



Iktatószám

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.870

Hely

Szerző

Cím *A fővárosi autobusz: magánüzem-
ben.*

Idő

"1914"

Forrás:

2.

Személy

(Hely)

1914. V.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Helyszám

A fővárosi autobusz: magánüzemben.

A legtermészetesebb és egészen magától értetődő dolog, hogy a nagyobb városoknak a közszükségletek kielégítésére szolgáló és monopóliumszerű üzemeket saját kezelésben kell berendezniök és főtartaniök. Ilyen üzemek elsősorban: a vízzel való ellátás, a világítási és ipari célokra szolgáló villamos áram és légszusz szolgáltatása, meg a közúti közlekedés.

Ha ezeket az üzemeket a város maga kezeli, akkor a belőlük származó üzleti haszon a saját pénztárába folyik és az egész lakosság javára fordítható; továbbá a szolgáltatást és az érte fizetendő árakat a város — tehát demokratikus választójog mellett maga a lakosság — tetszése szerint bármikor megváltoztathatja, a közönség változó szükségleteihez és érdekeihez alkalmazhatja. Ellenben, ha az ilyen üzemeket a város magánvállalatokra bizza, akkor az üzleti haszon — amely majdnem kivétel nélkül nagyon jelentékeny — a magánvállalat zsebébe folyik, a szolgáltatások föltételeit és a közönség változott igényeihez való alkalmazását pedig a magánvállalattól, amely ragaszkodik a szerződéséhez, esetről-esetre új engedményekkel kell megváltani.

Ezt az egyszerű igazságot a modern városi kormányzatok már megértették és követik. Budapest is ráért erre az utra, amikor megváltotta a gázgyárat, házi kezelésbe

vette a szemétszállítást, villamos telepet létesített és egy meglévő villamos telep megváltását elvben elhatározta. Arról most nem szólunk, hogy *hogyan* hajtotta végre a községi kormányzat ezeket a községesítéseket, amelyekhez bizony sok kritika fér. Most csak megállapítjuk, hogy a *községesítés* elve itt is hódított, noha a mi városi kormányzatunk tulajdonképpen az 1200 leggazdagabb polgár kezében van, akiknek érdeke mellett a polgárság érdeke alig, a munkásságé pedig egyáltalában nem juthat szóhoz. Semmi sem bizonyítja fényesebben, mint ez a tény, hogy a községesítés *természeti kényszerűség* erejével hódít teret és nem nagyon távoli jövőben minden vonalon győzni fog.

A községesítés elve győzött tavaly a fővárosi autobusz-közlekedés kérdésében is. Az ugynevezett angol pénzesoport a fővárosnak egy hihetetlenül vakmerő ajánlatot tett, amelynek elfogadása esetén egy emberöltőre ki lettünk volna szolgáltatva annak a társaságnak. És azt az ajánlatot elküldték fogadtatni a közgyűléssel. A *Népszava* tárgyilagossá, de kiméretlen bírálata a munkásság fölzudulása, Vázsonyi állásfoglalása és azután Bárczy polgármesternek erélyes visszautasítása megakasztotta a jó üzletet, amellyel edzett kijárók — a közérdek hangoztatásával — *sürgősen* akarták boldogítani a fővárost. Az „angolok” azután másodszor is próbálkoztak, de már sokkal szerényebb föltételekkel. Azonban elutasították őket és a közgyűlés kimondta, hogy az autobuszközlekedésre magánvállaltnak nem ad koncessziót, azt házi üzemben akarja megvalósítani.

Ez a határozat becsületére vált a közgyűlésnek. Most pedig itt vannak az „angolok” már harmadszor is. Újabb ajánlatot tettek — amelyet lapunk más helyen ismertettünk — és a közlekedési ügyosztály ezt az ajánlatot *elfogadásra ajánlja*. Nemde, gyönyörű dolog? Hát *igy respektálja a főváros a saját határozatait?* Hiszen ezek után még maguk a főváros urai sem vehetik komolyan a saját határozataikat . . .

A községi üzem határozatilag kimondott elvétől csak akkor volna szabad eltérni, ha azóta valaki bebizonyította volna a községi üzem káros voltát. De ez nem történt meg. Ellenkezőleg: az angolok szívós próbálkozására azt bizonyítja, hogy *ez az üzlet a lehető legjobb és legbiztosabb üzlet*. Az ügyosztály előterjesztése szerint az „ajánlattevő pénzesoport komolysága és szakértelme (Anglia több városában autobuszvállalat tulajdonosa) . . . minden kétségen fölüli áll. Nos, amely föltételek mellett a szakértő és tapasztalt angolok jónak és kívánatosnak találják az üzletet, ugyanazon föltételek mellett jó az a fővárosnak is. Az a profit, amelyre ők számítanak, ráfér a fővárosra is. És, ami nagyon fontos, a főváros, ha megmarad a községi üzem elve mellett, nem köti le a kezét egy pillanatra sem.

Igaz, hogy most csak négy évre kéri az angolok a koncessziót. De egyet ne felejtsünk el. Most a főváros élén Bárczy polgármester áll, a községi üzemek erős híve; és ott van Vázsonyi, aki programjában is, a gyakorlatban is a községi üzemet követeli. Ez a két férfi ma, ha egyet akar, döntő befolyást gyakorol a közgyűlésre. Bárczy és

Vázsonyi ma — a már meghozott közgyűlési határozat alapján állva — meggesinálhatják az autóbust közszégi üzemben. De tudhatják-e ők, mi lesz négy év múlva? Biztos-e, hogy meglesz mai hatáskörük és befolyásuk? Biztos-e, hogy egy esetleges Tiszaféle közszégi választójog nem höz-e még a mostaninál is szűkebb látókörű, reakciósabb

elemeket a városházára és nem rendíti-e meg az ő befolyásukat? Erre gondolni kell!

Az „angolok“ nyilvánvalóan a farkas és a kis gidó meséjét akarják eljátszani. „Ereszd be, gidókám, az egyik lábamat!“ könyörög a farkas szeliden és alázatosan. „No most a másik lábamat!“ Végre bejut a farkas és fölfaja a gidót. Az angolok most csak négy évre akarnak bejutni. Gondolják: az idő meghozhatja a többit. Mi pedig a *közszegésítés két exponált és erős hívét — Bárczyt és Vázsonyit* — arra figyelmeztetjük, hogy nekik nemcsak a közérdek, hanem önmaguk iránt is kötelességük a közszégi üzemet most meggesinálni, most, amikor erre közgyűlési határozat van, amikor erre módjuk van. Hogy négy év múlva mi lesz, arról ők nem kezeskedhetnek . . .

És ne üljenek föl az *ürügynek*, amelynek leple alatt az angolok célt akarnak érni. Az ürügy: a Lánchíd elzárása. De mi bizonyosan tudjuk, hogy ezen a bajon nem nagyon fog segíteni az, ha a budai hidfőtől, a Gellérthegy alján végig kocsikázva, az Erzsébet-hidon át, a Ferenc József-rakparton végig szállítják az embereket a pesti hidfőhöz. Így utazott Verne regényében Kéraban, a vasfejű Skutariból a szemközti Konstantinápolyba, körüljárva a Fekete-tengert. De a

budapesti emberek nem fognak ilyen regényes körutazást tenni nyole fillérért, amikor a propelleren sokkal gyorsabban átjuthatnak hat fillérért. Ha azonban ebben a föltevésünkben kissé tévednénk, ha Budapesten akadna *néhány* Kéraban, azokat föl lehetne kérni, hogy várjanak még nyole hónapig, hiszen 1915 január elsején már városi kezelésben levő autobuszon tehetik meg a regényes körutazást a budaitól a pesti hidfőig vagy vissza.

A Lánchid elzárása csak ürügy az angolok érdekében. Aki Budáról Pestre vagy Pestről Budára a Lánchidon át szokott járni, annak rendszerint nem a hidfőnél van dolga, hanem jóval beljebb és oda — ha a rövid lánchidi átkelőt elveszíti és ha emiatt le kell mondania a gyaloglásról — ugyis vilamoson fog menni. *Tessék tehát a Városi Villamost átvinni az Erzsébet-hidon, pár hét alatt ez is elintézhető és akkor legalább egy olyan vállalat végzi a szállítást, amely félig már a városé és — remélhetőleg — nemsokára egészen a városé lesz.* Ez meg a sűrűbbé és olcsóbbá tett propeller enyhíteni fogja a bajt, jövő újévtől fogva pedig jöhet a városi autobus is.

Az angolokat tehát tessék csak harmadszor is haza küldeni.