



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Buday Dezső*

Cím: *A budapesti villamosvasút*

Forrás: *A Nép*

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1924"

Személy

A budapesti villamosvasút fejlődése

Irtó: Buday Dezső, nemzetgyűlési képviselő

I.

Az egyik keresztény politikai napilapban az államvasutról és a villamosról nyilatkoztam. Ezzel a nyilatkozattal kapcsolatban a lap a cikk végére észrevételeket függesztett. Részben ezek az észrevételek, de másrészt és főleg a mindennapi életben elhangzó, felületese, minden objektivitást nélkülöző kijelentések és beszélgetések indokolták teszik, hogy ezt a kérdést a rosszul informált közvéleménnyel szemben a jól informált közvélemény elő tárjam.

E helyütt elsősorban arra a könnyelműen odadobott általánosságokra kívánok rámutatni, amely szerint a villamosvasút tarifája az aranyparitás fölött van. Nincs fölülte. Csak vegyünk fáradságot és mézzük meg ezt a kérdést a maga bizonyított adatszerűségében, megjegyezvén, hogy az összehasonlítást az 1913. békeév és a f. évi április hó 1-én életben volt adatok között eszközöltem.

Békében a gyermekjegy ára 8 fillér volt ma 1000 K, vagyis 12500-szoros, szakaszjegy ára 12 fillér volt, ma 1700 K, vagyis 14200-szoros, az egyenes jegy ára 20-30 fillérig, átlagban 25 fillér volt, ma 2200-2700 K, átlagban 2400 K, vagyis 10.000-szeres, végül békében az átszállójegy 20, 24, 36 44 fillér volt, átlagban 30 fillér, ma 3200 K, vagyis 10.600-szoros.

A mai tarifában benne van a külföldi kölcsönre fizetendő 36.6 milliárd korona adó is.

Ezek betudásával és számolva azon mennyiségekkel, amelyek az egyes jegytípusokból eladtnak, pontos és vitathatatlan számítások eredményeként kiadódik, hogy a kocsin fizető utasok után az átlagos jövedelem 2626 K, az összesen szállított utasok szám-bavételével számolva, a kedvezmények

kel (de nem szabadjegyekkel) 2304 K. fevonva ebből a külföldi kölcsön terhéért, a vasút mai átlagos jövedelme menet-jegyenként 2997 korona.

Ebből világosan és tisztán adódik ki, hogy a villamosarafa április 1-én 13.100-szoros volt. Még kell itt állapítani, hogy a vasútnak a viládjából eredő összebevétele — számolva az utas-csökkenéssel — tulajdonképp 10.770 szorzószámmal bír.

Ezzel szemben nézzük, hogy ugyan-csak április 1-én milyen szorzószámok voltak érvényben a legfontosabb cik-keknél.

a) a szén 35.000-szeres,

b) a vas és egyéb fogyasztási anyagok 19.100-szoros.

Az egyéb fogyasztási anyagok alatt értjük az olajat, a különféle apró szer-zszámokat és gyártmányokat, mert ezek-nek a cikkeknek a szorzószáma igen csekély eltéréssel a vas szorzószámával egyenlő.

c) az általános megélhetés, — a lak-bér mérséklő hatását figyelmen kívül hagyva — Dálnoky szerint 17.100-szo-ros.

d) a vasút összmunkabére — röviden a bérszámla — szorzószáma 12.400-szo-ros.

E helyütt feltűnik, hogy midőn az egyént

munkabérek alatti maradnak jóval ezen 12.400-szoros szorzószámnak, hogy akkor mégis az összes munkabérnél a 12.400-szoros szorzószámot soroltam fel.

Ez a szám a bérszámláknak az eredménye; ezzel szemben pl. a fizikai munkások bérének a szorzószáma 9200. Ennek a különbözétnak a magyarázata az, hogy a megdrágult életviszonyok-kal a munkabérek nem tartottak lépé-pest, ami röviden annyit jelent, hogy a

munkás kevesebb fizetést kap, mint bé-kében.

Ennek volt a következménye, hogy a munkateljesítmény is kb. egyhar-maddal leszállt és ugyanazon munka elvégzéséhez ilyenmódon a munkások létszámát kellett egyharmaddal fel-emelni.

Ez a felemelkedett munkáslétszám okozza, hogy bár az egyéni munkabé-rek szorzószáma 9200, addig a bérszám-la, tehát az összbérek szorzószáma 12.400-szorost tesz ki.

A fentebb felsorolt adatok pontos számítás szerint a drágulásban átlag 19300-szoros kiadásnak felelnek meg, holott ezzel szemben a tarifa, mint a vasútnak egyedüli bevétele 13100-szo-ros szorzószámmal bír és ugyanitt meg-állapítom azt, hogy mennyire légből kapott az az állítás, miszerint a tarifa

az aranyparitás fölött van, vagy azt elérte, mert az arany szorzószáma áprí-lis 1-én 16700-szoros volt.

Ebből nyilván és világosan látható, hogy a villamosvasút, dacára, hogy a berendezéseket kétségbeesetten rossz ál-lapotban vette át, az üzemet mégis a kiadásoknál megállapított 19300-szoros szorzószámmal — nemkülönben a 16700-szoros arany árával szemben 13100-szoros tarifával tartja fenn.

Ebből bizonyára nem az következik, hogy az igazgatóság nem ért a dolgok-hoz, mert a mellett, hogy az üzem foly-tonosságot biztosította, fokozott mérté-kű fenntartást is eszközölt és eszközöl, erről a pályák mentén bárki is meg-győződhetik. A felépítményesere, a fel-sővezetőkire áttérés munkálatai állan-dóan folynak.

A mai keresztény igazgatóságnak igen súlyos feladata, hogy fokozott fenntartással — amit rekonstrukciónak is nevezhetünk — az üzemvivő elődök rablógazdálkodásával szemben a va-gyonállagot restaurálja.

Ez a fokozott mértékű fenntartás az összkidadásoknak 15 százalékát, kere-ken évi 60 milliárdot tesz ki.

E helyütt megállapítom, hogy a ke-resztény igazgatóság — bár költve volt a régi liberálisok által létesített káros és rossz területhasználati szerződés kedvezőtlen határozmányai által — a megváltás során a jogelődökkel mégis igen kedvező egyezséget kötött.

Ugyanis ezzel szemben, hogy lemond-tunk a jogelődök azon kötelezettségé-ről, hogy a vasutat üzemképes, jó álla-potban tartoztak volna a megváltás időpontjában a székesfővárosnak át-adni, a beváltási terheket a mai 17100-szoros átlagos szorzószám helyett 500-as szorzószámmal fizetjük.

Természetes, hogy a sajátunkból kell pótolni az üzemképes jókarbanlevőség hiányait. Minden számításunk szerint ezekkel a pótlásokkal 1926-ban elkészü-lünk, holott megegyezés hiányában kénytelenek lettünk volna a beváltási terheket a Közutinak 1940, a Városinak 1948 naptári évig, tehát 17, illetve még 25 éven át — csak a mai gazdasági viszonyok szerint is 17100-szoros mértékben fizetni.

Egészen bizonyos, hogy a karbahe-lyezési munkát a saját magunk szá-mára gondosabban, jobban, megfele-lőbben hajtjuk végre, mint azt a megegyezés hiányában a jogelődök heve-nyészve, szüre-szemre tették volna.

Akik a számokkal dolgozni tudnak, azok előtt egészen világos, hogy a ke-resztény igazgatóság azokon a súlyos hosszú éjjeleken átlamintegy 3 hónapig tartó tárgyalásokon olyan megegyezés birtokába juttatta a fővárost, amely sokmilliárd közvetlen hasznot hoz.

Egészen bizonyos, hogy amint ezeken a kezdeti nehézségeken, amelyet a ke-resztény igazgatóság példátlan ener-giával hárított el, túl vagyunk — ami-

re nézve határidőül az 1926-ik esztendő-t jelöltem meg — úgy a főváros *ettől a időponttól a villamosvasutakban a legjövendőmezőbb üzemét fogja bírni*, amely a saját jövedelméből, tehát kölcsönök nélkül is, amellet, hogy ez a jövedelem az utazóközönségre a mai gazdasági viszonyok szerint minden egyéb közszolgáltatásnál *előnyösebb* terhet jelent alkalmas lesz a mai 187 km. hosszú hálózatnak a közkívá-
nalomhoz mért kiterjesztésére is.

Nem lesz érdektelen megállapítani, hogy a vasutak már 1917 óta deficit-tel dolgoztak. Ettől az időponttól a vasuti berendezések, pálya, motorok, kocsik, áramvezetés stb. jókarbantartása érdekében már semmi sem történt.

Ezt megelőzőleg se nyílvánult meg a jogelődök részéről azon törekvés, hogy a vasutak üzemképes jókarbantartása érdekében meg hozza a multhatatlanul szükséges áldozatokat.

Ellenben egy rossz és a liberálisok által kötött terület-használati szerződésben nyert jogokhoz képest, mely szerint a társaság módot nyert az osztalékon kívül *külön vagyon* gyűjtésére is, az üzem minden eredményét — eltekintve a telekspekulációktól — a külön vagyon minél nagyobbra hízalására fordították.

A Novának már ekkor ringatták a hőlesőjét. A deficit-es években a hiányt feleslegesnek kijelentett anyagok és berendezési tárgyak eladásával pótolták, majd 1918 és 1919-ben a *fehértérz* már alkalmas volt minden deficit el-tüntetésére.