

A KISSZAKASZ ÉS MÁS KÖZLEKEDÉSI KÉRDÉSEK

FEJLŐDŐ FŐVÁROSUNK fényoldalai helyett nézzük most az itteni élet egyik árnyoldalát, a közlekedési kérdést. A közlekedés hibái évről-évre egyre fokozottabban jutnak kifejezésre és mind nagyobb gondot okoznak a város vezetőinek. A legkülönbözőbb intézkedések és befektetések egymásután csődöt mondanak és a helyzet, ahelyt, hogy javulna, egyre rosszabb lesz. Szerencse még az, hogy a forgalomrendészeti intézkedések következtében nem szaporodnak a közlekedési balesetek és nem kívánnak egyre több emberáldozatot, de a közúti vasút politikája súlyos anyagi károkat jelent és vont már maga után. Tanulmányunkban nem kívánjuk mind a két kérdést részletesen taglalni, de nem hagyhatjuk említés nélkül azt, hogy rendőrségünk forgalomrendészeti intézkedései sem mindenkor helyeselhetők. Elegendő talán most csak a tiszta keresztezések rendszerére rámutatni, amely önmagában is elegendő arra, hogy kifogásoljuk forgalomrendészeti szerveink egyes működését.

A tiszta keresztezés fogalma tipikusan budapesti. Sehol a világon nem ismerik ezt a rendszert, mert ha talán valahol kísérleteztek is ezzel, hamar kénytelenek voltak belátni azt, hogy ez fenn nem tartható. Tiszta keresztezés alatt ugyanis azt értik, hogy olyan utca-keresztezéseknél, — ahol forgalmi rendőr van és a forgalmat lámpa, vagy lámpák irányítják — a járművek a keresztezést csak egyenesen, minden bekanyarodás nélkül metszhetik. Azok a járművek, melyek útirányukat a keresztezés szögében akarják tömi, kénytelenek a keresztezést megelőző utcába bekanyarodni, majd annak keresztutcajába és végül egy harmadik fordulattal juthatnak csak oda, ahova szándékoztak. Egy befordulás helyett kénytelenek háromszor kanyarodni és háromszor olyan helyen megtenni ezt, ahol az útkeresztezés nem áll rendőri felügyelet alatt. Külföldi kocsik — és ezek száma a főváros rohamosan fejlődő idegenforgalmának hatása alatt rohamosan emelkedik — sehogyan sem tudják megérteni ezt a rendszert.

A forgalmi jelzőlámpák elhelyezése, az egybekapcsolt jelzőberendezések láncja még nagyrészen rossz, nagyrészen pedig hiányzik. Nagy kár, hogy azért, mert egy-két esetben nem működtek jól az automatikus jelzőberendezések, teljesen felhagytak velük és nem akarják belátni azt, hogy a forgalomrendészetet hovatovább teljes mértékben automatizálni kell. A rendőrség feladata nem lehet az irányítás, hanem csak egyedül a felügyelet, az ellenőrzés. Sokat

kellene még ezekkel a kérdésekkel foglalkoznunk, de jelenleg ezeknél még sokkalta fontosabb kérdés van napirenden és állandó viták viharában.

A BESZKÁRT TARIFA- és forgalmi politikája nem tud a napirendről lekerülni. Amikor már közel négy évvel ezelőtt a kisszakasz rendszer létesítésével a főváros közötti vasutainak sikerült egy valóban korszakalkotó újítást bevezetni, azt hittük, hogy végre elérkeztünk ahhoz a fejlődési fokhoz, ahonnan Budapest vasútai csak felfelé haladhatnak és van egy olyan tarifarendszerünk, amit méltán másolnak le a nyugat legnagyobb városainak szakférjai is. Elhagytuk az egységes tarifa rendszerét, ami feleslegesen nyújtotta meg a rendszerint alacsony viteldíjért nyújtott szolgáltatást. Megtettük az első lépést egy olyan teljesítményhez mért tarifa felé, amely pillanatnyilag úgy tűnt fel, hogy az egész városképet át fogja formálni, mert a települések zártabbak lesznek és a külterjességet sikerül megakasztani.

Sajnos ez azonban nem következett be, a városkép megváltozott, de csak abban, hogy a forgalmasabb útvonalakon minden kisszakaszhatáron állandóan közelharcok folynak és a zsúfoltan haladó kocsik száma nagyobb, sebessége lényegesen kisebb lett.

A kisszakaszrendszer első sikerei nem tévesztették meg a szakembereket és sokak előtt tisztán állott a kép, hogy megfelelő eszközök kénybevétele nélkül a kisszakaszrendszer csak csőd felé vezethet. Éppen a Magyar Szemle hasábjain volt alkalmunk 1933 decemberében rámutatni, hogy „nem egyedül a vasútállalat érdekében kell mihamarabb egy a kisszakasznál is jelentősebb viteldíj-képzési reformot felépíteni...”

Akkor még nem láthattuk tisztán, hogy hol fog a kisszakaszrendszer hibája kibukkanni, de tisztában voltunk azzal, hogy ez a rendszer abban a formájában, ahogy megjelent és ahogy még ma is megvan, fent nem tartható. Később sok külső tényező akadályozott meg abban, hogy részleteiben feltárhassuk a kisszakaszrendszer felépítésénél előre nem látható hibákat. De nézzük azt, hogy mely elveken épülhetett fel a kisszakaszrendszer.

1933 augusztus 21-ig az egységes viteldíjrendszer volt a budapesti közötti vasutak tarifaképzésének alapja. Ez a rendszer a jegykezelés egyszerűsítése szempontjából olyan jegyeket ad ki, amelyekkel bizonyos időn belül tetszés szerint lehet utazni. A jegy árát úgy állapítják meg, hogy figyelembe veszik az átlagos utazási hosszt és az erre eső átlagos önköltséget. A szállítás díját célszerű ennél inkább az önköltségi árhoz közelebb megszabni, mert a rövid távolságú utasok részére az egységes szállítási díj rendszerint amúgy is drágának mutatkozik és egy régi törvény szerint a városi közlekedésben a rövid távolságra utazók száma és aránya mindenkor felülmúlja a távolsági utasokét.

Az egységes viteldíjrendszer azonban könnyen vezethet deficithez. Minthogy a viteldíjat közel az átlagos teljesítményhez mért önköltségekben állapítják meg, abban a pillanatban, amint az átlagos utazási távolság emelkedik, a vállalat egész pénzügyi mérlege felborul.

¹ Filléres gyors és kisszakasz. Magyar Szemle XIX. kötet, 373. lap.

Pedig ez hamar következik be, mert az egységes viteldíj hatása alatt a kitelepülések, a város lakóréseinek szétszóródása sokkal gyorsabban megy végbe, mint egy olyan tarifarendszernél, ahol a kitelepülőknek mindenkor több kiadással is kell számolni.

A pénzügyek felborulása ellen a vasútállalat védekezni kénytelen és gyors egymásutánban léptet életbe korlátozásokat. Az egységes viteldíjért árusított jeggyel már nemcsak egy órán belül lehet utazni, hanem csak egy irányban is, később megszabja az átszállások helyét és még egyéb korlátokat is szabna, ha ez már nem jelentené azt, hogy feladta az egységes rendszer elvét. Ez a fejlődés Budapesten is így ment végbe; így jöttek a térképes-jegyek, a szigorított átszállási szabályok és végül a kisszakaszrendszer.

Az egységes átszálló-jegy érvényének korlátozásai ugyanis nem vezettek eredményre. Hiába jöttek a legszigorúbb intézkedések, az átlagos utazási hossz évről-évre és hónapról-hónapra emelkedett. Emelkedett, mert a legfontosabb korlátozást, a beutazható útnak hosszát nem lehetett megszabni és a lakosságnak a perifériák felé való áramlása akadálytalanul folyt tovább. A közúti vasúton egy utas egy kilométer távolságra való szállításának önköltsége körülbelül négy fillér volt a harmincas évek elején és így a vasút egy-egy utasát átlagosan csak hat kilométernyire vihette anélkül, hogy arra ráfizetett volna. Hosszú időn keresztül az átlagos utazási hossz valóban 5.6 kilométer volt, de fővárosunk nagy kiterjedése és településeinek szétszóródása következtében már 1932-ben félő volt, hogy az átlag a hat kilométert felül fogja múlni és akkor a vasút minden utasára ráfizet.

Ilyen adottságok között született meg a kisszakaszrendszer elgondolása, abból indulva ki, hogy a vasútnak olyan tarifarendszert kell konstruálnia, amely mellett a rövidebb távolságra utazók száma emelkedni fog. Rövid távolságú utas ugyanis már alig-alig volt, mert szakaszjegyekkel a gazdasági válság mélypontján alig utaztak, pedig ezekből kellett megkeresni az üzleti felesleget. A szakaszjegy azonban a maga 16 filléres árával drága volt arra az átlagos két kilométerre, amit vele utazni lehetett. Azonban nem volt figyelmen kívül hagyható az a tény, hogy minden egyes szakaszjegy után nyolc fillér tiszta haszon maradt.

A rövid távolságú utasok visszanyerésére célszerűnek látszott a szakaszjegy árának mérséklése és ugyanekkor meg kellett volna szabni a 24 filléres átszállójegyekkel beutazható utak hosszát és az ezeknél hosszabb utakra egy újabb jegyfajttával viteldíjmelést kellett volna végrehajtani.¹ Ezzel vissza lehetett volna nyerni azokat a rövid távolságú utasokat, akiket a gazdasági válság folyamán elvesztettünk és elértük volna azt, hogy senki sem utazott volna a távolsági utasok közül sem az önköltségek alatt. A viteldíjmelés csak kevés embert ért volna és csak azokat, akik a vasútra feltétlenül rá vannak utalva, tehát utaskiesés nem következhetett volna be. Senkit sem ért volna sérelem, mert csak annak lett volna drágább az utazás, aki a vasutat jelentősen nagyobb mértékben veszi igénybe, mint az átlag és mint az utasok legnagyobb zöme.

¹ L. szerző: Adalékok a közúti vasutak tarifareformjához. Városi Szemle, 1933.

A közúti vasút is úgy látta, hogy a rövid távolságú utasok visszanyerésére a legjobb mód a szakaszjegy árának leszállítása. Ezt végre is hajtották, azonban nem érték be azzal, hogy 16 fillérről 12 fillérré mérsékeltek azt, hanem tovább mentek és az utasok számát azzal is növelni igyekeztek, hogy az átlagosan két kilométeres szakaszokat felbontották egykilométeres „kisszakaszokra“ és ezek beutazásának díját 6 fillérben szabták meg. Az elgondolás igen helyes volt: ha a 12 filléres két kilométer beutazásra jogot nyújtó jegyből sok fog fogyni, akkor igen természetes, hogy a hat filléres egy kilométer távolságú szállításnak még több híve lesz. Lévén az önköltség pedig négy fillér, sőt az időközben végrehajtott racionalizálás következtében még ennél is kevesebb, a vállalatnak minden egyes utas után cca két fillér hasznára kell, hogy legyen.

A számítás azonban közel sem vált be úgy, ahogyan azt gondolták. Az első hiba ott jelentkezett, hogy a kisszakaszrendszer bevezetése után az átszállójegyekkel megtett utazások átlagos hossza rohamosan emelkedni kezdett. Hiába szaporodtak a kisszakaszos utasok és az ezek után származó két filléres bevételi feleslegek, mert az átszállójegyekkel megtett utak átlagos hossza 1935 közepén már cca nyolc kilométer volt, vagyis a vállalatnak közel 32 fillérjébe került az az út, amire csak 24 fillért szedett be. Csupán az így előállott hiány fedezésére négyszer annyi kisszakaszos utasnak kellett volna lenni, mint ahány átszálló jegyes utas van. Ennyi pedig még a legjobb gazdasági viszonyok között sem lehet, mert ennyi utast a mai adottságok mellett a fővárosi közúti vasutai elszállítani sem tudnak.

De fokozta a nehézségeket egy másik körülmény is, amit eddig nem igen vettek figyelembe. Azt szoktuk mondani, hogy a közúti vasúton egy utasnak egy kilométer távolságra való szállítása átlagosan négy fillér körül van. Átlagosan igen, azonban könnyű belátni azt, hogy az első kilométerre több kiadás esik, mint a másodikra és a negyedik és ötödik kilométer lényegesen olcsóbb mint az első. Ebből azonnal következik az is, hogyha az utasok nagy többsége csak egy kilométeres utakat tesz meg, az egységre eső önköltség lényegesen magasabb lesz, mint akkor, ha az utasok többsége hosszabb utakat tesz állandóan meg. De a kisszakaszrendszer egyébként is megrágtotta a teljesítményt, mert több személyzetre van szükség, a kisszakasz határokra fellépő torlódások miatt hosszabb ideig van a személyzet szolgálatban és ennek következtében több bért kell számára fizetni. A várt körülbelüli két filléres nyereség ezek figyelembevételére után igen jelentős mértékben zsugorodott össze és 1935 végén a helyzet már-már az volt, hogy a vasút pénzügyi mérlege teljesen felborul.

Ekkor kezdték egyre többen felismerni azt, hogy a kisszakaszrendszer nem hozta meg a kívánt eredményeket, de a hibákat még ekkor is csak abban látták, hogy a kisszakaszrendszer hatása alatt az átszálló jegyekkel megtett utazások hossza jelentős mértékben emelkedett és így ezekre a jegyekre mérhetetlen nagy ráfizetés van, amit a kisszakaszról származó haszon sem bír fedezni. De még ekkor sem hitték azt, hogy a kisszakaszrendszerek más hibái is vannak és hogy

ezen utóbbiak ugyanolyan mértékben rontják a vállalat rentabilitását, mint az előbbi tény.

Fentebb mondtuk, hogy a vasút célja az volt, hogy visszanyerje a rövid távolságú utasokat, akiken feltétlenül haszna van és haszna marad még akkor is, ha a 16 filléres viteldíjat 12 fillérré szálítja le. De az eredményeket fokozni akarta azzal, hogy a szakaszokat ketté osztotta és egyenként kínálta hatfilléres áron. Ezzel bekövetkezett az, hogy az utasok most már egy háromkilométeres utat két kisszakasszal tehettek meg, oly módon, hogy közben egy-egy kilométeres gyalogutat iktattak be. Minthogy a szakaszok a dolog természeténél fogva nem lehetnek egyforma hosszúak, mindenhol, ahol egy ilyen rövidebb szakasz iktatódott közbe, megkezdődött ez a váltás. A le- és felszállások száma gyorsan szaporodott és ez a budapesti közúti vasúti kocsik sajnálatos rossz beosztása miatt különösképpen rengeteg idővesztést jelent. Ezzel együtt jár az önköltségek emelkedése is és a számított nyereség csökkenése.

A cél helyes volt, azt kétségtelenül jól ismerték fel, de az eszköz kiválasztásánál nem volt szerencsés a megoldás. Ha a viteldíjat minden ötszáz méterre három fillérben állapították volna meg, akkor még több utast lehetett volna nyerni és az egész tarifareformnak még sokkalta nagyobb átütő ereje lett volna. Amint azonban ezt nem lehetett volna gyakorlatilag megvalósítani, úgy nem lett volna szabad a hat filléres és egy kilométeres kisszakaszt sem életrehozni, mert túl rövid szakaszok esetén az utascseré mérhetetlen károkat von maga után.

Olyan tarifarendszerre van szükség, ami ugyan a teljesítményhez mért, de nem engedi meg azt, hogy az utas tetszés szerinti alkalommal cseréljen kocsit és közbe gyalogúinkat iktasson, hanem ha már egyszer kocsira szállt, maradjon lehetőség szerint azon, mindaddig amíg a céljához legközelebb eső megállóhelyhez ért. A kisszakaszrendszer lekergette az utasokat a szakaszhatárokon és olyan erős utascserét teremtett, ami megölte a közúti vasútnak amúgy is halódó előnyét, gyorsaságát. Hiteles adataink nincsenek arról, hogy az átlagos utazási hossz miként alakult a kisszakaszrendszer életbelépte előtt és mennyi az ma, de ilyen adatokra nincs is annak szüksége, aki gyakrabban utazik, vagy nyitott szemmel járja az utcát. A kisszakasz határokon várakozó kocsik és a feljárók körül dúló közelharcok igen csúnya fiastromok Budapest virágzó utcaképe.

Amikor 1935 vége felé nyilvánvalóvá vált, hogy a kisszakaszrendszer, de talán más okok miatt is a közúti vasút pénzügyi egyensúlya felborulással fenyeget, világosan látható volt, hogy itt csak egy jelentős tarifarevízió segíthet. Talán éppen az, amire a Magyar Szemle 1933 decemberében már rámutatott. Ez azonban nem mehet olyan simán végbe és az új rendszer felépítése helyett, sokkal könnyebb volt és talán célravezetőbbnek is mutatkozott egy egyszerű viteldíjmelés keresztülvitele. Ezt hosszas harcok után 1936 július elsejével érvénybe is léptették.

A viteldíjmelés nem volt általános, mert kiterjedt ugyan az összes jegykategóriákra, de a kisszakasz árát változatlanul hagyta.

A kisszakasz ellen nem volt más panasz, amint azt fentebb is megállapítottuk, csak egyedül az, hogy bevezetése óta az átszálló) egyekkel megtett utazások hossza rohamosan emelkedik. Ha csak ez emelkedik, akkor elegendő ennek árát az emelkedés arányában növelni és ezzel a kívánt cél elérhető. Ez a feltevés azonban legfeljebb elméletileg állhatja meg a helyét, a gyakorlatban, sajnos, oly annyira nem, hogy ma a vasút helyzete lényegesen súlyosabb, mint akár egy évvel ezelőtt volt.

A 24 filléres átszállójegynél négyféle utazási lehetőség volt, külön viteldíjak voltak megszabva egy, kettő, három és négy és négynél több kilométer beutazására. Ez praktikusán egyenlő volt azzal, hogy öt kilométernél rövidebb utakra nem fizetődött ki átszálló jegyet váltani. Ha a perifériák felé való áramlás ebben az időben teljesen megszűnt volna, akkor is emelkedett volna az átszállójegyekkel megtett utazások átlagos hossza, mert a kisszakaszrendszer életbelépte előtt voltak még többen, akik esetleg három, vagy négy kilométeres útra is átszállójegyet váltottak. Minthogy ezek elmaradtak, az átlagos utazási hossz magasabb lett és az önköltségek által haszonnak kalkulált utazások száma megcsökkent.

Mi történt a viteldíj emelés után? A 30 filléres átszálló jegy ekkor már ötféle utazási lehetőség alakult. Pusztán fentiek szerint is, az átszállójegy csak akkor fizetődik már ki, ha valaki hat kilométernél hosszabb utat kíván beutazni. De a valóság nem ezek szerint alakult. A viteldíjemelés érzékenyen érintette az utazóközönséget és a váltokozva villamossal és gyalog megtett utak száma rohamosan emelkedett, úgyhogy nem járunk messze a valóságtól, ha azt állapítjuk meg, hogy ma már az utasok többsége csak akkor vált átszállójegyet, ha legalább hét kilométeres utat tesz azzal meg. Nem tudjuk mennyi ma az átlagos utazási hossz az átszállójegyű utasoknál, mert valószínűleg a vasútállalat sem tudja azt, hiszen még arra sem tud válaszolni, hogy a bedobott kisszakaszérmék számából hogyan lehet megkapni az utazások számát.¹ Minden valószínűség szerint azonban az átlagos utazási hossz ma már több mint nyolc kilométer, ami nem is csodálatos, mert hiszen hat kilométeres útért senki sem vált átszállójegyet és azt hisszük, igen kevés azoknak száma is, akik hét kilométeres utat nem kisszakaszokkal váltokozva tesznek meg. Ha pedig az átlagos utazási hossz nyolc kilométer, akkor az átszállójegyű utasokra a vállalat a harminc filléres bevétel mellett is ráfizet. Pedig a bevétel, sajnos, nem harminc fillér, mert a téríjegyek, gyermekjegyek stb. nyújtotta kedvezmények csökkentik a bevételi átlagot.

Mindez azért van, mert a kisszakaszrendszer teljesítményhez mért rendszer ugyan, de túl apró szakaszokra vagdalja a hálózatot és módot enged az utasnak arra, hogy a kocsit gyakran elhagyhassa, majd arra újra visszatérhessen. Az érmerendszer ölte meg a rövid távolságú utasok számának emelésére irányuló törekvéseket és minden baj

¹ A havi forgalmi jelentésekben ezt a számot, valamint az összes utasok számát, egyelőre nem találjuk, csak egy megjegyzés szól erről: „A kisszakaszjegyekkel szállított utasok száma a július hó 1-én életbeléptetett tarifamódosítás miatt egyelőre nem közölhető, mert az erre vonatkozó számítások még nem állanak rendelkezésünkre.”

ebből származik. Miért nem lehetne ezt másként megoldani?! Három és négy kilométeres utakra már lehetne papírjegyeket kiadni, sőt ezeket lehetne 18, illetőleg 24 fillérenél olcsóbban is adni. És egyszerűen csökkenne az átszállójegyekkel megtett utak átlagos hossza és ritkábbak lennének a kisszakasz határokon várakozó tömegek. Nem lehet célunk ennek a tanulmánynak keretei között rámutatni arra, hogy miként kellene a helyzeten segíteni.

Az átszállójegyeknek 25%-os drágítása végzetesen hatott ki a vállalat egész politikájára és ma már mindenki tisztában van azzal, hogy ez a reform a bajokon nem hogy segített, hanem azokat jelentős mértékben elmélyítette. A vállalat bevételei nem emelkedtek a várt mértékben, sőt az elmúlt év azonos hónapjával szemben egyszer bevételecsökkenés is jelentkezett, de rohamosan visszaesett a szállított utasok száma is. Pontosan nem lehet megállapítani az utasok számának apadását, mert amint fentebb említettük, a vállalat maga sem ismeri azt. Régebben minden bedobott két kisszakaszjegyet vettek egy utassal egyenlőnek. Később alapos felvételek és elméleti számítások után meghatározták, hogy másfél bedobott kisszakaszjegy egy utas. Az átszállójegyeknek most végrehajtott emelése óta azonban nem állapítják meg az utasok számát, indokolva ezt azzal, hogy „az erre vonatkozó számítások még nem állanak rendelkezésünkre.“

Ilyen körülmények között kénytelenek voltunk a mértéket magunk megállapítani, de senki sem vethet ezért szemünkre semmit sem, mert öt hónap alatt ezt a felvételt és számítást lett volna mód meg-ejteni. Semmiesetre sem járunk messze a valóságtól, ha számításaink alapjául 1936 június 30-ig két darab bedobott érmét veszünk egy utassal egyenlőnek, attól pedig két és fél darab kisszakaszérmével számoljuk az utazásokat.

A kisszakaszrendszer és a megdrágított átszállójegy hatása alatt az utasok számában rohamos apadás indult meg. Nem téveszthet meg bennünket az, hogy a bedobott kisszakaszok száma emelkedik, mert a viteldíjmelés következtében természetes, hogy újabb és újabb utasok vándoroltak át a kisszakaszos utasok részére fentartott helyekre. A bedobott kisszakaszérmék számának emelkedésével nem ugyanazon arányban emelkedett az erre számított utasok száma. A legutolsó hat hónap vonatkozó eredményei a következők:

		május	június	július	aug.	szept.	okt.
a beszedett kisszakasz	1935.	23.340	21.880	18.056	18.636	20.166	21.708
jegyek száma ezekben	1936.	25.112	22.850	26.254	26.748	28.916	31.426

A kisszakasz forgalom rohamos mértékben emelkedett, a le- és felszálló utasok tömege ezzel még nagyobb lett, ennek következtében a kocsik még több helyen és még tovább vesztegelnek és a személyzetet tovább kellett szaporítani. A kisszakasz forgalom oly nagy lett, hogy most már minden viszonylatban a motorkocsit teljes egészében a kisszakaszos utasok részére kell fentartani és az átszállójegyes utasok átszorulnak a pótkocsikba. Ez az utóbbi körülmény ismét utasszám csökkentő lehet, mert kérdés, hogy nincsenek-e jelentős számban olyanok, akik a pótkocsik csomagos utasai között nem óhajtanak el-

vegyülni? Pedig a kisszakaszos utasok száma nem is emelkedett, pusztán a kisszakaszokkal beutazott átlagos hossz. Ha már most a két és fél darab kisszakasz egyenlő: egy utas alapon 1936 júliusától az eredményeket átszámítjuk, akkor tisztán láthatjuk, hogy a kisszakaszrendszer (már mint az érme és az egy kilométeres szakaszokra való felaprózás) most bukott meg.

A kisszakaszos utasok száma a legutóbbi hat hónapban és a megelőző esztendő ugyanazon hónapjaiban így alakult:

kisszakaszos utasok 1935.	11.670	10.940	9.950	10.231	11.029	11.734
száma ezekben 1936.	12.606	11.425	10.500	10.690	11.566	12.550

Ezek szerint az utasok száma legfeljebb csak abban a mértékben gyarapszik, mint a viteldíjmelés előtt, vagyis az átszállójegyek árának felemelése egyáltalán nem hozott új kisszakaszos utasokat, csak a kisszakaszokkal megtett utak lettek hosszabbak, annak következtében, hogy akik eddig viszonylag rövidebb útjaikra átszállójegyet váltottak, azok ma kisszakaszokkal utaznak. Erre pedig egyáltalán nem volt szükség, hiszen ezzel növekedtek a kisszakaszrendszerrel járó nehézségek és elmaradtak azok az átszállójegyű utasok, akiken eddig még haszon volt. Az átvándorlás igen természetesen a másik oldalon is megnyilvánul és rohamosan csökken azok száma, akik átszálló-, menetérti stb. jegyet: ú. n. táskajegyeket vásárolnak. Az utasszámkiesés itt egyenesen katasztrofális.

Táskajegyű utasok 1935.	11.276	11.080	10.295	10.821	10.825	10.856
száma ezekben 1936.	11.401	10.514	8.073	8.182	7.883	7.903

A táskajegyű utasok száma 1936 júliusában 21.6%-kal volt kisebb, mint egy évvel előbb, augusztusban pedig az apadás 24.4%-nak felel meg. Szeptemberben 27.2%-kal, októberben 25.8%-kal volt kevesebb a táskajegyű utasok száma, mint egy évvel előbb. Hiába emelkedett a kisszakaszjegyeket használók száma, végeredményében júliusban 8.3%-kal, augusztusban 10.4%-kal, szeptemberben 11%-kal és októberben 9.5%-kal szállított a vasút kevesebb utast, mint egy évvel előbb. És ezt az utasszám-csökkenést nem lehet már a gazdasági válságra visszavezetni, mert ugyanezekben a hónapokban a Beszkárt kezelésében lévő autóbuszüzem utasai 11.2%-kal, 3.1%-kal, 3.6%-kal, illetőleg 1.9%-kal voltak többen, mint az előző esztendő ugyanazon hónapjaiban.

A pénzügyi oldalon csak viszonylagosan mutatkozik javulás, ami természetes is, mert olyan jelentős viteldíjmelést hajtottak végre, hogy az utasszám nagyobb arányú csökkenése esetén is, illetőleg átvándorlása esetén is több bevételnek kellett adódnia. Természetesen nem mutatkozott a várt eredmény, a tarifamódosítással 2.5 millió pengőt kellett volna egy esztendő alatt bevenni és az első négy hónapban csak mindössze 238.000 pengő több bevétel alakult. Aligha hihető, hogy egy év alatt a többlet bevétel összege az egy millió pengőt meghaladja. Ezért a bevételi többletért nem volt célszerű az utasok majd tíz százalékat a közúti vasúton való utazásról leszoktatni.

A VITELDÍJEMELÉS tehát pillanatnyilag sem javított a Beszkárt pénzügyi helyzetén és ezt fentiek szerint éppen a kisszakaszrendszerre lehet visszavezetni. Sajnos, ezt azonban nem akarják elismerni és a kisszakaszrendszert nem akarják feladni. Kétségtelen, hogy ezt a rendszert nem lehet feladni egykönnyen, mert olyan látszólagos előnyei vannak a nagyközönség számára, mint egyetlen más tarifarendszernek sem. De hiszen talán nem is tarifarendszer az, ami mellett vasúti utazások és gyalogutak tetszés szerinti váltással tehetők meg!? A vasút azért, hogy utasokat nyerjen, feladta azt az elvét, hogy az utasokat — a lehetőségek határain belül — háztól-házig szállítsa és ezzel a kényelemnek maximumát adja. Ma már a villamoson való utazásnál kényelemről szó sem lehet, gyorsaságról szintén nem és megtörténik az a paradoxon, hogy bármennyire népszerű is a kisszakaszrendszer, a forgalom inkább gyalog és más közlekedési eszközökkel megy végbe. De ezt a rendszert mégis meg kell szüntetni és talán nem is lesz olyan nehéz megfelelő viteldíjképzést alkalmazni. Szerencsére a szakaszhatárokon dúló közelharcok gyors mértékben csökkentik a népszerűséget és nem lesz olyan borzalmas felháborodás, ha a hat filléres alapú utazási lehetőség nem lesz többé.

A forgalomban egyre gyakoribbak lettek a torlódások és még a Rákóczi-úton is, ahol a vágányok középrehelyezése óta nem voltak számottevőbb zavarok, ismét fennakadások jelentkeznek. Ezek első sorban és egyedül a kisszakaszrendszemek nehézségeit jelentik, de sokan arra magyarázták, hogy a viszonylatok egymásba fonódásából keletkeznek ezek a zavarok. Valóban a viszonylatok egymásbafonódása nem hat ki kedvezően a vonatsűrűség egyenletes alakulására. Erről a kérdéstről is rengeteg vita folyt már, mert e téren is Budapesten voltak és vannak még ma is igen nehézkes viszonylatok.¹ Ez természetesen kihasználatlan kocsikilométerekre vezet és a vasútnak minden erejével arra kell törekedni, hogy ezeket megszüntesse. Amikor a fentebb említett tanulmányban kifejtettük a 19-es, a 75-ös és 2-es vonalak lehetetlen vezetését, akkor néhány hónap múlva keresztül is vitték elgondolásainkat. Minden valószínűség szerint az eredmények olyan kedvezőek voltak, hogy célszerűnek látszott ezt az elgondolást tovább vinni. Mert a kocsikilométerek számát csökkenteni kell, még akkor is, ha a forgalom emelkedik, mert az emelkedő forgalom ellenére sem mutatkozik semmi haszon.

A továbbiakban azonban már olyan lépések is következtek, melyek túlzottaknak bizonyultak. A 4-es viszonylat kettészelése egyenesen katasztrofális volt és most olyan tervek vannak, hogy a jövőben már talán egyetlen útvonalon sem lesz lehetséges átszállás nélkül utazni. Az ú. n. hurkok ellen szerencsére most már felsőbb helyről is tiltakoznak és a terveket újabb megfontolás alá kell venni. Az átszállások további erős szaporítása sehogyan sem vezethet jóra. Az utazóközönséget fokozottabban tereli majd arra, hogy útjait részben a vasút elhagyásával és gyalog tegye, de nagyon sok utast fog más közlekedési eszközre terelni. Sokszor szeretnek arra hivatkozni, hogy a hurkok elleni kirohanások gyorsan megszűnnek, mert a közönség eleve tilta-

¹ Budapest közlekedése. Magyar Szemle. XV. 344. I.

kozik minden újítás ellen, de ha azokat megszokta, akkor beletörődik és továbbra is zavartalanul megy végbe a forgalom.

Ez egyáltalán nincs így. A közúti vasút forgalma a tarifaemelés előtt sem emelkedett abban az arányban, ahogy az általános gazdasági helyzet javulásától várhatnánk. Az utasszámokban emelkedés mutatkozik ugyan, de ez az emelkedés lényegesen alacsonyabb százalékszámmal fejezhető ki, mint a MÁV vagy az autóbusz forgalmának fejlődése, de lényegesen alatta marad annak is, amit a munkapiac fejlődése alapján várhatnánk. A munkanélküliség emelkedésével egyenes arányban esett a vasút utasainak száma,¹ de most nem emelkedik abban az arányban, ahogy a munkanélküliek száma egyre jobban összezsugorodik. A keresztülvitt reformok úgylátszik nem találtak mégsem az utazóközönség ízlésére és a hirtelen harag úgylátszik tartós maradt.

Rendkívül megnehezíti a helyzetet az a körülmény, hogy a főváros közlekedése terén a közeljövőben mélyreható változtatásokat és igen jelentős beruházásokat kell majd végrehajtani. A jelenlegi helyzet nehézségeinek megoldását nemcsak az sürgeti, hogy itt nagyon komoly anyagi kérdésekről van szó, hanem az is, hogy a közeljövőben a vállalatnak igen jelentős beruházásokat kell tenni. Ezt nem szokás ugyan tekintetbe venni, de minthogy a célunk az volt, hogy a főváros közlekedési kérdéseiről egy teljes átfogó képet nyújtsunk, nem mehetünk ezek mellett sem szó nélkül el.

A főváros fejlődése úgy politikai határain belül, mint azokon túl is, újabb közlekedési vonalak kicépítését sürgeti. Több tízezer ember él ma sűrű lakótelepülésekben, amelyeket sem közúti vasút, sem autóbusz meg nem közelít. Ezeknek vonalakra van szükségük, újabb összeköttetéseket kell teremteni és a belső városi forgalomban is a forgalom javítása érdekében sürgős tennivalók jelentkeznek napról-napra. Ezeknek a kívánságoknak kielégítését nem lehet a végtelenségig halasztani, de ez mind nagyszámú befektetéseket kíván. Ha nagy általánosságokban a gyorsvasút megépítésének szükségességét olyannak is szokták ítélni, ami csak igen távoli kérdés, mi adatok alapján merjük állítani, hogy Budapesten nem is hosszú idő után a gyorsvasút szükségessége szinte máról holnapra fog sürgősen fellépni. Ha a MÁV nem volna segítségére a közúti vasútnak, akkor az újpest—rákospalotai forgalomban a Váci-út már régen szűknek bizonyult volna. A forgalomban lévő kocsik legnagyobb részét szintén célszerű lenne cserélni, az autobuszpark is előreláthatólag sürgős cserére szorul és tovább is kell fejleszteni. Ezekre mind pénz kell és senki sem kívánhatja mástól ennek az összegnek előteremtését, mint egyedül az utazóközönségtől, akinek már ma is minden fillérjével hozzá kell járulni a vasút tartalékalapjainak dotálásához.

Ebből természetszerűleg következik az, hogy olyan viteldíjat kell a vasút részére konstruálni, amely minden esetben az önköltségeket teljes mértékben fedezi. Az ilyen tarifa természetesen csak teljesítményhez mért lehet és jelentősen megdrágítaná a perifériák közleke-

¹L. szerző: Adalékok a budapesti közúti vasutak tarifareformjához. Városi Szemle, 1933. 4—5.

dését. És sajnos, ilyen tarifát a legnehezebb keresztülvinni, mert ezt antiszociálisnak minősítik és attól félnek, hogy a város feloldását gátolni fogja. Szerencsére mód van ennek a felfogásnak valótlanságát és tévedéseit adatokkal megcáfolni.

A perifériákon a telekárak és a lakbérek indokolatlanul magasak és amikor a közúti vasút viteldíjával szociális érdekeket vél szolgálni, ugyanakkor nem tesz egyebet, mint indokolatlan mérvben növeli ezeknek az ingatlanoknak telekjáradékát. Amíg Budapesten belül viszonylag drága az utazás, addig Pestkönyéken drága a lakás. Mindkettőből a közúti vasútnak csak kára van.

Lakbér és közlekedési költség együttesen érdekesen alakul. Budapest belterületén, tehát a legtöbb munkahelyhez igen közel az egy szobára eső átlagos lakbér az adóstatisztikák szerint 400 pengő alatt van, Pestszenterzsébeten pedig 222 pengő. Utóbbi esetben azonban részletes számítások szerint szobánként másfél utast kell számítani és ezeknek egy évi utazási költsége 183 pengő. A kintlakás tehát 405 pengő évi költséget jelent, tehát többet, mint a város belsejében. A kintlakásnak csak más előnyei szólnak amellet, hogy nem indul meg egy visszavándorlás. Ha már most a viteldíj a távolsági forgalomban emelkedik, akkor természetesen visszavándorlás fog megindulni, de mielőtt ez komolyabb mértékben juthatna kifejezésre, megakasztja ezt az a lakbérmérséklés, amit a környéki ingatlantulajdonosok előreláthatólag sűrűn nyújtani fognak.

A kitelepülésnek Budapesten a napfény, a levegő stb. mellett a legfőbb indítóoka mindig a telekuzsora volt: a telekspekuláció hamar rájött arra, hogy olcsóbb telkekre épített lakóházak jobban hoznak, mint a belső városi, rendkívül magas értékű telkek bérházai. De ez csak addig van így, amíg a közúti vasút azt szállítja a legolcsóbban, aki a leghosszabb utakat teszi meg.

A főváros közlekedése ma a legsúlyosabb helyzetben van. Csak rendkívül alapos körütekintéssel és tudással lehet megtalálni azokat az eszközöket, amelyek segítségével a legmegfelelőbb kivezető út elérhető. Nem szabad ebben sem a napi politikának, sem a hozzá nem értőknek megnyilatkozni, mert felelősségteljes elhatározásokat nem lehet külső szubjektív tényezőkkel irányítani. A viteldíjak megszüntetésénél századrész-fillérek is komoly szerepet játszanak és azokat úgy kell megállapítani, hogy az utazóközönségnek és a vállalatnak egyaránt kedvezők legyenek.

A fejlett városi kultúrájú Budapestnek jó és olcsó közlekedést teremteni a legsúlyosabb várospolitikai feladat. Megvan már mindennünk, amit természet és emberi ész számunkra csak nyújthatott és reméljük, hogy sikerülni fog megteremteni azt a közlekedést is, amivel a főváros közönsége meg lehet elégedve.

RUISZ REZSÓ