

NÉPSZAVA

AZ ELŐFIZETÉS ÁRA:

egy évre.....30.—kor.....negyed évre.....7.50.—kor.....
fél évre.....15.—kor.....egy hónapra.....3.75.—kor.....
egy hétre.....60 fillér.

EGYES SZÁM ÁRA 10 FILLÉR.

A MAGYARORSZÁGI SZOCIÁLDEMOKRATA PÁRT KÖZPONTI KÖZLÖNYE.

Megjelenik hétfő kivételével minden nap.

STERGESZTŐSÉG: VIII., CONTI-UTCA 4.
(Telefon: József 3-29 és József 3-30.)

KIADÓHIVATAL: VIII., CONTI-UTCA 4. SZ.
(Telefon: József 3-31 és József 3-32.)

A főváros közlekedési politikája.

Röviden jellemezve, a főváros közlekedési politikája nem egyéb, mint a közlekedési magánvállalatok meg nem érdemelt gazdagítása a közérdek rovására.

Sulyos vád, de már sokszor bebizonyítottuk és most maga a fővárosi kormányzat szolgáltat újabb bizonyítékot az ugynevezett egységes tarifa erőszakolásával. Mielőtt ezzel az utóbbi kérdéssel újra foglalkoznánk, vessünk egy pillantást visszafelé.

A főváros akkor kezdett „modern” közlekedési politikát csinálni, amikor megváltotta a Városi Villamos részvénytöbbségét 30 millió koronáért, óriási túlfizetéssel. Modern ez az akció annyiban volt, amennyiben egy nagyon is különös tőzsdeügylettel kapcsolatban történt. Akkoriban óriási pénzek nyerdtek, hiszen a Városi részvényeit 270 koronás áron kezdték vásárolni és aztán 420-nál is drágábban juttatták a város birtokába. Mi ezt az üzletet elleneztuk. Pár évvel később — és pedig az idei év január 1-én — a város egyetlen fillérnyi befektetés nélkül vehette volna birtokába és üzemébe a Városi egész üzemét; így pedig még mai nap is csak félig van az üzem a város kezében, félig még mindig magánosoké; és ez került 30 milliónyi befektetésbe és immár közel 10 milliónyi soha meg nem térülő kamatvesztésbe.

Mivel okolták meg annakidején és azóta is többször ezt a kítűnő üzletet? Egyrészt azzal, hogy a város kezelésébe került vasút segítségével olyan közlekedési politikát fognak csinálni, amely a Közutit is arra fogja kényszeríteni, hogy alávesse magát a lakosság érdekeinek. Másrészt azzal, hogy a Városnál olyan osztalékpolitikát fognak követni, amely az üzem másik felének megváltását könnyebbé és olcsóbbá fogja tenni. Egyik sem következett be. A Közutit tovább is fűtül a lakosság érdekeire, tovább is szuverén ur, aki semmiben sem rendeli magát alá a közérdeknek, sőt, amint a Kossuth Lajos-utcai vonal megépítésénél és a Villányi-úti vonal meg nem építésénél láttuk, minden fontos kérdésben a saját érdekét és a saját akaratát viszi győzelemre a közérdekkel szemben. Ami pedig a Városi Villamos osztalékpolitikáját illeti, azt látjuk, hogy most is erőszakolt föltulosztalékokat fizetnek a részvényesek érdekében. Ehelyett legföljebb csak öt százalékot kellene fizetni, a nyereség többi részét pedig az alkalmazottak helyzetének javítására és a berendezések javítására kellene fordítani. Így aztán az üzem másik felének megváltása csakugyan olcsón történhetnék meg és ezzel a szenvedett kárt legalább részben helyre lehetne hozni. Azonban most már nyilvánvaló, hogy a szép ígéretek csak arra valók voltak, hogy a közérdekkel komolyabban törődő városatyák is hozzájáruljanak a börzeügylet szentesítéséhez. (Hozzá is járultak, talán azért, mert az ügy legminimálisabb tanulmányozását és megértését sem tartották szükségesnek.)

Ilyen előzmények után a legnagyobb bizalmatlansággal kell fogadni minden újabb közlekedéspolitikai tervet, amit a városházán főznek ki. Ezzel a bizalmatlansággal fogadtuk mi a háboru előtt azt a javaslatot, amely az autóbusszközlekedést magánvállalatnak akarta odaadni; akkor ezt tervet sikerült is meghiúsítani. És ilyen bizalmatlansággal kell fogadni az egységes tarifa cégére alatt készült legújabb tervet, amely milliókkal akarja a közönséget megsarcolni és milliókat akar ajándékozni a magánvállalatok igazgatóinak és részvényeseinek. Ebben az esetben — úgy látszik — majdnem teljesen kihalt a kötelességérzet a városatyákból. Néhány bizottsági tag teljesíti a

kötelességét, de magára hagyottan. Megdöbbentő dolog, hogy a pénzügyi bizottság minapi ülésén — amely nagyjában elfogadta ezt a mindenestül agyoncsapni való tervet, — az egyik nem-demokrata bizottsági tagnak azt a kérdést lehetett és kellett fölvetnie: hol maradtak az ülésről a demokrata bizottsági tagok? Csakugyan jogos a kérdés: meg vannak-e a demokraták elégedve a közönséget Sándor Pálék javára sulyosan megadóztató javaslattal? És nem tartják-e kötelességüknek, hogy a javaslat megbuktatására minden lehetőet megtegyenek? Vagy azt a hitet akarják megerősíteni, hogy a demokráciát, a közérdek erőteljes védését csak Vázsonyi képviselte a városházán és Vázsonyinak más munkatérre való elhívattatása után a városházi demokrata párt is csak a háziurak, a bankok és privilégiumos vállalatok aktív vagy szemérmes passzív támogatója lesz? ... Ezt a kérdést tisztázni kell, még pedig tettekkel!

A város közlekedési politikáját nem szabad a Sándor Pálék érdekéhez idomítani. Nekünk olcsó közlekedés kell, egyrészt azért, mert Budapest dolgozó népe nem bírja a drága tarifát és nem utazhatik szabadjegygyel sem, mint a városatyák nagyrésze. Másrészt azért, mert olcsó közlekedéssel kell lehetővé tenni, hogy a szegényebb lakosság feljebb költözhessenek, ki a túltömött bérkasznnyák gyilkos légköréből, ki a lakászsúroa túlságos nagy hatalmi köréből. És itt újra meg újra le kell szögezünk, hogy az ugynevezett egységes tarifa alól kivonták a főváros határára túl eső helyeket, vagyis azoknak drágább tarifát fognak szabni, hogy a menekülni akaró szegénységet lefogják a budapesti lakászsúroa számára.

Az olcsó közlekedés helyett közlekedési adó és egységes tarifa címén meg akarják drágítani a közlekedést a főváros területén 25—66 százalékkal. (Hogy a főváros határára túl mennyivel, az még titok.) Ez ellen annál inkább is tiltakozni kell, mert a Közutival kötött szerződés értelmében már 1905-ben beállott és azóta állandóan meg van a tarifa leszállításának a lehetősége és jogossága. A Közutit állandóan 10 százaléknál nagyobb osztalékot fizet és ebben az esetben le kell szállítani a tarifát. Igaz, hogy Jellinekék és Sándor Pálék számoló művészete eddig megakadályozta ennek az igazságnak az érvényesülését és ezt a rosszul megszövegezett szerződés is megkönnyítette, de próbálta-e már a város bírói döntés elé vinni az ügyet? ... És miért nem?

Újra és újra ismételjük: mindenkinek, aki komolyan törődik a főváros érdekeivel, a legérteleyesebben tiltakoznia kell az ellen, hogy a magánvállalatoknak (és félig ilyen még a Városi is) csak egyetlen fillérnyi profitemelést is biztosítsanak a közlekedési adóval kapcsolatban vagy tarifaemelés révén. Ebből az álláspontból még akkor sem szabad engedni, hogy ha a vállalatok az így szerzendő többletet munkásaik helyzetének javítására akarnák is fordítani. Mert:

Először: A vállalatok már meglévő jelenlékeny nyereségükből is képesek munkásaik helyzetét kiadós módon javítani és ezt meg is fogják tenni, mert az alkalmazottak hatalmas arányokban megindult szervezkedése erre kényszeríteni fogja őket, valószínűleg már a háboru folyamán is, de a normális viszonyok helyreálltával minden bizonnyal.

Másodszor: A főváros érdeke azt követeli, hogy az alkalmazottak helyzetének javítása a vállalatok már meglévő óriási jövedelméből vitessék keresztül, mert ennek következtében csökkenni fog a vállalatok zsúroa-osztaléka és így, ha a főváros megváltja a magánüzemeket, kisebb lesz a megváltási teher, sok milliót fog megtakarítani a főváros.

Igy néznék és ebben az értelemben intéznék a városházán a közlekedési politikát, ha ott a dolgozó népek számottevő képviselője volna. És Sándor Pál urral nem tárgyalnának mint szuverén urral és nem lesnék, hogy kegyeskedik-e beleegyezni ebbe vagy amabba a föltételbe, módosításba. Hanem alaposan megmarkolnák a Közutit — amely az alkalmazottak kiuzsorázása és a közlekedés komiszása révén számtalan millióval károsította meg a fővárost — és térdre kényszerítenék. Részben már most, de mindenestre teljes mértékben a háboru után. A Városi üzemének teljes megváltásával és gyors ki-fejlesztésével, továbbá a községi kezelésben megvalósítandó autóbusszközlekedéssel olyan konkurrenciát kell támasztani, amely a Közutit zsiros profitja egy részének fölázdozására és a méltányos megváltás kérésére kényszerítheti. Azonkívül a Közutit állandó szabálytalanságaiért és rendetlenségeiért, amelyek a normális időkben is napirenden voltak, a szerződés értelmében oly kiadós büntetésekkel lehet és kell sújtani, hogy jobbnak fogja látni a gyors megváltást a mostani vakmerően provokáló politikájánál. Ha a munkások képviselői bejuthatnak a városházára (ami pedig elkerülhetetlen), azok majd gondoskodni fognak róla, hogy így legyen.

Most tehát ne vágjanak elébe a jobb jövőnek. Félre a közlekedési adóval és még inkább félre az ugynevezett egységes tarifával! Egy fillért se a Közutinak! Látni akarjuk azokat az urakat, akik Budapest szegény, százféléleken kiszarolt népének a zsebéből évenként milliókat akarnak ajándékozni Sándor Páléknak és a Városi részvényeseknek! Azokat is számon tartjuk, akik nem teszik meg kötelességüket ebben az ügyben nyíltan, erélyesen. Számon tartjuk a hallgatókat, a meglapulókat is. Talán majd egyszer mégis csak lesz szerencsénk velük találkozni a választók előtt.