



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cim: *A villamosvasutak kérdése*

Forrás:

Pesti Hírlap

Pop.
(Hely)

1921 V/29
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1921"

Személy

Helyszám

Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

Székesfővárosi házinymoda 1920

A villamosvasutak kérdése.

Oly helyről, amelyen kitűnően ismerik a villamosvasutak kérdését, a következő sorokat kapjuk:

— A proletárdiktatura bukása után a vasut bolsevista szerveinek kezéből ki kellett venni az igazgatást és egyben gondoskodni kellett a forgalom zavartalan lebonyolításáról. Ezt nemcsak a közönség érdeke, hanem a diktatura bukása után a rend fentartásához fűződő politikai érdekek, továbbá a román katonai csapatok bevonulása is parancsolóan megkövetelte. Minthogy a hat különböző részvénytársaság tulajdonát képező vasut egész adminisztrációja egyesítve volt, annak szétválasztása, a tulajdonosoknak a vasut visszaadása és az üzem vezetésének a részvénytársaságok részére való átadása azonnal nem volt keresztülvihető. Ez okból, de egyúttal a tulajdonos részvénytársaságok képviselőinek kifejezett kérelmére is, a függő kérdések elintézéséig a vasut vezetésére a kormány egy miniszteri biztost rendelt ki, akinek, mint állami közegnek, elnöklete alatt a vasut főtisztviselőiből alakított igazgatóság vezette a vasut ügyeit mind a mai napig.

— A vasut jogviszonyai mindezeideig nem voltak rendezhetők, mert ez a rendezés éppen bonyolultságánál, továbbá a főváros részéről a vasut tulajdonának szerződés szerű megszerzésére irányuló törekvésénél fogva, a legalaposabb megfontolást igényelte. A kormány azonban módot nyújtott a kibontakozási javaslatok elkészítésére, hogy lehetőleg megegyezés alapján találja meg a kibontakozás utját. Az elmúlt idő alatt tényleg többrendbeli — a közérdekű egyesítést szem előtt tartó kibontakozási javaslat képezte megvitatás tárgyát, mely javaslatok a székesfővárosnak időközben a megváltás tárgyában hozott határozattal tárgytalanokká váltak. A főváros ugyanis, jogával élve, 1923 január 1-re felmondta a közúti és városi vasutakra nézve a területek használata iránt velük kötött szerződést s a vasutak megváltására való igényét érvényesítette. Most azután megjelent a kormányrendelet, mely a forradalmi tényvel elvett vasutakat a részvénytársaságok tulajdonába visszabocsátja. E rendelet a magántulaj-

donnak az egész vonalon leendő elismerésén alapszik és így érthetetlenek azok az aggodalmak, melyek ezzel szemben a rendeletben a magántulajdon sérelmét látják. Hogy a forradalom ezt a javat megtépázta, adósságokkal megrakta, erről az állam nem tehet. Ezeket a károkat, mint vis-major károkat, a tulajdonosnak kell viselnie, mint ahogy azt egyéb téren is mindenki maga viseli. Kétségtelen, hogy ezen terhek a tulajdonosok — a vasut birtokában — minden nagyobb nehézség nélkül el fogják viselhetni. Tény, hogy a kömmün bukásakor mintegy 100 millió koronára rugó fedezetlen adósság még ma is fennáll, sőt azóta időközben némileg meg is növekedett (pontos számadat csak a mérlegezési munkálatok folyamatban levő befejeztével fognak rendelkezésre állani), de kétségbevonhatatlan tény, hogy ez az adósságtöbblet akkor, ha a tulajdonosok meguk kezelték volna a vasutat és nem állott volna rendelkezésükre az államhatalom oly közvetlen támogatása, mint amelyet ezen átmeneti idő alatt a vasut igazgatósága tényleg élvezett, még lényegesen nagyobb lenne.

— Végre sikerült a vasutat roncsaiból kiemelni, immáron türethető forgalmat fentartani és a 11,000 főt meghaladó személyzet emberi módon való megélhetését a mögöttünk levő nehéz időknél keresztül biztosítani és végül, ami a legfontosabb, a forradalmak folytán meglapult fegyelmet, mely minden gazdaságos vasutüzletkezelés alapja, az egész vonalon helyreállítani.

A rekonstrukció nemcsak a közúti, hanem a hévjellegű vonalakon is nagy lépéssel halad előre. 1919. augusztusban naponta 486 vonat közlekedett, 1921. május havában naponta 691 vonat közlekedik és emellett a szentendrei vonalon a közönség igényeit kevésbé kielégítő gőzvonatok kiküszöböltettek.

— A járművek, melyek a háború és forradalmi idők alatt nem javítottak, fontos alkatrészeik elkallódtak, üvegeze nem voltak, teljesen elkoptak, ezidőszert már teljes erővel javítottak, amiről tanuságot tesznek az utcán mind nagyobb és a jövőben remélhetőleg fokozódó számban látható teljesen rekonstruált és ujonnan fényezett kocsik.

— Hogy ez milyen nagy feladatot ró a vasut javító műhelyeire, azt csak az ítélni meg, aki a vasut műhelyeiben ezen kocsikat szétszedett állapotban látta. A műhelyek teljesítőképességét mindenképpen fokozzák. Eddig az anyag roppant ára és hiánya tette ezt szinte lehetetlenné, ma a korona örvendős javulása és anyaghiány szűnése reményt nyújt a fokozatos rekonstrukcióra. Hogy a rekonstrukciónak milyen akadályja volt az anyagárak hihetetlen mérvű emelkedése, arra nézve szolgáljon bizonyítékul három fontos üzemi cikknek árhullámszáma: *gépoltai:*

1919. augusztusban kgkint 5.35 K, 1920. augusztusban 19.05 K, 1921. januárban 55 K, 1921. májusban 29 K; *üveg:* 1919. augusztusban kgkint 60 K, 1920. augusztusban 400 K, 1921. januárban 600 K, 1921. májusban 185 K; *ankerburkoló vászon:* 1919. augusztusban négyzetméterenkint 27 K, 1920. augusztusban 80 K, 1921. januárban 122 K, 1921. májusban 60 K. Egy darab *bazalt fejkő:* 1919. augusztusban 4 K, 1920. augusztusban 6.60 K, 1921. januárban 14.85 K, 1921. májusban 12.60 K. Egy darab *II-od rendű tölgypalpa:* 1919. augusztusban 30 K, 1920-ban 120 K, 1921. januárban 270 K, 1921. májusban 230 K. Egy mázsa *szén:* 1919. augusztusban 400 K, 1920-ban 1700 K, 1921. januárban 3500 K, 1921. májusban 1500 K.

— A járművek helyreállításán felül a pálya üzemképes állapotban való fentartása is nagy gondot okozott az igazgatóságnak. Ami emberileg lehető volt, e téren is megtörtént. A pályafentartás körül elsősorban, leginkább a városon kívül fekvő pályákon, oly munkákat kellett végezni, melyek az üzembiztonság megóvása végett váltak szükségessé, míg most már mindinkább sorra kerülhetnek olyan munkák is, melyek a város belsejében nemcsak a felépítmény, hanem az utburkolatok megfelelő karbáhozatalát is célozzák.

— Remélhetőleg az új vezetőség módját fogja ejteni annak, hogy a rekonstrukció e téren is keresztülvitessék, hogy ezáltal fővárosunknak ismét egy európai nivón álló, minden igényt kielégítő közúti vasut álljon rendelkezésére.