



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Jakab István

Cím:

Budai átok

Forrás:

Budai Napló

Bp

1918. 12. 18

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

381.6

Hely

Idő

"1918"

Személy

## Budai átok

cimen megemlítette, a Budai Napló, hogy a szén mennyivel drágább Budán mint Pesten.

Nemcsak a szénnel vagyunk így, hanem minden egyébbel a mi Budára csak fuvarral tud el jutni.

Buda oly népes város, hogy annak meg kellene lennie a saját teherpálya-udvarának, s nem Pesten mulik az, hogy ilyen teherpálya udvarunk nincsen, mert az Pestnek nem érdeke, hanem a saját érdekünk. Szégyene az a budaiaknak és azok vezető köreinek hogy soha senkinek sem jutott eszébe a kormányokat vagy a város tanácsát arra ösztökélni, hogy ezt a vitális kérdést napirendre vegyék, és életre való formába öntsék. Az összes országgyűlési és városi képviselőink megválasztatásuk után megszűntek közérdekű dolgokkal törődni, s csak a pártkérdést s a saját énjüket érdeklő dolgokat ápolták.

Ma sem változott meg a dolog, mert mindaz a pártalakulás, a melyekről híreket olvassunk Budán, egyéni érvényesülésekről tesz tanúságot, a miből a köznek egy csep használta nincsen, s a közérdeknek

nincsen ahhoz semmi köze.

Nem pártalakulások kellene ide, hanem *egységes gazdasági önnálló politikára* van szükség, a melyből mindannyinknak van haszna nem csak annak a néhány embernek a kinek zsebébe összes keresetünk vándorol. Ha a Buda-császárfürdő állomáson egy kereskedő a maga szakálára vagonból adja a szenet, s a fetesleget egy szomszédos udvarba tárolhatja. Mért ne lehetne ott egy hivatalos szénrakadót csinálni?

Ezek mellett a gazdasági problémák mellett kell agitálni, a melyekhez első sorban közlekedési lehetőségek és rakodók kellene.

A császárfürdői állomás mellett lehet annyi helyet szorítani, ha mindjárt az ápolatlan s csirkefogó tanyát képező park rovására is, hogy onnan egész felső Buda a szenet olcsóbban megkapja.

A margitkörtüti üres gázgyár területére lehet az egész budai koxleadást koncentrálni s nem kellene sem a távoli Óbudáról, sem Pestről szállítani az árut.

A budai déli vasuton és a kelenföldi pályaudvaron is lehet szénleadó állomásokat létesíteni, s tessék meggondolni, hogy mennyi felesleges fuvar költséget takarítunk meg vele

s mennyire tehermentesítjük a hidakat a nehéz fuvaroktól.

Hasonlóképen miért ne lehetne a budai vásárcsarnokot és a piacokat villanyos erővel vontatott vagonokkal ellátni, minek az átrakás és fuvarozás? Ha Debrecen, Arad kereskedőinek betolhatják vagonokban az árut a boltjuk elé, miért ne lehetne azt éppen Budán megtenni?

Ebben a sok pártpolitikától megfogyott kis Magyarországon Buda oly *jelentőségteljes nagy város*, hogy annak szabad bizonyos mértékű kereskedelmi és ipari jelleg megadni, amit azonban forgalmi berendezkedés nélkül nem lehet keresztül vinni.

Ezt karolják fel azok, a kik a közéletben szerephez jutottak s meglátják, hogy milyen hálás lesz nekik Buda, tekintet nélkül arra, hogy máról holnapra milyen politikai párthoz tartozandónak valják magukat.

Jakab István, mérnök.

Székesfővárosi házi nyomda 1917.