

A fővárosi autobusz-ügy.

*

1. Miért olyan sürgős a dolog?

Meg kell mondanunk nyíltan: ami a főváros közlekedésügye körül történik, az vagy bűn, vagy ostobaság.

Befektetett a főváros a városi villamos vasutba 30 millió koronát azzal a megokolással, hogy ilyen módon döntő befolyást fog szerezni a főváros közuti közlekedésére. Mi annak idején megirtuk, hogy ez az óriási befektetés teljesen fölösleges, mert a főváros 1917 január 1-én egy fillérszerű befektetés nélkül átveheti a Városit a fönnálló szerződés értelmében. Azonban a mi szavunk a pusztában kiáltónak a szava volt. A dolog ellen nem tehetünk semmit sem. Aztán abban reménykedtünk, hogy e mögött a nagy sietés és óriási tökebefektetés mögött valami nagy-szabású közlekedési program rejlik, amit nem akarnak előre nyilvánosságra hozni és ami nem tartozik mi reánk, csak dolgozó, csak közterheket viselő proletároknak.

Azonban ime, mulik az idő, a 30 millió korona árán nem kaptunk 30 fillért érő közlekedési újításokat sem, a város a maga 30 millió-jáért nem ura a vállalatnak, a főváros közlekedésére a közönség érdekében való befolyást gyakorolni pedig nem tud, vagy nem akar, amit mi számos példával igazolhatunk. A főváros nyugodtan várhatott volna 1916 végéig, akkor megkapta volna a Városit minden befektetés nélkül, egyidejűleg pedig az omnibusz-vállalatot megváltván, autobusz járatokkal javíthatta volna a közlekedést és nyomást gyakorolhatott volna a Közuti Vasutra, amely aztán szintén kénytelen lett volna a közérdekhez alkalmazkodni addig is, amíg megváltásának szerződészerű ideje bekövetkezik, vagyis 1923 január elsejéig.

De itt nem a közérdek dönt, itt a nagy részvényesek és igazgatók érdeke dönt. Mellesleg — vagy nem is mellesleg? — börzeérdekek is közreműködnek, aminek erős bizonyosságait láttuk a Városi Villamos Vasut körül fölmerült tárgyalások során.

Most pedig az autobusz közlekedés megvalósításáról van szó és ezt a kérdést is nyilvánvalóan a közérdek rovására, magánérdekeknek szembeüő becézésével akarják megoldani.



Iktatószám

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.870

Hely

Idő

" 1913 "

Személy

Helyszám

Szerző

Cím A fővárosi autobusz-ügy.

Forrás:

Népszava

Bp.

1913 4/12

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Keddi számunkban ismertettük azt az előterjesztést, amelyet a fővárosi tanács közlekedési ügyosztálya az autobusz közlekedés bevezetése tárgyában készített és amelyet a tanács pár nap alatt akar keresztülhajtani az összes fórumokon. Akkor röviden csak néhány észrevételt tettünk. Most azonban, amikor az előterjesztés egész terjedelmében

előttünk fekszik, vissza kell térnünk annak részletes bírálatára.

A legelső és legsúlyosabb kifogásunk most is az, hogy az előterjesztés meglepetésszerűen csap le a törvényhatósági bizottsági tagokra, akiknek ezzel a kérdéssel foglalkozniuk kell és a sajtóra, amely szintén köteles behatóan foglalkozni az ilyen ügygel, amely a közönség legszélesebb rétegeit igen közelről érinti és a főváros egész jövő fejlődésére rendkívül nagy hatású lehet. Alig egy hét alatt keresztül akarják hajtani az ügyet három fórumon. Minden városatyának és minden komoly napilapnak kötelessége volna ezt a kérdést behatóan tanulmányozni és ahhoz komoly tanulmányok alapján hozzászólni. Így azonban erről szó sem lehet.

Előttünk fekszik az ügyosztálynak 100 lapra terjedő nagyon részletes előterjesztése. Ha föltételezzük, hogy ez az előterjesztés a legnagyobb körültekintéssel, a legnagyobb szakértelemmel és teljes pártatlansággal készült, akkor rábizhatjuk magunkat az előterjesztésben foglalt adatoknak és azoknak alapján alkothatjuk meg véleményünket; de még ebben az esetben is jóval hosszabb idő

kell az előterjesztés áttanulmányozásához, mint amennyi rendelkezésre áll. Ámde szó sem lehet arról, hogy a bírálatra és hozzászólásra jogosult és kötelezett tényezők — tehát a törvényhatósági bizottsági tagok és a sajtó — vakon rábízassák magukat a hivatalos előterjesztés adataira. Ezeknek a tényezőknek időt kellene engedni arra, hogy önállóan tanulmányozzák a kérdést és saját tanulmányaik eredményét az előterjesztés adataival összehasonlítva, maguknak véleményt alkothassanak és a közérdeket az esetleges rossz szándékokkal vagy tévedésekkel szemben megvédhessék. Hibásnak kell tehát minősíteni azt az eljárást, amely utját akarja vágni a nyilvános bírálat lehetőségének. Az ilyen eljárás följogosít bennünket legmesszebbmenő gyanakvásra.

Legelső követelésünk tehát az, hogy ennek az ügynek bizottsági és közgyűlési tárgyalását halasszák el az őszre. Erre az álláspont kell helyezkednie a közgyűlésnek is. A főváros ügyeit intéző urak nem kívánhatják hogy vakon rájuk bizzuk sorsunkat és hogy vakon higyjünk mindentudásukban és csalahatatlanságukban. A demokratikus ellenőrzés alapelve a föltétlen gyanakvás. Ebből a szükséges gyanakvásból talán van egy szemernyi még a mai városi képviselőben is, de bizonyára van a sajtóban. Reméljük tehát, hogy ez a különös ügy nem fog olyan simán és gyorsan keresztülmenni, mint némelyek szeretnék. Hiszen senki (igazán senki?) sem érti, hogy miért olyan sürgős ez a dolog.

Mi mar a programunknál fogva is a közérdekű üzemek házi kezelésben való létesítését és főtartását követeljük. Erre kötelezi a budapesti községi demokrata pártot is az ő programja. De ha ez nem volna is elvi kérdés, ha az ilyen ügyeket esetről-esetre kellene is elbírálnunk, a mostani esetben akkor is azt követelnők, hogy az autobusz-közlekedést házi kezelésben létesítsék. Szükségesnek tartjuk ezt legfőképpen azért, mert a városi közlekedés csak másodsorban üzleti kérdés, első sorban az olcsó lakás és a jó közegészségügy kérdése. Ha az autobusz-vállalattal elérhetjük azt, hogy hozzáférhetővé tesszünk beépítésre alkalmas területeket, amelyeket a főváros előre megszerzett vagy lekötött magának és így a belső területek túlszűfoltóságát csökkentjük, a lakosság nagy részét egészségesebb és olcsóbb lakáshoz juttatjuk; akkor