

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Országos

351 81



Szerző:

Cím *Mielőbb meg kell valósítani Bu-
dapest végleges közlekedési program-
ját*

Forrás: *Az Újság*

Hely

Idő

"1926"

Személy

3n
(Hely)

1926. 3. 19.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

FŐVÁROS

Mielőbb meg kell valósítani Budapest végleges közlekedési programját.

Folytassák a villamosvasut rekonstrukciós munkálatait. — Gyorsvasutat! — Veszelmes, ha a villamosvasut üzleti ügyeibe politika keveredik. Előadás a városi vasuti problémákról.

Urbanovics G. Zoltán dr., kincstári főtanácsos „Budapest városi vasuti problémái és a BESzKÁR” címmel érdekes előadást tartott ma este a Magyar Közgazdasági Társaságban. Az egybegyűltek nagy érdeklődéssel hallgatták a tanulságos előadást. Az előadó mindenekelőtt visszapillantott a vasutak keletkezésére, ismertette azoknak nagy átalakító hatását a gazdasági és kulturális életre, majd rámutatott a városi vasuti közlekedés óriási fejlődésére, a villamossági ipar fellendülésére és ezzel kapcsolatban a közuti vasutaknak villamos üzemre történő átalakítására.

Az előadó szerint Európa csaknem minden nagyobb városának megvannak már a közuti vasutak s ezzel a szorosabb értelemben vett közuti vasutak tere bizonyos értelemben már lezáródott. Ami még hátra van, az a következő: 1. A meglevő vasutaknak egyes *újabb vonalakkal való kiegészítése*, e téren is azonban

új helyzetet teremtettek az autóbuszok,

melyek *előnyeit* és a közuti vasutakkal szemben való térfoglalását az előadó számos külföldi példával illusztrálta. 2. Egész vidékek városainak és községeinek villamosvasutakkal való behálózása (Überland-Bahnen). 3. Két, vagy több, egymás között sűrű forgalommal bíró nagyvárost összekötő villamosvasut, amilyen például a Barmen-Elberfeldi függővasut. 4. A városi gyorsvasutak (földalatti, vagy magasvasutak). Részletesen ismertette a berlini és hamburgi magasvasutakat, a párisi Metropolitant és a londoni Tube (cső)-vasutakat, illetve ezek előnyeit és hibáit. Kimutatta, hogy miért

elhírázott konstrukciója a budapesti földalatti vasut és a bécsi Stadtbahn.

Az előadó ezután áttért a közuti vasutak községe-sítésére. Rámutatott a területhasználati szerződések átalakulására s a városok ama törekvésére, hogy a területhasználati szerződésekben minél több jogot és minél nagyobb hasznát biztosítsanak maguknak. Ismertette a közüzemekre vonatkozó szociális és várospolitikai szempontokat és a nagyvárosok költségvetésének nagyarányu megduzzadását; melyet közszolgáltatásokból többé

fedezni nem lehetett s mely egyik legfontosabb oka lett annak, hogy

a városok költségvetési egyensúlyuk biztosítása érdekében minden jövedelmező közüzemet — ezek közt a városi vasutakat is — tulajdonukba venni iparkodtak.

Részletesen foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy a közuti vasutak községe-sítése helyes volt-e, nem lehetett volna-e ugyanazt a célt a magánvasuti rendszer fenntartása mellett is elérni? Ismertette a magánvállalati rendszer és a városi üzem előnyeit és hátrányait, rámutatva különösen arra a veszélyre, mely abból származhatik, ha a községe-sített vasutak üzleti kérdéseibe politikai szempontok vegyülnek.

A tényleges eredmények sok helyen

nem igazolták a vasutak községe-sítéséhez fűzött várakozásokat.

Ennek következtében a városi vasutak községe-sítésére vonatkozó teóriák visszafejlesztésben vannak s a magánvállalati és a városi üzem közt álló vegyes rendszer felé való törekvés kezd érvényesülni.

Budapest közuti vasutaival kapcsolatban elmondotta ezek történeti fejlődését, a forradalmi kormányok által történt birtokbavételét és az ennek következtében ugy jogi, mint gazdasági téren beállott nagy bonyodalmakat. Ismertette a BESzKÁR megalapítását, annak a fővárossal kötött szerződését, a vasutak régi tulajdonosainak kártalanítását s a BESzKÁR eddigi működését. Mellőzve minden politikai vonatkozást, szigoruan a vasutgazdasági szempontokat szem előtt tartva,

szerinte a BESzKÁR eddigi gazdálkodása megállja az objektív kritikát.

A BESzKÁR a vasutak rekonstrukciója terén sokat tett. Helyes, hogy e rekonstrukció költségeit eddig, amikor csak nehezen és igen súlyos feltételek mellett lehetett volna kölcsönt szerezni, a folyó bevételekből fedezték s így megóvták a vállalat pénzügyi függetlenségét. A BESzKÁR forgalma meghaladta a békeévek legnagyobb forgalmát Ugy technikai, mint üzleti téren azonban még sok hiba és hiányosság áll fenn. Ismertette azok orvoslásának módját, programot adván egyben arra is, hogy

mikor és mily pénzügyi tranzakcióra lesz szükség

oly célból, hogy a BESzKÁR a községi- és magánvállalkozás középutján haladó s ma helyesebbnek látszó vegyes-rendszerű vállalat legyen és a városi közlekedés fejlesztése, valamint a budapesti gyorsvasut megépítése is biztosítottassék.