

A KÖZÜTI.

Utazás

Budapest milliói körül.

Beavatott körökben egyre inkább rebesgetik, hogy a Közúti megváltása befejezett dolog s teljesen elő van már készítve. A börziánerek táskájában már ott vannak a különféle slusszok és opciók. *Sándor Pál* pedig már eleve biztosítva van mindenféle váratlan és kellemetlen meglepetés ellen, ami őt a megváltással és az egyesült Közúti és Városi közös üzleti és üzemi vezetéséből kifolyóan érhetné. Az egész, úgy mindják, pusztán csak pénzkérdés. Száz millió K kellene a részvénytöbbség megszerzésének és a tranzakció költségének fedezésére, azonkívül még 30 millió a sürgős és elodázhatatlan javító munkákra, melyek a Közúti sinhálózatát és kocsiparkját türhető állapotba tennék.

Tavasza érelődik a nagyszabású fővárosi üzlet, a minek az éle az ellen a politika ellen irányul, melynek harcosa *Vázsonyi Vilmos*, aki a Városi villamos megszerzésével és jövedelmezővé fejlesztésével akarta megtörni a Közútit. Mondják, az a meghasonlás, amely ott lappang *Vázsonyi* és a demokrata vezér kegyelméből lett polgármester közt, a Közúti megváltása körül fog kitörni, s *Székely Ferencz*, a Magyar Bank igazgatója azért járna-kelne most Párisban, a francia banktőke előszobáiban, hogy a Közúti megváltását célzó szándékhoz megszerezze csengő aranyban — a potenciát.

Ha nem lesz pénz, megváltás sem lesz; de akár sirni, akár nevetni fognak azok, akik ezen a téren aratni szeretnének, az bizonyos, hogy a fővárost ebben a kérdésben csak károsodás érheti. Ha tudniillik megváltja a Közútit, igen sok ócska vasat kell átvenni teljes értékben. Ha pedig nem váltja meg, akkor a saját pénzéből kell majd az önző üzleti politikájú vállalatot tisztességes üzemhez juttatnia.

Miután nem hisszük, hogy a főváros bármi áron is ki tudja a tavasszal elégíteni roppant hitelszükségletét, valószínűbbnek azt tartjuk, hogy a Közúti továbbra is magánvállalat marad, de a régi módszerrel és a főváros barátságos elnézésével fog üzemképes állapotba jutni.

Züllött állapotok.

Tudni kell, hogy a Közúti vonathálózata a rossz ágyazás, helytelen vonalvezetés és az otromba, súlyos kocsik miatt igen szánalmas állapotba jutott, s folytonos javításra szorul. A kocsipark sem bírja a rendkívüli szolgálatot, s miután javításra évközben a csekély számú tartalékkocsi miatt alig jut idő, a baj egész csomó kocsi üzemképtelenségében egyszerre jelentkezik. Az a technikai fölszerelés tehát, melyre egy efféle forgalmi vállalatnál az egész üzem alapozva van, már nagyon le van strapálva. Ez érthetővé lesz előttünk, ha összehasonlításképen megemlítjük, hogy a Közúti 160 kilométeres vágányhosszán egy kocsi évi teljesítése 44.000 kilométer, míg a Városi 109 kilométeres vonalán csak 34.000 kilométer egy kocsi évi átlagos teljesítése. A vágányhosszhoz arányított kocsikilométer is a Közúti akkora igénybevételéről tesz tanúságot, ami páratlanul áll és szintén bizonyítja, hogy a rablógazdálkodás törvénye szerint a Közúti minél kevesebb és rosszabb fölszerelésből minél több hasznot akar és bír is kiperéselni. A vágányhosszhoz arányított kocsikilométer száma ugyanis a Városinál 282.000, a müncheni villamosnál 293.000, a boroszlóinál 344.000, a berlininél 366.000, a bécsinél 383.000, a Közútinál pedig 394.000!

Látnivaló tehát, hogy a Közúti üzemével üzött visszaélést csak a bécsi közelítette meg, de ez is még abban az időben, mikor *Lueger* drákói szigora le nem csapott rá és tisztességet nem kényszerített rá a szerződések szigorú alkalmazásával.

Papirosjogok.

Szerződéseink ah, nekünk is vannak, de Budapestnek nincs *Luegerje* és így írott malaszt marad, ami a szerződésekben a főváros javára biztosítva van. Lássuk, mi az, amit a

Közúttal megkötött szerződés alapján a törvény erejével bármikor biztosítani lehetne, ha egyesek nem ragaszkodnának a megváltásnak kevésbé önzetlen gondolatához. Alább rövid szemelvényt fogunk közölni a szerződésekből, hogy mindenki lássa, mint lehetne egy vaskezü városvezetésnek rákényszeríteni a Közútit egy krajcár fővárosi pénz lekötése, vagy odaajándékozása nélkül arra, hogy a Közúti elsőrangú és olcsó közlekedő eszközzé varázsolódjék, s a szerződés 4. §-a értelmében: „1948 december 31-én éjjel 12 órakor a Közúti a vasútüzem célját szolgáló összes ingatlanal együtt *teljesen tehermentesen, ingyen és teljesen üzemképes, használható, jó állapotban* átmenjen a főváros tulajdonába.”

A 14. §. a szerződés lejártáig közbeeső állapotáról azt mondja: „Az engedelemidő tartama alatt köteles a Közúti az összes villamos vasúttakat összes ingó és ingatlan felszerelésükkel együtt *üzemképes, jó állapotban és tisztán tartani*. Ha a fővárosi tanács a forgalom emelkedése következtében a forgalmi eszközök és egyéb felszerelések szaporítását szükségesnek tartja, akkor a Közúti a főváros által kívánt forgalmi eszközt és felszerelést köteles záros határidő alatt beszerezni és üzemében alkalmazni. Ha mindezeknek a Közúti nem tenne eleget, jogában áll a fővárosnak, hogy a Közútit *esetenként 5000 korona bírsággal büntesse*.”

Azt hisszük, hogy ennél világosabban nem biztosította még szerződés az engedelmező hatóság jogát és hogy a Közúti leromlott, toldott-foldott, züllött állapota soha be nem következhetett volna, ha a főváros hatósága kellő pártatlansággal és szigorúsággal végzi tisztét. Az is egészen világos, hogy a fővárosi hatóság ma sem háríthatja el magát a Közúti üzleti és üzemi megrendszabályozásának köteleességét azzal, hogy a vasúttársasággal kötött szerződés nem ad neki elég jogot és erőt, a társaság elleni energikus föllépésre.

A gyáva főváros.

Más itt a hiba, s egészen közönséges indítéka van ama ténynek, hogy a hatóság a szerződés hatalmával fölverte is eljárása a közvélemény előtt a tehetetlenek szerepét és anket-komédiázásba fojtja a közönség elégedetlenségét, gyanúját és fölháborodását.

Avagy nem áll-e módjában a fővárosnak, hogy Lueger módjára végre sarkára álljon a kapzsi osztalék-politikát űző Közúttal szemben s minden egyes konstatált szerződészegésnél egy nap tizszer vagy százszor is rója ki rá irgalmatlanul az 5000 koronás bírságokat. Lueger Bécsben maga ellenőrizte őrával a zsebében a villamost s a bírsággal elérté azt, hogy az ottani vállalat szinte könyörögve kínálta föl Bécs városának a vasutat: az istenért, váltsák meg tőle bármi áron! Bécs így jutott a vasútjához.

És nálunk? Itt a város és a kereskedelmi miniszter vállvetve követ el mindent, hogy a Közúti papirjai, ha valóban rákerül a sor a megváltásra, minél nagyobb terhek átvállalásával menjenek át a főváros tulajdonába... Furcsa dolog ez. A főváros akkor, midőn maga elé tűzi a megváltás tervét, úgy készíti a megoldást elő, hogy a megváltás ténye csak roppant nagy megokolatlan és erkölcstelen áldozathozatallal mehessen végbe. Magyarán: a főváros maga torlaszolja föl mesterségesen a terve elé az akadályokat, hogy minél nehezebben végezhesse el azt, amit egészen könnyen megtehetne...

Beruházás — közpénzből.

Megmondjuk, mire célunk: arra a manipulációra, mely a közelmúltban a Közúti javító munkái körül folyt és fog folyni hír szerint a jövőben is. A Közútinak t. i. az egyetértő főváros és a miniszter megengedi, hogy ez a vállalat a forgalom biztosítására szükséges javítómunkát olyan *beruházás* címén fölvevett kölcsönökből teljesíthesse, amiket megváltás esetén, vagy ha 1948-ig le nem törlesztődnek, a fővárosnak meg kell majd fizetnie összes kamataival és a kölcsönkötés körül szorgos-

kodó proviziólovagok hallatlan hasznával együtt!

A Közúttal kötött szerződés 5. §-a világosan és becsületesen megmondja, hogy beruházó, tehát *új vonalat építő* és fölszerelő munka címén fölszedegedett kölcsönt a régi vonalak üzemképességének helyreállítására fordítani, dúrva visszaélés a főváros anyagi érdekével szemben. Az idézett §. ugyanis a többi közt azt mondja: „A főváros a megváltás, vagy háramlás esetén csak azon részvénytőkét és még le nem törlesztett kötvényeket veszi át, melyek vagy az eredeti szerződésben foglalt vasútra, vagy későbbi *beruházások* fedezésére engedelmestettek és melyeknek törlesztési tervét úgy a főváros, mint a kormány jóváhagyta.”

Ezek után nem kell sok kommentár hozzá, hogy minden a főváros érdekét szívén viselő ember véleményét és ítéletet alkothasson magának a főváros és a kormány alábbi eljárásáról:

A kereskedelmi miniszter 1912. március hónap 5-ikén kelt rendeletével feljogosította a Közúttal arra, hogy *beruházások* költségének fedezésére 4,595.350 koronát, *tartaléktőke* szerzésére 8,000.000 korona névértékű új részvényt (a kibocsátás árfolyamnyereségével és 13,118.200 korona névértékű kötvényt bocsásson ki, 4,5 százalékos kamatteher *94 százalékos kurzus mellett*. 1912 július közepén a kereskedelemügyi miniszter az előbbi rendelkezést, bár azt a közúti már áprilisi közgyűlésén elfogadta, úgy módosította, hogy a kurzus *ne 94, hanem 91 százalék legyen*, vagyis minden száz korona után, mely a Közútit, vagy jogutódát teljes mértékben terhelni fogja, effektíve csak 91 korona jusson az elvégzendő munkákra, a többi 9 százalék a proviziólovagok martalékává legyen. Az így előkészített és miniszterileg approbált „beruházás” *36 milliós* terhének akceptálásához a főváros is hozzájárult szeptember 3-án, azon a címen, hogy ezen a pénzen a Közúti kicserélje ócska sinjeit, új kocsikat állítson forgalomba, fejlessze áramtermelő telepét és új vonalakat létesítsen.

A „beruházás” a valóságban javító munkát, az ócska kocsimotorok, kocsik, sinek kicserélését és a forgalomkivánta kocsiszaporítást jelenti. Beruházó munka, *új vonal* építése és kocsival való ellátása alig szerepel benne, ellenben benne van a Rákóczi-, Thököly-, Zuglói-, Üllői-úti, Kálvin-téri, stb vonalak átépítése, két legyöngült áramfejlesztő telep fölfrissítése.

Erre a javítómunkára megy el a beruházás címén engedelmezett és felvett roppant pénz!

Az élelmes Közúti.

Hát szabad ilyesminek megtörténni? Hát illetékes helyen nem tudják, hogy reális üzleti elv mellett a Közútinak az egyszer már létesített vonalat a saját *rendes üzemi bevételei terhére* és nem kölcsönből lenne kötelessége teljesíteni. Ha pedig ezt tenni nem hajlandó és a vonalak fogyatkozása mutatkozni kezd, ott a szerződés 14. szakaszának vizes lepedője, húzzák rá, de az még sem járja, hogy a Közúti a maga tönkrement ócska vonalait közvetve a főváros terhére újítsa meg. A főváros, mely a Közúttal szemben oly megfoghatatlanul gavallérosan bánik el, a saját vállalatával, a *Városival* szemben nem olyan nagyvelkű! Annak nem szabad az, ami a Közútinak!

Hja, mert ha a megrendszabályozott Közútinak sem szabadna, akkor nem tudott volna ez a vállalat a hálózatából a mértéktelenül nagy osztalékon fölül még tizennégy millió ára bérházat, husz millió értékű telket szerezni, akkor nem lenne a vasut törzsvagyonától különszakított rendkívüli tartaléka immár 52.228.890 korona, (910-ben még csak 42.274.236 korona volt!) és nem merné egy ekkora, kétszáz millió koronát bíró vállalat megtenni pirulás nélkül azt, hogy 120 kilométer hosszú és 67 millióra becsült vonalának üzemében elértéktelenedés címén 120.000 koronát írjon le. Mindez csak Budapest mai rezsímje mellett lehetséges. Csak ez a rezsím képes eltűrni, hogy a Közútinak immár husz

millió bevétele mellett legyen bátorsága a javító munkát is építési tőke terhére, beruházó kölcsönből végeztetni.

FŐVÁROSI HIRLAP

előfizetési árai:

egész évre 16 K
fél évre 8 K

Kiadóhivatal: VI., Kiss János-utca 4. szám.
Telefon: 161—07. sz.

MI KÉSZÜL AZ ÜGYOSZTALYOKBAN?

A városházán is, csakúgy, mint a színházaknál, vagy az iskolákban, nem a kalendárium szabja meg az ülesztendőt, hanem a nyári szünet elmúlása. Szeptemberben a tisztviselők javarésze visszatér szabadságáról s pihent erővel, fokozott buzgalommal indul meg a városházi munka. A szezon küszöbén alig van kérdés, amely aktuálisabb annál: *minő előterjesztéseket, intézkedéseket várhatunk az egyes ügyosztályoktól s mi a legközelebbi jövő munkaprogramja?* Az ügyosztályvezető tanácsosok a következőkben voltak szívesek a kérdésre válaszolni:

Antal Gyula tanácsos, a közegészségügyi osztály vezetője:

A múlt esztendőben elfogadott *kórházi program végrehajtása* képezi az ügyosztály legfontosabb tennivalóját. E program keretén belül folyik az elmebetegkórház építése. Az esztendő folyamán minden valószínűség szerint ismét aktuális lesz a *halottégetés* kérdése, amelyre vonatkozólag a közgyűlés elvi döntést hozott. Most a belügyminiszteriumban vannak az akták s valószínű, hogy a belügyminiszter előbb a kultuskormányznak és az igazságügyminiszteriumnak a véleményét is ki fogja kérni. Tisztázni kell elsősorban azt, vajon a fennálló szabályok alapján rendezhető-e a kérdés, vagy pedig törvényes rendelkezésre van-e szükség a halottégetés engedélyezésére. A halottégetéssel kapcsolatban sor kerül a *kötelező ravatalozás* problémájának megoldására is. Ez a kérdés egy ízben a közgyűlés előtt volt már, de akkor felekezeti momentumok hátráltatták a megoldást.

Buzay Károly tanácsos főjegyző, az elnöki ügyosztály vezetője:

Az új állások szervezése az ügyosztály legaktuálisabb munkája. A vízvezetési igazgatóságnál, számvevőségénél, pénztárnál, előljáróságnál, a szemétfuvarozási vállalatnál és más városi üzennél részben új állásokat kell szervezni, részben az eddigi állásokat rendszerezni, az összes hivatalnokokat a fővárosi tisztviselők státuszába belevonni. A pénzügyi bizottság az erre vonatkozó tanácsi előterjesztést tudvalevőleg albizottsághoz utasította, amely bizottság eddig csak egy ülést tartott. Egy másik fontos munkánk a *kezelés decentralizációjának* előkészítése. Sürgősen szükséges, hogy minden ügyosztálynak külön kezelőirodája legyen. Néhány ügyosztálynál már a közel jövőben megvalósítjuk ezt a tervet, a többiekben azonban csak az új központi városháza felépítése után.

Déri Ferenc dr. tanácsos, a tanügyi ügyosztály vezetője:

Az új tanév munkaprogramjának legkiemelkedőbb pontjai a következők: I. *A népiskolai szakfelügyelet életbeléptetése*. A felügyelet egyelőre 10—15 erre a célra kijelölt szakközeg fogja ellátni, akik az év folyamán lehetőleg többször is meglátogatják az iskolákat s tapasztalataikról úgy az ügyosztálynak, mint a tanfelügyelőségnek jelentést tesz-