



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *Külföldi példa*

Forrás: *Bpesti hírlap*

Bp.

1913 VII/9

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Helvezám

352

Osztályozás

Tárgy

352

Hely

Idő

"1913"

Személy

1913

Közn. nyomt. XX. cs. 23. sz.

FŐVÁROSI ÜGYEK.

A külföldi példa.

Budapest községi életét az önállótlanság és az eredetiség hiánya jellemzi. A mi községi politikusaink eddig nem termeltek jóra való gondolatot az itt lakó polgárság és a többi nagyváros lakói javára. Nincs egyetlen példa rá, hogy Budapest községi élete valamely egészséges ujitással a külföldet inspirálta volna, ellenben lépten-nyomon olyan jellel találkozunk, hogy a mit a külföld nagyvárosaiiban olykor bizarr kísérletképpen megvalósítottak, az Budapesten már mint mértékhitelített közjó talál meleg fogadtatásra.

Budapestből így csináltak vezérhelyen szereplő községi vezérferfiainak kísérleti nyulat — Európa számára. Ma mi sem könnyebb annál, hogy Bécs, Berlin, Páris vagy London a köztük legszegényebben, a magyar fővároson próbálják ki mindazt, a mit olyan külföldi szobatudósok eszeltek ki, a kik a négy fal közül nézik a világot. Hogy ez így van, arról igen könnyű meggyőződni. Csak az kell hozzá, hogy az ember visszamenően olvassassa például a — *bécsi újságok fővárosi rovatát*, azután kezdjen fél év, vagy egy év múlva az után nyomozni, hogy ezek az eszmék hogyan termékenyítették meg a mi városi magántudósaink ötletességét és kitaláló erejét. Érdekes és tanulságos ez. Az ember már a mai bécsi lapokból meg bírja állapítani, hogy ősszel, vagy a jövő tavasszal milyen eszmék után lesz kénytelen a városvezetés igazodni.

A jövőbelátásnak igen érdekes új lehetősége ez! Az ember megfigyeli, hogy valahol a művelt nyugaton hogyan dob vízbe valamely plátói gondolkozásu szobatudós egy-egy nagy követ és a mint a fejtetések gyűrűi Budapestet eléri, száz bölcsünk

rugaskodik neki, hogy a nagy követ kihuzza. Ez a sport költséges, de, sajnos, nem a bölcsenek kerül sokba, hanem az összességnek. Mert mire kihuzzák a vízből a nagy követ, s ráhelyezik a külföldi kölcsönökből épített talapzatra, a legtöbbször az derül ki, hogy legjobb lett volna — a víz fenekén hagyni. A külföld ott is hagyja rendszerint, vagy pedig ha kárbavesztett munkával a felszínre hozza, hamarosan visszaveti ismét. Jó lesz Budapestnek! És Budapest fáradhatatlanul halássza ki ezeket a köveket, hogy kincs gyanánt helyezze el a községi élet legmeghittebb szentélyében.

Ősszel megint tanui leszünk effélének. Ezúttal nem újdonságról lesz szó, hanem a városítás eszméjének megkoszoruzásáról. A mai lapok némelyikéből olvassuk, hogy egyik városi vezérünknek mi a fölfogása a közlekedés reformjáról. Szerinte az autobusz-üzemet városi kezelésben kell megvalósítani. Az eszme érdekes és talán hódítani is lehetne vele, ha új dolog volna s ki nem derülne erről is, hogy már elveszítette régi jelentőségét.

Sok más közt kiábrándultunk már ebből is, s ebben az elvben ma már csak azok tartják a lelket, — a kik egyéb elfoglaltságuk miatt csak elkésvé olvasgatják a nyugati újságok kommunális rovatait. De nem olvasták el azt az előterjesztést sem, a mit a közlekedés ügyosztálya az autobusz-koncesszió ki-

adására nézve készített. Ebben az előterjesztésben *München* és *Bécs* példájára történik hivatkozás, a mit jó lesz tudomásul vennie azoknak, a kik a községi üzemek nagy részéből nálunk még ki nem ábrándultak volna. Lesz még rá alkalmunk, hogy részletesen boncoljuk az a rombolást, a mit talán az egyetlen gázgyárat kivéve, a városítás eszméje a főváros vagyoni állapotában véghez vitt. Lesz alkalmunk méltatni azt is, hogy hová vezet az, ha lassankint minden épkézláb ember, a kinek Budapesten jó összeköttetése van, városi szolgálatba jut, hogy ezek fölládozott függetlenségéből egy-két ember centralizált hatalmát lehessen fölépíteni.

A községi élet előbb-utóbb rá fog eszmélni, hogy ez az *elhivatalosodás* veszedelmes és egészségtelen és a községi üzemek vége egy sereg elbujtatott deficitnek váratlan előrobbanása és a községi adó fölemelése lesz. Ez abban a percben kiderülne már ma, ha a főváros hitelműveletei szünetelni kezdenének és vagy belátásból, vagy a pénzkinálat hiánya folytán a főváros visszatérne a saját erejéből, a saját természetes forrásaiból való gazdálkodás elhagyott talajára. A mint a főváros a *kamerális könyvvizetés* utvesztőibe bujtatott deficitet új hitelekkel nem bírja elleplezni és a számvevőség kénytelen lesz föltárni a valót, nyomban ki fog derülni, mit ért azoknak a községi politikájára, a kik elkésvé olvasott és rosszul értett kommunális fejtegetések bölcsesége szerint akarják irányítani egy milliós város lakosságának sorsát és szorítják zsákutcába azokat, a kik ma a legszervezettebb klikk uralmát a maguk személyével fedezni kénytelenek. Nem fogunk meglepődni, ha a felelősségre vonás napján majd csak azokat találjuk

a közvélemény széke elé állítva, a kik nem kigondolói, csupán csak végrehajtó eszközei az uralmon lévő elkéssett bölcseségnek.

Ennek a bölcseségnek kedves végzőparipája a közlekedő eszközök városítása. Nem tartjuk szükségtelennek, ha az ezen a téren szerzett külföldi tapasztalatot hangsúlyozzuk már ma, fél évvel, vagy mondjuk egy évvel azelőtt, míg Budapest gyakorlatiatlan községi politikájai is tudomásul veszi végre. Műnkhenben a villámos vasut 1907 óta van városi kezelésben s ettől az időtől kezdve az üzem tiszta jövedelme egyre fogy. A bajor főváros szociális törvényhatósága a köz jelszavával érvelve tette községi üzemmé a villámot és ma odajutott, a közlekedés javításával, a hová a jó szerződéssel szorítható magánvállalat soha nem jutott volna. Kimondta, hogy nem fejleszti többé a hálózatot, nem épít több vonalat, mert a közönség érdeke a városvezetés finaciális érdekével nem egyezik meg többé. Uj vonalak építése ugyanis — az egész üzem deficitjével járna! Az élő, fejlődő, rohamosan növő város így jutott hozzá a községi kezelés jóvoltából egy megkövesedett közlekedő eszközhöz, melynek az az érdeke, hogy az élet, a forgalom egy állapotban maradjon! Ilyen körülmények közt kapva kaptak Műnkhen községi életének szociálistái azon az ajánlaton, melyet az angol Daimler-automobilok társasága tett. Tizenegy autobuszvonalra adtak ennek a társaságnak koncessziót és senkinek sem jutott eszébe, hogy az uj üzemet — községi kezelésben óhajtsa, bár a város a bruttóbevételnek csak 2 százalékában részesedik.

Bécs városában, a hol szintén 11 vonalra akarnak koncessziót adni, és a hol a mi községi életünk legtöbb uj eszméjét itt termelik, 1908-ban veték áldozat árán házi kezelésbe az ottani omnibusz-vállalatot. Az eredmény nem váratott magára. Öt év alatt 4,500.000 koronát fizetett rá az osztrák főváros erre az üzemére, vagyis az évi deficit 900.000 korona! Ott már be is látták ennek a helyzetnek a tarthatatlanságát és most kötéllal is fognák erre az üzletre a pályázót. Vajjon a mi klikk-politikusaink a főváros kárán is meg akarják szerezni azt a drága tanulságot, a mit Műnkhen és Bécs szereztek?