









# Magistrat winien sam zorganizować Miejską Komunikację Autobusową!

**Zyski dla miasta — korzyść dla obywateli  
Tylko MIEJSKA komunikacja autobusowa zabezpieczy należycie  
interesy ludności.**

Jak już donosiliśmy wczoraj, miejscowe przedstawicielstwo samochodów światowej marki FORD złożyło Magistratowi miasta Białegostoku sensacyjny projekt zorganizowania przez nasz Samorząd we własnym zakresie **Miejskiej Komunikacji Autobusowej**.

Ze względu na to, że sprawa autobusów żywo interesuje obecnie wszystkich mieszkańców

naszego miasta, którzy niejednokrotnie gorzko zawiedli się wskutek niezawsze solidnego wykonywania umów przez dotychczasowych koncesjonariuszów, uważamy za bardzo wskazane zaznajomić naszych szanownych czytelników z nader ciekawym projektem, opracowanym przez przedstawicielstwo firmy FORD-MOTOR Company w Białymstoku.

## Poważne źródło dochodu dla miasta.

Na wstępie swego projektu przedstawicielstwo firmy FORD zaznacza, że MIEJSKA komunikacja autobusowa, uruchomiona przez Magistrat we własnym zarządzie, będzie nietylko znacznym

udogodnieniem dla mieszkańców miasta, ale i bardzo poważnym źródłem dochodu dla naszej kasy miejskiej.

## Komunikacja Miejska czy prywatna?

Nie ulega wątpliwości — czytamy dalej w projekcie, że komunikacja autobusowa w obrębie miasta jest przedsiębiorstwem nader intratnym, oczywiście o ile prowadzona jest racjonalnie. Dowodem tego jest zgłoszenie się do konkursu w Białymstoku szeregu firm, które garnęły się do uzyskania koncesji w uzasadnionym przekonaniu, że eksploatacja koncesji przyniesie koncesjonariuszowi pokaźne zyski. A nie należy przecież zapominać, że prywatny koncesjonariusz obciążony jest mnóstwem świadczeń podatkowych na rzecz skarbu i miasta.

Miasto, które zwolnione jest od ponoszenia ciężarów podatkowych na rzecz Państwa i korzysta również z szeregu innych udogodnień w stosunku do prywatnego koncesjonariusza, powinno samo zorganizować we własnym zarządzie miejską

komunikację autobusową, tembardziej, że wszystkie obiektywne dane przemawiają za rentownością tego przedsiębiorstwa.

Szczególnie miasto Białystok, które nie posiada żadnego przedsiębiorstwa komunalnego z wyjątkiem Rzeźni Miejskiej, winno obecnie przy rozważaniu sprawy komunikacji autobusowej zrozumieć swoje

### stanowisko uprzywilejowane

i wykorzystać nadarżającą się sposobność

### zorganizowania prawie bez kosztów

bardzo rentownego przedsiębiorstwa, będącego jednocześnie faktycznym dobrodziejstwem dla ludności miasta.

## Drogie wozy — czy FORD?

O ile chodzi o wybór marki, to nie ulega wątpliwości, że bezsporne pierwszeństwo pod każdym względem posiadają wozy światowej sławy FORDA.

Idealem Henryka Forda, jak wiadomo, jest:

„Wysoka jakość po umiarkowanej cenie“.

Ideał ten został spełniony w ostatnim modelu, który właśnie firma zaproponowała Magistratowi dla celów komunikacji miejskiej.

Są to autobusy 24-osobowe, 6-kołowe, na podwoziach marki Ford, wydłużone o rozstępie osi 157", które są oszczędne w eksploatacji, niezawodne w użyciu i najlepiej dostosowane do naszych dróg.

Podwozie jest 6-kołowe o pewnym silniku, zbudowanym według ostatniego słowa techniki o 4-ch cylindrach w bloku, 40 HP na hamulcu, mocnej ramy i resorach. Prócz tego ma FORD jeszcze bardzo ważną zaletę, że w każdej chwili można do niego otrzymać części zamienne.

Karoserie buduje firma we własnej fabryce w Białymstoku, zaopatrzonej w maszyny najnowszej konstrukcji. Wyroby firmy zyskały sobie powszechne uznanie, są one bowiem we wszystkich szczegółach tak wykonane, by

#### **zapewnić pasażerowi największy komfort**

oraz spokojną jazdę. Szkielet nadwozia wykonuje firma z suchego drzewa twardego, które obite jest blachą podwójnie dekapowaną, szwajcowaną jednolicie, szlifowaną i lakierowaną. Co się zaś tyczy wewnętrznego wykonania, to jest ono wyrazem

#### **komfortu i wygody.**

Miejsc siedzących 18, krytych skórą deseniową, oraz 6 stojących.

Oświetlenie wewnątrz elektryczne. Szyby lustrane — szlifowane. Wszystkie części metalowe wykonane są z nierdzewiącej stali. Błyszcząca ten metal nigdy nie rdzewieje i nie ulega wpływom atmosferycznym. Trwałość jego równa się trwałości wozu.

Proponowane przez firmę wozy w niczem nie ustępują pod względem jakości drożym markom

#### **amortyzują się całkowicie**

w ciągu niespełna 8 miesięcy, podczas gdy przy wozach innych firm amortyzacja drogiej ceny kupna trwa w ciągu bardzo długiego czasu, odbijając się nader ujemnie na rentowności przedsiębiorstwa.

Jako

#### **wymowny przykład**

niech służy spółka samochodowa w Grodnie, eksploatująca tam komunikację autobusową w mieście. Spółka ta zakupiła w Białymstoku wozy marki FORD i mimo nader niesprzyjających i ciężkich warunków eksploatacji, licznego personelu, obciążeń podatkowych i t. d.

#### **zdolała bez wysiłku spłacić**

w ciągu pierwszych 9 miesięcy 80 proc. wartości wozów, opłacając jednocześnie normalnie i bez opóźnień

#### **wszystkie bieżące wydatki eksploatacyjne**

benzyna, smary, oleje, opony, personel, podatki i świadczenia społeczne. Zużycie wozów wynosiło przytem tylko 25 proc., co można sprawdzić w każdej chwili na miejscu.

Nadmienić przytem wypada, że konserwacja wozów innych marek jest również znacznie droższa, niż samochód FORDA. Grodno np. wydało przeciętnie za okres 9 miesięcy

#### **zaledwie po 150.— zł. na konserwację**

każdego wozu.

Uruchamiając we własnym zakresie miejską komunikację autobusową na wozach FORDA, Magistrat m. Białegostoku byłby w tem szczególnie korzystnym położeniu, iż

#### **miałby możliwość korzystania stale**

tanim kosztem z autoryzowanych warsztatów samochodowych Ford Motor Company w Białymstoku, przy ul. Mickiewicza 49, co daje gwarancję utrzymania komunikacji stale, bez przerw i przeszkód, jak to, niestety, zbyt często zdarza się prywatnym koncesjonariuszom, zwłaszcza prowadzącym komunikację przy pomocy t. zw. drożych marek.

## **Korzyść dla obywateli — zysk dla miasta**

Reasumując powyżej wyliczone zalety prowadzenia przez miasto miejskiej komunikacji autobusowej we własnym zakresie na podwoziach FORDA, prospekt stwierdza, że

#### **przy wyłączeniu jakiegokolwiek ryzyka**

finansowego, Samorząd będzie miał

#### **pokazne i godziwe źródło stałego dochodu**

podczas gdy obywatele miasta będą mieli zapewnioną

#### **regularną komunikację autobusową,**

nie będąc narażeni na przykre przerwy i niespodzianki, tak częste przy oddawaniu koncesji prywatnym firmom.

Kaucja, składana przez koncesjonariusza w sumie zł. 15.000.— faktycznie nie jest żadną gwarancją realną, gdyż stanowi

#### **zaledwie połowę wartości wozu**

i w niczem nie może zapobiec długotrwałym przerwom w komunikacji miejskiej, mogącym powstać z winy koncesjonariusza, jak to już kilkakrotnie mia-

to miejsce w Białymstoku (autobusy firmy Prylukier,

#### **zasekwestrowanie wozów**

firmy „Samochód” przez Kasę Chorych i t. d.

Zbytecznym też będzie nadmienić, że prowadząc komunikację we własnym zakresie, Magistrat ma stale możliwość

#### **zastosowania się do wymagań ludności**

i ma możliwość szybko tworzyć w miarę potrzeby

#### **nowe linje komunikacji,**

czego nie da się ze względów prawnych tak łatwo wykonać, o ile ma się do czynienia z koncesjonariuszem prywatnym.

Już ta jedna okoliczność, że Magistrat

#### **z samego zwolnienia od podatków**

uzyska kwotę conajmniej równą opłacie koncesyjnej (przyjmując obciążenie podatkowe) prywatnego koncesjonariusza w wysokości tylko 5 proc. od sumy rocznego obrotu wg. danych ostatniego koncesjonar-

jusza zł. 700.000.— zł. 35.000.— winna byłaby skonić Magistrat do zaakceptowania planu

**uruchomienia na własny koszt**

komunikacji autobusowej, gdyby nawet nie istniały pozostałe, pokrótce powyżej wyliczone obiektywne dane, zapewniające miastu w tym wypadku szereg dalszych korzyści materialnych i moralnych.

## 15.000 Zł. czystego zysku miesięcznie

Do projektu załączyła firma również szczegółową kalkulację rentowności proponowanego nowego

przedsiębiorstwa miejskiego.

Kalkulacja ta przedstawia się, jak następuje:

### KALKULACJA

miesięcznych kosztów eksploatacji 1 wozu Miejskiej Komunikacji Autobusowej (przy uruchomieniu 14 autobusów).

—o—

1 kompletny autobus 24-osobowy, gotowy do wyjazdu, na podwoziu wydłużonym, marki F O R D, model 1931 r., z karoserją, luksusowo wykończoną Zł. 18.000.—

płatne w ciągu 18 mies. co miesiąc po	Zł. 1000.—
Najem garażu miesięcznie Zł. 350 : 14 =	„ 25.—
Mycie wozu (woda) . . . . .	„ 5.—
Asekuracja . . . . .	„ 40.—
Utrzymanie stałego personelu:	
stróż nocny i dzienny, majster, kasjerka, kierownik, dozór techniczny, buchalter	Razem Zł. 1.750 : 14 = „ 125.—
Świadczenia społeczne Zł. 140 : 14 =	„ 10.—
Utrzymanie biura: telefon, opał, światło, druki i t. d. . . . .	„ 10.—
Koszta eksploatacji: 2 szoferów po Zł. 300.— i 2 konduktorów po Zł. 150 miesięcznie na każdy wóz . . . . .	„ 900.—
Świadczenia społeczne . . . . .	„ 40.—
Benzyna, licząc 200 klm. = 50 litrów dziennie $\times$ Zł. 0.75 $\times$ 30 =	„ 1125.—
Oleje i smary . . . . .	„ 112.—
Remonty . . . . .	„ 40.—
Opony i dętki . . . . .	„ 450.—
Materiały . . . . .	„ 30.—

**RAZEM Zł. 3.912.—**

Biorąc za podstawę przeciętny obrót koncesjonariusza „Samochód” zł. 700.000.— przy kursowaniu tylko 12 maszyn czyli na jedną maszynę zł. 58.333.— a miesięcznie z, 4.861.—, pozostaje czystego zysku

zł. 949.— czyli na wszystkie autobusy ogółem około zł. 14.000.— miesięcznego zysku netto. Pozatem po 18 miesiącach pozostanie własnością miasta inwentarz.

## Rada Miejska ma głos

Jak wynika z przytoczonego powyżej, projekt miejscowego przedstawicielstwa firmy FORD stanowi dla naszego, nie opływającego w dostatki, Samorządu bardzo korzystną propozycję, gdyż wskazuje

**stałe źródło znacznego dochodu**

przy jednoczesnym zapewnieniu ludności dogodnej i taniej komunikacji.

Niewątpliwie Komisja Techniczna, a następnie Rada Miejska dobrze rozważą ten projekt i zdecydują sprawę miejskiej komunikacji autobusowej, powodując się dążeniem do

**znalezienia najlepszego rozwiązania sprawy**

przy jednoczesnym zapewnieniu Kasie Miejskiej odpowiedniego wpływu.

H. F.

