



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: .....

Cím: *Mi történik a főváros villamos vasutjánál*

Forrás: *Magyar Hírlap*

Osztályozás

Tárgy

385.857

Hely

Idő

"1924"

Személy

3n

1924. G. 13.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

## Mi történik a főváros villamos vasutjánál?

**A közönség nem bírja a magas viteldíjakat — Csökken az utasok száma. — Miért esett ki a angol fontkölcson? — Csak tökéletes és törzsdei részvényjegyzés segíthet a vállalatban. — Ily László és mások különös alkalmazása. — Mi van az autókkal. Rényi Dezső vezérigazgató nyilatkozata.**

A Magyar Hírlap ismételt foglalkozott a főváros villamosvasutjának, vagyis a Budapest Székesfővárosi Közlekedési r.-t.-nak lehetetlen igazgatásával és szerencsétlen tarifapolitikájával.

### Kevesebb utas — kisebb bevétel.

A villamos vasut igazgatósága, mint ismeretes, február 24-én 40 százalékkal, március 17-én pedig újabb 60 százalékkal emelte a viteldíjakat, tehát alig egy hónap alatt 100 százalékkal drágította meg az utazást. Ezzel szemben az általános drágulás ugyanabban az időben összesen 59 százalékos lett ki. Ezek a tarifaemelések azonban nagy csökadást hozta a vasut igazgatóságának, mert a remélt nagy bevételi többletek elmaradtak. A nagyközönség ugyanis nem bírja el ezeket a magas tarifákat, aminek természetes következménye az lett, hogy a villamos vasutaknál a legutóbbi tarifaemelés óta jelentékeny utasszám kiesés mutatkozik. A jelenlegi viteldíjak mellett a vasutársaságnak napi egymilliárd bevételre számított, ezzel szemben a bevétel naponként átlag 800 millió K-át tesz ki. Az utóbbi hetekben vasár és ünnepnapon nagyobbak a bevételek.

### Az angol kölcsöntárgyalások kudarcra.

Ma az a helyzet a B. Sz. K. R.-nál, hogy a vasut ugyan nem deficités, de az elkerülhetetlen beruházásokra és rekonstrukciókra tőkéje egyáltalán

nincsen. Tudvalevő az is, hogy a B. Sz. K. R. úgy, mint más vállalat is, beruházási kölcsönt keres, azonban belföldi kölcsönről a mai viszonyok között szó sem lehet, a külföldi tőke pedig csak megfelelő anyagi és üzletviteli garanciák mellett hajlandó a vasut segítségére jönni.

Nemrég, mint értesülünk, egy nyugalmazott magasrangú állami tisztviselő közvetítésével tárgyalások folytak egy angol pénzcsoporttal egymillió fontsterlinges kölcsön felvétele iránt. Ezek a tárgyalások azonban eredménytelenek voltak, mert kiderült, hogy a villamosvasut bevételei az egyéni állami vagyonhoz hasonlóan a trianoni szerződés értelmében a külföldi kölcsönök zálogául szolgálnak.

### Vagy bérbeadni a vasutat, vagy nyilvános jegyzésre bocsátani a részvényeket.

Ilyen körülmények között most az a kérdés, hogyan lehetne a főváros ezen legnagyobb közlekedési vállalatának üzletvitelét és fejlődését egy vállalat, mint a nagyközönség érdekei szempontjából biztosítani. Kétségtelen, hogy a villamosvasut szondálásának legegyszerűbb módja az volna, hogy a főváros a vasutat bérbeadja és úgy, mint a múltban, a szállítási bevételekből részesedést kapna a bérlőtől. A másik szánálási mód a részvénytőke megfelelő felemelése lenne, amelynek azonban ezidőszert nagy akadálya az, hogy

a részvénytársasági alapszabályok értelmében tőkeemelés esetén az elővételi jogot a főváros, mint kizárólagos részvénytulajdonos csakis a névérték fizetése árán gyakorolhatja. Ily módon tehát, ha a B. Sz. K. R. például a jelenlegi ötszázmillió korona részvénytőkéjét beruházási okokból ma a fent említett egymillió fontsterlingnek megfelelő négy százmilliárd koronára akarná emelni, akkor ezt az összeget a székesfővárosnak kellene megfizetnie, amire azonban köztudomás szerint a fővárosnak fedezete egyáltalán nincs.

Másként alakulna a helyzet, ha a főváros a B. Sz. K. R. ötven ezer darab részvényéből nyilvános törzsdei jegyzésre bocsátana egy jelentős mennyiséget, mert akkor ezen mennyiség után igen tekintélyes felpénz-tartalékokat szerezhetne, amellyel beruházási programját a folyó bevételek megterhelése nélkül, törvszerűen végrehajthatná, ami az üzemi költségek csökkenése következtében legalább is a viteldíjak állandósulásához vezetne. Vagyis nem kellene a közönséget tarifaemeléssel állandóan terhelni és ezzel a közgazdasági életet és a közönség megélhetési viszonyait egyre súlyosbítani.

Ezek a sürgős megoldásra váró kérdések, mint azt bevezetésünkben említ-

jük, aktuálissá váltak és a főváros pénzügyeinek rendezése kapcsán kell, hogy mielőbb napirendre kerüljenek. Elvégre a főváros adózó polgárságának vállalatáról van szó, amelynek ügyvitelét a polgárság ellenőrzése és beleszólása nélkül elképzelni nem lehet.

### A kereskedelmi miniszter leirata.

... a kereskedelemügyi miniszternek egyik legutóbbi leirata, amelyben utasítja a villamosvasut igazgatóságát, hogy az alkalmazottak fizetését mindig a felemelt viteldíjak százaléka arányában emelje, miután a miniszter a tarifaemeléshez mindenkor kifejezetten az alkalmazottak helyzetének szükség szerű javítására való tekintettel járul hozzá. Az igazgatóság a miniszter leirata következtében fel is emelte a fizetéseket.

### Új alkalmazások a létszámcsökkentési törvény kijátszásával.

Ismételten rámutattunk arra a hatalmi pozícióra, amelyet Buday Dezső, Wolffnak bizalmi embere és az ébredők vezető tagja a villamos vasutnál betölt. Ő a vasut diktátora és nagyobb hatalom Plathnyál vagy az érdemes és közszeretnek örvendő Rényi vezérigazgatónál, de még a vállalat elnökénél, Sipőcz polgármesternél is, aki — amint mondják — az alakulás óta nem vett részt az igazgatósági üléseken. A vállalatnál tehát az történik, amit Buday akar és így könnyű az összefüggést megtalálni azokkal a legújabb alkalmaztatásokkal, amelyekről a vasutnál felháborodással beszélnek a tisztviselők. Elég gyakran állapítottuk meg annak a káros hatását, hogy a városi politikát átvitték a vasuthoz, ahol tudvalevően üldözni kezdték régi, becsületes alkalmazottakat. Ezeket az embereket kidobni nem lehetett, mert a vasuti pragmatica védelme alatt állottak, de hivatali érdekből „átcsoportosították” őket, ami magyarul annyit jelent, hogy „hidegre” tétettek. Segítségére jött azonban Budaynak és társainak a létszámcsökkentési törvény, amelyet tudvalevően a villamosvasutra is kiterjesztettek. Meg

volt tehát a jogalap a sóprésre, amely ellen senki nem szólhatott, mert hiszen törvényes rendelkezés alapján történt. Amde volt ennek a törvénynek egy kiegészítő rendelete is, amely a kereskedelmi kormány intézett a villamosvasuthez és amely kifejezetten eltiltja a vállalatot attól, hogy öt éven belül, a miniszter előzetes engedélye nélkül, az elbocsátottak helyét új embereket alkalmazzon. No de hát azért vezetik a villamosvasut vállalatát nagyeszű vízimérnökök, hogy tulajdonképpen a kormány eszén és a vasutnál szép sorjában kezdtek alkalmazni a diplomás kegyelteteket, de nem tisztviselői minőségben, hanem különböző ipari munkára való alkalmazások címén. Az egyiket kocsifényezőnek, a másikat szerelőnek alkalmazták és mindjárt beosztották őket az igazgatóság valamely osztályába irodai munkára. Ezek között szerepel a sokat emlegetett Ily László is, akit „lakatosi” minőségben alkalmazott a villamosvasut igazgatósága, de — amint beszélik — azonnal beosztották az igazgatóság egyik irodájába.

Igy fest a villamosvasutnál a gyakorlatban a létszámapasztás és takarékoság elve és így hajtják végre a kormányhatóság rendelkezését. Ezek az új alkalmazások bizonyára elkerülték a kereskedelmi minisztérium által a vasut ügyeinek ellenőrzésére kiküldött Darányi Ferenc miniszteri biztosnak egyébként sok mindenre kiterjedő fi-gyelmét.

### **Autókirándulások és két új autó beszerzése.**

Hogy mennyire indokolt a villamosvasut gazdálkodásának legszigorubb ellenőrzése, elég volna ráutalnunk a társaságnak autófentartási költségeire. Amit az autóhasználatok terén a villamosnál produkálnak, az felülmúlja a legmerészebb fantáziát. A város-házi autószenvedély úgy látszik átte-  
jedt ide is, ahol nyolc darab autó van

állandó használatban. De ne gondoljuk azt, hogy hivatalosan használják állandóan ezeket az autókat. Beszélük, hogy gyakran megtörtént, hogy valamely hivatalos eljárásra szükség lett volna autóra, amikor kiderült, hogy mind el van foglalva és ilyenkor megállapították, hogy az egyik a vásárcsarnokba vitt valamelyik családtagot, a másik a nyaraló előtt várja utasát és így tovább. Csak szakértők tudják megállapítani, hogy a mai benzinárak mellett minő költséges mulatság ilyen szünetnélküli autózás. És mindez egy közpénzen, az utazóközön-ség viteldijaiból fentartott közüzemnél történik. Az igazgatóság is megsokal-ta ezt a nagyfoku pazarlást, mert egyik legutóbb tartott ülésében elha-tározta az autók számának redukálását, illetőleg a kevésbé jókarban levő gépkocsik kiselejtezését és eladá-sát. Ez a határozat így rendjén volna és közmegnyugvást kelthetne, ha azt nem ellensúlyozná egy másik intézke-dése az igazgatóságnak, amely egy-szerűen abból áll, hogy a kiselejtezett autók helyébe két új luxusautót vásároltak az elmúlt napokban. Ilyen kitünő a gazdálkodás 1924-ben, a fő-város által megváltott villamosvasut-nál, amely kétségtelen eredménye annak a politikának, amelyet Wolff Károly egyedül helyesnek és üdvősnak tart, de amelyet végeredményében a közönségnek kell megfizetnie.

### **Mit mond Rényi Dezső vezérigazgató?**

Felkerestük Rényi Dezsőt, a Buda-pesti Székesfővárosi Közlekedési Vá-lalat vezérigazgatóját, akinek elmond-

tuk az új alkalmaztatásokra és az autópazarlásra vonatkozó adatainkat, amelyeket komoly helyen bocsátottak rendelkezésünkre. Rényi Dezső vezér-igazgató kijelentette munkatársunk-nak, hogy tud ezekről a hírekről, ame-lyeknek ügyében az egyik igazgató-sági ülésen meg is interpellálták. Csak megismételheti akkor adott válaszát, hogy összesen két embert alkalmaztak a Horváth József számtanácsos el-hunyta folytán szükségessé vált mér-legkiszítési munkálatokra. Más új „tisztviselői” alkalmazás nem történt. Kijelentette a vezérigazgató, hogy nem tudja, vajon kiket alkalmaznak kalauzoknak vagy munkásoknak, mert azokat a forgalmi főnök és az illető szakosztályi igazgatók veszik fel. Megtörtént a multban egy-két esetben, hogy diplomás embert mun-kásnak vagy kalauznak vettek fel. Így egy menekült ügyvéd fél évig mint ka-lauz működött, azután irodai szolgál-atra osztották be. Más ilyen esetről, különösen az utóbbi időben nem tud. Megállapította azonban a vezérigaz-gató ur, hogy Ily László nevű egyént nemrégén tényleg alkalmaztak a vas-utnál „próbaszolgálatra”. Ily, a vezér-igazgatóhoz beérkezett jelentés sze-rint, most hallgatja a kalauzi tanfo-lyamot, amelynek sikeres elvégzése után kalauznak fogják alkalmazni.

Az autók használatára vonatkozóan megerősítette a vezérigazgató ur a két új autó beszerzéséről szóló érte-sülésünket, de ez — a vezérigazgató ur szerint — éppen takarékosági szempontból történt, mert a két új autóval szemben kiselejteznek 3-4 eddig használatban volt gépkocsit.