

Az autobusz.

IV.

Melyik az egyenes ut?

Csütörtöki cikkünk, amelyben a szerződés-tervezetből, tehát magából az előterjesztésből pontról-pontra kimutattuk, mily alapvető hibák történtek az autobusz üzem meghonosítására irányuló előkészületek körül: a maga tárgyilagosságával és az igazság erejével bizonyra minden tisztességesen gondolkozót meggyőzött arról, hogy a főváros esküdt ellensége és a jogtalan magánérdek képviselője lehet csak az, aki a szerződés-tervezetet önérzetesen vissza nem utasítja, komoly tárgyalás alapjául elfogadja, vagy szavazatával a fővárosnak és közönségnek hosszú évtizedekre való érzékeny megkárosítását elősegíti.

Mert hát eltekintve attól, hogy az angol társaság ajánlata a fővárosra nézve hátrányos, már az előkészítés stádiumában több olyan kardinális mulasztás történt, aminek reparációja nélkül a kérdésnek becsületes, közmegegyezést keltő megoldása, a közérdeket szolgáló elintézése el sem képzelhető.

Az egyik nagy mulasztás, amiben az előterjesztés fejetetejére állított logikával előnyt lát, az, hogy a főváros mindeddig nem élt azal a jogával, hogy a mai társaskocsi (omnibusz) vállalat szerződését fölmondja. Ezt minden körülmények között, tehát teljesen függetlenül az angol társaság ajánlatától, meg kellett volna tennie. És ha nem tette, ez nem azt jelenti, hogy most már bele kell nyugodnunk a főváros érdekeivel szembe helyezkedő makacsságba, hanem a közlekedési bizottságnak, a közgyűlésnek szigorúan és megalkuvást nem ismerő módon utasítania kell a tanácsot, hogy ezt a legelső kötelességét, minden melléktekintettől menten, sürgősen teljesítse.

A második megbocsáthatatlan, de még könnyen reparálható mulasztás az, hogy habár a közgyűlés épen a polgármester határozott kívánságára annak idején elvileg elhatározta az omnibusz-vállalat megváltását, sőt erre már a beruházási program megállapításakor be is illesztette a szükséges pénzösszeget; az előterjesztés még sem hajlandó végrehajtani a közérdekű határozatot, hanem e helyett kéz alatt akarja játszani a szerződést az autobusz-vállalatra. Hát ennek nem szabad megtörténnie. Nincs is jogunk a következő generáció kötelezni arra, hogy az autobusz-üzem megváltása esetén az omnibusz-vállalat megváltásáért járó jelentékeny összeget térítse vissza annak a társaságnak, amely időközben ennek a tranzakciónak minden előnyét élvezte.

Különben is az egyenes ut a legjobb. Tessék fölmondani a szerződést és a megváltást a főváros végezze el maga; ne bizza egy másik szerződő vállalatra, mert az eféle elintézés soha sem lehet előnyös. Aztán egy erkölcsi testületnek nem kell minden áron olyan görbe, misztikus megoldást keresnie, amely aggodalmat kelt; nem főképen akkor, amikor a főváros egyenes uton is járhat és nem muszáj lépteryomon nyaktörő módon beleütköznie a közérdekbe.

Aztán itt egy másik törvényes szempont is elkerülte a tanács figyelmét. Mikor közel két millió korona elidegenítéséről van szó, akkor tanácsnak meg kell hallgatnia a pénzügyi bizottság véleményét is. És mikor erre a törvényben előírt kötelességére sem gondol, fokozottabban mértékben kívánatos visszatérni a „gyöngédeljű” mesgyéről az egyenes utra.

Az első feladat tehát az omnibusz-vállalattal kötött szerződés fölmondása, a második az omnibusz-vállalatnak közvetlenül a főváros részéről való megváltása, a harmadik pedig az, hogy

*nyilvános pályázatot hirdessenek az
autobusz-üzem életbeléptetésére.*

Érthetetlen, hogy a tanács nem jött erre a gondolatra. Talán azért, mert az autótaxinál is suba alatt intézkedtek és az életbeléptetés pillanatában sikerült agyonnyomoritani az egész intézményt. Ez csak természetes akkor, amikor a nyilvános pályázatot mindenféle ürügy alatt kerülték. Ha az autobusznál is úgy akarnak eljárni, hogy a protegált magánérdek kielégítést nyerjen, viszont a közönség és a főváros érdekeit vigye az ördög, — hát akkor értjük, hogy miért nem jött a tanács a nyilvános pályázat gondolatára.

A nyilvános pályázat elkerülése egyértelmű a közérdek elárulásával. Utóvégre nemcsak egy társaság van a világon. Aztán miért nem követi a főváros Bécs példáját e téren? Az osztrák főváros a közlekedés, a telekpolitika és a pénzügyi érdek szempontjából ezt a monopóliumot egyáltalán nem hajlandó idegen kézre adni, hanem olyan megoldáson fáradozik, hogy csak az üzemet adja vállalatba, ellenben az egész autobusz-közlekedést és a pénzkezelést magának tartja meg. Ezt sem suba alatt teszi, hanem nyilvános pályázatot hirdet arra, hogy egyes vállalatok kilométerenkint hány fillérért hajlandók teljesen felszerelt autobuszokat, garage-ot, műhelyt, chauffeur-t, szóval minden szükséges kelléket rendelkezésre bocsátani. Meg vagyunk győződve, hogy nálunk is akad erre elég pályázó és pedig kilométerenkint legfőlebb 60—65 fillérért. Így aztán nem csupán a közlekedés irányítása marad a főváros kezében, de a tiszta jövedelem sem kell osztzkodnia egy idegen társasággal.

Tudatában vagyunk annak, hogy a közgyűlés mai alakulásában nem kapható olyan üzletekre, amelyek a főváros és a közönség **érzékeny** megkárosításával járnak és amelyek elrejtőznek a mellékvágányokra, azért nem is tartunk attól, hogy közérdekű cikksorozatunk dacára a törvényhatósági bizottság elfogadjon oly megoldást, aminőt az előterjesztés ajánl.