

Egy hasáb széles, 1^{1/2} magas sor egyszeri közlésnél 30 fill. Szövegsor ára 2 P. Ismertető közlemények megállapodás szerint.

A hirdetések díja mindenkor **előre fizetendő.**

Allandó hirdetőknak nagy kedvezmény

politika, közélet, közgazdaságtudományok terén szolgáló ujság

FELELŐS SZERKESZTŐ:

VIRAÁG BÉLA

Szerkesztőség és kiadóhivatal: II, Batthyány u. 63. Telefon: 50-2-96. Hivatalos órák: délután 4-6-ig.

tesseges, ha az illető exponense meg is botlott. A puritán jellemű vezérember ellen intézett támadás nem bizonyítja a hozzá tartozó párt politikai botlását. Közismerten bevált jellemeket nem lehet és nem szabad botrányok elé állítani és így kényszeríteni őket elhamarkodott cselekvésre, mert ez a közügyet veszélyezteti. Nem kell féltrevenni a rangokat akkor, amikor a tűznél már ott van a tüzoltóság. Aki figyelemmel kísérte Sipőcz Jenő dr. polgármester eddigi életét és talán rossznéven vette tőle, hogy túlságosan ügyésszi szemmel nézi a világ folyását, — legyen híve vagy ellenfele, — föltétlenül kész érette tűzbe tenni a kezét. Aki e téren vét ellene, elvesztette a csatát, mert a józan magyar közönség, amely nem

keresi a mesterségesen szított botrányokat, — nem a polgármester személyét itéli el. A Vásárpénztár ügye végződhet bármily elítélendő eredménnyel, de eddig — Sipőcz Jenő dr. polgármesternek van igaza.

Érdekesen alakul ki a főváros költségvetésének kiadási oldala. A közigazgatási alkalmazottak fizetése 14.08 millió pengő. A további kiadások pedig: közigazgatási nyugdíjak 6.09, közoktatási alkalmazottak 22.09, közoktatási nyugdíjak 4.05, utak építése és karbantartása 5.—, csatornák építése és fenntartása 2.08, sétányok és ültetvények 1.04, közvilágítás 3.01, tüzoltóság 2.05, közjótékonykodás 2.04, köztisztaság 8.—, vágóhidak és vásárcsarnokok 4.—, összesen 77.53 millió pengőre rúgnak.

Mi gátolhatja elsősorban Nagy-Budapest kialakítását

Indokolt-e a tarifaemelés?

Írta: **Liszka Károly** tanácsos.

IX.

Márkus Jenő dr. a Beszkárt vezérigazgató helyettese ez év júniusában vállalata igazgatósága elé terjesztett jelentésében kiemeli, miszerint dacára annak, hogy „a villamos tarifa a Budapesttel összehasonlítható európai nagy városok között még mindig a legolcsóbb”, továbbá, hogy dacára a mai súlyos viszonyok okozta bevételi csökkenéseknek, „sikerült a vállalat pénzügyi egyensúlyát megővni s a Beszkárt deficit nélkül zárta 1932 üzletévi számadásait”. Ugyancsak deficit nélkül zárult a Beszkárt üzemkezelésében levő három vasúttársaság: a Földalattivasút, BURvasút és a Szentlőrinci vasút lefolyt üzletéve is”. Részletesen indokolja, hogy mily rendkívüli investíciók szükségessége okozta a mérlegnek az előbbi évekhez viszonyítottan kedvezőtlen alakulását, beismeri, hogy az 1931 évhez képest 6 és fél millió pengővel, több mint 12%-kal, a maximális hozadékokat szolgáltatva 1928 évhez viszonyítva pedig 22.5%-kal esett vissza a bevételek összege — s elismerni látszik bár azt is, hogy a bevételek 1932 évi kedvezőtlen alakulását a mai rendkívül súlyos viszonyok idézték elő — mégis a Beszkárt-nak első gondolata a Hév átvételével kapcsolatban a „tarifa-revizio” volt!

szolgáltató üzemek is — valószínűleg a sűrű krajeár és ritka forint elméletének figyelembevételével — a mutatózó üzemracionalizálás veszélyének elkerülése céljából — a díjtételekben mérséklést hirdettek.

Az autóbusszal ezen a téren egészen ellentétes hírek keringenek, úgy hogy aki kívül áll — dacára a közüzemi jellegnek — nem láthat tisztán, nem sok jót remél és csak fejcsóválva gondolkozhatik el a dolgok vitele felett. A legelső autóbusszjárat volt ugyanis Budapesten a magy. kir. postakincstárnak a mai 4-es számú reláció útvonalán megindított járata. Itt könnyebb építésű, mozgékonyabb, olcsóbb, de azért tetszetős kis kocsikon bonyolították le a forgalmat, melyek az emelkedéses útvonalat egészen jól bírták és a postakincstár vidéki vonalain ma is szolgálatot teljesítenek. Ezen vonalon, mely egy szakaszra felel meg, a viteldíj annak idején 16 fillérben volt megállapítva s amikor a városi autóbusszüzem vette át ezt a vonalat és megindította járatait, általánosságban azonnal feleslegessé a szakaszjárat 24 fillérre, ezen vonalon azonban — nehogy rossz vért szüljön — meg kellett hagyni a megszokott viteldíjat — ellenben, hogy a rossz példát szolgáltatott gyerekek nevet adjanak, elnevezték ez úri lakóvidék és nagyrészt villarajonból álló környék járatát „munkásvonallak”. Természetszerűleg egyedülállóan ez is feltűnő lett volna, tehát még néhány külső vonalon rendszerezítették a 16 filléres munkásszakaszt, de ahol a forgalom elbírt, ott 24 fillérben állapították azt meg. A csudálatos azonban az ügynél az, hogy ez olcsóbb vonalakon is nagy üzemköltséggel terhelte nagy kocsikat járatnak, holott a külsőbb részekben gyengébb a forgalom és különben is nagyon megfelelt ott — mint előbb javasoltam is — a „Rába” kocsitípus. Ily kocsik beállítását általánosan elmegegett „ráfizetés” is csökkentene. A kisebb típusú autóbusszoknál egy kocsi-kilométer költsége — hallomásom szerint — cca 45-50 fillért tehet ki, míg a fővárosi autóbusszüzem nagy kocsijainál a költség megközelítheti a pengőt is. Másrészt ezen intézkedés bizonyítékul vehető arra, hogy a nagy kocsik kibírnák a kisebb viteldíjat, ha csak nagy adminisztrációs költségek nem terhelik az üzemet.

Nem feltételezhető, hogy a „revizio” olcsóbbítást jelentene, de nem hihető az sem, hogy drágítás által a mai viszonyok mellett jobb eredmény lesz elérhető, mert néhai Baross Gábor miniszter példája a zónatarifa bevezetésével vagy akár a mai filléres vonatok és a kisszakaszjegy kedvező eredménye is mind azt igazolja, hogy a régiék megállapítása volt az igaz: miszerint „sűrű krajeárból lesz a forint”, vagy ahogy némelyek mondták, hogy jobb a sűrű krajeár, mint a ritka forint! Fenti okok igazolják, hogy itt ma éppen ellenkező akció, vagyis **tarifaolcsóbbítás** kellene a bevételek növeléséhez, nem pedig emelés, mert a mai társadalom gyenge kis citromjának leve nálunk annyi felé van igénybevéve és már annyira ki van facsarva, hogy emelt viteldíjak mellett már aligha lesz jelentőségük a közlekedési eszközök járatainak, amennyiben a publikum nem bírván el a magas viteldíjakat, a szerelvények sokszor üresen fognak futni. Én már tudok oly egyénékről, kik a nehéz kereseti viszonyok következtében naponta Pestszentzsebetről, illetve Kispestről járnak be gyalogosan hivatalos dolgaik ellátására a fővárosba, mennyivel inkább lehet tehát feltételezni, hogy az ipari munkásság között is sok ilyen akad már.

Igen visszataszítólag hat, hogy a Beszkárt nem mindig érzi „közüzemi” jellegét, mely ellentétben a magánvállalatokkal, nem az igazgatóságnak és a tőkének érdekeit, hanem az őt életre hívott és saját szükségleteinek kielégítése céljából azt fenntartó és egyenesen a vállalat tulajdonosának tekintendő közület, vagyis az egész társadalom érdekeit volna hivatva annál is inkább szolgálni, mert a közúti forgalmat lebonyolító járatok nem a nagyon tehető felsőbb társadalomnak, ellenben inkább a nép szegényebb rétegeinek képezik mindennapi közlekedési segédeszközöit!

De nem ajánlatos a közüzemek részéről a lakosság anyagi erejének illőzt igénybevétele azért sem, mert legyengített állapotukat egész létük, művelődésük, egészségük, eddigi kiegyensúlyozott lelki állapotukban beállítható zavarok, az általános életstandardjuk kialakulása s gyengülő teljesítőképességük következtéséppen még az ár, kereskedelem és a mezőgazdák széles rétegei, de maga az adófizetési képesség is megsínyli. Mindenféle vállalati üzemtől el lehet várni, hogy magának csak tisztességes polgári nyereséget kalkuláljon, de egy „közüzemnek” ez egyenesen kötelessége, amelynek illik magát **közjóléti intézménynek** is tekinteni.

A drágítás most annál kevésbé indokolt, miután a székesfővárosnak már más közüzeme is észlelte a nép mai gyengébb teherbíróképességét és így ez év elején már a gázt és villanyáramot

szolgáltató üzemek is — valószínűleg a sűrű krajeár és ritka forint elméletének figyelembevételével — a mutatózó üzemracionalizálás veszélyének elkerülése céljából — a díjtételekben mérséklést hirdettek.

Az autóbusszal ezen a téren egészen ellentétes hírek keringenek, úgy hogy aki kívül áll — dacára a közüzemi jellegnek — nem láthat tisztán, nem sok jót remél és csak fejcsóválva gondolkozhatik el a dolgok vitele felett. A legelső autóbusszjárat volt ugyanis Budapesten a magy. kir. postakincstárnak a mai 4-es számú reláció útvonalán megindított járata. Itt könnyebb építésű, mozgékonyabb, olcsóbb, de azért tetszetős kis kocsikon bonyolították le a forgalmat, melyek az emelkedéses útvonalat egészen jól bírták és a postakincstár vidéki vonalain ma is szolgálatot teljesítenek. Ezen vonalon, mely egy szakaszra felel meg, a viteldíj annak idején 16 fillérben volt megállapítva s amikor a városi autóbusszüzem vette át ezt a vonalat és megindította járatait, általánosságban azonnal feleslegessé a szakaszjárat 24 fillérre, ezen vonalon azonban — nehogy rossz vért szüljön — meg kellett hagyni a megszokott viteldíjat — ellenben, hogy a rossz példát szolgáltatott gyerekek nevet adjanak, elnevezték ez úri lakóvidék és nagyrészt villarajonból álló környék járatát „munkásvonallak”. Természetszerűleg egyedülállóan ez is feltűnő lett volna, tehát még néhány külső vonalon rendszerezítették a 16 filléres munkásszakaszt, de ahol a forgalom elbírt, ott 24 fillérben állapították azt meg. A csudálatos azonban az ügynél az, hogy ez olcsóbb vonalakon is nagy üzemköltséggel terhelte nagy kocsikat járatnak, holott a külsőbb részekben gyengébb a forgalom és különben is nagyon megfelelt ott — mint előbb javasoltam is — a „Rába” kocsitípus. Ily kocsik beállítását általánosan elmegegett „ráfizetés” is csökkentene. A kisebb típusú autóbusszoknál egy kocsi-kilométer költsége — hallomásom szerint — cca 45-50 fillért tehet ki, míg a fővárosi autóbusszüzem nagy kocsijainál a költség megközelítheti a pengőt is. Másrészt ezen intézkedés bizonyítékul vehető arra, hogy a nagy kocsik kibírnák a kisebb viteldíjat, ha csak nagy adminisztrációs költségek nem terhelik az üzemet.

Az üzemköltség, illetve nyereség-kalkulációnál ez nagyon lényeges tétel. Külföldi példák a mi nyomorúságos kereseti viszonyaink mellett csak akkor jöhetnek figyelembe, ha olcsóbbak a mi díjainknál! A tendencia azonban nem mindig ezt mutatja. Például a Rózsadombon tervbe vett 600 méteres vonalmeghosszabbításért oda-vissza 10-10 filléres, vagyis 20 fillér pótdíjat követelt a vállalat és 800 méternyre (a Szemplőhegy uccától a Vérhalom térig) még így sem akarják járatni a kocsikat, ha csak azok különleges fékberendezése a pótdíjakból meg nem térülhet. A Zuglóban tervbe vett villamosvonal meghosszabbítását szintén szűrtax bevezetésével akarják megoldani, holott itt a kezdőtávolság a „0” kilométerkőtől (Budai-Lánchíd) légvonalban csak cca 6 kilométer, míg a mai szentlőrinci pótdíjas vonalrész cca 14 kilométer távolságban fekszik. Villamosüzemnél annál inkább feltűnő, hogy ily rövid távnál már pótdíjat akarnak alkalmazni, mert az egyik szakvéleményező újság cikke szerint az óránkénti önköltség a villamosüzemű járműveknél csak csak félannyi, mint a benzinerejűeknél.

Érthetetlen, hogy eme drágítási szándék éppen akkor jelentkezik, mikor a **Közgazdasági és Közlekedési Tudóstóló** egyik júniusévi számában arról adott hírt, hogy a **kéktaxisok a 65 filléres alapdíjnak 20 fillérre való leszállításához kérték a főváros hozzájárulását, valamint ahhoz, hogy a nagykocsik is a kistaxik tarifájával járhassanak!**

Ily körülmények között nem az általános üzemi terhek, hanem egyenesen a túlzottan méretezett nagy adminisztrációban rejlik valószínűleg az oka, hogy a közüzemi viteldíjak oly túlságosan magasak. Ennek dacára, mégis azt kel-

Európa első artézikutját Budán fúrták 1833-ban

— A „Teremtőház” artézikutja most is megvan —

(Copyright by Budai Napló.)

A Budai Napló többször megemlékezett az Alkotás utca, Krisztina körút és Kékgolyó utca közé eső régi házról, melynek rómaiaskodó oromháromszögében a felhőkárpiton trónoló Teremtő Uristen domború képe látható. A pusztulásában is bájos régi ház a Krisztina körút ama kiöblösítésére tekint, melynek az 1850-es években Borjuszúró piac volt a neve, ma az óceánrepülő Endresz György névhordozója.

E házat Falk Ferenc József dúsgazdag budai polgár, a Fő utcai Fehér Kereszt vendégház tulajdonosa s a pest-budai hajóhid hídpénzének és hídvámjának 1768 óta bérelője építtette. A ház úgynevezett házjegye, vagyis Hausmarke-ja, azaz cégérneve „zum Schöpfer” volt s a budapesti uteakeresztelési idején rossz fordítás révén nyerte a Bécs felé vezető Mészáros út az Alkotás utca nevet.

A házról, mint a legtöbb budai házról számtalan mende-monda szól, egyik szerint még serfőzőház is volt, Grassalkoviché is volt, Mária Terézia is táncolt benne, sőt néhány héttel ezelőtt még azt is megírta az egyik napilap, hogy Martinovics apát csontjait itt találták meg.

E mende-mondák helyett érdekes, újabb kutatások megállapítása révén közöljük a teljesen feledésbe ment valóságot, hogy:

1833-ban fúrt első budai artézi kút 475 lábnyl, azaz több mint 150 méter mélységre befúrt csöve.

A fúrt kutak „artézi kút” neve onnan ered, hogy az első ilyen kutat 1126-ban a franciaországi Artoisban fúrták. Kinában már sokkal régebben ismerték a kútfúrás, mint azt a két híres jezsuita csillagász, Ramazzini Bernardo és Cassina Dominico atyák munkáiból tudjuk.

A kútfúrás őshazája tehát az ősi Turán

s a magyar kútások ősidőktől fogva híresek voltak s tőlük tanulták el a bevándorolt idegenek. Noha ily régen ismeretes volt a víznyerés eme módja, alkalmazása oly ritka volt, hogy szinte feledésbe ment s az 1842-ben Grenelle-ben, Páris mellett, észlelt sikeres fúrás nagy feltűnést elvert s az artézi kutak csakhamar terjedtek egész Európában.

Magyarország ebben is megelőzte a ranciaikat, de sajnos senki sem vett tudomást róla s ezért nem érdeklődtem, ha a „Teremtőház” artézi kútjának keletkezésével kissé bővebben foglalkozunk, mert

az 1833-ból való és így kilenc évvel előzte meg a híres grenellei fúrás.

Buda ebben is vezetett. Miután Buda és Pest valamennyi kútja nagyobb vagy kisebb mértékben salétromos volt s a lakosság jó része egészséges kútvízben a levéltárban található számtalan panaszirat tanúsága szerint állandóan nagy hiányt szenvedett, az 1831-iki év elején a Teremtőház akkori tulajdonosa, hogy jobb s használhatóbb ivóvizre legyen szert, artézikutat furatott.

A fúrás munkálatokat Zofahl Mi-

hály híres ácsmeister vezette. Ő építette a fúrótornyot s egészen újszerű kő- és kanálképzű furókat szerkesztett,

melyeket előbb Holzeland Imre pesti szerkovács, vagy mint akkor mondták: „vasműszergyártó”, később pedig a Vorarlbergből Budára költözött Fink Ignác fúrógyártó készítettek.

A munka 32 hónapig tartott

s csak a munkálatokat vezető Zofahl Mihály akaratereje, kitartása és ügyessége vezetett végre 1833 őszén a kívánt eredményhez, mert mindjárt kezdetben átig négy ölnyre a föld alatt

kőbe kellett fúrni,

ami akkor még igen fáradságossá és költségessé tette a munkát. A kitarításnak azonban meg lett az a jutalma, hogy 475 lábnyi mélységben végül is igen jó és egészséges bővízü forrásra akadtak. Mivel azonban a víz nem szökken fel a földszinreig, hanem 20 lábbal alantabb maradt, földalatti folyosót építettek a házból a kútvíz tükréig, s ez a folyosó, valamint a kiépített kútfő ma is látható.

A dűledező ház rövidesen el fog tűnni, a kútfő az udvar személtládájául szolgál, pedig bizony illendő volna

ezt rendbehozni s emléktáblával megjelölni.

hogy ez az

első budai artézi kút,

mely a híres grenellei előtt kilenc évvel furatott s első kísérlete volt a főváros modern vizellátásának.

Az egykorú lapok bőséges tudósításokat közöltek az első budai artézi kútról, megemlékezve a korábbi sikertelen kísérletekről, amelyen volt az Orzi-ház 1830-iki sikertelen kísérlete is.

Sajnálatos, hogy elszigeteltségünk folytán a külföld erről nem vett tudomást, sőt az idevágó magyar tudományos irodalom is megfeledkezett róla s így a grenellei fúrás szerepel a magyar tudományos köztudatban is, mint az első „artézi fúrás.”

Mazsári Béla dr.

A holland idegenforgalmi egyesület igazgatója, Van Deventer, Magyarország egyik jóbarátja, amióta Budapesten járt, számos előkelő látogatót küldött ide. Van Deventer itt időzése alatt a Gellérten szállt meg és minden ismerősének a legmelegebben ajánlotta ezt a világhírű szállót.

Az I. kerületi kir. közjegyzőséget, amely Sümeghy László dr. korai elhunytával megürült, Kaprinay Endre dr., a mátszalkai kir. közjegyzőség hűsz éven át volt vezetője vette át, aki a háború előtti években a budai II. kerület közjegyzőhelyettese volt.

Csendes bucsúk. Nagyboldogasszony napján a koronázó főtemplomnak és a Szent Imre herceg úti ciszterci plébániatemplomnak volt a bucsúja, de csak egyházi szertartással ünneplik e helyeken a védőszent ünnepét, világi vigasságk nincsen.