

351.81



Szerző

Cím

A közlekedés csődje.

Forrás:

alkotmány

Bp.

(Hely)

1914 III/II.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Hely

Idő

"1914"

Személy

Helyszám

A közlekedés csődje.

Budapest, márc. 10.

Ha a nagyközönség szempontjából nem volna oly szomorú, jóízű mosollyal lehetne nézni azt a városházi torzsalkodást, ami az uralmon lévő hitfelekezet kebelében ott most végbemegy.

A közlekedési függő kérdéseket meg kell oldani. A körülmények kényszerítő ereje követeli a megoldást. Kevés hidjaink közül az egyiknek elzárása annyira megnöveli a többi forgalmát, hogy a közönségnek az ő ismert birkatürelme is fogyni kezd.

A Lánchíd elzárásáról évek óta beszéltek. Nem jött váratlanul. De az innen leszoruló közlekedés pótlására tettek-e valamit? Az állam két propellerről gondoskodott, a főváros semmiről.

Hiszen ujmagyar nyelven «kézenfekvő» dolog volt, hogy csak a Kossuth Lajos-utcán kell a sinéket lefektetni s megindítani a kocsikat az Erzsébet-hidra: orvosolva lesz minden baj. Meg kell teremteni az autóbusszforgalmat és a közlekedés miatt senkinek se fog fájni a feje.

De éppen ez a két intézkedés az, ami évek óta nem birt megtörténni.

Tudjuk, hogy a jó öreg Károlykaszárnya ma már nem az adminisztráció háza, hanem börze. Bevonult oda a kommunális politika és onnan irányozzák a közlekedési vállalatok részvényeinek az árfolyamát.

A minden szépre és jóra fogékony, de teljesen meggondolatlan Bárczyt a kávéházi törzsasztalnál beugratták a városi villamos vasut részvénytöbbségének a megvásárlásába. Megvette jó 420 koronáért darabját annak a papirnak, amit ma — a közgyűlés és a dividenda osztás előtt —

333 koronáért árulnak. Megvette kölcsönpénzen, amiért magasabb kamatot fizetett, mint amennyi jövedelmet a részvények mindjárt eleinte hajtottak.

A közlekedési politika azonban nem akart megszületni. Készült egy nagy program a városi villamos hálózatának kibővítéséről, amit nem birtak végrehajtani. A közlekedési politikával nyomták a közutit, hogy a Kossuth Lajos-utcai vonalat ne építhesse ki s a községi üzem jelszava alatt nem engedik megszületni az autóbusszforgalmat. A főváros tehát a közlekedési kérdésekben most egy részvényes fejével gondolkodik, egy fő részvényesével.

Kellemetlen helyzet! Ha a főváros javát tartja szem előtt, vét a nagyközönség ellen. Ha a nagyközönség érdekeit istápolja, a községi pénztár bevételein ejt csorbát.

Nem csoda, hogy ily körülmények között ugy *Vázsonyi*, mint *Bárczy* rendkívül ideges. A közuti vasut az, amely a városi vasutat a «közlekedési politikában» leginkább gátolja. Mindegyik féltékeny a másikra s ketten együttvéve féltékenyek az autóbusszra.

Vázsonyi most agitációs körutat tesz a városban, minden kerületben kiveti a demokratapárt hálóját s elérkezett a Lipótvárosba is, hogy a zsidó arisztokrácia fészkeiben szintén megvesse lábait. A lipótvárosi demokrata klub alapító ünnepén jól odapörkölt udvari tanácsos hitsorsosainak, mert ők az ő képviselőjüknek, Sándor Pálnak, a közuti vasut elnökének a szekerét tolják.

Ebből nagy gabalyodás lett, az V. kerület gyűlést tartott, pörrel fenyegetőzött, de végre is a kefelevonat megtette hatását s elcsitult a fölháborodás, mint a Balaton hullámai a vihar után.

Ezzel azonban a dolognak nincs vege. Most újra kezdődik a közuti harca a városival s mindkettőnek az autóbusszal — míg be nem áll a közlekedés teljes csődje.