



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *Miért emelik a villamos vasut viteldiját?*

Forrás:

Magyar Hirlap

Bp

1923. 2. 28.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.857

Hely

Idő

"1923"

Személy

Miért emelik a villamos-vasut viteldiját?

Részletek az új részvénytársaság gazdálkodásáról. — Erekly Károly lemondott a végrehajtó bizottsági tagságról. — Az igazgatósági tiszteletdíjak és más egyéb.

— *A Magyar Hirlap tudósítójától.* — Január elsején vette át a főváros, illetőleg az általa alapított Budapesti Szénelvétel Társaság a villamosvasutakat. Érthető aggodalommal vette tudomásul a közönség ez a változást, mert attól tartott és nem minden alap nélkül, hogy a villamosvasutak üzemvitelére semmi a villamosvasutak üzemvitelére semmi fog különbözni a többi városi üzem mai gazdálkodásától. Bizonyosnak vélte mindenki, hogy a városházi rendszer és annak közismert szelleme befészkelje magát a vasutvállalat ügyvitelébe, aminek káros hatását ismét csak a nagyközönség fogja érezni. Ezek a következtetések, sajnos, nem bizonyultak alaptalanoknak, mert

a villamosvasutak új vezetésének első öt hete után olyan adatok birtokába jutottunk, amelyek alkalmasak arra, hogy a legnagyobb fokú bizalmatlanságot váltsák ki a jelenlegi vezetéssel szemben.

Hogyan biztosították a vasutak szénszükségletét?

A villamosvasutak anyagi boldogulásának egyik főfeltétele a szénellátás kérdésének helyes megoldása. A szén ugyanis ennek az üzemnek legfontosabb tényezője. Abban a vaskos előterjesztésben, amely a főváros múlt év decemberi közgyűlése elé került és amely az új vasutvállalat jövő programját foglalja magában, azt olvassuk, hogy nemcsak biztosították a szénbizottságnál a vasutak részére megállapított szénmennyiség folytató-

lagos kiutalványozását, hanem tárgyalásokat folytattak a vasutüzem céljaira vagy már üzemben lévő szénbánya, vagy legalább is olyan szénterület megszerzése iránt, amely a vasutüzem ellátását hosszabb időre biztosítja.

A jelentés szerint tárgyalásokat folytatott a vasutvállalat a főváros közvetlen közelében fekvő 10.000 hold kiterjedésű pilisi szénterületnek feltárására és kiaknázására vonatkozólag. A főváros, illetőleg az új villamosvasutak vezetősége ezeknek a szénterületeknek a megvizsgálására bizottságot alakított, amely helyszíni eljárást tartott és beszerezte a geológiai szakvéleményeket. A pilisi terület szénmennyisége mintegy husz évre fedezte volna a vasutak szénszükségletét, amely évi 16.000 vagonot tesz ki. Igaz, hogy gyöngébb minőségű, körülbelül 3200 kalóriás barnaszénről van szó, de óriási előnye a közelség, ami a szállítás drága költségeit lényegesen apasztotta volna. A főváros vezetői tárgyalásokba bocsátották a pilisi szénterület tulajdonosaival, a Reichel és Társa céggel még tavaly augusztus hónapban, amely konkrét ajánlatot tett és hosszas tárgyalásokat folytatott a főváros közlekedési igazgatóságával és a villamosvasutak vezetőivel. A tárgyalások annyira elnyúltak, hogy a szénterület tulajdonosai végre megunták a dolgot és az elmúlt héten visszavonták ajánlatukat. A megállapodás ugyanis azon dőlt meg, hogy a Reichel és Társa cég azt kívánta, hogy a főváros fedezze a szénterület furatási költségeit, ha pozitív találatra akadnak,

aminthogy az eddigi vizsgálatok alapján ez kétségtelen lett volna, úgy a tulajdonosok hosszabb időre bérbeadják a villamos vasutaknak a szénterületet és elővételi jogot is biztosítanak a számára. Ezeket a feltételeket azonban a város urai nem akarták elfogadni.

De kutba estek a főváros, illetőleg a villamosvasutak vezetésének egyéb tárgyalásai is. Így meg akarták szerezni egy kincstári szénbányát, amelynek 6500 kalóriás kitérő minőségű fekete szene van. A pénzügyminiszterrel ez irányban folytatott tárgyalások azonban eredménytelenek maradtak.

Ugyancsak eredmény nélkül végződtek azok a tárgyalások, amelyeket a salgótarjáni medencében fekvő báró Nyáry-féle pilinyi szénterület megszerzése iránt folytattak.

Emelik a tarifát.

Ezek a sikertelenségek természetesen nagy pénzügyi hátrányt jelentenek a villamosvasutakra nézve, amelyek évente 1500 millió koronát költenek a szénbeszerzésre. Az évi szükséglet 16.000 vagonot tesz ki és egy vagon ára most 85.000 korona. A saját kitermelésű szén legalább 400 millió koronával került volna kevesebbe, ami a villamosvasutak egy hónapi bevételeinek felel meg és így a viteldiját leg-

alább tíz százalékkal lehetett volna mérsékelni. Ezzel szemben egyre kísért a tarifaeelés réme, ami a minden üzleti érdeket nélkülöző gazdálkodás mellett nem is volna érthető. A vasutak új vezetősége elmulasztotta a legelső feltételt: A szénnek gazdaságos beszerzését és ennek a mulasztásának a következményeit természetesen megint csak a közönség fogja viselni.

Értesülésünk szerint a közlekedési vállalatnál most folynak a tanácskozások a tarifaeelésre vonatkozólag. Hogy mennyivel emelik a villamos viteldiját, ezt eddig nem határozták el, de hogy emelik, az már biztos.

A Magyar Hirlap annakidején kimutatta, hogy a villamosvasutak mostani napi 16 millió koronás bevétele nemcsak hogy szükségtelenné teszi a viteldijak újabb emelését, hanem ez az összeg elegendő volna ahhoz, hogy a vállalat személyzetét és üzemi kiadásait is bőven fedezze. Ez természetesen csak előrelátó és üzleti alapon folytatott gazdálkodás mellett képzelhető el.

A közönség természetesen tehetetlen az újabb viteldijemeléssel szemben, mert azt a városi urak, amint ezt eddig tették, ismét csak a „kényszerűség” hatása alatt meg fogják szavazni.

A végrehajtó bizottság tiszteletdíja.

A főváros közlekedési vállalatának igazgatósága a maga kebeléből kiküldött egy végrehajtó bizottságot, amelynek egyik tagja Erekly Károly is volt, aki azonban erről a tisztségéről néhány héttel ezelőtt lemondott. A társaság alapszabályai szerint az igazgatóság tagjai a vállalat nyereségéhez képesti kapnak tantiemet. Ezt a tantiemet a részvénytársaság közgyűlése szavazza meg. Miután azonban a közgyűlés összehívásáig sok idő telne el, a vállalat igazgatósága a végrehajtó-

bizottság tagjainak még január hó-
napban külön havi tiszteletdíjat sza-
vazott meg. A *vérechajtóbizottság* öt
*tagjának az első hónapra 360.000 ko-
ronát utaltak ki ezen a címen.* Ez el-
len igazán nem volna szavunk abban
az esetben, ha azt látnók, hogy a fővá-
ros új részvénytársasága a közönség
közlekedésének olcsóbbtételén fára-
dozna és magát a közlekedést igyekez-
ne jobbá tenni.

Száz vagon szén a csehektől.

Az új vasúttársaság átiratban kér-
te a szénbizottságot, hogy biztosítsa
számára a szénszükségletet. *Szönyey*
Lóránd kormánybiztos válaszában a
legmesszebbmenő támogatást helyezte
kilátásba, de megjegyezte, hogy a szén-
szállítás nemcsak tőle, hanem a ter-
meléstől is függ. Miért is ajánlja,
hogy óvatosságból külföldi széntarta-
lék beszerzéséről gondoskodják a tár-
saság. Ennek a tanácsnak az lett a
következménye, hogy a Közlekedési
Részvénytársaság száz vagon csehor-
szági szenet szerzett be, ami három
napi szükséglet fedezésére elegendő.

*Legujabban a villamosvasúttársaság a Nógrád megyei Buják község-
ben fekvő és üzemben levő szénbányát
akarta megszerezni.* A vasúttársaság
megbízásából *Buday Dezső* igazgató-
sági tag szakértők kíséretében a bá-
nyatelepre utaztak, de a bánya meg-
szerzését nem tartották alkalmasnak
és így ez a kísérletezés is meddő ma-
radt.

Igy fest az a gazdálkodás, amelyet
a város urai az új villamostársaság-
nál meghonosítottak és amely nem
igen nyújt biztató reményeket a fővá-
ros közlekedésének jövőjére nézve.