

A fővárosi autobus-ügy.

*

3. Még egyszer a sürgősség és a kockázat.*)

Vissza kell térnünk a sürgősség kérdésére. A tanács azért siet az ügy keresztülhajszolásával, mert a közte és a „Budapesti Általános Omnibusz Részvénytársaság“ közt létrejött föltételes szerződés a társaságot csak folyó év június 28-ig köti, addig tehát a közgyűlésnek hozzá kell járulnia a szerződéshez vagy pedig — még elgondolni is szörnyűség! — a társaság kiugrik az obligóból és itt hagyja a nyakunkban ezt a fényes üzletet.

Amde a mi véleményünk szerint, ha a dátum sürgeti a tanácsot, akkor vagy hosszabb terminust kellett volna szabni, vagy pedig korábban kellett volna az ügyet a városatyák és a nyilvánosság elé vinni. *A kényszerdátumok* nem kötelezhetik a városatyákat arra, hogy vaktában elfogadják az előterjesztést. *A kényszerdátumok rendszerével szakítani kell.*

Ami a kockázatot illeti, — amely az előterjesztés szerint utjában áll a házi kezelésnek — a már elmondottakhoz még hozzá kell fűznünk azt, hogy a vállalat a tervezet szerint nemcsak csupa jónak ígérkező vonalat kap, amelyek közül három neki nem tetszőt be is szüntethet, hanem — ha bevétele egy bizonyos minimumon alul marad — a szakasztávolságokat 20 százalékkal csökkentheti és a menetdíjakat 20 százalékkal emelheti. Ha pedig a társaság a főváros rendeltére új vonalat nyit és azon nem ér kocsikilométerenként legalább 72 fillér bruttó bevételt, akkor a *hiányt a főváros turtozik neki megtéríteni.*

Ugyebár, itt megszűnt minden kockázat? Ugyebár, itt lehetetlen veszíteni, itt *csak nyerni lehet?*... Igazán érthetetlen, hogy miért nem akarják ezt az üzemet házi kezelésben berendezni.

4. A 35 éves monopólium és az időközi megváltás.

A szerződés a társaságnak monopóliumot, kizárólagos jogot biztosít harmincöt esztendőre nemcsak Budapest területére, hanem a főváros és a szomszédos községek között való járatokra is. Miért éppen harmincöt évre, miért éppen 1948 végéig? Azért — mondja az előterjesztés —, mert akkor jár le a Közuti vasut engedélye is... Igazán? A mi tudunkkal a főváros már 1823-ban átveheti a Közutit. Hát nem akarja átvenni? Hát a közlekedési ügyosztály már ma a lejáratok egybeesésére számít?

Harmincöt évre le akarnak mondani egy nagy jövőjü — a sinpályás vasutnál nagyobb jövőjü! — közuti közlekedési eszköz üzleti kihasználásáról egy magánvállalat javára. Ezzel szemben szomorú vigasztalás az, hogy az engedélyidő lefűtével az egész üzem ingyen száll át a fővárosra. Mert miből áll az az üzem? Pályája nincs, mint a villamos vasutnak. Csak kocsijai vannak, amelyek átlag 6—8 évig tartanak és amelyek a lejárakor bizonyára mind ócska vasnak valók lesznek.

Igaz, hogy időközben is megválthatja a főváros az egész üzemet. De hogyan? Ugy, hogy megfizeti a társaságnak az alapítási költséget, a mostani lóvontatású omnibusz megváltásának körülbelül két milliónyi költségét és a hátralevő időkre megtéríti neki az *elmaradó üzleti hasznot.* És ezt megváltásnak nevezi az előterjesztés.

De azért elismerés illeti meg a t. közlekedési ügyosztályt: ugyanis volt már olyan ajánlat is, amely csak hatvan évi monopó-

*) A csütörtöki számunkban megjelent első cikkünkbe sajtóhibák csusztaak be. Ezeknek egyike az, hogy a második hasáb negyedikbekezdése előtt ennek az alcimnek kellett volna állani: „*Miért nem kell a házi kezelés?*“

lium fejében adta volna meg azokat az „előnyöket“, amelyeket a mostani ajánlat harmincöt évi monopólium fejében kegyeskedik megadni. Jó humoru urak lehetnek abban az ügyosztályban!

5. A viteldijak.

Az eddigiek után azt várhatnók, hogy a vállalat óriási előnyöket nyújt a fővárosnak és a közönségnek.

Tévedés. A vállalat a fővárosnak részese-dést ad a bruttó bevételéből; ez a részese-dés a tervezet szerint az első évben 114.400 koronát tenne ki, aztán fokozatosan emelkednék és az utolsó évben 1,337.600 koronát tenne ki. Ennél többre rug az a költség, amit az autobuszok az utcaburkolat rongálásával okoznak. Ezért, ugy-e bár, nem érdemes monopóliumot, kockázat elleni védelmet és egyéb jókat adni?

De talán a közönség jut nagy előnyökhöz a viteldijak olcsósága révén?

Lássuk csak. A viteldijszabás alapja a vonalszakasz rendszer. Egy szakasz 1 kilométernél rövidebb és 3-nál hosszabb nem lehet. Ennek viteldija 12 fillér; két szakaszé 20, háromé 30, négyé 40 fillér; gyermekjegy 8, 14 és 20 fillér. Havi bérlet- és tanulójegyek kiadására a vállalat csak akkor kötelezhető, ha bevétele eléri kocsikilométerenként a 80 fillért; addig nem. Ebben az esetben a havi bérlet ára egy szakaszra 12, két szakaszra 18, háromra 24, négy vagy több szakaszra 30 korona; a tanuló bérletjegyek ára 8, 12, 16 és 20 korona. Nemde, mindez nagyon olcsó? A Ferenc József-tér, Vár és a Rudolf-tér, Rózsadomb szakaszon 50 fillér lenne a jegy ára!

Ezzel szemben a külföldi városokban a következő árakat találjuk:

Londonban: 2.4 kilométer 12 fillér, 4.8 kilométer 24 fillér, 7.2 kilométer 36 fillér.

Párisban egy vonalszakasz (1.8—3 kilométer) az I. osztályban 15, a II-ban 10 centime (9½ fillér) és a leghosszabb ut is csak 25, illetőleg 15 centime.

Berlinben 3 kilométerig 10 pfennig (12 fillér), azon túl bármilyen hosszú ut 15 pfennig; a földézetten egységes ár van: 10 pfennig!

Münchenben a viteldij 10, 15 és 20 pfennig. Reggel 8-ig munkásjegyeket adnak ki 10 pfennigért.

Nyilvánvaló, hogy *Budapesten az új omnibusztársaságnak a monopóliumon fölül még a közönség megnyuzására való jogot is akarnak adni.*

Egyetlen enyhítő pont van: reggel fél-8-ig és este 6—9-ig munkásjegyeket adnak ki, amelyeknek ára — minden távolságra — 12 fillér.

6. A vállalat munkásai.

Ezekről a főváros annyiban „gondoskodik“, hogy a vállalat tartozik alkalmazottai részére szolgálati szabályzatot kidolgozni és azt jóváhagyás végett a tanácsnak bemutatni. Egyébként semmi előzetes kikötés a munkaidő és a munkabér dolgában. Nyugdíjról szó sincs.

De a tervezetből megtudjuk, hogy milyen béreket akar a vállalat fizetni. A kocsivezetőket 4.50, a kalauzokat 3.50 korona napibérrrel szándékozik alkalmazni; a portások, raktárnokok és lámpáskezelők 1200, a kocsimosók 1000 korona évi járandóságot „élveznének“. A nagyobb munkabérek: évi 1500—2000 koronára is fölruznak!

A közlekedési ügyosztálynak ez elég!

7. Tehát

a törvényhatósági bizottságnak az a kötelessége, hogy ezt az előterjesztést kereken visszautasítsa, a tanácsot pedig arra kötelezze, hogy az autobuszközlekedésnek házi üzemből való létesítésére tegyen minél előbb előterjesztést.

Csak nagyjából mondtuk el ellenvetéseinket. Reméljük, nem lesz szükség arra, hogy a további részletekkel is foglalkoznunk kelljen.