

Az említett közlekedésrendészeti szempontok biztosítása érdekében azonban már egyáltalán nem közömbös, vajjon a lámpák hol és hogyan vannak felszerelve a gépjárműre, milyen erős a lámpák fénye, hol és hogyan lehet a lámpákat gyújtani és oltani. Vagyis itt már azt a kérdést kell megoldani, milyen műszaki feltételek mellett biztosítható a közlekedés rendje, milyen feltételek mellett óvható meg a személy- és vagyonbiztonság. Így nyomul előtérbe a közlekedésrendészet érdeke pl. a műszaki érdek mellett.

Ebből ugyan arra lehetne — helytelenül — következtetni, mintha a közlekedésrendészet intézésében a megosztottság elkerülhetetlen volna. Pedig épp az ellenkezője igaz: az osztatlan intézkedés — a kérdést érintő egyéb szempontok figyelembevételével — csak annak a centrális tényezőnek a hatáskörébe tartozhatik, amely tényező a közutakon a személy- és vagyonbiztonságért felelős.

Ez a tétel nemcsak jogelvi, hanem gyakorlati szempontból is kézenfekvő. Kardinális kérdésekben az egység, az osztatlanság mindig átfogóbb, a megosztottság pedig részletekbe vesző szétesést mutat.

Budapest hatása a környék településeire.

(Települési és menetrendi vizsgálatok.)

Írta: Ruisz Rezső.

A nagyvárosok jellemző sajátja, hogy soha sem végződnek közigazgatási határaiknál, hanem ezen messze túl terjednek azokban a településekben, amelyek környezetét jelentik sokszor igen messze eső területen is. Ez egy igen természetes fejlődési folyamat eredménye, mert a települések helybeli eloszlását nem közigazgatási, hanem közlekedési viszonyok szabják meg és az élet, amely egy-egy nagy városban megnyilvánul nem respektálja azt a határt amit jogilag szabtuk meg. Életfunkciónak csak egy életmegnyilvánulás szabhat határt, de csak a szó olyan értelmében, ahogy az életben egyáltalán határ elképzelhető. „A nagyvárosok természeténél fogva tulajdonképpen közlekedési határ” írja Zelovich Kornél és ez magától értetődő is. A településeknek térbeli eloszlását közlekedési faktarak szabják meg, a nagyváros tehát csak ott ér véget, ahol annak a közlekedésben megnyilvánuló vonzása oly mérvű lesz, hogy már nem képes az illető település népességét a minden nap megismétlődő utazásra bírni. Lényegileg tehát a nagyváros határát, vonzó hatását menetrendi adottságok szabják meg.

A munkás nem csak a maga munkaidejével vesz részt a maga munkájában, hanem kifejezetten ide kell számítanunk azt az időt is, amit munkahelyének elérésére, szóval utazásra fordít. Igen természetes az, talán anélkül is, hogy megjegyezném azt, hogy London igen sok vállalata a munkaidőbe számítja, a munkabér megállapításánál az utazási időt is. A munkás az utazásra fordított időt elveszíti. Elveszíti, mert vagy ennnyivel kevesebbet dolgozhat csak, vagy annyival kevesebbet pihenhet, vagy szórakozhatik. Ezekből a tényekből következik az, hogy a munkahely és a lakóhely közötti differenciálódottság, megdrágítja magát a munkát.

Érdekesnek mutatkozik ezek után vizsgálni, azt hogyan oszlik meg a Budapesten dolgozó munkásság; lakóhelye szerint és mennyit jelent ez az ide-oda való utazás egészében. Borel francia statisztikus szerint ez nemcsak a munkásra nézve jelent veszteséget; a fölém mértékben úton töltött idő, annak a nemzeti jövedelem szempontjából is igen káros hatása van. Az 1929 december 15-iki munkásfelvétel* Budapesten nyújtja ezekhez a vizsgálatokhoz számunkra a támpontot. A felvétel

ugyanis többek között kiterjeszkedett a munkásság lakóhelyére is és így tudjuk, hogy a pestkörnyéki települések milyen mértékben vesznek részt a budapesti munkában. Ezzel egyúttal módunkban áll kimutatni meddig terjed Budapest vonzóhatása, szóval mi is az amit budapesti agglomerációnak jogosan nevezhetünk. De közlekedéspolitikai szempontokból is tovább tudunk menni adatain. A menetrendek alapján kimutatható volt, hogy mennyi időt kell utazásra fordítani minden egyes munkásnak, ebből pedig ismét az, mekkora időt is tölt úton az agglomeráció népessége.

Az első ami megragadja figyelmünket, hogy a Budapest city-ből vont 90 km-es körön túl, vasúton 98 km-re is van település, amely részt vesz Budapest munkájában. És ettől az igen messze fekvő településtől egyre jobban közeledve Budapest felé mind többen és többen mutathatók ki nagyvárosi munkások az egyes települések lakosságának százalékában is. Ez igen természetes, mert minél közelebb fekszik egy település Budapesthez, lakói antúl könnyebben érhetve el a fővárost, előbb és nagyobb számmal válnak munkásaivá. De más tényezők is játszanak közre abban, hogy egy-egy távol eső település mennyire válik az agglomeráció részévé. A már többször említett közlekedési kapcsolatokon kívül hatással van erre az is, hogy mennyiben rendelkezik önálló vonzóhatással az illető település, de nagy hatással vannak mindenkor a birtokviszonyok is erre. Igen természetes, hogy olyan vidékekről ahol fejlett konyhakertészetek vannak, vagy más igen intenzív földművelési, vagy állattenyésztési formák alakultak ki, kevesebben jönnek a nagyvárosba, még ha jó közlekedési kapcsolatok fűzik is ehhez, míg extensív termelés, erős nagybirtokok az agglomerációt elősegítik.

Ha részletesen akarjuk vizsgálni ezt a kérdést, úgy legelőször is vizsgálnunk kell a MÁV. és HÉV. ú. n. helyi vonalainak menetrendjét. Erre a célra az 1930. évi menetrend nyári része szolgált a vizsgálat alapjául. Megszerkesztettem eszerint a menetrend szerint Budapest city-ből (Deák Ferenc-tér) az egyidejű pontokat összekötő görbét. Az első ezek közül egy óra, vasúton, egy óra gyalog értékét jelzi, míg a többieknél a vasúton töltött idő mindig egy-egy félórával jelent többet. Az egy plusz egy óra vonala a legmesszebbre nyúlik a lajosmizsei vonalon, ahol majdnem eléri a harminckilométeres kört és egyúttal magyarázza a vonal melletti egyetlen hatalmas településnek, Soroksárpéterinek (Pestszentimre) kialakulását. Ez a község az elmúlt tíz év alatt, messzebbre nem is lehet fejlődését vizsgálni, mert csak nemrég lett önálló, nagyon megnövelte kedvező helyzeténél fogva lakosságának számát. Általában a pesti oldalon mindenhol a húsz és harminckilométeres körök között fut ez a kétórás egyidejűségi görbe egyedül Nagytarasánál van a huszadik kilométeren belül, amit ennek a községnek az agglomerációban elfoglalt helyzete (lakosságának csak 2% a pesti munkás) is rögtön mutat. Átlagban számítva az összes adatok alapján a munkásság a nyolcórás munkaidőnek 25%-t (pontosan 27,4%-át) tölti úton, tehát ezen a vonalon belül mindenhol az átlagon marad a munkásság úton töltött ideje, tehát indokolt még, hogy az ezen belül eső település lakosa a nagyvárosi munkában részt vegyen.

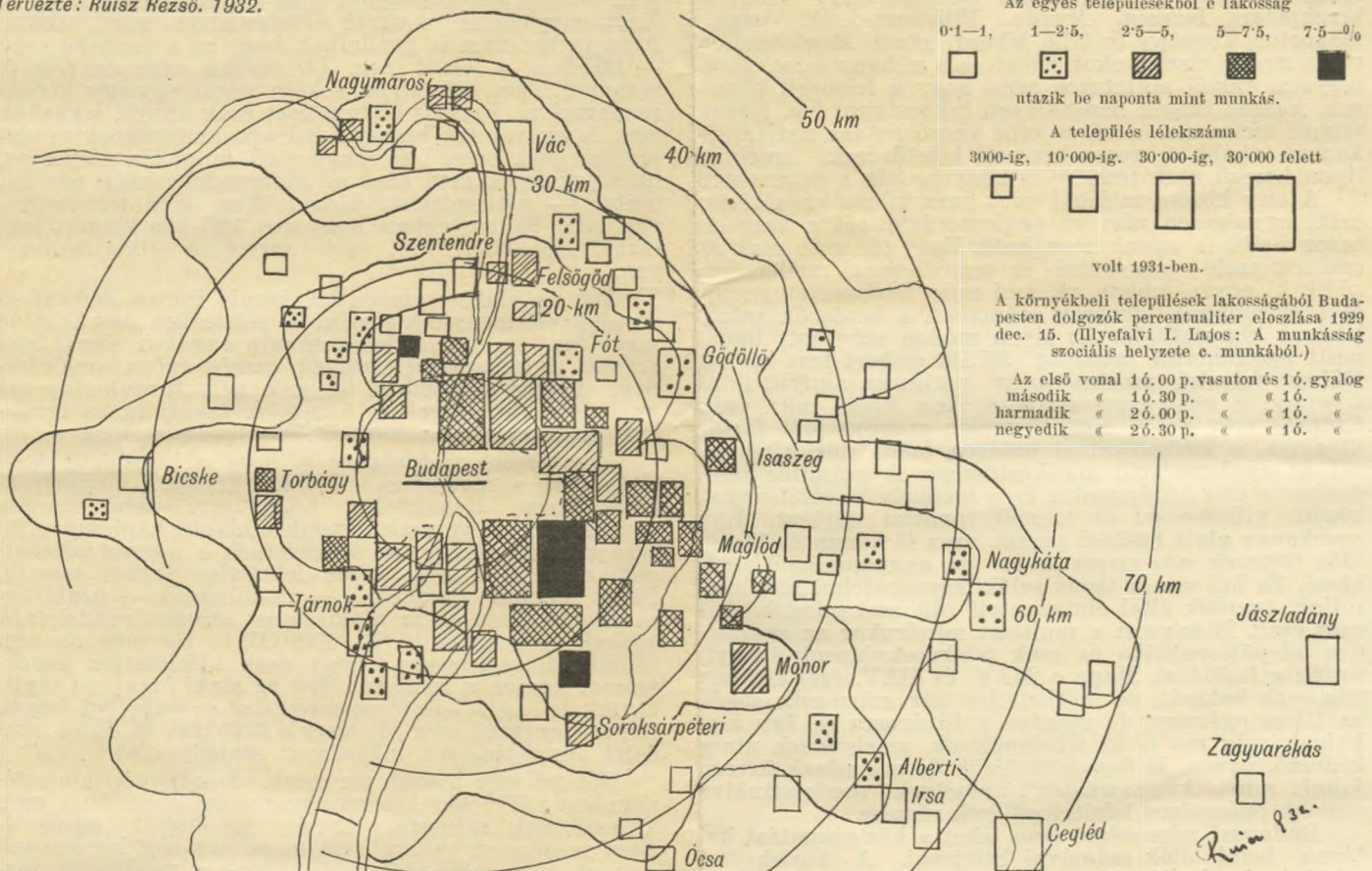
A másik egyidejűséget jelentő vonal már érdekesebben fut. Amíg az első vonal meglehetősen körszerű, addig a városból sugárszerűen szétfutó vonalak ebben a másodikban már megnyúló karok lesznek a vonalak mentén. Az előbb említett lajosmizsei vonal előnyös helyzete megszűnik és már a két és félórás úttal is alig érünk túl a harminckilométeres körön. Ez a görbe jóval Vác felett áthalad már a negyven kilométeres vonalon és majdnem eléri ezt Monor után is, a Cegléd felé vezető vasúti vonal mellett. Ha már most a települések eloszlását nézzük, látni fogjuk, hogy az említett két vonal mentén fejlődtek ezek a múltban a leg erősebben, kihasználva mindenkor kedvező közlekedési helyzetüket. A harmincas és negyven kilométeres körök között egyedül Monor az, amely lakosságának több mint 3%-át küldi naponta be Budapestre.

A következő egyidejűséget mutató görbék, hirtelen megnyúló karokat mutatnak, aminek oka nemcsak a sugárszerűen szétfutó vonalakban, hanem abban is rejlik, hogy a települések egymástól mind messzebb és

* Illyefalvi: A munkásság szociális helyzete.

Budapest agglomerált lakossága és az egyidejűségi görbék a környéki forgalomban.

Tervezte: Ruisz Rezső. 1932.



messzebb kerülnek, ritkábban kell megállni a vonatoknak és a le és felszálló utasoknak is egyre csökkenő száma, az állomási tartózkodás ideje is mindig rövidebb lesz. Ezeknek a jelenségeknek az utazási idő megnövelésében ugyanis igen jelentős értéke van.

Általában mondhatjuk, hogy a pesti oldalon, meglehetősen egyformán húzódnak az egyidejűségi jelentő görbék, előnyösen közlekedésileg a váci, nagykátai és ceglédi vonalak mellett fekvő településekre. Kevésbé jók a közlekedési viszonyok a gödöllő-hatvani és a lajosmizsei vonalakon. Előbbinél a pesti oldalon egyetlen morfológiai akadály, az Isaszegnél fekvő dombor az oka ennek, az utóbbinál pedig a vonal helyiérdekű jellege. Mindkettő maga után vonja, hogy ennek következtében a vonalak melletti települések nem fejlődtek különösképpen és, hogy lakosságuk alig vesz részt a Budapestben folyó munkában.

A budai oldalon a terület sajátos morfológiai felépítése miatt egész másként alakultak a viszonyok. Amint, hogy maga a főváros is két teljesen heterogén felépítésű és földrajzi adottságokkal rendelkező félből áll, ugyanez meglátszik a távolabbi környék településeiben is. A budai oldal fejlődése mindenkor a völgyekben ért el különösebb méreteket, mert ezek voltak azok, amelyeket a közlekedés felhasznált és így ezek mellett alakultak ki a nagyobb települések is. Három ilyen völgy, ú. m. a Duna völgyének dél felé húzódó része, a Bicske felé húzódó vonal és a Vörösvári völgy évszázadok óta ismert csapásain fejlődött ki a közlekedés. A vörösvári völgyben először igen közel vannak egymáshoz az egyidejű görbék, de túl jutva annak legmagasabb pontján, messzebb kerülnek ezek, mert a közlekedés a völgymentben természetesen meggyorsul. Budapestre az egy Pilisborosjenőt leszámítva nem hoz sok munkást ez a vonal, mert a közeli bányavidék vonzó hatása ellentétben jut ezzel. A bicskei vonal hatása meglehetősen gyorsan véget is ér, alighogy megindult. A Duna völgyében, délfelé két vonal is fut, azonban hamar szétválnak. Mindkettő aránylag messze nyújtja karjait, de településeik mégsem mutat-

nak Budapest felé való vonzódást. Az ok ennek a vidéknek meglehetősen intenzív mezőgazdasági kultúrájára vezethető vissza. A települések lakossága megtalálja helyben a maga munkalehetőségeit, amelyet ez az intenzív gazdálkodás jelent. Ezek fejlődése tehát legfeljebb annyiban vezethető vissza Budapest határára, hogy ezt az intenzív kultúrát a nagyváros közelsége teremtette.

Ha már most azt nézzük, hogy átlagosan hány százaléka utazik naponta Pestre és átlagosan hány százalékát tölti úton, a napi nyolc órai munkaidőnek, az agglomerált lakosság munkása, úgy látni fogjuk, hogy ezt 37%-ban, illetőleg az időnek 27%-ával jelölhetjük. A valószínűség már most az, hogy ahonnan az átlagnál kevesebbet kell utazni, azokból a településekből a lakosság számának az átlagnál nagyobb százaléka lesz pesti munkás. Ez így is van: Alag, Albertfalva, Békásmegyér, Budaörs, Cinkota, Csömör, Dunakeszi, Ecsér, Felsőgöd, Gyömrő, Kistarcsa, Pécel, Pestszenterzsebet, Pestszentlőrinc, Pestújhely, Rákoscsaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály, Solymár, Sashalom, Soroksárpéteri, Törökbalint, Újpest, Üröm, Vecsés településeinél. A lakosság számának átlagos százaléka alatt utaznak be, annak dacára, hogy az átlagos utazási időnél kevesebbet kell úton tölteni Budafok, Budatétény, Diósd és Nagytétény településeiből. Budafok meglehetősen fejlett önálló városképző erővel rendelkezik ezért vesz részt kevésbé Budapest munkájában, míg a többi itt felsorolt település, bár ezt statisztikailag kimutatni nem lehet minden bizonnyal szintén Budafokra jár dolgozni. Kevés munkás utazik be Budapestre aránylagosan településének közlekedésileg elfoglalt kedvező helyzete dacára Rákosligetről. Oka ennek a településnek inkább tisztviselők által való lakottságában van, de kevesen járnak be Tárnokról és Fótról is. Az okokra már rámutattam, Fót lakossága pedig jórészt újpesti munkás is azonkívül, hogy gyümölcs és zöldség kultúrája híres. Solymár is inkább maga látja el lakosságát munkával, ugyanígy Budakalász.

Az ellenkező tényezők hatása alatt sokan utaznak be aránylagosan annak dacára, hogy közlekedési helyzetük rosszabb az átlagosnál Dunaharaszti, Hosszú-berekpéteri, Isaszeg, Mende, Pilisborosjenő, Szigetmonostor, Torbágy és Üllő lakosai közül. Meglehetősen rossz munkaviszonyokat jelent ez a néhány adat. Megjegyzem rákell mutatnom arra, hogy a felsorolt községek, jórésze idegen nemzetiségű lakossággal bír. Ebben semmi esetre sem a város erős vonzó hatása nyilvánul, hanem inkább a rossz kereseti lehetőségek, amelyek ilyen hosszú utak tételére is kényszerítik a népességet.

A city középpontjából vont husz kilométeres körön belül egységesen zárt az agglomeráció, sőt a harmincason belül is annak mondható. Ezen túl már csak az említett szobi-, nagykáta- és ceglédi-vonal mellett húzódik ki egyre jobban az, ami még Budapestet jelenti és a települések lakosság számában a beutazók százalékával kimutatható. Az ilyen módon számított budapesti agglomerált lakosság 907.116 embert tesz ki, az 1931-es felvétel szerint, azaz majdnem annyit, mint amennyi a közigazgatási határokon belül már volt. Érdekes még az is, hogy összesen mennyi időt fordít utazásra, a közigazgatási határon belül élők kivételével az agglomeráció munkástömege. A számítás mindenkor a city középpontja és a lakóhely vasútállomása között villamossal és személyvonattal történt. Egy munkanap alatt 1,962,648 percet, azaz 45 hónap és 13 nap időt töltenek oda-vissza úton az agglomeráció munkásai. És hol van a tisztviselők, kereskedelmi alkalmazottak, tanulók által elutaztatott idő, ami mind kárba veszik. Hiányzott a multban mindenkor az egészséges településpolitika és csak telekspekulánsok irányították a fejlődést. Maga a MÁV. és HÉV. érzé elsősorban ezek hatásait, de mérhetetlen kár származik ebből, az állam egészére, de magára a fővárosra is. Így alakulnak még ma is ki újtelepülések, amelyeknek nincs kedvező, gyors, jó összeköttetésük és maradnak üresen foltok, mint „kulturwüstek“, amelyek predestinálva vannak egészséges lakótelepülések részére.

Budapest népességét nem lehet a közigazgatási határon belül élők számával kifejezni. A közlekedési adottságok alapján idecsatolt részeket is be kell vonni abba a számba, ami kifejezheti az agglomeráció egészének lakosságát.

Alaki célszerűségek a rendeletek kiadásánál.

Írta: Szöllőssy Alfréd dr. miniszteri titkár.

Amikor egyszerűsítésről, vagy — szerintünk helytelenül — racionalizálásról beszélünk, akkor mindig arra gondolunk, hogy valamit praktikusabbá tegyünk, ami eddig bonyolult volt.

Az egyszerűsítés — természeténél fogva elsősorban az alakszerűségek csökkentésében — vagy ahogyan mondani szokták: a bürokratizmus lefaragásában — nyilvánul meg. Az egyszerűsítés tehát végeredményben a célhoz való gyorsabb jutást, az ügy érdemleges elintézésének gyorsítását jelenti.

Amde az egyszerűsítést más szempontból is felfoghatjuk.

Minden tekintetben fontos érdek fűződik ahhoz, hogy a végrehajtó hatalom szervei a hatáskörükbe utalt ügyek intézését megállapító jogszabályokat minél könnyebben megtalálhassák és így azok alapján minél gyorsabban intézkedhessenek. Jogszabályokat összefoglaló értékes munkákban nincs hiány. Ha azonban az egyes minisztériumok hivatalos közlönyeit olvasuk, könnyen megállapíthatjuk, hogy egy-egy évfolyamban nem csupán az illető év sorszámai (iktatószám) alatt jelennek meg rendeletek, hanem számos esetben korábbi évek iktatószámai is szerepelnek. Az pedig szinte mindennapos, hogy egy-egy évfolyam számos olyan rendeletet tartalmaz, amely az előző évi iktatószámot kapta és ugyanaz alatt a szám alatt intézték el a kérdést.

Mindez jelentéktelen alakiságnak látszik. Pedig ennek az alakiságnak nem is olyan kicsi a jelentősége. Ha valakinek azt mondjuk, hogy erre vagy arra a tárgyra vonatkozó rendelet az 1922. évből való, akkor az

illető ezt a jogszabályt elsősorban az 1922. évi jogszabálygyűjteményben (hivatalos lapban) keresi. Ha ott nem találja, akkor megnézi még az 1923. évfolyamot is. Nagy meglepetésére egyik évfolyamban sem találja. Arra persze nem is gondolhat, hogy az a rendelet csak — 1927-ben — jelent meg. Jól tudjuk, erre azt fogják mondani, nem kell olyan sokáig várni egy-egy kérdés rendezésével. Erre az ellenvetésre csak annyit jegyünk meg, hogy vannak bizony kérdések, amelyeknek rendezéséhez évek hosszú és megfontolt munkája szükséges, ha a jogalkotó nem akar az alaprendelet után pár hét múlva — pótrendeletet kiadni. Nem is e tekintetben van hiba, hanem abban, hogy egy 1927-ben kiadott jogszabálynak 1922. évből való sorszáma (iktatószáma) van.

Ezt az alaki szempontból igenis fontos kérdést — szerény véleményünk szerint — célszerűen úgy lehetne megoldani, ha a rendeletek mindig annak az évek sorszáma (iktatószámát) kapnák, amely évben megjelennek. Ebben az esetben ugyanis nem fordulhatna elő az, hogy a hatóságok és hivatalok tagjai egyes rendeleteket csak hosszas kutatás után találnak meg.

Igen fontos alakiság az is, hogy a jogszabályok — elsősorban a rendeletek — száma könnyen megjegyezhető legyen. Kétségtelen, hogy erre nem egyszer figyelemmel is vannak a rendeletalkotó hatóságok. De nem mindig. Nem egy rendeletnek a számát idézhetnők, amelyet bizony szinte lehetetlen fejben tartani. Pedig nagyon egyszerűen — mondhatnók — praktikus megoldható ez az alakiság is: minden rendeletnek adjunk kerekszámot. (Pl. 1000/1931.) De még az sem föltétlenül szükséges, hogy csak kifejezetten kerekszámot kapjon a rendelet. Ezt az alaki fogalmat kiegészíthetjük is. A rendelet ugyanazokat a számokat kapja. (Ki ne jegyezné meg pl., hogy a 2222/1925. M. E. sz. rendelet annakidején a lakásügyet szabályozta.)

Sőt mi még tovább mennénk. Mindegyik minisztériumban külön kerekszám-csoportot tartanók fenn csak a rendeletek számára. Avagy mindegyik minisztérium részére megállapítható lenne egy-egy kerekszám-csoport, ami még könnyebbé tenné a rendeletek joganyagában minisztériumok szerint való tájékozódást.

Röviden rámutattunk ennek az alakiságnak gyakorlati hasznára. De meg kell világítanunk, mi lenne ennek az érdemi haszna?

Amint már mondtuk: elsősorban könnyebben megjegyezhető a kerekszámok még abban az esetben is, ha ezt a fogalmat nem a legszűkebb értelemben vesszük.

Másodsorban nem kell a hatóságok tagjainak egy-egy rendelet után hosszabban kutatniok, ha a rendelet annak az évek sor- (iktató) számát kapja, amelyben megjelenik. Ennek semmi akadálya sem lehet. Hiszen mindössze annyiból áll az egész, hogy a korábbi iktatószám helyett, (amelyet úgynevezett egyúttal elintézt számunk vennők fel) a megjelenés évének iktatószámát adnók.

Mindebből következik, hogy ilyen rendszer mellett gyorsabbá tennők a hatóságok munkáját, vagyis az alaki célszerűségnek az érdemlegességben is észrevehető hatása mutatkoznék.

A kis Royal étteremben

Budán, I., Márvány-utca 19, minden este

PERTIS JENŐ
cigányzenekara muzsikál

Telefon: 52-0-46