



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: ~

Cím: *Egységes viteldíj rendszere villa mosokon*

Forrás: *Világ*

Bp.

(Hely)

1917. VI. 14

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1917"

Személy

## Egységes viteldíj rendszer a villamosokon

### Husz fillér lesz minden villamosutazás ára

A *Világ* ma megjelent számában röviden már megemlékezett róla, hogy a horribilis háborus kiadások fedezésére a főváros meg akarja adóztatni a közúti közlekedést és egyidejűleg a szakaszos viteldíjszabás helyébe új tarifarendszert léptet életbe a villamos vasutakon. A reform alap gondolata az, hogy a viteldíj a főváros egész területén a leghosszabb és a legrövidebb utra egyaránt husz fillér legyen és ebből a husz fillérből két fillér (10%) közlekedési adó címen a fővárosé. Minden jegy egyszeri átszállásra is jogosítana. Az utas egyik vasutársaság kocsijáról átszállhat a másik vasutársaság kocsijára, mert az átszálló-forgalomba úgy a „Közúti“ és „Városi“, mint a földalatti villamost és a B. U. R. vasutat is be akarják vonni. Az átszállás illeténi való kiterjesztése érvényesül az olcsóáru bérletjegyeknél is.

A jegyek árának a fele az egyik, a másik fele pedig a másik vasutat illeti, aszerint, ahol a jegy elhasználtatott. A közvetlen menetre szóló jegyet a kocsin adják ki, ellenben a huszfilléres átszállásra, egy vagy két vasutra érvényes jegy csak elővételtben öt darabonként egy koronáért a társaságok pénztárainál és külön e célra létesítendő árusítóhelyen (trafikok, automaták) kapható. *Átszálló-jegy a kocsin csak felülvezetéssel huszonnégy fillérért váltható.* A két vasut bálózatán átszállással megtett utra annak a vasutnak a husz, vagy huszonnégyfilléres jegye érvényes, amelyen az utazás megkezdetik. *Egy gyermek, ha 1.20 méternél nem*

magasabb, ingyen, kettő pedig egy rendes jeggyel utazik. A négy vasuton egységes bérleti díjszabás lép életbe. Ebből a célból bérletszakaszokat állapítanak meg, amelyeket rendes jegyeknél 12—20 koronáért, tanulójegyeknél 5—9 koronáért, munkásoknál havi 5—9 koronáért, munkás heti jegyeknél pedig 1.20—2.20 koronáért adnak. Ezek a viteldíjak a szabályrendeletileg megállapított közlekedési adót már magukban foglalják.

A közgyűlés kiköti a vasutakkal szemben, hogy a személyszállításból a közlekedési adó leszámításával elért évi bruttó bevételnek az a része, amellyel ez a bevétel a közvetlenül megelőző év tényleges — közlekedési adó nélküli — bruttó bevételéből és ennek egyévi emelkedéséből származott összeget meghaladja: *megfelelendő a főváros és a vasutársaság között.* Minden esetben azonban a bérletjegyekre egy fél fillért garancia minden jegy után a vasutársaság a fővárosnak, úgy, hogy a főváros bevétele jegyenként az adóval együtt minimálisan 2.5 fillér lesz. Ezenkívül a tarifareformról szóló előterjesztés külön ítézkedéseket foglal magában arra nézve, hogy megváltás esetén miképpen állapítják meg a vasútvállalatok beváltási árát.

Az új tarifarendszer révén 7—8 millió korona új bevétel remélnék a városházán, ami kétségtelenül nagy összeg, nagy teher, amely a főváros lakosságára ránehezedik. Már most lássuk, hogy a főváros új jövedelmével szemben mit kap a publikum és mit nyerne a vasutársaságok? A közlekedési osztály előterjesztése — *Rényi Dezső* tanácsos és *Valtyni József* műszaki tanácsos munkája — rámutat arra, hogy az egységes tarifarendszerrel a városházán tulajdonképpen az egységes közlekedés problémáját oldják meg. Az új rendszer mindenekelőtt ki fogja küszöbölni a sokféle jegy kezelésével járó anomáliákat. A négy vasuton hatvanháromféle jegvfajtát kezel a kauluz. Az univerzális tarifa megszünteti a mizériákat és rendet teremti a villamoson. Kétségtelen az is, hogy a

szakaszjegyek megszűnése erősen fogja csökkenteni a rövid távolságra utazók számát. A „szakaszjegyes“ utasok, akik különösen a forgalmas útvonalakon kiszorították a kocsiból a nagyobb távolságra igyekvő utasokat, helyüket át fogják engedni emezeknek, de nem szabad elfelejteni, hogy sokkal nagyobb és sokkal általánosabb érdek, hogy gyorsabban elérje célját az, aki megszűntre igyekszik, mint az, hogy szakaszos utasok tömjék meg a kocsit. Előnye az új rendszernek, hogy az univerzális tarifában megfordított progresszió van. Hosszabb utra relatíve olcsóbb a viteldíj, mint rövidebb utra, amiből az következik, hogy a kispénzűek, a főváros központjától messzebb lakók olcsóbban utaznak, mint eddig. A reform legnagyobb értékét és jelentőségét mégis az átszállás liberális kiterjesztésében látjuk. A helyzet — ha a reform keresztülmegy — az lesz, hogy például a Közúti a tavalyi jegystatisztika szerint nyolcvan millió utas utazik olcsóbban, vagy any-

nyíért, mint eddig és 65 millió szakaszos utas, kiknek száma az új rendszer életbeléptetése után erősen — 20—25%-kal meg fog csökkenni, fog majd szakaszjegy helyett 20 filléres jegyet váltani.

Kétségtelen, hogy a reform az utasok egyrésze számára megdrágítja az utazást, de erre azt feleli az előterjesztés, hogy a villamoson utazók egyszer rövidebb, máskor hosszabb utat tesznek és ha a régi szakaszjegyes utas egyszer-másszor 20 fillért fizet a rövidebb utért, máskor viszont a régi 30 filléres utért is husz fillért fizet. Szóval a kettő kiegyenlíti egymást. Az előterjesztés szól arról is, hogy tekintetbe kell vennünk a pénz vásárló erejének csökkenését. Ma a 20 fillér kevesebbet ér, mint aháboru előtt. És akkor, amikor megdrágul a munkabér, a szén, az áramelőállítás ára, érthető, ha az utazás is megdrágul. Ezt az okoskodást nehéz akceptálni. Mert igaz ugyan, hogy Bécs városa szintén épp most drágítja meg a villamos utazás árát és változtatja át tarifarendszerét univerzálissá, azonban Bécsben a közönségé a vasut, ha drágít, saját magának drágít. Egyébként föl akariák emelni a tarifát most Berlinben is, ahol a szakaszjegy ára 10 fennig (14 fillér), de ott nincs átszállás. Másrészt konstatálni kell, hogy a vasutársaságok a tarifaemelést nem egészen ingyen kapják a várostól. A főváros megveszi ennek a jognak az árát. A Közuti Vaspálya Társaság például, hogy csak egyet említsünk, a bruttó jövedelmének körülbelül a harmadrészét fogja mindenféle adóban és részesedésben elfizetni. Lássuk csak. A tavaszi év mérlege szerint a Közuti fizetett:

Adó, hidvám stb. címen	1,172,389 K
Részesedés a fővárosnak	2,948,209 ..
Áramadó címen fog fizetni	400,000 ..
Közlekedési adó címen	2,423,671 ..
A plussz bevételből minimálisan	700,000 ..

Összesen: 7.644,269 K

Ebben nincsenek bent az utépítésre és karbantartásra fordított költségek. Mivel pedig a Közuti-nak tavaly 24.23 millió korona forgalmi bevétele volt, ennél fogva nyilvánvaló, hogy a bruttó bevétele harmadrészét a városnak fizeti. A maradványból törleszti a beruházást, az üzemi költségeket, melyek a háboru alatt és a háboru után szinte napról-napra emelkednek. A többi vasutaknál ugyanez a kép. Ez már igaz, de végeredményben azonban hogy jövőnk hozzá mi, villamoson utazó szegény polgárai ennek a cifra városnak, hogy minden reformnak mi adjuk meg az árát. Ha a fővárosnak pénzre van szüksége: vegye el azoktól, akiknek sok van, akiknek a háboru is jó üzlet volt; ne azoktól, akiknek még a felémelt áru villamosjegyre is alig telik.