

FŐVÁROS.

A tarifaleszállítás és a gyorsvasut

Irta: Dr. Márkus Jenő

Ujabbán sok szó esik a villamos vasúti tarifának a leszállításáról és a létesítendő gyorsvasutról. Nap-nap után cikkeket olvasunk és nyilatkozatokat hallunk ezekről a kérdésekről, amelyeknek az eredményes megoldása elé élénk érdeklődéssel és jogos várakozással néz a nagyközönség, még pedig úgy az általános közfoglalmi érdekek, mint a saját anyagi érdekei szempontjából. Nem vitás, hogy a tarifakérdésben sürgősen dönteni kell s hogy a gyorsvasut létesítése tekintetében tényleg meg kell kezdeni az előkészítő, komoly munkát. Azonban mindkét kérdésben ügyelnünk kell arra, hogy megmaradjunk a reális alapon, hogy a felcsigázott várakozás fűlőereje által ne hagyjuk magunkat fantasztikumokra ragadtatni, nehogy szomorúan csalódjunk.

Ezt a célt kívánom szolgálni és vállalva a kevésbé népszerű feladatot, szigorú tárgyilagossággal, a való tényekkel és adatokkal helyes világításba törekszem állítani a gyakorlati megoldás tényleges alapjait és az ezek nyitotta lehetőségeket abban a meggyőződésben, hogy ezzel teszünk igazi szolgálatot a köznek és a közönségnek.

Elsősorban azzal kell tisztában lenni, hogy a Beszkárt csupán egy üzembérlő részvénytársaság, mely a villamos közúti vasutakat kezeli és üzemüket viszi, de egyébként úgy a vasut és annak minden tartozéka, mint a Beszkárt által a szerződés tartama alatt teljesített összes beruházások és létesített alapok a főváros tulajdona. Téves tehát az a beállítás, mintha a Beszkárt a maga tekintélyes jövedelmeit vagyongyűjtésre használná. A Beszkártnak vagyona nincs, mert minden vagyona a fővárosé és az üzleti kiadásokon felül fennmaradó jövedelmét a fővárosnak engedi át.

Az 1926. évi üzleteredményt vizsgálva, megállapítható, hogy a részvénytőke 10 százalékos osztaléknál: 125.000 pengőn felül — 56.3 millió pengő bruttó összbevétel mellett — a Beszkárt az üzleti feleslegből:

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
|                         | milliárd koronát |
| beruházásokra           | 41.925           |
| rekonstrukcióra         | 58.—             |
| közlekedési adóra       | 58.878           |
| területhasználati díjra | 12.131           |
| vagyis                  | 170.944          |

ezen felül az alapok dotálására (az összbevétel 8.41 százalékát), nevezetesen:

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
|                                | milliárd koronát |
| értékesítkenési tartalékalapra | 11.236           |
| nyugdíjalapra                  | 46.800           |
| testnevelési alapra            | 1.250            |
| vagyis                         | 59.266           |
| összesen tehát kereken         | 260.—            |

vagyis 20.8 millió pengőt fordított, ami a bruttó összbevétel: 36 százaléka.

Ime: élénk cáfolata annak a sokszor hangoztatott felfogásnak, hogy a Beszkárt nem járul hozzá kellő mértékben a főváros háztartásához és folyó pénzügyeideihez, mert hiszen közlekedési adóban és területhasználati díjban (70.9 milliárd koronát = 5.68 millió pengőt), bruttó összbevételének 10 százalékát szolgáltatotta be készpénzben a községi pénztárba.

Az átvett villamos vasutakba fektetett tőke 183 millió pengő. Ezzel szembeállítva a Beszkárt által a főváros részére teljesített szolgáltatásokat (osztalék, közlekedési adó, területhasználati díj, megváltási és kötvényteher) e címen az 1926. üzletév 11.295 millió pengőt eredményez, ami a befektetett tőke 6.17 százalékos jövedelmezőségének felel meg.

A Beszkárt 1923-tól 1926. év végéig:

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
|                 | milliárd koronát |
| beruházásokra   | 112.552          |
| rekonstrukcióra | 159.941          |
| vagyis összesen | 272.494          |

fordított.

Ezek az adatok igazolják, hogy a főváros a maga pénzügyi érdekeit a Beszkártnal szemben a legerőteljesebben érvényesíti és hogy egyáltalában nem helytálló az a vélemény, amely a rekonstrukció 1928-ban bekövetkező befejezése után legközelebb felszabaduló és szabadon felhasználható évi tiszta üzleti felesleget 8—10 millió pengőre becsüli. Mert a Beszkártnak az ismertett évi állandó és folyton növekedő szolgáltatásokon felül a jövő évtől kezdődően további súlyos kötelezettségei vannak. Ettől az időponttól kezdve a főváros a vasut eredeti állagának ötvenkénti 5 százalékos kiterjesztését követelheti és a Beszkártnak meg kell építenie elsősorban a Villányi-ut—Alkotás-utcai vonalat és az óbudai új temetőhöz, illetve a Máv. Óbuda állomásához terve-

zett vanal hosszabbítást, továbbá az óbudai vonal meghosszabbítását a Fő-tértől a Filatorigátiq, a farskai vonal második vágányát és a Kőbánya—Pákosfalvai vonalat. Mindezeket megelőzően a jövő évben végre kell hajtani a Beszkárt kezelésébe átadott svábhgyi fogaskerekű elektrifikálását, ami az 1928. évi bevételeket egymagában: 1.689.700 pengővel terheli.

Égész természetes, hogy ezek a szerződészerű új nagyszabású beruházások csak megfelelő kölcsönpenzkből fedezhetők és fedezendőek és nem a vállalat folyó jövedelmeiből.

A vállalat folyó bevételeiből ez idő szerint az évi beruházásokra fordított tőkeösszegek és a beruházások hasznos hozadéka révén várható további üzleti feleslegek mindenestre biztos alapját képezik egy megfelelő beruházási kölcsön felvételének és törlesztésének. Azonban kérdéses, hogy erre ez idő szerint és a legközelebbi jövőben megvan-e a mód és a lehetőség?

Miután a Beszkárt csupán egy üzembérlő részvénytársaság, minden más szemponttól eltekintve, már ebből az okból folyóan is kölcsönt csak a székesfőváros utján szerezhethet.

Vajon most, a főváros nagy beruházó kölcsönének folyósítása után akkor, amikor a kormány egyelőre újabb városi közkölcsönöket az ország pénzügyi érdekeinek védelmében nem engedélyez, amikor a pénzügyminiszter ur kinyilatkoztatta, hogy a Tabánnak külföldi kölcsönpenzből történő felépítéséhez jelenleg hozzá nem járulhat, amikor a háború előtti külföldi kölcsönöknek és az új beruházó kölcsönöknek a súlyos törlesztő és kamatterhe oly nagy erővel nehezedik a főváros eladósodott polgárságára: kívánatos és lehetséges-e ezeknek a beruházásoknak a keresztülvitelét akár belföldi kölcsönből részvénytőke felelmes vagy elsőbbségi kötvények kibocsátása útján, akár külföldi kölcsönből biztosítani? Vajon nem kell-e számolni azzal, hogy a kölcsönfelvétellel egyelőre várni kényserülünk és hogy a halaszthatatlan vasuti beruházásokat és új vonalakat egy időn át még továbbra is a vasut bevételi feleslegeiből leszünk kénytelenek fedezni, illetve létesíteni?

Ezeket a szempontokat a tarifakérdésben melőzni nem lehet és a leszállítás lehetőségét és határát e szempontokon keresztül a Beszkárt üzleti teljesítőképességéhez kell szabni, nehogy alapjában és pénzügyi egyensúlyában megingassuk s több kárt okozunk, mint hasznot.

A folyó évi eddigi üzleti eredmények alapján, figyelembe véve a jövő évben várható forgalmi és bevételi többleteket, a magam részéről körülbelül maximális 2 millió pengőre teszem az előirányzott szükségleteken felül várható szabad felesleget. Ez az az összeg, amely a tarifaleszállításra minden valószínűség szerint rendelkezésre fog állani. Ebből következik, hogy a tarifaleszállítás folytán előálló bevételi veszteségnek é határ körül szabad mozognia. Ennél fogva az a véleményem, hogy a Scheuer-féle indítvány értelmében a szakaszjegyek eltörlése mellett, a jelenlegi átszállási jogositvány változatlan érvényben tartásával a város határában belül be lehet vezetni az egységes 20 filléres tarifát s ezzel karöltve a környékről a város központjába szülő vonaljegyek árát 20 fillérben, a város határában kívüli vonalokon érvényes átszálló jegyek árát pedig ugyancsak 20 fillérben lehet megszabni, ami a közönségre nézve menetenként 4—4 fillér, tehát végeredményében nagy anyagi megtakarítást, illetve hasznot jelent. Összehasonlítás céljából megemlítem, hogy a bécai egységes tarifa: 28 garas, vagyis 22.4 fillér, a berlini pedig: 20 pfennig, vagyis 27.40 fillér, tehát mindkettő drágább, mint a tervbe vett új tarifánk.

Ezzel a tervvel szemben csak azt az egy kifogást lehet felhozni, hogy eltörlő a jelenlegi szakaszjegyet. Ez a kifogás azonban szerintem nem helytálló, mert a szakaszjegy fenntartását a tekintetbe jövő szociális szempontok nem indokolják. A szakaszjegy általában a kényelmes, a tehető embereknek a jegye. Szakaszjeggyel az utasoknak alig 28 százaléka utazik s az ezekkel szemben jelentkező hátrány eltörlő mellett a nagy előny mellett, amit az egységes 20 filléres tarifa az utazó közönség nagy többségére, elsősorban a szegényebb néposztályra jelent. Az egységes 20 filléres tarifa és a szakaszjegyrendszer fenntartása körülbelül évi 3 millió pengő bevételi csökkenést jelentene. Ennek a fedezete csak úgy biztosítható, ha a kivételre váró sürgős beruházások javarésze elhalasztatnák. Ezt azonban úgy a vasut teljesítőképessége, mint a főváros közönsége szempontjából felette aggályosnak tartanám és egészen bizonyos, hogy az ilyen elhamarkodott lépés gyorsan megboszulná magát.

A Beszkárt a fővárossal kötött üzembérlési szerződésében kötelezettséget vállalt a gyorsvasut létesítésére és üzembérlésére is. A szerződés idevágó rendelkezései szerint az erre vonatkozó részletes terveket 1930. évi január hó 1-ig tárgyalás céljából a fővároszhoz be kell terjesztenie. Az ilyértelmű újabb indítványok tehát teljesen feleslegesek, mert a Beszkárt erre kötelezve van s e részben a köz szempontjából egyelőre az a fontos, hogy a szükséges tervek a kitűzött határidőre tényleg elkészüljenek.

A gyorsvasut létesítése valóban igen nagyszabású feladat. Mélyreható tanulmányokat, a legrészletesebb tervezéseket és a legalaposabb számításokat igényli és a kérdés műszaki részének óriási horderejéhez hasonló sullyal jelentkezik annak pénzügyi része.

Az előmunkálatoktól a végleges tervekig és ezektől a mű kiviteléig sok esztendő fog eltelni. Komolytalan tehát ezt a gigantikus feladatot úgy beállítani, mint amelyik egy-kettőre megvalósítható.

A gyorsvasutat a főváros jövő fejlődésének biztosítása érdekében igenis meg kell építeni. Az utcai forgalmunk erősen növekszik; a Beszkárt évi utasszáma 300 millió körül mozog; egyes utvonalainkon állandó a folytonos terhelés és közeleg az idő, amikor a nyugati metropolisokhoz hasonlóan, kénytelenek leszünk a járóművek egy részét a föld alatt vagy az úttést fölött vezetni. Ez az idő — mondom — közeledik és Budapest jövő nagysága érdekében kívánjuk is, hogy elkövetkezzék, de viszont tárgyilagosan ismerjük be, hogy e téren még nem tartunk ott, ahol a nyugati metropolisok tartottak akkor, amikor gyorsvasutaikat létesítették, hogy nálunk nem oly nagyok és égetők a bajok, hogy azokon a gyorsvasut megépítéséig kellő intézkedésekkel és berendezésekkel átmenetileg ne tudnánk segíteni.

A jelenlegi viszonyok között a főváros közlekedésének kellő biztosítása szempontjából első sorban azt tartom szükségesnek, hogy a legrövidebb időn belül kiépüljenek a cikkem első részében említett vonalak, ugyancsak a Hungária-körúti vonal; hogy a földalatti vasutat az Erzsébet királyné-úton vezessük ki a főváros határáig; hogy a túlterhelt fő közlekedési utvonalainkat, közöttük első sorban a Rákóczi-utat, paralell vonalakkal és járatokkal tehermentesítsük, továbbá, hogy a kocsiparkot jelentékenyen növeljük. De a főváros egységes közúti közlekedése érdekében feltétlenül szükségesnek tartom az autóbusz-üzemnek a Beszkártba való beolvasztását és egységes üzemvitelét is. Amikor a főváros a Beszkárt létesítette, az cél lebegett a szemem előtt, hogy minden közúti közlekedési vállalat és ezeknek forgalmi irányítása egy kézben összpontosuljon. Ez a cél vezérelte a fővárost akkor, amikor a svábhegyi fogaskerekű vasutat is a Beszkárt kezelésébe adta és az eredetileg és ez esetben is elfoglalt helyes álláspontjával szemben merőben ellenkező volt az a lépése, amikor újabb az autóbuszüzem különállása mellett döntött. A céltudatos közlekedési és pénzügyi várospolitikát azt követeli, hogy e két vállalat egymással szerves összefüggésben, egyesült erővel szolgálja a közönség érdekeit, egymást kiegészítve, egymást kiegészítve. Csakis ily módon lehet a szükséges paralell-járatoknak és csatlakozó összeköttetéseknek, a perifériális gyűjtőjáratoknak a megvalósítását hamarosan dűlőre vinni és azokat a pénzügyi erőforrásokat megtalálni, amelyekből a kétségtelenül költségesebb autóbuszjáratok táplálhatók.

Ezek azok a főbb tervek és reformok, amelyek, amellet, hogy közúti közlekedésünk gyors megjavítását eredményeznék, tényleg meg is valósíthatók. Ezért addig is, amíg a gyorsvasut kivitelre kerülhet, azt tartom helyesnek, ha a jelen viszonyokkal és az adott lehetőségekkel számolva, elsősorban: a máról, a ma szükségletéről gondoskodunk és ezzel karöltve munkáljuk a szebb jövőt, nem pedig fordítottan: nagyszabású terveket szöve, de elhanyagolva a nehéz jelent.

Meg vagyok róla győződve, hogy a székesfőváros komoly közvéleménye azoknak fog igazat adni, akik e felmerült kérdésben nem a népszerűséget keresik, hanem a gyakorlati lehetőséget tárgyilagosan mérlegelve, a fővárosnak és polgárságának egyetemes érdekét kívánják szolgálni.

— Csunor József tanácsnok új beosztást kapott