

997/55/4.  
360853

# STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: Dr. ILLYEFALVI I. LAJOS

---

## AZ UTCAI KÖZLEKEDÉS BUDAPESTEN

ÍRTA

PÁSZTOR MIHÁLY

---

55. KÖTET

1927

4. SZÁM

KIADJA: BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS STATISZTIKAI HIVATALA

Ára 5 pengő



*Statist. O.*

*997/55/4.*

# STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: Dr. ILLYEFALVI I. LAJOS

---

## AZ UTCAI KÖZLEKEDÉS BUDAPESTEN

ÍRTA

PÁSZTOR MIHÁLY

---

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS HÁZINYOMDÁJA

1927 — 9150

309353

M. T. AYER, NEW YORK  
1928. 141.

622008

## TARTALOMJEGYZÉK

\*\*\*\*\*

	Oldal
1. Bevezetés . . . . .	5
2. Az autó hatása az utcai forgalomra . . . . .	8
3. A nagyváros jövője . . . . .	11
4. Budapest utcai közlekedése . . . . .	14
5. A forgalmi statisztika . . . . .	18
<i>a)</i> Budapest utcai forgalma . . . . .	21
<i>b)</i> A tömegáramlás iránya . . . . .	24
<i>c)</i> A vicinálisok utasforgalma . . . . .	34
<i>d)</i> A nagyvasutak . . . . .	36
6. A tarifa . . . . .	40
7. Tanulságok . . . . .	47



### *Bevezetés.*

A folyton fejlődő és egyre terjeszkedő nagyváros mindennap új problémákat ad fel a várospolitikának. Kétségtelen, hogy e problémák között az utcai forgalom síma, zökkenésnélküli lebonyolításánál nincs sok komplikáltabb témája a városigazgatásnak. Komplikálttá teszi az, hogy a népesség folyton nő; a városi lakosságnak egyre sietősebb lesz az útja; a közlekedési alkalmatosságok száma és sokfélesége folyton szaporodik, járása pedig egyre gyorsabb lesz. A city felé mind nagyobb tömegekben áramlik a népesség; viszont a régi időkre és régi viszonyokra szabott utcák befogadóképessége nem nő a lakosság forgalmi igényeivel, mert azok, akik egykor megépítették a cityt és a belső városok keskeny, gyakran girbegörbe utcáit: nem számolhattak a ma hatalmassá dagadt forgalmával és nem számíthattak a forgalom ekkora progressziójára. Az utcai forgalom egész konstrukciója és egész lélektana tökéletesen más ma, mint 10—15 esztendővel ezelőtt volt; aminthogy az utcán járó és utazó embertömegek pszichéje is más ma, mint volt valamikor. A forgalom tempója összehasonlíthatatlanul gyorsabb, mint másfél évtized előtt; az utca közönsége pedig igényesebb, idegesebb és türelmetlenebb ma, mint amilyen a békeévek publikuma volt.

Miért és hogyan nőtt meg ekkorára Budapest utcai forgalma?!

Az utcai forgalom megduzzasztásában bizonyára közrejátszott, hogy a háború alatt és a háború után szaporodott a lakosság és nagyot nőtt az ideiglenes, az átfutó népesség. Azonban szemelláthatóan, erősen megduzzasztotta az utcai forgalmat a lakásforgalom megkötöttsége is. A háború kitörése után a lakók védelme érdekében a kormány a minimumra korlátozta a háztulajdonosok lakásfelmondási jogát. Ennek az a következménye, hogy a lakásforgalom jóformán megszűnt és a lakosság nagy része tizenkét esztendő óta alig változtatta lakását. Ennek az állapotnak az lett az egyik konzekvenciája, hogy megnőtt az utca forgalma. A háború előtt mindenki úgy igyekezett megválasztani lakását, hogy minél közelebb legyen a munkahelyéhez. Erre az a meggondolás készítette, hogyha munkahelye közel esik a lakásához: pénzt és időt takarít meg. Kevesebbet költ villamosvasútra és pihenőidejéből kevesebbet vesz el az az út, mely a lakásától a munkahelyéig és a munkahelyétől a lakásáig vezet. A lakásforgalmat megszüntető kormányrendelet ezt a józan számítást teljesen megzavarta. A háború kitörése óta a fővárosi ember csak végső

szükségben szánta rá magát a költözködéésre, akinek pedig lakásra volt szüksége; az sem válogathatott túlságosan a lakásokban. Meg kellett elégednie azzal, ami kínálkozott és kénytelen volt kibérelni a *viszonylag* legalkalmasabb lakást tekintet nélkül arra, hogy közel esett-e a munkahelyéhez vagy sem.

Ez az állapot egyaránt megnövelte az utcák gyalogos forgalmát és a villamosvasútak utasforgalmát. Ma nagyobb utakat tesznek az emberek, többet és többen ülnek villamoson, mint a háború *előtt*. Ha majd ismét megindul a lakásforgalom, természetesen vele együtt indul meg a lakosság elhelyezkedési mozgalma is és aki nagyobb költség nélkül megteheti: igyekezni fog olyan lakást keresni magának, mely közelebb esik munkahelyéhez. Kétségtelen, hogy ez a nagy vándorlási és költözködési láz meglehetősen nagy felfordulást és sok zürzavart fog előidézni. A zürzavaron csak az enyhít, hogy a lakosság új elhelyezkedési mozgalma huzamosabb időt fog igénybe venni és egy-két esztendeig eltart, míg minden háztartás megtalálja a neki legmegfelelőbb lakást.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Mindenestre érdekes lenne tudni, hogy a lakásforgalom megindulásával hány család fog majd új hajlékot keresni? Sajnos a költözködésekről megbízható számadataink nincsenek. Azok a számadatok, melyeket az államrendőrség bejelentőhivatala a lakásváltoztatásokról publikál, azért használhatatlanok, mert a bejelentőhivatal a főbérlők, az albérlők, az ágyrajárók és a cselédek ki- és beköltözését egy összegben állapítja meg. Már pedig bennünket elsősorban az érdekel, hogy hány *főbérlos lakás* változtat gazdát egy-egy házbérfertálykor?

A rendőri bejelentőhivatal kimutatja, hogy az utolsó békeesztendőben, 1913-ban az állandó lakók közül lakást változtatott (ki- és bejelentéssel együtt):

márciusban .....	107.918	
áprilisban .....	116.076	
májusban .....	171.713	(házbérnegyed)
júniusban .....	116.374	
júliusban.....	114.376	
augusztusban.....	155.526	(házbérnegyed)
szeptemberben.....	131.190	} Ebben a két hónapban azért ilyen nagy a lakásváltozások száma, mert aratás után jönnek vissza vidékről a diákok és a cselédek.
októberben.....	168.486	
novemberben.....	182.329	(házbérnegyed)
decemberben.....	105.970	

Ha azt vesszük, hogy házbérnegyed előtt és házbérnegyed után csak az albérlők és a cselédek költözködnek: *hozzávetőlegesen* megkapjuk a költöző *főbérlos* számát, ha a házbérnegyedben költözködők számából levonjuk az előző hónapokban költözködő albérlők, ágyrajárók és háztartási alkalmazottak átlagos számát; az eredményt pedig megfelezzük, mert arra kell számítanunk, hogy a rendőrség statisztikájában minden költözködő *kétszer fordul elő*. Egyszer, mint kiköltöző és egyszer, mint beköltöző. Így a következő eredményhez jutunk az 1913. évre vonatkozólag:

májusban .....	29.858	
augusztusban .....	20.075	
novemberben .....	16.245	főbérlos költözködött Budapesten.

Az utcai forgalom erősödéséhez kétségtelenül hozzájárult a népesség gyarapodása is, ámbár 1920. és 1925. évek között mindössze csak 32.000 fővel nőtt Budapest lakossága (ebből is csak 518 főnyi a *természetes* szaporodás, míg 31 és félezer a *bevándorló*). Ellenben komolyan megnövekedett azoknak a száma, akik 1920 óta *háztartást alapítottak*, vagy háztartást akarnak alapítani. Ez a hatalmas mozgalom kétségkívül megmutatkozik az utca arculatján is. 1921—1925 között 52.846 házasságot kötöttek Budapesten<sup>1)</sup> és minden új házasság egy-egy új háztartás, mely otthont akar alapítani és lakást keres. Igaz ugyan, hogy 1921. és 1925. között a közel 53 ezer új házassággal szemben 41 ezer házasság megszűnt, még pedig 8491 házaspárt a törvény választott el, 32.569 házaspárt pedig a halál. Ez azonban nem azt jelenti, hogy most már 41 ezerrel kevesebb a háztartás. Kétségtelen ugyan, hogy a válás és a halál sok régi háztartást megszüntet. Sok esetben viszont a régi háztartás továbbra is fennmarad akkor is, ha a házastársak valamelyike meghal. A nyolc és félezer válás is körülbelül azt jelenti, hogy nyolc és félezer háztartásból 17 ezer háztartás lesz.

1921. és 1925. évek között, a régi háztartások száma közel ötvenhárromezer új háztartással szaporodott, anélkül, hogy a lakások száma ugyanilyen tempóban nőtt volna. Az 1920 és 1925. évek között, amíg a lakosság száma 32 ezerrel, a háztartások száma 53 ezerrel nőtt meg, addig a rendes lakások száma csak 5748-al, az »egyéb bérlemények« száma 6390-nel és — ami a legmeglepőbb — a *lakószobák száma mindössze csak 4351-gyel szaporodott.*<sup>2)</sup> Ez volt a helyzet a városi lakásépítkezés megindulásáig. Ez a néhány kirívó számadat rávilágít arra az ádáz küzdelemre, amely ma Budapesten a lakásért, az otthonért folyik és természetes, hogy ez a harc is nyomot hagy az utca ábrázatján, aminthogy erősen meglátszik az utca képén és meglátszik a forgalmon a környék inváziója is. A fővárost körülölelő 20 községnek a népessége, mely jórésben Budapestből él, tíz

<sup>1)</sup> Az 52.846 házasság között 3548 esetben a völegény vidéken lakott, 529 esetben pedig a völegény is, a menyasszony is vidéki volt és csak a házasságkötés történt a fővárosban. Ez a 4077 házasság tehát nem igen volt befolyással a budapesti lakáskérdés alakulására.

*) Lakások és lakók eloszlása.				
Év	Rendes lakások	Rendkívüli háztartások	Egyéb bérlemények	Összesen
1920 .....	206.467	530	33.643	240.640
1925 .....	212.215	469	40.033	252.712
1920 óta + vagy —	(+) 5.748	(—) 61	(+) 6.390	(+) 12.077
	Rendes lakásban	Rendkívüli háztartásban	Egyéb bérleményben	Összesen
1920 .....	858.369	46.346	24.281	928.996
1925 .....	868.016	38.365	54.614	960.995
1920 óta + vagy —	(+) 9.647	(—) 7.981	(+) 30.333	(+) 31.999
Szobák száma				
1920 .....	410.801			
1925 .....	415.152, vagyis 1920 óta tehát a szobák száma 4351-el nőtt.			

esztendő alatt (1910 és 1920 között) 32·4%-kal nőtt meg. A népszámlálók 1910-ben 217 ezer embert olvastak össze a főváros környékén; 1920-ban pedig több mint 288 ezret.

**A szomszédos községek lakossága 1920-ban.**

	A lakosság száma 1920-ban	Szaporodás 1910 óta	
		abszolút számokban	%-ban
Alag . . . . .	2.265	641	39·5
Újpest . . . . .	56.489	1.292	2·3
Rákospalota . . . . .	36.000	10.861	43·2
Pestújhely . . . . .	7.896	2.349	42·3
Rákosszentmihály . . . . .	9.938	3.378	51·5
Cinkota . . . . .	12.596	4.973	65·2
Rákoscsaba . . . . .	5.919	851	16·8
Rákosliget . . . . .	2.758	134	5·1
Rákoskeresztúr . . . . .	6.029	626	11·6
Rákoshegy . . . . .	1.606	310	23·9
Szentlőrinc . . . . .	11.777	3.953	50·5
Kispest . . . . .	51.064	20.852	69·0
Pesterzsébet . . . . .	40.545	9.575	30·9
Csepel . . . . .	13.990	4.528	47·9
Nagytétény . . . . .	5.120	1.196	30·5
Budatétény . . . . .	1.750	315	22·0
Budafok . . . . .	13.686	2.732	24·9
Albertfalva . . . . .	1.219	99	8·8
Pesthidegkút . . . . .	3.263	1.133	53·2
Békásmegyér . . . . .	4.411	865	24·4
Összesen . . . . .	288.321	70.663	32·4

A 20 község közül ötnek megduplázódott a népessége tíz esztendő alatt. Rákospalotáé 11 ezerrel, Kispesté 21 ezerrel, Pesterzsébeté 10 ezerrel gyarapodott. Ez a gyarapodás meglepő és kétségtelen, hogy a gyarapodás progressziója nem lanyhult 1920 óta sem, sőt ellenkezőleg. Ez érezhető is. Az összeomlás után az egzisztenciát és megélhetést kereső emberek hatalmas serege — melyet Budapest felé hajtott az elhelyezkedési vágy — a főváros környékén vert ideiglenes fészket, mert Budapesten nem volt lakás számára. Ezek az emberek ugrásra készen lesik azt az alkalmas pillanatot, amikor bejöhetnek lakni Budapestre. A »környék« már várja az órát, mikor ismét felszabadul a lakásforgalom Budapesten és lesi az időt, mikorára a hatósági és magánépítőtevékenység annyi új lakást épít, hogy beköltözködhettek Budapestre. Ez a beözönlés természetesen még jobban fogja növelni az utca forgalmát.

*Az autó hatása az utcai forgalomra.*

Az utca életében azonban mégis csak az autó idézte elő a legnagyobb változást, mert azzal, hogy meggyorsította: teljesen és tökéletesen átalakította az utcai közlekedést. A pesti ember 2—3 kilométeres sebességgel jár; a konfliskocsi 6 kilométeres, a fiakker 7—8 kilométeres, az autóbusz pedig 25 kilométeres sebességgel halad. Ezzel szemben az autó 35—40 kilométeres sebességgel száguld a főváros utcáin és a maga tempójával fokozott gyorsaságot diktál rá az

egész utcára. A teherautó 15—20 kilométeres gyorsasággal közlekedik, a motor-kerékpár azonban szintén nem adja 30—40 kilométeres sebességnél alább, míg a villamosvasút az utolsó békeesztendőkből a város belsejében még 6—12 kilométeres sebességgel haladt, ma már óránként 12—20 kilométert tesz meg.

Az utcai közlekedés tempóját az autó meggyorsította a külföld nagyvárosaiban is, csak hogy amíg Budapesten szinte máról-holnapra történt a nagy változás, addig Londonban, Párisban stb. a földalatti gyorsvasutak, a tubesek, az untergrundok azzal, hogy az utca forgalmának egyrészt levitték a föld alá és az utcaforgalmon osztozkodtak a tramwayval, az autóbusszal és az autóval: jelentősen enyhítettek az átalakulás tempóján. Hogy az utcai közlekedés mekkorát változott Budapesten a háború kitörése óta, az kiderül abból is, hogy 1912-ben 18.227 ló volt a fővárosban; ma pedig — a legutolsó állatösszeírás szerint — már csak 7532 van. Ma tehát tízezer lóval van kevesebb Budapesten, mint 15 esztendővel ezelőtt volt. Viszont a tízezer ló helyett a legutóbbi hivatalos kimutatás szerint 9414 *géperejű* jármű közlekedik a fővárosban.<sup>1)</sup> Ebből

4.111 személyszállítókocsi,  
1.418 teherkocsi,  
81 autóbusz,  
795 bérautó,  
343 egyéb géperejű kocsi,  
2.666 motorkerékpár.

Ha ezekhez hozzászámítjuk az ezer villamosvasúti kocsit és a lóhúzta bérkocsikat, magánfogatokat, meg a lovastárszekereket, akkor kiderül, hogy Budapesten minden száz lakóra jut legalább egy-egy géperejű, vagy lóhúzta kocsi. De meg lehet állapítani ezekből a számokból azt is, hogy Budapest utcai forgalma ma háromszor—négyyszer olyan gyors, mint tizenöt évvel ezelőtt<sup>2)</sup> volt.

<sup>1)</sup> Magyarország gépjárműállománya 1927. július 1-én. (Magyar Statisztikai Szemle. 1927. júliusi szám.)

<sup>2)</sup> Ha feltesszük, hogy a nap legforgalmasabb órájában a főváros minden közlekedési alkalmatossága útban van, akkor *egy óra alatt* a következő utat teszi meg:

a 4111 személyautó (óránként pr 35 km) .....	143.885 km
az 1418 teherautó « « 20 « .....	28.360 «
a 81 autóbusz « « 20 « .....	1.620 «
a 795 bérautó « « 30 « .....	23.850 «
az 2666 motorkerékpár « « 35 « .....	93.310 «
343 egyéb géperejű kocsi « « 15 « .....	5.145 «
a villamoskocsik megtesznek óránként .....	11.300 «
3766 pár ló óránként pr 7 km .....	26.362 «
Összesen .....	333.832 km-t.
Ezzel szemben 1912-ben megtett 9113 pár ló óránként pr 7 km	63.791 «
800 autó óránként 25 km .....	20.000 «
A villamosvasúti kocsik megtettek óránként .....	9.540 «
Összesen .....	93.331 km-t.

A nagyváros forgalma pedig dagad tovább; együtt nő a várossal, a népességgel, a bevándorlók inváziójával, a közlekedési alkalmatosságok sokasodásával és gyorsulásával. A forgalomnak ez a hatalmas növekedése másutt is gondot okoz. Megpróbálták már megmérni a forgalom progresszióját, de sehol sem sikerült. 1894-ben, mikor a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság a lóvasútját villamosvasúttá akarta alakítani, a városházán kiszámították, hogy a villamosított »Közúti« 1912-ben 53·2 millió utast; a koncesszió utolsó esztendejében, 1948-ban meg 116 millió utast fog szállítani.<sup>1)</sup> A valóságban pedig az történt, hogy a Közúti Vaspálya 1912-ben nem 53·2, hanem 123·7 millió utast szállított. Szóval a »Közúti« már 15 esztendővel ezelőtt meghaladta azt a forgalmat, amelyet — ha a számítások beválnak — még 1948-ban sem érhetett volna el.

De az efféle kalkulációk másutt sem váltak be. Manchester városa 1913-ban egy szakbizottsággal 20 esztendőre szóló közlekedési programot dolgoztatott ki és ez a bizottság kiszámította, hogy 1932-ben 310 millió utast fog szállítani a Manchester Corporation Tramways.<sup>2)</sup> Itt is az történt, hogy a manchesteri városi vasút már rég elhagyta a 310 millió utasforgalmat. Ezek a számok is amellet szólnak, hogy a nagyvárosok forgalmának kérdése folyton komplikálódó probléma, melynek célszerű, helyes és zökkenő nélkül való lebonyolítása ma már valósággal — művészet. Berlin város napi utasforgalma 4·4 millió főnyi, Párisé megközelíti az ötmilliót, Greater Londoné pedig napi 11 millió. Londonban, Párisban és Berlinben ekkora tömegek veszik igénybe naponta a tömegszállítási alkalmatosságokat: a mindenféle közúti és gyorsvasutakat, valamint az *autóbuszt*. Napkeltével mindennap újra meg újra megelevenednek a városmonstrumok. A kenyérkereső lakosság előnti az utcákat, megszállja a vasutakat és az autóbuszokat. Embertenger ez, melynek van apálya és dagálya. Ismerni kell ennek az embertengernek a karakterét, a természetét, a szeszélyeit és áramlásának irányait, hogy helyesen állapíthassuk meg az utcai forgalom lebonyolításának a programját. Londonnak valósággal közlekedési szeizmográfja van a forgalom megfigyelésére és irányítására. *Royal Commission on London Traffic* a neve annak a szakértőkkel kiegészített 13 tagból álló, a szeizmográf munkáját végző bizottságnak, mely nyolc kötetből álló *Report*-ban számolt be London közlekedéséről. A londoni közlekedésügyi hivatalnak szintén az a tiszte, hogy London város gigantikus forgalmának lebonyolításában irányító legyen. *Report of the London Traffic Branch of the Board of Trade* című

<sup>1)</sup> L. Budapest székesfőváros közlekedésügyére vonatkozó okmányok gyűjteménye. I. kötet. Összehasonlító számítások a főváros részesedése kérdésében fölmerült többrendbeli indítvány eredményéről.

<sup>2)</sup> Enquiry into the subject of Traffic Congestion in the Central Streets of the City, Interim report by the Special Sub-Committée. Manchester, 24. th January, 1913.

jelentéseiben a londoni közlekedés évenkénti fejlődésével kimerítő statisztikát és programot ad.<sup>3)</sup> És hogy ez a két intézmény jól végzi feladatát, az mutatja, hogy London gigantikus forgalmának a lebonyolítása hiba nélkül való.

### *A nagyváros jövője.*

Okos, pénzhajszoló, nyereség után szaladó emberek nagyszerű szimatja fedezte fel elsőknek, hogy a városi embernek egyre sietősebb lesz a dolga és hogy az idő pénz, sőt egyre több pénzt ér. Ezt a felfedezést akarták hasznosítani azok az ügyes emberek, akik tőkét adtak össze, részvénytársaságokat alapítottak, hogy lerakhassák az első tramwaysíneket az utcán és kihasználják, pénzre váltsák azt a kínálkozó üzleti alkalmat, azt a tömegszükségletet, melyet egy nagyváros lakosságának forgalmi és közlekedési igényei támasztanak.

A tramway aztán fejlődött és a fejlődésben vitte magával a folyton-folyvást növekvő várost. Így született meg és a tramway hátán jutott el oda, ahová eljutott a modern nagyváros.

Egy napon azt vettük észre, hogy a növekvő városban a távolságok egyre nagyobbak lesznek és városi ember egyre több időt tölt a tramwayon. Az új probléma tehát az volt, hogy ezeket a távolságokat miképpen lehetne megrövidíteni és hogy a városi ember a mindennapi utazásnál miképpen takaríthatna meg minél több időt és pénzt? Így teremtette meg aztán a szükség és célszerűség a tramway mellé a railwayt, a tubeseket, a magasvasutakat és az autóbust.

A nagyvárosok fejlődésével együtt előtérbe került egy másik probléma is: ha így fejlődnek a nagyvárosok, mint ahogy fejlődött London, fejlődik New-York és fejlődnek a többiek, mi lesz végül ezekből a nagyvárosokból?! Hol van a határa ennek a terjeszkedésnek?! H. G. Wells egyik nagyon ötletes, sok évvel ezelőtt megjelent tanulmányában azt mondta, hogy ennek a rapid-fejlődésnek nem lehet más következménye, hogy el kell jönnie annak az időnek, amikor egy-egy ország mindössze csak két-három nagyvárosból fog állni csupán. A nagyvárosok ugyanis, amikor terjeszkednek: folyton-folyvást magukba olvasztják, felfalják a »környéket« és ennek a falánk terjeszkedésnek nem lehet más vége, minthogy mammutvárosok keletkeznek. Egy-egy nagyváros akkora lesz, mint egy-egy kis ország és egy-egy ország két-három Londonból fog állani.

H. G. Wells később revidálta ezt az ötletes teóriáját és megállapította, hogy a mai nagyvárosok mégsem nőhetnek mammutvárosokká, mert a mai nagyváros terjeszkedésének határait a közlekedés gyorsaságának a mértéke

<sup>3)</sup> L. Kelemen Móric rendkívül értékes tanulmányát: Az autóbusz fejlődése, szerepe és jövője a nagyvárosi közlekedésben, különös tekintettel Budapestre. 1926.

fogja megszabni. A jövendő nagyvárosának a határa nem eshetik messzebbre a város központjától, mint amely távolságot a rendelkezésre álló közlekedési alkalmatosságon egy órán belül megteheti az, aki a város határában lakik, de foglalkozása, kenyere mindennap a citybe kergeti. Wells szerint ugyanis napi két óránál többet senki sem pazarolhat az idejéből arra, hogy a lakásából a munkahelyére és a munkahelyéről a lakására utazzék.<sup>1)</sup>

A nagyvárosok jövője tehát, amint látjuk, nagyon intenzíven kapcsolódik bele a tramwaykérdés és a közlekedés problémájába és épen ezért nagyon érdekes az a kérdés is, hogy mi lesz a tramway jövője. Más szóval, hogy meddig él a tramway? Ezt a kérdést ép a nagyvárosok forgalmának a megduzzasztása tette aktuálissá. A londoni és newyorki vasútigazgatók fedezték fel elsőnek, hogy a tramway évei meg vannak számlálva, mert az egyre jobban népesedő, terjeszkedő és gyarapodó nagyváros hihetetlen fejlődésének megdöbbentő rohanása fogja agyongázolni a tramwayt; annak a nagyvárosnak a fejlődése, mely jórészen ép a tramwaynak köszönheti, hogy nagyvárossá lett. A roppant gyalogos és kocsiforgalomból London és New-York utcáin már most is csak lassított tempóban haladhat a tramway és önkéntelenül vetődött fel a kérdés, hogy mi lesz a tramwayval, ha az utca forgalma még jobban megdagad?!

De volt egy másik szempont is, amit nem lehetett figyelmen kívül hagyni és ez a szempont a tramway-vállalatok városításának a kérdése. Említettük, hogy az első tramway-vállalatokat részvénytársaságok alakították. A magántőkék rakták le a nagyvárosok utcáira az első vasúti síneket, mert mikor a tramway-közlekedés Európában megindult, a helyhatóságok még nagyon gyanakodva és nagyon bizalmatlanul nézték ezeket az első döcögő, lóhúzta kocsikat és nem is álmodták, hogy ezekből a tramway-vállalatokból valamikor hatalmas, sok-sok milliót érő és sok milliót hajtó üzleti vállalkozások lesznek. Így esett aztán, hogy a városok koncessziót adtak tramway építésére vállalkozó részvénytársaságoknak. Jelentéktelen részesedésért vagy pláne ingyen adták bérbe azt a nagy értéket, melyet a város népességének munkája, szorgalma, aktivitása, közlekedési szükséglete, a városok természetes expanziója vált ki. Közben észre sem vették, hogy a koncesszióval együtt adták bérbe nemcsak a nagy jövedelmet, hanem azt a nagy erőt és politikai hatalmat is, mely együtt jár a nagy vagyonnal, növekszik a vállalattal és a jövedelemmel. Ez a megnövekedett hatalom, ha érdeke úgy kívánta: szembehelyezkedett magával a várossal, mely a koncessziót adta; szembehelyezkedett magával a lakossággal, melynek közlekedési igényeit kielégítette és kihasználta. Sőt

<sup>1)</sup> H. G. Wells: *Anticipations of the reaction of mechanical and scientific progress upon human life and thought.* London. G. Bell. 1902. és *The discovery of the future.* (1092) *Mankind in the making* (1903) stb.

szembehelyezkedett a várossal, amelynek fejlődéséből, gyarapodásából, sikereiből vámot szedett; reményeit pedig részvényemisszióinál eszkomptálta.

Körülbelül ez a lélektani magyarázata annak, hogy a városok közönsége rendszerint sehol sem nézte jószemmel a tramwayok, a közúti vasutak gyarapodását és a községi pártok mindenütt boldogan várták azt az időt, amikor a koncessziós szerződések alkalmat adnak rá, hogy a város megválthassa a vasutat és visszavegye azt a hatalmat, amelyet a koncesszióval együtt könnyelműen kiadott a kezéből. A villamosvasútvállalatok felett tehát állandóan ott lebegett a megváltás Damokles-kardja és épen ezért a vasúttársaságok minden törekvése odairányult, hogy a megváltásig terjedő időt minél jobban hasznosítsák. A részvénykibocsátásoknál nagy ázsiohasznot gyűjtöttek és a haszonból olcsó pénzért nagy telekkomplexumokat vásároltak olyan vidékeken, amelyek mentén később vasútvonalakat építettek és a vasútvonalak kiépítésével jelentékenyen értékesebbé tették a telkeket. Ha pedig elérkezett a megváltás ideje, arra törekedtek, hogy minél drágábban váltassák meg a várossal a vasutat.

Az angol városok kezdték meg a tramway-községezési mozgalmat. Glasgow városa volt az első, amely a villamosvasutat megváltotta; utána jött London és London után a nagyvárosok egész serege. Így váltotta meg Berlin városa a Grosse Berliner Strassenbahnt; Bécs is követte példáját és 1923 január elseje óta Budapest is a saját vasútján fuvarozza a közönséget.

A községezési eszme terjedése tehát meglehetősen izgalomban tartotta már jóval a háború kitörése előtt a tramway-részvények tulajdonosait, de nagy aggodalommal látták, különösen Londonban azt is, hogy a tramwayoknak a tubesek is erős konkurrenciát csinálnak. Akinek sietős volt a dolga, az a föld alatt utazott és inkább többet fizetett az útért, hogy időt takarítson. A földalatti gyorsvasutak mellett a tramway megmaradt lassújárású demokratikus intézménynek, mely inkább a szegény vidékek kiszolgáltatóképességű lakosságának közlekedési igényeit elégítette ki.

1910 táján azután váratlanul megjelent London utcáin az új, hatalmas ellenség, amely egyformán ellenfele lett a tubeseknek épúgy, mint a tramwaynak. Ez a nagy ellenség a benzines autóbusz volt. Az első hatás, amit az új konkurrens előidézett, az volt, hogy a tramway-k és a tubesek forgalma erősen megcsappant. 1912-ben a londoni tramway-utasforgalom 821·8 millióról 797·4 millióra csökkent, ellenben az omnibuszok utasforgalma 400·6-ről 551·6 millióra emelkedett.<sup>1)</sup> Az 1912. esztendő volt tehát az első év Londonban, melyben a motoromnibusz hatását a többi közlekedési vállalat úgy meg-

<sup>1)</sup> Report of the London Traffic Brauch of the Board of Trade. 1912.

érezte, hogy a railway-forgalom 1911-hez viszonyítva 6237-tel, a tramway-forgalom pedig 24·3 millióval csökkent, míg az omnibuszforgalom 150·9 millió utassal emelkedett. Hogy a motoromnibusz forgalmi progressziója mennyire a railway és a tramway-k rovására ment, abból láthatjuk legjobban, ha figyelembe vesszük, hogy ennek a kétfajta közlekedési alkalmatosságnak forgalma teljes mértékben elvesztette jelentékeny progresszióját. A railway-k forgalma ugyanis 1911-ben az előző esztendőhöz viszonyítva 11·2 millió utassal, a tramway 58 millió utassal emelkedett. Ez az emelkedés a következő esztendőben elmaradt, úgy hogyha a progresszió elmaradását hozzáadjuk a kétféle vállalkozás forgalmának a csökkenéséhez, akkor kiderül, hogy a railway és a tramway 1912-ben 93·5 millióval szállított kevesebb utast, mint amennyit szállítania kellett volna. Az omnibusz 151 millió utasforgalmának emelkedéséből tehát 93·5 milliót a tramway-tól és a railway-tól vett el.

A felfedezés bizonyos körökben nagy megdöbbenést idézett elő és ebben a megdöbbenésben benne remegett azoknak a milliárdoknak, annak a mammuttökének az idegessége is, amelyet az utolsó évtized alatt a tramway-ba és a railway-ba investáltak. A tőke nagyságának illusztrálására tudnunk kell, hogy 1911-ben a londoni tíz railway összes beruházási tőkéje 63·4, a tramway-é pedig 12·2 millió font sterling volt. (=2104·7 millió pengő.)

Az első meglepetés után a tőke segítség után kutatott ; a pénz féltette a maga kamatját és a motoromnibusz diadalmas bemutatkozásának első hatása az lett, hogy London legnagyobb tubes-társaságai fuzionáltak és egyidejűleg összevásárolták a legnagyobb motor-omnibusztársaságnak : a London General Omnibus Company Limitednek a részvénytöbbségét is. De nemcsak a londoni tubesek részvényesei vásárolták össze a nagy ellenség részvénytöbbségét, hanem Berlin nagy villamosvasútjának, a Grosse Berliner Strassenbahn-nak a részvénybirtokosai a Dresdener Bank vezetésével összevásárolták úgy az Allgemeine Omnibus Gesellschaft részvénytöbbségét, mint a Hochbahnét. Azóta kiderült, hogy a háború alatt a tubesek is, de különösen az omnibusztársaságok alaposan meggazdagodtak, ami mellett bizonyít, hogy a fuzió nem ártott a vállalatoknak.

#### *Budapest utcai közlekedése.*

Budapest is a tramway hátán nőtt meg. Mikor — most hatvan éve — 1866 augusztus 1-én a mai Kálvin-térről (az egykori Széna-térről) megindult a tramway, hogy megtegye első útját az Ország-úton (Múzeum-, Károly- és Váci-körút) és a Váci-úton keresztül Újpestig : akkor még bérelt lovak húzták végig az egyetlen sínpáron a Noé bárkájaszzerű alkotmányt. Fel van jegyezve, hogy az első nap bevétele 130 forint volt. Ma pedig

több, mint 1900 millió papirkoronát hoz naponta a villamosárammal hajtott tramway. Öt évtizeddel ezelőtt : 1875-ben még csak 6-9 millió embert szállított a Budapesti Közúti Vaspálya ; a mult esztendőben, 1926-ban pedig 281·3 millió utast szállított. Ennek a két számnak a különbsége adja annak a nagyszerű evolúciónak a mértékét, amelyet ez a három kisvárosból született nagyváros az utolsó ötven esztendő alatt ért meg. Ötven esztendő alatt a lakosság megháromszorozódott, a közúti vasút személyforgalma pedig a harmincszorosára nőtt. Ez a forgalom együtt gyarapodott a várossal ; kifejlesztette a szükség, a célszerűség és szinte megható megfigyelni, hogy a kényelmesjárású lovasutat mint szorította ki a fürgébb villamosvasút ; mint nőtt a forgalom, mint terjeszkedett abban a mértékben, amint nőtt a népesség, terjeszkedett és gazdagodott a város ; sokasodtak a paloták és tünedezett az utcákról a régi idők békés nyugalma, hogy helyet adjon egyik napról a másikra idegesebb, lármásabb és sietősebb nagyvárosi életnek. Budát, Pestet és Óbudát, amelyet ötven esztendővel ezelőtt még csak egy törvény fűzött igen lazán össze, ma hatalmas sínhálózat markolja egyvárossá és ez a sínhálózat : Budapest acélból való vérerei. Ezek viszik, közvetítik a város vérkeringését. A multban élettelen városrészekbe vittek pezsgő életet és elősegítették az ipar és kereskedelem megerősödését. Akárhányszor pusztá vidékeket foglalt le a haladásnak a vaspálya, és az újonnan lerakott sínek mentén emeletes paloták, új városrészek támadtak olyan területeken, amelyeken tegnap még szántottak.

Ez a budapesti tramway mindennap reggel 6 órakor hatalmába keríti a várost és elfoglalja az utcát. Zúgva, dübörögve indulnak meg a sárga kocsik ; a kocsivezetők kézcsapásai alatt kongnak a »villamosok« jelzőharangjai. Költögetik az alvó várost és munkába küldik Budapest dolgozó népét.

Ennek a hatalmassá nőtt vállalatnak, mely 1923 óta a fővárosé és BSzKRT a neve : 1926-ban 704·9 milliárd koronával (56·39 millió pengő) adózott Budapest népe. Szóval napi 1931 millió volt a bevétele ennek a nagy üzemnek, mely amellet, hogy a főváros lakosságát szállította : évekig nem csinált mást, mint deficitet. 1921-ben és 1922-ben ugyanis a villamosvasút olyan volt, mint igen sok pesti ember : nem tudott megélni a jövedelméből. Most azonban annyit keres a BSzKRT, hogy idegen tőke igénybevétele nélkül, tisztán a bevételeiből rekonstruálhatja hálózatát és kocsiparkját.

Budapest villamosvasútja a forgalmasabb napokon átlag 740—800 ezer utast szállít. Mivel pedig minden utas rendszerint két utat tesz naponta : egyet a lakásától a munkahelyéig és a másik utat a munkahelyéről a lakásáig, ennél fogva meg lehet állapítani, hogy Budapesten körülbelül 390 ezer ember használja a villamost. Ez a 390 ezer utas pedig 40%-a, vagyis kétötöde a lakosságnak. Legtöbben természetesen 7 és 8 óra között utaznak, mert

akkor igyekeznek az emberek hivatalba, üzletbe, iskolába és a gyárba. Akkor mindenki villamoson ül, aki nem luxusból használja a villamost. A vasút-vállalat forgalmi osztályának a számítása szerint ilyenkor 70—75 ezer ember ül a villamoson, ötödrésze a lakosság ama részének, mely villamosvasúton szokott utazni. A villamosvasúton utazó publikum különben így oszlik meg :

**A BSZKRT utasforgalma az 1925. és 1926. években jegynemek szerint.**

A jegy megnevezése	1925. évben utasszám	%	1926. évben utasszám	%
1. Gyermejjegy .....	4,942.872	1·9	5,180.978	1·8
2. Szakaszjegy .....	52,244.471	19·9	55,079.250	19·6
3. Kültelki jegy .....	2,632.150	1·—	2,192.261	0·8
4. Vonaljegy .....	59,307.252	22·6	24,395.562	8·7
5. Átszállójegy .....	79,002.524	30·1	117,798.090	41·9
6. Menettérti jegy .....	—	—	14,935.374	5·3
7. Hetijegy .....	19,999.014	7·6	16,765.882	6·—
8. Kültelki hetijegy .....	950.712	0·4	658.294	0·2
9. Tanuló hetijegy .....	4,767.882	1·8	5,106.962	1·8
10. Havi bérletjegy fénykép nélkül ....	3,127.688	1·2	2,951.088	1·—
11. Havi bérletjegy fényképpel.....	4,509.414	1·7	4,488.618	1·6
12. Helyiérdekű vasúti átszállójegy ....	4,466.385	1·7	6,987.322	2·5
13. Különféle kedvezményes jegyek ....	26,394.265	10·1	24,780.237	8·8
Összesen .....	262,344.629	100·—	281,319.918	100·—

Ebből az összeállításból<sup>1)</sup> kiderül, hogy az utasok fele átszállóval, vagy vonaljegyvel ; ötödrésze pedig szakaszjeggyel utazik, ami azt jelenti, hogy az utasok 20%-a rövid távolságra, 50%-a hosszú távolságra igyekszik. A szakaszjegyes utasokat luxusutasoknak szokás nevezni, mert a szakaszjegyes utas akkor is felül a villamosra, ha rövid az útja. 1926-ban naponta 150 ezer szakaszjegyet adott el a vasút-vállalat, tehát úgy látszik, hogy a különféle kedvezményes jeggyel utazókon kívül 75 ezer olyan utas van Budapesten, aki akkor is felül a villamosra, ha nincs sürgős dolga.<sup>2)</sup> A pesti közönség jórésze mindig ilyen volt : kényelemszerető és könnyelmű. Sőt a háború előtt és a háború alatt az akkori, még két társaság kezében levő vasútnak, a »Közútinak« és a »Városinak« a rentabilitása egyenesen a szakasz-

<sup>1)</sup> A jegystatisztika Balog Emilnek, a BESZKÁRT műszaki főtanácsosának az összeállítása.

<sup>2)</sup> Úgy kell érteni a dolgot, hogy aki a villamosvasút állandó publikuma : naponta 2 utat tesz villamoson. A lakásáról a munkahelyére és vissza. Ha tehát 150 ezer darab szakaszjegyet adnak el naponta a kalauzok : ez azt jelenti, hogy cca 75 ezer ember utazik naponta szakaszjeggyel.

jegy, a 12 filléres utasokra volt felépítve. 1914-ben a Közúti és a Városi Vasúton az utasok száma jegykategóriák szerint így oszlott meg:

	A Közútin %	A Városin %
8 filléres jeggyel utazott.....	1·52	1·76
10 „ „ „ .....	1·63	1·34
12 „ „ „ .....	47·75	58·50
16 „ „ „ .....	22·05	26·00
20 „ „ „ .....	21·55	10·40
24 „ „ „ .....	3·26	—
30 „ „ „ .....	2·24	2·00
Összesen .....	100·00	100·00

1914-ben tehát a Városi Villamoson a közönség 58·5%-a, a »Közútin« 47·75%-a utazott szakaszjeggyel. 1916-ban már a Közútin is 52·5%-ot tett ki a szakaszjegyes utasok arányszáma, míg ma a BSzKRT-on a 20%-ot sem ütötte meg a rövid távolságra utazók koeficiense, ellenben a hosszú távolságra utazóké meghaladta az 50%-ot. A dolog egyik oka az, hogy a Közúti és a Városi Vasút annak idején két részre osztották Budapest területét és igen gyakran két szakaszjegyet volt kénytelen váltani az, aki olyan távolságokra igyekezett, mely távolságot csak mindkét vasút igénybevételével érhetett el. De ezenkívül addig, amíg nem fuzionált a két vasút, csakugyan kényelemszeretőbbek voltak az emberek Budapesten és nem szerettek gyalogolni. Hogy ez mennyire így van, kiderül az utasstatistikából, mely azt mutatja, hogy például a Villamos Városi Vasúton a háború előtt és háború alatt a szakaszjegyes utasok száma akkor volt legnagyobb, mikor legszebb volt az idő: májusban és októberben. Ez pedig azért van, mert a régi jó időkben a pesti ember még a legragyogóbb májust is a villamoson töltötte és még sétálni is villamoson sétált.<sup>1)</sup>

Azóta nagyot fordult a világ és Budapest képe, forgalma tökéletesen megváltozott. A háború idején — amint említettük — megszűnt a lakások szabadforgalma és a lakásforgalom megkötöttsége természetesen átalakította a villamosvasút forgalmát is. A háború előtt az ember lehetőleg közel lakott a munkahelyéhez, hogy a villamoskiadás ne játszon túlságosan nagy szerepet a büdzséjében. A háború óta azonban tisztára véletlen dolga, hogy a lakás

<sup>1)</sup> Szállított személyek 1917-ben.

Hónap	Nagykörút és Dunaparti körvonal	Szabadság-tér—Király-utca—Város-lyiget	Hónap	Nagykörút és Dunaparti körvonal	Szabadság-tér—Király-utca—Város-lyiget
Január.....	437.567	505.429	Július.....	541.161	629.214
Február.....	327.440	366.893	Augusztus.....	563.331	650.679
Március.....	464.499	474.837	Szeptember.....	612.910	660.456
Április.....	482.387	543.052	Október.....	632.398	659.965
Május.....	538.302	696.742	November.....	592.547	617.848
Június.....	544.968	677.442	December.....	512.645	562.242
Átvitel: 2,795.163	3,264.405		Összesen.....	6,250.155	7,044.799

milyen távol esik a munkahelytől és ez a körülmény az oka annak, hogy az utóbbi időkben jelentékenyen megnövekedett a hosszútávolságra utazókszám.

Jellemző például, hogy 1925-ben még 59·3 millió vonaljegyet váltottak a BSzKRT vonalain, míg 1926-ban csak 24·3 milliót. Ezzel szemben az átszálló utasok száma 79 millióról 117·7 millióra nőtt. Ennek az az egyik oka, hogy a két jegyfajtanak ma már egy az ára és az emberek még abban az esetben is átszállójegyet váltanak, ha nem is akarnak átszállani. A másik ok pedig csakugyan az, hogy a lakásforgalom mai megkötöttsége mellett a lakás távolabb esik a munkahelytől, aminthogy valószínű az is, hogy a lakásforgalom újból való megindulása után az átszállójegy-statisztika csökkenő tendenciát fog mutatni.

#### *A forgalmi statisztika.*

Végeredményben a nagyváros forgalmi statisztikája olyan, mint az érzékeny műszer, mely figyelmeztet minden nagy változásra, melyen a lakosság átmegegy. A nagyváros forgalmi statisztikájából, ha precíz és őszinte: ki lehet olvasni a gazdasági válságokat és fellendüléseket; ki lehet olvasni belőle, hogy koránkelő-e, vagy későnkelő-e a lakosság zöme?! A forgalmi statisztika megmutatja, hogy például Berlin lakossága korábban kel, mint Londoné; és nyomot hagy a statisztikán az is, hogy a hivatalokban az egyhuzamban való munkaidő van-e bevezetve, mint Londonban, vagy pedig megosztott a munkaidő, mint Párisban és Berlinben? Ott, ahol megszakítás nélkül, egyhuzamban dolgoznak a hivatalokban: a tisztviselő naponta csak kétszer használja a vasutat vagy az autóbust; míg ott, ahol délebedre hazajár és ebéd után ismét visszamegy irodájába: ott legalább háromszor-négyszer veszi igénybe a tömegforgalmi intézményeket.

Az utasstatisztikából tudjuk meg, hogy Budapesten hétfőn és szombaton utaznak legtöbben a villamoson és pénteken utaznak legkevesebben. És a forgalomról szóló statisztikából világlik ki az is, hogy a párisi ember többet ül a villamoson meg az autóbuzson, mint a londoni. Ezt a közlekedési szakértők azzal magyarázzák, hogy a párisi ember nem szeret otthon ülni; sokat van az utcán, sokkal mozgékonyabb, mint a londoni és szívesebben viteti magát, mint sétál. A párisi közönség ebben különben hasonlít a pesti közönségre.<sup>1)</sup>

A forgalom statisztikája megmutatja azt is, hogy egy nagyváros lakossága takarékos-e vagy könnyelműsége hajló? Budapesten például mindig emelkedik a szakaszjeggyel utazók száma, valahányszor javulnak a kereseti viszonyok és több pénz forog. Ezt bizonyítja az is, hogy például 1926-ban 2·8 millióval többen utaztak szakaszjeggyel, mint 1925-ben. Ez 5·3%-os javulás. Viszont az is igaz, hogy ennek az eredménynek az elő-

<sup>1)</sup> Kelemen Móric: Az autóbuzs fejlődése, szerepe és jövője.

idézésében nagy része van az ölelkező szakaszok meghonosításának is, mely rendszer az addiginál több, olcsóbb utazásra ad alkalmat. Hogy Budapesten nem mindenki tudja kellő módon beosztani a havijövedelmét, arra világít rá az is, hogy a hónap végén kevesebben utaznak a villamoson, mint a hónap elején. Régebben is sokan voltak és sokan vannak most is, akiknek a hónap utolsóján már nem telik villamosra. A vasút forgalmi osztálya szerint a hónap első hetében átlag 10—15%-kal utaznak többen, mint a hónap utolsó hetében. Ezt a felfedezést *Jellinek* Henrik, a Közúti Vaspálya Társaság egykori vezérigazgatója úgy igyekezett paralizálni, hogy behozta a kedvezményes jegyeket. A trafikokban és más könnyen megközelíthető helyeken árulták ezeket a kedvezményes jegyeket, amelyekből, ha legalább tíz darabot vett valaki, akkor néhány fillérrel olcsóbban kapta, mintha a villamoson váltotta volna. *Jellinek* úgy okoskodott, hogy a könnyelműsége hajló publikummal megvásároltatja az olcsó jegyeket, mielőtt a közönség elkölte a pénzét. Ez a számítás nagyszerűen bevált és például tizenöt esztendővel ezelőtt (1912-ben) az utaspublikum 20-82%-a ilyen előreváltott kedvezményes jeggyel utazott a Közúti Vaspályán. Később a munkásjegyek és az olcsó hetijegyek pótolták ezeket az előreváltott kedvezményes jegyeket. 1925-ben kishíján 20 millió ember utazott efféle hetijeggyel, míg 1926-ban már csak 16-7 millió. A 3-3 milliós csökkenésnek az a magyarázata, hogy 1926 februárja óta »menet-térti« jegyeket ad ki a BSzKRT és azt szívesebben vásárolják, mert olcsóbb, mint a hetikártya. A múlt esztendőben már 15 millió ember utazott ilyen tour-retour jeggyel. Hogy a hetikártyások száma milyen rohamosan csökken, az mutatja legjobban, hogy 1924. januárjában még 250.081-en váltottak ilyen hetikártyát, míg 1926 decemberében már csak 107.408-an.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Eladott tanuló-, bérlet- és hetijegyek havonként 1924., 1925., 1926. években.

Hónap	Tanulójegyek			Bérletjegyek			Hetijegyek		
	1924	1925	1926	1924	1925	1926	1924	1925	1926
I. ....	52.301	35.780	32.160	4.374	7.251	8.558	250.081	152.875	158.430
II. ....	62.267	40.015	36.321	4.702	6.427	8.235	267.830	158.750	146.680
III. ....	60.618	49.342	36.383	3.722	6.515	9.774	318.210	163.263	143.590
IV. ....	67.120	27.348	30.466	6.898	7.244	9.214	256.748	127.160	126.018
V. ....	80.861	35.523	35.276	5.624	7.991	9.270	251.753	138.638	128.559
VI. ....	62.389	29.991	21.441	5.577	8.183	8.840	247.984	141.893	117.885
VII. ....	3.271	1.808	1.368	6.164	7.943	8.919	163.643	118.090	101.937
VIII. ....	2.614	1.292	4.612	5.888	7.927	8.461	125.838	109.409	93.040
IX. ....	29.769	21.454	10.471	6.261	8.600	8.814	161.938	173.883	96.286
X. ....	41.706	35.273	6.132	7.030	8.913	9.243	150.773	167.743	114.610
XI. ....	44.502	38.084	35.778	6.763	8.798	9.478	159.442	160.780	111.557
XII. ....	38.755	32.096	9.129	28.570	6.608	8.962	157.038	151.090	107.408
			Tanonc 58.909						
Összesen	3546.173	348.006	308.335	69.611	94.754	108.197	2.511.278	1.763.574	1.446.000

De a villamosvasutak jegystatisztikája nemcsak azt mutatja meg, hogy jók-e vagy rosszak a gazdasági viszonyok ; hogy a közönség bőviben van-e a pénznek vagy sem ; hogy takarékos-e vagy könnyelmű ; kényelemszerető-e ; későnkelő vagy koránkelő ; hanem Budapest forgalmi statisztikájában erős nyomokat hagyott a háború is. A háború sűrűn szolgált friss meglepetésekkel a fővárosnak és időnként, mikor a nagy győzelmek s nagy csatavesztések híre átviharzott Budapest idegein : hogyan látszott volna ez meg az utcán, a villamoson és a tömegben?! Különösen a háború utolsó esztendejében, amikor egyre ritkultak a jó hírek és egyre sűrűbben érkeztek a szomorú újságok : 1918 derekán már látni lehetett a város képén, az utca forgalmán, hogy nagy történések előtt állunk. Tele volt a lakosság nyomasztó sejtésekkel ; pedig akkor még nem tudtuk, hogy futva közeledik felénk a végzet és hozza magával az összeomlás katasztrófáját.

Szeptemberben már tömve volt Budapest menekültekkel és a frontról hazatérő katonákkal. Zsúfoltan jártak a villamoskocsik és megsokasodott a zsúfolt villamoskocsik lépcsőin utazók száma, akiket »lógósok«-nak csúfolt a pesti szólás-mondás. Szeptember másodikán együttesen egymillióharmincöt-ezer utast szállított a »Közúti« és a »Városi«, annyit, amennyit sem azelőtt, sem azóta nem szállított. Egy hét múlva aztán már több mint egynegyed millióval esett az utasforgalom, hogy később megint megpróbálja behozni a veszteséget.

Grafikont készítettünk ezeknek a szomorú hónapoknak forgalmáról. 1918 szeptember elsejétől 1919 január 15-ig mutatja ez a grafikon a főváros két villamosvasútjának az utasforgalmát. (L. I. és II. táblát.) Négy és fél hónap izgalmas története, a lázbeteg Budapest lelke, idegesen szaggatott lélekzetvétele lüktet ezeknek a grafikonoknak vibráló vonalain. Hiszen ezek a forradalom grafikonjai. Aki csak rátekint az idegesen le-felszaladó vonalakra, annak meg kell éreznie ebből az ábrázolásból az összeomlást, a forradalmat és azt a hisztérikás zűrzavart, amely akkoriban úrrá lett Budapesten. Nagy földrengés idején a szeizmográf tűje ilyenek rajzolja a katasztrófa erejét.

Budapest két villamosvasútjának utasforgalma szeptember 2-án éri el kulminációját. Attól fogva aztán lassan, de fokozatosan esik a forgalom. Szeptember vége felé jár az idő, amikor híre kél, hogy Bulgária kiugrott a központi hatalmak szövetségéből és különbékét kér az ántánt-tól. Közben elkezdődik a német hadsereg visszavonulása és az egész október ezzel telik el. Október 15-e óta már rohamosan esik a villamoson utazók száma. A depresszív és nyugtalanító hírek hatása mind meglátszik a villamosforgalom grafikonján. Október 31-én kitör Budapesten a forradalom. A villamoskocsik megállnak és megáll a forgalom is. A forradalmi kormányzat november 5-én lefoglalja

és november 10-én egyesíti a két villamosvasutat, mire az utasszám november 11-én 955 ezerig szalad fel. November 25-én életbelép a villamoson a 30 filléres egységes tarifa. Erre 620 ezerre esik le az utasok száma. Ettől fogva aztán lassan, de folyton esett a kiadott jegyek száma, aminek nem a tarifaemelés volt a legfőbb oka, mert hisz pénz — amelynek vásárlóerején már érzett a devalváció — volt bőven. De az utasszám nagymértékű lecsökkenéséhez jelentékenyen hozzájárult az átszállás liberális kiterjesztése is, aminek következtében sokkalta kevesebb jegyet kellett kiadni és erősen csökkentette az utasforgalmat az új ellenség: az influenzajárvány, mely novemberben és decemberben grasszált legerősebben. Decemberben a forradalom és az influenza karöltve dolgoztak a forgalom csökkentésén. Az iskolákban szünetelt a tanítás; a gyárak redukált üzemmel dolgoztak; a boltok korábban zártak és az óvatos emberek, az influenzától való félelmükben, lehetőleg nem jártak villamoson, hanem gyalog. Emellett a villamoskocsik zsúfoltan jártak, de ez a körülmény azért nem jut erőteljesebben kifejezésre a grafikonon, mert a háborúelőtti kocsiparknak csak a fele volt használható állapotban. Tehát túlzásúfoltan jártak ugyan a kocsik, de lényegesen kevesebb kocsi járt, mint a béke utolsó évében. Azután meg azt is számításba kell venni, hogy a zsúfoltan járó kocsik utasközönségének jelentékeny része ingyen utazott. Akkori feljegyzések szerint 1918. december végén 20%-kal volt kisebb a kiadott jegyek száma, mint a két vasút egyesítése előtt és a jegy nélkül utazó utasok számát a vasút-társaságok 10—15%-ra becsülték.

A főváros forradalmi grafikonjai mellett nagyon érdekes a Budapestvidéki helyiérdekű vasutak grafikonja is. Míg a fővárosban a forradalom napjaiban hirtelen esett le az utasforgalom, addig a vicinálisokon soha sem utaztak annyian, mint ezekben az izgalmas napokban. (L. III. táblát.) A H. É. V. vagonjait nap-nap után megtömte az a rengeteg izgatott ember, mely a környékről Budapestre igyekezett, hogy megtudja: mi újság?

#### a) *Budapest mai forgalma.*

Mekkora lehet Budapest *mai* forgalma; miből táplálkozik ez a forgalom és áramlásának melyek a főirányai?! Ezek azok a kérdések, melyekkel tisztába kell jönnünk, ha meg akarjuk állapítani: hova fejlődik és mivé lesz öt—tíz év alatt Budapest utcáinak mai forgalma, mely 1910 óta így alakult<sup>1)</sup>:

<sup>1)</sup> Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve XI. és XIV. évfolyam.

	1910. évben	1926. évben
	ut as o k s z á m a	
Közúti Vaspálya.....	100,356.078	} 281,126.078
Villamos Városi Vasút .....	45,164.738	
Földalatti Vasút .....	4,167.688	
Helyi hajójáratok .....	6,363.637	888.973
Omnibusz .....	12,622.666	183.939
Autóbusz .....	—	5,927.507
Összesen .....	168,674.807	288,126.497
<i>Népszám</i> .....	880.371	965.000
Egy-egy lakóra eső utazások száma	191.6	298

Ezek a számok tehát arról informálnak, hogy míg a lakók száma 15 esztendő alatt csak 9.6%-kal nőtt, addig az egy-egy lakóra eső utazások száma 1926-ban 55.2%-kal volt nagyobb, mint 1910-ben. Pedig a villamosvasutak, az autóbusz és az omnibusz, valamint a helyi hajók utasstatisztikájából nem is világlik ki tökéletesen az a nagy változás, amelyen a budapesti utca tizenöt esztendő alatt keresztülment azáltal, hogy az autó jórészben kiszorította a lófogatot.

Természetesen a lokális tömegforgalom 94%-át a villamosvasút bonyolítja le és csak az elkövetkezendő esztendők fogják megmutatni, ha majd 50—100 autóbusz kerül az utcára: hogy meg fogja-e érezni a versenyt a villamosvasút? A villamosvasút különben naponta átlag 765.000 utast szállított. A legforgalmasabb napokon azonban a kilencszázezeret is meghaladja a villamosvasút utasainak a száma. A tapasztalatok szerint Halottak napján van a legnagyobb forgalom és érdekes, hogy Mindenszentek és Halottak napjának a villamosforgalma évről-évre nő. Ezt demonstrálják a következő számok:

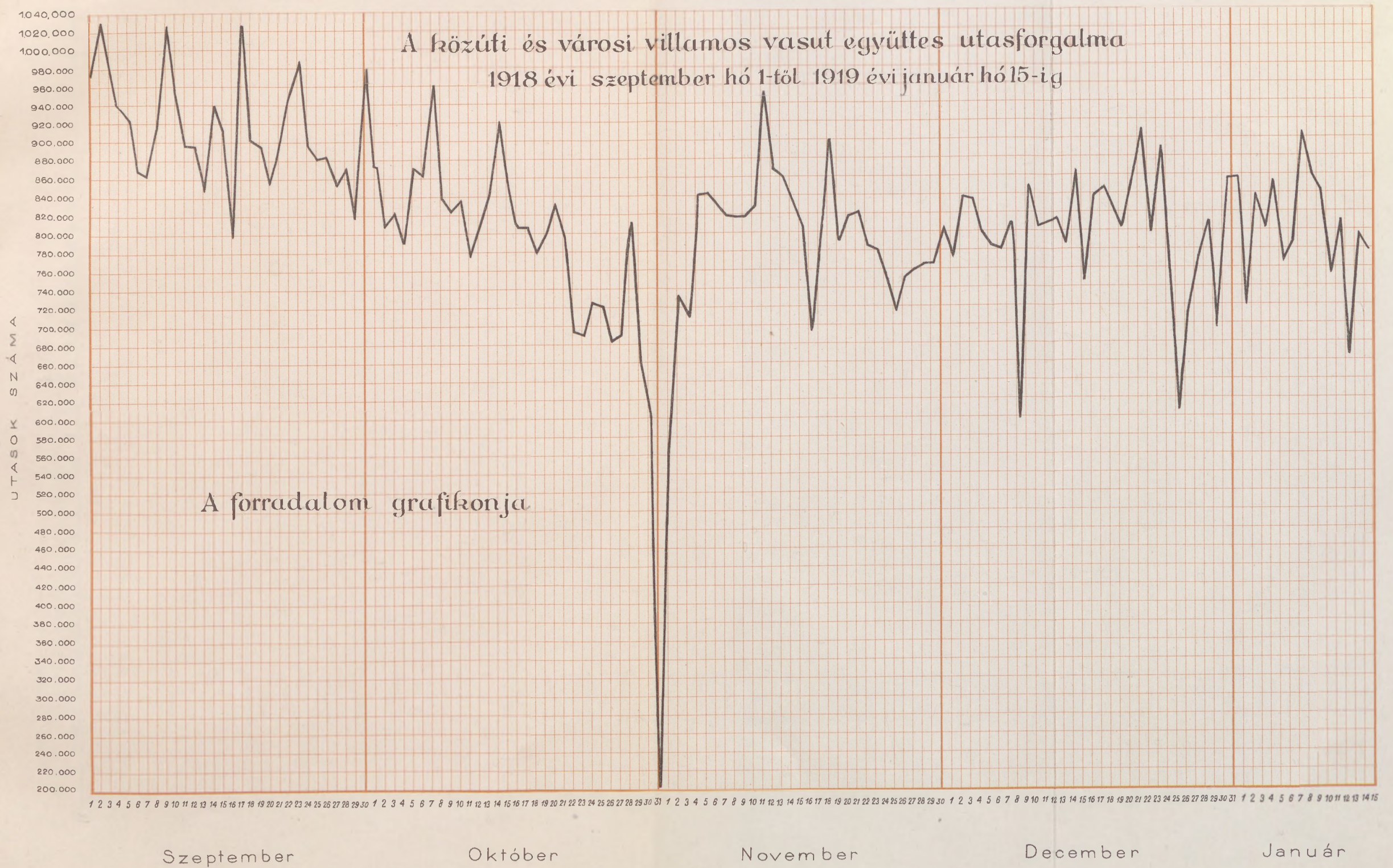
	1924. évben	1925. évben	1926. évben
Okt. 26-tól nov. 1-ig .	5,038.997	Okt. 25—31. 5,612.840	Okt. 25—31. 6,039.758
Nov. 2—8. ....	5,061.370	Nov. 1—7 .. 5,953.254	Nov. 1—7. . 6,271.769
Nov. 9—15. ....	4,949.882	Nov. 8—14. 5,569.268	Nov. 8—14. 5,939.543

Eszerint 1924-ben Halottak napja hetében (október 26. és november 1. között) még 5,038.997 főnyi volt az utasforgalom, míg 1926 november 1. és 7. között 6,271.769; vagyis több, mint egymilliókétszáz ezerrel növekedett az utasok száma. Az is érdekes, hogy 1926-ban Halottak napja hetében 332 ezerrel utaztak többen a villamoson, mint a következő héten. Ez a nap 47.428 utazástöbbletet jelent. A tavaszi vásár hete és Szent István hete szintén megduzzasztja a villamosvasutak forgalmát, de ez alatta marad annak a forgalomnak, melyet a halottak emléke iránt való kegyelet növel nagyra.

I. tábla.



II. tábla.

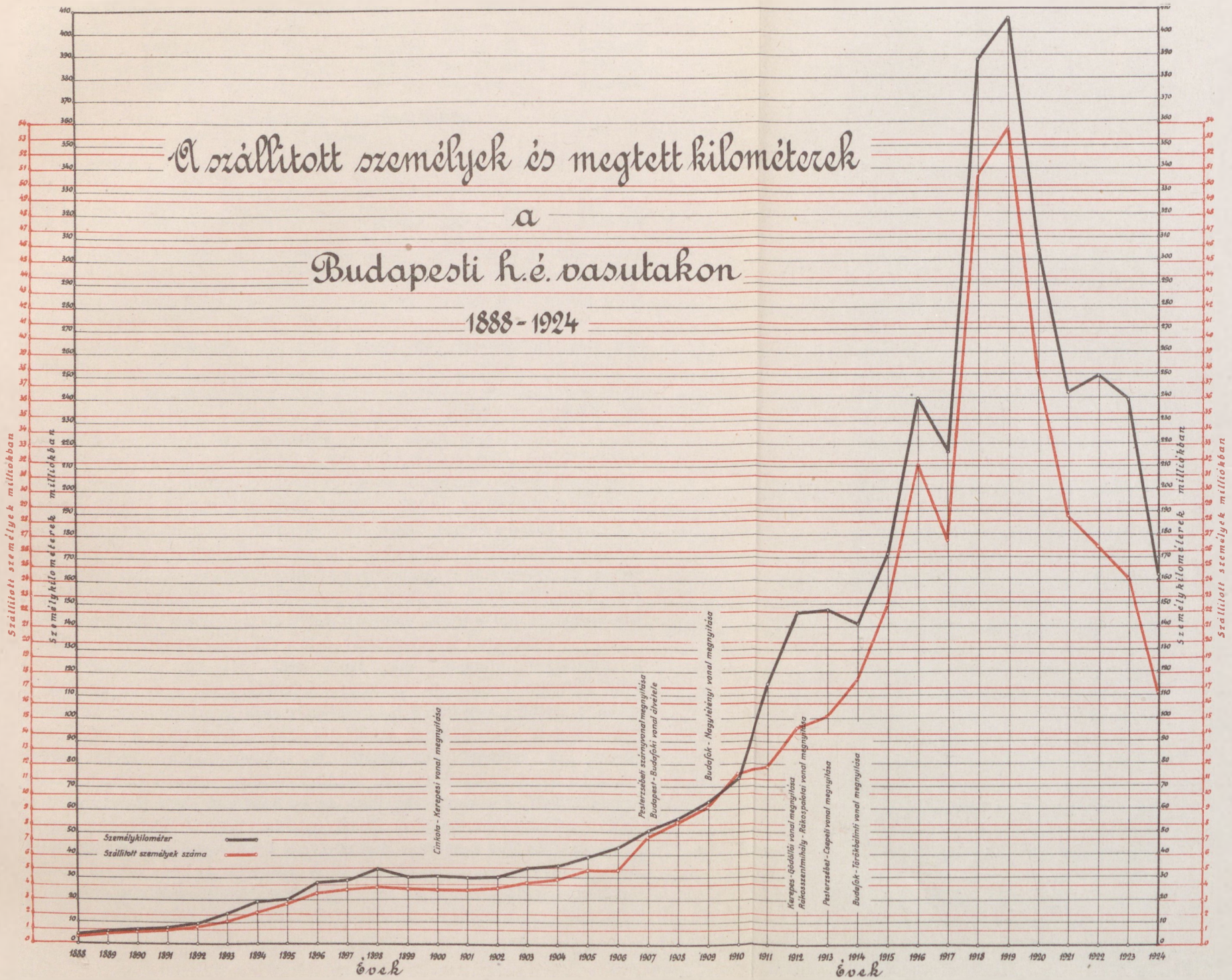


III. tábla.

# A szállított személyek és megtett kilométerek

## a Budapesti h.é. vasutakon

1888 - 1924





### I. A májusi tavaszi vásár utasforgalma a villamosvasúton.

1924. év	1925. év	1926. év
Vásár: máj. 31-től jún. 10-ig	Vásár: április 18—27-ig	Vásár: április 17—26-ig
Máj. 25—31. . . 4,477.366	Ápr. 12—18. . . . 5,097.153	Ápr. 12—18. . . . 5,392.610
Jún. 1—7. . . . 4,597.424	Ápr. 19—25. . . . 5,161.598	Ápr. 19—25. . . . 5,903.913
Jún. 8—14. . . 4,581.140	Ápr. 26—máj. 2. 5,098.923	Ápr. 26—máj. 2. 5,782.425
Jún. 15—21. . . 4,411.868	Máj. 3—9. . . . . 5,280.171	Máj. 3—9. . . . . 5,533.006

### II. A Szent István heti utasforgalom.

#### Augusztus.

1924. év	1925. év	1926. év
Aug. 10—16. . . 3,974.031	Aug. 9—15. . . . . 4,729.258	Aug. 9—15. . . . . 5,167.354
Aug. 17—23. . . 4,006.720	Aug. 16—22. . . . 4,699.978	Aug. 16—22. . . . 5,706.822
Aug. 24—30. . . 4,058.245	Aug. 23—29. . . . 4,593.542	Aug. 23—29. . . . 5,336.588

A forgalom hullámzása, emelkedése és esése azonban mégis csak akkor a legszembetűnőbb, ha azt vigyázzuk meg, hogy az egész esztendőn keresztül hétről-hétre miképpen változik, miképpen nő vagy csökken az a tömeg, mely villamosvasúton utazik. (L. IV. tábla.)

Ebből a grafikonból azt látjuk, hogy 1926 januárjában volt leggyöngébb a forgalom, amiben közrejátzottak a rossz gazdasági viszonyok és a rossz idő. A következő hónapokban aztán fokozatosan emelkedett az utasszám és április végén — a tavaszi vásár hetében, amikor a vidékről, sőt külföldről is sokan jöttek Budapestre — 818 ezerre nőtt fel a napi utasszám. Májustól kezdve aztán folyton esik a forgalom és július utolsó hetében éri el a legmélyebb pontot. A júniusi és júliusi forgalmon nagyon meglátszik, hogy ezekben a hónapokban nincs tanítás; üresek az iskolák és ilyenkor megy nyaralni a lakosság tekintélyes része. Augusztusban a Szent István-hét és az olcsó vasúti jeggyel a fővárosba ránduló vidékiek jelentékenyen javítanak a villamosvasút utas-statisztikáján. Szeptemberben és októberben az iskolák megnyitása, a nyaralók hazaérkezése, a mozik és színházak megnyitása javít jelentékeny mértékben az utasstatisztikán, hogy aztán november első hetében rekordmagasságot érjen el a villamosvasúti forgalom.

Átlagosan 700—750 ezer utast kell naponta szállítania a villamosvasútnak a város különböző részeibe. Arravaló tekintettel, hogy Budapest régi városrészei nem villamosvasúti közlekedés számára épültek, ennél fogva a vasúthálózat (L. V. tábla) rendszerének megépítésénél erősen kellett alkalmazkodni az utcahálózat hibáihoz és ez az alkalmazkodási kényszer nagyon gyakran megy a forgalmi érdek rovására. A vasúthálózat rajza különben olyan, mint egy furcsa pók, mely tizenkét hosszabb-rövidebb lábával belekapaszkodik a külső városrészekbe. Nagy átlósutak viszik a forgalmat a Belváros felé, csak az a baj, hogy kevés az átlósút és ami van, az túlterhelt. A főváros forgalmának a nagyobbik fele a Körúton és a Rákóczi-úton szalad keresztül s a legforgalmasabb órákban: reggel 7 és 1/2 9, valamint délután 5 és 7 óra között a Rákóczi-út, a Margithíd

és a Károly-körút alig bírja a túlszűfolt forgalmat. A legforgalmasabb órákban a Rákóczi-úton, a Károly-körüton 162—162 kocsi, a Margithídon pedig 161 kocsi fut keresztül. A Teréz-körüton 114, Újpest felé 122, Óbudára 98, Pesterzsébetre 80 kocsi indul, a Széna-téren 112, a Krisztina-téren 134 kocsi torlódik. Nagy hibája ennek a hálózatnak, hogy a város egyik-másik pontját csak nagy kerülővel lehet elérni. A vasút vezetősége tőle telhetőleg segíteni szeretne ezen a bajon és ezzel függ össze, hogy dr. Patz Sándor, a BSzKRT forgalmi igazgatója 1925 január 15-én megszámláltatta a vasút hosszú távolságra igyekvő utasait és az utasszámlálás eredményeit érdekes, ötletes és beszédes grafikonokban dolgozta föl. Ezek a grafikonok nemcsak azt mondják el, hogy egy-egy villamosútvonalon hányan utaznak átszálló- vagy vonaljeggyel, hanem megmondják azt is, hogy hová utaznak. Ezek a grafikonok egy kicsit rávilágítanak ennek a nagyvárosnak az életére. Titkokat árulnak el. Megmutatják, hogy mint hullámszik a népesség; mikor és merre megy hivatalba, gyárba?!

b) *A tömegáramlás irányai.*

Hogy és merre áramlik ez az embertenger: Budapest egymillió főnyi lakossága?! Merre viszi az útja, merre hajtja a kötelesség, a kenyérhajsza és a szórakozás után való vágyakozás?! Miképen szórja szerteszét a sok dolga után szaladó embert nap-nap után a villamosvasút és miképen gyűjti ismét össze, hogy hazaszállítsa őket?! Ezt mutatják meg dr. Patz számadatai és térképei. (L. VI.—XI. táblákat.) 1925 elején, mikor ezek a térképek készültek: átlag 720 ezer utast szállított a BSzKRT naponta és ebből 330 ezer volt olyan, aki átszálló- vagy vonaljegyet váltott, szóval hosszú távolságra utazott. Hatvanegy főútirány szerint osztja fel a 330 ezer átszállós és vonaljegyes utast dr. Patz tabellája és a 61 útirány közül tizenegy útirányon körülbelül annyi ember utazik, mint a többi ötven vonalon együttvéve. E 11 vonal a következő:

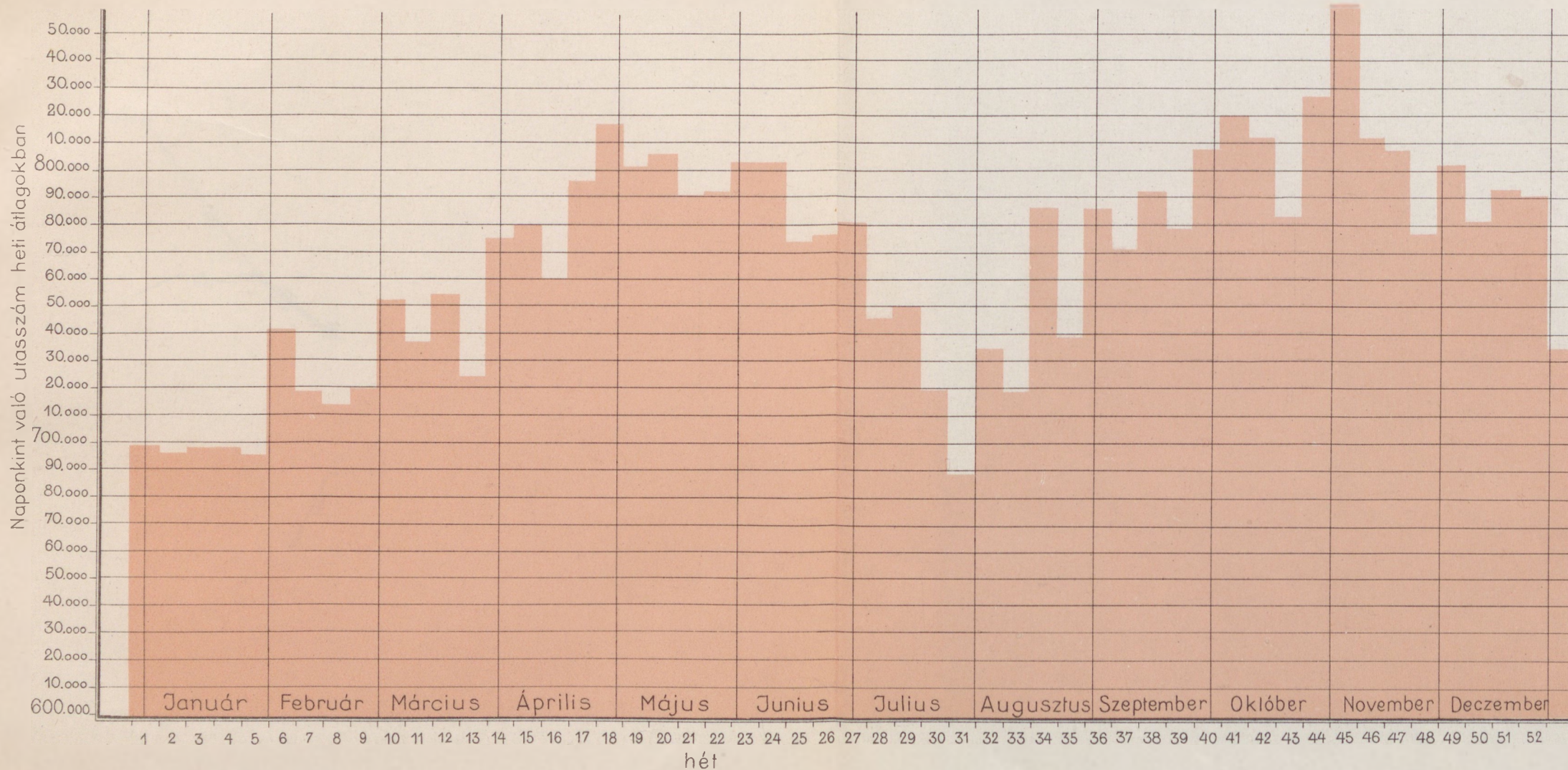
A z út ir á n y	A f e l s z á l l ó u t a s o k s z á m a	A l e s z á l l ó
Váci-út, Figyelő-utca—Berlini-tér . . . . .	11.389	11.675
Vilmos császár-út—Károly körút . . . . .	17.280	15.494
Rákóczi-út—Kossuth Lajos-utca . . . . .	15.140	21.540
Nagymező-utca—Szabadság-tér . . . . .	10.527	8.114
Margithíd—Lipót-körút . . . . .	12.785	15.254
Kálvin-tér—Kossuth L.-utca—Gellért-rkp. . . . .	22.903	28.467
Teréz-körút—Erzsébet-körút . . . . .	12.385	15.529
József-körút—Ferenc-körút . . . . .	17.175	19.146
Podmaniczky-utca—Felsőerdősor-utca . . . . .	9.290	10.257
Déli vasút . . . . .	10.472	9.012
Margit-körút . . . . .	11.382	10.113
Összesen . . . . .	150.728	164.601

Ebből az összeállításból kitetszik, hogy néhány kivételtől eltekintve, több a leszálló-, mint a felszálló utas. A Rákóczi-út—Kossuth L.-utcai



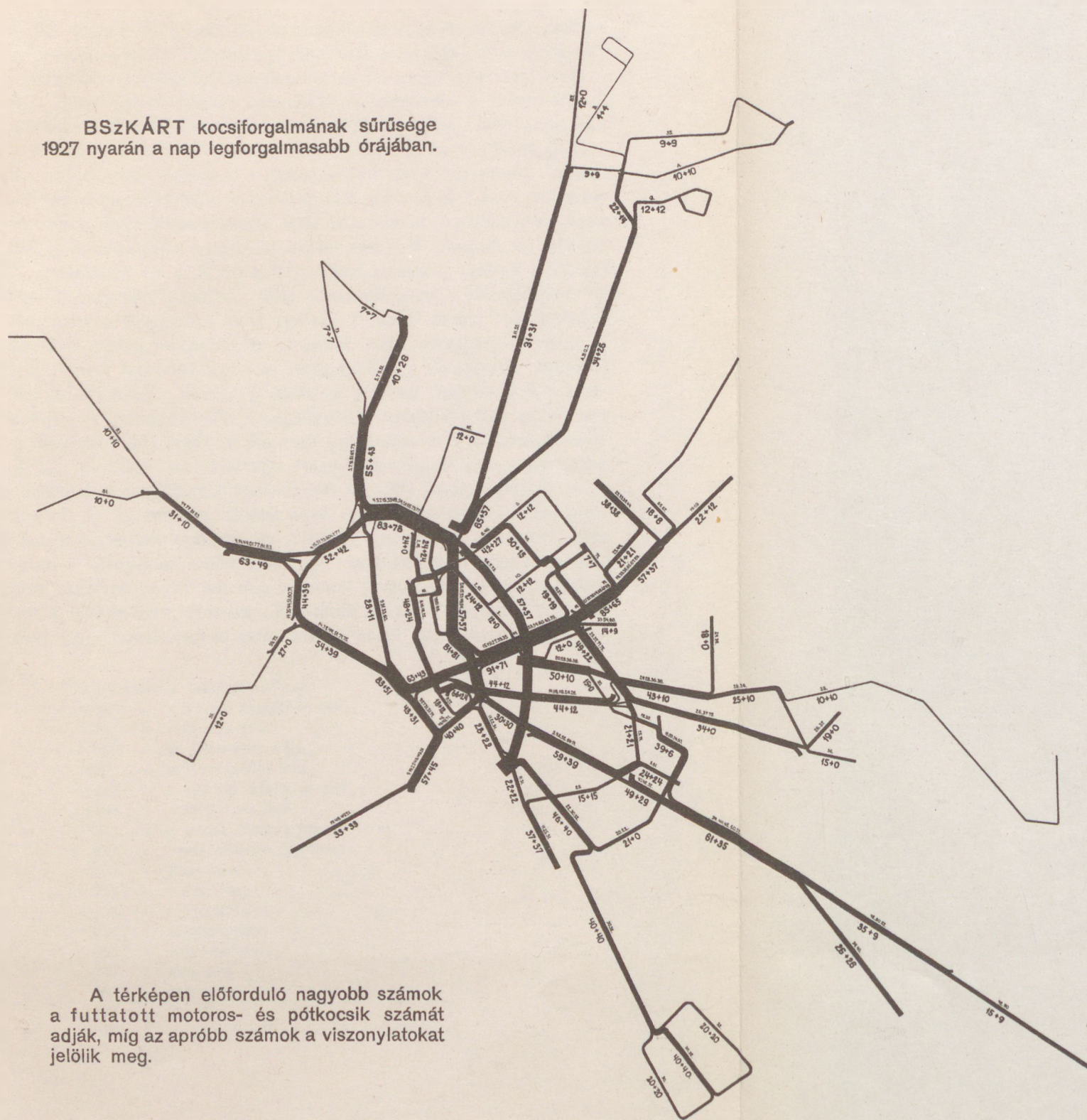
IV. tábla.

### Az utasszám változása heti átlagokban az 1926. évben.



# V. tábla.

BSzKÁRT kocsiforgalmának sűrűsége  
1927 nyarán a nap legforgalmasabb órájában.



A térképen előforduló nagyobb számok a futtatott motoros- és pótkocsik számát adják, míg az apróbb számok a viszonylatokat jelölik meg.

2,

PLANNING AND DESIGNING THE TRAFFIC  
SYSTEMS OF THE CITY OF BOSTON



THE CITY OF BOSTON  
DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS  
OFFICE OF THE CITY ENGINEER  
BOSTON, MASS., U.S.A.

vonalon 1925 január 25-én csak 15.140 átszállós és vonaljegyves utas szállott fel; ellenben csaknem hat és félezerrel több volt a leszálló-, mint a felszálló utas. A Margithíd—Lipótkörúti vonalon két és fél ezerrel; a Kálvin-tér—Kossuth L.-utca—Gellért-rakpart vonalon öt és félezerrel; a Teréz-körút—Ferenc-körúti vonalon ötezeregyszázzal volt több a leszálló, mint a felszálló utas. Ez azonban természetes. A dolog ugyanis úgy áll, hogy a Rákóczi-út—Kossuth L.-utcai vonal nemcsak a Rákóczi-útról szedi az utasait, hanem hozza a Kerepesi-temető felől, a Városliget felől, a Damjanich-utca, valamint a Vilmos császár-út és Múzeum-körút felől és a Kossuth L.-utcáról is. Azok tehát akik a Rákóczi-úton leszállnak, nyolc irányból érkeznek és ezeknek legtöbbször utazásának ép a Rákóczi-út a végső állomása. Viszont a Vilmos császár-út—Károly-körúti vonalon több a felszálló, mint a leszálló utas. Ez azért van, mert a Terézváros és a Lipótváros vasút nélkül való utcáiból a Vilmos császár-útra jönnek ki az emberek, hogy villamosra ülhessenek. Kétségtelen, hogy legerősebben van megterhelve a Kálvin-tér, ahova 7 vonal forgalma torkollik: Budáé, Kelenföldé, a budai Dunaparté és a Déli-vasút felől jövőé; de odatorkollik a forgalom a Közvágóhíd felől; az Üllői-út felől; a Múzeum-körút felől; a Kossuth Lajos-utca és a Rákóczi-út felől (VII. tábla). A Kálvin-tér—Kossuth Lajos-utca—Gellért-rakparton közel 23 ezer átszállós és vonaljegyves utas szállott fel 1925 január 15-én és 28 és félezer szállott le. Ez összesen 51 ezer utas, amelyhez bizvást hozzászámíthatunk másik ötvenezer szakasz- és másfajta jeggyel utazó egyént, akik szintén ezen a környéken szállnak le vagy szállnak fel, úgyhogy ennek a környéknek százezer főnyire tehető a villamos utasforgalma. Érdekes különben, hogy a *Kálvin-téren, Kossuth Lajos-utcán és Gellért-rakparton felszálló-vonaljegyet vagy átszállójegyet váltó utasok közül 1925 január 15-én*

5.912	ment a Rákóczi-út felé,
4.560	« a Vilmos császár-út felé,
2.542	« Kőbánya felé,
1.754	« az Üllői-úton végig,
1.573	« a Közvágóhíd felé,
1.549	« a Horthy Miklós-út felé,
2.144	« a Déli-vasút felé,
1.875	« a budai Dunaparton,
274	« Pesterzsébetre igyekezett,
300	« Kispestre,
767	« a Zuglóba,
1.154	« a Hermina-útra,
118	« Istvántelekre,
151	« Rákospalotára,
106	« Újpestre,
107	« Megyerre,
121	« Óbudára,
1.010	« a Margitszigetre.

VI. tábla.

Felszálló és leszálló utasok száma vonalszakaszonként, a szakaszjeggyel utazók nélkül, üzemkezdettől üzemzáratláig (1925 január 15-én).

Az útirány száma	Az útirány megnevezése	1	2	3	4	5	5.a	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	23.a	23.b	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	Összesen	Az útirány száma
1	Váci-út, Újpest—Hungária-körút		1.192	784	459	55	15	15	62	23	94	128	204	32	241	369	173	24	36	2	31	49	51	53	16	25	36	98	26	17	31	15	1	9	5	5	44	56	6	19	27	18	13	39	12	20	12	7	95	6	194	7		5	14	3	6	7	44	5	11	6	5.052	1
2	Váci-út, Figyelő-utca, Berlini-térig	1.093		1.204	487	152	19	28	99	59	244	344	475	150	722	968	368	52	119	17	131	118	20	53	58	80	43	344	17	52	152	62	5	32	4	13	67	105	24	66	136	60	34	117	58	49	31	23	143	719	494	52	4	11	30	19	14	17	83	298	571	380	11.389	2
3	Vilmos császár-út, Károly-körút	821	960		1.790	186	14	26	92	77	1.191	1.076	2.923	849	145	155	233	31	362	23	281	261	57	121	538	727	128	1.175	29	33	597	33	14	50	17	13	139	120	17	80	199	128	195	117	53	61	78	52	98	123	178	33	15	38	42	33	32	35	90	89	122	85	17.280	3
4	Rákóczi-út, Kossuth Lajos-utca	524	500	1.272		132	18	37	95	21	85	664	1.696	277	485	644	134	36	100	15	79	744	43	34	874	1.151	780	748	8	202	604	39	10	209	27	12	133	117	41	58	111	55	60	57	38	486	21	5	160	42	20	404	14	745	23	70	54	32	23	29	32	11	15.140	4
5	Népszínház-utca	78	124	135	173			30	68	108	31	85	106	102	31	98	534	27	9	19	6	40	43	26	24	34	12	55	4	124	11	9	3	22	9	124	593	712	1	34	37	556	60	1.031	551	22	5	8	20	30	29	33	9	3	1	4	2	5	29	21	16	6.108	5	
5.a	Bezerédi-utca	27	39	51	74	40			7	698	7	20	39	106	4	47	87	39	3	6	9	12	12	5	3	22	34	19	21	7	9	13	2	1	6	3	3	32	290	425	5	6	10	7		7	54	3	1	66	10	7	13	10		3	4	9	4	2.444	5.a			
6	Klauszál-utca, Csányi-utca	9	15	26	83	90	500		250	10	27	39	37		27	8	47	5	18	1	5	7	7	5	37	40	20	41	15	11	5	6	1	4		5	39	39	24	6	9	11	4	36	23	12	2	2	14	6	4	14	17	6	2	2	4	3	3	1	1.687	6		
7	Nagymező-utca, Szabadság-tér	59	98	173	150	102	869	468		37	105	221	303	67	233	238	743	409	80	1.502	72	83	728	598	82	98	72	252	90	89	92	292	367	46	3	93	100	93	35	52	127	57	42	501	41	57	27	14	92	28	33	51	1	109	35	27	8	11	8	16	30	18	10.527	7
8	Vörösvári-út	37	72	56	34	14	4	12	34		42	839	59	4	80	209	117	13	23		26	24	4	9	6	10	15	60	16	1	8	1	1	3		7	11	2	14	10	4		8	2	7	2	1	37	14	10	13	5	17	2	3	4	8	9	19	5	2.047	8		
9	Lajos-út, Bécsi-út	112	297	1.329	134	27	28	49	118	290		1.351	949	248	211	449	262	52	278	6	79	161	86	105	34	37	78	441	41	18	46	7	1	9	1	4	21	35	4	20	33	35	30	45	15	17	13	7	133	22	31	71	15	30	7	10	12	13	30	24	14	8.025	9	
10	Margithid, Lipót-körút	121	213	811	876	76	34	38	171	191	733		1.123	303	1.332	1.304	344	70	229	19	238	675	9	78	113	174	106	1.060	60	36	237	6	3	29	7	8	64	65	18	40	76	88	121	164	44	46	24	26	175	45	45	298	13	139	197	40	36	57	27	35	56	19	12.785	10
11	Kálvin-tér, Kossuth L.-u., Gellért-rkp.	275	457	1.510	2.135	66	36	43	194	121	176	1.050		853	318	563	243	118	1.578	15	939	1.024	597	715	628	1.154	767	806	51	69	1.549	110	44	224	86	47	158	102	17	156	274	220	300	274	107	512	350	284	153	113	106	410	17	96	63	67	117	50	56	85	151	104	22.903	11
12	Üllői-út, Elnök-utca	63	129	957	705	15	10	10	38	34	307	371	934		329	592	45	31	60	16	146	289	88	53	437	60	65	283	12	15	186	12	4	502	22	9	53	54	23	16	29	136	138	99	64	271	43	78	55	17	31	489	2	38	18	22	7	20	12	23	20	17	8.604	12
13	Teréz-körút, Erzsébet-körút	214	487	179	531	82	55	36	128	51	209	826	348	287		4.423	201	45	98	130	322	105	98	185	315	206	216	183	19	38	24	116	12	45	11	13	101	109	40	223	413	81	107	44	49	67	93	62	83	116	69	26	5	113	34	19	13	18	45	75	92	50	12.385	13
14	József-körút, Ferenc-körút	346	744	205	626	501	15	24	176	95	405	1.160	625	482	5.283		299	33	141	105	281	260	125	316	101	315	213	243	43	118	78	159	22	31	11	33	294	301	89	210	431	183	195	218	134	104	99	99	113	221	156	28	6	91	56	48	20	31	107	97	184	86	17.175	14
15	Podmaniczky-utca, Felsőerdősor	189	275	221	170	15	67	54	1.073	34	213	399	268	55	365	329		526	45	76	58	63	34	44	67	148	117	310	7	18	54	20	4	75	28	6	37	59	13	13	48	44	18	68	16	65	5	10	2.817	60	99	19	5	68	27	22	38	27	75	56	113	41	9.290	15
16	Ferenc József-rakpart	54	53	74	92	21	26	17	622	25	117	146	213	52	67	95	978		17	19	45	74	395	416	27	50	20	121	374	17	57	277	361	19	7	89	31	27	3	36	91	26	25	25	22	50	12	14	33	21	35	7	2	8	23	7	6	15	13	18	8	13	5.608	16
17	Margit-rakpart	39	70	236	79	1	7	2	34	36	223	287	887	40	40	72	44	7		4	148	96	34	24	24	29	9	43	14	6	53	5	1	6	2	1	13	12	1	17	24	13	13	18	3	17	8	16	27	18	15	14	4	7	4	4	2	7	7	14	16	2.897	17	
18	Király-utca	10	16	28	24	15	5	14	1.074	2	12	36	31	6	279	84	89	9	16		7	6	6	11	57	2	9	17	4	4	2	18	4	2	15	9		15	9		12	18	3	5	3	2	3	23	5	3	5	4	4	4	1	4	2	3	2	2.031	18			
19	Gróf Haller-utca, Soroksári-út	43	96	132	89	21	5	3	44	19	63	128	879	40	296	327	85	19	113	4		54	48	37	361	49	41	37	4	10	50	10	9	587	153	6	59	45	1	33	70	58	66	51	15	71	91	65	51	12	21	17	37	6	4	5	5	4	14	19	12	4.664	19	
20	Délivasút	56	151	391	1.310	60	14	17	104	39	180	824	1.799	238	130	235	100	34	138	4	78		529	338	372	381	72	815	32	52	266	27	13	270	13	12	82	62	8	21	40	41	47	187	52	160	8	9	41	31	29	136	29	50	62	69	67	87	12	22	11	15	10.472	20
21	Baross-utca, körútig	12	17	61	61	21	9	2	429	13	91	53	612	98	91	103	28	289	41	4	32	460		962	24	25	24	233	277	101	36	21	4	22	7	8	536	358	8	23	75	77	57	52	31	105	9	12	7	3	7	22	2	14	20	10	11	1	8	3	5.722	21		
22	Baross-utca, Orczy-térig	26	75	123	60	29	7	7	449	14	89	93	732	49	180	388	37	372	44	4	44	374	1.062		64	62	45	184	144	75	67	20	2	80	10	9	339	183	13	26	35	41	56	54	17	131	12	11	7	6	13	22	4	12	17	16	15	5	8	11	10	8	6.092	22
23	Városliget	20	35	387	1.808	28	18	18	62	5	26	145	704	463	333	196	39	16	33	26	535	275	18	54		60	52	39	5	50	40	22	8	266	203	16	81	72	30	59	108	348	197	108	35	53	37	38	104	9	11	24	4	7	10	13	14	10	8	50	7.472	23		
23.a	Állatkert	42	71	560	1.378	38	20	26	59	13	38	233	1.263	51	227	293	104	13	34	3	79	386	32	59	73		64	209	4	17	13	12	6	68	41	10	41	56	5	28	31	21	25	33	16	53	7	19	134	21														

A Margithíd utasforgalma (L. IX. táblát) körülbelül 60 ezerre tehető. Közel 13 ezer hosszabb távolságra igyekvő felszálló utasa volt és ebből

2.078 a Margit-körút felé,  
924 Óbudára,  
3.768 a Vilmos császár-útra,  
4.066 pedig a Nagykörútra igyekezett.

Ezek a számok azt mutatják, hogy a Margithíd a legtökéletesebb utaselosztó. A Margithídi villamos utasaiból természetesen szintén jutott Újpestnek, Megyernek, Rákospalotának, Istvánteleknek, a Városligetnek, a Zuglónak, Kőbányának, a Köztemetőnek, Pestszentlőrincnek, Kispestnek, Pesterzsébetnek és Kelenföldnek. De ezen nem is lehet csodálkozni, hiszen a Szabadság-téren felszálló tíz és félezer átszállójegyves utas közül 708 ment az Üllői-útra, 109 a Zuglóba, 127 Pesterzsébetre, 41 Szentlőrincre, 18 Megyerre, 33 Újpestre, 30 Rákospalotára.

Nagyon érdekes üttöre a forgalomnak a Nagykörút, melynek villamosvasútja az utasforgalom 17%-át bonyolítja le. A Nagykörúton naponta cca 130—140 ezer ember utazik végig villamoson. A Körút első felén — a Teréz- és Erzsébet-körúti szakaszon — 1925-ben január egyetlen napján 12.385 átszálló- és vonaljegyves utas szállott fel és ezek közül 46% a József- és Ferenc-körút felé igyekezett, de a felszállóknak alig 33%-a az, mely a József- vagy a Ferenc-körúton szállott le a villamosról. Azok közül, akik az Erzsébet- és Teréz-körúton szállottak fel: a Lipót-körút felé 17% tartott; a Népszínház-utcai vonalra 7% szállott át, Újpest felé 10% váltott jegyet, ellenben a Rákóczi-út—Kossuth Lajos-utcai vonalszakaszra az utasoknak nem is egészen 14%-a szállott át.

A Nagykörúti vonalon már reggel 7 órakor kezdődik az élet és reggel 7 órától 9 óráig nyolcadfélezer ember megy a körúti kocsikon a Nyugati pályaudvar felé hivatalba, munkába. (L. X. és XII. táblát.) A körút igazi nagy forgalma azonban csak délután kezdődik. A Nyugati pályaudvar felé irányuló forgalom délután 4 és 5 óra között éri el tetőpontját, míg a Boráros-tér felé özönlő forgalom d. u. 6 és 7 óra között a legnagyobb, messze túlszárnyalván a Nyugati pályaudvar felé áramlók számát. Este 6 és 7 óra között azért dagad így meg a Boráros-tér irányában az emberfolyam, mert ez az óra a színházak, a mozik, meg az egyéb szórakozások fő ideje és a szórakozásra vágyók egy nagy serege ezen az útvonalon igyekszik a nagy színházak, a nagy mozik, a nagy kávéházak és az Andrassy-út felé. Nem szabad elfelejteni, hogy délután 4—10 óra között Budapesten naponta körülbelül 35—40 ezer ember jár moziba; 6—8 ezer ember jár színházba és rengeteg ember látogatja esténként a kávéházakat és a vendéglőket. A szórakozni és mulatni vágyók e hatalmas tömegének jelentékeny része — a Budáról és a Lipótváros felől jövők — esti 7—8 óra között a körúton igyekeznek az Andrassy-út és a Nemzeti Színház felé.

A körúti forgalom jórészét a főváros legnagyobb közlekedési ere : a Rákóczi-út veszi át. A Rákóczi-útba torkollik a legtöbb útvonal; itt szalad végig a legtöbb villamoskocsi; a Rákóczi-út szívja fel a legtöbb embert, hogy aztán szétossza a többi útvonal között. A Rákóczi-út a villamosvasúti utasforgalom 20%-át foglalja le és a Rákóczi-úton keresztül naponta körülbelül 160 ezer embert visznek a villamosvasúti kocsik. 1926 november 22-én és 23-án a villamosvasút igazgatósága a Rákóczi-út két forgalmas pontján : a Rókus-kórháznál és a Szövetség-utcánál megszámláltatta az utasokat. A számlálás eredményeit feltüntető adatok a következők:

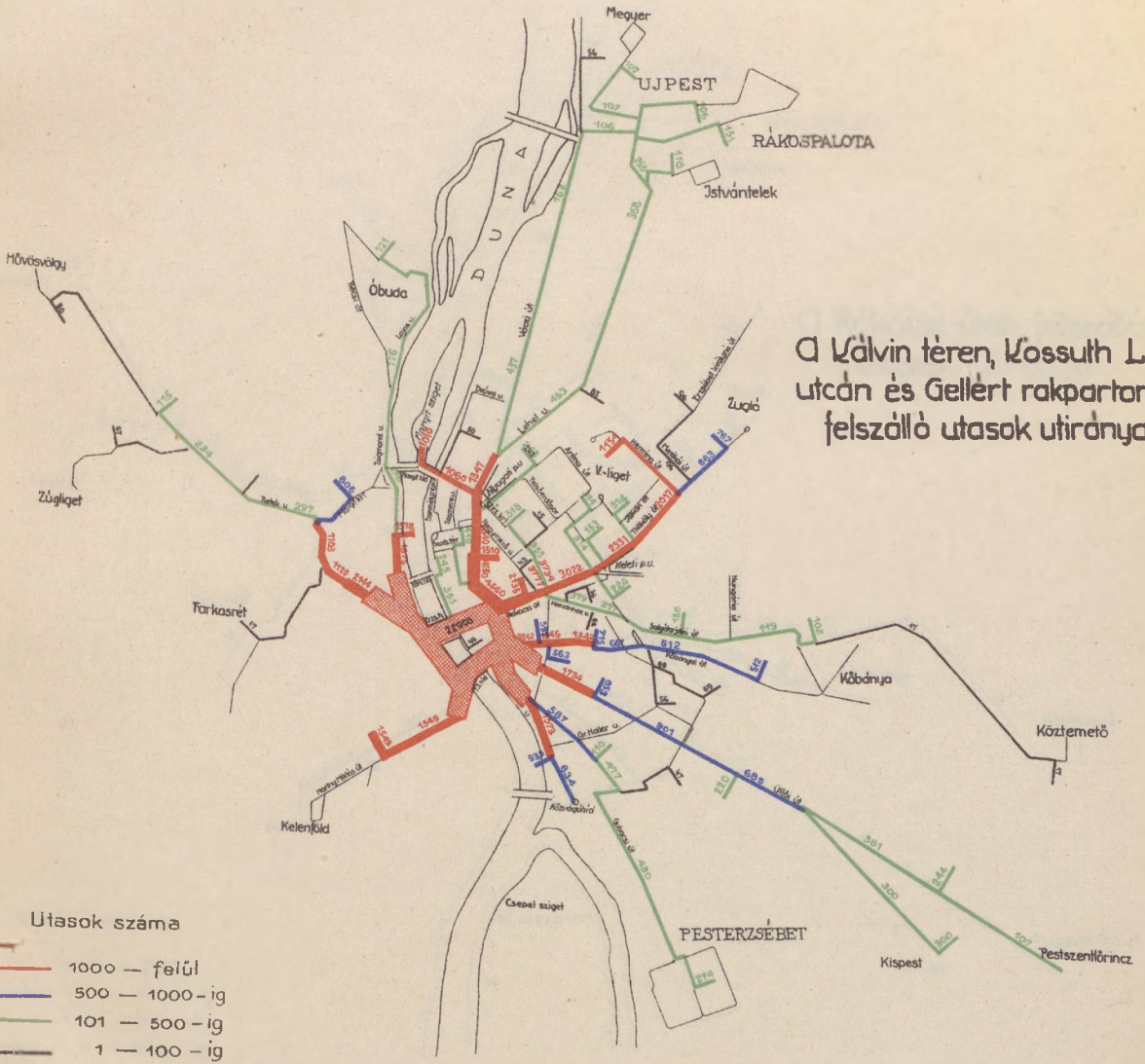
**A Rákóczi-útnak a Baross-tér felé áramló villamosvasúti utasforgalma.**

Óra	A Rókus kórháznál az utasok száma	A Szövetség- utcánál
6—7 .....	1.410	1.725
7—8 .....	3.360	3.860
8—9 .....	4.180	3.290
9—10.....	4.615	3.960
10—11.....	4.410	3.930
11—12.....	5.175	4.065
12—1 .....	5.475	4.905
1—2 .....	5.850	5.350
2—3 .....	6.015	5.245
3—4 .....	5.150	3.980
4—5 .....	6.240	4.765
5—6 .....	6.360	4.910
6—7 .....	6.610	6.620
7—8 .....	5.600	5.250
8—9 .....	5.130	4.070
9—10.....	2.925	2.460
10—11.....	2.145	1.515
11—12.....	1.065	1.065
12—1 .....	—	360
Összesen . . . .	81.715	71.325

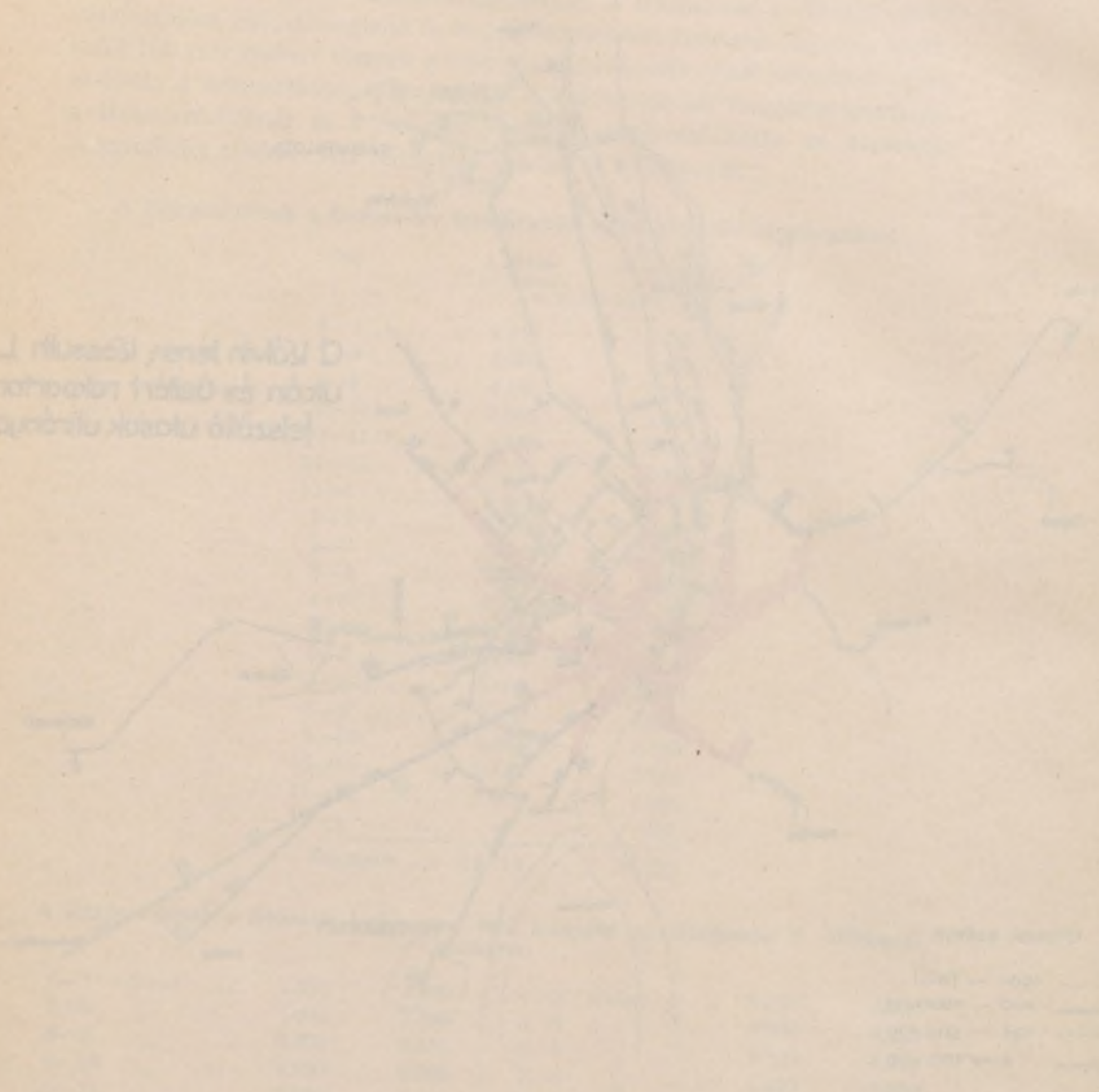
**A Rákóczi-útnak a Kossuth Lajos-utca felé irányuló utasforgalma a villamosvasúton.**

6—7 órakor .....	2.550	3.900	4—5 órakor .....	6.330	5.390
7—8 „ .....	6.000	7.370	5—6 „ .....	6.290	4.925
8—9 „ .....	6.400	8.150	6—7 „ .....	5.100	4.340
9—10 „ .....	4.920	5.300	7—8 „ .....	4.250	3.650
10—11 „ .....	5.150	4.620	8—9 „ .....	2.820	2.625
11—12 „ .....	4.755	4.670	9—10 „ .....	2.055	1.800
12—1 „ .....	3.990	4.400	10—11 „ .....	1.185	1.425
1—2 „ .....	4.230	4.715	11—12 „ .....	810	840
2—3 „ .....	5.355	4.890	12—1 „ .....	—	180
3—4 „ .....	5.400	5.270	Összesen .....	77.590	78.460

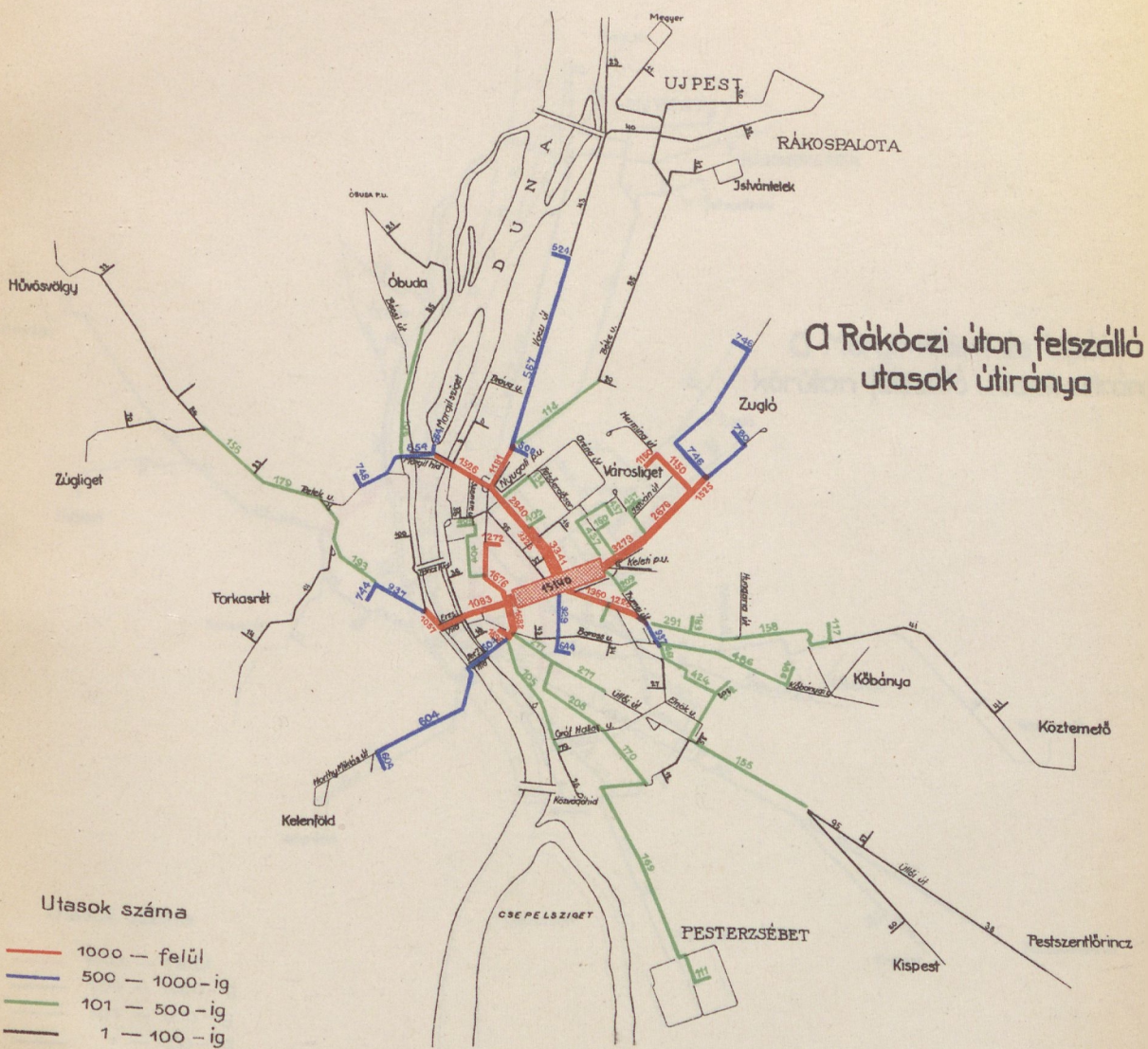
# VII. tábla.



1. A város központi részénél  
2. A város déli részénél  
3. A város nyugati részénél  
4. A város keleti részénél

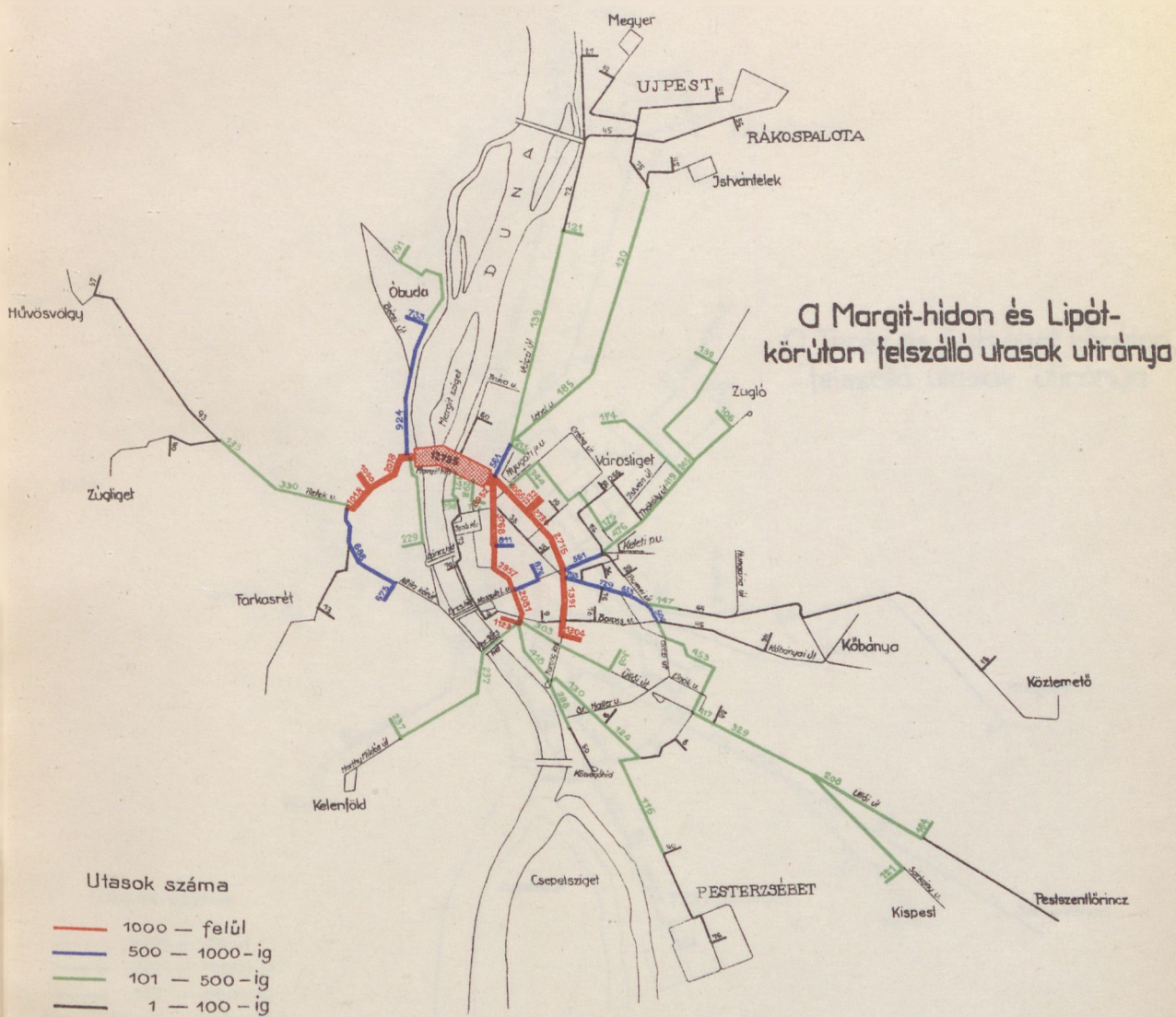


# VIII. tábla.



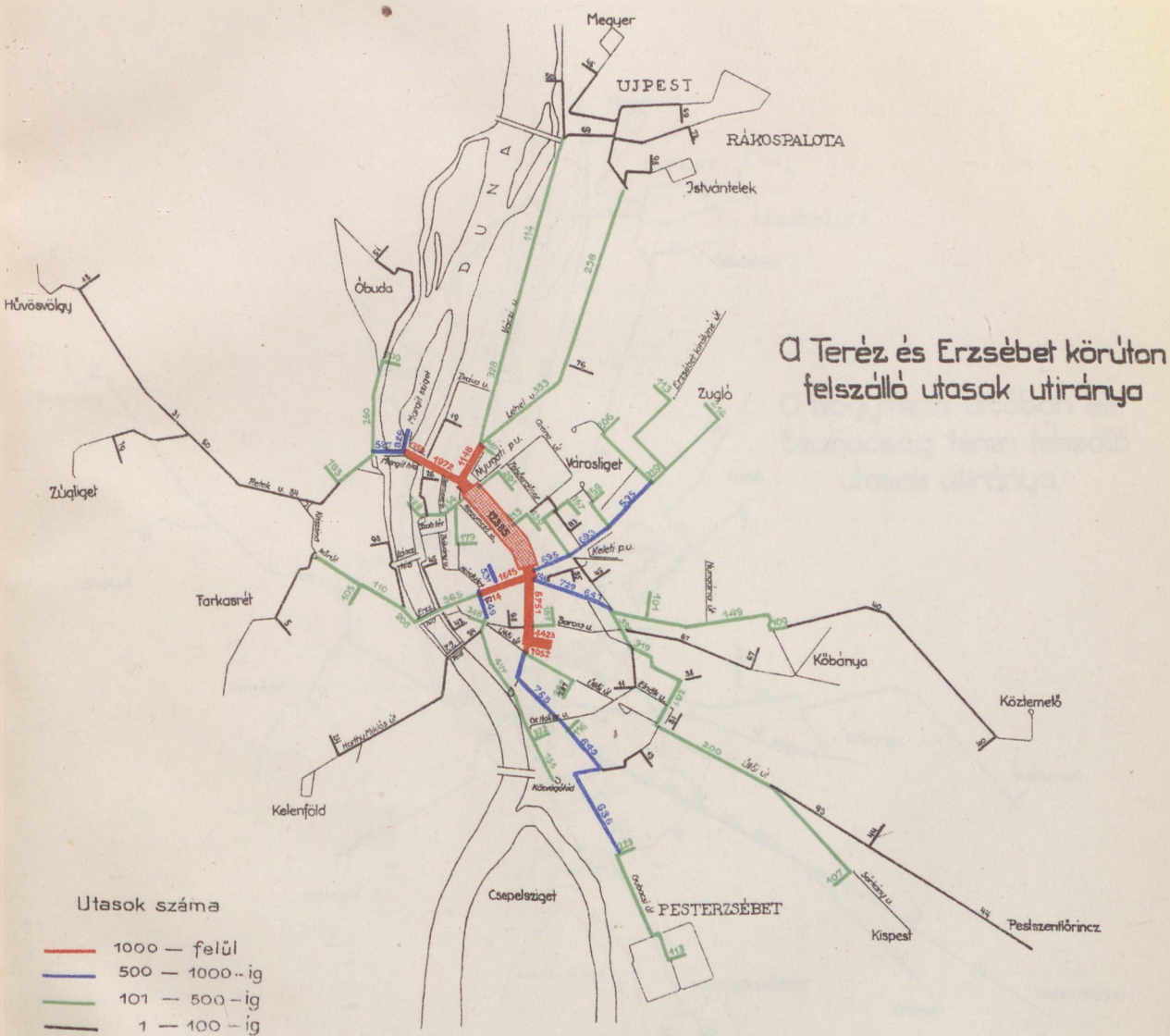


# IX. tábla.



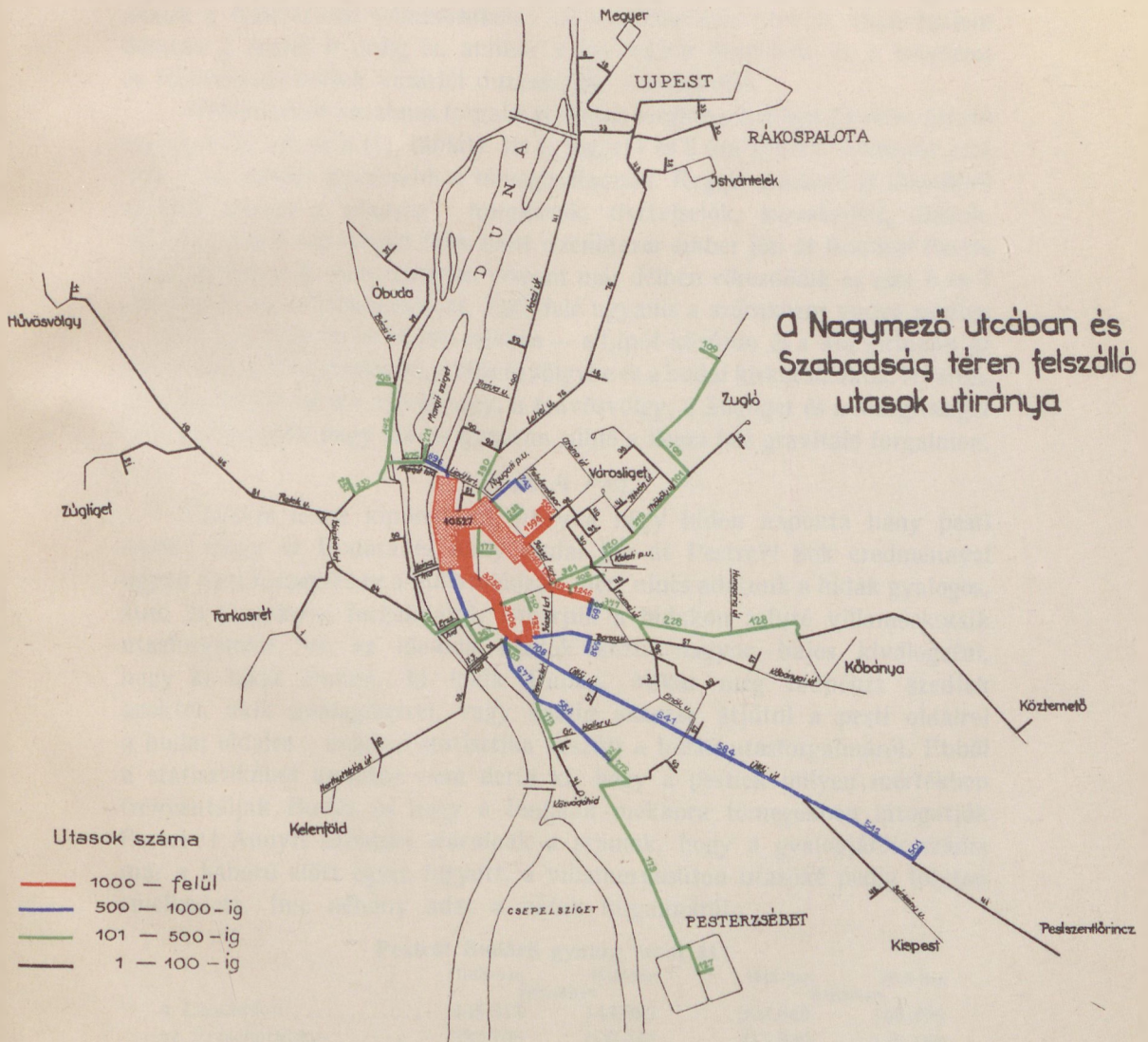


X. tábla.





# XI. tábla.





Ezek a számok azt mutatják, hogy a Kossuth Lajos-utca felől jövők-közül a Körútig terjedő szakaszon többen utaznak, mint a Körúttól a Keleti pályaudvarig terjedő szakaszon, ami azt bizonyítja, hogy a Körút sok embert szed el a Rákóczi-úttól és a Baross-tér felé irányuló forgalomnál körülbelül tízezer ember száll át a Rákóczi-úti kocsikról a körúti villamos kocsikra. A Kossuth Lajos-utca felé igyekvő forgalomnál a reggeli órák a legerősebbek. 7 és 9 óra között 23 ezer tisztviselő, munkás, kereskedő, iskolás gyerek utazik a Rákóczi-úti villamosokon; de meglehetősen erős az utasforgalom délután 2 órától 6 óráig is, amikor a hivatalból hazatérők és a belvárosi és Rákóczi-úti boltok vásárlói duzzasztják a forgalmat.

A Rákóczi-út hatalmas forgalmát erősen megközelíti a Margithídon átfutó forgalom (L. IX. és XIII. táblát). Itt is reggel 7 és 8 óra között, valamint este 6 és 7 óra között legerősebb a tömeghullámozás. Reggel Budáról és Óbudáról áramlik Pestre a sokaság: munkások, tisztviselők, kereskedők, diákok. Ilyenkor 7 és 9 óra között több mint tizenötezer ember jön át Budáról Pestre a Margithídon. A visszaáramlás viszont már délben elkezdődik és este 6 és 7 óra között éri el kulminációját. Este felé ugyanis a szórakozni vágyó pestiek — különösen szép nyári és őszi estéken — a Lipót-körúton és a Margithídon át igyekeznek a Margitszigetre, a Hűvösvölgybe és a budai kiskocsmákba. Nyáron, a kirándulások idején a Svábhegy, a Hűvösvölgy, a Zugliget és a Margitsziget felől hazaözönlők nagy száma gyakran túlnő a Buda felé gravitáló forgalmon.

#### *Buda és Pest.*

Érdekes lenne kipuhatolni, hogy a négy hídon naponta hány pesti ember megy át Budára és hány budai jön át Pestre?! Sok eredménnyel ugyan nem kecsegtet ez a puhatóldozás, mert nincs adatunk a hidak gyalogos, autó és lovaskocsi forgalmáról. Ismerjük a hidakon átfutó villamoskocsik utasforgalmát, de az ide-oda utazók közül nagyon bajos kiválogatni, hogy ki lakik Pesten, ki lakik Budán. Mikor még hídpénzt szedtek azoktól, akik gyalogszerrel, vagy kocsin akartak átjutni a pesti oldalról a budai oldalra: érdekes statisztika készült a hidak utasforgalmáról. Ebből a statisztikából azonban nem derül ki, hogy a pestiek milyen mértékben frekventálják Budát és hogy a budaiak mekkora tömegekben látogatják Pestet?! Annyit azonban elárulnak a számok, hogy a gyalogjárók száma már a háború előtt egyre fogyott, a villamosvasúton utazóké pedig folyton emelkedett. Íme néhány adat a hidak forgalmáról:

#### **Pestről Budára gyalog ment át:**

	1913-ban januárban	1916-ban	1913-ban májusban	1916-ban
a Lánchídon .....	445.315	144.682	393.648	148.476
az Erzsébethídon .....	333.709	106.445	415.880	136.566
a Margithídon .....	300.811	88.568	398.466	131.604
a Ferenc Józsefhídon.....	450.459	188.776	550.458	235.636
Összesen .....	1,530.294	528.471	1,758.452	642.282

Természetesen ugyanekkora lehetett azok száma is, akik ugyanebben az időben Budáról Pestre gyalogoltak át.

**Pestről Budára tartó kocsik forgalma a hidakon.**

	1913. év		1916. év	
	január	június	január	június
a Lánchídon .....	63.067	81.060	37.276	41.049
az Erzsébethídon .....	43.093	52.190	22.846	23.460
a Margithídon .....	80.877	129.116	57.752	66.932
a Ferenc Józsefhídon.....	65.669	89.800	52.934	50.010
Összesen .....	252.706	352.166	170.808	181.451

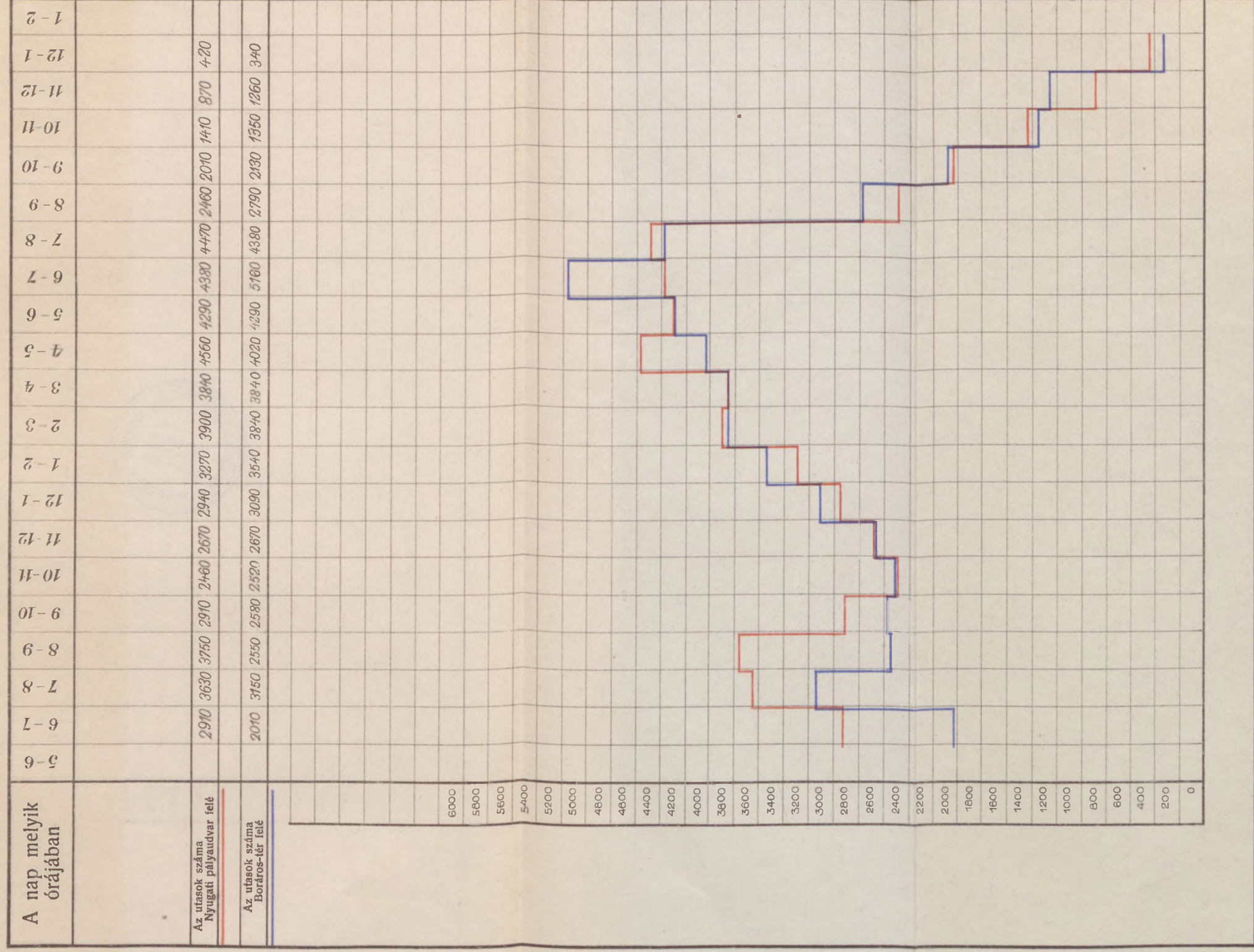
Ezek a számok azt mutatják, hogy a négy híd gyalogos forgalma az utolsó békeesztendőben közel három akkora volt, mint 1916-ban. Bizonyos, hogy a háború első felében megfogyott a főváros népessége; az ipar, a kereskedelem redukálódott; kevesebb embernek akadt dolga Budán, tehát kevesebb ember járt át Budára, mint a béke utolsó esztendeiben. Azután meg kétségtelen az is, hogy sokan villamoson utaztak azok közül, akik azelőtt gyalog jártak. Ez kitetszik abból is, hogy 1916-ban jóval nagyobb volt a villamos utasforgalma, mint 1913-ban. 1913 januárjában naponta átlag ötvenezer ember gyalogolt át Pestről Budára, míg 1916 januárjában, a háború derekán csak napi tizenhétezer főnyi volt a hidak gyalogos forgalma Pestről Budára. Azok, akik Budáról jöttek át Pestre, a hidakon nem fizettek hídpénzt; a Budáról Pestre áramló gyalogosforgalomról tehát nem készült statisztika. Bizonyos azonban, hogy — amint már említettük is — aki Pestről Budára gyalogolt, az vissza is jött Budáról Pestre; aminthogy a Pesten járó budaiak dolguk végeztével szintén hazatértek Budára. A hidak gyalogosforgalmáról való statisztika tehát tulajdonképpen a *tour-retour* forgalom statisztikája és ebben az összeállításban *egyízben* föltétlenül szerepelnek a pestiek épúgy mint a budaiak, ha átsétáltak a négy híd valamelyikén. Azt azonban megállapítani nem lehet, hogy hány volt a pesti és hány a budai a közül az ötvenezer ember közül, aki 1913. januárjában naponta átgyalogolt Pestről Budára. Azt hisszük, nem tévedünk nagyot, ha kb. 25 ezerre tesszük azoknak a pestieknek a számát, akik 1913. januárjában naponta átgyalogoltak Pestről Budára és ugyanannyi lehetett a száma azoknak a budaiaknak is, akik naponta Pestre sétáltak át a hidakon.

Sokkal többet mond ennél az az utasszámlálási statisztika, melyet 1926 november közepén készített a BSzKRT forgalmi osztálya. A villamosvasút emberei a Margithídon, az Erzsébethídon és a Ferenc Józsefhídon számlálták össze, hogy a nap bizonyos órájában a villamosvasúton hányan utaznak Budáról Pestre és hányan utaznak Pestről Budára.

# A Nagy-körút forgalma

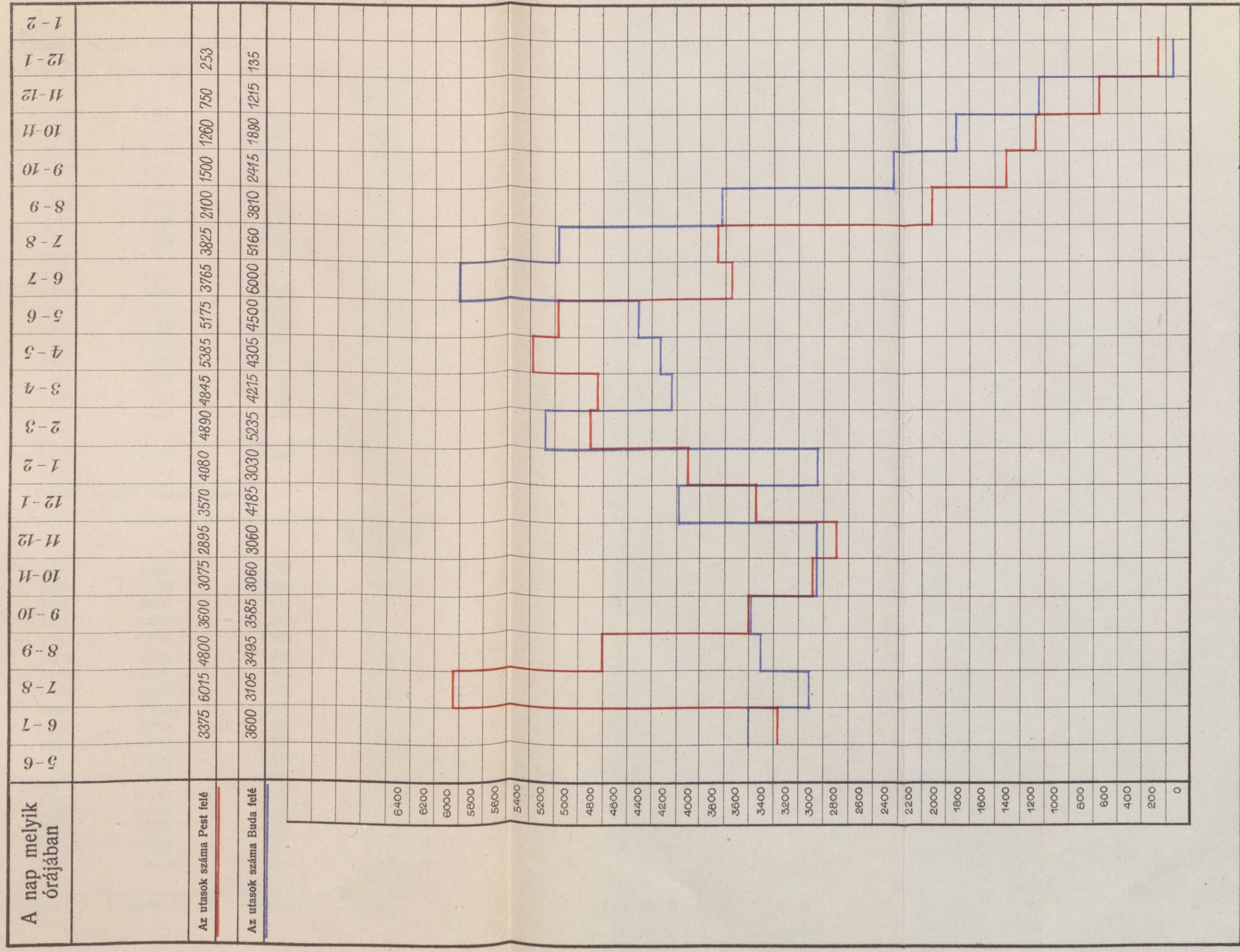
az Andrássy-útnál

1926 március 30-án



# A Margit-híd forgalma

1926 március 30-án





## Budáról Pestre utazók száma:

	A Margithídon	Az Erzsébethídon	A Ferenc József-hídon	A 3 hídon egy nap alatt Budáról Pestre átutazott összesen
6—7 óra között ....	4.100	1.305	2.760	8.165
7—8 « « ....	7.790	2.775	2.440	13.005
8—9 « « ....	7.520	2.925	3.900	14.345
9—10 « « ....	5.040	2.905	3.240	11.185
10—11 « « ....	4.440	1.905	2.280	8.625
11—12 « « ....	4.500	2.010	2.610	9.120
12—1 « « ....	4.050	1.965	2.190	8.205
1—2 « « ....	4.560	1.935	2.550	9.045
2—3 « « ....	4.525	2.685	3.010	10.220
3—4 « « ....	5.220	2.655	2.910	10.785
4—5 « « ....	5.870	3.360	3.570	12.800
5—6 « « ....	4.520	2.940	4.280	11.740
6—7 « « ....	3.840	2.070	2.910	8.820
7—8 « « ....	3.420	1.710	2.700	7.830
8—9 « « ....	2.190	1.455	1.470	5.115
9—10 « « ....	680	1.020	990	3.690
10—11 « « ....	810	510	660	1.980
11—12 « « ....	750	390	180	1.320
12—1 « « ....	360	—	—	360
Összesen ....	75.185	36.520	44.650	156.355

## Pestről Budára utazók száma:

	A Margithídon	Az Erzsébethídon	A Ferenc József-hídon	A 3 hídon egy nap alatt Pestről Budára átutazott összesen
6—7 óra között ....	3.280	1.350	2.370	7.000
7—8 « « ....	3.760	2.610	3.360	9.730
8—9 « « ....	3.660	3.000	2.670	9.330
9—10 « « ....	2.940	1.860	2.190	6.990
10—11 « « ....	3.500	1.995	1.920	7.415
11—12 « « ....	3.330	2.115	1.980	7.425
12—1 « « ....	3.800	2.650	2.460	8.920
1—2 « « ....	4.920	2.850	3.030	10.800
2—3 « « ....	4.830	3.530	3.840	12.200
3—4 « « ....	3.870	3.675	3.390	10.935
4—5 « « ....	4.065	3.660	3.600	11.325
5—6 « « ....	4.950	4.200	3.540	12.690
6—7 « « ....	5.230	4.260	3.810	13.300
7—8 « « ....	4.140	3.750	3.720	11.610
8—9 « « ....	3.570	3.270	2.790	9.630
9—10 « « ....	2.110	2.085	1.950	6.145
10—11 « « ....	1.690	1.215	1.320	4.225
11—12 « « ....	1.110	810	900	2.820
12—1 « « ....	390	—	—	390
Összesen ....	65.155	48.885	48.840	162.880

Ezek az összeállítások — amint említettük — novemberi utasszámolás alapján készültek; ezekből az összeállításokból tehát kimaradt a kirándulók nagy csapata. És még így is, kirándulók nélkül is nagy, sőt egyre növekvő forgalmat bonyolítanak le a hidak. A villamosvasutaknak a hidakon átfutó utasforgalma körülbelül 320 ezer főnyit tesz ki naponta, míg a villamosvasutak teljes napi utasforgalma 8—9 százezer főnyi között ingadozik.

Legnagyobb — több, mint 140 ezer — a Margithíd tour-retour utasforgalma; a Ferenc József-hídé 93 és félezer, míg az Erzsébethídé 85 és félezer. Érdekes, hogy az Erzsébethídon és a Ferenc József-hídon többen utaznak át Budára, mint ahányan Pestre jönnek; a Margithídon viszont Budáról Pestre 75 ezer ember utazik, vissza ellenben csak 65 ezer. A három hídon összesen 6 és félezerrel utaznak többen Pestről Budára, mint Budáról Pestre. Ez a hat és félezer ember visszafele úgy látszik vagy gyalogosan, vagy autóbusszon teszi meg az utat.

A főváros lakosságának Budáról Pestre és Pestről Budára való áramlása nagyon érdekesen mutatkozik meg a következő összeállításban:

**A három hídon keresztül villamosvasúton utazók száma 1926 nov. 26-án:**

	Pestre	Budára
6—7 óra között utazott .....	8.165	7.000
7—8 « « « .....	13.005	9.730
8—9 « « « .....	14.345	9.330
9—10 « « « .....	11.185	6.990
10—11 « « « .....	8.625	7.415
11—12 « « « .....	9.120	7.425
12—1 « « « .....	8.205	8.920
1—2 « « « .....	9.045	10.800
2—3 « « « .....	10.220	12.200
3—4 « « « .....	10.785	10.935
4—5 « « « .....	12.800	11.325
5—6 « « « .....	11.740	12.690
6—7 « « « .....	8.820	13.300
7—8 « « « .....	7.830	11.610
8—9 « « « .....	5.115	9.630
9—10 « « « .....	3.690	6.145
10—11 » « « .....	1.980	4.225
11—12 « « « .....	1.320	2.820
12—1 « « « .....	360	390
Összesen .....	156.355	162.800

Amint e táblázatból látható, reggeli 6 órától déli 12 óráig a villamosvasúton 64 és félezer ember utazik naponta Budáról Pestre. Körülbelül ennyi lehet azoknak a Budán lakóknak a száma, akiknek a délelőtt folyamán Pesten van dolguk. A hivatal, a műhely, a gyár, a bolt, az iskola

szóltja Pestre a budaiakat. Délben aztán megkezdődik a visszaáramlás. A meglepő az, hogy ugyancsak reggeli 6 órától déli 12 óráig közel 48 ezer ember villamosozik a hidakon át Pestről Budára. Csak a lakásforgalom megkötöttségével magyarázható, hogy hivatása, foglalkozása, ügyes-bajos dolga a Pesten lakók akkora tömegét kényszeríti át naponta Budára és a Budán lakók akkora tömegét át Pestre. A hidak közül legtöbb érdekességet mutatja a Margithíd forgalma. A Margithídon egymagán annyi ember megy keresztül, mint az Erzsébet- és Ferenc József-hídon együttvéve:

	Budára megy	Pestre megy
6—1 óra között . . . . .	24.280	37.440
1—3 « « . . . . .	9.730	9.085
3—5 « « . . . . .	7.935	11.090
5—1 « « . . . . .	23.190	16.970
Budára megy összesen ..	65.135	Pestre megy összesen ... 74.585

Reggeli 6 és déli egy óra között tehát több, mint tizenháromezer emberrel megy több át Pestre, mint Pestről Budára. A délutáni 5 óra és éjjel között, a visszaáramlás idején aztán Budára 23 ezer ember utazik a Margithídon át a villamosvasúton, míg Pestre csak 17 ezer ember.

Ha a lakosság hullámzásának az irányait vizsgáljuk, nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt sem, hogy reggelente mint áramlik be a fővárosba a nép a környékbeli munkáslakta községekből, telepekről és este mint igyekszik ismét hazafelé. Ebből a szempontból legérdekesebb az *újpesti* forgalom; ámbár nagyon tanulságos a kispesti és a pesterzsébeti forgalom is. (L. XIV., XV. és XVI. táblát.)

Az újpesti villamosvasúti vonalakon naponta 100—110 ezer ember utazik ide-oda. Az utasszámlálók a Ferdinándhídnál több, mint 51 ezer utast számoltak meg, akik egyetlen napon Újpest felől a Berli-ni-tér felé igyekeztek és csaknem 60 ezer utast figyeltek meg, akik Újpest felé tartottak. A Berli-ni-tér felé irányuló utasforgalom legnagyobb volt reggel 7 és 8 óra között. Akkor ugyanis körülbelül 6300 utast olvastak össze, akik a villamosvasúton Pest felé igyekeztek. A következő órában 4350-re esett le azoknak a száma, akik a villamosvasúton a Berli-ni-tér felé utaztak. Ettől kezdve fokozatosan esett a villamoson utazók Pest felé igyekvő forgalma és csak délután 5 és 6 óra között változott meg a tendencia. A visszaáramlás már déli 12 órakor megindult, azonban legerősebb az Újpest felé irányuló utasforgalom esti 7 és 8, valamint 6 és 7 óra között. 7 és 8 óra között körülbelül hatezer ember igyekezett Újpest felé. Az újpesti forgalmat mutató grafikonból kiolvasható, hogy milyen hatalmas az a tömeg, mely naponta Pestre jár be. Újpesten lakik ez a népesség, de Budapesten és Budapestből él.

A kispesti vasútvonalon 50—60 ezren utaznak naponta. A Szent István-kórház felé reggel 7 és 8 óra között 4600-an utaznak a villamoson, de 6 és 7 óra között is több, mint három és félezer ember igyekszik Pest felé. Pesti hivatalokban dolgozó tisztviselő is meglehetősen számban lakhatik Kispesten, mert 8 és 9 óra között 2760 utasa van a Szent István-kórház felé tartó kispesti villamosnak.

A pesterzsébeti forgalom jelentékenyen kisebb úgy az újpesti, mint a kispesti forgalomnál, ámbár a pesterzsébeti vonalon naponta körülbelül 40 ezer utas jár.

Amint tehát ezek az adatok mutatják: Újpest, Rákospalota, Megyer, Kispest, Szentlőrinc és Pesterzsébet jelentékenyen hozzájárulnak a főváros lokális forgalmának a megnöveléséhez. Közlekedési szakértők 17 ezerre becsülik azt az utasszámot, mely Újpesten, Rákospalotán, vagy Megyeren lakik, de mindennap bejön a fővárosba, mert foglalkozása, kenyere ideköti. 20 ezerre taksálják a főváros Kispesten és Szentlőrincen lakó mindennapos vendégeit<sup>1)</sup>, míg a nap-nap után Budapestre járó pesterzsébetiek számát 8—10 ezerre becsülik.

#### c) A vicinálisok utasforgalma.

A községekből körülbelül 50—55 ezer ember jön be Budapestre mindennap, hogy dolga végeztével ismét hazatérjen. De mennyi embert hozhatnak be Budapestre naponként a vicinálisok?! Erre a kérdésre ad választ a vicinálisok utasstatistikája.

#### A budapestvidéki helyiérdekű vasutak utasforgalma 1926-ban.<sup>2)</sup>

(Ezek a számok csak azt mutatják, hogy a budapesti állomáson hányan váltottak egy utazásra szóló jegyet.)

H ó	Budapest— Haraszi— Ráckeve		Bp.—Gödöllő		Budapest— Szentendre		Budapest— Nagytétény— Törökbálint		Összesen	
	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.
Január . . . . .	1.922	26.127	9.710	90.082	2.537	12.539	4.217	45.991	18.380	174.739
Február . . . . .	1.144	22.308	10.867	94.371	2.565	11.926	4.057	43.063	18.633	171.668
Március . . . . .	1.951	26.313	9.151	83.053	2.877	14.682	4.090	48.078	18.069	172.126
Április . . . . .	1.912	27.104	11.253	90.995	3.735	17.028	4.560	52.861	21.460	187.988
Május . . . . .	2.460	32.201	14.144	104.835	5.146	17.333	5.569	61.471	27.319	215.840
Június . . . . .	2.173	29.110	14.663	101.547	4.989	18.693	5.109	57.819	26.934	207.169
Július . . . . .	2.314	30.467	14.559	109.382	5.775	20.492	5.331	62.877	27.979	223.218
Augusztus . . . . .	2.863	37.179	15.501	115.887	6.084	22.655	5.306	68.114	29.754	243.835
Szeptember . . . . .	2.203	28.537	12.552	111.133	5.442	17.912	4.673	59.197	24.870	216.779
Október . . . . .	2.108	28.453	10.873	102.245	3.314	15.072	4.300	58.122	20.595	203.892
November . . . . .	1.741	28.579	10.004	90.557	2.708	13.354	3.859	55.742	18.312	188.232
December . . . . .	1.826	22.231	8.575	91.525	2.770	11.551	3.618	50.403	16.789	175.713
Összesen . . . . .	24.617	338.609	141.852	1,185.612	47.936	193.240	54.689	663.738	269.094	2,381.199

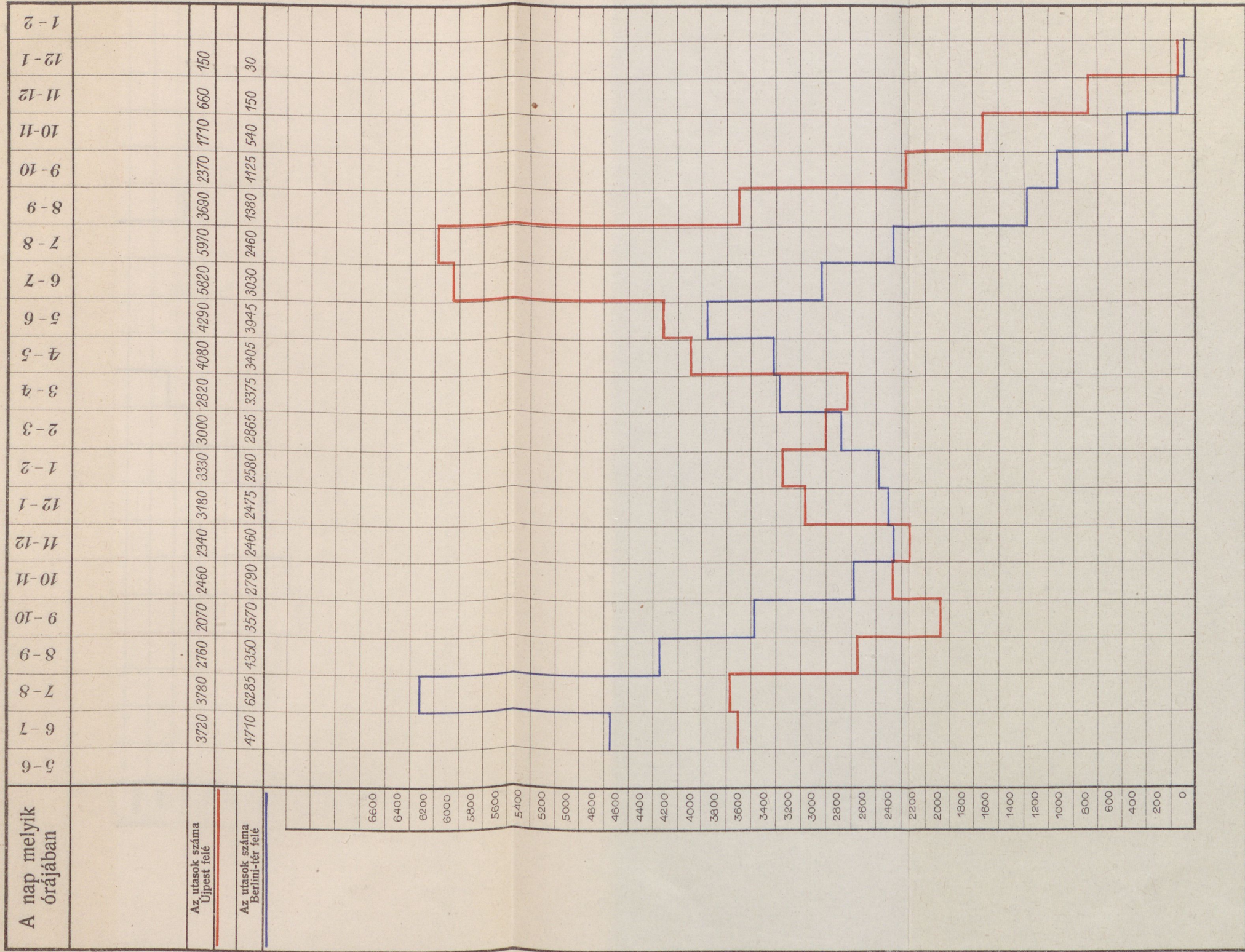
<sup>1)</sup> Kispestről és Szentlőrincről azért jönnek többen Budapestre, mint Újpestről, mert Újpesten sok a gyár, mely sok munkáskezet köt le.

<sup>2)</sup> A Budapesti Helyiérdekű Vasutak statisztikai osztályának összeállítása.

# Újpesti forgalom

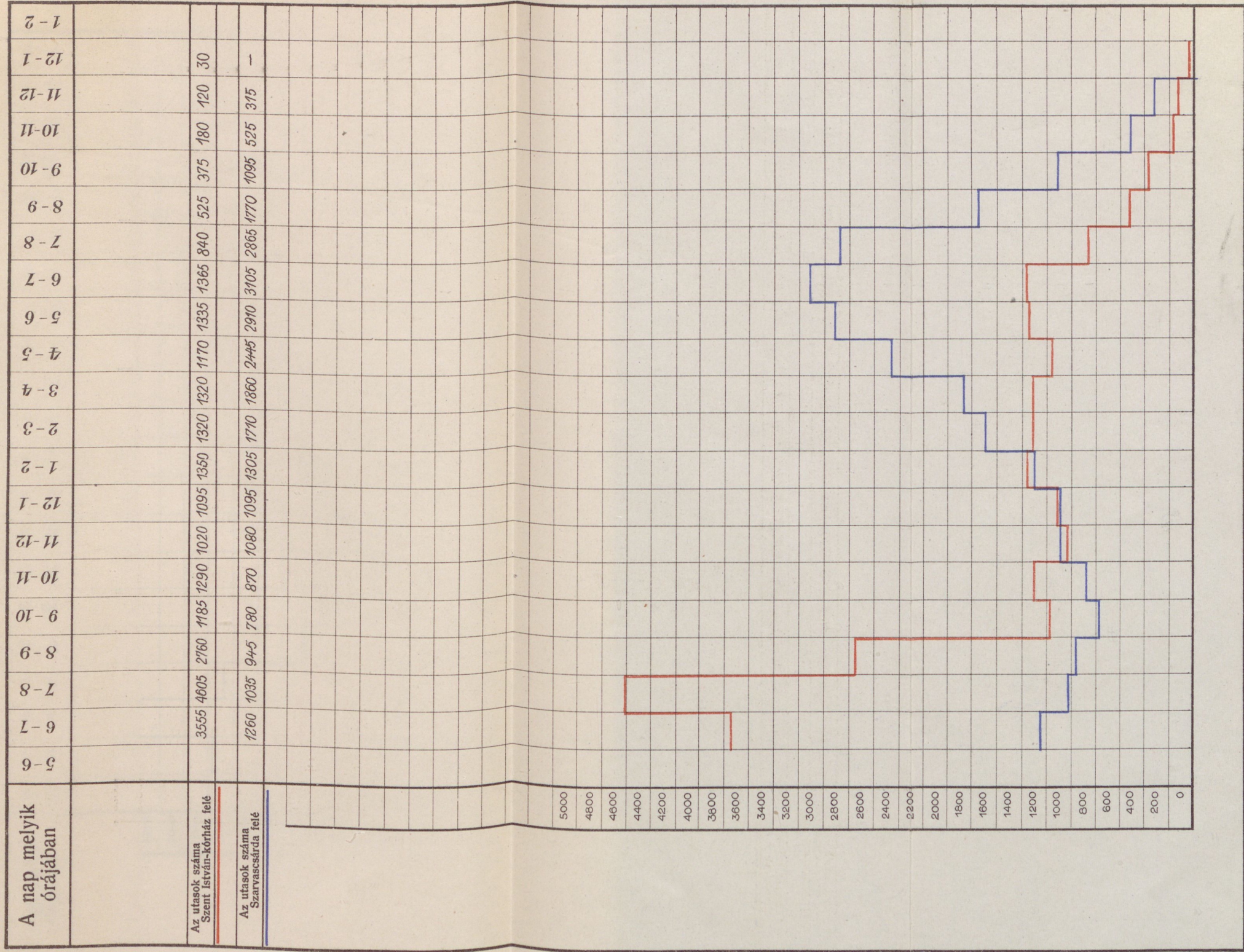
a Ferdinánd-hídnál

1926 március 30-án



# Kispesti forgalom a Valéria-telepnél

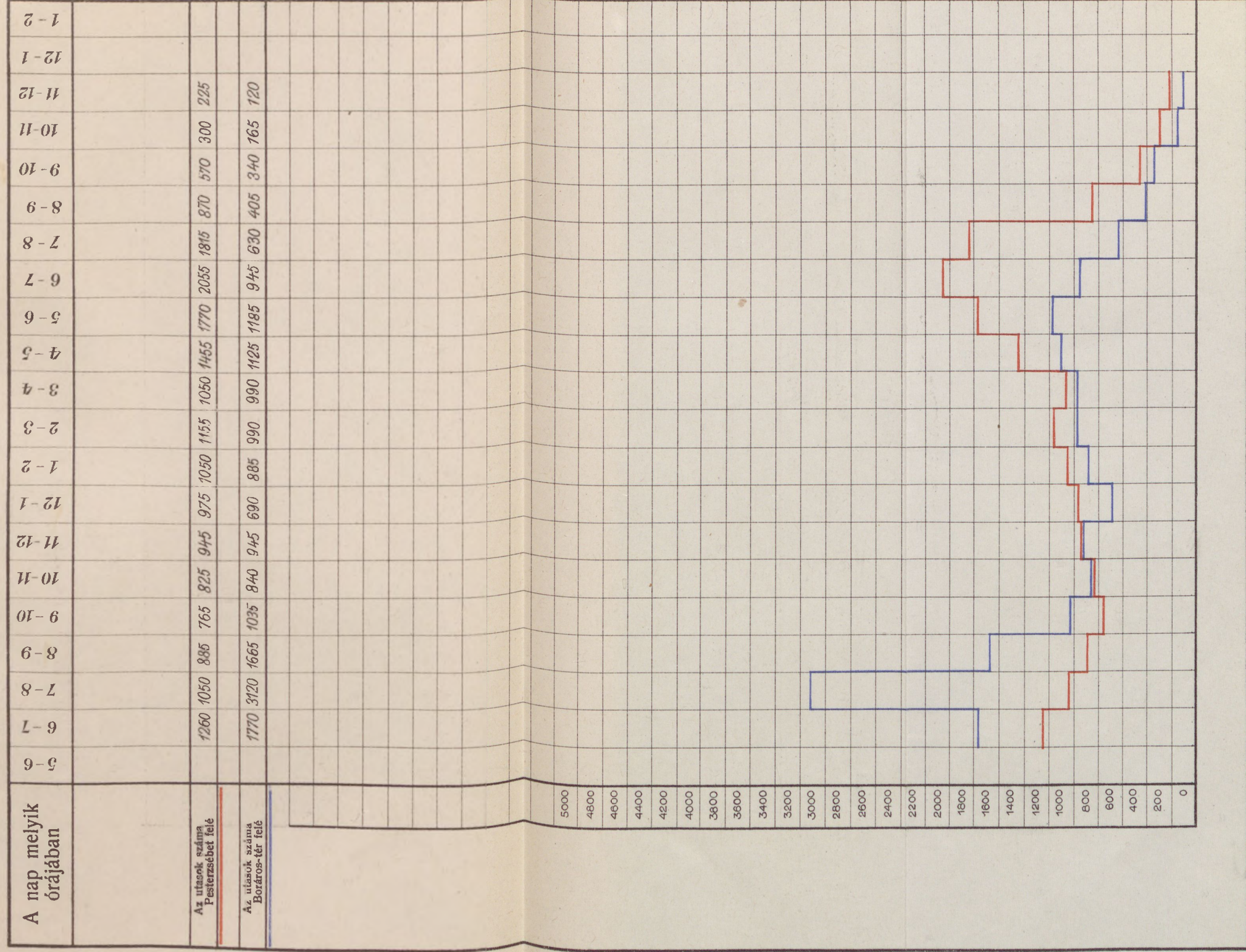
1926 március 30-án



# Pesterzsébeti forgalom

a Bokréta-utcánál

1926 március 30-án





Ebből az összeállításból megtudjuk, hogy Budapesten 1926 januárjában 6230-an, augusztusban pedig — a nyaralás tetőfokán — 8825-en váltottak jegyet a HÉV. vonalaira, hogy haza utazzanak. Mivel valószínű, hogy ahányan elutaznak a fővárosból, körülbelül ugyanannyian érkeznek naponta a fővárosba Harasztiból, Ráckevéről, Gödöllőről, Szentendréről, Tétényből, Törökbálintról stb., ennél fogva megállapíthatjuk, hogy *naponként váltott* jeggyel 6—9000 ember jár be Budapestre. Ehhez azonban hozzá kell adni azok számát is, akik munkáshetikártyával és a havibérletjeggyel utaznak a fővárosba, mert csak így tudjuk meg, hogy a környékről a vicinálisokon hányan jönnek naponta Budapestre. A HÉV. vonalain 1926 januárjában és júliusában váltott Budapestre szóló munkás- és havibérletjegyekről a vasútvállalat a következő statisztikát állította össze :

Vonal	Hónap	Munkáshetijegy	Havibérletjegy		Átszállóhetijegy	
			felölt	tanuló	felölt	tanuló
Gödöllői	Január.....	1.420	942	579	205	12
	Július.....	1.402	1.461	26	224	—
Dunaharaszti—Ráckevei	Január.....	1.698	1.422	249	192	21
	Július.....	1.154	1.306	15	195	—
Szentendrei	Január.....	605	219	275	110	7
	Július.....	439	161	4	142	—
Budafoki	Január.....	2.136	841	651	218	2
	Július.....	1.496	1.267	9	144	—
Összesen	Január.....	5.859	3.424	1.751	725	42
	Július.....	4.491	4.195	54	705	—

Eszerint tehát a múlt évben a HÉV. vonalain naponta járt be a fővárosba:

	Januárban	Júliusban
munkáshetijeggyel.....	5.859	4.491
havibérletjeggyel.....	5.175	4.249
átszállóhetijeggyel.....	767	705
Összesen.....	11.801	9.445

Ha ehhez hozzáadjuk azoknak az utasoknak a számát, akik naponta váltották meg a vasúti jegyüket, akkor kiderül, hogy 1926 januárban 18 ezer embert, júliusban pedig 17 és félezert hozott be naponta Budapestre a vicinális arról a környékről, amelyet a HÉV. sínjei kötnek össze a fővárossal. Hatalmas a vidékük a főváros vicinálisainak és ehhez képest soknak nem sok az a tizenhatszáz ember, melyet naponta Budapestre hoznak. Ennek a titoknak pedig az a nyitja, hogy a környékről való ide-odautazás sok időt szed el attól, akit a kényszerűség mindennap bekerget a fővárosba és ami még ennél is nagyobb baj: drága a vicinális-tarifa. Íme néhány példa :

Vitel díj	Havonként oda és vissza (60 utazás)	Munkáshetikártya (14 utazás)
Gödöllőre.....	24— P	4·80 P
Dunaharaszti.....	14·40 «	3— «
Mátyásfüld.....	19·20 «	3·84 «
Csillaghegy—Pálffy-tér.....	16·80 «	—

Ha tehát valaki Gödöllőn lakik és naponta harmadmagával jön be Budapestre, az csupán utazásra kilencszázezer koronát költ el havonta. Másszóval, akit a kenyere, foglalkozása a fővároshoz köt és mégis a környéken lakik s a vicinálisra bízta magát: az rendszerint költséges kényelmetlenséget vesz a nyakába. Pedig a »környék« csakugyan arra lenne predesztinálva, hogy a munkában elfáradt fővárosiak egy jelentékeny kontingensének kellemesebbé tegye az életét és olcsóbbá a megélhetését azzal, hogy olcsó és kényelmes lakást ad a Budapestről kiszorultaknak.

Budapest forgalmát azonban nemcsak a környék táplálja, hanem a nagyvasutakon és hajókon a fővárosba érkező vidékiek és külföldiek is.

d) *A nagyvasutak.*

Mennyi embert hozhatnak a fővárosba a nagyvasutak és a hajóvállalatok?! Ebben a tekintetben hosszú ideig a legnagyobb bizonytalanságban voltunk. Most legújabbán aztán a főváros statisztikai hivatalának minden tekintetben megbízható adatokat sikerült szereznie a nagyvasutakon és hajókon Budapestről *elutazókról*. A székesfővárosi statisztikai hivatalnak ez az új összeállításuk következőképpen mutatja a nagyvasutak és hajóvállalatok utasforgalmát:

**Budapesti állomásokon kiadott vasúti és hajó-menetjegyek száma 1926-ban.**

Megnevezés	Kiadott menetjegyek							
	a) Gyors- és személyvonatok összesen				b) Személyvonatok			
	I.	II.	III.	Együtt	I.	II.	III.	Együtt
	osztály				osztály			
<b>Magyar kir. államvasutak.</b>								
Buda-Császárfürdő . . .	—	2.792	25.912	28.704	—	2.792	25.912	28.704
Budapest-Angyalföld . . .	—	12.886	152.170	165.056	—	12.886	152.170	165.056
„ -Ferenfváros . . .	252	16.526	189.467	206.245	190	15.244	184.126	199.560
„ -Kelenföld . . .	1.641	63.065	540.755	605.461	1.079	55.943	520.850	577.872
„ keleti p. u. . .	43.875	656.655	2.454.145	3.154.675	11.718	402.067	2.168.320	2.582.105
„ -kiterő . . .	15	2.253	34.037	36.305	15	2.253	34.037	36.305
„ nyugati p. u. . .	22.125	579.664	2.023.261	2.625.050	14.401	505.713	1.905.692	2.425.806
Hajógyár . . . . .	1	1.198	16.921	18.120	1	1.198	16.921	18.120
Kőbánya alsó p. u. . .	7.606	109.321	512.956	629.883	7.606	109.321	512.956	629.883
„ felső p. u. . .	9	29.541	153.365	182.915	9	29.541	153.365	182.915
Óbuda . . . . .	43	4.146	37.917	42.106	43	4.146	37.917	42.106
Rákos . . . . .	164	29.429	154.477	184.070	164	29.429	154.477	184.070
Rákos-rendező . . . .	583	51.002	169.567	221.152	583	51.002	169.567	221.152
Városliget . . . . .	930	10.803	85.394	97.127	930	10.803	85.394	97.127
Duna—Száva—Adria vasút . . . . .	7.062	84.444	350.838	442.344	5.456	67.756	314.751	387.963
Magyar folyam- és tengerh. r.-t. . . . .	43.894	118.061	24.712	230.092	43.894	118.061	24.712	230.092
Dunagőzhajózási társ.	14.269	27.367	52.953	94.589	14.269	27.367	52.953	94.589
Együtt . . . . .	77.244	1.569.281	6.550.344	8.196.869	36.739	1.232.338	6.121.704	7.390.781

Ebből az összeállításból kitűnik, hogy a nagyvasutakon és hajókon Budapestről *naponta* átlag körülbelül 25.000 ember utazik el, még pedig :

az Államvasutak budapesti állomásairól ...	22.457
a Duna—Száva—Adria vasút állomásáról ..	1.212
a hajóállomásokról .....	889
Összesen .....	24.558

Nincs ugyan róla statisztika, de az eddigi tapasztalatok alapján föltelezhethetjük, hogy a nagyvasutakon körülbelül ugyanannyi ember érkezik Budapestre, mint amennyi elutazik és a villamosvasút, az autótaxi, a bérkocsi, meg a magánautók és magánfogatok állandóan ezt a 25 ezer elutazót viszik ki a vasúti és hajóállomásokhoz, hogy helyébe másik 25 ezer *érkező* utast hozzanak be a városba. Magán a lényegen az sem változtat sokat, hogy vannak időszakok (pl. a Tavasz vásár, vagy a Szent István hete), amikor több ember érkezik naponta huszonötezerrel és vannak időszakok, amikor sokkalta kevesebb érkezik. Annyi bizonyos, hogy a keleti pályaudvaron különböző időben és kisebb-nagyobb csoportokban naponta 8—10 ezer ember hagyja itt a fővárost és mivel ugyanakkor nyolc-tízezer ember érkezik, tehát kétségtelen, hogy a villamosvasutaknak ezzel a 16—20 ezer főnyi vidékről jövő forgalommal számolnia kell. Aminthogy számolnia kell azzal is, hogy a Nyugati pályaudvarról 7—8 ezer ember utazik el és ugyanoda 7—8 ezer ember érkezik. A Nyugati pályaudvar forgalma tehát 15—16 ezer főnyi-vel növeli a villamosvasút forgalmát. A Kelenföldi állomásról 1600—1800; a kőbányai alsó pályaudvarról 1700—1900 utas megy és jön naponta.<sup>1)</sup>

Ezek a számok pedig arra jók, hogy megmutassák körülbelül mekkora lehet az az invázió, mely a főváros utcáinak emberforgalmát megnöveli.

A nagyvasutakon és hajókon érkezik .....	25.000 ember
A vicinálisokon érkezik.....	20.000 «
Újpestről, Rákospalotáról stb. érkezik .....	18.000 «
Kispestről, Szentlőrincről stb. érkezik .....	20.000 «
Pesterzsébetről érkezik .....	8.000 «

Ez összesen .....

91.000 ember

<sup>1)</sup> Mint érdekességet említjük meg, hogy 1926. *első* három hónapjában a Keleti pályaudvaron naponta átlag 7870 darab jegyet adtak ki, míg a nyaralás három hónapjában — júliusban, augusztusban és szeptemberben — naponként 10 ezret. A Nyugati pályaudvarról az év első három hónapjában naponként 6415 ember utazott el, míg júliusban, augusztusban és szeptemberben naponta 8646. A nyári hónapokban tehát csupán erről a két pályaudvarról naponként négy és félezer emberrel több utazott el, mint a téli hónapokban. Valószínű, hogy napi négy és félezer emberrel több is érkezett nyáron, mint télen. Az is érdekes, hogy a MÁV. vonalain a fővárosba érkező körülbelül napi 25.000 főnyi utastömegnek a fele 50—60 kilométeres körzetből érkezik Budapestre, amint ezt igen érdekesen mutatja meg a MÁV. statisztikai osztályának következő érdekes összeállítása :

B u d a p e s t r e e r k e z e t t u t a s o k s z á m a

Kilométer Budapest	H o n n a n		1913 é v b e n		1917 é v b e n		Kilométer Budapest	H o n n a n		1913 é v b e n		1917 é v b e n	
	Dömsöd felől.		948		1.002			Zebegény felől.		368.556		389.276	
12	Ersebetalva	1.347	1.245	1.347	1.245	1.347	1.245	8	Rákospatona-Újpest	193.586	180.626	193.586	180.626
17	Soroksár	65.349	4.221	65.349	4.221	65.349	4.221	16	Dunakeszi—Álág	—	31.124	—	31.124
23	Dunaharaszti <sup>1)</sup>	16.788	4.562	16.788	4.562	16.788	4.562	18	Dunakeszi m. hely.	—	—	—	—
27	Taksony <sup>1)</sup>	16.275	16.197	16.275	16.197	16.275	16.197	19	Dunakeszi hadikórház	—	—	—	—
32	Dunakisvánsány	3.948	6.474	3.948	6.474	3.948	6.474	22	Kisgöd	85.315	114.518	85.315	114.518
35	Délegyháza	11.749	11.663	11.749	11.663	11.749	11.663	23	Göd	328.588	369.912	328.588	369.912
38	Aporka	14.756	15.134	14.756	15.134	14.756	15.134	25	Felsőgöd	61.320	77.804	61.320	77.804
39	Kiskuniháza	—	—	—	—	—	—	27	Szód	148.217	164.778	148.217	164.778
42	Dömsöd	51.375	565	51.375	565	51.375	565	34	Vác	13.356	14.373	13.356	14.373
46	Bicske felől.	147.506	11.791	147.506	11.791	147.506	11.791	38	Nógrádverőce	12.938	15.596	12.938	15.596
30	Törökbalint <sup>1)</sup>	98.432	110.965	98.432	110.965	98.432	110.965	41	Kismaros	—	—	—	—
36	Torbágy	57.476	45.005	57.476	45.005	57.476	45.005	51	Nagyamagos—Vásalgöd	—	—	—	—
46	Herceghalom	62.347	86.254	62.347	86.254	62.347	86.254	52	Nagyamagos	—	—	—	—
56	Bicske	—	—	—	—	—	—	56	Dömösi átkelés	—	—	—	—
								59	Zebegény	—	—	—	—
									<b>A Budapest—Vác—Gödöllői h. é. vasútról.</b>				
8	Rákos	19.843	24.255	19.843	24.255	19.843	24.255	13	Budaörs <sup>1)</sup>	51.375	565	51.375	565
13	Rákoskeresztúr	136.724	152.677	136.724	152.677	136.724	152.677	15	Törökbalint <sup>1)</sup>	147.506	11.791	147.506	11.791
16	Rákosliget	152.120	98.233	152.120	98.233	152.120	98.233	16	Torbágy	98.432	110.965	98.432	110.965
17	Rákoscsaba—Újtelep	68.063	109.196	68.063	109.196	68.063	109.196	17	Herceghalom	57.476	45.005	57.476	45.005
16	Rákoscsaba	90.645	109.196	90.645	109.196	90.645	109.196	18	Bicske	62.347	86.254	62.347	86.254
22	Pécel	120.871	155.732	120.871	155.732	120.871	155.732	21	Aszód felől.	—	—	—	—
30	Isaszeg	64.568	64.364	64.568	64.364	64.568	64.364	27	Aszód	43.776	76.170	43.776	76.170
31	Gödöllő	15.342	18.100	15.342	18.100	15.342	18.100	29	Hévízgyörk	—	—	—	—
41	Máriabesnyő	10.745	70.038	10.745	70.038	10.745	70.038	31	Összesen	1.260.193	1.177.182	1.260.193	1.177.182
44	Máriabesnyő—kolostor	—	—	—	—	—	—	32	Összesen	1.268.540	1.407.998	1.268.540	1.407.998
52	Bag	—	—	—	—	—	—	33	Összesen	1.268.540	1.407.998	1.268.540	1.407.998
53	Aszód	43.776	76.170	43.776	76.170	43.776	76.170	38	Összesen	1.268.540	1.407.998	1.268.540	1.407.998
56	Hévízgyörk	—	—	—	—	—	—						

1) Új villamos folytán csappant a forgalom.

2) A Hév. állomásairól csakis azon utasok száma van itt feltüntetve, kik közvetlen menetjegyet váltottak Budapestre. A többi Budapestre utazók, akik csak Rákospatonáig váltottak jegyet, részben villamossal, részben külön váltott jeggyel utaztak tovább.

Kilométer Budapest	H o n n a n		1913 é v b e n		1917 é v b e n		Kilométer Budapest	H o n n a n		1913 é v b e n		1917 é v b e n	
	Esztergom felől.		69.348		97.692			Esztergom felől.		69.348		97.692	
19	Úröm	69.348	97.692	69.348	97.692	69.348	97.692	19	Úröm	69.348	97.692	69.348	97.692
24	Solyvár	103.526	133.188	103.526	133.188	103.526	133.188	24	Solyvár	103.526	133.188	103.526	133.188
28	Plüsscsabai tábor	102.375	102.375	102.375	102.375	102.375	102.375	28	Plüsscsabai tábor	102.375	102.375	102.375	102.375
35	Plüsscsabai tábor	15.206	7.259	15.206	7.259	15.206	7.259	35	Plüsscsabai tábor	15.206	7.259	15.206	7.259
37	Plüsscsabai tábor	50.087	92.438	50.087	92.438	50.087	92.438	37	Plüsscsabai tábor	50.087	92.438	50.087	92.438
41	Tinnye	12.668	44.080	12.668	44.080	12.668	44.080	41	Tinnye	12.668	44.080	12.668	44.080
46	Leányvár—Csév	12.468	20.038	12.468	20.038	12.468	20.038	46	Leányvár—Csév	12.468	20.038	12.468	20.038
51	Dorog	7.313	9.466	7.313	9.466	7.313	9.466	51	Dorog	7.313	9.466	7.313	9.466
54	Kenyérmezőmájor	3.624	4.467	3.624	4.467	3.624	4.467	54	Kenyérmezőmájor	3.624	4.467	3.624	4.467
55	Esztergomi tábor	2.417	6.572	2.417	6.572	2.417	6.572	55	Esztergomi tábor	2.417	6.572	2.417	6.572
58	Esztergom	51.833	57.574	51.833	57.574	51.833	57.574	58	Esztergom	51.833	57.574	51.833	57.574

Örkeny felől.

13	Kispest	11.315	14.233	11.315	14.233	11.315	14.233
17	Újpesti-telep	28.736	33.197	28.736	33.197	28.736	33.197
20	Soroksárpéteri	41.818	46.466	41.818	46.466	41.818	46.466
24	Gyálpusztai	2.947	3.673	2.947	3.673	2.947	3.673
33	Ocsa	28.849	41.057	28.849	41.057	28.849	41.057
42	Andás-Kakucs	10.376	19.493	10.376	19.493	10.376	19.493
48	Alsóodabas	12.749	24.722	12.749	24.722	12.749	24.722
51	Gyón	9.321	10.335	9.321	10.335	9.321	10.335
55	Alsóhernád	2.434	3.797	2.434	3.797	2.434	3.797
60	Örkeny	11.242	13.388	11.242	13.388	11.242	13.388
	Összesen	599.002	778.184	599.002	778.184	599.002	778.184

Mindössze . . .

1 drb 30 lapos jegyfüzetnél 15 utast számítottunk.  
 1 " havi munkásjegynél 30 utast számítottunk.  
 1 " heti munkásjegynél 6 utast számítottunk.  
 1 " havi bérletjegynél 30 utast számítottunk.

1913-ban *raport* 12.300-an, 1917-ben 13.600 utas érkezett a MÁV-on Budapestre a 60—70 km-es körzetből.

Ez a 91—96 ezer főnyi idegen körülbelül a tizedrészét teszi a főváros népességének, akiket legtöbbször ügyes-bajos dolgaik elintézése hoz Budapestre. Ezek itt többször használják a tömegforgalmi eszközöket, mint a pestiek, úgyhogy minden idegenre legalább két villamoson való utazást lehet számítani naponként. Az idegenek tehát naponként legalább 180 ezer utat tesznek villamoson. Ez pedig azért érdekes, mert a 180 ezer utazás kishíján a negyedrésze a BSzKRT napi utasforgalmának.

Nem érdekesség nélkül való kérdés az sem, hogy vajjon miképpen kapcsolódik be Budapest életébe az a 90—96 ezer idegen, aki nap-nap után megérkezik Budapestre, hogy elfoglalja helyét az elutazó idegeneknek? Akik a környékről jönnek, — lehetnek vagy 70 ezren, — azokról tudjuk, hogy mindennap bejönnek Budapestre; gyárba, hivatalba, üzletbe, iskolába, vagy a vásárcsarnokba, de dolguk végeztével hazautaznak ismét, hogy másnap újra megjelenjenek a főváros utcáin. De miért jönnek és mit keresnek Budapesten azok, akik a nagyvasutakon, vagy hajón jönnek és akiknek száma eléri a napi 25 ezret?!

Az Államvasutak fővárosi állomásain 1926-ban 8·1 millió darab jegyet adtak ki, közte több, mint 1·6 millió I. és II. osztályú jegyet. Legalább ekkorának kellett lennie a Budapestre érkező I. és II. osztályú utasok számának is, de ez az idegenjárás nem mutatkozik meg a főváros idegenforgalmi statisztikáján.<sup>1)</sup> A főváros idegenforgalmi statisztikája 1926-ban 247.607 hotelbe szálló idegent mutat ki. Ez csak 12·7 %-a a vasúton és hajón Budapestre érkezett I. és II. osztályú utasoknak. A nagyvasutakon és hajón naponta 25 ezer idegen érkezik Budapestre, akik közül 5.300 I. és II. osztályú utas. Ezzel szemben a szállodákban és penziókban naponta átlag csak 680 idegen száll meg. Hova lesz a többi?! Viszont a forgalom szempontjából, de egyébként is fölötte érdekes az is, hogy amíg 1926-ban a hotelbe szálló 247.607 idegen közül 77.297 volt külföldi, addig ugyancsak 1926-ban 78.500 fővárosi ember váltott útlevelet és ezenkívül 65.000 hosszabbította meg régi útlevelét, hogy külföldre utazzék<sup>2)</sup>. Nem vigasztaló az sem, hogy a mieink főképpen a nyári hónapokban utaznak külföldre (L. XVII. tábla) és például 1926-ban a külföldre utazó budapestiek júniusi és júliusi forgalma 29·48%-át tette ki az egész év útleveles forgalmának. Május, június, július és augusztus útleveles forgalma pedig 66%-a, kétharmada az egész esztendő útleveles forgalmának. Azok a budapestiek, akik külföldre mennek nyaralni, nem egy-két napra mennek, hanem 2—3, sőt négy hétre. Ezért nem kompenzál Budapest idegenforgalma, annál kevésbbé, mert a mi idegeneink 46%-a csak egy éjjelt tölt Budapesten és csak 20%-a az, mely két éjjelt tölt itt.<sup>3)</sup>

1) A szállodába és penzióba szálló idegeneket mutatja csak ki a hivatal.

2) Budapest Székesfőváros Statisztikai Havifüzetei. 1926. dec.

3) Budapest székesfőváros statisztikai és közigazgatási évkönyve. 1926. Idegenforgalom 1922—1925.

A budapesti rendőrség útlevel osztályának a kimutatása szerint az 1927. év első kilenc hónapjában 60.960 régi útlevel érvényességét hosszabbították meg.

Annai mindenesetre feltételezhető, hogy a külföldön nyaraló budapestieknek legalább három-négyszerese az a Magyarországon nyaraló tömeg, mely a nyári hónapokra itt hagyja a fővárost. Ez meglátszik az utcán és nagyon meglátszik a villamosvasút forgalmán is. A nyaraló fővárosiak hiányát pedig nem tudja pótolni a vidék, mely Szent István hetére föllátogat Budapestre.

#### *A tarifa.*

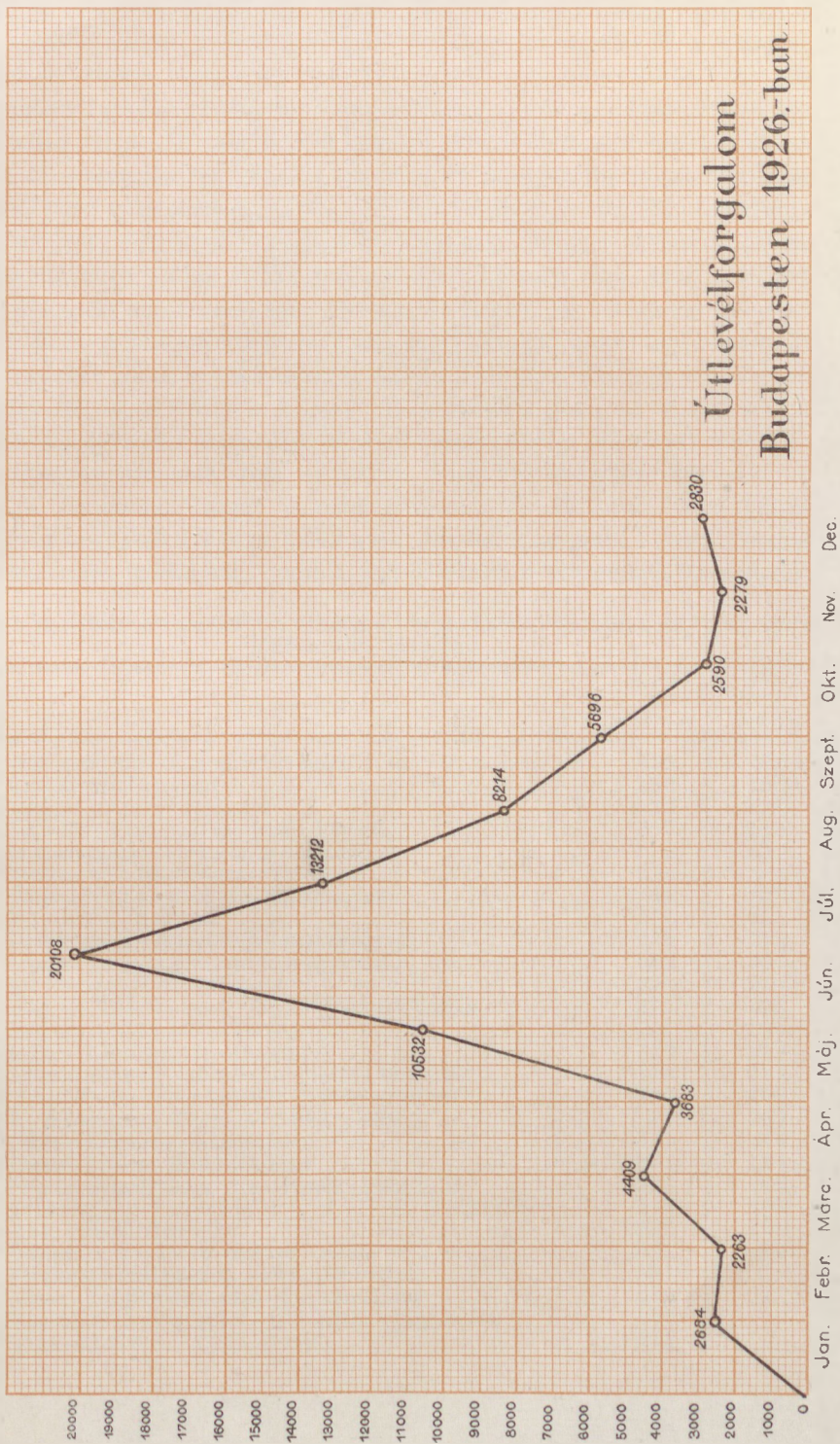
Hiányos lenne a kép, melyet Budapest utcai forgalmáról rajzoltunk, ha rá nem mutatnánk arra, hogy a tömegszállítási eszközök viteldíjai mekkora hatással vannak az utcai forgalom alakulására. Nem tekintve a bérkocsikat és az autókat,<sup>1)</sup> Budapest utcai forgalmának 94%-át a villamos közúti vasút bonyolítja le, melytől azt várja a közönség, hogy lehetőleg gyors, kényelmes és olcsó legyen. Nemcsak nálunk, hanem mindenütt az a szabály, hogy a tömegszállítási eszközök viteldíjainak, elsősorban pedig a tramwaytarifáknak arányban kell állaniok az utazóközönség kereseti viszonyaival és fizetőképességével, mert mindenütt rájöttek arra, hogy elsősorban ettől a feltételtől függ, hogy a közönség milyen mértékben veszi igénybe a villamos közúti vasutakat.

A nagyvárosok villamos közúti vasútai általában kétfajta tarifarendszerrel dolgoznak. New-Yorkban és egyáltalában az amerikai városokban univerzális, vagyis egységes tarifával; az európai nagyvárosokban legtöbb helyen zónás, vagy szakaszos tarifával operálnak, de azért sok európai nagyvárosban, — mint például Berlinben, Bécsben — szintén egységes a viteldíj. Úgy az egyik, mint a másik tarifarendszer mellett a vasutak rentabilitási kalkulációja többnyire a rövid- és középtávolságra utazókra van felépítve és a vasút legalább részben, a rövidebb távolságra utazókkal fizeteti meg a hosszú távolságra igyekvők utazásának az árát. Ezért van, hogy New-Yorkban öt centért hihetetlen távolságra utazhatik az ember és Budapesten 24 fillérért Újpestről Erzsébetfalváig vagy Kispestig viszi a villamos az utast. Sok angol város az úgynevezett half pennys tarifával dolgozik. A half pennys tarifa szintén a szakaszos rendszeren épül föl, azonban a half pennys tarifánál a hosszútávolságra utazókkal fizettetik meg a rövidtávolságra utazók viteldíját.

A half pennys tarifát Glasgow város vasútjain próbálták ki először, akkoriban, amikor a város a vállalkozótársaságtól megváltotta a közúti vasutat. A vasút igazgatója kiszámította, hogy a tramway csak úgy boldogul, hogyha új utastömegeket nyer meg a villamos vasúton való utazásnak. Ezt pedig csak úgy tudta keresztülvinni, hogy a rövid távolságokra nagyon olcsó viteldíjat állapított meg. Rövid szakaszokra osztotta a nagy vonalakat és fél pennyre, vagyis öt aranyfillerre szabta minden szakasz viteldíját. A szakasz kezdetben 8—900 méternél nem volt hosszabb, de két év alatt már másfél kilométerre növekedett. Az első szakasz ára tehát  $\frac{1}{2}$  penny, a

<sup>1)</sup> 1927 őszén Budapesten egy-egy bérautó naponta 16—24 fuvarát vállalt és átlag napi 40 pengő volt a bevétele. A budapesti bérautókat naponta átlag 20—24 ezer ember használja és a bérautók együttes napi bevételét 30.000 pengőre tehetjük.

XVII. tábla.





kétszakaszos út viteldíja 1 penny; a 3 szakaszos úté 1½ penny és így tovább. A glasgowi reformnak nagyszerű eredményei voltak. A glasgowi városi vasút forgalma rövid időn belül sokszorosán megnőtt és a glasgowi half pennys tarifát lassacskán átvette nagyon sok angol város. Átvette többi között London városa is. Ami azonban Glasgownak hasznot hajtott, arra London ráfizetett, úgyhogy a háború utolsó évében a londoni városi vasutak fél pennyről egy pennyre emelték fel a szakaszos utazás tarifáját.

Budapest villamosvasútja vegyes tarifarendszerrel dolgozik; aminthogy vegyes tarifával operáltak Budapest vasútjai már abban az időben is, amikor még magánkézben voltak. A Villamos Városi Vasúton ép úgy, mint a Közúti Vaspályatársaság vasútján 12 fillér volt a szakaszos utazás ára; az átszállójegye pedig 20 fillér. A Villamos Városi Vasúton a több szakaszból álló vonalra 16 filléres jegyeket adtak ki. Akkoriban a Közúti Vaspálya Társaság vonalain az utastömeg 48%-a, a Villamos Városi Vasút vonalain pedig az utasok 60%-a volt szakaszjegyes és a vasútvállalatok jövedelmezőségi számítása tisztára a szakaszjegyes utasokra volt bázírozva. Hogy ez mennyire így volt, az bizonyítja legjobban, hogy például 1912-ben és 1913-ban nem voltak rentabilisak a Villamos Városi Vasút ama vonalai, amelyeket főként a hosszú távolságra utazó publikum használt. Ezt példázza a következő összeállítás:

**Bevételek kocsikilométerenként a Villamos Városi Vasút vonalain aranyfillérekben 1912-ben és 1913-ban.**

Sor-szám	Vonalak	Bevétel kkm-ként aranyfillérekben	
		1913-ban	1912-ben
1.	Szabadság-tér—Klauzál-tér—Keleti p. u.	45·3	47·6
2.	Nagykörút—Dunapart	55·6	55·3
3.	Nyugati p. u.—Boráros-tér	102·1	92·0
4.	Eskü-tér—Podmaniczky-utca—Városliget	50·7	51·1
5.	Szabadság-tér—Király-utca—Városliget	51·6	53·2
6.	Boráros-tér—Király-utca—Városliget	53·6	53·4
7.	Margithíd—Baross-utca—Kőbányai-út	56·8	50·9
8.	Dráva-utca—Népliget	32·6	42·1
9.	Erzsébetfalva—Nagykörút—Országház-tér	31·9	34·3
10.	Nyugati p. u.—Népliget—Ferencvárosi p. u.	54·3	52·5
11.	Bp. Országház-tér—Kispest	27·5	27·1
12.	Eskü-tér—Baross-utca—Ferenc József-laktanya	42·1	47·0
13.	Eskü-tér—Kőbánya—Kápolna-tér	30·5	30·1
14.	Rókus—Kőbánya—Új-Köztemető	24·3	23·8
15.	Ferenc-körút—Erzsébetfalva (Baross-utcán át)	20·6	25·5
16.	Ferenc-körút—Erzsébetfalva (Vezér-utcán át)	19·3	21·5
17.	Bp. Simor-utca—Kispest—Sárkány-utca	4·2	10·7
18.	Rókus—Kőbánya—Kápolna-tér	31·1	28·6
19.	Rókus—Ferenc József-laktanya	29·3	32·5
20.	Rókus—Karpfenstein-utca—Ferencvárosi p. u.	29·6	29·6
21.	Ferenc-körút—Ferencvárosi p. u.—F. T. C. sporttelep	38·5	21·3
22.	Órház—Új-Köztemető	52·0	16·0
23.	Nyugati p. u.—Felső erdősor—Keleti p. u.	53·1	15·5
24.	Margithíd—Podmaniczky-utca—Városliget	39·7	
25.	Rókus—Karpfenstein-utca—Pestszentlőrinc	23·9	
26.	Erzsébetfalva—Dunapart—Országház—Nagykörút	28·1	
27.	Baross-utcai p. u.—Új-Köztemető	96·3	

Mit mondanak ezek a számok ? !

A Villamos Városi Vasút átlagos kiadása kocsikilométerenként 1913-ban 41·2 aranyfillér, 1912-ben pedig 39·6 aranyfillér volt. Ha ezeket az eredményeket összemérjük azokkal, amelyek az egyes vonalak kocsikilométerenként való átlagbevételeit mutatják: kiderül, hogy 1913-ban 27 reláció közül 15 reláció, 1912-ben pedig 23 reláció közül, 12 reláció nem hozta be az önköltséget.

Amint említettük, a budapesti közúti vasutak vegyes tarifával operálnak, azonban nálunk is sok híve van az univerzális tarifának. Az egységes tarifáról tudni kell, hogy a tapasztalatok szerint csak ott rentabilis, ahol körülbelül egyformák és egyirányúak az útvonalak, mint New-Yorkban, vagy pedig jelentősen magas az egységes viteldíj.<sup>1)</sup> Ha nálunk bevezetnék az egységes tarifát, akkor a leghosszabb távolságra utazók viteldíja túl alacsony, a rövid távolságra utazók viteldíja pedig túl magas lenne. A nagy és kirívó különbségeket csak a nap minden órájában egyenletes és a férőhelyek állandó és teljes kihasználásával járó fokozott forgalom enyhíthetné. Sajnos azonban, a nagyvárosok tömegforgalma sehol sem egyenletes, mert függ a lakosság foglalkozásától, elfoglaltságától és munkabeosztásától. Ezért van az, hogy a nagyvárosok forgalmának a dandárja a nap néhány órájára torlódik; a napimunka kezdésének és befejezésének az idejére. Egyébként a budapesti villamosvasutak vezetősége is megpróbálkozott már az univerzális tarifával. Forradalmi idők forradalmi kísérlete volt ez a reform, mely abban az időben indult meg, amikor számtalan külföldi városban, de nálunk is sokan azon a véleményen voltak, hogy a vasút első feladata nem az, hogy jövedelmet hajtson, hanem hogy olcsó legyen. Voltak, akik azt a véleményt vallották, hogy nem fontos, vajjon az utasforgalomból eredő bevételekből el tudja-e tartani magát a vasút, mert sokkal igazságosabb, ha a drága viteldíj helyett jövedelme, illetve adója arányában az egész lakossággal fizettetik meg a vasút deficitjét. Ez a gondolat azonban nem igen tudott gyökeret verni és végül is a vitában azok győztek, akik azt hirdették, hogy a villamosvasutat azért vette házikezelésbe a város, hogy jövedelmi forrásul szolgáljon. De megállapították azt is, hogy a villamosvasút olcsóra szabott viteldíjai következtében előálló deficitet — nálunk legalább — már csak azért sem lehet a főváros adófizetőire hárítani, mert hiszen Budapest villamosvasútjain nemcsak Budapest lakói utaznak, hanem utaznak rajta idegenek is, akik Budapestnek nem adóznak. Meg lehet állapítani, hogy a budapesti villamosvasutak utazópublikumának körülbelül 25%-a a fővárosnak nem adózó idegen; nem lenne méltányos tehát, ha ezeknek az utazási költségeit a budapestiek fizetnék meg.

A budapesti közúti villamos vasutak vonalain egy hónap híján öt esztendeig volt érvényben az egységes tarifa és a következő adatok megmutatják, hogy a főváros milyen tapasztalatokat tett az univerzális tarifával.

<sup>1)</sup> Berlinben 20 Pf a viteldíj, Bécsben pedig most emelték fel 6 Groschenig a viteldíjat.

A budapesti villamos közúti vasutak személyszállítási viteidijának 1914. év óta bekövetkezett változásai és annak zürichi árfolyam szerint átszámított svájci centime-ben kifejezett értékei.

Polvoszám	A t a r i f a										100 korona zürichi jegyzése						A tarifá svájci centime-ben annak					
	tartama					papirkoronában					a t a r i f a			kezdetén			végén					
	t ó l		i g		é v	h ó	n a p	szakasz	vonal	átszálló	kezdetén	a t a r i f a		szakasz	vonal	átszálló	kezdetén	végén				
	é v	h ó	é v	h ó								kezdetén	végén					szakasz	vonal	átszálló	szakasz	vonal
1	1914	I.	1	1918	XI.	24	0-12	0-20	0-30	105-03	32-75	0-30	12-60	21-00	31-50	3-93	6-55	9-82				
2	1918	XI.	25	1919	VIII.	31	0-30	0-30	0-30	32-75	11-75	0-30	9-83	9-83	9-83	3-53	3-53	3-53				
3	1919	IX.	1	1919	XI.	30	0-60	0-60	0-60	11-75	3-80	1-—	7-05	7-05	7-05	2-28	2-28	2-28				
4	1919	XII.	1	1920	III.	19	1-—	1-—	1-—	3-90	2-60	2-—	3-90	3-90	3-90	2-60	2-60	2-60				
5	1920	III.	20	1920	XII.	8	2-—	2-—	2-—	2-60	1-30	2-—	5-20	5-20	5-20	2-60	2-60	2-60				
6	1920	XII.	9	1921	IX.	30	3-—	3-—	3-—	1-30	0-80	3-—	3-90	3-90	3-90	2-40	2-40	2-40				
7	1921	X.	1	1922	III.	10	5-—	5-—	5-—	0-82	0-65	5-—	4-10	4-10	4-10	3-25	3-25	3-25				
8	1922	III.	12	1922	VII.	15	8-—	8-—	8-—	0-65	0-42	8-—	5-20	5-20	5-20	3-36	3-36	3-36				
9	1922	VII.	16	1922	VIII.	26	10-—	10-—	10-—	0-42	0-29	10-—	4-20	4-20	4-20	2-90	2-90	2-90				
10	1922	VIII.	27	1922	X.	21	15-—	15-—	15-—	0-29	0-21 <sup>1/2</sup>	15-—	4-35	4-35	4-35	3-22	3-22	3-22				
11	1922	X.	22	1922	XII.	16	20-—	20-—	20-—	0-21 <sup>1/2</sup>	0-22 <sup>3/4</sup>	20-—	4-30	4-30	4-30	4-55	4-55	4-55				
12	1922	XII.	17	1923	III.	24	30-—	30-—	30-—	0-22 <sup>3/4</sup>	0-11	30-—	6-83	6-83	6-83	3-30	3-30	3-30				
13	1923	III.	25	1923	IV.	14	50-—	50-—	50-—	0-11	0-12	50-—	5-50	5-50	5-50	6-00	6-00	6-00				
14	1923	IV.	15	1923	VI.	14	80-—	80-—	80-—	0-12	0-08	80-—	9-60	9-60	9-60	6-40	6-40	6-40				
15	1923	VI.	15	1923	VII.	7	120-—	120-—	120-—	0-07 <sup>1/2</sup>	0-06 <sup>1/2</sup>	120-—	9-00	9-00	9-00	7-80	7-80	7-80				
16	1923	VII.	8	1923	VIII.	4	200-—	200-—	200-—	0-06 <sup>1/2</sup>	0-03 <sup>1/4</sup>	200-—	13-00	13-00	13-00	6-50	6-50	6-50				
17	1923	VIII.	5	1923	VIII.	22	400-—	400-—	400-—	0-03 <sup>1/4</sup>	0-03 <sup>1/8</sup>	400-—	13-00	13-00	13-00	12-50	12-50	12-50				
18	1923	VIII.	23	1923	X.	27	600-—	600-—	600-—	0-03 <sup>1/8</sup>	0-0302 <sup>1/2</sup>	600-—	18-75	18-75	18-75	18-15	18-15	18-15				
19	1923	X.	28	1924	I.	26	500-—	700-—	800-—	0-0302 <sup>1/2</sup>	0-0205	800-—	15-13	21-18	24-20	10-25	14-35	16-40				
20	1924	I.	27	1924	II.	23	800-—	1-200-—	1-400-—	0-0205	0-0160	1-400-—	16-40	24-60	28-70	12-80	19-20	22-40				
21	1924	II.	24	1924	III.	22	1-100-—	1-700-—	2-000-—	0-0160	0-0085	2-000-—	17-60	27-20	32-00	9-35	14-45	17-00				
22	1924	III.	23	1924	VII.	5	1-700-—	2-700-—	3-200-—	0-0085	0-0067 <sup>1/2</sup>	3-200-—	14-45	22-95	27-20	11-48	18-23	21-60				
23	1924	VII.	6	1925	VIII.	30	2-000-—	3-000-—	3-500-—	0-0067 <sup>1/2</sup>	0-007275	3-500-—	13-50	20-25	23-63	14-55	21-82	24-46				
24	1925	VIII.	31	1925	II.	9	2-000-—	3-000-—	3-000-—	0-007275	0-007275	3-000-—	14-55	21-82	21-82	14-55	21-82	21-82				

1) A 15-24 tételek alatti díjértékben 1/11-ed rész közlekedési adó is beemfoglaltatik.

Amint ebből a tabellából kitetszik, 1918 november 25-én lépett életbe az egységes tarifa az egyesített budapesti villamos közúti vasút vonalain és 1923 október 28-án tért át ismét a vasútvállalat a vegyes tarifára. 1918 november 25-én 30 papírfillér volt az első egységes tarifa, amelyet 1919 szeptember 1-én már 60 fillérre kellett felemelni, mert közben svájci pénzben számítva 9·83 centimesről 3·53 centimesre esett a 30 papírfillér értéke. A 60 papírfilléres tarifa élete is rövid volt; csak három hónapig tartott, mert közben a 60 papírfillér értéke 7·05 svájci centimesről 2·28 centimesre esett. Az egységes tarifa öt esztendő korszaka alatt különben tizenhét alkalommal változott a viteldíj és ennek az öt esztendőnek a tarifatablázata frappáns módon tükrözi vissza az akkori idők gazdasági válságait és izgalmait; az inflációt, a deflációt és a koronaérték állandó, szomorú sorvadását. Harminc papírfillérrel kezdte karrierjét a budapesti villamos közúti vasúton az egységes tarifa és 600 papírkorona volt, mikor 1923 október 7-én megbukott. Közben a magyar korona egyre sorvadott; svájci frankban kifejezve egyre kisebb lett az értéke, meg a vásárló ereje és a villamosvasút vezetősége folyton emelte a tarifát, hogy helyrehozza azt a veszteséget, amelyet a korona időközi devalvációja okozott. A villamos vasúton az univerzális tarifa korszakában svájci pénzben kifejezve 18·15 centimes volt a legmagasabb viteldíj, amely egészen 2·28 centimesig süllyedt.

A koronaérték folytonos esését azonban nem tudták paralizálni az állandó tarifaemelések, úgyhogy végül is a vasút vezetősége kénytelen volt áttérni a vegyes tarifára. A vegyes tarifarendszer a másik végletbe kergette bele a tarifaemelésekkel operáló vasútigazgatóságot, mert az univerzális tarifa korszakát követő időben megesett, hogy a szakaszjegy ára egészen 17·60 centimesig, a vonaljegy ára 27·20 centimesig, míg az átszállójegy ára 32 centimesig emelkedett. Természetesen minél alacsonyabbra esett svájci pénzben a viteldíj, annál jobban emelkedett az utasok száma és egy-egy kocsikilométerre annál több utas jutott. Viszont, mikor a BSzKRT ismét a vegyes tarifára tért át és svájci frankértékben is jelentékenyen emelte a viteldíjakat: rohamosan esett az utasforgalom is. Jellemző például, hogy 1921-ben, amikor 3·90—2·40 centimes között ingadozott a tarifa: 312 millió utast szállított a BSzKRT; 1923-ban viszont, amikor egészen 24·20 centimesig kúszott fel a viteldíj: 93·5 millióval kevesebbet, azaz 219·7 millió utast szállított. A következő esztendőben ismét 11·2 millióval esett az utasforgalom és csak 1925-ben emelkedett fel a szállított utasok száma 262·3 millióra, 1926-ban pedig 281·3 millióra. Erről informálnak a következő oldalakon levő összeállítások.

A számok azt mutatják, hogy ezelőtt tizenöt esztendővel, a háborút megelőző esztendőben a villamosvasutak forgalmában még csak 3·35 utas esett egy-egy kocsikilométerre; 1918-ban, amikor a legnagyobb forgalmat bonyolította le a vasút: 6·97. A proletárdiktatura esztendejében — amikor

**Az utasok számának változása a budapesti villamos  
vasutakon az 1910—1926 években<sup>1)</sup>**

Év	Teljesített kocsi- kilométer	Szállított utas	Egy kocsi- kmre eső szállított utas
1910 . . . . .	48,854.064	167,507.309	3·43
1911 . . . . .	54,408.363	190,068.041	3·49
1912 . . . . .	61,668.535	213,916.618	3·47
1913 . . . . .	67,558.946	226,131.102	3·35
1914 . . . . .	58,743,908	220,432.683	3·75
1915 . . . . .	55,881.003	245,140.359	4·39
1916 . . . . .	66,142.870	301,584.259	4·56
1917 . . . . .	59,024.042	360,122.030	6·10
1918 . . . . .	56,802.828	396,165.543	6·97
1919 . . . . .	39,702.630	346,717.493	8·73
1920 . . . . .	38,644.901	280,807.630	7·26
1921 . . . . .	52,076 325	312,240.042	5·99
1922 . . . . .	64,419.934	290,930.214	4·52
1923 . . . . .	66,355.888	219,707.634	3·31
1924 . . . . .	64,672.915	208,580.084	3·22
1925 . . . . .	68,452.289	262,344.629	3·83
1926 . . . . .	74,231.539	281,319.918	3·78

sokkal kevesebb kocsi járt és 17 millió kocsikilométerrel kevesebbet tett meg a vasút, mint az előző esztendőben: 8·73. 1920-ban kkm-ként 7·26 utast szállítottak a villamosvasutak, míg 1924-ben, a drága viteldíjak idején ez a coefficiens 3·22-re esett. A tarifának az utasforgalom alakulására való nagy hatását, tehát eltagadni nem lehet. Ezt a hatást különben konstatálja a BSzKRT igazgatósága is, amikor 1925. évi jelentésében<sup>2)</sup> megállapítja, »hogy minden viteldíjemelés után az első hónapban csökken az utasok száma. Ez a csökkenés azonban a tarifa tartama alatt kiegyenlítődik és pedig annál kedvezőbb mértékben, minél hosszabb ideig marad változatlanul a tarifa. Viszont a tarifaleszállítás az utasok emelkedését eredményezi.«

Ezt a vasút egyik vezetője más szóval úgy fejezte ki, hogy az emelés második—harmadik hónapjában már jelentékenyen enyhül a vasút iránt való az az antipatia és bojkottkészség, amelyet egy-egy tarifaemelés vált ki

<sup>1)</sup> Ez az összeállítás a BSzKRT, a BUR, a Szentlőrinci, a Földalatti, a Budapestvidéki vasút forgalmára vonatkozik.

<sup>2)</sup> A Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság 1925. évi január hó 1-ével felállított megnyitó mérlege, valamint jelentése és zárszámadása az 1925. évi III. üzletévről.

**A budapesti villamos vasutak teljesítmény- és bevételstatisztikája  
az 1919—26. években.**

Év	Üzemidő	Forgalomban volt kocsik száma átlag naponként			Teljesített kocskilométerek		
		motor	pót	össze- sen	motor	pót	összesen
1919 . . . . .	16·1	441	277	718	24,821.571	14,881.059	39,702.630
1920 . . . . .	15·5	403	244	647	24,408.822	14,236.079	38,644.901
1921 . . . . .	17·8	503	310	813	32,710.560	19,365.765	52,076.325
1922 . . . . .	19·7	604	376	980	40,244.647	24,175.287	64,419.934
1923 . . . . .	19·8	625	379	1.004	41,459.109	24,896.769	66,355.888
1924 . . . . .	19·9	630	376	1.006	40,514.645	24,158.270	64,672.915
1925 . . . . .	20·0	648	411	1.059	41,942.845	26,509.444	68,452.289
1926 . . . . .	20·0	723	463	1.186	—	—	74,231.539

Év	Szállított utasok			
	táska	heti kártya	havibérlet és különvonalat	összesen
	j e g y e k k e l			
1919 . . . . .	297,180.941	—	49,536.552	346,717.493
1920 . . . . .	205,626.954	1,901.816	73,278.940	280,807.710
1921 . . . . .	172,784.322	136,345.328	3,110.392	312,240.042
1922 . . . . .	186,439.810	99,376.900	5,113.504	290,930.214
1923 . . . . .	152,571.204	61,925.528	5,210.902	219,707.634
1924 . . . . .	156,344.960	43,116.304	9,118.820	208,580.084
1925 . . . . .	201,277.852	29,478.134	31,588.643	262,344.629
1926 . . . . .	224,490.906	25,178.328	31,456.844	281,126.078

Év	Bevétel koronákban			
	táska	hetikártya (állami hozzájárulás beszámítva)	havibérlet, különvonalat, egyéb	összesen
	j e g y e k k e l			
1919 . . . . .	107,141.984	—	8,663.746	115,805.730
1920 . . . . .	336,339.166	3,125.706	31,818.604	371,283.476
1921 . . . . .	569,724.465	164,677.732	6,320.400	740,725.597
1922 . . . . .	2,116,477.586	530,261.861	42,688.600	2,689,428.047
1923 . . . . .	40,824,709.645	9,459,903.920	1,949,507.190	52,234,120.755
1924 . . . . .	385,257,092.700	75,110,786.000	22,144,607.640	482,512,486.340
1925 . . . . .	558,209,641.950	73,873,117.000	27,722,351.000	659,805,110.250
1926 . . . . .	592,234,183.500	56,219,066.500	26,469,272.500	674,922,522.500

a publikumból és végül mégis csak felül a villamosra az, akinek aközött kell választania, hogy gyalog tegyen-e meg egy hosszabb utat, vagy villamoson ? !

1925-ben például a tarifaleszállításnak az volt az eredménye, hogy 208·5 millióról 262·3 millióra emelkedett az utasok száma, úgyhogy — amint a vasút vállalat jelentése is megállapítja — »az ennyire megnövekedett utaszám miatt a forgalom lebonyolítása a nap forgalmasabb óráiban már nehézségbe ütközött és a kocsik zsúfoltságára vezetett.« »Az utazóközönség szempontjából — mondja folytatólag a jelentés — *mindenesetre kívánatos az, hogy a közúti vasutakat minél többen vehessék igénybe.* Így az utasok számának az emelkedését voltaképpen örvendetes jelenségnek kell tekinteni. Az utasforgalom növekedésének azonban a vasút szállítóképességében megvan a határa, mert hiába jelentkezik több utas, ha a vasút nem tudja őket elszállítani; a kocsik számát ugyanis az adott hálózaton nem lehet bizonyos mértéken túl szaporítani, mert akkor olyan kocsitorlódás következik be, amely a forgalom gyors és akadálytalan lebonyolítását veszélyezteti és végeredményben az utazás gyorsaságának csökkentésére vezet.«

Mindenesetre kissé meglepő és gondolkozóba ejtő az a pesszimizmus, amellyel a vasút jelentése az utasok számának várható növekedését fogadja. Ez is azt bizonyítja, hogy sürgős szükség van egy előrelátó és körültekintő egységes közlekedési programra, ha nem akarjuk, hogy a holnap és a holnapután készületlenül találjon bennünket. A fejlődő város és a növekvő népesség közlekedési igényeit mindenképpen ki kell elégíteni, mert a prohibitív tarifarendszer nagyon rossz védekezés a villamoskocsik túlszúfoltsága ellen.

### *Tanulságok.*

Megmutattuk, hogy milyen forrásokból táplálkozik Budapest utcai forgalma és hogy melyek a tömegáramlás főirányai. A főváros forgalmát illusztráló szám adatok között egyike a legérdekesebbnek, hogy a főváros lakossága 15 esztendő alatt csak 9·6%-kal gyarapodott, ellenben az egy-egy lakóra eső utazások száma (a bérkocsik, autótaxik és magánautók forgalmának a figyelmen kívül hagyásával) 55·2 százalékkal nőtt meg. Ez a szám kell, hogy gondolkodóba ejtsen bennünket, mert a forgalom progressziója nem vesztegel és idejében kell gondoskodni az utca egyre növekvő forgalmának levezetéséről. Az utolsó három esztendőben nőtt a magán és bérautó forgalom, de nőtt az autóbusz utasforgalma is. És ez a konkurrencia nem ártott a villamosvasútnak. 1924-ben 208·5 millió utast szállított a BSzKRT, 1926-ban pedig 281·3 milliót. Két esztendő alatt tehát 72·8 millióval, kevés híján 35%-kal emelkedett az utasforgalom, ami azt jelenti, hogy a múlt esztendőben átlagosan napi kétszáz ezer emberrel utazott több a villamoson, mint 1924-ben. És érdekes, hogy az utasforgalom tavaly óta is nőtt és még most is egyre növekvőben van. Nem valószínű, hogy ilyen hirtelen támadjon

ekkorra új utastömeg. Az utazni akarók száma úgy látszik 2 és fél esztendővel ezelőtt sem volt sokkal kisebb, mint ma, de nem volt módjuk az utazásra. Vagy a tarifa volt magasabb annál, amennyit a zsebük megbírt, vagy kevesebb tömegszállítási eszköz állott rendelkezésre, mint amennyire szükség lett volna. Az a 73 millió utas tehát, amellyel a villamosvasút 1926-ban többet szállított mint 1924-ben, tulajdonképen a »lemaradt utasok« tömegéből rekrutálódott.

Amint a villamosvasút 1925. évi jelentéséből kitűnik, maga a vasút-vállalat aggodalommal látja az utastömegeknek rapid módon való gyarapodását, mert egyik-másik reláció a mainál nagyobb forgalmat már meg nem bír. Annyi bizonyos, hogy a főváros egyik-másik pontján reggel, délben és este a forgalom zökkenő nélkül való lebonyolítása nagy óvatosságot és körültekintést kíván. A Margit-híd például csakugyan alig bírja már a Budáról és Óbudáról átáradó villamos, autó, teher és gyalogos forgalmat. A Kálvin-tér és Berliini-tér forgalma erősen növekszik és a Rákóczi-út szintén tehermentesítésre szorul. Megszámlálták, hogy 1927-ben egy márciusi napon a Rákóczi-út és a Nagykörút keresztezésénél reggeli 6 órától esti 10 óráig 13.043 villamos, autó, kocsis és társzekér ment keresztül.<sup>1)</sup> Még pedig a Rákóczi-úton ment és jött 2504 villamos és 5405 autó, kocsis, társzekér és egyéb jármű; míg a Nagykörúton 1344 vonat és 3790 közúti jármű ment keresztül. Legnagyobb volt a kocsiforgalom este 7 és 8 óra között, amikor a Rákóczi-út irányában percenként 21 vonat és jármű, a Nagykörút irányában pedig percenként 15 jármű ment át az útkeresztezésen. A jelentés különben megállapítja azt is, hogy a közlekedési rendőri intézmény bevált.

Annyi kétségtelen, hogy mióta a közlekedési rendőrök dirigálják az utca forgalmát: jelentékenyen kisebb a forgalmi balesetek száma. 1926 első hat hónapjában például 544 forgalmi balesetet jegyzett föl a statisztika; 1927 első hat hónapjában csak 328-at, ami 39·7%-os csökkenésnek felel meg. 1926-ban különben összesen 987 forgalmi baleset fordult elő, ebből 138 (13·9%) halálos.<sup>2)</sup> Volt pedig

villamos baleset	209 (21·1%)
autó baleset	180 (18·2%)
motorkerékpár stb.	169 (17·1%)
társzekér	166 (16·8%)
egyfogatú	118 (11·9%)
gőzvasút	84 (8·5%)
kétfogat	42 (4·2%)
magánfogat	19 (1·9%)

<sup>1)</sup> Lásd Sztrókay Istvánnak a BSzKRT helyettes vezérigazgatójának a jelentését a Rákóczi-út és Nagykörút keresztezésénél 1927 március 23-án és 24-én megtartott járműszámlálásról és a közlekedési rendőr működéséről.

<sup>2)</sup> L. Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyv. 1927. év. 271., 272. és 139. oldal.

Az utolsó három esztendőben különben állandóan emelkedő tendenciát mutatott a forgalmi balesetek száma és az 1927. év első felében kezdődik csak valamelyes visszafejlődés. Az adatok szerint előfordult

1924-ben	769	forgalmi	baleset	;	ebből	halálos	191
1925-ben	909	«	«	«	«	144	
1926-ban	987	«	«	«	«	138	

Az egyfogatú kocsik és motorkerékpár okozta balesetek száma csaknem megháromszorozódott három esztendő alatt; az autóbalesetek száma szinte megkétszereződött, a teherkocsik okozta balesetek száma 147-ről 166-ra emelkedett, míg a villamosbaleseteké 317-ről 209-re esett.

A forgalmi balesetek dolgában tehát a villamosvasút még mindig legelől jár, de nyomon követi az autót és a motorkerékpár, sőt a társzekér sem ad nagy előnyt a baleset-statisztikában az autónak és a motorkerékpárnak. És bár határozottan megállapítható, hogy a közlekedési rendőrség működése óta a forgalmi balesetek száma csökkent, mégis kétségtelen, hogy a gyalogos ember különösen a száguldó autókkal és motorkerékpárokkal szemben fokozott hatósági védelemre szorul. Bizonyos, hogy nem lehet minden utcakeresztezéshöz egy-egy közlekedési rendőrt állítani, de viszont az is kétségtelen, hogy a közlekedés főerein a forgalom legnagyobb idején, különösen reggel és estefelé bátorság és ügyesség kell ahhoz, hogy a gyalogos ember az utca egyik oldaláról az utca másik oldalára átmenjen. Az autósebesség szigorú ellenőrzése, a járdaszízek szaporítása bizonyára sokat javítana a helyzeten. A legnagyobb eredményt azonban mégis csak attól várhatnánk, ha már az iskolában tanítanák, hogy miképpen kell járni, mozogni az utcán; a felnőtteket pedig feltűnő betűvel nyomott táblákon kellene figyelmeztetni a tudnivalókra. Természetesen az amatőr és a professzionátus soffőrökre is ráférne az alapos kitanítás.

Viszont bizonyos az is, hogy csupán *csak* rendszabályokkal a közlekedési problémát megoldani nem lehet. Az állandó obszervációk alapján szerzett tapasztalatok felhasználása, a hibák kijavítása, előrelátó és egységes közlekedési politika és *valamennyi* tömegfuvarozási eszköz kooperációja mellett remélhetjük csak, hogy Budapest növekvő utcai forgalmát zökkenő nélkül bonyolíthatjuk le. Bizonyos, hogy már *ma* számolni kell azzal, hogy a lakásforgalom felszabadítása nagy változásokat fog előidézni a főváros utcai forgalmában is. Az új központi vásárcsarnok elhelyezésének kérdését is az utcai forgalom alakulásának a szempontjából kell mérlegelni, nehogy úgy járjunk, mint a nagy futball-pálya elhelyezésével. A szűk utcák közé szorított nagy futball-pályán egy-egy érdekesebb mérkőzés idején olykor harminc-negyvenezer ember gyűl össze és ezt a hatalmas tömeget a mérkőzés után a villamosvasút nem tudja hazaszállítani. Sürgősen foglalkozni kell a Margit-híd tehermentesítésének a problémájával is.

Az utcai forgalommal kapcsolatban egy sereg probléma vár megoldásra, egy sereg hiba vár kijavításra, egy sereg kérdés vár feleletre és ezt a sok mindent egyetlen mondatban úgy fejezhetnénk ki, hogy egységes közlekedési program. Nehéz elképzelni Budapest utcai forgalmának holnapját, meg a holnaputánját e nélkül a program nélkül, melyben helyet kér magának a földalatti vasúthálózat megépítése is. De a földalatti vasúthálózattal együtt komolyan kell foglalkozni annak a vasútnak a megépítésével is, mely közelebb hozza Budapesthez a budai hegyek gyönyörű vidékeit. A főváros népének szüksége van ezekre a csodás vidékekre, mely pihenőt kínál a munkában elfáradtának, ózonos levegője felfrissítené Budapest tüdejét. Kétségtelen, hogy a külföldi idegenek és a magyar vidék is szívesebben és gyakrabban látogatna el hozzánk, ha a fürdőkön, a látnivalókon és a szórakozásokon kívül itt várnák a jövevényt a budai hegyek pompás nyaralói, hoteljei és szórakozóhelyei. Az idegenforgalom szempontjából is fontos lenne, ha megépítenék a nyaralók vonatát, mely egy félóra alatt a zajos Pestről, a békés budai hegyekbe röptené az embereket. Azok az áldozatok, amelyeket mi az idegenforgalom emelésére költünk, csak lassan kamatoznak és nehezen hozzák meg azt az eredményt, melyet Budapest ipara és kereskedelme vár tőlük. A budai hegyek vasútja kétségtelenül nagy lendületet adna a főváros idegenforgalmának is.

A jó, a viszonyokhoz alkalmazkodó tramway-menetrend meggyorsítja a villamosvasút forgalmát. A forgalom gyorsítását célozta 1917-ben a villamos vasúti megállóhelyek csökkentése is. 1917 márciusában 1140 megállóhellyel operált Budapest két villamosvasútja, ma 820 a megállóhelyek száma. 1917 elején naponta körülbelül 550 ezerszer állottak meg a villamos vonatok, ma naponta 395.667-szer állanak meg. A megállóhelyek csökkentése első sorban költségmegtakarítást jelent, mert a villamosvonal megállításánál és megindításánál sok villamos áram használódik el. A szakértők kiszámították, hogy minden megállónál évenként egy vagon szénnek megfelelő áramot használnak el. A megállók számának a csökkentése időmegtakarítást is jelent. A villamoskocsi megindítása a kültelken 15 másodpercet, a belsővárosban pedig átlag 25 másodpercet vesz igénybe. Ha átlag 20 másodperccel számoljuk az indításnál felhasznált időt, akkor kiderül, hogy ma ilyenformán naponként 2200 munkaóra használódik el, míg 1917-ben 3042 munkaórát használtak el. Ma naponta átlag 850 motoros kocsi van forgalomban, tehát könnyű kiszámítani, hogy egy-egy villamos vonat napi munkaidejéből két és fél órát foglal le a megállás.

A generális közlekedési programban fontos hely jut Budapest vicinálisainak is. Ezek a vicinálisok hordják be nap-nap után a fővárosba a környék ama lakosságát, mely Budapestből él, de a szomszédságban lakik. A vicinálisoknak az lenne az egyik hivatásuk, hogy segítsenek megoldani a főváros lakásproblémáját és segítsenek nivellálni a budapesti lakás piac

árait. Ezt a nivelláló hatást azonban egyelőre nem érzi meg a budapesti lakás piac. Mert a lakáskérdés megoldásában csak addig játszik fontos szerepet a vicinális, amíg olcsók a viteldíjai; más szóval, amíg a nagyvárosi lakásbérek és a környékbeli lakásbérek közötti differencia jóval nagyobb annál az összegnél, amelyet a vicinálison való ide-odautazás költsége egy esztendőben kitesz.

Sajnos, a vicinális az által, hogy segít kiszállítani a városból a környékre azt a népességet, melynek a városi lakásbérek már drágák: rendszerint ezzel a munkájával egyidejűleg megdrágítja a környék lakásbéreit is. A vicinálisok most reggelente huszonötezer embert hoznak be a környékről, hogy este, munkájuk végeztével hazavigyék őket. A fővárosi népesség lakásérdeke az, hogy a vicinálisok utasforgalma fokozódjék és a vicinálisok utasszámát erősen lehetne fokozni, ha olcsóbb lenne a vicinálisok tarifája.

Végére értünk mondanivalónknak, mellyel csupán az volt a célunk, hogy rámutassunk Budapest utcai forgalmának egyik-másik aktuális problémájára és egyúttal megmutassuk ennek az utcai forgalomnak a nagyságát, áramlásának irányait és a forrásokat, amelyekből a főváros utcai forgalma táplálkozik. Azok a számok, statisztikai adatok, amelyekkel az utcai forgalmat exponáltuk, eddig vagy teljesen ismeretlenek, vagy olyanok voltak, amelyeket az érdeklődés elkerült. És ép azért sorakoztattuk föl a forgalom életét, lelkét, irányát és nagyságát megvilágító adatokat, mert ezek ismerete nélkül Budapest egységes közlekedési programját és fejlesztési tervét elkészíteni nem lehet.

---

Magyar Tudományos Akadémia  
Könyvtára 5329/1951 sz.



