



# A VASÚT AZ IDEGENFORGALOM SZOLGÁLATÁBAN

**TÜSKE JENŐ**

M. KIR. KORMÁNYFŐTANÁCSOS, MÁV IGAZGATÓ

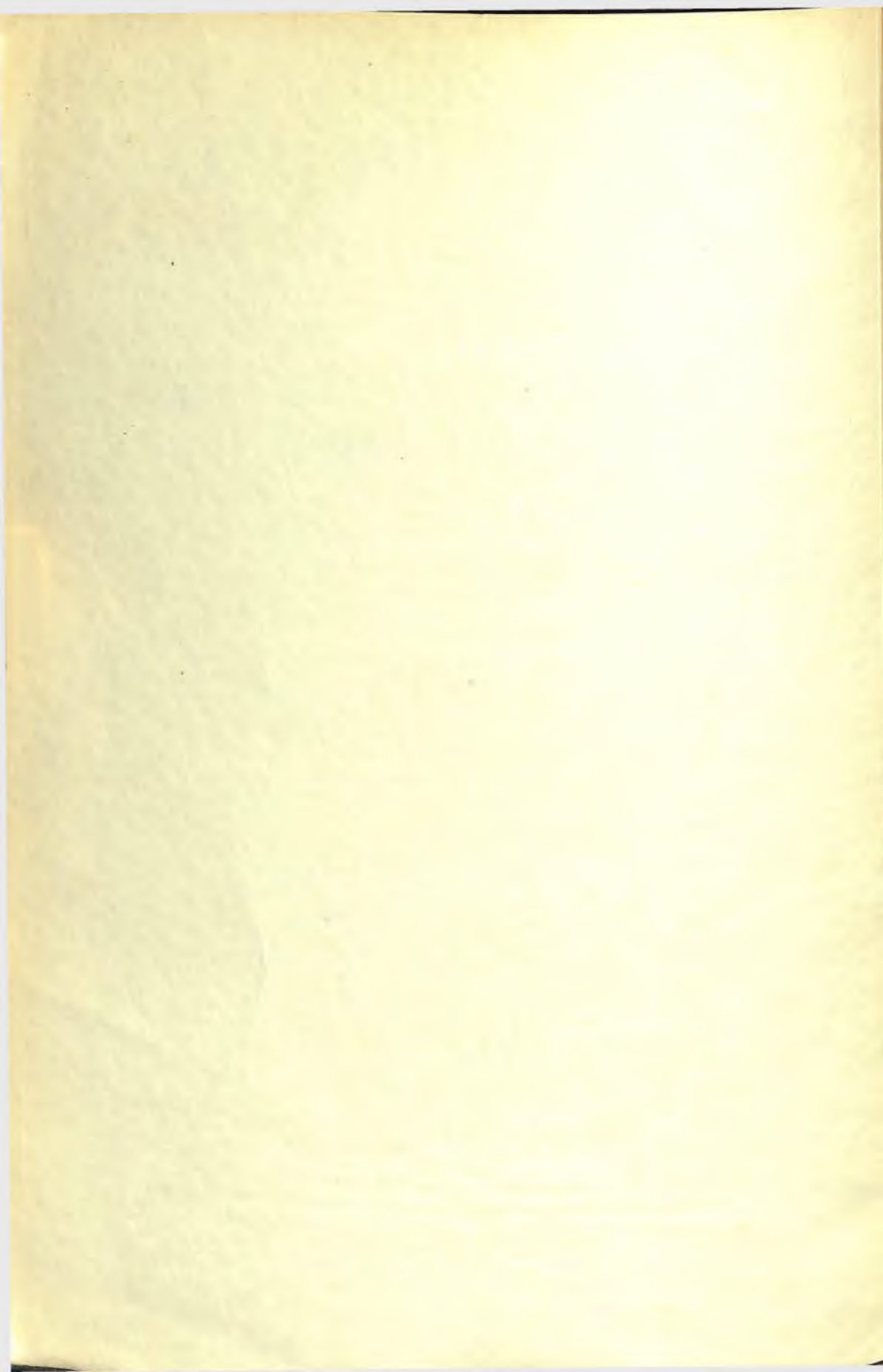


KÜLÖNLNYOMAT A MAGYAR IDEGENFORGALOM ÉVKÖNYVÉBŐL.

**BUDAPEST, 1941.**

---

KIADJA AZ IDEGENFORGALMI UJSÁGÍRÓK EGYESÜLETE



10.2.337

164E

\*  
1857

1842

2008 JÚL 21.

# A VASÚT AZ IDEGENFORGALOM SZOLGÁLATÁBAN

Írta: TUSKE JENŐ

m. kir. kormányfőtanácsos, MÁV igazgató.

24  
\*  
SPECIAL KAMRATA  
\*  
KÖZLEKÉSI TÁRSASÁG

Jó vasút nélkül nem lehet idegenforgalmat elképzelni. A magyar idegenforgalom fejlettségének mindenesetre az az alapja, hogy a magyar vasút az idegenforgalom szempontjából feladata magaslatán áll.

A vasutak idegenforgalmi szolgálata szempontjából általánosságban meg kell állapítani, hogy a vasút teljes üzemével, mindennemű berendezésével, közvetlenül, vagy közvetve az idegenforgalmat szolgálja: a díjszabás, vagyis az utazás ára, a menetrendek, a személyszállító kocsik berendezése, kényelme, a sebesség szempontjából a pályatest és a mozdonyok, a forgalom biztonsága, sűrűsége és egyenletessége — és nem utolsósorban: a közönséggel érintkező személyzet modora, iskolázottsága, nyelvismerete.

Az utazóközönség természetesnek tartja, hogy a menetrend a sűrű és gyors közlekedést biztosítja, hogy a személykocsik tiszták, kényelmesek, modern berendezésűek legyenek és így tovább, — a legérzékenyebb azonban az utazás ára iránt és így a tarifapolitika az, ami az idegenforgalom szempontjából legelső sorban áll.

Ebbe a tarifapolitikába kívánok betekintést nyújtani — nagyon röviden, igen nagy általánosságban, mert a rövidre szabott idő többre nem nyújt lehetőséget. Éppen ezért mellőznöm kell mindazt a sok alapelvet és körülményt, amelyet a személydíjszabás megállapításánál a tarifapolitikának figyelembe kell vennie és csak a tarifaképzés módszerét ismertetem; ezt is egész röviden, de mégis azért, hogy arról a laikusnak fogalma legyen.

Megkülönböztetünk: 1. normál, vagyis rendes díjszabást és 2. kivételes díjszabást.

A normál díjszabás — általában — a rendesáru utazás árát állapítja meg, mértéke szempontjából pedig a kormányzat gazdaságpolitikája az irányadó. Minthogy az államvasutak esetleges deficitjét mindenütt az állami költségvetésből, tehát végeredményében a közadókból fedezik, a tarifa megállapításánál általában az arányos teherviselés elvére is figyelemmel vannak, — vagyis, hogy az utazás költségét az fizesse meg, aki a vasutat igénybeveszi. Ez az elv is egyik oka annak, hogy a tarifa mértékét egy bizonyos határon alul nem lehet leszállítani.

E néhány kiragadott általános tarifapolitikai elv mellett a tarifaképzésnek alapjául szolgál:

1. az utas által elfoglalt tér,
2. a hely és a kocsi kiállítása, kényelme stb.,

3. a vonat sebessége (gyors-, sebes- és személyvonatok stb.),
4. az utazás távolsága.

Az első három tényezőhöz nem kell megjegyzést fűzni. A távolság szempontjából kétféle rendszer van. Ha az egy kilométerre eső egységtétel a távolságra való tekintet nélkül változatlan marad: tiszta távolsági díjszabásról beszélünk. Ha a távolság növekedésével arányban az egységtétel csökken: lépcsőzetes díjszabásnak nevezzük. Nálunk ez van alkalmazásban.

Az egységtétel a személyvonat 3. kocsiosztályában 1 kilométerre van számítva. Ennek a kiszámításánál — az egyéb tarifapolitikai tényezők mellett — a vasutak önköltsége nyer fontosságot.

Mindezeket figyelembevéve a magyar királyi államvasutakon a kilométerikus egységtétel következőképpen alakul, — előre bocsátva azt, hogy a Felvidék, a Kárpátalja és Erdély visszakerülésével kapcsolatban 251 km-en felül ez az egységtétel lényegesen csökkent azért, hogy e vidék lakossága számára az utazás olcsóbb legyen.

1—150 km-ig:	4.3 fillér	
151—250	3.5	„
251—350	2.0	„
351—500	1.0	„
501—	0.5	„

Emellett az általános megállapítás mellett a közelforgalom elősegítése érdekében 1—5 km-ig 3.2 fillér, 6—11 km-ig 4.— fillérre történt csökkentés. Meg kell még azt jegyeznünk, hogy az ország földrajzi helyzete folytán további korrekció történt, amennyiben az egységtételek a gyorsvonaton 101—170 km-ig 4 százalékkal, 171—330 km-ig 8 százalékkal, 330 km-től kezdődőleg pedig 10 százalékkal mérséklődtek.

A menetdíj számítása akként történik, hogy az egységtételeket besorozzuk a kilométerekkel. Amennyiben törtszámok jönnek ki, ezeket fel- illetve lekerekítik.

Mint már mondtuk a kilométerikus egységtétel megállapítása a személyvonat harmadik osztályára vonatkozik. A második, illetve az első kocsiosztály menetdíjának a kiszámításánál figyelembe jönnek mindazok a körülmények, amelyek szerint az ezen kocsiosztályokban való utazást a közönség értékeli, másrészt pedig e kocsiosztályok különleges be rendezésének költségei. Mindez egy viszonyszámban jut kifejezésre, amelyet kocsiosztályarány számnak nevezünk. Ez jelenleg a következő:

1 : 1.5 : 2.5 és ezekhez képest a gyorsvonatú kocsiosztály arány szám:

1.7 : 2.4 : 3.2.

Ha tehát tudom azt, hogy a személyvonat 3. osztályon a menetdíj mennyi, akkor a kocsiosztályarány számok alapján kiszámíthatom annak összegét a többi kocsiosztályban és a gyorsvonaton.

Vannak külföldi vasutak, amelyeken a gyorsvonatú menetdíjak számítása nem ezzel a módszerrel történik, hanem pótdíj (Zuschlag) útján.

Sokszor felmerül a közönség körében, hogy a magyar tarifa drága. Ezzel szemben áll az, hogy a MÁV tarifája, ha pl. a személyvonatú 3. osztályú utazást tekintjük, a környező államokhoz képest a legolcsóbb. Pl. 15 pengőnek megfelelő összegért az egyes államoknál a következő utazások tehetők meg: a MÁV-on 650 km., a szlovák vasutakon 450 km., ugyanennyi a Cseh protektorátus vasutain, a jugoszláv vasutakon 370 km., változik a helyzet, annyiban, hogy ugyancsak 15 pengőért (a román vasutakon 300 km.), az olasz vasutakon — elsősorban az igen nagy távolságok miatt — 290 km. tehető meg, a szlovák és csehprotektorátus vasutain 275 km., nálunk 240 km., a jugoszláv vasutakon 230 km., a német vasutakon 160 km., a svájci vasutakon pedig 152 km.

Ezek az adatok tehát igen nagy mértékben szólnak a MÁV mellett, mert hiszen nyilvánvaló, hogy a MÁV a személyvonaton a legolcsóbb és gyorsvonaton is a legolcsóbbak közé tartozik.

Eddig az u. n. rendesáru díjszabáról beszéltünk. Bármilyen messzemenő gondoskodással történt is azonban ennek megállapítása, nyilvánvaló, hogy a kormányzat szociális, karitatív, népmozgalmi és egyéb szempontjai miatt, nemkülönben a vasutak szempontjából: forgalom-szerzés címén, a rendesáru díjszabás feltételei alól sok esetben kedvezményeket kell nyújtani. Ezek nyernek szabályozást a kivételes díjszabásban. Gyakran hangzik el a közönség köréből olyan felfogás, hogy helyesebb volna, ha a vasutak a rendes díjszabást egy minimumban állapítanák meg és nem adnának kedvezményeket. Nyilvánvaló azonban, hogy ez megoldhatatlan, mert az említett közérdekek különleges méltánylást követelnek, kedvezményeket tehát minden körülmények között adni kellene.

Az idő hiánya nem engedi, hogy ezeknek a kedvezményeknek sokféle részletét ismertessük, de nem is volna helyénvaló ennek az előadásnak a keretében. amelyben egy szűkebb körrel, az idegenforgalom szolgálatáról beszélünk. Nagy általánosságban csak annyit jegyzek meg, hogy a szociális, karitatív, népmozgalmi stb. kedvezmények keretében messzemenő mérsékléseket kell adni a vidékről bejáró tanulóknak, munkásoknak, közalkalmazottaknak, de ezen túlmenőleg is elő kell segíteni a kintlakást egyéb kategóriáknak is. Mindezeket különféle bérletek és jegyfuzetek szolgálják. Részben a forgalomszerzés, részben az üzleti és a kulturális irányú forgalom céljait szolgálják a legkülönbözőbb igényeknek figyelembevételével létesített bérletjegyek, társasutazási kedvezmények, a túristák, cserkészek, leventék, sportolók stb. stb. kedvezményei.

Ezeknek közelebbi ismertetését mellőznöm kell és rátérek arra a szolgálatra, amelyet a tarifapolitika az idegenforgalomnak tesz.

Minden vasút a legnagyobb mértékben értékeli az idegenforgalomhoz fűződő nemzeti és gazdasági szempontokat és ezekhez képest igyekszik a legmesszebbmenő határig ezt a forgalmat elősegíteni. Az egyes, turisztikai szempontból fontos országokban ezek a kedvezmények a legkülönbözőbb formában valósulnak meg, de nyugodtan állapíthatjuk meg, hogy a MÁV ebben a tekintetben is teljesen modern színvonalon áll, olyannyira, hogy tarifapolitikája az országnak immár magas fejlődési fokon álló idegenforgalmában rendkívül jelentékeny szerepet játszik.

Ez a tarifapolitika igen sok esetben a pionir feladatát tölti be. Igen sokszor hiányoztak vagy csak elégtelen mértékben voltak meg azok a nem nélkülözhető előfeltételek, melyek szükségesek ahhoz, hogy idegenforgalmat vonzzanak és lekössenek. A kedvezményes utazásban rejülő pénzügyi és lélektani motívumokra kellett a számítást alapítani és ezáltal megteremteni valamely új irányú forgalmat, vagy elősegíteni ott, ahol a haladás érdeke azt megkövetelte. Ennek a felismerésnek kitűnő példája a hétfégi forgalom, amely nálunk a vasúti kedvezmény bevezetéséig tökéletesen jelentéktelen volt, vagy a másik nagy példa: a filléres gyorsvonatoké. Hatalmas tömegek előtt ismeretlen volt Budapest, vagy az ország egyéb részei. Ezek a nagykedvezményű vonatok sok százezer embert mozdítottak ki szűk környezetükből és kedveltették meg velük az utazást. De az általános érdekű kedvezmények mellett sok különleges érdekre is figyelemmel kell lenni. Budapest-fürdővárosnak, a Balatonnak, vidéki gyógyfürdőinknek, nyaralóhelyeinknek forgalmát is szolgálni kell. Így születik meg a kedvezmények sokfélesége. A vasutak pénzügyi érdekei e kedvezmények mögött sokszor egészen háttérbe szorulnak és csak bizonyos forgalom elérése esetén jöhetnek figyelembe. Létesítésük elől még sem szabad elzárkózni, mert a vasutaknak, legalább is önköltségeik hatá-

ráig, a közérdeket szolgáltniok kell és mert a várható nagyobb forgalom érdekében áldozatokat is kell hozniok.

Ez éppen csak érintett általánosságok után röviden felsorolom a fontosabb, a belső- és külső idegenforgalmat szolgáló utazási kedvezményeket és megjelölöm azok mérvét.

Hétvégi kedvezmény: 25—33%. Társasutazási kedvezmény: 20—40%. Nyolc-, tizenöt- és harmincnapos nagykedvezményű 500, 1000 és 2000 km-es és összvonalas bérletjegyek. Túristakedvezmény: 33—57%. Gyógyhelykedvezmény: 25—50%. Nyaralókedvezmény: 25—50%. Tanulók, cserkészek, sportolók: 33—57%. Balatoni kedvezmények: 7 napig 33%, 7 napon túli tartózkodásra 50%, balatonparti kirándulásokra, hajókirándulásokhoz 33%. Balatoni havibérletek: 40, 50, 60 P kocsiosztály szerint. Balatoni fűzetjegyek 60—70%. Velenceitavi kedvezmény 33—65%. Az Aggteleki-cseppkőbarlang látogatására Budapestről gyorsvonat 3. osztályon, beleszámítva az autóbusz költségét és a belépőjegyet: 15.50 P, személyvonaton 11 P oda-vissza. Külföldi nászutasoknak: 50%. Kiállításokra, kongresszusokra, nemzetközi vásárookra, Szent István hétre: 33, illetve 50%. Ellátással kapcsolatos jegyfűzetek — az IBUSZ útján — Budapestre, a Balatonra, Szegedre, Debrecen—Hortobágyra, Lillafüredre: 33—50%.

Mindez csak nagyjában való felsorolás és az a célja, hogy általános képet adjon. A részletek különféle összeállításokban, a menetrend-könyvekben stb., könnyen hozzáférhetők, — az érdeklődő közönség mindenesetre jól teszi, ha ezekre figyelmet fordít, mert a legtöbb esetben kb. 75%-a 20—50%-os kedvezménnyel utazik.

Felmerült már olyan kívánság, hogy a külföldi idegenforgalom érdekében az államvasút adjon minden külföldinek kedvezményt, aki legalább 6 napot Budapesten tölt. Ilyen kívánsalom teljesítése nálunk nem indokolt. A magyar tarifa, amint láttuk, a legolcsóbb, a jóvalutájú külföldi közönség számára meg éppen alacsony, amellett Budapestre a magyar vidékről és külföldről, a különböző városok, Szent István-hét, kiállítások stb. alkalmából oly sűrű a kedvezményezett időszakok száma, hogy sok évre visszamenő statisztika szerint az év 365 napjából átlag mindössze 70—75 nap van, amikor Budapestre nem lehet kedvezménnyel utazni.

Az idegenforgalom szempontjából igen nagy jelentőségük van a különféle rendkívüli különvonatoknak. Ezek a különvonatok a nagy tömegforgalom lebonyolítására vannak hivatva és amint az alább közlendő statisztikai adatokból látható, ennek a hivatásuknak igen nagy mértékben megfelelnek és a legkomolyabb tényezői lettek a belső u. n. vándorforgalomnak. Köztük jelentőség és népszerűség szempontjából első helyen állnak az u. n. filléres gyorsvonatok. Forgalmukat az alábbi adatok jellemzik.

1932. III. 27.—VI. 30-ig	116 vonat	128.311 utas
1932/33-ban	188 „	197.092 „
1933/34-ben	213 „	214.413 „
1934/35-ben	181 „	186.902 „
1935/36-ban	180 „	186.736 „
1936/37-ben	194 „	187.306 „
1937/38-ban	173 „	169.714 „
1938/39-ben	89 „	79.857 „

Összesen: 1.334 „ 1.350.331 „

Ezekhez a számadatokhoz és azok jelentőségének értékeléséhez hozzátartozik tudni azt, hogy e Filléres gyorsvonatok programjánál alapelvül szolgált az, hogy elsősorban Budapest számára kell a magyar vidék ismeretét lehetővé tenni és ehhezképest e vonatoknak kb. több, mint

fele közlekedett Budapestről vidékre, egy kisebb része vidékről Budapestre, illetve vidékről-vidékre. Ennek jellemzésére szolgáljanak pl. az 1938. nap-tári évi adatok, amikor is:

Budapestről vidékre közlekedett	53 vonat	53.504 utassal
Vidékről Budapestre közlekedett	26	25.459
és vidékről vidékre közlekedett	35	25.548

Ezeknek a vonatoknak az idegenforgalmi jelentőségük mellett számbavehető a gazdasági jelentőségük is. Az egyes városok illetékes hatóságainak régi tapasztalásuk ugyanis az, hogy ezeknek a vonatoknak a közön-sége az illető városokban elég figyelemreméltóan költsézik és 5—10.000 napon forgalomba kerülnek. Azt lehet mondani, hogy Budapestnek, illetve a magyar vidéknek a megismerése ugrásszerűen emelkedett azóta, amióta ezek a vonatok közlekednek.

Ezek a filléres vonatok elvi okokból kizárólag az Államvasutak programja szerint állítatnak be s ezért azok kérelemre nem indíthatók. Kérelemre, amennyiben kulturális, vagy karitatív országos szempontok azt indokolják, az ú. n. kulturvonatok bocsáthatók az Államvasutak meg-ítélése szerint rendelkezésre. Ezeknek a kedvezménye a filléres gyors-vonatok 75 százalékaival szemben 57 százalékot tesz ugyan csak ki, viszont azonban nincsenek kizárólag egy napra, vasárnapra korlátozva, több napon át is igénybevehetőek és a felek egyéb kívánságai is lehetőség szerint figyelembevétnak. A minimális 500 utas létszám ezeknél a vonatoknál is szigorú követelmény.

Ugy ezeknél, mint az alább még ismertetendő különvonatoknál a magas százalékos kedvezmény mellett, igen jelentékeny tarifális kedvez-ményt jelent az, hogy a menetdíjakat személyvonati tarifa alapján szá-mítják, holott mindezek a vonatok azáltal, hogy csak a forgalmilag szük-séges állomásokon állanak meg, lényegében gyorsvonati menetidő alatt közlekednek.

E kultúrvonatok igénybevételét az alábbi számadatok illusz-trálják :

1932/33-ban	34 vonat	28.364 utas
1933/34-ben	89	62.690
1934/35-ben	104	59.592
1935/36-ban	80	50.864
1936/37-ben	55	23.493
1937/38-ban	84	56.531
1938/39-ben	95	65.032

Összesen: 521 „ 346.566 „

Az államvasutak különös gondoskodását képezte, hogy a külön-vonatú rendszert a nemzetközi forgalomba is bevezesse és idegenforgal-munkat ezúton is mentől hatásosabban szolgálja. Ezért létesítette a nem-zetközi cserevonatok rendszerét és örvedetesen állapíthatjuk meg, hogy ezt a rendszert rövidesen átvették tőlünk Európa összes vasútjai, céljukat pedig egész rendkívüli mértékben sikerült betölteniük:

Jelentőségüket az alábbi statisztika igazolja :

1932/33-ban	72 vonat	33.413 utas
1933/34-ben	68	22.642
1934/35-ben	48	14.415
1935/36-ban	113	38.867
1936/37-ben	195	65.099
1937/38-ban	230	83.135
1938/39-ében (a nemzetközi helyzet miatt)	17	8.078

Összesen: 733 „ 265.649 „

E forgalom értékelésénél figyelemmel kell lenni arra, hogy e vonatoknak lényegesen nagyobb hányada jött külföldről Magyarországra és csak kisebb hányada vitte az utasokat külföldre, ami elől elzárkózni nemcsak közönségünk igényei miatt, de köteles viszonyosság szempontjából sem lehet. Az idegenforgalmi jelentőség mellett kiemelkedő e vonatok gazdasági jelentősége is.

A nemzetközi cserevonatok 60%-os kedvezménnyel közlekednek, ugyancsak a személyvonati tarifa alapján számítva, utaslétszámuk minimuma 300 és a hosszú utazás követelményeivel is számoltak a vasutak.

A hitélet szolgálatába az Államvasutak az ú. n. zárandokvonatokat állították 75%-os kedvezménnyel. Ezek a vonatok három esztendő alatt 245 vonattal és 224.515 utassal vannak nyilvántartva.

Ennek a négy különleges vonatnak idegenforgalmi jelentőségét az összesített adatokkal emeljük ki.

Összesen közlekedett tehát ilyen különleges vonat néhány év leforgása alatt 2833 és szállított igen alacsony tarifa mellett 2,187.071 utast.

Amikor a vasutak idegenforgalmi szolgálatáról beszélünk, meg kell emlékeznünk azokról a nemzetközi köteléki tárgyalásokról és egyezményekről, amelyekben nemcsak a forgalom érdekében szükséges tarifális intézkedések egyöntetősége nyer megállapítást, de amelyek élénken figyelemmel kísérik mindazokat a körülményeket, amelyeket a modern követelmények az utazáshoz fűznek. Ebben a szolgálatban állanak azok a különféle megállapodások is, amelyeket a vasutak a nagy világ-utazási irodákkal létesítenek, a m. kir. Államvasutak pl. az IBUSz-szal, a Wagon Lits-el, a Mitteleuropäisches Reisebüro-val, a Cook-kal, az American Expressel stb.-vel.

\* \* \*

Ezek mögött a száraz szám adatok mögött lüktető élet és állandó éber munkásság van. A jó tarifapolitikus állandóan figyelemmel kíséri a gazdasági életet, a forgalom alakulását, a fontosabb népmozgalmakat — és mert az idegenforgalom, az ú. n. „láthatatlan export”, igen nagy szerepet játszik az államháztartásban — legfőképp az idegenforgalom követelményeit és igyekszik ezekhez nemcsak alkalmazkodni, de kezdeményezni is.

Meg vagyunk győződve, hogy a MÁV ebben is Európa vezető vasutai közé tartozik.









---

Nyomta a Tiszántúli Könyv- és Lapkiadó Részvénytársaság, Debrecen 1941.  
Felelős nyomdaigazgató: Szigethy Kálmán