

Rákosliget tömegközlekedése a kezdetektől napjainkig

Vasút

Meglepően hangzik első hallásra a cím. Beszélhetünk-e egyáltalán önálló közlekedésről egy Budapest melletti község esetében. Természetesen nem, hiszen méretéből adódóan a településnek önálló közösségi közlekedésre nem volt szüksége. Inkább csak bekapcsolódott az őt körülvevő más meglévő rendszerekbe. A tanulmány célja, hogy képet adjon egy hajdan volt önálló községből lett fővárosi kerületrésztől közösségi közlekedéséről.

A XIX. század végén a Budapest környéki földbirtokosok parcellázásba kezdtek, lehetővé téve a földterületek új birtokoshoz kerülését. Példaként említhető a XVI. kerület Rákosszentmihály területét parcellázó Lukács Antal, aki a Földhitel Intézet igazgatója is volt. Döntését elsősorban az befolyásolta, hogy 1897-ben már tervbe vették a Csömör, Kerepes irányába haladó helyi érdekű vasút megépítését, tehát az itt elterülő földek értéke feltételezése szerint hirtelen meg fog ugrani amint elkészül a vasút. Így alakult ki gyakorlatilag Mátyásföld, Rákosszentmihály. De hasonló példának hozhatnánk még Pestújhelyet vagy Pestszentlőrincet is.

A közlekedés fejlődése és Rákosliget létrejötte között is szoros az összefüggés. Nyugodtan kimondható az a megállapítás, hogy a település létrejötte függött a közlekedés fejlődésétől.

A XIX. század végén fellendült munkáslakás-építés helyszíneket keresett a megvalósítás érdekében. A Farkas Károly vezette Munkás-otthon Szövetkezet is hasonlóképpen tett. A szóba jöhető lehetőségek közül Rákosliget mai területe azért is került elfogadásra, mivel a terület maga mezőgazdaságilag értéktelen volt, Budapesthez közel volt, és itt húzódott a Budapest - Hatvan- Salgótarján vasútvonal, amely nagyban segítette a terület megközelíthetőségét.

A korabeli területről a második katonai felmérés térképe (1806-1869) nyújt információt.



Ebben az időpontban három út szeli át illetve érinti a területet Rákoskeresztúr irányából. A mai Férihegyi úttal közel azonos nyomvonalon volt található az első, a második illetve harmadik elérhetőséget a mai Cinkotai úttal hasonló irányban haladó illetve leágazó úton volt lehetséges.

Rákosliget mai úthálózatának döntő többsége a megalakulás folyamataként jött létre. A parcellázás alapvetően a főutat a mai Férihegyi utat vette alapul mint kiindulási pont, ezt helyezték a település tengelyébe. Ebből ágaztak ki a mellékutak, vagyis azok, melyeket chicagói minta alapján római számokkal láttak le. A fejlődés további eredményeképpen került kialakításra a mai Liszt Ferenc, Bartók Béla és Lyka Károly utcák. A vasút a felmérés idejében még nem készült el, tehát a vasúti nyomvonal később, feltehetően a XIX. század végén kerülhetett a térképre pótlólag.



A harmadik katonai felmérésen - amelynek szelvényei 1910 körül készültek - megjelent, de még nem önálló településként Rákosliget. A térképen az utcahálózat csak szimbolikusan került ábrázolásra, jóllehet ekkor már szilárd burkolattal rendelkezett a főutca, és a vezetékes ivóvíz és elektromos áram szolgáltatása is megkezdődött.

Vasút

A vasút, mint közlekedési lehetőség Rákosliget létrejötté, 1899 előtt is rendelkezésre állt. Gyakorlatilag ezt a lehetőséget kihasználva épült fel a község és a közösségi közlekedést is ez a lehetőség biztosította.



Brelich János államvasúti mérnök nagybirtokos a pesti gyárosok támogatásával kívánta a salgótarjáni kőszén Pestre juttatni. Kézenfekvőnek tűnt az ötlet, hogy mindezt a leghatékonyabb módon, vasúton lehetne megtenni. A Szent István Bányatársulat 1863-ban kapott engedélyt gr. Forgách Antal kancellárnak köszönhetően egy vasútpálya megépítésére.¹Először a Pest- Besztercebánya Vasút, majd Magyar Északi Vasúttársaság néven kezdték meg működésüket. A

¹Vasúti közlekedéstechnika <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/795.html>
<http://tudosnapjar.kfki.hu/historia/egyen.php?nemenev=tolnay> Tolnay Lajos kép

pályát **Tolnay Lajos** vasútépítő mérnök tervei és irányítása alatt építették. [Tolnay Lajos (1837–1918), 1872-től 1885-ig MÁV elnökgazgató



Losonci indóház. (Józsefvárosi pályaudvar)

tehervagont és 10 személyvagont is 4 kalauzkocsival és két hókével egyetemben. A vasútépítési elképzelés megalapozottságát mutatták az első évben teljesült számok is, hiszen 57 ezer ember utazott a vonalon és ezer tonna szenet juttattak el Pestre.

Rákosliget 1901-ben épült állomásépülete



A kezdeti időkben a vasútvonal mentén még nagyon kevés megálló volt található. Gyakorlatilag a Keleti vagy Józsefvárosi pályaudvarról induló vonatok Hatvan állomásig 14 helyen álltak meg és 14 vonat közlekedett naponta a vonalon (1886.).

A XX. Század fordulóján, 1901-ben, már 16 megállónyira volt Hatvan. Ennek a megállószám növekedésnek az egyik oka éppen Rákosliget település kialakításának megindulása.

Munkás -Otthon, Rákosliget 10. sz. őrház ³

1896 decemberében megalakult Fackh Károly vezetésével a Munkás-Otthon Szövetkezet, akik munkáslakás építésre alkalmas területet a Pest-Hatvan vasút, akkor már Magyar Királyi Államvasút 10. számú őrháza közelében találtak.

Rákosliget és a vasút szoros kötődése tehát már a

² A pest–losonci vasút pályaudvara Pesten. Fametszet Zombory Gusztáv rajza után 1865-ből.[20] I(Országos Széchenyi-Könyvtár.) In: Domanovszky Sándor: Magyar Művelődéstörténet

kezdetektől adott volt. A Keleti pályaudvar vagy Józsefváros gyakorlatilag 15 percnyi vonatótra volt a kialakulóban lévő településtől. Az itt lakó munkások túlnyomórészt Kőbányán, az akkor már virágzó ipari területeken találtak munkát.

A vasút 1901-ben érvényes hivatalos menetrendjében Rákosliget megálló Munkásotthon 10. sz. őrház néven szerepel. Ugyanebben az évben a MÁV fából állomásépülete épített. Nem lehetett panasz a vonatok sűrűségére sem, hiszen kora reggeltől viszonylag késő estig jártak a vonatok. Rákosligetről indultak vonatok: 4,39; 5,20; 7,03; 7,43; 8,20; 9,38; 11,55; du.: 2,43; 5,00; 7,20; 8,32; 10,12 órakor Keleti pályaudvar felé.

Álljon itt táblázatos formában néhány példa az 1894 – 1951 között Rákosliget megállóhelyről induló vonatok Budapest felé tartó számáról illetve indulási idejéről. (Csak viszonyítási alapként szerepel a 2012. márciusi menetrend is.)



A 10. számú őrház épülete

Rákosliget m.h. - Keleti p.u.							
1894*	1901	1921	1931	1941	1944	1951	2012
év							
							4:03
	4:39		4:47	4:55		4:44	4:33
5:20	5:20	5:20		5:43		5:24	5:03
		5:55	5:52			5:41	5:33
6:15		6:08	6:04	6:12	6:22	5:55	5:53
		6:33	6:29	6:28		6:11	6:18
		6:58	6:59	6:52		6:27	6:38
						6:46	6:58
7:17	7:03	7:12	7:15	7:07		7:06	7:18
7:41				7:21		7:23	7:38
				7:52			
	8:20	8:30	8:03			8:59	8:08
							8:38
	9:30		9:02	9:38	9:13		9:08
			9:25				9:38
					10:46		10:08
							10:38
							11:08
							11:38
12:00	11:55		13:14	12:28		12:47	12:08
							12:38
					13:39		13:08
	2:43	14:04	14:21	14:53	14:04		13:38
							14:08
							14:38
					15:01	15:02	15:08
					15:36		15:38
					16:07		16:08
		16:58	16:53		16:33		16:38
5:26	5:00			17:11		17:03	17:08
							17:38
6:47			18:05	18:48	18:22	18:34	18:08
	7:20			19:42	18:56		18:38
					19:25		19:08
8:22	8:22		20:00	20:58	20:18	20:40	20:08
8:35							
			21:29		21:00		21:08
10:31	10:12		22:25		22:58	22:41	22:08
				23:27			23:08

Kezdetekben a MÁV a menetjegyek vásárlását is támogatta a Munkásotthon Szövetkezet tagjai számára. A munkás heti bérletjegyek vásárlásakor Munkás-Otthon – Keleti pályaudvar közötti szakaszon az alábbi rendelkezést hozta a MÁV az 1901. évi menetrendi időszakban.

„Egyrészt Budapest - keleti p.u., másrészt Rákos-keresztúr és Munkás-Otthon m.h. között a munkás heti bérletjegyeket a posta- és távírda – igazgatóság által kiállított, hivatalos

pecsétjével ellátott, egy évig érvényes, <Munkás igazolvány> alapján a Munkás-Otthon Szövetkezetbe belépett vagy ezután belépő posta- és távírda - altisztek és szolgálk is igénybe vehetik és pedig ünnep – és vasárnapon is.

Ezen igazolványok a községi elöljáróságok által nem hitelesítettnek. „

Ez a kiváltság a későbbiekben eltűnt a menetrendek díjszabás táblázatából.

Menetjegy, tanuló bérlet, munkás bérletek árának alakulása 1894 -1951 között:

1894. évre	Forintban		
	osztály		
	I.	II.	III.
Budapest Keleti-pu. - Rákoskeresztúr	0,4	0,22	0,15

Tanuló bérlet árak (Forintban)

1894. évre	1 óra		3 óra	
	II.	III.	II.	III.
	osztály			
	4	2,5	10	6

Váltható volt egész évben, kivéve az iskolai szüneteket. Érvényes volt minden hónap 1-től. A bérlet személyre szólt. A személyazonosságot az aláírással kellett igazolni. Amennyiben az ellenőr, csalást állapított meg, pótdíjat kellett fizetni. A tanulói jogviszonyt az iskolának kellett igazolnia.

1901. évre	Teljes árú menetjegy Koronában		
	osztály		
	I.	II.	III.
Rákosliget- Keleti p.u.	0,8	0,44	0,3
Tanuló bérlet árak (Koronában)			
1901	1 hónapra		
	II	III.	
	osztály		
	4,5	3	
Munkás hetijegy árak			
1901	III. osztályon		
	1,5		

1921. évre	Teljes árú menetjegy Koronában			
	osztály			
	I	II.	III.	IV.
	személy és vegyes vonatokon			
	18,00	12,00	5,40	4,20

Tanuló bérlet árak
(Koronában)

1921	1 hónapra	
	II	III.
	osztály	
	20,00	14,00

Munkás hetijegy árak		
1921	III. osztályon	
	4,40	

1951. évre	Forintban			
	osztály			
	I	II.	III.	IV.
	személy és vegyes vonatokon			
	5,00	3,00	2,00	1,50

Tanuló bérlet árak (Forintban)

1951	1 hónapra	
	II	III.
	osztály	
	8,20	5,50

Munkás hetijegy árak		
	6 napos	7 napos
1951	III. osztályon	
	3,40	2,90

Érdemesnek gondolom beletekinteni a korabeli menetrendek lapjai közé is. Álljon itt néhány Balla László gyűjtésének felhasználásával.⁴

1894. évi nyári menetrend, amikor még nem volt Rákosliget:

⁴ A menetrendek forrása: <http://sites.google.com/site/ballalaszlo/menetrendek>

1894. évi Hivatalos Híradó Budapesti Fővárosi Kormányhivatal

166

Máramarosi sávautak.					
Forgalom	Vonal- szakasz	Távolság kilométer	Mindet rasgu vonat		
			I.	II.	III.
			menetidő szerelmények o. é. kr.-ban		
—	I	—	10	5	—
—	II	—	15	10	—
—	III	—	25	15	—
—	IV	—	35	25	—
Ruma-vidéki vasút.					
Szomsz. forgalom	1	Első állomásig	—	22	15
	2	Második állomásig	—	40	25
Szatmár-nagybányai vasút.					
Távolsági	I	—	—	25	15
	II	—	—	50	30
	III	—	—	100	60
	IV	—	—	150	90
Zsebelj-esákovári vasút.					
Szomsz.	1	Első állomásig	—	30	20

Megjegyzések. A fentebb felsorolt vasutakon a menetidők minden egyes vasutat illetőleg külön-külön számítandók.
A dunántúli I. és vasút a m. kir. államvasutak által ketté szelt vonalú állomásának egyenkénti forgalmában a menetidő akként számítatnak, hogy a két részvonal összfutásába alapján esedékes menetidőhez, mely azonban a XIV. vonal-
szakaszánál többre nem ruhát, a m. kir. államvasutak közbe-
ékelte vonalú stációra meg a II. távolsági vonalzakasza menet-
idője hozzáadatik.

III. Budapest környékén érvényes menetjegyek árai.

Honnan	Hová	Menetidő forinthban		
		I.	II.	III.
	vagy viszont	osztály		
Budapest ny. p. u.	Alberti-Irsa	1.00	0.80	0.50
" k. p. u.	Aszód	1.00	0.80	0.50
"	Esztergom	0.50	0.40	0.25
"	Bia-Torbagy	0.50	0.40	0.25
"	Brake	1.00	0.80	0.50

Ezen menetjegyek közül eddig az állomásokig a visszatérásra szóló jegy is megváltatható.

167

Honnan	Hová	Menetidő forinthban		
		I.	II.	III.
	vagy viszont	osztály		
Budapest ny. p. u.	Budafok	0.40	0.22	0.15
" k. p. u.	Budafok	0.40	0.22	0.15
"	Dunaföldvár	1.00	0.80	0.50
"	Dunakesz	0.40	0.22	0.15
"	Dunavarsány	0.50	0.40	0.25
" ny. p. u.	Ercsi	1.00	0.80	0.50
" k. p. u.	Ercsibetfalva	0.40	0.22	0.15
"	Erd	0.50	0.40	0.25
"	Göd	0.50	0.40	0.25
"	Gödöllő	0.50	0.40	0.25
" ny. p. u.	Gyömör	0.40	0.22	0.15
" k. p. u.	Hérecs	0.40	0.22	0.15
"	Hérecs	0.50	0.40	0.25
"	Isaszeg	0.50	0.40	0.25
"	Kelenföld	0.40	0.22	0.15
"	Kőbánya	0.50	0.40	0.25
"	Lécsbánya	1.00	0.80	0.50
" ny. és k. p. u.	Magló	0.40	0.22	0.15
" k. p. u.	Monor	0.50	0.40	0.25
"	Mende	0.50	0.40	0.25
" ny. p. u.	Nagy-Káta	1.00	0.80	0.50
" k. p. u.	Nagy-Máros	1.00	0.80	0.50
"	Palota-Ujpest	0.30	0.15	0.10
" ny. p. u.	Pécel	0.40	0.22	0.15
"	Pilis	1.00	0.80	0.50
" k. p. u.	Rákosszentmihály	0.30	0.15	0.10
" ny. p. u.	Rákosszentmihály	0.40	0.22	0.15
" k. p. u.	Rákosszentmihály	0.40	0.22	0.15
"	Sárvár	0.50	0.40	0.25
"	Száz	1.00	0.80	0.50
"	Szt.-Lőrinc nyaraló	0.40	0.22	0.15
"	Takony	0.50	0.40	0.25
"	Török-Bálint	0.40	0.22	0.15
" ny. p. u.	UDS	0.50	0.40	0.25
"	Vác	0.50	0.40	0.25
"	Vécs	0.40	0.22	0.15
"	Verebény	1.00	0.80	0.50
"	Zebegény	1.00	0.80	0.50

IV. Budapest környékén érvényes mérsékelt árú menetjegyek.

1921 hivatalos menetrendjében már Rákosliget néven szerepel a megálló, de még mindig jelölik a 10. sz. őrházként is.

5. Magyar kir. államvasutak. Budapest keleti p. u. — Hatvan — Salgótarján.

(Budapesti út.) ÁLLOMÁSOK	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III
Budapest keleti p. u. 24	1512	322	1503	330	324	414	326	312	333	328	416				
Kőbánya felső p. u.															
Rákosszentimre (Szabvány 1. 7)															
Rákosszentimre															
Rákosszentimre 10. sz. őrház															
Rákosszentimre-Újtelep															
Rákosszentimre															
Pécel															
Gödöllő															
Gödöllő mezei központi															
Gödöllő 24 (Párizsi út, 10)															
Mátyásföld															
Mátyásföldi kőbánya															
22. sz. őrház															
Rag 35. sz. őrház															
Aszód 24															
Budapest-Aszód 1. 45															
Aszód 24															
Hévígyvár 28. sz. őrház															
Galgahévíz 60. sz. őrház															
Tarna															
Hatvan 24															
Miskolc vasúti p. u. 6															
Miskolc 1. 45															
Hatvan 24															
Lőrincz															
Selye															

Folytatás a következő oldalon

Rákosliget - Keleti p.u. 1921. nyári menetrendből:

5. Magyar kir. államvasutak. Salgótarján — Hatvan — Budapest keleti p. u.

(Budapesti út.) ÁLLOMÁSOK	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III	1-III
Budapest keleti p. u. 24	397	415	321	321/0	331	329	323	311	413	335	399	1511	313	1501	
Kőbánya felső p. u.															
Rákosszentimre (Szabvány 1. 7)															
Rákosszentimre															
Rákosszentimre 10. sz. őrház															
Rákosszentimre-Újtelep															
Rákosszentimre															
Pécel															
Gödöllő															
Gödöllő mezei központi															
Gödöllő 24 (Párizsi út, 10)															
Mátyásföld															
Mátyásföldi kőbánya															
22. sz. őrház															
Rag 35. sz. őrház															
Aszód 24															
Budapest-Aszód 1. 45															
Aszód 24															
Hévígyvár 28. sz. őrház															
Galgahévíz 60. sz. őrház															
Tarna															
Hatvan 24															
Miskolc vasúti p. u. 6															
Miskolc 1. 45															
Hatvan 24															
Lőrincz															
Selye															

Folytatás a következő oldalon

Az 1921-es viteldíjak:

121

121. DIJSZABÁSI RÉSZ.

Személydijszabás a magyar királyi Államvasutakon, az ennek üzemében álló Pécs-baresi vasuton, a Mohács-pécsi vasut üszög-villányi vonalán; külön pótdíjaknak e társaság javára történő ráfizetése mellett a Rimamurány-salgótarjáni vasúti-részvénytársaság bányaréve-üzdi, a Békés város békésföldvár-békési* és a magyar királyi Államvasutak kezelése alatt álló helyi érdekű vasutak vonalain.

Menetdíjtáblázat.

Távolság kilo- méterekben	Menetdíjak koronákban						
	gyorsvonatokon			személy- és vegyesvonatokon			
	I.	II.	III.	L.	II.	III.	IV**
kocsiosztályban a szállítási adó és kincstári bélyegilletékekkel együtt							
1—5				12.00	6.00	3.00	2.40
6—10				15.00	9.00	3.60	3.00
11—15				18.00	12.00	5.40	4.20
16—20	90.00	54.00	36.00	24.00	15.00	7.80	6.00
21—27				36.00	21.00	10.80	8.40
28—30				48.00	27.00	15.60	12.00
31—40				63.00	36.00	21.00	18.00
41—50	117.00	69.00	48.00	81.00	48.00	27.00	21.00
51—60	135.00	81.00	57.00	96.00	57.00	33.00	24.00
61—70	162.00	96.00	66.00	117.00	66.00	39.00	30.00
71—80	183.00	108.00	75.00	129.00	75.00	42.00	33.00
81—90	210.00	123.00	87.00	147.00	87.00	48.00	36.00
91—100	231.00	135.00	93.00	162.00	93.00	54.00	42.00
101—110	258.00	153.00	105.00	180.00	105.00	60.00	45.00
111—120	276.00	162.00	114.00	195.00	114.00	66.00	48.00
121—130	306.00	180.00	126.00	216.00	126.00	72.00	54.00
131—140	324.00	192.00	132.00	228.00	132.00	75.00	57.00
141—150	351.00	207.00	144.00	249.00	144.00	81.00	63.00
151—160	372.00	219.00	153.00	261.00	153.00	87.00	66.00
161—170	399.00	234.00	162.00	282.00	162.00	90.00	72.00
171—180	420.00	246.00	171.00	297.00	171.00	96.00	75.00
181—190	444.00	261.00	183.00	315.00	183.00	102.00	78.00
191—200	468.00	276.00	189.00	330.00	189.00	108.00	81.00
201—210	492.00	291.00	201.00	348.00	201.00	114.00	87.00
211—220	513.00	303.00	210.00	360.00	210.00	117.00	90.00
221—230	540.00	318.00	219.00	381.00	219.00	123.00	96.00

* Békés város békésföldvár-vonalán Békés város javára az I. osztályban 20 fillér, a II. osztályban 10 fillér és a III. osztályban 4 fillér pótdíj fizetendő.
** IV. osztályú kocsik egyelőre nem közlekednek.

123. Tanuló-havijegyek.

Tanuló-havijegyek egy naptári hónapra való érvényességgel az alábbi táblázatban meghatározott távolságokra és áron kerülnek kiadásra.

Tanuló-havijegyek az alábbi távolságokra fekvő bármely állomásra, illetve személyforgalomra berendezett megállóhely egymás közötti forgalmában.	A tanuló-havijegy ára egy hónapra	
	II	III
	osztályban,	korona
1—10 kilométer	15.—	10.—
11—15 „	20.—	14.—
16—20 „	25.—	17.—
21—27 „	30.—	20.—
28—40 „	40.—	27.—
41—60 „	50.—	33.—
61—80 „	60.—	42.—
81—100 „	75.—	53.—
101—120 „	90.—	63.—

Tanuló-havijegyek kizárólag rendszeres iskolai utazás céljaira szolgálnak és ily tanuló-havijegyeket — arcképes „Tanuló-igazolvány” alapján — oly mindkét nembeli tanulók válthatnak, kik lakóhelyükön kívül fekvő állami felügyelet alatt álló nyilvános tanintézeteket, vagy nyilvános jellegű magánintézeteket, mint rendes tanulók látogatnak.

A „Tanuló-igazolvány”-ok nyomtatványa bármely állomáson 3 koronáért kapható, és ugyanott nyerhető felvilágosítás a tanuló havijegyek használatára nézve.

110

124. Munkás-hetijegyek.

Munkás-hetijegyek egy naptári hétre való érvényességgel az alábbi táblázatban meghatározott távolságokra és áron kerülnek kiadásra.

Munkás-hetijegyek az alábbi távolságokra fekvő bármely állomásra, illetve személyforgalomra berendezett megállóhely egymás közötti forgalmában.	Munkás-hetijegy ára egy hétre a III. kocsiosztályban	
	korona	
1—10 kilométer	3.40	
11—15 „	4.40	
16—20 „	5.60	
21—27 „	6.60	
28—40 „	8.80	
41—50 „	11.00	
51—60 „	14.00	
61—70 „	17.00	
71—80 „	20.00	

A munkás-hetijegyek kizárólag a foglalkoztatás helyére való rendszeres utazás céljaira szolgálnak és azok kizárólag az alkalmazott vagy munkás lakóhelyéhez legközelebb fekvő állomáson vagy megállóhelyről az állandó foglalkoztatási helyhez legközelebb fekvő állomásra, illetve megállóhelyre vagy viszont tartó utazásokra érvényesek.

A munkás-hetijegyeket igénybe vehetik a lakóhelyükön kívül fekvő állami, közigazgatási vagy egyéb köz- és magánvállalatokban, köz- és magánüzemekben, tanintézetekben, gyárakban, bányák- és ipartelepeken, irodákban, iparosoknál, kereskedőknél, vállalatoknál, intézeteknél, mező- vagy erdőgazdasági közüzemeknél rendes fizetési viszonyban álló, illetve rendszeresen foglalkoztatott alkalmazottak és munkások, iparosok, tanoncok vagy napszámások nemre és korra való tekintet nélkül.

Az igényjogosult egyének a munkás-hetijegyeket a vasúti állomásokon 3 koronáért kapható „Igazolvány munkás-hetijegy váltására” című nyomtatvány alapján a vasúti személypénztárnál válthatják, a hol kimerítő felvilágosítást nyerhetnek a munkás-hetijegyek használatára nézve.

125. Kutyák szállítása.

1. Kutyák szállításért a díjszabásokban meghatározott illetékek és az alábbi táblázatban foglalt díjak fizetendők.

2. a) A kutyák szállítására megállapított viteldíjat kell fizetni minden kutyáért (őlebert is), akár a személykocsiban szabadon vitetik, akár a podgyászkocsi elkülönített részeiben szállítatják.

3. A viteldíjak a feladási állomástól a rendeltetési állomásig terjedő közvetlen kilométertávolság és az alábbi táblázat, illetve a közvetlen díjszabásokban foglalt díjtáblázatok alapján vasútonként állapítandók meg.

Idegen vasúti vonalait által (ideértve a h. é. vasutakat és magánvasutakat is) megszakított vonalrészek a magyar királyi államvasutakon díjszámítás szempontjából egységes hálózathoz tekintendők, míg a Déli vaspályatársaság ily megszakított vonalrészeire a szállítási díjak külön-külön állapítandók meg.

Emellett az egyes vasúton a személyforgalomban érvényes díjszabási metrópontok figyelembe nem vétetnek.

4. A feladott kutyákról szállító-igazolvány állítatik ki.

5. Oly kutyáért, melyek a rendeltetési állomásra való megérkezés után 2 órán belül el nem vitetnek, óránként 2 korona állaspénz fizetendő.

6. Kosarakban, ketrecekben, ládákban vagy más alkalmas tartályban elhelyezett kutyákat, még pedig akkor is, ha azok a személykocsiban vitetnek, podgyász gyanánt kell feladni.

MÁV menetrend 1931.

23, 34

Keleti pályaudvar étertermében

minden időben hideg és meleg ételk kaphatók.

D. KAJDACS

szabványos
Budapest, VIII., József-körút 2. sz.
Rendel: 10-ig és 7-ig (fél- és nappalok).

23, 25

23. Somokőifalu—Sálgótarján—

Hagyár kir. állomások	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.	Sz.
-----------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Menetdíjtáblázatok 1931-ből

1502

Személydíjszabási táblázatok

1502. a) Menetdíjtáblázat a magyar királyi államvasutakon és a Dunaszerdahelyi vasúti társaságon (székhely: Bécsi vasútállomás). Érvényes 1930. február 16-tól.

A menet- és szállítási díjak kiszámításánál minden egyes részre vonatkozóan külön-külön kell eljárni. A menetdíj a menetidő függvényében, a szállítási díj a szállított mennyiség függvényében kerül meghatározásra. A menetdíj a menetidő függvényében, a szállítási díj a szállított mennyiség függvényében kerül meghatározásra.

1503. a) Menetdíjtáblázat a magyar királyi államvasutakon és a Dunaszerdahelyi vasúti társaságon (székhely: Bécsi vasútállomás). Érvényes 1930. február 16-tól.

A menet- és szállítási díjak kiszámításánál minden egyes részre vonatkozóan külön-külön kell eljárni. A menetdíj a menetidő függvényében, a szállítási díj a szállított mennyiség függvényében kerül meghatározásra. A menetdíj a menetidő függvényében, a szállítási díj a szállított mennyiség függvényében kerül meghatározásra.

Távolság kilométerben	a személyvonat				a gyorsvonat			
	I pengő	II pengő	III pengő	IV pengő	I pengő	II pengő	III pengő	IV pengő
	közvetlen úton a gyorsvonat				közvetlen úton a gyorsvonat			
1-5	0,20	0,30	0,40	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50
6-10	0,30	0,40	0,50	0,60	1,50	2,00	2,50	3,00
11-15	0,40	0,50	0,60	0,70	2,00	2,50	3,00	3,50
16-20	0,50	0,60	0,70	0,80	2,50	3,00	3,50	4,00
21-25	0,60	0,70	0,80	0,90	3,00	3,50	4,00	4,50
26-30	0,70	0,80	0,90	1,00	3,50	4,00	4,50	5,00
31-35	0,80	0,90	1,00	1,10	4,00	4,50	5,00	5,50
36-40	0,90	1,00	1,10	1,20	4,50	5,00	5,50	6,00
41-45	1,00	1,10	1,20	1,30	5,00	5,50	6,00	6,50
46-50	1,10	1,20	1,30	1,40	5,50	6,00	6,50	7,00
51-55	1,20	1,30	1,40	1,50	6,00	6,50	7,00	7,50
56-60	1,30	1,40	1,50	1,60	6,50	7,00	7,50	8,00
61-65	1,40	1,50	1,60	1,70	7,00	7,50	8,00	8,50
66-70	1,50	1,60	1,70	1,80	7,50	8,00	8,50	9,00
71-75	1,60	1,70	1,80	1,90	8,00	8,50	9,00	9,50
76-80	1,70	1,80	1,90	2,00	8,50	9,00	9,50	10,00
81-85	1,80	1,90	2,00	2,10	9,00	9,50	10,00	10,50
86-90	1,90	2,00	2,10	2,20	9,50	10,00	10,50	11,00
91-95	2,00	2,10	2,20	2,30	10,00	10,50	11,00	11,50
96-100	2,10	2,20	2,30	2,40	10,50	11,00	11,50	12,00
101-105	2,20	2,30	2,40	2,50	11,00	11,50	12,00	12,50
106-110	2,30	2,40	2,50	2,60	11,50	12,00	12,50	13,00
111-115	2,40	2,50	2,60	2,70	12,00	12,50	13,00	13,50
116-120	2,50	2,60	2,70	2,80	12,50	13,00	13,50	14,00
121-125	2,60	2,70	2,80	2,90	13,00	13,50	14,00	14,50
126-130	2,70	2,80	2,90	3,00	13,50	14,00	14,50	15,00
131-135	2,80	2,90	3,00	3,10	14,00	14,50	15,00	15,50
136-140	2,90	3,00	3,10	3,20	14,50	15,00	15,50	16,00
141-145	3,00	3,10	3,20	3,30	15,00	15,50	16,00	16,50
146-150	3,10	3,20	3,30	3,40	15,50	16,00	16,50	17,00
151-155	3,20	3,30	3,40	3,50	16,00	16,50	17,00	17,50
156-160	3,30	3,40	3,50	3,60	16,50	17,00	17,50	18,00
161-165	3,40	3,50	3,60	3,70	17,00	17,50	18,00	18,50
166-170	3,50	3,60	3,70	3,80	17,50	18,00	18,50	19,00
171-175	3,60	3,70	3,80	3,90	18,00	18,50	19,00	19,50
176-180	3,70	3,80	3,90	4,00	18,50	19,00	19,50	20,00
181-185	3,80	3,90	4,00	4,10	19,00	19,50	20,00	20,50
186-190	3,90	4,00	4,10	4,20	19,50	20,00	20,50	21,00
191-195	4,00	4,10	4,20	4,30	20,00	20,50	21,00	21,50
196-200	4,10	4,20	4,30	4,40	20,50	21,00	21,50	22,00
201-205	4,20	4,30	4,40	4,50	21,00	21,50	22,00	22,50
206-210	4,30	4,40	4,50	4,60	21,50	22,00	22,50	23,00
211-215	4,40	4,50	4,60	4,70	22,00	22,50	23,00	23,50
216-220	4,50	4,60	4,70	4,80	22,50	23,00	23,50	24,00
221-225	4,60	4,70	4,80	4,90	23,00	23,50	24,00	24,50
226-230	4,70	4,80	4,90	5,00	23,50	24,00	24,50	25,00
231-235	4,80	4,90	5,00	5,10	24,00	24,50	25,00	25,50
236-240	4,90	5,00	5,10	5,20	24,50	25,00	25,50	26,00
241-245	5,00	5,10	5,20	5,30	25,00	25,50	26,00	26,50
246-250	5,10	5,20	5,30	5,40	25,50	26,00	26,50	27,00
251-255	5,20	5,30	5,40	5,50	26,00	26,50	27,00	27,50
256-260	5,30	5,40	5,50	5,60	26,50	27,00	27,50	28,00
261-265	5,40	5,50	5,60	5,70	27,00	27,50	28,00	28,50
266-270	5,50	5,60	5,70	5,80	27,50	28,00	28,50	29,00
271-275	5,60	5,70	5,80	5,90	28,00	28,50	29,00	29,50
276-280	5,70	5,80	5,90	6,00	28,50	29,00	29,50	30,00
281-285	5,80	5,90	6,00	6,10	29,00	29,50	30,00	30,50
286-290	5,90	6,00	6,10	6,20	29,50	30,00	30,50	31,00
291-295	6,00	6,10	6,20	6,30	30,00	30,50	31,00	31,50
296-300	6,10	6,20	6,30	6,40	30,50	31,00	31,50	32,00
301-305	6,20	6,30	6,40	6,50	31,00	31,50	32,00	32,50
306-310	6,30	6,40	6,50	6,60	31,50	32,00	32,50	33,00
311-315	6,40	6,50	6,60	6,70	32,00	32,50	33,00	33,50
316-320	6,50	6,60	6,70	6,80	32,50	33,00	33,50	34,00
321-325	6,60	6,70	6,80	6,90	33,00	33,50	34,00	34,50
326-330	6,70	6,80	6,90	7,00	33,50	34,00	34,50	35,00
331-335	6,80	6,90	7,00	7,10	34,00	34,50	35,00	35,50
336-340	6,90	7,00	7,10	7,20	34,50	35,00	35,50	36,00
341-345	7,00	7,10	7,20	7,30	35,00	35,50	36,00	36,50
346-350	7,10	7,20	7,30	7,40	35,50	36,00	36,50	37,00
351-355	7,20	7,30	7,40	7,50	36,00	36,50	37,00	37,50
356-360	7,30	7,40	7,50	7,60	36,50	37,00	37,50	38,00
361-365	7,40	7,50	7,60	7,70	37,00	37,50	38,00	38,50
366-370	7,50	7,60	7,70	7,80	37,50	38,00	38,50	39,00
371-375	7,60	7,70	7,80	7,90	38,00	38,50	39,00	39,50
376-380	7,70	7,80	7,90	8,00	38,50	39,00	39,50	40,00
381-385	7,80	7,90	8,00	8,10	39,00	39,50	40,00	40,50
386-390	7,90	8,00	8,10	8,20	39,50	40,00	40,50	41,00
391-395	8,00	8,10	8,20	8,30	40,00	40,50	41,00	41,50
396-400	8,10	8,20	8,30	8,40	40,50	41,00	41,50	42,00
401-405	8,20	8,30	8,40	8,50	41,00	41,50	42,00	42,50
406-410	8,30	8,40	8,50	8,60	41,50	42,00	42,50	43,00
411-415	8,40	8,50	8,60	8,70	42,00	42,50	43,00	43,50
416-420	8,50	8,60	8,70	8,80	42,50	43,00	43,50	44,00
421-425	8,60	8,70	8,80	8,90	43,00	43,50	44,00	44,50
426-430	8,70	8,80	8,90	9,00	43,50	44,00	44,50	45,00
431-435	8,80	8,90	9,00	9,10	44,00	44,50	45,00	45,50
436-440	8,90	9,00	9,10	9,20	44,50	45,00	45,50	46,00
441-445	9,00	9,10	9,20	9,30	45,00	45,50	46,00	46,50
446-450	9,10	9,20	9,30	9,40	45,50	46,00	46,50	47,00
451-455	9,20	9,30	9,40	9,50	46,00	46,50	47,00	47,50
456-460	9,30	9,40	9,50	9,60	46,50	47,00	47,50	48,00
461-465	9,40	9,50	9,60	9,70	47,00	47,50	48,00	48,50
466-470	9,50	9,60	9,70	9,80	47,50	48,00	48,50	49,00
471-475	9,60	9,70	9,80	9,90	48,00	48,50	49,00	49,50
476-480	9,70	9,80	9,90	10,00	48,50	49,00	49,50	50,00
481-485	9,80	9,90	10,00	10,10	49,00	49,50	50,00	50,50
486-490	9,90	10,00	10,10	10,20	49,50	50,00	50,50	51,00
491-495	10,00	10,10	10,20	10,30	50,00	50,50	51,00	51,50
496-500	10,10	10,20	10,30	10,40	50,50	51,00	51,50	52,00

Gallérjait 1 nap alatt kifogástalanul tisztítja a Király Gőzmosoda 174

IV. Magyar-utca 8. Vidéki postacímű. (Köszönt Lajostól az utca, Király-utca 13. 709)

D- KAJDACS

Szakács 1503
Budapest, VIII., József-körút 2. sz.
Budapest 10-43 és 74-43 tér és 74-43 tér és 74-43 tér

1503. b) Menetdíjtáblázat, érvényes a magyar kir. államvasutak által kezelt helyiérdekű vasúti vonalain és a Pécs-Burca vasúti vonalán, és utóbbin azonban csak a saját és a Szentiment-Uzsg között közlekedő vonatokon kiadott menetjegyek után.

A díjak és illetékek kiszámításánál minden egyes részre vonatkozóan külön-külön kell eljárni. A menetdíj a menetidő függvényében, a szállítási díj a szállított mennyiség függvényében kerül meghatározásra. A menetdíj a menetidő függvényében, a szállítási díj a szállított mennyiség függvényében kerül meghatározásra.

Távolság kilométerben	a személyvonat				a gyorsvonat			
	I pengő	II pengő	III pengő	IV pengő	I pengő	II pengő	III pengő	IV pengő
	közvetlen úton a gyorsvonat				közvetlen úton a gyorsvonat			
1-5	0,20	0,30	0,40	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50
6-10	0,30	0,40	0,50	0,60	1,50	2,00	2,50	3,00
11-15	0,40	0,50	0,60	0,70	2,00	2,50	3,00	3,50
16-20	0,50	0,60	0,70	0,80	2,50	3,00	3,50	4,00
21-25	0,60	0,70	0,80	0,90	3,00	3,50	4,00	4,50
26-30	0,70	0,80	0,90	1,00	3,50	4,00	4,50	5,00
31-35	0,80	0,90	1,00	1,10	4,00	4,50	5,00	5,50
36-40	0,90	1,00	1,10	1,20	4,50	5,00	5,50	6,00
41-45	1,00	1,10	1,20	1,30	5,00	5,50	6,00	6,50
46-50	1,10	1,20	1,30	1,40	5,50	6,00	6,50	7,00
51-55	1,20	1,30	1,40	1,50	6,00	6,50	7,00	7,50
56-60	1,30	1,40	1,50	1,60	6,50	7,00	7,50	8,00
61-65	1,40	1,50	1,60	1,70	7,00	7,50	8,00	8,50
66-70	1,50	1,60	1,70	1,80	7,50	8,00	8,50	9,00
71-75	1,60	1,70	1,80	1,90	8,00	8,50	9,00	9,50
76-80	1,70	1,80	1,90	2,00	8,50	9,00	9,50	10,00
81-85	1,80	1,90	2,00	2,10	9,00	9,50	10,00	10,50
86-90	1,90	2,00	2,10	2,20	9,50	10,00	10,50	11,00
91-95	2,00	2,10	2,20	2,30	10,00	10,50	11,00	11,50
96-100	2,10	2,20	2,30	2,40	10,50	11,00	11,50	12,00
101-105	2,20	2,30	2,40	2,50	11,0			

Munkás hetijegy, és bérletek árai 1931-ben:

KENYŐD-MÉNTEKÉRTÉK

1930. 1931.

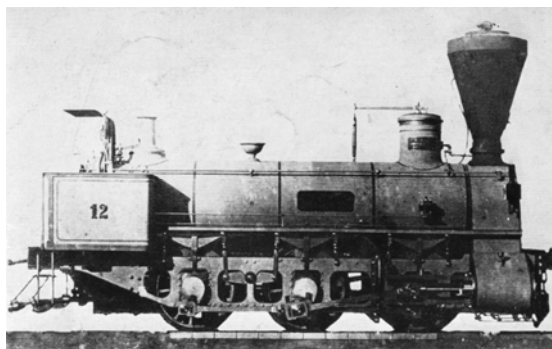
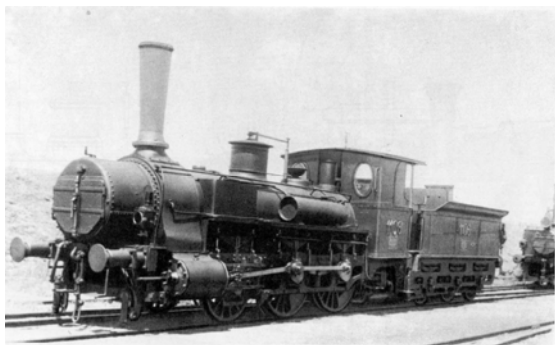
1503. Helyi díjszabási táblázat.

(Állami Állomás Budapest-Aranyúti)

Vasútvonal megnevezése és vonalszáma	a személyvonat			
	I pengő	II pengő	III pengő	IV pengő
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00
Ópusztaszer	1,00	2,00	3,00	4,00

A vasúti szerelvényekről, mozdonyokról

A kezdeti időszakban a vonatok vontatását a bécsújhelyi Sigl gyárban gyártott MÁV szerkocsis személyvonati gőzmozdonymozdonyai látták el.



Az állomásról talán legkorábban készült fénykép érdekessége, hogy 1905 körül készülhetett és a szerelvény vegyes összeállítású, vagyis teher és személyvagoni kocsik egyaránt megtalálhatóak a szerelvényben. A mozdony a MÁV IIa sorozatának, a Magyar Északi Vasúttól átvett személyvonatok vontatására használt mozdonya látható.



A Budapest - Hatvan pályaszakaszon a gőzmozdonyos vontatás egészen az 1960-as évek elejéig-közepéig fennállt. Ugyan 1956-ra a Pest-Hatvan szakasz villamosítva lett, de mozdonyhiány miatt nem, vagy csak korlátozott számban működtek rajta villamos vontatású szerelvények. Az elővárosi vasúti szolgáltatás még 1964-ben is gőzmozdony vontatású volt.



Vonat halad át Rákosliget állomáson 1931-ben. ERH gyűjtemény.



Forrás: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c8/V55.jpg>

Az elsőként villamosított 1956. augusztus 17-én átadott Budapest-Hatvan vonalon megjelent új villanymozdony a V55. Kkis teljesítményük miatt hamarosan leváltották, hogy helyet adjanak az új fejlesztésű V41 és V42 típusú villanymozdonyoknak..



V41mozdony

Forrás: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/hu/9/94/V41_503_Ganz.jpg



V42 mozdony

Forrás: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/38/V42_527_2010.jp



V43 és szerelvénye Rákosliget m.h. előtt

Forrás: <http://trainspo.com/photo/2091/#photo>



Forrás: Trains.hu

Az újabb váltást a V43 típusjelű mozdonyok jelentették. Ezek mind a mai napig vontatják az elővárosi vonalon közlekedő szerelvényeket. A képen látható elővárosi színezésű Bhv vagonokat 2008-ban részben felváltotta a Stadler Flirt modern elővárosi szerelvénye.



Stadler Flirt elővárosi szerelvény Rákosliget állomás bejáratí jelzőjénél.

Forrás: <http://trainspo.com/photo/3234/#photo>

A 2000-es évek elejétől kezdődően egyre nagyobb hangsúlyt kapott a vonatközlekedés. Az egységes Budapest Bérlet lehetővé tette a könnyebb és gyorsabb vonathasználatot. Napjainkban is szívesen veszi igénybe ezt a közlekedési formát Rákosliget lakossága.