



# Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

910.2

Szerző: ká.

Cím: Hamburg - Budapest - Bagdad

Hely

Idő

"1915"

Forrás:

Pesti napló

Személy

Helyszám

Bp.

1915 X. 19

(Köt. v. füz.) (Oldal)

## Hamburg - Budapest - Bagdad

Az idegenforgalom előmozdítása. fejlesztése nálunk valahogyan mindig panamaszagu volt! Szubvenciók jogcímének használták, gyanus üzletek, bika-viadalak, Duna-ünnepélyek, margitszigeti ős-magyar áldozások huzódtak meg mögötte, esetleg ál-kongresszusok, ál-kiállítások vagy csak egyszerűen magánosok személyi érvényesülései, rendjel- és címszerzés voltak az okai, de a bevallott cél: az idegenforgalom fellendítése egyetlen egy módon sem sikerült, mintha az egész igyekezet tényleg csak jogcím lett volna, más, be nem vallott eredmények elérésére.

Nos, a világháború, amely elzárt bennünket a nemzetközi összeköttetések lehetőségétől, — mint legszebb ellentmondást, — megcsinálta a mi idegenforgalmunkat. Tizenhét hónap óta a budapesti hotelek, a budapesti éttermek, kávéházak, mulatóhelyek, színházak, üzletek tele vannak olyan osztrákokkal, olyan németekkel, ujabban olyan bulgár és török emberekkel, akik azelőtt ha átutaztak is Budapesten, de hogy szálltak volna ki, de hogy is álltak volna meg. Budapest, a Nyugat és Kelet összekötő vasútvonalában nem volt külön állomás, mint Győr vagy Galántha, esetleg Érsekújvár, az idegen mindössze is azt jegyezte meg róla, hogy a vasúti hordárok udvariátlanok, a pályaudvarok pedig aránylag nagyobbak, mint azok, amelyeket Berlin, vagy Bécs elhagyása után a vonalon látni lehet. Kiszállni alig szálltak ki, Budapest olyan város volt, ahol azelőtt csak átutaztak az emberek, a bárak, a kíváncsiak, csak azok érdeklődtek, mi is

van itt hát a pályaudvarokon kívül.

A háború alatt azonban Budapest egyszerre olyan város lett, ahol megállnak, ahol időznek, ahol jólérzik magukat az emberek és a német tisztek Mackensentől lefelé, mind akik itt jártak, egészen az utolsó német katonáig, aki csak átutazott és időzött a fővárosban, mind azzal mennek el innen: Ide azután vissza jövünk, ide azután elhozzuk a családjunkat is, nagyszerű város, gyönyörű város ez a Budapest! Ez a pozitív előnyünk tehát máris megvan a háborúból! A németek a háború után tömegesen fognak Budapestre jönni, mert megszerették a várost, mert megéreztek, hogy milyen szép, milyen tehetős város ez, mennyire érdemes a várost is, a népét is közelebből ismerni!

A levegőben benne van az új német gazdaságpolitikai jelszó, az a grandiózus terv, hogy Hamburgtól Bagdadig a németek a tengerekkel versenyző nagy gazdasági forgalmat akar létesíteni, mely a mi háborunk sikerének egyik fő-fő tényezőjét: a vasutat próbálja úgy felhasználni, hogy az Északi tengertől Mezopotámiáig az egész mezőgazdasági és ipari csereforgalmat a középhatalmak és balkáni szövetségeik kerekedelve bonyolíthassa majd le. Éppen a héten alakult meg ennek a készülő akciónak a magyar szervezete Budapesten: a Magyar keleti gazdasági központ, mely ha hivatását jól fogja teljesíteni, jelentőségében minden meglévő érdekképviselőtünket tulszárnyalhatja.

Az osztrákok felette erőlesen követelték, hogy az Ostende—Hamburg—Berlin—Konstantinápoly között helyreálló vasúti forgalmat Berlinből Drezdán, azután Tetschen—Bodenbachon át Bécs felé vezessék. Bécs nem akart kimaradni ebből a nagy középeurópai

vasúti relációból! A németek azonban nem méltányolhatták a bécsiek önző szempontjait, nekik az út rövidebbé komolyabb érték.

Sajnos, nem bizhatunk teljes nyugodtsággal abban, hogy állandó lesz ez a reláció, mert ha az osztrák érdekeltség nagyon agít ellene, hát nem lehet tudni, megvédhetők maradnak-e a mi érdekeink. Emlékezni kell az annabérgi csatlakozás dolgára, amely a békében nem jöhetett létre, de a háború első napja óta egyik főforgalmi szemponttá vált a megalkotása, emlékezni kell, hogy a München—Budapest között való gyorsvonatpár és a keleti expressz menetrendje dolgában is milyen nehézségeink voltak azáltal, hogy az osztrákok nem engedték meg a menetrendpolitikájukkal a magyar főváros idegenforgalmának természetes fejlődését, kétségtelen tehát, hogy most sem fogunk egykönnyen belenyugodni a hamburg—konstantinápolyi összeköttetésnek ilyen végleges menedjébe, bármennyire ez is a természetes forgalmi vonal, bármennyire ez a szempont döntött is a németeknél.

A magyar érdekeltségnek pedig nagyon vigyáznia kell erre az összeköttetésre! Leírhatatlan fontossága van és lesz az idők során annak, hogy a monarchiában Budapest legyen ennek a vonalnak a legnagyobb állomása, olyan állomása, ahol az idegen megáll, kiszáll, körülnéz, él egy kicsit, vásárol egy kicsit és megismer, megszok bennünket, esetleg üzleteket is csinál velünk, vagy nekünk. Oroszországban Nisnij-Novgorodról azt tanítja a földrajz, hogy az európai és ázsiai vásárok átmenő találkozóhelye volt száz éven át és így lett nagyipari és nagykereskedelmi központja Oroszországnak, ahol az egész árukereskedés megtörténik. Budapestből is lehet egy modern Nisnij-Novgorod — a szó közgazdasági értelmében az — úgy hogy itt legyen az a bizonyos áruforgalmi csere, ha illetékes helyen megértik ennek a vasútvonalnak a jelentőségét és felhasználják az idegenforgalom megalapozására, közgazdasági értékesítésére.

A bécsiek pedig érzék be azzal, hogy München—Bécs—Budapest között közlekedő gyorsvonatokkal kapcsolódjanak be Budapesten ebbe a nagy nemzetközi vonalba, melynek létesítése és fentartása egyúttal a titka annak is, hogy a Dunát e közgazdasági elv érdekében teljesen ki tudjuk használni. A Duna-vonal okos és célirányos beállítása a német és a balkáni, valamint a keleti gazdasági élet összekapcsolására és e vasúti vonal beállítása az áruforgalomra, de még inkább a személyforgalommal kapcsolatos idegenforgalomra, ez adhatja meg a választ arra, hogy mi lesz és mi lehet a mi számunkra a világháború pozitív eredménye.

Nem bikaviadallal, nem Duna-ünnepélyekkel és nem margitszigeti ősmagyar táltosok hókusz-pókuszával kell és lehet idegenforgalmat, életet teremteni, hanem vasúti és hajózási relációk megteremtésével és fentartásával.

ká.