

## Budapest helyi hajóforgalmáról.

Turul, Sirály, Sas, Sólyom, Hattyú és Fecske! Ki emlékezik e hat kedves névre, karsú testük a Boráros-térről Vármház, Eskü-tér, Tabán, Lipótváros, Batthyány-tér, Császár fürdő, Alsó- és Felső Margitsziget, Obuda, Újpestig szelte át Dunánk vizét, május hó 1-től szeptember végéig reggel 7 órától este 10-ig minden félórán, sőt óránként Újpestig is közlekedett.

A Duna Gőzhajózási Társaság majdnem 60 éven át tartotta a helyi hajójáratot és mondhatni ezt a közlekedést mindig ráfizetéssel tartotta fenn. Mert a székesfőváros tekintélye megkívánta, hogy imponáló helyi hajóforgalma legyen és ezért szubvenciót is juttatott a társaságnak.

Később ezt a koncessziót magához ragadta a MFTR. A szép hajók eltűntek Budapest dunai életéből, három darab ma a cseh Dunán jár, három darab pedig az osztrák Dunán Wachauban. Midőn a MFTR átvette a koncessziót, megkurtította a közlekedési vonalat, sőt a már meglévő »Budapesti Csavargőzös Átkelési R.-T.« 11 átkelési pontját, melyek rendkívül nagy népszerűségnek örvendtek, mert egy-egy átkelés a II. osztályon 6 fillérbe került, szintén magába olvasztotta. A MFTR pár új csavargőzöst építtetett a helyi járatok lebonyolítására, hogy a régi vonal állomásait mint átkelési pontokat fenntartsa. A csavargőzös társaság hajóit pedig átalakítva állította be a helyi forgalomba. Ezek a csavargőzök is jártak a Boráros-térről egészen Újpestig, érintve az összes propeller állomásokat; a vállalat az egyes propeller állomásokat igen tetszetős épületekkel díszítette fel, melyek közül egynéhány még ma is fennáll.

Ezek a propeller-járatok olyan frekvenciát voltak, hogy például vasárnap végig a városon az összes hajójáratok zsúfolva 10 perces menetsűrűségben közlekedtek. És ez a Duna világvárosának a kötelességszerű dunai közlekedése 1928-ban végleg megszűnt. Ugyan emlékeztetőül még pár hónapig fenntartottak két átkelési pont közötti forgalmat, majd ezeket is beszüntették, Budapest székesfőváros közönségének és Budapest dunai világváros tekintélyének végtelen kárára.

Budapesten, hol majdnem 20 km hosszúságban a várost közepén szeli át a Duna — hol az idegenforgalom legszebb látványossága terül el, egyetlen hajócskát sem lehet igénybe venni a helyi forgalomban.

Tudomásom szerint a MFTR az államtól évi 3,000.000 pengő szubvenciót kap, s ebből az óriási összegből nem telik egyetlen hajócskára! Igaz, a MFTR-nek előírták azt, hogy alakítsa át helyi hajóit olajfűtésre, ami azonban nem volt kivihető, mert igen költséges lett volna.

Kérdem, szabad-e a budapesti dunai helyi közlekedést ily címen megölni. Mi fontosabb, hogy egy pár hajócska füsteméztővel ellátott, tompított kéményétől kíméljük meg a Duna levegőjét, amelyet ez a pár hajó e kevés füsttel egyáltalában veszélyeztet vagy pedig a mostani kihalt Duna továbbra is igazi trianoni temető legyen egy nem is Trianon miatt leállni kényszerült, hanem egy hamis, túlbuzgóan erőltetett motoros álkultúra megteremtésének akadálya miatt!

Ugyanekkor nézzük meg, mi a helyzet Európában mindenütt, hol egy nagyváros mellett folyók vagy tavak vannak. Menjünk például Párisba a Szajrán végig, hol a kis keskeny beszorított folyón már 70 éve a város közepén kígyózó szűk Szajrán a Louvre és a Tuillériák mellett pöfögnek ma is a gyorsjáratú jellegzetes kis gőzösk és Párisnak, a világ fővárosának sokkal nagyobb érdeke, hogy ezek mozogjanak, éljenek, járjanak, sem minthogy leálljanak, csupán azért, mert füstölnek is mellette. Vagy ott van a kis Drezda, mely szépségére oly finyás. A kis Elbét tele rakja hajókkal, melyek ott okádják a füstöt a »Brühliche Terasse« alatt, amelyet Európa sétányának neveznek a hazai szépségeiket annyira magasra értékelő századok. És ez a mentalitás végig megy a gyakorlatban az egész »Sächsische Schweiz«-on.

A helyzet a mai Dunán így fest, s közben minden ember minden oldalon akar valamit cselekedni, és az idegenforgalmi találékonyság gazdagon is aratja ötleteit!

A magyar és különösen a budapesti Duna mai képe a Trianon legsiralmasabb pusztítását tárja elénk, amelyet ahelyett, hogy megfontolt és kivihető módszerekkel ellensúlyoznának a fővárosban, erőltetett teóriákkal és mesterkéltn fejlődési álokoskodással még elmélyítenek.

Sürgősen rendezendő tehát a budapesti dunai közlekedés ügye. Visszaállítandók azok a közlekedési viszonylatok, melyek Budapest térképén évtizedeken át szerepeltek, amelyek léte a magyar fővárosnak egyik legszebb hagyománya, s melyek fenntartása a trianoni nyomorúság ellenére is kevés áldozattal legnagyobb részben fenntarthatók.

Ezt kívánja Budapest közönsége és ezt kéri számon tőlünk az idegenek is, akik a súlyos száz ezrekkal fenntartott kivilágított budai részek és az esti kivilágított fényben úszó csodás panoráma alatt megdöbbenve látják a fővárosi Duna kisvárosi csendjét és dermedtségét.

*Kovács Béla.*

## A m. kir. Közigazgatási Bíróság általános közigazgatási osztályának döntvényei és elvi jelentőségű határozatai.<sup>1)</sup>

1467. szám. 1. Az 1931 : XXVI. t.-c. 2. §-ában foglaltak kellő felhatalmazást adtak a 9090/1931. M. E. sz. rendelet 35. §-ában említett létszám-apasztás elrendelésére.

2. Az 1931 : XXVI. t.-c. alapján tett rendelkezések hatályát nem érinti az a körülmény, hogy azokat a kormány a 33-as bizottságnak csak utólag jelentette be s annak elbírálása, hogy az előzetes bejelentés mellőzését elkerülhetetlenül sürgős szükség indokolta-e — az említett országos bizottság és az országgyűlés hatáskörébe tartozik.

3. A normállétszám figyelembevételével elbocsátandó tisztviselők kiválasztásánál nem kell arra figyelemmel lenni, hogy a csökkentés minden

<sup>1)</sup> Előző közlemény lapunk 1935. évi április hó 1-én megjelent 7. számában (158. old.) található.