


Iktatószám	Budapestre vonatkozó ujságcikkek		Osztályozás
	Szerző <i>Serényi G.</i>		Tárgy <i>725.091</i>
	Cím <i>Budapest-megye.</i>		Hely
	Forrás: <i>Független Budapest</i>		Idő <i>"1913"</i>
	<i>Bp.</i>	<i>1913 XU/23</i>	(Köt.)

Budapest-megye.

Irtta: **Serényi Gusztáv**, a „*Budapesti Hírlap*“ és az „*Esti Ujság*“ fővárosi tudósítója.

Bennünket, akiket hevit, izgat és lelkesít Budapest nagysága, hetek, hónapok óta foglalkoztat az a kérdés, hogy mikor és milyen formában fog *Nagy-Budapest* gondolatának megvalósítása végre a törvényhatóság elé kerülni? A probléma már megérett arra, hogy a közgyűlés alaposan foglalkozzék vele, nem úgy mint a fővárosi törvény előkészítésére kiküldött 30-as bizottság, mely a maga elhatárolt gondolatvilágában azt jelentette volt ki, hogy Nagy-Budapest megvalósítása nem sürgős . . .

Előttünk fekszik az a nagybecsű tanulmány, mely 1908. május elsején *Bárczy István* dr. polgármester és *Harrer Ferenc* dr. tanácsos, akkor még tanácsjegyző aláírásával megjelent. A fővárosnak ez a két jövőbelátó férfia mennyi értékes adatot gyűjtött s az adatokhoz fűzött szövegbe mennyi gondolatot ébresztett! Már akkor azt irták volt, hogy a „városi fejlődés bizonyos fokán a

szomszédos községek kapcsolásának kérdése elől kitérni nem lehet, s Budapest elérte azt a fejlődési fokot, melynél *tovább késlekedve a kapcsolás feltételei mind súlyosabbá fognak válni!*“

Igy szólt a javaslat már 1908-ban. Milyen esodálatos, hogy egy ilyen javaslat, egy ilyen figyelmeztetés nyomtalanul hangzott el, s mindjárt hat éve lesz annak, hogy nem került többé napirendre. Lehangelő ez a közöny. Megérzik ebben is az a roppant ellentét, mely a nagycélok és merész perspektívák tekintetében a hatóság és a közgyűlés között támadt. Vajjon mit érez és mit gondol *Bárczy* a saját küldetésének értékéről és eszméi megvalósításának lehetőségéről, mikor látja, hogy a a törvényhatósági bizottság fogékonysága és bölcsessége messze alatta marad azoknak a gondolat-rakétáknak, amelyeket a mai városvezetés időnként a magasba röpönt.

Erős hit és roppant szívósság kell hozzá, hogy a hatóság szándéka a közgyűlés értetlensége közepette el nem vesztette lendületét, ki nem szikkad és a környezet hatása folytán köznapivá nem válik. Szerencse, hogy a polgármesternek van egy hatalmas inspirálója: maga Budapest. Ez a gyönyörű város a saját eleven erejétől fütve szakadatlanul fejlődik. Oly erővel duzzad szét ma már szűk keretében, hogy a legádázabb tudatlanság, közöny

és csökönység sem bírja visszatartani.

És épen ez a rohamos fejlődés az, amely bennünket is megnyugtat afelől, hogy Nagy-Budapest problémájának most már napirendre

kell kerülnie. Vannak dolgok, amik elől nem lehet kitérni, mert az élet, a fejlődés követeli a maga jussát és ez a követelés olyan szükségleteket támaszt, amelyek nélkül a nagyváros nem élhet tovább. Hogy csak a legfontosabbakat említsük azok közül, melyek a főváros törvényhatóságát a reformra rászorítják, ezek ma Budapesten azok a feladatok, amelyek a *lakáskérdés* megoldása, a *közlekedés*, a *közrend* és a *közegészség* körébe esnek.

Ha Budapest helyzetét a fenti szükségletek szempontjából tekintjük, egy óriást látunk, aki duzzadó erejével széjjel pattantotta azokat az abroncsokat, amiket a szűk látókör a testére kényszerített. Bizonyos szférák keletkeztek a főváros területén, s a kitágult keretben olyanokat is szervesen együvé tartozónak látunk, amiket az emberi oktondiság is szeretne még ma is külön választani. A magyar főváros életében, élő, alkalmazkodó organizmusában bizonyos rendkívül érdekes folyamat folyik le előttünk. Ez a folyamat embereket mozgósított, megbolygatta a lakásügyet és az egészségügyet, s egyáltalán nem látszik tudomásul venni azt a mesterséges

közigazgatási korlátot, amit a térképre vont piros vonal, mint a főváros „határa“ jelent.

Határ azért természetesen van. Van elhatárolt szférája a lakáskérdésnek, a helyi közlekedésnek és az egészségügynek. De ezek a határok szétlództak a környék területére, mert az életnek meg van a maga törvénye, s ahol az emberek előrelátása ezt a törvényt nem siet kielégíteni, ott nem a törvény huzza a rövidebbet, mert ez örökkévaló! Ott a késlekedést, a tétovázást megsínyli a város és a lakosság. Látjuk, hogy a környékről elinduló *skarlát* és más betegség nem szokott megállni a vámsorompónál, hanem bejön és eluralkodik a főváros belsejében, megrettentve ezer szülő szívét. Látjuk, hogy *közel kétszáz ezer ember*, tősgyökeres budapesti polgár fölkerelkedett és letelepedett a főváros mesterseges határán túl eső környéken. Ezek sem veszik tudomásul azt, hogy a térképre festett határesik a főváros és az ő mostani lakóhelyük közzé esik. És Budapestnek nincs igaza, sőt a legnagyobb mértékben vaksággal van megverve, mikor megtagadja ezeket a gyermekeit, akik naponta átlépik a térképnek a valóságban nem létező vörös határvonalát és bejárnak ide hozzánk kenyeret keresni. Budapest, melyből az a kétszáz ezer lélek táplálkozik, a legnagyobb botorsággal nevezi ezeket a gyermekeit „ujpestieknek“, „szentlőrincieknek“, vagy „erzsébetfalvaiaknak“, ahelyett hogy visszaadná, visszahonosítaná őket *Nagy-Budapest* fogalmának megvalósításával!

Vétek minden napi késedelemért, amit ennek az eszmének a megvalósítása szenved. Azok az okok, amelyek a Nagy-Budapest sürgős megvalósítását követelik, rohamosan tornyosítják a megoldásra váró tennivalót a főváros feje fölé. Itt van például a főváros és a környék

közös egészségügyi felügyelete abban a körzetben, amelynek lakossága egymással naponta is közvetlenül érintkezik. A közös rendőri igazgatás hét községre nézve már megvalósult. Milyen furcsa, hogy az emberek fölötti gyámkodásban az orvost a rendőr itt is megelőzte.

Aztán itt vannak a *Helyiérdekű vasutak*. A múlt évben az esztergomi, budafoki, szentendrei, cinkotai, harasztii és a szentlőrinci vicinálisok 21 millió hatszázezer utast szállítottak oda-vissza. A Burvasut utasforgalma 9 millió volt. Ezenkívül a főváros és a környék utasforgalmát részben a Közuti és a Városi is lebonyolították. *Mindezek a vállalatok a főváros utasforgalmából élnek*. Milyen botorság volt, hogy ezeket a helyi jelentőségű villamos vasutakat a szerződés, a tarifarevizió, a vonalvezetés irányítása, a *részesezés és a háramlás* tekintetében kiengedte a kezéből Budapest törvényhatósága és a szomszédos megyei hatóság hatáskörébe engedte jutni! A Máv. tarifareformja egyszerre 40 százalékkal növelte ezeknek a helyiérdekűeknek utasforgalmát s jelentőségét. Mint egy Budapestet fojtogató vasabroncs, szorul a Helyiérdekű vasut hálózata a főváros köré s pár év alatt a *belső forgalom problémája el fog törpülni a környékbéli vonatok városi befolyásának szükségessége mellett!*

Bárczy István polgármester ezt jól látja s azért óhajtana, ha Budapest zavartalan fejlődésére, ami *országos érdek*, a szféránkba eső községek *kivételnének a megyei kötelekből és a főváros törvényhatóságába kapcsolatnának át*. Ez lenne *Budapest-megye* gondolatának megvalósítása a legegészségesebb és legolcsóbb módon, mert az új törvényhatóság keretében a községek megtartanák önállóságukat és szervezetüket, csak a *felügyelet joga lenne a fővárosé*, mely ezt sokkal természetesebb juss jogán gyakorolhatná, mint ma a megye teszi. Mindez a 908-iki számvetés szerint megterhelné ugyan 3—5% póttadóval az új törvényhatóságot,

de annak életét egészségesebbé, életteljesebbé tenné, mint a mai állapot.

Budapest-megye meg tudná aztán szervesen oldani a területén lakó polgárság közös érdekét. Első és legfontosabb feladata az lenne, hogy az új törvényhatóságban megvetni az ágycát *Nagy-Budapest* megvalósításának egy *új építési és telek-övezeti szabályrendelettel*, újból átgondolt *közlekedési programmal*, melynek alapján megoldódnék a mai lakáskérdés és elkészülne egy száz évre előre tekintő *egységes városszabályozás* alapgondolata: *utrendszere és közlekedő rendszere* keretében foglalva a mai Budapest egész környékét.