

# A szénkrízis

## A gázgyár igazgatójának sürgős

### jelentése

222

A fővárosi gázművek igazgatósága ma jelentést tett a tanácsának a gázművek szénrel való ellátásáról. Meglehető és megdöbbentő dolgok vannak ebben a jelentésben. Azt mondja a gázművek igazgatósága, hogy „a gázgyárnak ma olyan minimális szénkészlete van, mely egy gázgyárnál már a küszöbön álló katasztrófát jelenti”. Jelentésében elmondja az igazgatóság minden törekvése és küzdelme, hogy a gázművek szénszükségletét biztosítsa: hiábavaló volt, mert a hadügyminiszter csak osztrák és cseh gázgyárakat részesít támogatásban a szénellátó bizottságnál. A hadügyminiszter rendelete — mondja a jelentés — azt látszik bizonyítani, hogy „a gázgyár szénrel való ellátása politikai kérdés lett” és ilyen viszonyok között a gázművek igazgatósága a gázüzem zavartalan fenntartásáért tovább felelősséget nem vállalhat. A jelentésből a következőket tartjuk érdekesnek az ismertetésre:

Az osztrák közmunkaügyi miniszter márciusban megígérte, hogy a budapesti gázműveknek napi 70 vagon szén ad. A gázgyár a bányákba elküldte bizalmi embereit, hogy győződjenek meg, vajjon a budapesti gázművekre vonatkozó miniszteri rendelkezést végrehajtják-e? Bizalmi embereink a bányákban arról győződtek meg, hogy a bányákban a budapesti gázművek részére napi 50 vaggont állítanak be, míg a bécsi gázgyár egész napi szükségletét: — 174 vaggont — megkapja. A gázművek vezetősége a polgármestert és a tanácsot állandóan sürgette az erősebb tempójú szénszállítás kieszközlésére. Az igazgatóság fordult a kereskedelemügyi, belügyi és a hadügyminiszterhez is, akit arra kért, hasson oda, hogy a két főváros paritásos elbánásban részesüljön. Az igazgatóság folyamodott továbbá az osztrák közmunkaügyi miniszterhez és a K. k. Central Transport határozathoz is, de mindhiába, mert a budapesti gázművek egyik hónapban sem kapta meg a megígért szénmennyiséget. Májusban a gázgyár 100 külföldről bérelt vaggont állított be, de ezzel együtt sem boldogult. Az igazgatóság kérte ezenkívül azt is, hogy rekviráljonak részére szenet, vagy az államvasutak engedjen át a készletéből. Mindennek csak annyi eredménye lett, hogy a Máv. 7000 tonna szenet engedett át a gázgyárnak. Az osztrák közmunkaügyi miniszter viszont annyit tett, hogy közbenjárására több bányavállalat ajánlott föl szenet, amelyet a budapesti gázművek a rendesnél magasabb áron vásárolt meg. A miniszter ugyanakkor megállapította az egyes bányák szállítási kötelezettségét és ennek alapján megígérte, hogy a budapesti gázművek számára 68 kocsi állít ki naponként. Szén azonban akkor sem érkezett megfelelő mennyiségben, úgy, hogy októberben, amikor 26.000 tonna szenet használt föl a gázgyár: csak 1700 tonnát kapott; szóval 9000 tonnát a saját készletéből kellett felhasználnia. Még rosszabb volt a november hónap helyzete, amikor a szükséglet 29.000 tonna volt, amelyre csak 12.000 tonnát kapott; úgy, hogy novemberben a gázművek 17.000 tonnával voltak kénytelen szénkészletét csökkenteni. Hogy ennyi szenet kapott, csak annak köszönheti a gázgyár, hogy idejében bérelt vagonokat, mert májustól novemberig a gázgyár összesen 99.000 tonna szenet kapott, melyből 42.000 tonna az általa bérelt kocsikon érkezett, úgy, hogy ha a bérelt kocsikkal nem rendelkezett volna, az üzemet be kellett volna szüntetni.

Az igazgatóság kijelenti, hogy ilyen viszonyok mellett a gázüzemért tovább felelősséget nem vállalhat, mert a hadügyminiszter két rendelete azt látszik bizonyítani, hogy a gázgyár szénrel való ellátása politikai kérdés lett. A hadügyminiszter ugyanis egy rendeletében kijelenti, hogy Baden, Billitz, Böhmisch-Leipa, Brünn, Iglau, Leitmeritz, Leimbach, Leopoldau, Mödling, Prag-Holleschowitz, Prag-Lieben, Prag-Schnei-