

Iktatószám

Budapestre vonatkozó ujságcikk



Szerző

Ungár B.

Cím

Autobusz

Forrás:

Világ

Bp.

1913 XI/9

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Az autobusz

Döntés előtt

Budapest, november 8.

Néhány nap mulva a főváros közgyűlése elé kerül az autobuszjáratok létesítésének ügye, melylyel a nagyközönség és a sajtó, már hónapok óta igen élénken foglalkozik. A gépjármű társaságok egészen új irányt jelentenek a közlekedés terén, pótolják az eddig mulasztottakat és a kérdés helyes megoldása a kereskedelemnek, az iparnak, a lakásügy és városfejlesztés megvalósításának igen nagy előnyeit jelenti. A helytelen megoldás viszont nagy károkat okozhat úgy a fővárosra, mint a nagyközönségre nézve.

Két megoldási mód ismeretes előttünk. Az egyik, amelyet a közlekedési ügyosztály ez év tavaszán dolgozott ki, amelyben alaposan tanulmányozva az összes külföldi példákat, gondosan mérlegelve az összes eshetőségeket és kifejtve mindazokat az előnyöket és hátrányokat, amelyek a házi kezelés mellett, illetve ellen szólnak, a bérbeadási rendszer mellett döntött és ezen az alapon előzetes szerződést is kötött. Az előzetes szerződés ellen a sajtónak és a bizottsági tagoknak egy része, sok tekintetben jogosult aggályokat és igen helytálló érveket sorakoztatott fel, mert kétségtelenül bizonyos, hogy ily nagy horderejű közlekedési kérdésben, hosszú évtizedekre kiható monopóliumot magántársaságnak biztosítani nem jogosult és a fővárosnak szabad rendelkezési joga feltétlenül kell, hogy fenntartassék.

Hogy a felmerült aggályokat eloszlassa a társaság, melylyel az előzetes szerződést kö-

lötték, kettős utóajánlatot nyújtott át az ügyosztálynak.

Az elsőben, az eredeti előzetes szerződés erre vonatkozó pontjaitól eltérően, a harmincötéves szerződési időpont helyett ötéves fix kötelezettséget kíván a társaság a fővárostól. Hajlandó továbbá a részvényeket egy már ma megállapítandó árfolyamon, a fővárosnak opcióba adni és azonkívül kötelezi magát, hogy a főváros tetszése szerint számban ott és annyi utvonalat létesíteni, amint ezt a főváros kívánni fogja.

A második alternatív ajánlatban hajlandó a társaság, a főváros saját kezelése mellett a teljes üzemeltetést azonnal életbe léptetni, az egész szükséges tőkét (circa hétmilliót) kamatmentesen rendelkezésére bocsátani azzal, hogy az egész bevétel a fővárosé. A főváros, az ugynevezett üzemi vállalatnak csak egy oly kilométerikus egységet (71 fillért) fizetne, amely a személyzeti költséget (3 fillért) is tekintetbevéve, jelentékenyen kisebb annál, amelyet főváros szakértői állapítanak meg kilométerikus kiadásképpen (81 fillér).

Ez volt az egyik megoldási mód, melyet a főváros tanácsa elvetett és határozatában a gépjármű bérkocsiközlekedést kizárólag a házi kezelés rendszere mellett

kívánja megoldani, illetve életbe léptetni. A tanács határozatában részletesen indokolja állásfoglalását és kétségtelenül igen fontos argumentumokat hoz fel a házi kezelés mellett. De egyúttal rögtön ki is jelenti, hogy hosszú évekig nincs módjában olyan nagy hálózatot teremteni, mint ez a bérleti rendszer mellett elérhető lett volna, mert az ilyen nagy vállalat az első években, milliókat meghaladó, üzemvesztés is érheti. Két módozattal foglal-

kozik. Az első módozat alapján 1915-ben, az eredetileg tervbe vett nagy hálózatnak két-harmad része helyezhető üzembe, melyhez 5 millió 300.000 korona tőke szükséges. Az üzemköltséget 5,184.000 koronában állapítják meg, melylyel szemben a bevétel 4,400.000 koronára rányozták elő. Így tehát e hálózat létesítésénél, az első években 784.000 korona üzemvesztés mutatkozik. A második módozat a fokozatos fejlődésen alapszik, csonka hálózat létesítését célozza és körülbelül 8—10 évig tartana, amíg a hálózat, ezen az alapon, kiépülne. A csonka hálózat deficitjét 1915-re 176.000 koronára irányozza elő a tanács és egyúttal megejteti a számításokat arra nézve is, hogy a vállalat évek mulva rentabilisnek fog mutatkozni.

Hogy vajjon a házi kezelés elvének fenntartása fontosabb-e, mint az a szempont, hogy egy nagyobb és szélesebb körű hálózat jóval előbb, a székesfőváros részéről minden tőkebefektetés nélkül és rizikómentesen létesíthető — döntse el a közlekedési és pénzügyi bizottságok, továbbá a közgyűlés bölcsesége. E helyen főleg arra akarok utalni, hogy a törvényhatósági bizottság elé terjesztendő határozati javaslatban csak a házi kezelés principiuma van lefektetve és csak egy pozitívum van benne, mely a Széchenyi- és Rudas-fürdők között levő vonal létesítését állapítja meg. Az autobusz-járatok megindításának és befejezésének időpontjáról és a hálózatnak a méreteiről a határozati javaslatban egy szó említés sincsen. Határozza el a főváros közgyűlése az új társasági rendszer létesítését, akár házi kezelés, akár bérleti rendszer, akár üzemi vállalat alapon, de gondoskodjék arról, hogy ez a hálózat a legrövidebb idő alatt és a legszélesebb körben létrejöhessen, mert csak a különböző kereskedői gócpontok összekapcsolása a leglátványosabb lakásnegyedekkel, felel meg a főváros közönsége érdekeinek. Gondoskodjék a közlekedésügyi bizottság és a közgyűlés arról, hogy a határozati javaslatban, megfelelő formában, kifejezésre jusson, hogy a teljes autobuszhálózat a legrövidebb, záros határidő alatt, létesüljön. A kereskedő és ipari egyesületek és polgári körök ebben az értelemben határozottan állást foglaltak és így joggal várhatja el a főváros közönsége a törvényhatósági bizottsági tagoktól, de elsősorban a kereskedők és paraszok, törvényhatósági bizottsági tagoktól, hogy ebben az évtizedekre kiható, elsőrangú fontosságú kérdésben, kellő erélylyel és kellő bölcsességgel fogják a kereskedelem és nagyközönség érdekeit képviselni.

Ungár Bertalan.

385.870

"1913"

fővárosi háziyomda 1913