



Iktatószám

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.870

Hely

Idő

"1913"

Személy

Szerző

Cím

Mi van az autobuszszal?

Forrás:

Pesti hírlap.

Bp.

1913 X/8.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Mi van az autobuszszal?

— A közlekedési ügyosztály javaslata. —

Erről a nagyjelentőségű kérdésről az utóbbi időben oly sok, kalandosnál kalandosabb hír került forgalomba, hogy bizonyára nem lesz érdektelen, ha a helyzetről föltétlen megbízhatósággal informáljuk a közönséget és főképen a székesfőváros törvényhatósági bizottságát, amelynek a közeli napokban kell állást foglalnia a kérdés elvi, tehát döntő fontosságú részében.

Hogy ezt megtehessük, rövid visszapillantást kell vetnünk a nyári eseményekre. Köztudomás szerint arról volt szó, hogy nemzetközi versenytárgyalás nélkül, lehetetlenül rossz feltételek mellett, hosszú évtizedekre kizárólagos monopoliumot adjon a város egy külföldi társaságnak. Lapunk akkor nem csupán az ajánlat elfogadhatatlan voltát bizonyította, hanem a közélet védelmében tiltakozott a pályázat mellőzéséért és az ellen is, hogy egy ilyen nagyfontosságú közlekedési intézményt a főváros monopolium szerűen kiadja a kezéből. Hogy ez a jövő szempontjából mennyire káros, arra nézve eléggé elszomorító tapasztalata lehet a városnak a többi közlekedési vállalatoknál, a volt triezsi légszuszgyárnál és a mai villamos világítási társaságoknál. De veszélyes lenne ez a megoldás már csak azért is, mert könnyen megtörténhetnék, hogy az autobusz-vállalat részvényeinek többségét összevásárolná a közuti vasúttársaság és akkor a helyett, hogy e hatalmas vállalattal szemben az autobusz-intézményben egy erős fegyver volna a főváros kezében, elősegítené a város azt, hogy a közuti a közlekedés terén tel-

jesen uralja a helyzetet.

Az angol ajánlat mellett mesterségesen torzított erős áramlattal szemben végre is a mi tisztán közérdekű álláspontunk győzött és a bizottsági tagok többségében az a meggyőződés érelődött meg, hogy a szabad rendelkezési jogot nem lehet kiadni a főváros kezéből.

Miután így alakult ki a helyzet, dr. *Bárczy István* polgármesterrel történt megbeszélés után a közlekedési ügyosztály kötetre terjedő előterjesztést dolgozott ki, amelyben mindenre kiterjedő gondossággal négyféle megoldási tervvel jön a közgyűlés elé. Mindenik megoldási módnál feltünteteti annak előnyeit és hátrányait, végül pedig utasítást kér a törvényhatósági bizottságtól arra nézve, hogy miképen kívánja ezt a nehéz kérdést megoldani.

1. Az egyik mód az, hogy a főváros maga létesíti *házi kezelésben* az intézményt és az üzemet is önmaga kezeli, mint például a gázszolgáltatást. Ebben az esetben *nemzetközi pályázat* útján szerzi be az autobuszokat és az üzemi vezetéséhez szükséges anyagokat pedig nyilvános versenytárgyalás útján.

2. A második alternatíva az, hogy a főváros a jogot öt-tíz évre bérbeadja az ugyancsak pályázat útján jelentkező társaságok valamelyikének.

3. A harmadik mód, hogy minden rendelkezési jogot fentart magának a főváros, azonban az üzemet nemzetközi pályázat útján kiadja egy társaságnak. Ebben az esetben a társaság adja a kocsikat, a soffört, a garage-t és minden-

más szükséges dolgot, kilométerpénz ellenében. Viszont a kalauz, vagyis a pénzbeszedő, a főváros alkalmazottja és a jegyekért járó díj a fővárost illeti meg, így hát a viteldíjak nagysága is tisztán a fővárost és a közönséget érdekli, a vállalatot nem. Ugyancsak tisztán a főváros tettségétől függ, hogy milyen utvonalakon és hány kocsit járát.

4. Végül a negyedik megoldási mód az, hogy hosszabb időre monopoliumot ad valamelyik társaságnak. Ez azt jelenti, hogy az angolokkal megakadt tárgyalások fonálát újra felveszi és ezenfelül tárgyal az időközben ajánlatot tett német, francia és osztrák társaságokkal is.

Akarmelyik megoldási mód mellett is döntson a közgyűlés, elengedhetetlen feltétel, hogy a főváros az *omnibuszvállalattal* szemben éljen *évi megváltási* jogával, azt tehát a javaslat szerint a közgyűlés határozata alapján még ez évi november hó 1-én föltétlenül fel kell monlani.

Minthogy az autobusz-intézmény a közlekedésügy szempontjából egyenrangú tényező a villamos közuti vállalatokkal, természetes, hogy a főváros a jog gyakorlását nem adhatja ki a kezéből, vagyis monopoliumot nem adhat. A konkrét esetben a teljes házi kezelésnek sem vagyunk föltétlen hívei, mert a város egy ilyen megszabású üzlet vezetéséhez még akkor is nekedes, ha önálló vállalatot létesít. Nézetünk szerint tehát a leghelyesebb megoldás a *harmadik pont*. Ebben az esetben a város maga állapítja meg az utvonalakat, a kocsik számát, típusát, férőképeségét és a *viteldíjat*. Az üzemi vállalat

nem fizethet rá az üzletre, de a minimális, tiszte-
tességes üzleti haszonnal sem ér el többet. Vesz-
teség nem érheti a vállalatot, miután módjában
van pontosan kiszámítani, hogy egy-egy kilo-
méter ut mibe kerül kocsinkint; viszont a fővá-
rost sem érheti veszteség, mert a viteldij meg-
állapítása a kiadásokhoz, illetőleg a bevételek-
hez alkalmazkodik. Végül a közönség is jól jár,
mert így az autobusz-üzem nem egy nyereszke-
désre, tőzsdemanipulációkra berendezett vállal-
kozás lesz, hanem tényleg nagy hiányt pótló köz-
lekedési intézmény.

Ugy tudjuk különben, hogy a közlekedési
ügyosztály is előszeretettel foglalkozik ezzel a
megoldási móddal, amit Bárczy és Vázsonyi is
a legalkalmasabbnak tart.

Mindenesetre kívánatos, hogy a kérdést,
éppen annak nagy fontosságára való tekintettel,
ne hajszolják keresztül egy-kettőre a Lánchid el-
zárásának ürügye alatt, hanem komoly megfon-
tolás után léptessék életbe az intézményt. Ez nem
azt jelenti, hogy megint szüneteltessék, vagy
lassu tempóban tárgyalják az ügyet, hanem azt,
hogy az intézkedést ne hamarkodják el, amint az
autotaxi-üzem életbeléptetésénél tették. A számos
főbenjáró hiba mellett már maguk az autotaxi-
vállalatok is kénytelenek belátni, hogy a mai
tulmagas viteldijak mellett nem boldogulhatnak,
mert így az autotaxi nem közlekedési, hanem
luxus-intézmény és nagyon hamar megérjük,
hogy maguk a vállalatok fogják kérni a *viteldij*
leszállítását, különben utast nem igen kapnak.
Ha Párisban nyolc évig tanulmányozták az auto-
busz-kérdést és ha Bécs már évek óta kísérle-
tez ujabban egyszerre három megoldási móddal
is, akkor mi is várhatunk még a döntéssel egy-
két hónapig.