



## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: .....

Cím: *Az Egyesített Városi Vasutak  
1921. évben 21.6 milliót fizettek a fővárosnak*

Forrás: .....

*Magyar Törvények*

*Bp.*

*1921. XII. 31.*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Ol)

Osztályozás

Tárgy

*385.85*

Hely

Idő

*1921*

Személy

## Az Egyesített Városi Vasutak az 1921. évben 21.6 milliót fizettek a fővárosnak

**Tóbiás Károly műszaki igazgató nyilatkozata**

Az egyesített vasutak ügye az egész éven keresztül foglalkoztatta a közvéleményt, de a belső ügyek nem tették lehetetlenné a forgalom megjavítását sem, melyről Tóbiás Károly, az Egyesített Vasutak műszaki igazgatója, a következőket mondotta:

— A Budapesti Egyesített Városi Vasutak jogi helyzete tisztázódást nyert az elmúlt év folyamán azon kormányhatósági rendelet folytán, mely az ideiglenes vezetőséget felmentette a vasutak további vezetése alól és egy, felszámolóbizottságot jelölt ki, melynek az a hivatása, hogy az üzemvezetésen kívül a Részvénytársaságok érdekeit is szemmel tartva, az összevont ügyeket rendezze és normális jogviszonyokat teremtsen a vasútnál. Ettől függetlenül a Székesfőváros közönsége élt az elmúlt év végén a területhasználati szerződésekből lefektetett jogával, és kimondotta a vasutak azon részére a beváltást, amely vasutakra vonatkozólag ezen joga a területhasználati szerződések alapján már érvényesíthető volt. 1923. jan. 1-én tehát a Székesfőváros közönsége tulajdonába fogja venni a volt Budapesti Közúti Vaspálya Társaság és a volt Budapesti Villamos Városi Vasutak r.-t. vonalait és vasúti berendezéseit; a Bur. vasútra, a Ferenc-József Földalatti Vasútra és a Szentlőrinci Vasútra vonatkozólag pedig valószínűleg egyezséget próbál létesíteni azon célból, hogy ezen vasutak is a Főváros tulajdonába menjenek át. Amennyiben pedig ez az egyezés nem sikerülne, úgy ezen utóbb megjelölt vasutak a magántulajdon birtokába fognak visszabocsát-

tatni.

### A Helyi Érdekű Vasutak kiválása

A fent említett kormányrendeletből kifolyólag nevezetes változás történt az elmúlt év közepén a vasutak komplexumában, mely abban nyilvánult, hogy a Helyi Érdekű Vasutak az Egyesített Vasutak kezeléséből kiváltak és a Részvénytársaság kezelésébe visszaadattak. Az elmúlt télen a vasutak tudvalevően több ízben szénhiánnyal küzdöttek, minek következtében még üzemszünetes napokat is kellett tartanunk. Másrészt kénytelenek voltak a vasutak az üzemidőt rövidre fogni, hogy a rendelkezésre álló szénmennyiséggel a legszükségesebb forgalmat fenn tudják tartani. Így p. o. egészen április haváig csak 16 óra üzemidő volt az Egyesített Vasutak közötti hálózatán, májustól kezdve azonban az üzemidő meghosszabbított és most már egészen 20 óráig terjesztett ki, ha a nyár folyamán bevezetett éjjeli járatokat is figyelembe vesszük. A forgalomba adott kocsik száma szintén lényeges emelkedést mutat, mert míg január havában a forgalomba adott kocsik száma a közúti jellegű hálózaton alig emelkedett túl a 700-on, addig ez év október havában már túlhaladták a 900-at. Még érdekesebb azonban ezen kocsik napi teljesítményének összehasonlítása. Január havában ugyanis a naponta teljesített kocsik kilométerek száma kerek számban 116.000 volt. Ezzel szemben a nyári hónapok-

ban már elértük a 150.000-et és most az év végén már megközelítettük a 160.000 napi kocsikilométer teljesítményt. Míg ez év január havában a kocsikilométerenként szállított utasok száma 667 volt és míg márciusban ez a szám elérte a 7-et, addig a nyár folyamán eszközölt kocsiszám szaporítás révén az igénybevétel jelölő ezen szám november havában már 545-re szállott le és a decemberi szám minden valószínűség szerint csak kismértékben fog 5 fölé emelkedni. Békében kb. 3.5 volt a kocsikilométerenként szállított utasok száma, nem szabad elfelejtenünk azonban azt, hogy ebben az időben a kocsik belsejében az állóhelyek el voltak tiltva. A naponta szállított utasok száma az év elejétől kezdve állandó emelkedést mutat és míg januárban kb. 750.000-et tett ki, eddig jelenleg kb. 900.000-re tehető.

### Éjjeli járatok bevezetése

Az idei nyár rendkívüli melege miatt éjjeli járatokat vezettünk be. Kísérletképpen és első ízben a Földalatti Vasútnál rendszeresítettük és az ott szerzett kedvező tapasztalatok alapján a föld feletti vonalakra is kiterjesztettük. A szomszédos községek azonban mihamar avval a kérelemmel fordultak a vasút vezetőségéhez, hogy részükre szintén éjjeli járatok rendszeresítenek és ennek engedve, ma már Óbuda, Újpest, Erzsébetfalva és Kispest-Pestszentlőrinc is bírnak éjjeli járatokkal.

Az elmúlt évben az Egyesített Vasutak közúti jellegű vonalain csak egy ízben és pedig októbertől kezdve volt tarifaemelés. Evvel szemben azonban az alkalmazottak illetményeit három ízben kellett felemelni és pedig február, szeptember és november hónapokban. A Székes-

1211, 22.286

fővárosnak fizettünk a közlekedési adó címén a lefolyt évben 15 6 millió, területhasználati díj címén pedig egyelőre előlegképen 6 millió, összesen tehát 21 6 millió koronát.

Mult év december havában vezette be a vasut első ízben a *heti-kártyákat*, amelyek igen hamar népszerűvé váltak és mondható, hogy a követelményeknek minden tekintetben megfelelnek. Október haváig a rendes menetjeggyel utazó közönség száma nagyobb volt, mint a heti-kártyával utazók száma, ezen időpontot túl azonban azt tapasztaltuk, hogy a heti-kártyával utazók száma már meghaladja a rendes menetjeggyel utazók számát.

### Új viszonylatok

— A lefolyt évben új viszonylatokat is vezettünk be az Egyesített Vasutaknál és pedig a 9., 44. és 73. viszonylatot, de az a szándékunk, hogy az ünnepek után a *Berlini-tér és az Átlós-út között egy rövid közvetlen összeköttetést létesítsünk*, amely az Átlós-úttól jövet egyrészt a Vilmos császár-út, másrészt a Lipótvároson át fog közlekedni és a Berlini-téren fordulna vissza. A kocsiknak *irányjelzőberendezése terén a Kereskedelmi miniszter úr rendelkezésére nevezetes újítást léptettünk életbe* a legutóbbi időben, mely abban áll, hogy a kocsik tetején elhelyezett irányjelzőtáblák helyett a kocsik ablakain belül kifüggesztett nyomtatott irányjelzőberendezést alkalmazunk. Ezen újítás kormányhatósági intézkedéssel történt. Nagy előnye ezen új berendezésnek, hogy körforgalmú és általában számcserével bíró viszonylatokban mindenkor a helyes és pontos útirányt jelzik, melyet eddig a kocsik tetején elhelyezett irányjelzőberendezéssel nem lehetett elérni.

A fentieket összefoglalva végeredményben megállapíthatjuk, hogy az *elmúlt év folyamán a naponta teljesített kocsi kilométerek száma 40 % -kal emelkedett, az üzemidő 25 % -kal hosszabbodott meg, a forgalomba adott kocsiknak a száma pedig kerekszám 200 al szaporodott, ami 28 5% -nak felel meg*. Ha ezeket az eredményeket összehasonlítjuk az eddigi legkedvezőtlenebb üzemi időszakokkal, 1919. év őszével, mikor a román megszállás következtében szénhiánnyal küzdöttünk és ennek következtében a forgalmat erősen redukálnunk kellett, úgy azt találjuk, hogy az ez év végén teljesített napi kocsi kilométerek száma *körülbelül kétszerese* annak, mint amennyit a fenti időszakban teljesítettünk, a folyó év végén forgalomba adott kocsik számának emelkedése pedig a már említett időszakban a megadott kocsik számával összehasonlítva *55% emelkedést mutat fel*.

### A forgalom és a munkahely változása

— A *forgalom fentvázolt örvendetes feljavulása azonban korántsem jelenti azt, mintha a székesfőváros utazóközönségének igényei most már némiképen is kielégülést nyertek volna*. Ma senki sem változtathatja saját elhatározásából és szabadon lakóhelyét. Az utazóközönség tekintélyes részének *munkahelye* azonban a változó gazdasági viszonyok következtében sűrűn *változik* és így a közönség tekintélyes része a villamos közlekedési eszközök fokozottabb mérvű használatára a külső viszonyok folytán reá van kényszerítve. Ezen jelenség számkokkal is bizonyítható. *Míg 1913-ban Budapest egy-egy lakója évente 220 utazás esett, addig f. év végén az egy-egy budapesti lakosra eső utazások száma már kb. 350 körül járhat*, világos jelétül annak, hogy dacára a lefokozott gazdasági életnek, az ipar és kereskedelem vergődésének, bizonyos mérvű munkanélküliségnek, Budapest népe mégis fokozottabb mértékben kényszerül

igénybevenni a villamos vasutakat. A *speciális igénybevétel is lényegesen erősebb*, mint békében, értve ezalatt azon időszakra eső forgalom mérvét, mely alatt a közönség foglalkozási helyére siet és onnan visszatérve, lakását keresi fel. Az egy-séges munkaidő behozatala által, a gyárakban pedig a nyolcórás munkaidő bevezetésével bekövetkezett az a körülmény, hogy a reggeli nagy forgalom a *munkások és meganalkalmazottak*, valamint *tisztviselők* szállítása tekintetében csaknem teljesen összeesik és reggel  $7\frac{1}{2}$  - 8 óráig tart. Erelőtt pedig tekintettel arra, hogy az irodák is már egyfolytában dolgoztak, a déli 12 órától 2 óráig terjedő visszatérő forgalom csaknem teljesen megszűnt. Ezzel szemben fokozottabb mértékben lépett fel d. u. 2 óra körül a lakásuk felé siető alkalmazottak utazási igénye, amellyel csaknem egybefolyik a munkások hazaszállításának szükségessége. Mindehhez járul még az iskolásgyermekek utazási kényszerűsége, mely különösen a reggeli órákban érezteti hatását. Az iskolásgyermekek egyébként ugyanolyan helyzetben vannak, mint az alkalmazottak, mert nem mindig képesek arra, hogy a lakóhelyükhöz legközelebb eső iskolákat látogathassák. Különben is embertelenségnek tartjuk a fiatal gyermekeknek téli időben való korai felverését csak azért, hogy a túlszűfolt villamoson utazva, 8 órára már az iskolai előadáson jelen lehessenek. Ezért az idén már másod ízben fordultunk az illetékes felsőbb-séghez azon javaslattal, hogy az iskolásgyermekek kímélése szempontjából, másrészt pedig a forgalmi igények némi leszállítása érdekében az *iskolai tanítás* ne reggel 8 órakor, hanem *9 órakor kezdessék*, legalább is azon iskolásgyermekek részére, akik az elemi iskolákba, vagy pedig a négy alsó középiskolába járnak. Ezen előterjesztésünk azonban, sajnos, semmi

eredménnyel sem jártak, úgy hogy továbbra is tehetetlenül kell néznünk a rövid időszakra erőszakosan összezsúfolt forgalmi igények folytonos növekedését.

### **Júliusban az egész kocsipark üzemben lesz**

— A legközelebbi jövőben várható további javulásról pedig egyelőre csak annyit mondhatunk, hogy amennyiben az ország általános gazdasági helyzete nem rosszabbodik meg lényegesebben, *valószínűnek tartjuk, hogy már a jövő év folyamán az egész kocsiparkot helyre fogjuk tudni állítani* és így minden kilátás megvan arra, hogy a forgalomba adott kocsik számát és azok teljesítményét még továbbra is fokozni fogjuk. Ezen munkálatokon kívül még egyéb téren is nagyszabású rekonstrukciós munkák folynak, úgy hogy reméljük, miszerint mire a vasut a főváros kezeibe kerül, vagy legalább is mire az 1923 derekára tervezett közúti vasúti kongresszus Budapesten ülészik, a Budapesti Egyesített Városi Vasutaknak állapota már a kényesebb igényeket is ki fogja elégíteni. *A rekonstrukciós munkák közül fel kell említeni 180 drb. volt közúti pótkocsi alvázának megerősítését, melyet már megkezdettünk és melyet kb. 1 és 1/2 év alatt befejezünk; 100 drb. volt Városi Vasúti motorok átalakítását azon célból, hogy a motorok két pótkocsi vontatására is alkalmasak legyenek; a városi vasúti régi és az üzemi követelményeknek villamos szempontból már meg nem felelő motorkocsik átalakítását pótkocsikká; a volt közúti jellegű járművek elkorhadt tetőinek, oszlopainak, padlói-*

*ak, egész villamos és mechanikai berendezésének alapos átjavítása és helyreállítása és ezzel kapcsolatban a sárga fényezésnek a volt közúti kocsikra való kiterjesztése; nagyszabású sín-cserék a hálózat különböző, erre már megérett pontjain; új villamos állomás elkészítése a Kertész-utcai gőztelep felhagyása céljából stb.*

— Ezen tevékenységünkben csak rajtunk kívül álló körülmények akadályozhatnak meg bennünket, így p. o. általános gazdasági pangás, szénhiány, anyagbeszerzési nehézségek, stb. Hisszük azonban, miszerint ezek a nehézségek nem fognak olyan mértékben bekövetkezni, hogy ezáltal törekvéseink teljesen meghiúsulnának.