



Szerző

Cím A közlekedés reformja.

Hely

Idő

"1913"

Forrás:

Budapesti hírlap.

Személy

Bp.

1913 1/22

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Oldalsz.

Helyszám

— A közlekedés reformja. Ilyen címmel megjelent mai cikkünkre egy olvasónktól kaptuk a következő levelet: Tekintetes szerkesztőség. A Közlekedés reformjáról szóló cikket mi értjük meg elsősorban, a kik Budapest legfejlesztésebb, de legelhanyagoltabb területén, a Kelenföldön élünk. Folytonos mozgalmunk a városrész fejlesztéséért, nem jár lényeges eredménnyel, mert eddig sem a tisztességes polgárság, sem a türethető világitásig nem jutottunk el, hogy a régóta kért külön rendőrszemről ne is beszéljünk. Elmondhatjuk mi, itt lakók, hogy csak adófizető kötelezettségünkről tudjuk, hogy Budapesthez tartozunk, mert valójában a falusi élet kényelmetlenségével kell küzdenünk. A mi területünk, főképp a Villányi-ut vidékének fejlődését megbenítja a közlekedés nehézsége és a legszükségesebb közművek teljes hiánya. Legsürgősebb szükségletünk a következő: A Villány-utnak járható kocsis- és gyalog-járával, valamint gázvilágítással való ellátása, ezzel kapcsolatban az építkezés vonalának pontos megállapítása. Villamos kábel és az ut külső részén csatorna fektetése. Levélgyűjtő szekrény fölállítása. De mindezeket a kisebb és nagyobb szükségleteket, a melyek létesítése azt jelentené, hogy mi is részesüdjünk a városi élet kényelmében, megelőzné az itt, engedelmezett villamosvonal építése, melynek aktái most a kereskedelemügyi minisztériumban fekszenek. A föntiekre vonatkozó jámbor óhajításaink közepette olvastunk aztán ma az autobusról, a mi a főváros közlekedésének egyetemes orvoslőszere lenne. Nekünk, a kik alig merünk a modern társas közlekedés áldásáról álmodni is, valósággal megváltás lenne, ha a létesítendő autobus üzem a Kelen-

földet is átszelné egy vagy több vonalával. Ez az elhagyatott vidék a közlekedés reformjával egyszerre belső területévé, telepedő helyévé lenne Budapestnek, míg ma közelsége, ellenére is csak külterület számba megy, a hol a városi kulturát áhító fővárosi lakos számkivetésben érzi magát. Miért késik, miért reked meg a tárgyalások utvesztőjében egy olyan reform, a mely régen érzett közszükségletet jelent itt, s nyilván ugyanazt jelentene mondjuk a külső Erzsébetvárosban (a ceglédi töltésen túl), a Terézvárosban, a Lipótvárosban, a Várban, a Rózsadombon, Óbudán, vagy akár a Terézváros, Józsefváros és Ferencváros belső, elhagyott utvonalaiban, a hol hiába épültek föl a drága paloták, azokat sokkal rosszabb konjunkturával lehet ott értékesíteni, mintha valamely modern társas közlekedő eszköz őket is utba ejtené! Mondom, bajos megérteni, hogy mikor a közlekedés reformját minden lényeges, sőt irányító-tényező óhajtja, mikor ez egész sereg lakónak, ház- és telektulajdomsnak óhajtása, miért késik mégis egy év óta a megoldás. Egy müncheni újságban ma olvasom, hogy ott egy új vállalat keretében e hónap 18-án nyitották meg az autobuszközlekedést, miután az engedelmeyezett vállalattal az ajánlat beadásától, okt. 16-tól számított egyetlen hónap alatt az összes szerződéses pontokra nézve megállapodásra léptek! Mi, a kik itt a Villányi-ut elhagyatottságában várjuk, hogy mit szándékszik értünk tenni a városi gondviselés, most a fölött tünődünk, hogy a mi Münchenben egyetlen hónap alatt befejezést nyert, miért vajudik Budapesten egy esztendő óta?