

Vállalkozók és Iparosok Lapja

Ipari, vállalkozási és szállítási Közlöny.

A MAGYAR KERESKEDŐK LAPJA rendes ingyen-melléklete

MEGJELENIK MINDEN SZOMBATON
Elzetési ar a Magyar Kereskedők Lapja-val együtt:
Évesre 18.— kor. Félévre 9.— kor. Negyedévre 5.— kor.

Felirő szerkesztő: KORMOS ALFRÉD

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, V. Sas-u. 13.
Helyi és interurbán telefon-szám: 799.

Az autobusz.

A főváros előtt egy újabb ajánlat fekszik, amely szerint a Marta magyar automobil rt. a múlt évben ajánlatot tett angol érdekeltséggel együttesen az autobusz-forgalom azonnal való létesítésére vállalkozik, a nélkül, hogy a fővárostól hosszú időre koncessziót kérne. A közlekedési ügyosztály, a tanács és a szakkbizottmány az ajánlat elfogadása mellett nyilatkozott. Minthogy ez új ajánlat értéke leginkább automobil-szakemberek által bírálható el, kikértük néhány szakértő véleményét e kérdésben és ezeket az alábbiakban közöljük:

*

Bárdi József,

a Magyar automobiliparosok és kereskedők egyesületének elnöke:

A székesfőváros autobusz-közlekedésének rendezésénél két fontos szempont kell, hogy irányadó legyen. Az egyik a közönség, helyesebben a székesfőváros vagyoni érdeke és a közlekedés kérdésének helyes megoldása, a másik a magyar ipar és kereskedelem méltányos igényeinek a kielégítése.

A legutóbbi napokban annyit vitatott angol-magyar ajánlat, amelyet tudvalevőleg a Marta magyar automobil rt. a Budapesti árt. omnibusz rt. cége alatt szereplő angol konzorciummal együttesen nyújtott be, a székesfőváros vagyoni érdekeit nemhogy nem szolgálja, hanem egyenesen károsítja. Károsítja pedig azzal, hogy körülbelül egy millió K-ra rug az az összeg, amelyet a város az ajánlattevőknek ajánlatuk elfogadásával valósággal ajándékozna. Amikor ugyanis az első angol ajánlat beérkezett, az ügyosztály ebben a tárgyban egy részletes emlékiratban fejtette ki az akkori ajánlat minden pontját. Ez az emlékirat az omnibusz ingatlanait és lovait, valamint egyéb felszerelési tárgyait 1,517.000 K-ra értékelte. A mostani angol ajánlat ugyancsak tartalmazta, hogy 1918. végén ha a székesfőváros az omnibuszüzemet saját kezelésébe akarná venni, az ingatlanok, lovak és lófogatu kocsik a vállalat tulajdonai maradnának, amiért keressen 500.000 K a kamatokkal együtt 2,065.000 K-ban megállapított megváltási árból le volna számítandó. Ennél az egy tételnél magánál tehát a város kerek számban 900.000 K-t veszítene. Az idézett emlékirat a beállítandó gépkocsik törlesztési hányadát évi 15%-ban állapította meg, ami már szintén nagyon kevés, mert alig lehet hat évnél hosszabb élettartamra számítani; minthogy most már a négy év és tíz hónap múlva 50% értékben megváltandó kocsik annuitása körülbelül 11½%-ra redukálódik, a kocsik 1,760.000 K-ban előirányzott vételárán a város szintén 18—19%-ot, kerek összegben 340.000 K-t veszítene. Amikor 170 kocsiról volt szó, a arázs- és műhelyi berendezésért az előirányzat mindössze 125.000 K-ról szólt, míg most 80 ocsinál ezen a címen 390.000 K-t állítanak be, hát megint csak körülbelül 300.000K-val többet, mi szintén a város vesztesége. Ezután az összeg után a vállalat nem elégszik meg a habonban kifejeződő annuitásban, hanem azonnal a megváltás esetén még kamatokat is nyel.

A második szempont, a magyar kereskedők iparosok érdeke, a tervezett megoldás mellébalal tiporiatának, mert hiszen nem lehet a magyar ipar pártolásának nevezni azt, hogy kiszemelt vállalat részesítették előnyben a eny tőkésletés kizárásával. A magyar iparosok érdekei jogos érdekei ebben a kérdésben csak úgy volnának megvédhetőek, ha a vállalatnak annak idején hozott határozata mében nyilvános versenytárgyalást irnának nem egészen mellékes az sem, hogy éppen nyilatott közgyűlési határozat következtében a tetbe jöhető magyar iparosok és kereskedők költséggel, fáradsággal és munkával részt öszeggyűjtötték már azokat az adásokat, amelyek alapján a nyilvános versenytárgyalásban részt vehetnének. Mind ez a munka,

költség és fáradság az angol ajánlat elfogadása esetén kárba vész, mert hiszen arra még csak gondolni sem lehet, hogy valamelyik hazai cégnek módjában legyen a szerdán este hozott azzal a határozattal, hogy hétfőig beérkező esetleg más ajánlatokat is tekintetbe vesznek, a siker legkisebb kilátásával élhessen.

A köz szempontjából elutasíthatatlanul szükséges továbbá, hogy mielőtt a székesfőváros egy ilyen messze kiható, nagy horderejű ügyet elintézt, annak minden mozzanatát technikai, üzembiztonsági és egyéb figyelembe jöhető tekintetéből alaposan felülvizsgálja.

Káldi Jenő,

a Benz magyar automobil- és motorgyár rt. vezérigazgatója:

Az omnibusz-kérdés megoldásának az volna a leghelyesebb módja, ha a főváros ezt az üzletet egyetlenegy napra sem adná ki a kezéből, hanem a saját számlájára kezdené és folytatná. Így követelik ezt egyaránt a város finansziális és magasabb közlekedési érdekei. A megoldás sem valami bonyolódott, mert hiszen éppen úgy, mint akármelyik magánvállalat, a székesfőváros is megvehetné a Budapest székesfővárosi közlekedési vállalat rt., a mostani omnibusz-társaság összes részvényeit; erre fedezetet találni bizonyára nem volna nehéz, mert az minden kétségen felül áll, hogy az omnibusz-üzem még a mai alakjában is igen jövedelmező. A megváltott omnibuszüzemet aztán a város saját kezelésében kellene hogy folytassa és szukcesszive, amint a város közlekedési politikája megköveteli, automobiljáratokra rendezze be. Ha már a Lánchid elzárása, vagy ehhez hasonló érvek az omnibuszok sürgős beállítását követeli, még ennek sincs legyőzhetetlen akadálya, igen rövid idő alatt be lehet állítani azt az aránylag nem nagyszámú kocsit, amelyre a valóságban égető szükség van.

A kérdésnek illetően megoldásával az az előny is együtt járna, hogy az automobilosítás által feleslegessé vált lovakat és lófogatu kocsikat nem kellene elkötvetyélni, sőt még azok eladása sem volna szükséges, mert hiszen éppen ezek segítségével volnának gyorsan, aránylag kevés befektetéssel új járatok létesíthetőek, főleg a perifériákon, ahol a közlekedés ma gyenge és ahol legalább a villamos vasutak végállomásáig még hosszú időn át járhatnának lófogatu társaskocsik.

A gépjármű társaskocsik beszerzésénél a főváros pénzügyi érdekeit csak úgy lehet minden irányban kielégítő módon megvédeni, ha a kocsik beszerzése nemzetközi nyilvános versenytárgyalás útján történik, mi mellett természetesen a hazai ipar nemcsak figyelembe veendő, de előnyben is részesítendő.

Ha a város már olyan soká késett ennek a modern közlekedési eszköznek a beállításával, a legemlékező követelmény bizonyára az, hogy fordítsa hasznára mindazokat a tapasztalatokat, amelyeket ezen a téren a kontinens más nagy városai szereztek. Már pedig ez a vállalatba adásnál sohasem lehetséges annyira teljes mértékben, mintha a város saját kezelésében folytatja az omnibusz-üzemet.

Urbán Zsigmond,

a Fiat-művek rt. magyarországi fiókjának igazgatója:

A közlekedési ügyosztály előterjesztése semmiképpen sem helytálló. Eltekintve attól, hogy a közlekedési ügyosztály az 1913. december 17-én hozott közgyűlési határozat ellenére mindennemű nyilvános pályázat kiírása nélkül tesz előterjesztést az omnibuszüzem létrehozására, az előterjesztésben favorizált angol társaság ajánlata sem bír azokkal az előnyökkel, amelyeket neki az előterjesztés tulajdonít.

Elsősorban nem felel meg a tényeknek a közlekedési ügyosztálynak az az állítása, hogy az omnibuszok garázsüzemeltetésére nincs más alkalmas garázs a fővárosban, mint a jelenlegi autotaxi-garázs, mert számos arra alkalmas garázs van a főváros területén.

A közlekedési ügyosztály a következő beruházásokat irányozza elő:

az omnibusz-részvények megvételére 1,750.000 K, ezzel szemben az egész vállalat megváltására a megelőző számításokban 1,517.000 K van felvéve, itt tehát már 250.000 K kiadás-többlet mutatkozik. Továbbá 80 darab kocsik beszerzési ára 22.000 K 1,760.000 K és ezeknek a kocsiknak a garázsüzemeltetése egyenként 5000 K-val, összesen 400.000 K.

A régebbi tárgyalásokban 27.000 K-nak volt feltüntetve egy-egy kocsik beszerzési ára, most pedig 22.000 K, ami látszólag 400.000 K megtakarítást jelent. A valóságban azonban ez 320.000 K kiadási többlet, mert az ajánlattevők jelzik, hogy a főváros a kocsikat a 4 éves szerződés lejártá után 50%-os engedménnyel átveheti. A közlekedési ügyosztály a főváros által történő megváltás esetére tényleg 50%-os engedményt vesz számításba a 80 kocsik árából, de a garázsüzemeltetésre, a 400.000 K-ra csak 20%-ot számít.

Az omnibuszok 4 évi használat után való 50%-os megváltása tekintetében feltűnő tájékozatlanság világlik ki az előterjesztésből. A szak-körök tisztában vannak azzal, hogy egy omnibusz speciell a budapesti olyannyira kedvezőtlen helyi viszonyoknál fogva 4 év után teljesen értéktelenné válik. És így nemhogy 50%-ot nem ér, de legfeljebb a beszerzési árának a 10%-át, mint ócska anyag. Az ajánlattevőkkel szemben más konkurrens cégek a koncesszió elnyerése esetén hajlandók volnának a kocsikat 4 évi használat után teljesen díjmentesen átengedni a fővárosnak és már ez a különbözet is az ügyosztály számításával szemben 880.000 K megtakarítást jelentene a fővárosnak.

Továbbá a közlekedési ügyosztály számítása szerint a garázsberendezésért is fizetne 790.000 K-t, amiből amortizációként levonandó volna 158.000 K, marad tehát 632.000 K és ennek 3¼%-os kamata 118.000 K, vagyis összesen 750.000 K-t kellene ezen a címen fizetni. De ez a számítás merőben ellenkezik a két ajánlattevőnek azzal az indítványával, hogy nem építenének külön garázst, hanem egyelőre átmenetként az autotaxi-vállalat garázsra állana rendelkezésükre. Miért fizesse hát a főváros a kimutatott 750.000 K-t, amikor azért semmi ellenszolgáltatást nem kapna? Mert az autotaxi-garázs az autotaxi-vállalat tulajdona marad.

Feltűnő, hogy a közlekedési ügyosztály a társaskocsik-üzem likvidálásáért 500.000 K bevételt számít, míg a részvényekért 1,750.000 K-t kellene fizetni. Azok a telkek, amelyeken a székesfővárosi közlekedési vállalat rt. istállói és kocsiszínei vannak, a társaság tulajdonát képezik, tehát vagy mint telkek lennének értékesíthetőek és akkor ezek eladásából sokkal több, mint 500.000 K folyna be, talán a duplája is, vagy pedig a telkek és épületek garázsra lennének átépíthetőek és mint ilyenek az omnibuszok garázsüzemeltetésére is lennének használhatóak. Itt is legalább 500.000 K volna a főváros károsodása.

Felette ajánlatos volna tehát egy a főváros érdekeinek védelme szempontjából, mint az autotaxi és kereskedelmi érdekelteinek szempontjából a nyilvános árlejtés kiírása, az eddigi lovas-omnibusz üzemének fenntartása. A Lánchid elzárása következtében előállott forgalmi nehézségeken úgy lehetne segíteni, hogy a főváros mindegyik hidfőhöz két-két, tehát összesen négy omnibuszt állítana, amelyek a hidpénz lefizetése ellenében a közönséget egyik hidfőtől a másikig az Erzsébethidon át szállítják. A négy omnibusz fenntartási költsége az egész 1914. évre legfeljebb 100.000 K-ba kerül.

Abban az esetben, ha a társaskocsik-vállalattal fennálló szerződés értelmében nem állana jogában a fővárosnak a fentemlített négy kocsit üzemben tartani, ajánlatos volna, hogy az omnibuszokat a saját költségén szerezze be és a garázsüzemeltetésre is gondoskodva, az omnibusz-társaság rendelkezésére bocsátaná a forgalomnak a jelzett útvonalon való lebonyolítása céljából. Ilyen négy, esetleg több kocsinak garázsüzemeltetését bármelyik fővárosi autogarázs szívesen elvállalja, úgy hogy a fővárosra abból tetemesebb kiadások nem hárulna-

nának. A garázsírozás költsége kocsik és kilométerenként kb. 20 fillérre tehető, nem pedig 30 fillérről is többre, amennyit a Marta rt. kér. A kocsik beszerzési árát nem kell külön kiadásnak számítani, mert az omnibusztársaság szerződésének lejártá után, tehát egy év múlva a kocsik még használhatók lesznek az akkor létesítendő rendszeres autóbusz-üzemben.

Nem szabad annak az esetnek megisméltódnie, amely az autótaxi-koncesszió kiadásánál előfordult, amikor a verseny kizárásával a Benz és a Marta rt.-okat bízták meg azzal a megközlással, hogy a két cég kizárólag magyar gyártmányú autókat fog szállítani. Később pedig kint, hogy az alvázak egy része külföldön rendeltetett, de valamennyi karosszeria külföldön készült és csak a legutóbbi időben készítik a karosszeriákat Budapesten.

Az is elfogadható lenne, hogy a főváros az árlejtésben résztvevő cégektől szerezzen be próbakocsikat, még ha a társaskocsi-vállalattal fennálló szerződésből kifolyólag a közönséget ingyen kellene is szállítani a próbakocsikon. A próbakocsik útján pontos számítások végezhetők arra vonatkozólag, hogy melyik vállalat kocsijai felelnek meg legjobban a budapesti viszonyoknak. Az ügy ilyenformán való megoldása nem érintené az omnibusz-társaság jogait és a vele való szerződés lejártával a főváros már teljes tájékozottsággal bírna a különböző gyártmányú kocsik használhatóságáról és alkalmaságáról. De nem szabad azzal érvelni, hogy a legjobbak az angol Daimler-autóbuszok, amikor a Bécsben üzemben levő nyolcféle kocsi közül éppen ez bizonyult a leggyöngébbnek, ennél volt a legtöbb tengelytörés, — számszerint 18, — ami az automobil-üzemnél a legveszedelmesebb sérülés. Már pedig Budapesten még rosszabb a kövezet, mint Bécsben, itt tehát a Daimler-kocsik nem válhatnak be.