

Budapestre vonatkozó ujságcikkek



Szerző:

Cím: *Drágább a villamosjegy —
Kevesebb az utas.*

Forrás: *Pesti Napló.*

Bp.

(Hely)

1922. 8. 30.

(Idő)

(Köt. v. füz.) (C)

Osztályozás

Tárgy

385.857

Hely

Idő

"1922"

Személy

Drágább a villamosjegy — kevesebb az utas

Egy villamoskocsi naponta közel 20 óráig van üzemben

(Saját tudósítónktól.) Megszűnt a lógás a villamosokon. Nem a gyárak és a hivatalok jöttek közelebb a dolgozó emberekhez, akiknek ma is csak annyi munkájuk van, mint amennyi tegnap volt, — a villamosok szaladtak el tőlük a 15 koronára felemelt vitéldíjikkal. A villamosvasutak igazgatósága már nyilatkozott és olyasfélést mondott, hogy a felemelt vitéldíj erősen érezteti hatását, csökkent a villamoson utazók száma, de sebj, legalább kényelmesebben utazhatnak az utasok. Adatokat, számokat azonban nem közölt a kissé rejtelmes hangon beszélő igazgatóság, nem mondta el, hány százalékos a csökkenés, de azt is elfelejtette megmondani, hogy mennyi az utasszám csökkenése a 10 koronás emelés óta? Pedig ez módjában állna a villamosvasutnak, amely gondos statisztikát készít mindenről, ami fölöttes hatóságát érdekelheti. Helyette a *Pesti Napló* közli ezt a nagyobb érdeklődésre számot tartható statisztikát:

Kezdjük ez év január havával. Ebben a hónapban még 5 korona volt a villamosutazás díja. 915 villamoskocsi futott a sineken naponta és annyira igénybe voltak véve ezek a kocsik, hogy mindégükre külön-külön 19,4 üzemi óra esett naponta. A számtott utasok száma 27,071.000 volt, akik után 85,913.000 korona folyt be a villamosvasutak pénztárába. Egy kocsi tehát egy nap 3029 koronát jövedelmezett. Februárban 23,300.000 utas után 75,400.000 korona volt a bevétel. Áprilisban 8 koronára emelték a vitéldíjat, de a forgalom ezuttal nem sanyalott meg az emelést. 24,139.000 utast szállítottak a villamosvasutak és ennek megfelelően 139,000.000 korona volt a tiszta bevétel, amihez még az állam 7,5 millió koronás térítéssel járult a heti jegyek után. Ezután egész júniusig fokozatosan emelkedett a forgalom és a bevétel is. Májusban 25,720.000 utast és 160,000.000 korona bevételt tüntet fel a statisztika. Júniusban 26,270.000-re emelkedett az utasszám és vele 168,000.000-ra a bevétel. Július 15-én történt az első olyan emelés, amelyet visszautasított a közönség egy része. Július 15-én 10 koronára emelték a jegy árát és az eredmény az volt, hogy 23,700.000-re csökkent az utasszám, ellenben 195,000.000 koronára szökött fel a bevétel. A villamos-

vasutak számítása tehát bevált, mert a forgalom csökkenését messze túlszárnyalta az emelés előidézte bevétel-többlet.

Az a kérdés most, csakugyan halaszthatatlan szükség volt-e erre az emelésre, volt-e deficit, amelyet 50 százalékos jegyáremeléssel lehetett csak kiküszöbölni? Erre vonatkozóan csak két adat áll a rendelkezésünkre: A tisztviselők és alkalmazottak fizetésére júliusban 70,950.000 koronát folyósított a villamosvasut. Szénbeszerzésre 41,000.000 koronát utalt ki (a havi fogyasztás átlaga azonban csak 26,000.000 korona értékű szén). Beavatott helyről úgy tudjuk, hogy már júliusban sem volt deficitje a villamosvasutnak; ellenben nagy gondot okozott az, hogy nagy beruházásra, kocsik építésére már nem telt a jövedelemből. Azért okozott gondot ez, mert a villamosvasutak 994 kocsija majdnem állandóan üzemben volt, újabbán már 19,8 óraszámot dolgoztak átlagban, ami annyiban jelent veszélyt, hogy a villamosvasutak egész kocsiparkja csődöt mondhat egy szép napon. Ilyen nagymértékben semmi esetre sem szabad igénybevenni a kocsikat, két év előtt még nem volt rá példa. Így például 1920-ban csak 14 óra volt az üzemi órák átlaga. Akkor azonban még 60 fillér volt a villamosjegy ára.

Egyelőre ismeretlenek a villamosvasutak intézőségének tervei, a legalább 90 milliós többletbevétel hóvafordítását illetően. Az alkalmazottak fizetését már 30 százalékkal megjavították. A villamosvasutak

szociáldemokrata szervezete újabb negyvenszázalékos emelést kér, el is járt miatta Sztrókey Kálmán igazgatónál, aki azonban elzárkózott az újabb követelés teljesítése elől, kijelentvén, hogy az egész intézmény borotvaélen jár, végzetes hiba volna, sztrájkjal vagy más ilyenirányú mozgalommal megingatni. Sok felesleges kiadás terheli az Egyesült Villamos Vasutak költségvetését. A kurzus egész sereg magasrangú tisztviselőt tolt fölre, akik nagy fizetést kapnak olyan munkáért, amit női segéderőkkel is el lehetne végeztetni. Három igazgatója van a villamos-

vasutnak és mind a háromnak külön személyi autó áll a rendelkezésére. Ez is felesleges kiadás. Súlyos teherterhelés még a kommunadósság, amely csak egy nagy pénzintézetnél közel kétszázmillió koronát tesz ki. Egyébként ezt az adósságot akarják elsősorban kiegyenlíteni a felemelt jegyárak többletjövedelméből. De minden tervet alapjában ingathat meg, ha a közönség visszautasítja az 50 százalékos jegyáremelést és csak nagy távolságoknál veszi igénybe a villamosvasutak kocsijait.