



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Hatszáz tartalék-villamos áll rendelkezésre*

Forrás:

A Nép

Bn

(Hely)

1924. 1. 26.

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1924"

Személy

Hatszáz tartalék-villamos áll rendelkezésre

Hogy történik a kocsik fölfrissítése? — Az igazgatóság a főszevezetésekre eddig harmincmilliárdot költött — Negyszázalék a vállalati nyereség — Rényi és Sztrókey vezérigazgató nyilatkozata A NÉP-nek

— A NÉP tudósítójától —

A villamosvasutak helyzetéről megkérdezte A NÉP tudósítója Rényi Dezső vezérigazgatót, aki helyettesének, Sztrókey István kormányfőtanácsosnak társaságában a következő felvilágosításokat adta:

— A legújabb *tarifaemelés*, amely, mint ismeretes, ezer, ezerkétszáz és ezernégyszázkoronás jegytípusokat állapít meg, remélhetőleg biztosítja megélhetésünket s amennyiben a szénét még nem drágítják s ugyanígy a munkahérek abnormális emelésére nem leszünk utalva, akkor ezt a tarifát hosszabb ideig tarthatjuk. A *kocsipark rendbehozatala* nagy erővel halad előre. *Ezer kocsink jár* s e fölött még hatszáz olyan kocsival rendelkezünk, amelyek átjavítással hármikor beállíthatók.

Az a kocsi, amelyet sárgára festve bocsátunk újból forgalomba, tökéletesen rekonstruált alkotmány.

Nehogy azt higgye valaki, mintha használatatlan villamosokat egyszerűen átmázolnánk s ezzel be volna fejezve az újjáépítés.

— A rozoga villamosokat a főműhelybe szállítva, a legapróbb darabokig *széjjelszedjük, alkatrészeit*

ket jórészt kicseréljük, kerékpárjaikat, rugózataikat felfrissítjük és csak mindezek után küldjük a kocsikat a fényezőbe. A forgalomban levő kocsik közül már csupán 25 motoros és ötven pótkocsit kell át-dolgoznunk.

— Az *áramfejlesztő beépítés*, amelyet csakugyan lerongyolódott állapotban vettünk át, jelentékeny erővel gyarapodott a kertész-utcai tartalékteleppel, amelynek maximális összteljesítménye *négyezeröttszáz kilóvatt* s amely főképpen a régi városi vasut vonalait táplálja.

— Az *alsóvezetékek kétharmada már át van cserélve a felsődrót-rendszerre*, a harmadik harmad átváltása is csak rövid idő kérdése. Az új felsóvezetékek eddig többet emésztettek fel harmincmilliárdnál.

— A forgalom észszerű kezelése tekintetében szakítottunk azzal a régi felfogással, hogy merő kedvezés szerint küldözgessük ide-oda a park egy-egy részét, a lehető legrendszeresebb utas-számlálás alapján valamennyi relációban meg tudjuk állapítani, hogy ott a nap bizonyos órái pontosan mekkora kocsiszükségletet követelnek. Természetes, hogy az ugynevezett

„holt órákban“ a felesleget félre-állítjuk. Remélhető, hogy ez az eljárás megszünteti a sajnálatos ácsorgást, amelynek a fővonalakon eddig tanúja lehetünk. Megfontoljuk azt a hozzáánk érkezett felszólalást is.

hogy a kocsik első peronjának ajtaját milyen feltételekkel tartjuk zárva.

mert itt valóban jogos a panasz, hogy a nyitott ajtó szembajok garbadáját okozza. Az efféle függő kérdések megbeszélésére állandó vizsgálódások folynak és azt hisszük, a kívánságokat messze-messze módon teljesíthetjük.

Befejezésül elmondották a vezérigazgatók, hogy a villamosvasutak jelenlegi üzletvitelére a békéhez képest csupán 5633-szoros kiadásokkal dolgozik, ugyanakkor, amikor az általános vasuti drágasági index ennél sokkalta magasabb és azokat is csak 4658-szorosra fel-emelt bevételekből fedezik. Hogy ez egyáltalában lehetséges, onnan van, mert a mai vezetőség nem reflektál huszonegyszázalékos vállalati nyereségre, hanem megelégszik négyszázalékos felesleggel és azt sem fordítja osztalékra, hanem beruházás céljaira. Mindenekfelett pedig

az *összbevétel tizenegyedrészt átengedik a főváros régebbi külföldi kölcsöneinek törlesztésére.*

ami a jelenlegi tarifa mellett évenként kéreken tizenkétmilliárd koronát tesz ki. A mostani tarifa-emelés végrehajtása által az utasenkénti átlagbevétel még mindig nem éri el a 990 koronát, amely a békebeli tizenhat fillérnek mintegy 6175-szöröse, vagyis lényegesen kisebb, mint az aranyparitás indexe.