

FILLÉRES GYORS ÉS KIS SZAKASZ

A VILÁGHÁBORÚ utáni békék bármennyire megnehezítették is a közlekedést és forgalmat az országheldarabolások által, a vasutak mindentűt gyors munkával siettek elébe az újra meginduló fejlődésnek, hogy eleget tehessenek a megnövekedő forgalom szükségleteinek. A forgalom növekedésének tenfpója azonban nem nyerte vissza régi ritmusát és bekövetkezett az a helyzet, hogy még a monopolisztikus vasutaknak is utasszerzésre kellett törekedniök, amivel a vasútpolitikának új korszaka indul meg.

A vasutak a mai viszonyokra sohasem gondoltak, de helyzetük különben is más, mint az üzleti vállalatoké. A nagyközönség, sajnos éppen ezzel nincs kellőleg tisztában. A vasutaknál az állandó befektetések összege egészen más arányban van a teljesítménnyel arányos kiadásokkal, mint bármely más vállalkozásnál. Az állótoke hatalmas tömegeit sohasem lehet kivonni, a forgalom csökkenését lehetetlen tökéletesen követni; de ha ez sikerül is, igen sok az olyan kiadás, mely állandó marad, akár ezer, akár egymillió utas forgalmát kell a vasútnak lebonyolítani. Ez magával vonja, hogy a vasúti tarifa kalkulációjának más alapokon kell felépülni, mint bármely más árvetésnek.

Igen helytelen tehát azt gondolni, hogy a „nagy forgalom, kevés haszon“ a vasutaknál is követhető elv. Pillanatnyilag úgy tűnik fel, hogy igen; hiszen az állandó költségek magas volta sok utast kíván és úgy tűnik fel, mintha a tarifa leszállítása a vasút deficitjének megszűnését vonná maga után. De ez nagy tévedés, aminthogy a köz-tudatban közlekedési vonatkozásokban igen sok ily tévedés él, a közlekedési düettánsok nagy tömegének magyarázatai következtében. Ezek közé tartozik például a vasút és autó, villamos és autóbusz konkurenciája kérdésében elfoglalt nézetek nagy része is.

Lehetetlen a MÁV-tól további tarifacsökkentést várni és a személyszállítás olcsóbbodásától a deficit eltűntét jósolni, mert tudni kell azt, hogy a vasút már ma is minden egyes utasára ráfizet. Egy évben (1930—31) a bevételek 36%-a ered a személyszállításból, míg az összes kiadások 54%-a terheli azt. A viteldíj leszállítása csak megnövelné a kiadásokat, de nem szaporodnék a bevétel azzal arányosan.¹

Miként lehetséges ezek után jó üzleti politikát folytatni? Sokan a filléres gyorsok népszerű intézményére hivatkoznak és a jelentősen leszállított viteldíjakban látják egyedül a célra vezető eszközt. És most ezek után hihetetlennek fog hangozni, hogy a filléres gyorsok

¹ Zelovich: A vasúti üzem gazdaságosságának mértéke. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1932. 49.

a vasútvállalatnak hasznot, egy igen minimális összegű, de határozott hasznot jelentenek. Igen, de ehhez tudni kell azt, hogy az esetenként induló vonatoknál a vasút mindenkor egy teljesen zárt szerelvény 100 %-os 1 lóhelykihasználtságával számol. így aztán világos, hogy az összes rendelkezésre áUó ülőhelyek előre való eladásával negyedáron is haszon mellett tudnak ezek a vonatok nagy utastömegek szállítására vállalkozni. Igen, mert amíg itt az ülőhelyek mindegyike foglalt, addig az 1930—31. gazdasági év folyamán a többi gyorsvonatoknál az ülőhelykihasználtság átlagosan csak 28.5% volt; az I. kocsiosztályon 8%, a II-on 29.4%, a III-on 32.5%.

Ezek a kirándulónvonatok a vasút számára egy minimális nyereséget tudnak biztosítani, az általános viteldíjak leszállítása azonban nem hozna hasonló eredményt, mert ha megnövekednék is az ülőhelyek kihasználtsága a viteldíjleszállítás százalékának mérvében, nem biztos, hogy ezzel arányban növekednék-e az utasok száma, mert tudni kell azt, hogy egy 10%-os tarifaleszállítás esetén nem elegendő a bevételek megtartása céljából az, ha ezzel az utasok száma is csak 10%-kal növekszik, mert számítani kell arra, hogy a megnövekedett utastömegek szállítására céljából egyre több teljesítményre is lesz szükség.

A vasút célja az ú. n. filléres gyorsvonatok segélyével az utazási kedv fenntartása, magának az utazásnak a propagálása. Lehet, hogy egy bizonyos utastömeget el is veszít a menetrendszerűen közlekedő vonatai részére, de ez megéri. A cél szolgáltatásban ezek a vonatok megfelelnek, de nem jogosítanak fel arra, hogy a viteldíjoknak általános leszállítását bárki is joggal követelje.

A viteldíjleszállítás utasszámfokozó hatását ismerjük, de mód lehet az utasok számának növelésére és főként a bevételeknek a kiadásokkal szembeni növelésére más módokon is, mint ahogy igen sok megtakarítás érhető el az egyes utasokra eső holtteher csökkentésével, a kocsifordulók gyorsításával és mint utasvonzó szerepelhet az is, ha a helyközi forgalomban a vonóerő javításával és kisebb egységek közlekedtetésével jobb menetrendet tudunk készíteni, mely egyrésztől több, másrésztől sűrűbb közlekedést biztosít abban a forgalomban, amit a német kifejezés találóan „Berufsverkehr“-nek nevez és amit magyarban talán a munkaforgalom fejez ki megfelelően.

Az az előnyös helyzet, melyben a nagyvasutak évtizedeken keresztül zavartalanul fejlődtek, nem engedett kifejlődni oly elgondolásokat, melyeken keresztül nagy megtakarítások érhetők el és egyben a forgalom még jobb is lesz, mint volt. Szerencsére manapság a közlekedési tudományoknak éppen az adott helyzet folytán külön terük jutott újabb és újabb elméletek felállítására és olyan kutatásokra, melyek nemcsak ma, de még évtizedeken keresztül igen fontos segítői lesznek minden közlekedési vállalat üzemzetésének. Csak egy példa erre: a Budapest és Debrecen, a Budapest és Szeged között közlekedő távolsági vonatok a kényszerítő körülmények hatása alatt ma együtt közlekednek egészen Ceglédig, ami egy útban magában 73 kilométer mozdony-teljesítménymegtakarítást jelent a vele járó munkadíjakkal, gőztartással és miegymással együtt.

A GAZDASÁGI VÁLSÁG hatása előbb vált a nagyvasutak személyfuvarozásában érezhetővé, mint a belsővárosi közlekedésben. A belsővárosi forgalomban a közlekedési eszközök használatának szükségyszerűsége — ha talán első pillanatra különösen hangzik is ez — hamarabb jelentkezik, mint a távolsági forgalomban. De úgy is magyarázhatnák ezt, hogy előbb lehet kényszerítő körülmények hatása alatt lemondani távoli utakról, melyek kirándulási vagy látogatási célból szükségesek, mint arról, hogy távoleső munkahelyünkre gyalog menjünk nap-nap után el. A nagyvárosokban kialakult élénk forgalmi élet hamar rászoktat arra, hogy munkahely és lakóhely között közlekedési eszközt vegyünk igénybe.

A nagyvasutak adta személyszállítási lehetőségeket a tömegek hamarabb tudják — kényszerítő okok következtében — nélkülözni, mint mindennapi életükben a villamost, mely lényegileg nem más, mint munkaeszközük egy része, aminthogy eszerint nem is helytelen, ha az utazásra fordított időt mint a munkaidőnek egy természetes részét számítjuk. Az utasszámok kiesése ezek ellenére is hamar következett be a városi közlekedési eszközöknél is. A tarifaképzésnél, amint már ebből is látjuk, a városban egészen másként kell tehát eljárni, mint a nagyvasutaknál.

A nagyvárosok közötti közlekedési eszközeinek rendeltetése elsősorban az, hogy az utasoknak időmegtakarítást nyújtson. Nagyvárosaink területi kiterjedése, ha napjainkban meg is közelíti, de még nem érte el azt a nagyságot, hogy azon belül minden nagyobb fáradság nélkül ne tudnók elérni a legtávolabbi pontokat is. A közlekedési eszközök használatának szükségyszerűsége tehát elsősorban időmegtakarítási szempontból lép fel. A belsővárosi közlekedési eszközök megrövidítik a városban levő távolságokat, azokat egymáshoz időben közelebb hozzák. Vagyis ebből következik az, hogy a közlekedési eszközök sebességének fejlődésével arányban növekszenek a nagy göcök által agglomerált területek.

A tramwaynek viteldíjképzése eredetileg ebből indult ki, bár sajnos hamar el is tért ettől az elvtől, mely igen helyesen a teljesítménnyel szemben arányos ellenszolgáltatást kívánt.

A viteldíjrendszerek ismertetése előtt azonban térjünk vissza a mai adott helyzet további tisztázásához. Az utas lényegileg a megtakarított idő ellenértékét fizeti meg a villamosnak. Az idő értéke napjainkban egyre jobban csökken, tehát világos, hogy a viteldíj arányosan mindig drágább lett. Csökkent az idő értéke, mert nincs munka és a munkanélkülinek az idő teljesen értéktelen, de csökkent a munkásnak is, mert a megtakarított időt ma kevésbé tudja kihasználni és inkább megtakarítja a villamos költségét. Természetes, hogy ez fokozottabban vonatkozik azokra az esetekre, amikor igen közeli távolságok leküzdéséről van szó és kevésbé azokra, amikor többkilométeres utakat teszünk meg villamossal, s oly távolságokra kell mennünk, melyeket gyalog aligha tehetnők meg.

Első pillantásra is világosan következik ebből, hogy a hosszabb utak viteldíja kevésbé drágult meg — az idő értékének csökkenése következtében, — mint azoknak az utaknak ára, ahol a villamos teljesítményével szemben komoly konkurrenciát okoz a gyaloglás is.

A város fejlődése és egyre jobban széthúzódása következtében a villamos utasszámának és ezzel azonos tarifa mellett a bevételeknek is egyre inkább növekedniük kellene, de ezzel szemben, mint tudjuk, mégis hiányok állanak be! És az elveszett utasok száma több, mint amennyit az általános munkanélküliség adatai alapján várhatnánk,¹ vagyis nem egyedül a gazdasági válság hatása alatt csökkent meg az utasok száma és a bevételek összege. Adataink rávilágítanak arra, hogy a tarifa hibás szerkezetű felépítése nagy részben oka volt az utasszámok kiesésének és a bevételek elmaradásának. Fejlődő élet-színvonal, növekvő gazdasági jólét mellett ez kevésbé jutott kifejezésre; s így csak most, a legnehezebb időkben, kellett a villamosvasutaknak új tarifarendszerek után kutatni.

A KÖZÜTI VASUTAK és általában a nagyvárosi közlekedési eszközök viteldijképzése nem könnyű feladat. Az eddig használatos tarifarendszerek valamennyije két főcsoportba vonható össze, melyeknek megvolt saját apostoluk mindaddig, amíg a berlini közúti vasutak gazdaságosságának kimélyítésére Giese tanárt fel nem kérték, aki arra a kérdésre, hogy Berlin közlekedésében mily tarifát alkalmazzanak, úgy felelt ugyan, hogy az egységes rendszert ajánlja, de munkája egészén végigvonul az a kétség, hogy vajjon melyik rendszer a kevésbé rossz. .

A teljesítménnyel arányos díjat követelő rendszer a jegykezelés technikáját komplikálja, mert ahányféle utazás lehetséges, minden esetben más és más jegyet kell kiadni, ami oda vezet, hogy egységesíteni kell és több utat egybe vonva, kevesebb számú jegykategóriát alkotni. A kalauzok munkája még így is igen nehéz, de megvan az az előny, hogy minden utas olyan jegyet vált, amilyenre szüksége van és azt nem használja másra, csakis azon céljának elérése érdekében, amiért villamosra szállt.

Ha a viteldíj a megtehető utaknak hosszával arányosan változik, akkor a fizetett viteldíj és a villamos által nyújtott teljesítmény megfelel a teljesítmény és ellenszolgáltatás közgazdasági elvének. Előnye ennek az, hogy minden egyes utas közelítőleg annyit fizet, mint amennyi teljesítményt a vasúttól nyer és útja végeztével jegyének érvénye automatikusan megszűnik, azt tovább nem használhatja, azzal második célt már el nem érhet és jegyét másnak sem adhatja át.

Az egységes rendszer, mely kevés változattal Budapesten is érvényben volt a kisszakasz bevezetéséig, abból indul ki, hogy a jegy kezelést a minimumra kell redukálni és ezért legtökéletesebb formájában jegyet tulajdonképpen ki sem ad. Az Egyesült-Államok nagyvárosainak gyorsvonatain uralkodik ez a tökéletes forma, az ú. n. öt-cent-tarifa, mely azonban a földfeletti utcaszintben vezetett vasutakon egyáltalán nem használható. A földalatti vasút hálózata ugyanis egy zárt egészet alkothat, ha a perronjaira vezető ajtókat lezárjuk. Elég ebben az esetben egyszer megfizetni a viteldíjat, ezért az automatikusan záró ajtón

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

² Giese: Die Tarifverhältnisse der B. U. G. 1931.

bejutunk, utunk végeztével a perront el kell hagynunk és csak úgy folytathatjuk utunkat, ha újra befizetjük a viteldíjat. A közbeneső átszállások számát, a megtehető utak irányát ennek következtében nem szükséges korlátozni, nem úgy, mint az utcaszíni vasutaknál, ahol a kocsiról lelépve az egységes villamosjegy felhasználható újabb utak megtételére, amiért pedig a vasút jogosan új viteldíjat követel.

Az egységes rendszeren belül tehát meg kellett szabni az utazás idejét, majd a megtehető utak irányát, a megtörtént átszállások helyét, vagyis a jegykezelés technikája ismét megnehezedett.

De hatalmas hátránya ennek a viteldíjképzésnek az, hogy a hosszabb utak aránytalanul olcsókká válnak, míg a rövid utazások drágákká. A vasút szempontjából a rövidebb távolságra utazó utasok számát fokozni a cél és csökkenteni azok számát, akik igen hosszú utakat tesznek meg. A tarifaképzésnek ez a most megfigyelt módja éppen az ellenkezőt cselekszi, amit átlátni igen egyszerű és világos. Ha most még ehhez hozzátesszük azt, hogy a rövidebb távolságokon belül utazók száma mindig nagyobb, akkor világosan látszik, hogy ez a tarifaszisztéma elriasztja azt az utastömeget, mely számra nézve is nagyobb és a vasútállalatnak is több hasznot jelent. Magától következik, hogy romló gazdasági viszonyok között a vasút használatától előbb fog az elmaradni, aki aránytalanul drágább viteldíjat fizet, és előbb tér át gyaloglásra az, aki csak közeli célokat akar elérni. A vasutak számítása mind irreálisabb lesz, az utasszámok, megcsúfolva minden előzetes statisztika-elgondolást, rohamosan esni fognak, aminthogy ezek is a világ majd minden nagyvárosában. Természetesen ott is, ahol osztott és a teljesítménnyel arányos tarifa volt érvényben, de ott sohasem oly nagy mérvben (pl. Londonban), mint az egységes tarifarendszerrel dolgozó vasutaknál.

Az egységes tarifa teljes csődjét szomorú tapasztalatok alapján kellett megállapítani a városi vasutaknak. Romló gazdasági tendencia mellett új tarifarendszert bevezetni azonban sokkal súlyosabb feladat, mintsem azt hinnénk, mert minden új kísérlet teljes csődöt is mondhat és ez esetben a baj csak még jobban fokozódik.

A kísérletek abból indultak ki, hogy az egységes viteldíjat leszállítani igyekeztek, ami természetesen még inkább kieső bevételeket eredményezett, mert az utasok száma megnövekedett ugyan, de nem abban az arányban, mint a bevételeké, ami így effektív veszteséget jelentett. Sokáig késett az egységes jegy uralmának megszüntetése és a teljesítménnyel arányos viteldíj-rendszer bevezetése. Mégis Budapest villamos vasútja volt a legelső, mely visszatért azon régi és jogos elgondoláshoz, hogy aki kevesebbet utazik, annak olcsóbban kell adni az utazást, mint annak, aki hosszú utat tesz meg. És szembeszállt azzal az érveléssel, hogy ez antiszociális elv, mert az egységes rendszer a rövid távolságú utasra hárítja annak útiköltségét is, aki szociális okok miatt lakik messze a város centrumától. Szembeszállt, mert az talán még inkább antiszociális, hogy éppen a viteldíjak egységes volta miatt a város messze szétterjedjen villamosvonalai mentén és a belső részek

idő előtt elnéptelenedjenek.¹ Ma már egyébként sem a szegényebb néposztály olcsóbb lakás utáni vágya tölti meg a perifériákat, hanem egy világjelenség, ami a nagyváros lakosaiban egyre jobban él, — hogy szabadon, levegősebben törekedjék lakni, felhasználva a villamosvasutak fejlődő technikáját, mely a legtávolabb eső területeket is

ben egymáshoz közelebb hozza.

A kisszakaszrendszer ezen megfontolások szerint tehát hatalmas tarifapolitikai esemény, melynek hatását legjobban talán az mutatja, hogy a budapesti példa után már több német nagyváros, így Bécs és Berlin vasúti vállalata is átvette. Utasvonzó szerepe kétségtelen, mert a legrövidebb utak teljesítményét hihetetlen mértékben leszállított áron adja és ezzel olyan tömegeket tud megnyerni, melyek már régen leszoktak a villamos használatáról. Természetesen szemben áll ezekkel azok száma, akik nagyobb utak megtétele esetén most részben gyalog, részben villamoson haladva olcsóbban utaznak, mint azelőtt, de valószínű, hogy ezek száma elenyésző csekély.

A megtehető utak most már négy kategóriába osztattak tarifális szempontból, melyek közül a megtehető távolságok szerint három egymáshoz még igen közel áll; míg a negyedik nagyon messze. Amíg hat fillérért átlagosan egy, tizenkét fillérért két, 18 fillérért három kilométer út tehető meg, addig a 24 fillér lefizetése még mindig cca 25 km út beutazására jogosít és ha ilyen távolságra kevesen használják is, viszont sok azok száma, akik a korlátlan lehetőségek miatt az átszállójegyeket úgy használják fel, hogy szabálytalan átszállásaikkal a vállalatnak sok kárt okoznak.

És itt egy nagy probléma vetődik fel, aminek megoldása nemcsak a vasútvállalat szempontjából igen fontos, hanem városfejlesztési kérdésekkel is kapcsolatos. A modern város napjainkban fejlődésének egész új stádiumába jutott, alig néhány éve, hogy ez Budapesten is fokozottan jelentkezik és ezt a fejlődést legjobban a tarifális intézkedések irányíthatják. Így tehát nem egyedül a vasútvállalat érdekeiből kell mihamarabb egy a kisszakasznál is jelentősebb viteldíj-képzési reformot felépíteni, hanem tekintettel kell lenni a települések helyes eloszlásának kérdésére is. Ebben aztán nem szabad a napi politika által diktált erőknél érvényre jutni, hanem csak alapos és szakképzett közlekedéstudomány és egészségügyi elvek lehetnek a döntő tényezők. Budapest jövő városfejlesztésének kitűzött útjain sokszor a közlekedési kérdések döntő szava kell hogy érvényesüljön, de mindenkor komoly alapossággal és tudományos felépítéssel szabad csak a közlekedéspolitikát művelni.

RUISZ REZSŐ

¹ L. szerző Közlekedés és település kölcsönhatása Budapesten. Városi Szemle 1933. 2.