



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *A Közuti és a Városi*

Forrás:

Világ

Bp.

(Helv)

1919. XI. 19

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

1919

Személy

A Közuti és a Városi

Dr. Tormay Géza miniszteri biztos a deficietről, a tarifaemelésről, a betört ablakokról, az új vonalokról

(A Világ tudósítójától.) Az Egyesített Villamosvasutak igazgatósága — amint ismeretes — elhatározta, hogy a viteldíjakat a mostani 60 fillerről 1 koronára emeli fel. Ennek az áremelésnek az indoka mindenekelőtt a mai rendkívüli drágaságban rejlik, amelynek következtében a villamos vasutak jövedelme meg sem közelíti a kiadásokat, de nagyban hozzájárul az 1 koronára való kiegészítéshez a mai nagyfokú aprópénzhiány is. Minduntalan kisebb-nagyobb veszekedések vannak a kocsikon, hogy a kalauz az 1 koronából visszajáró 40 fillért nem tudja visszaadni és a közönség már lassan amugy is hozzászólt ahhoz, hogy a 60 filléres jegyért 1 koronát fizet. Az áremelést azonban legelső sorban a proletárdiktatura alatt felgyülemlett adósságok teszik szükségessé, amely adósságokat tudvalevőleg teljes értékükben kell a vállalatoknak megfizetni. Az Egyesített Villamos Vasutaknak a proletárdiktatura 15 millió korona adósságot „jöveldelmezett”, de ezenkívül összes javait és felszereléseit tönkre tette, úgy, hogy igen sok időnek kell elmulnia addig, amíg a társaság a bevételeiből a szovjetadósságokat és terheit ki tudja majd fizetni. A közönség körében az egy koronára való áremelés nem okozna nagyobb kellemetlenséget, ha az utazást valahogyan megkönnyítenék, több kocsi volna forgalomban és főleg a mostani hidegek beálltával nem kellene teljesen nyitott kocsikban utazni, mert ismeretes az, hogy alig van az Egyesített Vasutaknak, főleg a Közutiak ép ablaku kocsija.

Az Egyesített Villamos Vasutak helyzete, vala-

mint a tarifaemelés ügyében felkeresük dr. Tormay Géza miniszteri biztost, aki munkatársunknak a következőképpen nyilatkozott:

— A viteldíjfeemelést a társaság igazgatósága nem szívesen határozta el, de kénytelen rá, mert máskülönben az egész vállalat összeomlana és nemcsak, hogy nem bírnánk a forgalmat fenntartani, hanem kénytelenek volnánk az egész személyzetet elbocsájtani. A proletárdiktatura terheit, amelyek 15 millió koronát tesznek ki, valamint az egész lerongyolódott üzem helyrehozása rendkívül nagy igényeket támaszt. Ha tekintetbe vesszük azt, hogy az Egyesített Vasutaknak havi 14 millió korona bruttó bevétele van, amelyből csak a munkabérekre és a fizetésekre havi 10 millió korona kell és dacára a lefokozott kocsijáratoknak, szénért havi 4 millió koronát kell fizetni, csak ezt a két adatot összeadva láthatjuk, hogy a jelen viszonyok között a mostani jövedelemmel a vasutat fenntartani nem lehet. Hiszen a fizetések és a szénköltségen kívül óriási terhek vannak még hátra. A vasut rekonstruálására szükséges összegek, a pályafenntartás, az adminisztráció költségei stb. stb. Mindezek olyan nagy tételek, hogy nem számítva a szovjetadósságokra eső törlesztéseket, nem biztos még, hogy a fölemelt tarifa mellett is képesek leszünk-e a vállalatot a régi normális keretbe visszaállítani. A vállalat az egész vonalon igyekszik a legnagyobb takarékosággal elvet szem előtt tartani. A szovjetbéreket leszállítottuk és visszaállítottuk a Garami miniszter által megállapított béreket, hozzácsapva a szükséges drágasági pótlékokat. Alkalmazottaink közül a női kalauzokat már elbocsájtottuk és örömmel állapíthatom meg, hogy az elbocsátott női kalauzok legnagyobb része a háztartásokban elhelyezkedett és ez irányban panasz egyáltalában nincsen, sőt mostani alkalmazottaink felegyeleme igen örömdetes megszilárdult és a munkateljesítmény az összes üzemeinkben megsokszorozódott. Ez igen fontos körülmény, mert így lehető lesz a javítási munkálatokat gyorsabb tempóban elvégezni.

— Az a panasz, hogy a társaság nem igyekszik a kocsijait rendbehozni, a kocsik ablakait beüvegez-

tetni, a közönség részéről igaz, de nem lehetünk tehetetlenek. Az igazgatóság mindent elkövet, hogy ezek a hibák rövidesen helyrehozassanak. Az összes kocsiszínekben nagy energiával dolgoznak az üvegezési munkálatokon, azonban, míg egyrészt nagyon kevés az üveg s ami van is, az igen rosszminőségű, addig a közönség vigyázatlansága olyan sok kárt okoz nap-nap után az ablakokon, hogy alig tudjuk beüvegeztetni azt, amit a közönség egy nap alatt bezuz. Az állandó faszállításokkal igen nagy kárt okoznak a kocsikon, máskülönben a kocsik rettenetes túlszűfoltóság következtében a kocsik alváza rendszeren elgörbül és ezt bizony csakis meleg eljárással lehet vissza állítani. Egy ilyen elgörbült kocsi alvázának helyreállítása hosszabb időt igényel és így a közönség nagy türelmére kérdése a kocsikon állandó nagy károkat okoz a társaságnak.

— Új kocsikat is rendelt az igazgatóság a magyar gyáraknál, azonban a gyárak a rettenetes anyagihiány következtében, nem tudnak vállalt kötelezettségüknek megfelelni és így szintén nem a mi hibánk, hogy nem kapjuk meg a megrendelt új kocsikat, pedig a társaságoknak igen nagy szükségük volna ezekre a kocsikra.

— A társaságok több új vonalat építenek. Így megépítik a szentendre—visegrádi, gödöllő—aszódi, nagytétény—érdi vonalakat, ezenkívül a farkasréti vonalat második vágánnyal látják el. Ezeket a munkákat az állami szükségmunkák terhére hajtjuk végre és erre az államtól 15 millió koronát kapunk. A munkálatoknál több mint 2000 munkást fogunk foglalkoztatni. A programunk azonban ezzel még nincsen teljesen befejezve, mert hiszen még több új vonal építéséről van szó, azonkívül a megrongált pályatestek helyreállításával is rövidesen foglalkoznunk kell. Tudott dolog ugyanis, hogy pályatestjeinket a legutóbbi évek óta egyáltalában alig tudtuk felújítani és bizony sok helyen kellene már a pályatestet felrészíteni. Természetesen ez most már nem munkáskérdés, hanem inkább anyaghiány kérdése, mert a mostani viszonyok között a pályatestek felújításához szükséges nyersanyagokat nem tudjuk beszerezni. Így aztán mi is csak egy,

jobb jövőtől várjuk a vállalatoknak a reorganizálását.

— Ami a vállalatoknak a magántulajdonba való visszaadását illeti, erre vonatkozólag a magántársaságok és a kormány részéről megindultak a tanácskozások. Engem, mint miniszteri biztost, főleg azért neveztek ki a vállalatok élére, hogy a két társaság pénzügyi helyzetét, amennyiben lehetséges, egyensúlyozzam és helyrehozzam. Mindenesetre, amint már említettem, a legszigorubb takarékoskodási elvek mellett igyekszem ezen a téren valami eredményt elérni, természetesen azonban, hogy a nagyközönség érdekeit elsősorban kívánám szolgálni és főigyekezetem az: a közuti közlekedés a leggyorsabb tempóban a normális mederbe helyezettessék vissza.