

Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

351.81



Szerző:

Hely

Cím: *A főváros közlekedési feladatai.*

Idő

1918

Forrás:

Személy

Hilág

Br

1918 VIII. 9.

Halvány

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

× **A főváros közlekedési feladatai.** A ma és holnap legsürgősebb feladatai közé tartozik azoknak a problémáknak a megoldása, amelveket Kelemen Móric műszaki tanácsos, a Közlekedés szerkesztője „A főváros közlekedési feladatai” címen foglalt össze most megjelent tanulmányában. Ez a tanulmány valóságilag kompendiuma a megoldásra váró közlekedési feladatoknak. A kereskedelmi és ipari kikötő megépítéséről, a nagy vasutak teher- és személypályaudvarairól; a gyors és közúti vasutakról, a közlekedési reformokról, a helyes közlekedési politikáról és a jövő teendőiről beszél Kelemen Móric és amit mond, egy jó szemű ember megszívlelésre méltó kritikája. Nagyon figyelemreméltó az a megjegyzése, hogy az államvasutaknak mekkora horribilis kárt okoz az a körülmény, hogy a fővárosban az egész nagy vasúti pályaudvarkérdés még mindig nincs megoldva és hogy a pályaudvarok teljesítőképessége nem felel meg a fellépő igényeknek. *Szicserényi* kereskedelmi miniszter még államtitkár korában ezt a kárt évi 3—4 millió koronára becsülte. Bizonyos, hogy ez az összeg azóta a forgalom növekedésével arányban és a pénz értékének esőknésével jelentősen nagyobbodott, úgy, hogy Kelemen az utolsó 10 évben 70—80 millió koronára becsüli ezt a veszteséget. Az utolsó 10 esztendő alatt 15—20 millió koronára becsüli azokat az átépítési és egyéb költségeket, amelvek a budapesti pályaudvarok végleges rendezésekor értéktelenné válnak. Azonban a pályaudvarok még nem felelő voltak adóz a főváros közönsége közvetlenebb formában is. A főváros évi, körülbelül 10 millió tonna vasúti áruforgalmából, az ősi kezelési, az átmenő és az iparvágányokra kiszolgáltatott árumennyiséget leszámítva, évenként hozzávetőleg négy millió tonna áru kerül fuvaroskecsin a közlekedési rendeltetési helyére és hogy

minden egyes fuvarnál a megfelelő berendezések, a megfelelő vágányzat, daru- és raktárhány stb. következtében mennyi idővesztés származik. Az utolsó 10 esztendőben ilyen módon szenvedett kárt Kelemen Móric 100 millió koronára taksálja, ami nem is túlságosan nagy összeg, ha meggondoljuk, hogy egy tonnánál egy korona veszteséget számított. Az utolsó 10 esztendőben mindenesetre sokkal nagyobb volt a veszteség a pályaudvarok állapota miatt, mint amennyibe 10 év előtt a pályaudvarok reorganizációja került volna. Hasonló eredményre jutunk a vízforgalomnál is. Kiszámították a németek 1910-ben, hogy a meg nem felelő berendezéssel bíró frankfurti (a/M) kikötő használatánál évi egymillió tonna áruforgalom mellett a város évenként legalább 850.000 márka kárt szenved, illetve az áruk célszerű és olcsó raktározása és kezelése mellett évenként legalább ennyi költséget takaríthatna meg. Budapesten az utolsó békeévek közel 2½ millió tonna vízi áruforgalma mellett ez a megtakarítás legalább évi 3 millió koronát tenné ki. Ha a kereskedelmi minisztérium régebbi terve szerint 64 millió korona költséggel megépítették volna a kikötőt, 15—20 év alatt nemcsak a kikötő teljes építési költsége törlesztődött volna a fejlődő forgalom mellett, hanem a kikötő évi övedelmé is bőven fedezné az évi üzemi költségeket. Hosszasan foglalkozik Kelemen Móric a gyorsvasutak építésének szükségességével és igen helyesen, rámutat arra, hogy hol tartanánk, ha 1896-ban a „földalatti” helyett komoly gyorsvasutat építettek volna. Végül azt ajánlja, hogy a jövő közlekedési programjának megállapítására egy ellenőrző vagy kigondoló bizottságot kellene szervezni; olvassék, mint a londoni „Traffic Branch”; vagy a newyorki „Public Service Commission”; vagy amilyen a „Weckverband für Gross-Berlin”.

ros hazinyomdaja 1919.