

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1927"

Személy

Szerző: *Szél Árpád*

Cím: *Reflexiók*

Forrás: *Vallalkozók Lapja*

Bp  
(Hely)

1927.6.1.  
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Ol)



## Reflexiók

a „Budapest és környékének utjai és közlekedési viszonya” című közleményre.

Mérnökemberről szokatlan, hogy a tárgyi-lagosság teljes megvilágításával szőljön olyan kérdéshez, melynek megvilágításához nem elegendők egy kiránduláson tett megfigyelések vagy egy kis városka akár összes műszaki ügyeinek vezetéséből merített tapasztalatok.

Nem akarok rámutatni arra, hogy Versev város volt műszaki főtanácsosa — aki kétség-telenül nagy szolgálatokat tehetett a város aszfalt utainak létesítésével — miként hengerli le Pestvármegye államépítészeti hivatalának egész vezetőségét és a székesfőváros egész utépitési és közlekedési ügyosztályát, amikor rájuk olvassa: „Sem maga a főváros, sem pedig a közvetlen közelében levő városok és községek s az egész Pestvármegye nem tesz ugyszólván semmit sem arra nézve, hogy Budapest és környéke gyors és jó közlekedésének teljes mértékben eleget tegyen.”

Pestvármegye és a főváros is majd csak kiheverik a kritikának ezeket a pörölycsapásait, de a Budapesti Helyiérdekű Vasutak — mert valószínűleg ezt érti a cikkíró az állandóan „budapestvidéki” helyiérdekű vasutaknak keresztelt fővároskörnyéki vasut közlekedés alatt — nem hagyhatja szó nélkül azt, hogy valaki felelőtlenül és anélkül, hogy ennek a nagy üzemnek, — mely a Kölnbonni vasut után elsőnek alakította át gőzüzemű vasutját multiple-unit rendszerű járművekkel közlekedő, láncfélfüggesztéses vezetékű elektromos vasuttá — a tárgyilagos kritikán megszürt és a hazai és külföldi vasutakkal egybevetett adatait ismerné, ilyen kritikában foglalkozzék a nyilvánosság előtt.

Teljes tájékoztatlanságot árul el a főtanácsos ur a helyiérdekű vasutak jogviszonyai körül, s engedje meg, hogy abban a tekintetben, mikor azt írja: — „Budapest főváros tanácsa és közgyűlése még mindig türi azt,

hogy területére a helyi érdekű vasutak bejárnak” — a következőkről világosítsam fel: Azt, hogy vonataink a főváros területére bejárnak, a főváros nem „türi”, mert hiszen arra nekünk Magyarország országgyűlése és királya által szentesített törvényekben lefektetett és engedélyokiratokban részletezett, 90 egymásután következő években, tehát az 1908. évig terjedő, törvényadta jogunk van, tehát erre a rövid időre még a főváros „türi” fogja, hogy területére a helyi érdekű vasutak bejárnak.

Nem akarok szavakba kapaszkodni, de azt szintén kellene tudnia a cikkírónak, hogy a főváros tanácsa és közgyűlése nem hibás abban, hogy türi: „hogy az utazó közönség rendkívül drágán érhet a főváros központjába.”

Tarifánkat is a fővárosi hatóságokon kívül álló hatóság — a kereskedelmi kormány, állapítja meg és csodálkozni fog a cikkíró, ha elárulom, hogy ez a tarifa a vasut engedélyokiratában (9. §. a) pont) személy- és kocsi-kilométerenként a II-ik osztályban 10 aranyfillérben, a III-ik osztályban pedig 6 aranyfillérben állapított meg, ahogy ezzel szemben a „rendkívül drágán utazó” közönség a II-ik osztályban csak 6.8 pengőfillért, a III-ik osztályban pedig csak 4.5 pengőfillért fizet, és ez a kormányhatóságilag engedélyezett tarifa is olcsóbb, mint a hazai és a külföldön gyakorlatilag alkalmazott viteldíj. Például:

II. b. III. o.

Az arad—csanádi egyesített vasutak	1 km.	7.3 fill.	5.0 fill.
Osztárak vasutak (közte a Wien—badeni)	1 km.	6.8 fill.	4.5 fill.
Olasz vasutak	— 1 km.	9.1 fill.	5.7 fill.
Német vasutak	— 1 km.	10.4 fill.	6.8 fill.

Ami pedig az a vádat illeti, hogy „az utazó közönség hosszadalmas várakozásokkal és átszállásokkal ér a főváros központjába”, ez alól felmentve érezzük magunkat, mert a helyi érdekű vasut a Pálffy-téren, a Gellért-téren, Közvágóhid állomáson és Kerepesi ut állomáson, mint végállomásokon befejezi szállító hivatását és ha ezeken a helyeken a közönség „hosszadalmasan várakozik, erre nézve inter-

pelláljon Sztrókaý István mérnök barátjánál és ne protegalja agyon üres szölamokkal a vezérgazgató-helyettes ur gyorsvasuti terveit.

Most még csak arra reflektálok, hogy kocsjaink és mint a cikk állítja, „egész berendezésünk minden kritikán alóli”. A szerénytelen-

ség látszata nélkül említem meg, hogy a folyó év elején Anglia egyik legkiválóbb vasutszakértője beutazta és beható tanulmány tárgyává tette vonalaink felszerelését és berendezéseit, amikor is a legmesszebbmenően kedvező véleményt adott vasutunkról. De ezen felül felajánlom Szalay műszaki főtanácsos urnak, hogy bármelyik nap, bármelyik órában, tehát előre felkészületlenül, kiszállunk vele — és ha tetszik meginvitálhatja a vonalainkon szerinte még nem utazott, de külföldön már valószí-

nüleg sok helyi érdekű vasutat látott főpolgármester és polgármester urakat is, — és akkor be fogjuk bizonyítani, hogy berendezéseink nemcsak minden kritikát elbirnak, de akár hazai, akár külföldi vonatkozásban a helyiérdekű vasutak átlagos nivójánál lényegesen magasabban állanak.

Szél Árpád mérnök,  
kormányfőtanácsos,

a Budapesti Helyiérdekű Vasutak r. t.  
igazgatója.