



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: Százhusz milliót költöttek a kommunisták a villamosoknál

Forrás:

Bzp.
(Hely)

1921 VII/16
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1921"

Személy

Helyszám

Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

Székesfővárosi házinyomda 1920

Százhusz milliót költöttek a kommunisták a villamosoknál

Tormay Géza miniszteri biztos a villamosvasutak megváltásáról

— A NÉP tudósítójától —

Budapest, jun. 15.

A Budapesti Egyesített Városi Villamos Vasutak 1922 január elsejére — mint ismeretes, — a főváros tulajdonába mennek át. A sajtó annak idején sokat foglalkozott a városi vasutak ügyével és nemcsak az átadást kifogásolta, hanem élesen elítélte a villamos vasutaknál folytatott állami gazdálkodást is, amely egyes lapok híradása szerint százmillió deficittel zárta le kétévi működésének eredményét. Ezzel szemben a tapasztalat azt mutatta, hogy a forgalom, különösen mult év eleje óta, állandóan javult és ma már csaknem elérte a békenívót. A Nép munkatársa a való tényállás megállapítása végett felkereste ma Tormay Géza miniszteri tanácsost, a Budapesti Egyesített Városi Villamos Vasutak miniszteri biztosát, aki kérdéseinkre a következő felvilágosításokkal szolgált:

— Hogy az átadás tényével tisztában legyünk, ismernünk kell annak előzményeit. A kommun bukása után az 1920. évi I. törvény cikk értelmében, amely kimondotta a magántulajdon visszaállítását, a villamos vasutakat vissza kellett volna adni az érdekelt

részvénytársaságoknak. Ez azonban akkor lehetetlen volt, mert a villamos vasutak egy kézben voltak és azok szétosztása a hat igénylő részvénytársaságnak, hosszú időt vett volna igénybe, amely alatt a forgalomnak szünetelnie kellett volna. A kormány tehát, tekintettel arra, hogy a forgalom szünetelése esetleg súlyos következményekkel járt volna, továbbá, mivel a közérdek is megkívánta azt, hogy a villamosvasutak egy kézben legyenek, úgy határozott, hogy a függő kérdések rendezéséig a bolsevista szellemű üzemi tanácsok megszüntetésével miniszteri biztost állít a villamosvasutak élére, aki a társaság igazgatóságából alakított szervezettel ideiglenesen vezeti az üzemet.

— A villamos társaságoknak oly szerződése volt a fővárossal, amelynek értelmében a fővárosnak joga van az üzem megváltására. Midőn a főváros autonóm szervezete a bolsevizmus bukása után megalakult, a villamosvasutak ügyében úgy határozott a közgyűlés, hogy a székesfőváros élni fog szerződésadta jogával és a vasutakat jövő év elsejével megváltja. Időközben az államnak át kellett volna adnia a vasutakat a részvénytársaságoknak, amelyek azonban maguk kérték, hogy most már maradjon a vasut az állam kezelésében

mindaddig, míg a fővárosnak való átadás megtörténik. Nem értem, hogy ilyen körülmények között mi kifogása van bárkinek az átadás, vagy az állami kezelés jogi ténye ellen, hiszen az átadás

éppen a magántulajdon elvének szigorú keresztülvitelét jelenti.

— Azt is irták egyes lapok, hogy a vasutak állami kezelésében a bolsevizmus bukása óta több száz millió adósság keletkezett volna. Erre vonatkozólag meg kell jegyeznem, hogy az üzemi hiány — amint az 1920. évi mérlegből kitűnik — az 1920. évben nemcsak hogy nem emelkedett, hanem csökkent. Tény az, hogy az 1919. év végén 144 millió korona üzemi hiány mutatkozott, de ebből 120 millió korona a bolsevista gazdálkodás rovására irandó. Mindössze tehát 20—24 millió korona az a deficit, amely az 1919. évi állami gazdálkodás idejére esik, amivel szemben — amint már említettem — az 1920. évben ez a deficit nemcsak hogy nem emelkedett egy fillérrel sem, de még csökkenthető is volt. A villamos társaságokat a törvény kötelezi ennek a tehernek a viselésére, mert a törvény kimondja, hogy az állam az üzemek szocializálásából, mint forradalmi tényből eredő hiányokért semmiféle felelősséget nem vállal.

— Amellett, hogy az üzemi hiányt csökkenteni tudtuk, a villamos vasuti üzem teljesítménye is állandóan emelkedett. Erre vonatkozólag csak néhány adatot akarok megemlíteni. A napi üzemi órák száma 1919 augusztus havában 14.9 volt, ma már 17.5. A naponként üzemben lévő kocsik száma

1919 augusztusában 620, 1919 decemberében 520 volt, ma pedig mintegy 850. Ha tekintetbe vesszük, hogy a béke utolsó hónapjában mintegy 990 kocsik közlekedett, akkor teljes joggal remélhetjük, hogy rövid időn belül sikerülni fog a forgalom lebonyolításában a békebeli igényeket kielégíteni. A helyi érdekű vasuthálózatokon ugyancsak nagy a javulás, 1919 augusztusában 486 kocsik közlekedett, most 691.

— Végül szeretnék válaszolni Szterényi képviselő ur ama kijelentésére is, hogy a munkásság teljesítőképessége messze mögötte marad a békebeli teljesítő képességnek. Az én tapasztalatom az, hogy a munkásság teljesítő képessége messze meghaladja a mult évi teljesítést. Összeesik ez a javulás az élelmiszer-csökkenésével és különösen elősegítette az, hogy a műhelyekbe egy olyan bérrendszert vezettünk be, amely a szorgalmas munkásnak nagyobb kereseti lehetőséget nyújt. A munkásság teljesítő képességének emelkedése azt eredményezte, hogy a villamos vasutak — eltekintve azokról az óráktól, mikor nagyobb tömeg ostromolja egyszerre a vasutakat — teljes melegezésre elégítik ki a közönség forgalmi igényeit.

— Meg kell még említenem azt, hogy munkásaink keresztényszocialista alapon vannak szervezve

és ezek a szervezetek a munkások érdekeit teljes méltányossággal és megértéssel képviselik és a keresztényszocialista villamos alkalmazottak szövetsége működésének most eddig is igen értékes szociális eredményei voltak az alkalmazottak javára.