



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Tormay kormánybiztos a villamosjegy árának emeléséről*

Forrás:

Nemzeti Újság

Bp.
(Hely)

1922. II. 14.
(Idő)

Olda

Osztályozás

Tárgy

385.857

Hely

Idő

"1922"

Személy

Helvyszám

Tormay kormánybiztos a villamosjegy árának emeléséről

A forradalmak óta 200 millió a vasutak deficitje — Két év alatt 39 millióról 338 millióra emelkedett a szénbeszerzés költsége — A bérletjegyek problémája

(A Nemzeti Újság tudósítójától.) Vasárnapi számunkban hirt adtunk az Egyesített Vasutak vezetésének a fővároshoz intézett beadványáról, mely a szén- és az anyagárak állandó emelkedése miatt a *viteldíjak fölemelését* kéri. Jól tudjuk, hogy a villamostarifa újabb emelése ismét meg fogja drágítani egész életünket és elvárjuk azt is, hogy az illetékes tényezők

csak a kényszerítő szükség mértékéig és akkor is a szociális szempontok figyelembevételével fogják elintézni ezt az emelési kérelmet.

A szomorú tény azonban az, hogy valutánk fokozatos leromlásának és a szén drágulásának következményei rombolólag hatnak egész gazdasági életünkre és a fővárosnak ebben az ügyben egyéb szerepe, sajnos, aligha lehet, mint hogy megvizsgálja a kérelem jogosságát és vigyáz a szociális szempontok megtartására. Együgyűség arról beszélni, amit egyes lapársainkban látunk, hogy az emelésért a főváros a felelős, melynek e pillanatban még csakugy nincs semmi köze a villamosvasutakhoz, mint a szintén a főváros szemére vetett forgalmi adóhoz. Ezért az emelésért is, mint minden nyomorúságunkért, a *vesztett háború után bekövetkezett gazdasági katasztrófa* a felelős, amelyet igazán nem lehet a főváros mostani vezetésével azonosítani. Hogy mennyire a szénár emelkedése az oka a villamostarifa drágulásának, idejegyezzük, hogy az *Egyesített Vasutak 1920-ban 89, 1921-ben 199 millió koronát fizettek szénért, az ez évi szénbeszerzésre pedig 338 millió koronát irányoztak elő.* Az emelkedés tehát tavalyelőtthöz viszonyítva 350%-os.

A tarifaemelés okairól kérdést intéztünk Tormay Géza dr. miniszteri tanácsoshoz, a Villamosvasutak kormánybiztosához, aki a következő nyilatkozatot tette a *Nemzeti Újság* munkatársának:

— A villamosvasutak forradalmi egyesítése után 1919 december 31-én állítottuk fel a villamosvasutak első főmérlegét, mely 124 millió veszteséget tüntetett fel. 1920 végén nem változott a veszteség, míg a múlt esztendő végével lezárt főkönyvek alapján a hozzávetőleges számítás szerint az 1921. évi 76 millió veszteséget tüntet fel, úgy, hogy

ez év január 1-én a vasutak vesztesége, vagyis az egyesítés óta keletkezett összes veszteség 200 millió.

— A vasutak vezetősége a legutóbbi anyagárak, munkabérek és várható üzemi költségek alapján el-

készítette a folyó év előirányzatát is és ennek alapján megállapította, hogy *koronánk vásárlóerejének a nyár óta bedőlött csökkenése folytán* minden költségek oly emelkedést mutatnak, hogy tarifaemelés nélkül a vasut a folyó esztendőt *tekinélyes veszteséggel zárna*, sőt megfelelő forgatóke hiányában a vasut üzeme egyáltalában vihető sem volna. Arra is gondoltunk, nem volna-e a forradalmak alatt elmulasztott rekonstrukciós munkálatok teljes befejezésével és a munkásság egyrészének elbocsátásával az üzem tarifaemelés nélkül is vihető. Eltekintve ez intézkedés antiszociális voltától, ez az eljárás igen rövid idő alatt a forgalom teljes csödjére vezetne, de a megtakarítás mégsem volna elég a hiány megszüntetésére.

— Takarékoskodási szempontból megvizsgáltuk a létszámviszonyokat és megállapítottuk, hogy 1918 november 5-én, tehát az egyesítés napján napi 148,000 kocsikilométer teljesítése mellett volt 9240, míg jelenleg napi 168,000 kocsikilométer teljesítése mellett van 10,483 alkalmazott, tehát *1000 kocsikilométerre ugyanannyi, vagyis 62 alkalmazott esik, mint annak idején a részvénytársaságok idejében.* Ez a létszám az időközben 8 órára redukált munkaidő mellett nem csökkenthető, sőt kétségtelen, hogy a forgalmi

személyzet szamat a kettős-karúú áruvagonok szamat pénzügyi előnyeire való tekintettel még fokozni kellene.

— Ilyképpen nem marad más hátra, mint a *tarifaemelés*, amelyre vonatkozólag a vasut felszámolóbizottsága többrendbeli tervezetet terjesztett a főváros tanácsa elé. Eddig a szociális szempontokra való tekintettel ugy

a főváros, mint a kereskedelmi miniszter nagy kedvezményeket kötött ki a tanulók, a munkásság, a köz- és magánalkalmazottak részére. A vasut ezeket a kedvezményeket tovább nem bírja el,

mert a jegy árának bizonyos mértéken felül való emelése olyan csökkenést idéz elő a teljes árat fizető utasok számában, amely az önköltségen lényegesen alul maradó kedvezmények kielégítésére már nem elégséges. Ez teszi a kedvezmények mértékének lényeges csökkentését szükségessé.

— A főváros vezetésének és a kereskedelemügyi kormánynak a kezében van a döntés joga. Tájékoztul csak még egy adatot közlök: Békében az utasonkénti bevételátlag 16 fillér volt, ma a kedvezmények folytán a vasut egy utast átlagban 3 K 10 fillért szállít, tehát a békeárnak nem is *huzsorosáért*. Ezzel szemben az anyagokért a békeárnak 80—150-szeresét vagyunk kénytelenek fizetni.