

# FŐVÁROS.

## Negyvennyolc új villamos-vonal.

(Saját tudósítónktól.) A közlekedési bizottság ma délután folytatta vitáját a Közuti vasút mizériáiról. A mai ülésnek legnevezetesebb eseménye Rényi tanácsosnak, a közlekedési ügyosztály vezetőjének nyilatkozata volt, amelyben kijelentette, hogy a főváros ősszel egy kidolgozott közlekedési programot fog előterjeszteni, amelyben — többek között — negyvennyolc új vonal engedélyezésére kér felhatalmazást a tanács. A közlekedési mizériáknak tehát mégis volt legalább annyi hatásuk, hogy a fővárosnál komolyabban és gyorsabban foglalkoznak a bajok megszüntetésével. A bizottság természetesen örömmel vette tudomásul a jövő reformokat, de ma is jóérzésben azzal töltötte el az időt, hogy bűnbakokat keresett. Ki a hibás; ezt kutatták s természetes, hogy mindegyik a másikra fogta a mulasztásokat. Már pedig ezt a bizottságot nem azért hívták össze, hogy nyomozást indítson, hanem hogy a közlekedési zavarokon minél előbb segítsenek. Volt néhány életrevaló indítvány is a tanács javaslatán kívül, ezeket kivétel nélkül elfogadták.

Az ülésről a következő tudósításunk szól:

Groszmann Miksa írásbeli indítványt terjesztett be, amelyben azt javasolta, hogy a Rákóczi-út alatt építsenek földalatti vasutat, hogy minden új engedélyezésnél a részvények felét kibocsátási áron a főváros vegye át, hogy a máv. sorompóknál átszállással bonyolítsák le a forgalmat, hogy minden kocsit pótkocsival járjon, hogy átszállani minden megállóhelynél lehessen, hogy új szakaszbeosztásokat csináljanak s végül, hogy a panaszok egy házi bíróság elé kerüljenek. — Szilágyi Károly gyakorlati szempontból bírálja a tanács előterjesztését. Az a baj, hogy egyes exponált utvonalakon lehetetlenség kocsit kapni. Rövidebb relációkat kér és új vonalakat, mert csak így segíthetnek a bajokon s így szüntethetik meg a tulterheltséget. A Közuti tíz év alatt 29.98%-kal szaporította a vonalait, míg a Városi ugyanez idő alatt 61.29%-kal. Nagy baj, hogy nincs közlekedési program. A bérletjegyek drágák. Elfogadja az ügyosztály javaslatát, de indítványozza, hogy a kora reggeli és az esti órákban a város külső részeibe minden kocsit pótkocsival járjon, a Nyugati pályaudvar—Óbuda reláció visszaállítsassék, az Ujpest—Erzsébet királyné-ut reláció kettéosztassék s egy új vonal legyen a központi városházától az Erzsébet királyné-utig. Felhívja még az ügyosztályt az olcsóbb bérletjegyekre s a munkásjegyekre.

Dr. Wilhelm Adolf egy példát mond el, hogy ezzel illusztrálja a mizériákat. Ha valaki a Nagyköruton vár egy kőbányai kocsira, akkor tíz percig is elvár, elmegy előtte négy-öt félig megtelt kocsit is, de ha a kőbányai jön — az zsufolva van. Ha most a kocsivezető kegyelméből mégis följut rá, akkor azt látja, hogy már a következő állomáson sorra szállanak le az utasok, akik így kiszorították azokat, akik egyenesen Kőbányára akartak menni. Ezért azt indítványozza, hogy bizonyos pontoktól szüntessék meg a szakaszjegyeket s az ilyen hosszabb utakra csak vonaljegyket adjanak ki.

Schreiber Emil rendőrkapitány, a rendőrség kiküldötte teljesen meddőnek tartja a vitát arról, hogy ki a hibás. A cselekvés a fontos, nem a rekrimináció. A rendőrségnek az a meggyőződése, hogy a mai mizériák csak úgy szűnnek meg, ha minél gyorsabban s minél nagyobb hálózatban földalatti vasutakat építenek. A rendőrségről szól azután és megemlíti, hogy a rendőrség teljesítette a kötelességét. A menetrendet figyelte, de arra a meggyőződésre jutott, hogy a közuti betartotta a menetrendet, csupán az történt, hogy a harmadik vagy negyedik megállónál baj volt a kocsikkal. A rendőrség tavaly ilyenekért 850 esetben indított kihágási eljárást a közuti ellen, de nagyobbára mind megszüntették, mert a vasuti- és hajózási főfelügyelőség kimondotta, hogy ezekért a vasút-műszaki üzletvezetőjét nem lehet felelősségre vonni. Ha nem is volt mind vis-major, de legalább is technikai akadály. Üdvözli a tanács előterjesztését, amely külön közlekedési rendőrséget akar szervezni.

Devecsis Ferenc középítési igazgató mindenképp előtt szükségesnek tartja, hogy Plattky Györgynek a múlt ülésen tett indítványára válaszoljon. Az indítvány fegyelmet kért a mérnöki hivatal tagjai ellen, amire kijelenti, hogy fölöttes hatóságánál maga ellen már megkérte a fegyelmi vizsgálatot. A közlekedési hibákat egyébként az alépitményekben látja. Részletesen elmondja a vezetékek hibáit, majd elsorolja azokat az intézkedéseket, amelyek már folyamatban vannak. Az a meggyőződése, hogy egy év alatt teljes rend lesz a közlekedés terén. — Dr. Melha Kálmán főügyész szerint a tanácsnak már

régebben erélyesebben kellett volna föllépnie. Ami Plathynak azt az indítványát illeti, hogy kormánybiztost kérjenek, fölöslegesnek, sőt veszedelmesnek tartja.

Ezek után Jellinek Henrik, a közuti elnökigazgatója reflektált a felszólalásokra. Elmondotta, hogy a társaság szerződésében kötelezettséget vállalt új vonalak építésére abban az esetben, ha a főváros felhívja erre. Mindezeket meg is csinálta, vagy legalább is a terveket benyújtotta, de a szerződésen kívül is létesített új vonalakat, így a Bécsi-uton, a Villányi-uton s felajánlotta a fővárosnak, hogy akár a Dob-, akár a Wesselényi-utcában épít új vonalakat. A társaság sürgette a szárnyvonalak kiépítését, de azokra nem kapta meg az engedélyt. Arra a megjegyzésre, hogy a társaságban nem volt előrelátás, megjegyzi, hogy már néhány éve előterjesztést tett, hogy földalatti vasutat épít a Rákóczi-uton egész az Eskü-térig. Már a közigazgatási bejárást is megtartották, de azután nem törődtek vele a hatóságok. Legutóbb a Visegrádi-utcai hurokvágányra tett előterjesztést, mert így az újpesti és óbudai reláció is javul. A hatóságoktól függ, milyen gyorsan intézik el az ügyet. Az Erzsébet királyné-ut—Központi város-háza új vonalat megfontolás alá veszi, de már most kijelenti, hogy nincs kifogása az Újpest—Erzsébet királyné-ut reláció kettéosztása ellen. Eziránt előterjesztést fog tenni. De figyelmezteti a bizottságot, hogy annak idején éppen a bizottság álláspontja volt a kis relációk megszüntetése, hogy így a városban benn ne legyen forgalmi akadály. Ezért ebben mértéket kell tartani. Ami a bérleteket illeti, azok éppen a hivatalnokok és munkások szempontjából rövid szakaszokra vannak osztva, hogy hiába ne fizessenek értük. Munkásjegyek is vannak heti és havi jegyek alakjában. A heti jegyek 12 fillérbe kerülnek, a havi jegyek még olcsóbbak. A pótkocsik szaporítására vonatkozólag hivatkozik a mult ülésen elmondott beszédére, hogy még ez évben legalább nyolcvan kocsi kapnak s elkészülnek az új áramfejlesztő teleppel is, amelyben szeptemberre vagy októberre megindulhat az első 10.000 lóerős gép. Kéri a tanácsot, hogy sürgesse meg a közigazgatási bejárásokat, adjon ideiglenes építési engedélyeket, amelyek alapján a társaság mindenkor hajlandó megkezdeni a munkát. De ha a vonalakat csak évek alatt engedélyezik, akkor nem tehetnek semmit, ellenkező esetben így még ebben az évben akadálytalan és sűrű lesz a forgalom. Erélyes tettet kívánjon a tanács a társaságtól s a tanács meg fog győződni arról, hogy sem erőben, sem tudásban, sem akaratban hiány nem lesz.

Rényi Dezső tanácsos elmondja, hogy a főváros közlekedési politikájától csak azóta lehet szó, mióta megvették a Városi Villamos részvényeinek többségét. Fölemlíti, hogy egy vasutengedélyezés kilenc fórumon megy keresztül: először a tanácshoz kerül az előterjesztés, másodsor a mérnöki hivatalhoz, harmadsor a főszámvevőhöz, negyedsor a közlekedési bizottsághoz, ötödsor a tanácshoz, hatodsor a közgyűléshez, hetedsor a közmunkák tanácsához, nyolcdsor a belügyminiszterhez s kilencedsor a kereskedelemügyi miniszterhez. Feltéve, hogy egyiknek sincs észrevétele, akkor jön a közigazgatási bejárás, majd a jegyzőkönyv elintézése s aztán az engedélyezési tárgyalás. S ezen már csak azért sem lehet segíteni, mert ez már egyszerűsített eljárás! Az ügyosztályban egyébként már majdnem készen van egy nagyszabású közlekedési program, amelyet szeptemberben be fognak terjeszteni. Ebben — többek között — negyven nyolc új vonal engedélyezésére kért felhatalmazást a tanács. A munkásjegyek érdekében is megtesznek minden lehetőt s reméli, hogy a Közuti követni fogja a városi példáját. A mai hajók szanálása azon fordult meg, hogy sürgős segítséget találjanak s ő azt hiszi, hogy a társaság meg fog tenni minden lehetőt, hogy a legrövidebb idő alatt rend legyen.

A vita ezzel véget ért és a zárszavak következtek. Ilyen címen beszéltek: dr. Plath György, dr. Pető Sándor, Zipernovszky Károly és dr. Baránszky Gyula, aki azt panaszolta fel, hogy a közuti vaspálya társaság személyzete nem állandó. Erre nézve Jellinek Henrik elnök-vezérigazgató kijelentette, hogy a közuti vaspálya társaság személyzete hű és megbízható s ha az 1911 alkalmazott közt vannak is hibásak, ne rójják fel ezt a többieknek. Az elnöklő tanácsos felhívására a Gellért-téri vágánykapcsolat kérdésében is nyilatkozik az elnökigazgató és e kérdés kapcsán kijelentette, hogy oly ideiglenes forgalom rendszerezését határozta el, amely csak a budai érdekeket fogja szolgálni. A vágányösszekötés tekintetében, miután ez komplikált műszaki kérdés, most kimerítően nem válaszolhat, de megjegyzi, hogy azon ahelyen egy kiterő állomás létesítésére vonatkozó tervek már készen vannak.

A bizottság ezután elfogadta az ügyosztály javaslatait, hozzájárult Plathy indítványaihoz is, kivéve azt a kettőt, amely kormánybiztos kiküldését és a mérnöki hivatal ellenőrző tagjai ellen a fegyelmet megelőző vizsgálat elrendelését kérte. Grossmann Miksa indítványai közül a bizottság magáévá tette azt, amely az átszállási forgalom oly módon való szabályozását célozza, hogy átszállni bármely állomáson lehessen. Dr. Löwy Lajosnak az ügyosztály kiegészítésére vonatkozó indítványát és dr. Wilhelm Adolf indítvá-

nyát a bizottság elfogadta, Baránszky Gyula indítványát pedig, valamint Grossmann Miksának többi indítványait a tanács figyelmébe ajánlotta.

**A pénzügyi bizottság ülése.** A pénzügyi bizottság mai ülésén az első felszólaló Auer Róbert volt, aki napirend előtt reflektált azokra a témákra, amelyek a mult közgyűlésen távolröviden hangzottak el ellene. Kijelentette, hogy az anyalföldi telkek tulajdonosai esztendővel ezelőtt megbízták őt azzal, hogy a telkek értékesítését vegye a kezébe, miután ő szokott ilyen tranzakciók finanszírozásával foglalkozni. Ekkor ő opciós levelet kapott s mint minden opciós levélben a világon, úgy ebben is benn volt az a pont, hogyha a tulajdonosok a telkeket direkt eladják, úgy kötelesek neki négyszögölenként egy koronát fizetni. Most azután az történt, — amit különben Bárczy polgármester mondott el legvilágosabban a legutóbbi közgyűlésen, — hogy a tulajdonosok személyesen tárgyaltak a polgármesterrel. Amikor ez neki tudomására jutott, sem személyesen, sem másképpen nem tárgyalt bizottsági tagokkal vagy tisztviselőkkel, hanem tudtukra adta a tulajdonosoknak, hogy abban az esetben, ha a telektömböt a főváros venné meg, az opciós levélben biztosított jogairól lemond. Megkérte a telektulajdonosokat arra is, hogy ezt illetékes helyen monják meg. Miután neki most van a közgyűlés óta először alkalma bizottsági tagok előtt megjelenni, kötelességének tartotta ezeket elmondani s kéri a bizottságot, hogy szavait vegye tudomásul. A bizottság megnyugvással és helyesléssel vette tudomásul Auer Róbert kijelentéseit.

Ezután áttértek a napirendre, amelynek első tárgya annak a husz tagnak kiküldetése volt, akiket abba a vegyes bizottságba küld a pénzügyi bizottság, amelyet a főváros közgyűlése a fizetésrendezési javaslatok tárgyalására kiküldeni rendelt. A pénzügyi bizottság a maga kebeléből a következőket küldötte ki: Biró Henrik, dr. Bródy Samu, Ehrlich G. Gusztáv, dr. Eulenburg Salamon, dr. Feleki Béla, dr. Glücksthal Samu, dr. Heltai Ferenc, Hüvös József, Jencs Vilmos, Márkus József, Márkus Miksa, dr. Plath György, dr. Preyer Hugó, dr. Rózsavölgyi Manó, dr. Stern József, Vázsonyi Vilmos és dr. Weinek József.

A főváros, mint ismeretes, az Artézi-fürdővel kapcsolatban 1,600,000 korona költséggel gyógyszállót óhajtat létesíteni. Az erre vonatkozó előterjesztéshez az állandó gyógyfürdő-bizottság hozzájárult és ma a pénzügyi bizottság foglalkozott vele. Báró Herzog Péter aggályosnak tartja a szálló építését, mert újabb sok szálló épült a fővárosban, a Sósifürdő mellett is épül egy és így nem tudja, hogy rentabilis lesz-e a dolog. — Vázsonyi pártolja az ügyosztály előterjesztését és semmiféle okot nem lát aggodalomra. Azok a betegségek, amelyek ellen az Artézi-fürdőt használják, megkívánják, hogy a fürdőház szállóval legyen kapcsolatos. Az egész projektum komolysága szvened, ha nem építünk a fürdő mellé szállót is. Ügyelni kell azonban arra, hogy a szállót olyan ember építse, aki specialista ebben a kérdésben. Meggyőződése, hogy ezt a szállót nemcsak a betegek, hanem üdülők is föl fogják keresni és kora tavasztól késő őszig tömve lesz, de télen is elég közönség fog odajárni. — Glück Frigyes mindentén osztja Vázsonyi nézetét. Azt hiszi, hogy ennek a szállónak a fölépítése sokkal indokoltabb, mint a Sáros-gyógyfürdő melletti szállodáé, mert ez üdülőhely, nagy és szép parkban. A számítást igen rentabilisnek találja, sőt szerinte még jobb volna, ha nagyobb méretekben építenék meg a szállót. — Biró Henrik szintén elfogadja az ügyosztály előterjesztését és ha van hiba, azt abban látja, hogy csak száz szobára tervezik a szállót. Megvitatás tárgyává kívánja tenni, nem volna-e jó egy nagyobb szálló építése. — Dr. Hajós Zsigmond szintén a szálló építése mellett foglal állást és az ezzel kapcsolatban eszközölt számításokat reálisnak tartja. — Dr. Bódy Tivadár tanácsos fölvilágosító szavai után a bizottság a szálló létesítéséhez egyhangulag hozzájárult.

**A Budaörs—Törökbálinti Vasut.** Ma volt a Budapest—Budaörs—Törökbálinti Helyiérdekű Villamos Vasut közigazgatási bejárása. A bejárást holnap folytatják Budaörsön és Törökbálinton.

**Új építkezések.** A magánépítési bizottság ma délután tartott üléséből kifolyólag a következő építkezések engedélyezését javasolta a tanácsnak: Polacsek Félix V., Ügynök-u. 1281. hrsz. a. három darab négyemeletes ház; dr. Zákó Elemér VIII., Kistemplom-u. 6698. hrsz. a. kétemeletes ház; Salz Dávid I., Maros-u. 1540. hrsz. a. háromemeletes ház; Jáger Károly I., Névtelen-u. 7421. hrsz. a. emeletes ház; Kovács Manó VII., Angol-u. 2335. hrsz. a. emeletes ház; Haffenreich Károly VII., Rózsa-u. 15. sz. a. négyemeletes ház; Hubay Jenőné VI., Szondy-u. 33. sz. a. háromemeletes ház; Schönteil Rikárd X., Martinovics-tér 7992. hrsz. a. ötemeletes ház; Budapesti első baptista egyház II., Irma-tér 2930. hrsz. a. ötemeletes ház; Griesch Armin VI., Szondy-u. 33. sz. a. háromemeletes ház; Schöffler János IV., Királyi Pál-u. 368. hrsz. a. háromemeletes ház.

## Esoda-Album

a Pesti Napló 1911 évi  
Karácsonyi ajándéka

Fényes, művészi kiállításban, számos sokszínyomású képpel.

Megjelenik december első felében és az ismert feltételek mellett

a Pesti Napló minden előfizetője megkapja

## AVIATIKA

Vicinális aviatika.

Az a katasztrófa, ami az elmúlt szombaton történt a budapesti repülőtéren, valóban tipikus és minden tekintetben jellemző azokra az állapotokra nézve, amelyek nálunk mindenben uralkodnak és amelyeknek csak mintegy hűségecs tükröképeként tekinthető a mi aviatikánk is. Ime: arról még nem hallottunk semmit, hogy magyar aviatikus valami igazi sikert is ért volna el, maga az Aero-Klub olyan elalvó félben levő uri társaság, mint valami vidéki tornaegylet, nem hallunk hirt magyar pilótákról, nem is tudtuk, hogy egy Horváth nevű ur is foglalkozik az aviatikával, meg hogy egy Prodán nevű ur is — és egyáltalán akárki — tanul repülni itt Budapest faluvégén, egyáltalán nem hallunk semmiről semmit mindaddig, amíg azután be nem érkezik a — katasztrófa híre. De az is egészen pesti stílusban. Nem aláhullás, vagy motorrobbanás, vagy egyéb más módja a levegő modern katasztrófaíának, hanem egyszerűen — elgázolás. Mint ahogyan a Rákóczi-uton a villamos, vagy akármelyik tetszés szerinti utcasarakon az örülten hájtó „postás-muszka“ szokta elgázolni a pesti halandókat.

Nem kételkedünk abban, hogy ennek a szerencsétlenségnek legnagyobb részt maga a szerencsétlen áldozat volt az oka, az a gyámoltalan kis leány, aki ijedtében valósággal nekiszaladt a repülőgéphez, de azért mégis konstatálnunk kell a tényt, hogy nálunk ez a baleset a karakterisztikum az aviatikánk fejlettségének.

Ellenvetésül fel lehetne itt hozni, hogy hiszen Párisban is történt hasonló katasztrófa, amelyiknek nem is egy bábécs kisleány, hanem egy miniszter lett az áldozata és hajsza! hijján maga a miniszterelnök is, de ez éppen a mi felfogásunk mellett beszél. Mert hiszen az egészen természetes, hogy az aviatika mai fővárosában, ahol egy-egy repülőverseny valósággal olyan megfigyelni való esemény, hogy a megnézésre odasereglenek a miniszterek is. Hogy ott baleset is történhetik, az egészen érthető dolog. De nálunk még eddig semmi egyéb nem történt a repülés terén, ami szenzáció számba mehetne, mint éppen csak ez a baleset.

Hasonlóan áll a dolog a Bier főhadnagynak immár egészen tréfássá vált kis repülésével is, amiről pedig szintén úgy kell beszélnünk, mint a magunk dolgáról, mert hiszen a közös hadsereg a miénk és főképpen és nagy előszeretettel akkor vallja magát a miénknek, amikor valami kudarc, vagy kalamitás éri.

De a Bier főhadnagy esetének már azután sokkal komolyabb okai vannak és mélyebben fekvőek, mint a rákosi katasztrófaé, amelyiknek az oka kétségtelenül csak elbábécskodás, esetleg valamelyes ügyetlenkedés volt. De az osztrák főhadnagy nagyszerű kudarcának az okai egészen mások. És ez az eredmény, vagyis inkább eredménytelenség a legnagyobb mértékben szomorú.

Soha még nagyobb távolságra való repülésnek a feltételei olyan könnyűre nem voltak szabva, mint éppen a bécs—budapesti versenyéi. Harmincegy nap, vagyis hétszáznegyvennégy óra volt kitűzve arra, hogy kétszázhusz kilométer távolságot be-