

# „A villamosvasutak egységes tarifája.“

\*\*\*

## Magyarán: a közlekedés megdrágítása és a magántársaságok fölhizlalása.

Régóta készül már a fővárosnál az ugynevezett egységes tarifa, amely magában foglalja a közlekedési adót és Sándor Pálék, még Burvasuték újabb háborus hizlalását.

Az egységes tarifa lényege az, hogy Budapest határában belül minden villamosvasuti jegynek 20 fillér lesz az ára; tehát megszűnik a 12 filléres és a 16 filléres jegy. Vagyis: a közlekedés 25—66 százalékkal megdrágul. A fölemelt árban benne lesz a közlekedési adó (jegyenként 1 vagy 2 fillér lesz-e, az a városházán most kiadott értesítésből nem derül ki), továbbá több mint 3 millió koronára becsült bevételi többlet. Ezeket a milliókon pedig a főváros osztozni szándékozik Sándor Pálékkal és Burékkal. Ezért kell „egységesíteni“ a tarifát!...

A főváros határában belül tehát alaposan meg akarják drágítani a közlekedést. Ezzel azonban nem áll szemben az a kedvezmény, hogy a főváros határában túl is csak 20 fillér lesz a jegy ára; ott bizony (Ujpest, Palota, Szentmihály, Mátyásföld, Kispest, Erzsébetfalva, Budafok, Tétény stb. felé) drágább lesz; hogy milyen drága, azt most még nem árulják el. Tehát Budapesten 25—66 százalékos drágulás, kifelé pedig... titok.

De még a 20 filléres jegy sem 20 fillér lesz, hanem nagyon sok esetben 24 fillér. Ugyanis a 20 filléres jegyeket 5 darabonként előre kell vásárolni. Akinnek nincs előre vásárolt jegye, az az átszállójegyet a kalauznál 24 fillérjével fogja váltani. Tehát a Városi és a Közuti 16 filléres átszállójegyeit 50 százalékkal akarják megdrágítani. Így akarják javítani a főváros közlekedését! Ezért fektettek be a város pénzéből közel 40 milliót a Városi-részvényekbe! Így akarják megjavítani a lakásviszonyokat!

A Közuti — Sándor Pálék hirhedt munkásnyuzó vállalata — évek óta 15—18 százalék osztalékot fizet, a háboru éveiben pedig (mialatt alkalmazottait gyalázatosan kizsákmányolta és a közönséget a lehető legrosszabban szolgálta ki) minden eddigi mértéket meghaladó nyereségre tett szert. A fönnálló szerződés értelmében a fővárosnak már régen joga lett volna a Közutit a viteldíjak leszállítására kényszeríteni. A város ezt nem tette meg, ellenben most fölemeli a tarifát és a közönségtől harácsolt milliókon kész megosztani Sándor Pálékkal, Burékkal és a Városi villamos részvényeseivel. Ez a legfölháborítóbb közlekedési politika! Még ha a közönségből kisajtott új milliók tisztán a város bevételeit gyarapítanák is: akkor is tiltakozni kellene a közlekedés megdrágítása ellen; annál inkább vissza kell utasítani azt a tervet, amely ezekkel a milliókkal máris tulajdolt magánvállalatokat és részvényeseket akar még jobban meggazdagítani.

Nem szabad elfelejteni azt sem, hogy a Közutinak ilyen módon megnövesztett profitjából még az a kár is származik, hogy a vállalatot — ha majd rákerül a sor — sokkal drágábban kell megváltani, mert hiszen a megváltás az elért osztalékok alapján történik. Igaz ugyan, hogy erre nézve kikötések vannak a tanácsai tervezetben. De hogy az ilyen kikötések mennyit érnek, az kitűnik abból, hogy a fönnálló szerződés szerint már rég le kellett volna szállítani a Közuti tarifáját és ehelyett most föl akarják emelni. (Az ilyen bonyolult szervezetenél ugyanis nem könnyű megállapítani, hogy melyik jövedelem származik a közlekedésből és melyik egyéb üzletágakból. Különösen nehéz ez ott,

ahol hiányzik a demokratikus ellenőrzés és akarat.)

Különösen följegyzésre méltó még az, hogy amikor a főváros a közönség pénzén hízó magánvállalatokkal ilyen messzemenő szerződést köt, akkor a vállalatok munkásaival egy esőpet sem törődik. Csak félig-meddig is szociális érzékű városi adminisztráció szóba sem állna olyan notórius munkásnyuzó vállalattal, mint a Közuti, mindaddig, amíg ez a munkásoknak tűrhető helyzetet nem biztosít. Az ilyen szerződésnél egyik legelső föltétel az volna, hogy a magánvállalat a munkásoknak tűrhető minimális bért és maximális munkaidőt biztosítson. (A jelen esetben 5 korona napibér lehetne a minimum — normális időkre számítva — és napi 8 óras munkaidő lehetne a maximum.) Persze, magának a városnak kellene jó példával előljárnia a Városi villamosnál. Ilyesmirel azonban Budapesten szó sincs. Itt a város maga is tulontul kizsákmányolja munkásait, azonkívül pedig a közönséget és az alkalmazottakat szabad prédául löki oda az óriási nyereségre dolgozó magánvállalatoknak.

Ez az eset megint meggyőzhet róla mindenkit, hogy mekkora szükség van a demokráciára a városi kormányzatban is. Ha az általános választójog választottjai ülnének a városházán és nem a közlekedési vállalatok, meg a mögöttük álló bankok helytartói, akkor ilyen merényletet a lakosság érdeke ellen meg sem mernének próbálni. De még így is kételkedünk benne, hogy a közgyűlés többsége hozzájáruljon ahhoz a hihetetlen tervhez, amelyet mintha csak direkt Sándor Pálék érdekében és a közönség ellen főztek volna ki. A közgyűlésnek azok a tagjai, akiknek valamelyes közül van a dolgozó néphez, kötelesek minden rendelkezésre álló eszközzel megakasztani és megfajítani ezt az anti-szociális tervet. Nem szabad tűrni, hogy a mostani viszonyok között — fölhasználva a közfigyelemnek más irányban való lekötöttségét — az ilyen népellenes terv megvalósíttassék.

\*

Az egységes tarifa tervezetéről a közlekedési ügyosztály ismertetést közöl, amelyből adjuk a következő részleteket:

1. A székesfőváros határában belül e négy vasut (a Közuti, a Városi, a Bur és a földalatti) bármelyikén egy menet díja 20 fillér, akár közvetlen menetben, akár pedig a jegy kiadásától számított két órán belül egyszerű átszállással, vagy amennyiben az a menetcél előéréséhez okvetlen szükséges, még egyszeri átszállással. A hálózatok szakaszbeosztása a főváros határában belül megszűnik.

2. E négy vasut között minden találkozási pontjukra és minden irányra kiterjedő kölesönös átszálló-forgalom rendeztetik be oly értelemben, hogy ugyancsak 20 fillér áru jegy jogosít a főváros határában belül két vasut hálózatán átszállással, de a kiindulási ponthoz (ugyanazon vagy párhuzamos útvonalon) való visszatérés nélkül megtett egy menetre. A két vasut között egyszeri átszállásnak, azonfölül mindegyik vasuton, amennyiben a menetcél előéréséhez okvetlenül szükséges, még egy átszállásnak van helye.

3. A közvetlen menetre szóló jegy a Kocsin adatik ki; ellenben a 20 filléres átszállásra, egy vagy két vasuton érvényes jegy csak elővételben, öt darabonként 1 koronért árusítatik a társaságok pénztárainál, ellenőrei és kocsirendezői által, valamint külön e célra létesítendő vagy megbízandó árusító helyeken oly módon, hogy a jegy mindenki részére könnyen hozzáférhető legyen.

4. Átszállójegy a Kocsin csak fölülfizetéssel, 21 fillérért váltható.

6. Fölnőtt kíséretében egy gyermek ingyen, kettő egy rendes jeggyel utazik, ha 120 centiméternél nem magasabbak.

7. E négy vasuton egységes bérletjegydíj szabás lesz. Erre a célra a hálózatokat bérlet-szakaszokra osztják.

Az egységes bérletjegydijszabás a következő:

Bérletjegy	Rendes	Tanuló	Munkás	
	havi korona	havi korona	havi és korona	heti korona
1 szakaszra	12.—	5.—	5.—	1.20
2 „	14.—	6.—	6.—	1.50
3 „	16.—	7.—	7.—	1.70
4 „	18.—	8.—	8.—	2.—
5 „	20.—	9.—	9.—	2.20

Rendes havi bérletjegy a Közuti vasút pesti hálózatára 24 korona, budai hálózatára 20 korona, összes hálózatára 30 korona; a Városi vasút összes hálózatára 24 korona, a BUR-vasút összes hálózatára 16 korona és a földalatti vasút egész vonalára 14 korona.

II. A fölsorolt viteldijak a szabályrendeletileg megállapított közlekedési adót már magukban foglalják, kivéve a tanuló- és munkásjegyeket, amelyek adómentesek.

III. A közgyűlés e négy vasút mindegyikével szemben külön-külön kiköti a következőket:

1. A személyszállításhól elért évi bruttóbevételek az a része, amellyel ez a bevétel az előbbi évek tényleges bevételét meghaladja, megosztatik a főváros és a vasuttársaság között, akként, hogy 50%-át a főváros kapja, 50%-a a társaságé marad. (Itt azután bonyodalmas és soha kellően ellen nem őrizhető számítási módok következnek.)

V. A közgyűlés utasítja a tanácsot, hogy a székesfőváros határán túlterjedő átszálló és átmenő viszonylatoknak, továbbá a közuti jellegű és a helyiérdekű vasutak közötti átszállóforgalom viteldijszabásainak az I. alatt megállapított viteldijszabással való összhangba hozatalára, illetőleg megfelelő módosítására és kiegészítésére szükséges tárgyalásokat az érdekelt vasuttársaságokkal haladéktalanul indítsa meg és vonatkozó javaslatát oly időben terjessze elő, hogy teljes új dijszabást egyidejűen lehessen majd életbe léptetni.

Az előterjesztés és az új dijszabás pénzügyi eredményéről is nyújt képet és a Közuti vasutnál az első évben 1,696.000 koronára, a Városi vasutnál pedig 1,450.000 koronára teszi a hozzávetőleges bevételi többletet.

Az előterjesztést, amelyet Rényi Dezső tanácsos és Valtinyi József műszaki főtanácsos dolgoztak ki, hétfőn tárgyalja a közlekedési bizottság.