



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *A villamos az aranyparitásra való áttérést újabb drágításra akarja felhasználni*

Forrás:

Az Est

Bn

(Helv)

1924. 7. 4.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.857

Hely

Idő

"1924"

Személy

Helv

A villamos az aranyparitásra való áttérést újabb drágításra akarja felhasználni

A szakaszjegy 11 arany fillér lenne. — A közlekedési adót külön akarják elszámolni

— Az Est tudóstíjától —

A fővárosonál most azon törik a fejüket, hogy a jövő hónapra tervezett aranyparitásos villamosjegyeknek mi legyen az alapára? A főváros folyton azt akarja kimutatni, hogy a villamosárifa nem érte el még a béke aranyárításvonalát és ezt arra akarják felhasználni, hogy

aranyparitásra való áttérés révén újabb tarifaemeléssel terheljék meg a budapesti közönséget.

Érdeklődtünk illetékes helyen, hogy mikép magyarázzák ezt az álláspontot, hogy a villamosjegy még az aranyparitás alatt van. Kiderült, hogy a főváros az összehasonlításnál kihasználja azt az előnyt, amelyet a főváros lakosságának a villamosvasutak egységesítése nyújtott és amelyet még csak nem is a főváros. Hanem a forradalmak vittek keresztül. A békében a városi villamos és a közúti villamos külön gazdálkodott. Az egyik villamosársaság kocsijáról a másikra átszállni csak drágább áru jeggyel lehetett, sőt helytelen politikából a külső részek közlekedését, ahol leginkább nyaralóhelyek voltak, így például a hűvösvölgyi közlekedést megdrágították.

A főváros nem azt veszi számításba, hogy átlagban 12 fillér volt a szakaszjegy, 16 fillér pedig a mosani egyszeri utazásnak megfelelő vonaljegy, 20 fillér pedig az átszállójegy. Akkoriban valóban nem pontosan ilyen rendszer szerint közlekedtek a villamosok, hanem a közutónál az átszállójegy és a vonaljegy ára egyforma volt, de ha a mai viszonyokat az akkoriakkal össze akarjuk hasonlítani, nem vehetünk más jegyet figyelembe, mint a 12, 16 és a 20 filléres jegyeket, amelyeknek most

az emeléssel együtt 2000, 3000 és 3500 korona lesz az ára.

A villamos most azzal érvel, hogy 30, 40, sőt 44 filléres átszállójegyekről beszél, amelyek csak úgy állhattak elő, hogy nem volt egységes a forgalom és a két társaság egymásnak ellenkező tarifapolitikájának következtében bizonyos kilengetések álltak elő.

Ha a mai állapotokat vesszük figyelembe, akkor

a 12 filléres szakaszjegy valóban valamivel olcsóbb, mint a békében volt, de egyrészt a szakaszok beosztása akkoriban sokkal gazdaságosabb volt, másrészt pedig a publikum a szakaszokat alig favorizálja.

Egy aranykorona a tegnapi hivatalos kimutatás szerint 16.893 és háromnegyed papírkorona. E szerint a szakaszjegy árának 2027 korona és 25 fillérnek kellene lenni, tehát valóban itt 27.25 papírkoronával olcsóbb a villamos, mint volt a békében.

Általánosságban

a közönség legnagyobb része a 16 filléres vonaljegyét használja. Ennek az ára átszámítva 2703 korona, szóval kerekén 300 koronával már drágább, mint a békében volt.

Ugyanígy vagyunk az átszállójeggyel,

a 20 filléres átszállójegy ára pontosan 3378 korona és 75 fillér, szóval 121 korona és 25 fillérrel túllépte már az aranyparitást a villamos.

A főváros abban reménykedik, hogy teljesen az államvasut mintájára fog berendezkedni, tehát az államvasut számára megállapított hivatalos szorzószámot fogja venni; 17.600 koronára gondolnak, illetve arra számítanak, hogy ez lesz a szorzószám a jövő hónapban.

Senki sem kételkedik abban, hogy a villamos, ha akar, nyugodtan emelhet tovább, hiszen az emeléshez azok járulnak hozzá, akik a villamos igazgatóságában bent ülnek, de azzal semmi esetre sem lehet védekezni, hogy a villamos az aranyparitás alatt volna. Rendszerint a támadások ellen azt az érvet szokták felvonultatni, hogy a szén az aranyparitás háromszorosára szökkent fel.

Ezzel éppen a főváros mostani irányítói nem védekezhetnek, hiszen Biberrel, az Arvászgáló Bizottság elnökével, Wolff Károly nemcsak politikai barátságot tartott

hanem mindig mindenben együtt haladt és

a villamos lemásolta azt a lehetetlen közgazdasági rendszert, hogy egy esztendő befektetését azonnal beleszámította az árba. Ezért lett drága a szén, ezért lett drága a villamos.

Érdeklődtünk, hogy a főváros milyen aranykoronás alapokat akar meghatározni.

Körbülbelül megtartják a békebeli színvonalat, de tünetesen képpen a szakaszjegy ára 11 aranyfillér lenne.

Nincs még határozat, de a vonaljegy 16 fillérbe, az átszállójegy pedig körülbelül 20 fillérben kalkulálják.

Ha ezt vesszük figyelembe, akkor sem nyer semmitsem a főváros, mert a mostani államvasuti felémelt 17.600 szorzószámot figyelembevéve, a szakaszjegy kerülne 1939 koronába, a vonaljegy 2816 koronába, az átszállójegy pedig 3320 koronába. Ha a főváros által sejtett 18.000 szorzószám lépne életbe, a szakasz kerülne 1980 koronába, a vonaljegy 2880 koronába, az átszállójegy pedig 3600 koronába. Ez volna a mostani állapot, de ahogy mi a fővárost ismerjük, nem fog ráfizetni erre az új rendszerre.

Máris beszélnek arról, hogy a külföldi kölcsönök törlesztésére 10 százalékot kell fordítani, tehát ezt a jegy árába belekalkulálni nem lehet, ezt külön kell elszámolni. Így azután 10 százalékos drágulás állana elő.

Van még egy másik védekezése is a villamosnak, amikor különösen a bécsi tarifát hánytorgatják fel, amely jóval olcsóbb, mint a budapesti, amely különben ma már egész Európában a legdrágább villamos. Azt mondják könnyű Bécsnek, mert

a bécsi villamos az elektromos művektől az előállítási áron alul kapja a villanyszolgáltatást. És emellett egy teljesen jókarban levő üzemet vett át.

Mindez lehetséges, de csak a bécsiek jó községi politikáját mutatja. Egyrészt törődnek azzal, hogy e villamos nem luxus-cikk, éppen ezért mindenki számára olcsón hozzáférhetővé kell tenni, másrészt pedig jó időben csinálták a megváltást, ellentétben Budapesttel, amely rosszkarban lévő villamosvasutat vett át minden forgatóké-
és 52 milliárdos forgalmat bizonyít le egy krajcár pénz nélkül, amely gazdálkodásnak rettenetes kamatait a főváros közönségének kell drágán megfizetnie.

