



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *A „Közuti”*

Forrás: *Uilág*

Bn.
(Helv)

1920. 7. 11
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1920"

Személy

H

A „Közuti”

A Budapesti Egyesített Villamos Vasutaknak minden korona bevételre két korona tíz fillérjébe került — Mit kér a „Közuti”? — Bécsben két koronára emelték a villamos vasút viteldiját

Bécsben két koronára emelték a villamosvasutak viteldiját. Ez a híradás nagyon szomorú mementó, mert — hogy egészen őszinték legyünk — nem tartozik a lehetetlenségek közé, hogy egy-két hónap múlva a Budapesti Egyesített Villamos Vasutak tarifája is követni fogja örült karriójában a bécsi villamos vasút viteldiját. Csak meg kell néznünk a Budapesti Egyesített Villamos Városi Vasutak egy esztendei bevételi kimutatását, hogy a villamosok üzleti jövőjét ne lássuk olyan fényesnek, mint amilyennek a börze látja. Arról van szó, hogy a villamos vasutak szocializálása óta az Egyesített Vasutaknak havonta átlag 10.4 millió volt a forgalmi bevétel. Ez azt jelenti, hogy a szocializálás ideje alatt (1918. november 5-étől 1919. december 31-éig) kereken 136 millió korona volt az Egyesített Villamos Vasutak forgalmi bevétel. Ezt a nagy bevételt teljesen felemésztették a folyó kiadások, de ez a bevétel nem is volt elég arra, hogy az erősen megdagadt kiadásokat fedezék, hanem ezenkívül a vállalat még 150 millió koronányi adósságot csinált. Mit jelent ez? Ez azt jelenti, hogy a Budapesti Egyesített Villamos Vasutak minden koronányi bevételre két korona és 10 fillérjébe került a vállalatnak. Megdöbbentően jellemző, hogy a múlt esztendőben csupán a személyzeti kiadások (rendes fizetések, szénpótlékok, munkanélküli segélyek stb.) egymagában 80 millió koronát emésztettek meg.

A proletárdiktatura letörése után az átlagos heti fizetéseket 408 koronáról 180 koronára szállították le ugyan, de a kiadások még így is olyan horribilisek, hogy a vállalat kénytelen volt 60 fillérről 1 koronára emelni a tarifát, mert csak így tudta elejét venni, hogy a vi-

feit ne emelkedjék. Az alkalmazottak azonban nagyon elégedetlenek a mai fizetéssel és az igazgatóság már most is tisztában van vele, hogy nem lehet elkerülni a közeljövőben a fizetésemelést. Egy mérsékelt fizetésemelést még megbir a vállalat anélkül, hogy a koronás tarifa fenntartása mellett ráfizetne az üzemre. Azonban a koronás tarifa mellett a mai jövedelemből nem jut már sem tatarozásra, sem új beruházásokra. Mivel pedig jelentékeny tatarozások és új beruházások nélkül a folyton fokozódó forgalmi igényeknek a vállalat megfelelni nem tud, ennél fogva könnyű megjósolni, hogy a vállalat vezetősége előbb-utóbb felemeli a koronás tarifát is, ha nem akarja a régi deficitet új deficittel gyarapítani.

A vállalat kalkulátorai megállapították, hogy tisztára tatarozásokra egy negyedmiliárd tökére lenne szüksége az Egyesített Villamos Vasutaknak. Ezenkívül újabb hatalmas tökéket emésztenének meg az új beruházások, tehát igazán matematikus ceruzája alá való probléma annak ak számítása, hogy mekkorára kell emelni a viteldiját, amely olyan bevételt biztosít a vállalatnak, mely teljesen fedezi a kiadásokat.

A tőzsdén nem látják ilyen sötétnek a helyzetet, ami abból is kitetszik, hogy a Közuti részvényei az utolsó napokban olyan magas kurzust értek el, amilyent még soha. A börzianerek a Közuti részvények értékelésében kétségtelenül előre eszkomptálják azokat a várható előnyöket, amelyeket a Közuti Vaspálya társaság vezetősége rekompenzációképpen ki fog eszközölni a kormánytól azért, mert visszaveszi a szocializált vasutat, és egyúttal egészben vagy felerészben átvállalja azt a 150 millió koronás deficitet is, amelyet az Egyesített Vasutak a szocializálás óta produkált. Hogy mik lesznek ezek az előnyök? Mi lesz ez a rekompenzáció? Nem tudjuk. Ugy hírlik, hogy a Közuti Vaspálya társaság részvényesei többek között a koronás tarifa fenntartását és a koncesszióknak ötven esztendővel való meghosszabbítását követelik. Majd kiderül nemsokára, hogy mi igaz a szállongó hírekből. Egy bizonyos, hogy a vi-

teldijak megállapításánál szempontnak nem elég, hogy a kereskedelmi miniszter milyen rekompenzációkat hajlandó adni a 150 millió koronás deficit átvállalásáért, hanem azt hisszük, tekintettel kell lenni az utazó publikum fizetőképességére is. Eddig csak az volt a baj, hogy a papir korona vásárlóereje napról-napra csökkent. Most van egy új baj, hogy az emberek egy részének napról-napra kevesebb ilyen csökkent vásárlóerejű papirkoronájuk van. Erre is figyelemmel kell lenni a tárgyalásoknál.