

FŐVÁROS.

Vicinális politika.

Bárczy István polgármester tudvalevően a napokban tette közzé a szomszédos községeknek Budapesthez való kapcsolásáról szóló tanulmányt. Azt mondja el ez a tanulmány, hogy miképpen lesz Budapestből Nagy-Budapest? Mely községeket kell és mely községeket érdemes Budapesthez csatolni. Temérdek adat, szám van elrendezve, elrubrikázva ebben a tanulmányban, amelyeket ha mind megismerjük, rájövünk, hogy bizony sok baj lesz ennek a Nagy-Budapestnek a megcsinálásával. A dolog úgy áll, hogy a hivatalos bekapcsolást meg kell előznie a természetes egybeolvadásnak. És ha a főváros környékét nagyon nehéz lesz beleerősíteni abba a keretbe, amelylyel dr. Harrer Ferenc a Nagy-Budapest határát megszabta, annak az az oka, hogy a főváros sohasem csinált vicinális-politikát. A város vezetői nem törődtek a környékkel, nem bánták, hogy terjeszkednek-e vagy sem a szomszédos falvak és városok; nem törődtek vele és nem igyekeztek a környék fejlődését irányítani; nem készítették elő a Nagy-Budapest utját.

Nem szemrehányásképpen mondjuk el ezeket. Hiszen a főváros vezetőinek untig elég bajuk-dolguk volt magával a fővárossal. Azután meg még csak néhány esztendővel ezelőtt is: ki mert volna gondolni Nagy-Budapestre.

Már most mi történik?

Most, amikor a szomszédos falvak bekapcsolásának a kérdése aktuális lett: rájövünk arra, hogy a szomszédos községek azért esnek olyan messze Budapesttől, mert amikor megépítették azokat a vicinálisokat, amelyek a környéket összekapcsolják a fővárossal, senkisémm törődött vele eléggé, hogy ezek a vicinális részvénytársaságok milyen menetdíjakat szednek? Sőt úgy látszik, hogy előre megfontolt szándékkal szabták olyan magasra a vicinálisokon a viteldíjakat, hogy ezzel kvázi megvédjék a fővárost a környékbeli beözönlése ellen. Most aztán, amikor arról van szó, hogy megcsináljuk Nagy-Budapestet és reparáljuk a régi mulasztásokat, akkor az történik, hogy a fővárost kiturják a jogaiból és a minisztériumokban a főváros meghallgatása nélkül döntenek a főváros dolgairól. Csak egy példára hivatkozunk. A kereskedelmi miniszter a minap törvényjavaslatot terjesztett a képviselőház elé, melyben a budapesti helyiérdekű vasutaknak, nevezetesen a cinkotai, erzsébetfalvai és szentendrei vicinálisoknak villamosvasuttá való átalakításáról van szó. Ez a három vicinális bejön a főváros területére; a főváros területeit használja, de azért a megváltási és háramlási jogot teljesen az állam kötötte ki magának. A törvényjavaslat azt mondja, hogy a fővárosi lakásbajokon fog segíteni ez a három villamossá átalakított vicinális, mert a szegény ember ezután nem lesz kénytelen Budapesten lakni. A környéken kap olcsó lakást és a környékről mindennap behozza a vicinális. Hát az igaz, hogy behozza, de drága pénzért hozza be. A törvényjavaslat szerint a viteldíj a magasabb koci osztályban kilométerenkint 10 fillér, az alsóbb koci osztályban pedig 6 fillér. Ha tehát valaki Erzsébetfalván lakik, amely 4 kilométernyire esik a várostól, annak egy-egy utazás 40 fillérjébe kerül. Még szerencse, hogy a Városi Villamos Vasut 30 fillérért viszi-hozza az embert Erzsébetfalváról és Erzsébetfalvára. Aki Soroksáron lakik (10 kilométer) egy koronát fizet egy-egy menetért, a Cinkotára való utazás még ennél is többbe kerül.

A dologban pedig az a legérdekesebb, hogy a fővárost még csak meg sem hallgatták a minisztériumban, amikor a villamos-vicinálisok viteldíjainak a megszabásáról volt szó. Ilyen viszonyok között hiába álmodozik *Bárczy* István a Nagy-Budapestről és a lakásdrágaság ellenszereiről, a kormány és a villamossá átalakított vicinálisok majd gondoskodnak róla, hogy a fővárosi ember ne menjen Erzsébetfalvára, Harasztiba, Kispestre, vagy Soroksárra lakni, mert olyan drágára szabják a viteldíjat, hogy a pesti ember a pesti drágaság dacára is itt marad a fővárosban.

Az ember gondolkozik, hogy miért kellett

ilyen drágán szabni a tarifát? Valószínűleg azért, mert a berendezési és az átalakítási költségek tulajdonképpen magasak. Dehát csakugyan ilyen magasaknak kell-e lenniök ezeknek a költségeknek. Annak idején, amikor az átalakítások kérdése elsőben fordult meg a kereskedelmi minisztériumban: a vállalat igazgatójának 26 millió koronás prozódiciójával szemben Hierónymi Károly akkori kereskedelmi miniszter 14 millióban állapította meg az átalakítás, üzemberendezés stb. stb. költségeit. Kossuth Ferenc javaslata pedig 29.173.520 millióban három vicinális építési és berendezési tőkét.

De a kormány nem áll meg ennél a reformnál. Tovább megy és az új vicinális törvényben ki akarja mondani, hogy *nemcsak a vicinálisok, de a közúti vasutak háramlási joga is — ha a magasabb állami érdekek úgy kívánják — az államot illetik meg.*

Ez merénylet a városok legvitálisabb joga ellen. A kereskedelmi minisztériumban pedig furdják, faragják az új törvényt anélkül, hogy a főváros csak sejtené is, hogy milyen veszedelem fenyegeti. Mert *a fővárost meg sem kérdezték, véleményét ki sem kérték.* Pedig a főváros érdekeiről, jogairól van szó ebben a törvénytervezetben, amely még Láng kereskedelmi miniszter idejéből maradt örökségképpen Kossuth Ferencre és amely törvénytervezetről Vöröss László volt kereskedelmi miniszter kijelentette, hogy képtelenségnek tartja, hogy valaha törvény legyen ebből a tervezetből.

A főváros vezetőinek nem szabad megengedniök, hogy a főváros jogait elkobozzák. Mindenképpen meg kell akadályozni, hogy a vicinális törvénybe belevegyék, hogy a közúti vasutak háramlási joga az államot illeti meg. Össze kell állania valamennyi városnak, mert hiszen itt nemcsak a fővárosról van szó. Az új vicinális törvény valamennyi magyar város érdekeit erősen tangálja. Másrészt a főváros tanácsának az a kötelessége, hogy a budapest környéki vicinálisok átalakításáról való tervezetbe belevétesse, hogy a tarifa megállapításának a dolgába pedig beleszólása van a fővárosnak is.