

Budapest székesfőváros közgazdasági tevékenysége.

Írta: Dr. Bolgár Elek.

Annál a központi helyzeténél fogva, melyet Budapest főváros országos közgazdasági szempontból elfoglal, elkerülhetetlenül szükséges, hogy közigazgatási szervezetében is kifejezésre jussanak mindazok a tényezők, amelyek a székesfővárost, az ország politikai és kulturális centrumát egyúttal a legjelentősebb ipari telephelylyé, kereskedelmi fókusszá és forgalmi gócponttá teszik. A szorosan vett városgazdasági tevékenység és a községi háztartás gondjait ellátó pénzügyi politika mellett tehát külön szerveknek kell foglalkozniok a kommunális életre kiható közgazdasági jellegű funkciókkal. Igazgatásilag ez a közgazdasági tevékenység a dolog természeténél fogva nem terjedhet ki egy ügykörön belül a közgazdasági élet tenyérnek egészére, csak bizonyos termelési és forgalmi problémára, mint a városi élettel kapcsolatos szükségletek legvitalisabb pontjaira. A gazdasági politika egyéb ágai, nevezetesen a jövedelemeloszlás és fogyasztás kérdései a városi élet speciális igényeinél fogva más-más közigazgatási szervek gondoskodásának tárgya kell, hogy legyen. A jövedelemeloszlás politikája a községi szociálpolitika teendői között foglal helyet, míg a fogyasztás égető problémái a közéleti igazgatás kereteit töltik ki.

Persze, mint az elméletben, úgy a gyakorlatban is vannak határkérdések, melyek megoldása a közigazgatás több szervének okoz fejtörést. Ha azonban a teendőket így elhatároljuk – és erre célszerűségi okokból feltétlenül! szükség van – akkor a szorosan vett községi közgazdasági politika és igazgatás főtárgyaiként az ipari, kereskedelmi és forgalmi élet számos nyilvánulásai fognak jelentkezni. Vizsgáljuk tehát ezen jelenségeket úgy, ahogy azok Budapest székesfőváros közigazgatási apparátusába beilleszkednek:

Ipari tekintetben a hagyományos iparközigazgatási kérdések: ipar rendészeti ügyek és iparkihágások mellett mindnagyobb súlyjal érvényesülnek az iparpolitikai, nevezetesen *iparfejlesztési* követelmények is. Ezeknek a követelményeknek azonban a főváros, mint minden más hatóság is, csak a gazdaságosság elvének szigorú betartása mellett tehet eleget, vagyis csak olyan iparfejlesztési politikát inagurálhat és fejleszthet, mely a legnagyobb eredményeket a legkisebb áldozatok árán biztosítja. Ehhez képest iparfejlesztési akcióját mindenkor Ossziánba kell hoznia az ez által érintett néposztályok érdekeivel s így az iparfejlesztés mindig együtt jár bizonyos fokú *iparvédelemmel*. A tapasztalat azt bizonyítja, hogy a

modern kultúra industrializáló irányzata mellett a kis- és közép-iparosok osztálya az, mely a hatósági védelemre leginkább rászorul, míg az ipari élet körül érdekelt többi csoportok, nevezetesen a nagyiparosok és az ipari munkások erős szervezettségüknel fogva nagyobbfokú önsegélyre képesek.

A kisiparvédelemre szolgáló egyes alkalmi intézkedéseken kívül nagyjelentőségű anyagi eszköze a fővárosnak erre a célra az *Albrecht-Hildegarde-alap*. Ezt az alapot Albrecht főherceg 1858-ban létesítette, Buda város közönségének 2000 pengő forintot, Pest város közönségének pedig 4000 forintot adományozván oly célból, hogy ezen, önkéntes adományokkal is gyarapítható összegből szegénysorsú kisiparosok kamatnélküli kölcsönt kaphassanak. Az alap gyarapítására a főherceg neje, Hildegarde főhercegnő elhalálózása alkalmával 1864-ben még 1000 forintot adományozott, kikötve, hogy azontúl az egész alapot „Albrecht-Hildegarde”-alap néven kezeljék.

Az alap további gyarapítása céljából Frigyes főherceg, Albrecht főherceg elhalálózása alkalmával, 1859-ben 5000 forintot adományozott, közben azonban az alap Buda és Pest városok tanácsai által megindított gyűjtések, adományok és hagyományokból, valamint a tanács által e célra fordítani rendelt iparendély díjakból, bírságpénzekből és árverési fölöslegekből jelentékenyen gazdagodott, úgy, hogy az alap vagyona ma jóval meghaladja az egy millió koronát.

Az iparvédelmi politika kapcsán sokszor mutattak rá arra a körülményre, hogy mily nagy mértékben tehet az ipar segítségére a főváros, mint munkaadó, illetve megrendelő. Jelentős e részben az az ankét, melyet a székesfőváros közigazdasági ügyosztálya 1912. júniusában rendezett *a kisiparnak a hatósági munkákban való szélesebbkörű részeltetése* ügyében.

Ezen a szakértekezleten a kisipar érdekében az a kívánság hangzott el, hogy a városi munkák ne fővállalkozóknak és összeítve, hanem szakmánként adassanak ki. Kifejezésre jutott továbbá az az óhaj is, hogy csak megbízható iparosnak adassék ki a munka és nem feltétlenül annak, aki a legolcsóbb ajánlatot tette. Konkrét javaslata az értekezletnek az, hogy minden ipartestületbe bejegyzett iparosnak jusson mód és alkalom a pályázatban való részvétellel, ha az illető iparost az érdekképviselő megbízhatónak minősíti.

Kívánatosnak tartja az értekezlet, hogy az árlejtési hirdetmény és költségvetés adatai és a munkakiadás feltételei világosak legyenek, hogy a munkát kiadó hivatal előre pontosan számítsa ki és állapítsa meg, hogy a munka mennyibe kerül.

A kiadott munka ellenőrzésére nézve az az értekezlet javaslata, hogy a város alkalmazzon képesített építőmestereket, akiknek útján könnyebben lehet a kisebb csoportokban kiadott munkákat ellenőrizni.

A kisipar védelmét célozza végül az az indítvány is, mely szerint a fővállalkozó számláját a főváros csak abban az esetben fizesse ki, ha az a részére munkát végzett kisiparosokat már teljesen kielégítette.

Mindezek mellett kívánatos volna a községi közmunkák és közszállítások révén az *iparösszvetkezetek* érdekeit és fejlődését elősegíteni, amint ez Ausztriában, Német- és Franciaországban történik.

A szövetkezetek ezen iparpolitikai jelentősége minálunk mind-ezideig nagyon kevés méltánylásra lelt, jóllehet nemcsak a külföldi példák, de az egész ipari élet irányzata is a mellett látszik bizonyítani, hogy az iparvédelemnek és igen jelentős mértékben az iparfejlesztésnek is, hathatós eszköze a szövetkezeti tevékenység. A hatósági, úgy az állami, mint a községi beavatkozásnak ezen szövetkezeti önszegély mellett is marad elég tennivalója, nemcsak általános igazgatási és iparpolitikai,* hanem finandális irányban is, de ennek az önszegélynek megvan az a megbecsülhetetlen előnye, hogy az illetőket az osztálytudat erejével ruházza fel, bizonyos felelősségérzetet fejleszt ki bennünk, aminek szociálpolitikai kihatásai főleg abban fognak mutatkozni, hogy a községi iparpolitikában, mely – mint látuk – nem kis mértékben jelent ma még kisiparvédelmi politikát, a mainál nagyobb súlylyal vehetnek részt. Több erővel és öntudattal támaszthatnak majd követelményeket, mert hiszen jobban tisztába is jönnek azokkal és szervezettségüknél fogva nagyobb súlylyal is intézhetik azok keresztülvitelét.

Ezeken és a szorosán vett községi iparpolitika érdekeit szem előtt tartó szabályrendeleti intézkedéseken kívül, a főváros vajmi gyakran kénytelen állást foglalni *országos iparpolitikai* kérdésekben is. Ez állásfoglalása különösen döntő súlylyal esik latba oly esetekben, amikor ez más törvényhatóságok kezdeményezésére és átiratai kapcsán történik. Az ország ipari szükségleteinek a főváros közönsége által ez irányokban támasztott igények a legérzékenyebb fokmérői lévén, a székesfővárosi törvényhatósági bizottság közgyűlésein az országos iparpolitika kérdéseiben hozott határozatok bizvást úgy tekinthetők, mint minden tekintetben reális ipari követelmények támasztása.

A *kereskedelem* és kereskedelmi forgalom érdekeit érintő kérdések közül az utóbbi idők intézkedései között nagyfontosságúak azok, melyeket a főváros a *tüzelőanyag árusításáról* szóló szabályrendelet módosítása és általában a szénkérdés kedvező megoldása tekintetében tett. Nagy munkát fejtett ki a közigazdasági ügyosztály a fővárosban 1912. telén jelentkező szénkereskedelmi-forgalmi zavarok megszüntetése, a szénhiány pótlása és a széndrágaság enyhítése érdekében is. A főváros ebben az évben intézkedett először a szegényebb néposztályok érdekében a hatósági szén- és faárusítás iránt, ezt megelőzőleg és az egész téli idény alatt állandóan nyilvántartotta a szénkereskedők szénkészleteit és árjegyzékeit s azokról a közönségnek rendszeres közleményekkel számolt be.

A kereskedelemügyi miniszter rendeletéből kifolyólag, melylyel a *vándoripar gyakorlására* vonatkozólag kidolgozott törvényjavaslat-tervezetet véleményének előterjesztése végett megküldte a székesfőváros törvényhatóságának, foglalkozott a közigazdasági ügyosztály és a tanács, valamint a kerületi elöljárók értekezlete is a házalás, a szoros értelemben vett vándoripar, a megrendelésgyűjtés és az ószeresség törvényes szabályozásának kérdéseivel. Az ügyosztályi előterjesztés a vándoripar gyakorlása tárgyában készített törvényjavaslat előadói tervezetét a hazai ipar és kereskedelem érdekei szempontjából általánosságban üdvösnek tartja; az abban kifejezésre jutó azon intencióval, mely szerint a törvényes rendezést eddig nélkülöző házalás, vándoripar és ószeresség végre törvényhozási úton szabályoztassanak, teljesen egyetért, különösen azért, mert ezen szerényebb foglalkozási ágak törvényes rendezésében számos kis exisztencia részére kínálkozó kereseti alkalmak megteremtését látja s végül, mert a törvényjavaslat erre vonatkozó rendelkezéseiből jelentős haladás mutatkozik azon cél felé, hogy az ország lakossága szükségleteit lehető legteljesebb mértékben hazai iparosoktól és kereskedőktől, vagy ezek közvetítése mellett szerezzék be s ez által a hazai ipar és kereskedelem megnyerje az eszközöket arra* hogy mostani szerény helyzetéből kiemelkedve, nagyarányú fellendüléshez jusson s ekép majdan teljes erővel hathasson oda, hogy a külföldi versenyt a lehető legszűkebb térre szorítva, önmagának és ezzel együtt az egész, országnak jólétét, vagyonosodását és megerősödését mozdítsa elő.

Láthatjuk ebből az állásfoglalásból, hogy a főváros kereskedelmi politikáját két szempont irányítja: a nemzeti és a szociális. Az elsőből kifolyólag minden igyekezete odairányul, hogy a belföldi ipar és kereskedelem érdekeit mozdítsa elő, a külföldi gyártmányokhoz pedig csak azokban az esetekben folyamodjék, amelyekben ezt

a székesfőváros érdekeinek súlyos sérelmekről, vagy indokolatlanul nagy anyagi áldozatoktól való megóvása egyenesen kötelességévé teszi.

A szociális szempontot pedig az által juttatja kifejezésre a főváros kereskedelmi politikája terén, hogy ez utóbbinak egyik vezérgondolata, melyet minden konkrét intézkedésében érvényesíteni igyekszik, az a törekvés, hogy új keresetforrások megnyitásával, új foglalkozások megteremtésével mozdítsa elő a szegényebb néposztályok anyagi érdekeit.

A főváros közgazdasági és pedig úgy ipari és kereskedelmi, mint forgalmi politikájának egyik legvitálisabb kérdése az *idegenforgalom*, mely több mint három évtizede vár megoldásra. Ez idő alatt ismételten történtek kísérletek idegenforgalmunk felkeltésére, illetve fokozására, anélkül azonban, hogy ezek a remélt eredménnyel jártak volna. E sikertelenségek oka egyrészt a rendelkezésre állott anyagi eszközöknek a kitűzött célhoz képest aránytalanul csekély voltában, másrészt azonban abban a körülményben leli magyarázatát, hogy az idegenforgalom technikai és kulturális előfeltételei nálunk a legutóbbi időig csak igen csekély mértékben voltak meg. Kétségtelen azonban, hogy ezeken a tereken pár év óta javulnak a viszonyok és amit a természetes fejlődés és a főváros kultúrmunkája az idegenforgalom előfeltételeinek megteremtése érdekében tesz, azt erősen támogatják az idegenforgalomra utalt ipari és kereskedelmi érdekek. Mindezeknél fogva, de különösen a főváros által újabban létesített attrakciók (fürdők, állatkert, stb.) segítségével, de meg ezeknek intenzívebb kihasználása céljából megindítandó nagyobb szabású idegenforgalmi akció nemcsak lehetséges, hanem elkerülhetlenül szükséges is.

Ennek az akciónak céljai: felkutatni, hozzáférhetővé és vonzóvá tenni mindazt, ami fővárosunkban és hazánkban az utazó közönség figyelmére számot tarthat. Előkészíteni a fővárost és az országot arra, hogy az utazók ilykép felkeltett érdeklődésének minden tekintetben megfelelhessen. Célja továbbá, megismertetni a külfölddel és a „belfölddel egyaránt mindazon természeti, néprajzi, kulturális és sajátos értékeinket, melyek alkalmasak arra, hogy az utazók minél nagyobb számát idevonzzák. Minden felhasználható eszközzel arra kell továbbá az idegenforgalmi akciónak törekednie, hogy az itt megforduló s még inkább a hosszabb ideig itt tartózkodó látogató lehetőleg kedvező benyomásokat nyerjen s e végből egyetemmel kell örködni a felett, hogy az idegenforgalmat bár-

miképpen károsan befolyásoló jelenségek gyors és gyökeres orvoslást nyerjenek.

Látnivaló, hogy a székesfőváros idegenforgalmának kérdése nem helyi érdekű ügy, hanem a legszorosabb vonatkozásokban áll az ország közgazdasági érdekeivel és amely mértékben tekintetbe kell vennie az idegenforgalmi mozgalomnak a belföld nagyobb fokú bevonását, érdeklődésének a főváros felé irányításával, ugyanoly mértékben kell a külföld figyelmét is a magyar vidéknek különösen turisztikus szempontból jelentős pontjai felé terelni, mint aminők a Tátra, a magyar Adria, a Vaskapu stb.

A szorosan Budapestre koncentrálódó idegenforgalom emelésére misem volna alkalmasabb, mint egy gazdag, változatos saison megteremtése, mely az attraktív külső eseményeknek rövid, pár hétre való összpontosításával módot adna a látogatóknak arra, hogy rövid idő alatt is alaposan megismerjék viszonyainkat. A társadalmi, művészeti és sportesemények minálunk olyannyira más-más időpontokra esnek, hogy sem Budapesten, sem a vidéken tulajdonképeni értelemben vett saisonról nem is beszélhetünk. Ennek megteremtése pedig Budapesten annyival is fontosabb idegenforgalmi feladat, mint-hogy természeti helyzeténél és fekvésénél fogva egyenesen predesztinálva van rá, hogy nagyszabású fürdővárossá fejlesztessek.

A közgyűlés 1912. évi június hó 12-én tartott közgyűlésében hozott határozata értelmében az idegenforgalmi akció elvi kérdéseinek megoldására s részletes programjának megállapítására külön bizottságot küldött ki, mely 1912. évi december hó 12-én tartott ülésében kimondotta, hogy sürgősen szükségesnek tartja idegenforgalmi iroda létesítését, mely a bizottság végrehajtó szerveként dolgozzon ki és a lehetőség határain belül valósítson is meg egy nagyszabású idegenforgalmi programot.

Ily iroda, ha eredményes működést akar végezni, csak hatósági intézmény lehet. Mert csak ez szolgálhatja önzetlenül, üzleti érdekek mellőzésével, bár egyébként teljesen üzleti alapon a közérdeket. Szervezetének olyannak kell lennie, hogy egyrészt minden intézkedésében a főváros morális ereje érvényesüljön, másrészt azonban gyors akcióképessége biztosítva legyen s minden nehézkességtől menten, üzletszerűen, szabadon cselekedhessek.

Az iroda költségeinek fedezésére természetesen első sorban a főváros költségvetésében e célra preliminált összegnek kell szolgálnia. E mellett azonban idővel lényeges jövedelmi forrásait kell, hogy képezzék: az állam támogatása, az államvasutak, továbbá más vasutak- és hajóállalatok, valamint magánosok és fürdők hozzá-

járulásai a nekik tett szolgálatok ellenértékeképpen, valamint az általa kiadandó útikönyvekbe felvett hirdetésekéből, ismertető füzetek árusításából és más címen befolyó üzleti bevételei. Nyereséget természetesen nem céloz.

Ez az idegenforgalmi akció a dolog természeténél fogva sok olyan teendővel van összekötöttségben, amely bár nem szorosan vett idegenforgalmi ügy, de azzal a legszorosabb vonatkozásban van és egyébként is, mint a közigazgatási politika megoldásra váró kérdései, a fővárosi adminisztráció gondoskodásának tárgya.

Ilyen, Budapest idegenforgalmának emelése, a főváros nemzetközi jelentőségének fokozása s a külföldi s magyarországi utazóközönség érdekében álló intézkedés az, hogy a földrajzi fekvésénél fogva szükségképpen Budapesten keresztülmenő nemzetközi forgalom lebonyolítását szolgáló vonatok menetrendje Budapestre nézve a mainál kedvezőbben állapíttassék meg.

A mai helyzet ugyanis az, hogy sok esetben – bár semmi jelentősebb akadálya sincs annak, hogy kellő menetrendmódosítások és egyéb intézkedések által ez a helyzet lényegesen javunkra módosuljon – még csak kísérletek sem történtek az ez irányban fennálló anomáliák megszüntetése tekintetében.

Ennek a körülménynek tulajdonítható, hogy úgy az ország határain belül, mint a tőlünk keletre és délkeletre fekvő országokban is az a szokás vált általánossá, hogy minden nyugat felé, de a legtöbb déli irányú utazásnál is előbb Wienbe utaznak, mert Wienből minden irányba kitűnő gyorsvonatok, közvetlen-, étkező- és hálókocsik, express- és luxusvonatok állnak az utazóközönség rendelkezésére. Budapest és ezzel az ország érdeke azt kívánja, hogy ne csak a bel- és külföld fontosabb városaiba lehessen kényelmesen és a mai kor haladottabb igényeinek megfelelőleg Budapestre jönni, hanem hogy ugyanilyen módon lehessen Budapestről a bel- és külföld fontosabb városaiba is eljutni.

A magyarországi gazdasági fejlődés és különösen az idegenforgalom további fejlődésének elengedhetetlen előfeltétele, hogy megfelelő vonatcsatlakozások a Budapestre való utazást ugyanolyan mértékben megkönnyítsék, mint amilyen mértékben az utazásnak Budapestről való kényelmes folytathatása fejlesztendő. Csakis ettől várható, hogy Budapest, földrajzi fekvésének megfelelőleg a déloroszországi és a balkán nyugoti és déli utazásainak gócpontjává váljék és hogy sikerülni fog a magyar vidéki városok közönségét is, amely a rossz vonatcsatlakozások folytán csak wieni útmegszakítással folytathatja utazását és így menet és jövet ott pihen meg és ott szerzi be szükségleteit – ide terelni, az ország fővárosába.

Ez természetesen nem lehet az idegenforgalmi irodának, mint szakhivatalnak funkciója, annál nagyobb mértékben hivatása ez azonban a székesfőváros általános közgazdasági tényezőinek úgy szorosán vett idegenforgalmi érdekeinél, mint általában országos ipari és kereskedelmi érdekeknél fogva is. A kérdést komplikálja és nehezíti az a körülmény is, hogy a menetrend megállapítások nemzetközi konferenciákon történnek és a menetrend megváltoztatása az összes ez irányban érdekelt nemzetközi kiküldöttek hozzájárulása alapján történik. Ebből kifolyólag csak attól várható a menetrendnek Budapestre nézve kedvezőbb megváltoztatása, hogy Magyarország kiküldöttei ezeken a konferenciákon az eddiginél nagyobb súllyal védik meg az országnak és fővárosának idegenforgalmi és közgazdasági érdekeit.

Ilyen irányú politika kezdeményezésére készítetik a székesfővárost az idegenforgalmi statisztika tanulságai is, melyek azt mutatják, hogy Budapest idegenforgalmában az osztrákokon kívül számottevő összeggel egyedül csak Németország szerepel. De ezeknek száma is csak alig $\frac{1}{5}$ -e a Bécszet felkereső németeknek. Közefekvő az a gondolat, hogy Németország utazó közönségét, mely Bécs városát évente 50,000 főnyi tömegben keresi fel, kellene első sorban Magyarország és Budapest felé terelni, mert a politikai, földrajzi és nyelvi viszonyoknál fogva a német közönség az, amely Magyarországot és fővárosát a legkönnyebben keresheti fel, annál is inkább, mert az ország határához közeleső osztrák fővárosba évente nagy tömegben látogat el. Nyugateurópa többi államai ma még oly csekély mértékben érdeklődnek Budapest iránt, hogy ezeknek idevonása csak évek kitartó és rendszeres propagandája után remélhető. Feltétlenül szükség van azonban a balkán államokból és Oroszországból jövő forgalomnak nagyobb mérvű fejlesztésére, mert ennek lehetősége a természeti viszonyokban adva van és csak a főváros buzgalmán és ügyességén múlik, hogy a Budapestten évente keresztülutazó, több mint 20,000 balkán állampolgárt a Budapestten való megállapodásra és tartózkodásra tudjuk bírni. Ugyanez a helyzet Oroszországgal szemben is. Ha a statisztikai adatok azt bizonyítják, hogy 1909-ben Berlinben 77.888, Bécsben 23.755 és Hamburgban 7.535, Wiesbadenben 6809 és Lipszében 2833 orosz fordult meg, akkor feltehető, hogy a Budapestten megforduló oroszok száma is, mely ma 1100 körül van, magasabbra emelhető, annyival is inkább, mert hiszen a Budapestnél sokkal kisebb és távolabb eső

Hannoverben 639 és még Düsseldorfban is 321 orosz fordul meg évenként.

Ha tehát a Budapesten meginduló idegenforgalmi propaganda és az ennek céljait szolgáló közlekedési politika az említett három állam: Németország, Oroszország és a Balkán-államok igényeit venné figyelembe, remélhető volna, hogy munkássága nem maradna eredménytelen. Ezt a feltevést erősítik azok az adatok is, amelyek igazolják, hogy *Oroszország* forgalmának jelentékenyen emelkedő az irányzata s így voltaképen az (idegenforgalmi akció részéről csupán kedvező konjunktúrák megfelelő kihasználására volna szükség, hogy Oroszország forgalma az eddiginél nagyobb mértékben tereltesse Budapest felé. Ugyanez áll a Balkán-államokra is, bár itt feltűnő körülmény, hogy Szerbia forgalma újabban stagnál, sőt a 90-es évekhez képest észrevehetően visszafejlődik, amint ezt különben-Bécs város szerbiai forgalma is mutatja. Feltehető azonban, hogy a Balkánon most végbemenő nagyszabású gazdasági és politikai átalakulások ezekben az állapotokban is kedvező változásokat fognak létesíteni és nagyobbfoku személyi és tárgyi kicserélődést fognak létrehozni a monarchia és a Balkán-államok között a budapesti – idegenforgalom emelkedésének javára.

Régóta húzódó kérdése a fővárosi közgazdasági politikának a *községi takarékpénztár* létesítésének kérdése. A tanács még 1905-ben dolgozott ki erre vonatkozó javaslatot, melynek lényege az, hogy a főváros állítsa fel a községi takarékpénztárt, de egyelőre nem nagy apparátussal s nem a takarékpénztári és banküzletek egész komplexumára kiterjedő üzletkörrrel, hanem egyrészt a főváros meglévő pénztárainak igénybevételével, másrészt az üzletkört illetőleg is a legegyszerűbb keretekben.

Eszerint a székesfőváros központi pénztára és a tiz kerületi pénztár fogadná el a községi takarékpénztár részére a betéteket, teljesítené a kifizetéseket, egyszóval bonyolítaná le a szorosabb értelemben *vett* pénztári ügyeket.

A takarékpénztár üzletét és ügyeit pedig, teljesen önálló hatáskörrel, egy, a törvényhatósági közgyűlés kebeléből választandó 6-8 tagú takarékpénztári intéző bizottság vezetné az ügyvivő igazgató útján. A takarékpénztári intéző bizottság a törvényhatósági közgyűlés mindenkori újjáalakulása alkalmával természetesen újból volna választandó.

A takarékpénztári intéző bizottság választaná meg az ügyvivő igazgatót, aki utasításait az intéző bizottságtól nyerné.

A takarékpénztár vezetésére és kezelésére felügyelne egy, ugyancsak a törvényhatósági közgyűlés kebeléből alakítandó 3-4 tagú takarékpénztári ellenőrző bizottság.

Ami a létesítendő takarékpénztár üzletkörét illeti, annak a javaslat szerint eleinte a következőkre kellene kiterjednie:

- a) Hogy elfogad betéteket takarékpénztári betétkönyvre, pénztárjegyre és folyószámlára;
- b) pénzkészletéből értékpapírokat vásárol;
- c) ugyancsak pénzkészletéből jelzálogkölcönöket folyósít;
- d) értékpapírokra kölcsönöket és előlegeket ad;
- e) bevezeti a cheque- és clearing-ügyleteket;
- f) elfogad befizetéseket a községi pénztár javára és helyette kifizetéseket teljesít.

A községi takarékpénztár létesítése mellett – úgymond a javaslat – elsősorban a község fiskális érdekei szólnak. Ebből a szempontból a községi takarékpénztár egy bizonyos idő múlva, feltéve, hogy a meglévő takarékpénztárak versenyét kiáltotta- és megerősödött, alkalmas lesz arra, hogy a községi betéteket szaporítsa.

A jövedelmezőségen kívül a községi takarékpénztár létesítése mellett szóló egy másik indok az, hogy a községi takarékpénztár jó szolgálatot tehet majd abban az irányban is, hogy a főváros által kibocsátandó kölcsönkötvények átvétele útján a fővárosra nézve kedvezőbb hitelviszonyokat teremtsen.

Ugyancsak jó szolgálatot tehet a községi takarékpénztár a közönségnek azzal is, hogy egyrészt elfogadna a községi pénztár javára történő befizetéseket, másrészt teljesítene helyette kifizetéseket. Ilyképen a folyószámla, továbbá a cheque- és clearing-forgalom segítségével a hatósági pénzkezelést olyképen egyszerűsítene, hogy a közönségnek nem kellene a hivatalokat felkeresni s ott a várakozással gyakran hosszabb időt eltölteni.

Nagy szerepe lehetne egy megerősödött községi takarékpénztárnak a községi üzemek kezelése s a község némely kereskedelmi tevékenységének átvállalása körül, amely tevékenység talán a hatósági szervezettel össze nem egyeztethető, vagy nehezen valósítható meg, de egy községi pénzügyintézetnek az üzletkörébe beleillenek. Kezelhetné a közraktárakat, elláthatná a vásárcsarnokokban a hatósági közvetítői szolgálatost, a közvágóhidakon pénztárt állíthatna fel, átvehetné a világitási vállalatokat, a közúti villamos vasutakat stb.

Ez lenne a közvetett házikézelés rendszere, amely mellett az illető intézményeknek üzleti szervezése a szigorú hatósági szerve-

zetnél mindenestre jobban válnék be, s a megtakarítás, illetve nyereség közvetve csak a község pénztárának jutna.

Valódi s nagy eredményeket csakis akkor lesz képes a községi takarékpénztár felmutatni, ha üzletköre a felsorolt s azokhoz hasonló haszonhajtó vállalatokra is ki fog terjedni. Ez azonban természetesen csak bizonyos hosszabb idő múlva következhetik be, mert ehhez megállapodott és megerősödött pénzügyi intézet szükséges.

A községi takarékpénztár létesítése mellett fel lehet végül hozni azt is, hogy a községi takarékpénztár a pénzügyi intézetek közt idővel vezérszerepre jutva, irányító hatással lehet a közigazgatási viszonyokra.

Ezeket fejti ki az említett javaslat, melynek megállapításai még ma, 8 év után is, a gazdasági életnek közbeeső fejlődési tényei mellett is teljes mértékben megállják helyüket. És ha ma még a községi takarékpénztár ügye meglehetősen messze van is a megvalósulás stádiumától, a főváros közigazgatási teendőinek rohamos szaporodása, üzemének finansiális igényei és adminisztrációjának fiskális érdekei belátható időn belül kényszerítő erővel fognak utalni a községi takarékpénztár megalkotásának elkerülhetetlen voltára.

Az újabb időben sok szó esett a *közraktárak* kérdéséről. Régi panasza ugyanis a fővárosi gabonakereskedőknek, hogy a Magyar Leszámitoló és Pénzváltó Bank monopóliumát képező budapesti közraktárak egyrészt szűkreszabott méreteik, másrészt a gépberendezés és vasúti ellátás hiányossága miatt nem képesek kielégíteni a mindinkább növekvő forgalom igényeit. Különösen az 1912. év folyamán vált érezhetővé káros hatásaival a közraktárak elégtelensége, mert megtörtént, hogy a gabonaforgalom legfontosabb őszi hónapjaiban a közraktárak egészen megteltek és kénytelenek voltak az árufelvételt teljesen beszüntetni.*)

A tűrhetetlen helyzet nyomása alatt a budapesti gabonakereskedők egyesületének kezdeményezésére a budapesti kereskedelmi és iparkamara az összes érdekelt bevonásával értekezletet hívott egybe. Az itt elhangzott panaszok kapcsán azután azzal a kérelemmel fordult a főváros tanácsához, tegye meg a szükséges intézkedéseket arra nézve, hogy az egész fővárosi kereskedelmet elsorvasztó raktárhiány sürgősen megszüntethető legyen.

E kérés kapcsán a székesfőváros közigazgatási ügyosztálya tanulmány tárgyává téve a közraktárak kérdését, a feldolgozott

*) Lásd a *Városi Szemle* 1913. évi áprilisi számban közölt jelentést.

statisztikai adatok alapján megállapította, hogy a gabonakereskedők panaszai minden tekintetben indokoltak. Ez adatok főbb eredményei röviden a következők:

Míg az ötvenes években az ország termő területe az összterületnek csak 84.2%-át tette, addig ma 94.75% -a termőterület. Ennek megfelelően, de az ezzel együtt fejlődött belterjesebb gazdálkodás következtében is, az ország gabonatermése az 1886-1896. évi átlaggal szemben, mely 87,000.000 métermázsát tett, ma 121,000.000 métermázsa (1908-1912. évi átlag), tehát 45%-kal emelkedett.

Már az ország ezen fellendülése következtében is, de azért is, mert a hatalmasan fejlődő főváros szükségletei fokozott arányban kívánták ezt maguk is, a budapesti gabonabehozatal és kivitel 1876. óta a mai napig megháromszorozódott. A behozatal 1897-től számítva megkétszereződött, a kivitel pedig az 1897. évi mennyiségnek tényleg kétszerese lett.

Hasonló örvendetes jelenséget mutat a főváros összáruforgalmának fejlődése is; 1876. óta a behozatali összforgalom 1912-ig háromszorossá, a kiviteli összforgalom négyszeressé lett.

Mindezzel szemben a budapesti közraktárak befogadóképességének fejlődése távolról sem mutat ily kedvező arányt. 1897-től számítva 1912-ig kerek számokban 800,000 métermázsáról mindössze 900,000 métermázsára emelkedett.

És e kedvezőtlen arányt még rosszabbá teszi az a körülmény, hogy a fővárosi egészségtelen lakásviszonyok következtében a rendelkezésre álló magánraktárak évről-évre kevesbedtek. Főleg a 90-es évek óta történik, hogy a fennálló magánraktárak nagyrészt vagy lebontották, hogy helyükre lakóházakat emeljenek, vagy átalakították ugyancsak lakások, illetve műhelyek céljaira. Úgyannyira, hogy alig néhány év alatt a jutányos és olcsó magánraktárak befogadó képessége 900,000 métermázsáról 250,000 métermázsára olvadt s egyben természetesen csak rendkívül drágán állanak rendelkezésére.

Ilyen körülmények között az a veszély fenyeget, hogy a közraktárak a jövőben még a forgalom normális átlagának természetesen fokozódó igényeit sem lesznek képesek kielégíteni. Annál kevésbbé, mert a raktárak topográfiai viszonyai folytán a gyors rakodás lehetetlen, nem is szólva a vasútszolgálat számos hiányairól. Természetesnek keli találnunk tehát, ha a Budapesten oly nagy nehézségekkel küzdő gabonakereskedelem elterelődik a fővárostól és egyrészt a vidék nagyobb városai, másrészt Wien felé áramlik. Ez utóbbi körülmény azonban nagy veszedelmet rejt magá-

ban az egész ország gazdasági életére nézve, mert Wien városa mindent megtesz, hogy a magyarországi és a balkáni terménykereskedelmet magához vonja. Legkiáltóbb bizonyítéka ennek a törekvésnek az a tény, hogy míg Wien gabonaforgalma alig fele a budapestinek, közraktárainak befogadóképessége majdnem kétszer akkora (1,480.000 métermázsa), mint a budapesti közraktáraké.

A kérdés végleges rendezése csak a kereskedelmi kikötő megépítésével és a pályaudvarok elhelyezésének sikeres megoldásával lesz csak elérhető. Addig csupán ideiglenes intézkedések tehetők. Ennek tudatában határozta el a székesfőváros tanácsa is a közraktáraknak ideiglenes raktárakkal való bővítését.

A székesfőváros kereskedelmi forgalmának jövője általában elválaszthatatlanul összefügg a kereskedelmi kikötők létesítésének és a pályaudvarok elhelyezésének kérdéseivel. Ez a két probléma sürgős megoldást követel azért, mert halogatásuk számos más nagyérdékű kérdés rendezésének is útját állja. Sem a közraktárak, sem pedig mint látni fogjuk a Dunapart teljes gazdasági és közlekedési kihasználásának kérdése, számos más kérdéssel együtt, nem oldható meg mindaddig, míg ez a két égető probléma megoldást nem nyert.

Vizsgáljuk tehát mindenekelőtt a pályaudvarok kérdését, megállapítván azokat a momentumokat, amelyek a problémát előtérbe tolták és azokat, amelyektől annak megoldását remélik.

A város gazdasági forgalmának emelkedésével, területének és népességének gyors gyarapodásával szemben a mai *pályaudvarok* keretei szűkeknek bizonyulnak és ez utóbbiak kibővítése és új elhelyezése több mint 10 év óta figyelemreméltó kívánsága a kereskedelemnek és közönségnek egyaránt. A megoldás technikai nehézségei és egyéb akadályok azonban folyton késleltetik a kedvező döntést. Különösen sok hátránnyal jár az, hogy a vasúti pályák utcánívóban fekszenek és ha a vonat áthalad rajtuk, ami nagy városban elég sűrűn történik, a sorompót leeresztik s úgy a gyalogosnak, mint a közúti közlekedésnek várnia kell, míg a lassan járó és sok kocsiból álló vonat átrobog. Ez egyik oka annak is, hogy míg a vasúton innenfekvő belterületek túlszűfoltak, közvetlenül a vasúton túl nagy területek lakatlanok maradnak. E bajok orvoslását sürgeti a városépítési ügyosztály azon előterjesztése, mely egyúttal kifejti, hogy mit kívannak a város érdekei e kérdés megoldása tekintetében. A személyi pályaudvarok dolgában a mai fejpályaudvarok helyett átfutó pályaudvarokat javasol, elsősorban az utazóközönség kényel-

me érdekében, de meg városrendezési szempontból is ezt tartja kívánatosnak, mert a mainál lényegesen nagyobb forgalmat lehetne kisebb terület igénybevételével lebonyolítani. (A mai pályaudvarok 12 óra alatt 170 vonatot indíthatnak és fogadhatnak; az átfutó pályaudvarok 12 óra alatt 720 vonatot fogadhatnának és indíthatnának.) És végül az átfutó pályaudvarok rendszere a közúti közlekedést is javítaná, mert az egyes, éppen a vasútállomások miatt túlterhelt vonalak mentesülnének, ha a vasutak felé irányuló forgalom több vonal között oszolnék meg. A teherforgalmat az ügyosztályi tervezet a kialakítandó gyárövezetbe (a külső déli és délkeleti részek) összpontosítaná, kapcsolatban a soroksári dunaágban létesítendő kereskedelmi kikötővel. A pályaudvarok közötti forgalmat az előterjesztés legszívesebben földalatti utón (vontatókocsik segítségével) bonyolíttatná le. De amennyiben ehhez a kormány nem adná hozzájárulását, mindenesetre kívánja, hogy a vasúti pályák vagy az utcánívó fölé emeltessenek, vagy alája sülyesztessenek, hogy a közúti forgalmat a jövőben ne akadályozzák.

Azok a mizériák, melyek a pályaudvarokkal kapcsolatos zavarok folytán *közgazdasági* téren éreztetik hatásait az utolsó években tetőpontjukat érték. Az 1911. év különösen megdöbbentő bajokat hozott napvilágra, melyek közül néhányat érdemes ehelyütt említeni, annak illusztrálására, hogy a pályaudvarkérdés mekkora jelentőséggel bír: Magyarországon alig van rozsfogyasztás s így az ország rozstermését Ausztriában értékesíti. A késedelmes vasúti szállítások következtében azonban az osztrák malmok a szállítási határidő be nem tartása miatt egyre-másra utasították vissza a megrendeléseket, s Németországból fedezték szükségletüket. A tengerit az őszi magas árak idején a vasút nem volt képes szállítani, a tavasszal olcsóbb víziúton bejövő külföldi tengeri leszorította az árakat s a magyar mezőgazdaság 30-40 millió korona kárt szenvedett. Halmozhatnók a példákat, de talán ennyi is elég.

A sok technikai hátrány: a hiányos vágányrendszer, a tolató és rakodó vágányok csekély száma, a waggonhiány, a pályaudvarok szűk volta, a raktárak elégtelensége mindmegannyi ok, mely ezen állapotokra vezet. Mindezt betetőzi aztán az a körülmény, hogy a pályaudvarok és elsősorban a budapesti pályaudvarok elmaradott, szőik voltaknál fogva a forgalom lebonyolítására képtelenek és primitív állomási felszerelésüknél fogva is képtelenek hivatásuknak megfelelni.

A fővárosi pályaudvarok által nyújtott problémák sok oldalról

jövő javaslatokat szültek s a sokféle igények egységes kielégítése iránti törekvésből a kívánt változás képe nagyban – egészben ki is alakult, s ennek ad kifejezést a fentidézett ügyosztályi javaslat is. Így az új személypályaudvarokat illetőleg az egységes és kihelyezett fejállomással szemben feltétlenül előnyben részesíti a közvélemény a város belsejében szétszotva elhelyezett átmenő állomások rendszerét, melyek mellett bárhonnét jövet, bárhol szánhasson ki az utas. A teherpályaudvar kérdésében már eltérőbbek a nézetek, amint hogy itt rejlik a kérdés tulajdonképeni nehézsége. Abban nagyjában megegyeznek, hogy a teherpályaudvarok csak a város külsejében nyerhetnek elhelyezést. A helyet és a technikai részleteket illetőleg azonban a legnagyobb mérvű nézeteltérések uralkodnak. Ennek a kérdésük megoldása még jó időt igénybe fog venni, fontos azonban, hogy az állandóan felszínen tartassék, a megoldás módjai megvitattassanak s a legalkalmasabb mód a lehetőség pillanatában megvalósulást is nyerjen.

A szorosan vett közgazdasági *forgalom* aktuális kérdései között az utóbbi időben a legfontosabbak egyike a m. kir. államvasutak személyi díjszabásának módosításához való állásfoglalásunk volt. Az e tárgyban kidolgozott ügyosztályi javaslat, mely különös tekintettel van a főváros ipari fejlődésének és idegenforgalmának érdekeire, a tanács, a közgazdasági bizottság és a közgyűlés hozzájárulásával találkozott és alapját képezte annak a feliratnak, melyet a székesfőváros közönsége a személyszállítási díjszabás tervezett módosítása ellen a m. kir. kereskedelemügyi, valamint a belügyminiszterhez intézett. A miniszter némely tekintetben honorálta is a főváros előterjesztéseit. Ugyancsak foglalkozott a főváros a *telefondíjszabás* kérdésével is. A törvényhatósági bizottság közgyűlésében ugyanis 1910. április havában felmerült az az indítvány, hogy utasítsa a közgyűlés a tanácsot arra, hogy az utóbbi sürgős előterjesztést intézzen a kereskedelemügyi m. kir. kormányhoz aziránt, hogy a telefon-díjnak már többszörösen kilátásba helyezett leszálítása végre megvalósuljon. Az a tanulmány, melyet az akkoriban illetékes ügyosztály ez indítvány alapján a kérdésnek szentelt, megállapította, hogy a budapesti telefondíjak a távbeszélő hálózat által elért üzleti eredményekhez képest aránytalanul magasak; ugyanerre az eredményre jutottak akkor is, amikor ezeket az előfizetési díjakat a külföldiekkel hasonlították össze. Megállapították az egy beszélgetési díjra vonatkozó kimutatásban, hogy a legdrágább a londoni, azután a párisi és harmadsorban a budapesti átalány díjazás. Ez anomáliák megszüntetése érdekében teendő intézkedésekre vonatkozó tanácsi javaslat alapján a közgyűlés állást foglalt a nagy-

mérvű telefon díjszabás ellen, megbízva a tanácsot, hogy a m. kir. kereskedelemügyi miniszter által a távbeszélő berendezések jelenlegi használati és létesítési feltételeinek megváltoztatására vonatkozó javaslat tárgyában tartandó tanácskozáson a székesfőváros közönségének képviseltetése iránt intézkedjék.

Nagyjelentőségűek azok a tárgyalások, melyeket a székesfőváros tanácsa a *hídvám megváltása* érdekében folytat. Ezek a tárgyalások számos jogi kérdés megelőző tisztázását tételezik föl, melyek közül legfontosabb az, hogy általában kit illet a székesfőváros területén a hídépítés joga? Feleletképen erre a kérdésre a törvény alapján megállapítható, hogy az első állandó híd építését az országgyűlés, tehát az állam határozta el, az állam adott a lánchídtársuktnak jogot a híd felépítésére, a törvényben és a szerződésben ugyancsak állami szerv (országos küldöttség) által meghatározott föltételek mellett. A törvényből kitűnőleg tehát a hídépítés joga az államot illeti, e jogát azonban meghatározott feltételek *mellett* a lánchídtársulatra ruházta. Kérdés azonban, miért volt szükség arra, hogy az állam e jogot magának vindikálja, holott kétségtelen, hogy a hídépítés joga, mint partbirtokosokat Buda és Pest városokat illette meg. Ezt a jogukat maga az állam is elismerte, amidőn gondoskodott róla, hogy e városok elvesztett vámbevételeikért megfelelően kárpótoltassanak.

Ámde e joggal élni, illetve az ennek megfelelő kötelezettséget teljesíteni a két város nem akart, illetve különböző jogi és pénzügyi akadályok folytán erre nem volt képes. A törvény alkotása idején Buda és Pest még különálló municípiumok voltak, melyeknek egyesítéses fővárossá való egyesítése akkor még csak gondolatban élt. Féltékenykedő versengésükkel szemben az egyedüli expediens az állandó híd létesítésére az volt, hogy a hídépítés jogát az állam a magáévá tette.

A hidak építésének joga és kötelessége tehát kizárólag az államot illeti és pedig függetlenül attól, vannak-e külön e célra rendelt jövedelmei.

Az államnak a hidakon való vámszedési joga ily jövedelmi lorrasnak nem tekinthető, véges időhöz van kötve és akként van szabályozva, hogy a vám tételekből a hidak fentartásának költségeit felülhaladó tiszta bevételt köteles az állam: 1920-ig az 1870. évi X. tc. alapján felvett 48 millió koronás kölcsön törlesztésére fordítani, 1920-tól ugyanezt a fővárosi pénzalap javára fizetni, 1936.

után pedig tőkésíteni mindaddig, míg oly összeg gyűlik egybe, amelynek kamatai a fentartási költségeket fedezni fogják.

Teljes megváltás ezek alapján nyilvánvalóan azt jelentené, hogy a főváros magára vállalja a hidak fentartását és a hidaknak az állammal és a fővárosi pénzalappal szemben fennálló kötelezettségeit és ehhez képest állandóan fenntartaná a hidakat, 1913. július 1-től számítva fizetné ezenkívül az évi hídvámbevételek tiszta hozadékanak megfelelő összeget; 1920. évi július hó 1-ig az állampénztárnak, 1920. évi július hó 1-től 1936 november 20-ig ugyanezt a fővárosi alapnak, 1936 november 20-tól kezdve pedig oly tőke gyűjtésére kellene a tiszta hídvámjövedelmet fordítani, melynek kamatai a hidak fenntartására elegendők.

Ezzel egyértékű azonban, ha a főváros a hidak fenntartási kötelezettségét átvállalja, illetőleg erre nézve az állammal külön megállapodásra jut. Ez irányban folynak a tárgyalások.

Közgazdaságilag nagy jelentőségű városi javadalom a budapesti *Dunapart*, mely úgy jövedelmezőség tekintetében, mint közforgalmi jellegénél fogva is fontos tárgya a községi közgazdasági politikának. A kiépített Dunapart-részek közhasználatát, valamint ezen helyek jövedelmi forrásait, a díjszedési jogok értékét és az úgynevezett dunai haszonvételeket időről-időre a vagyonszámvetések tükrében szokták megállapítani. A Dunapartok igénybevételenek módja a partbeosztási térképekből tűnik ki, azonkívül a partbeosztási jegyzőkönyvek is tájékoztatnak róla. A partbéréket, vagyis a partok használatáért folyóméterenként fizetendő évi haszonbéréket a törvényhatósági bizottság közgyűlése állapítja meg és e megállapításnál elsősorban a part állapota, használhatósága és kereskedelmi és hajózási forgalma elsősorban irányadó. Azonban a Dunapartnak, mint városi javadalomnak nem ezen jövedelmei foglalják el az első helyet, hanem lényeges a székesfőváros partjavadalmi díjszedési jogaiból folyó azon jövedelem, mely a dunai hajók és egyéb, vízijárművek kikötési díjainak és a szállított áruk városi vámdíjainak jövedelmeiből, valamint a rakodó-helydíjak és az állás- és helyiilletékekből folyik be. Különösen jelentősek ezek annál fogva, hogy Budapest *vízi forgalma* évről-évre nagyobb mérveket ölt, ami természetesen növeli az adminisztráció teendőit is a dunaparti ügyek ellátása tekintetében.

A budapesti *kereskedelmi kikötő* problémájának felmerülésére és annak megoldására vonatkozó momentumokat Gonda Béla mi-

niszteri tanácsosnak a Magyar Hajózási Egyesületben tartott föl-olvasása nyomán a következőkben közölhetjük:

A budapesti érdekelt kereskedelmi körök már évek hosszít sora óta súlyosan érzik a vízforgalom lebonyolítására szükséges berendezéseknek s a vízi- és vasúti forgalom megfelelő modern kapcsolatának hiányát s már mintegy 25 év óta úgyszólván évről-évre mind erőteljesebben nyilvánultak meg a teljesen jogosult panaszok amiatt, hogy a fővárosi dunai rakodópartok sem terjedelem, sem műszaki berendezések tekintetében nem felelnek meg a forgalom igényeinek.

A budapesti kereskedelmi kamara is több ízben foglalkozott a kérdéssel, múlhatatlanul szükségesnek jelezvén egy megfelelő kereskedelmi kikötő létesítését. A kamara által meghallgatott szakértők egyhangúlag oda nyilatkoztak, hogy a dunai rakpartok kiépítésével nem lehet a kikötőhiányon gyökeresen segíteni, hanem a városon kívül kell egy alkalmas kikötőt, oly telepet létesítenünk, ahol a tömeges forgalom a kor követelményeinek megfelelő berendezések létesítése mellett összpontosítható legyen. Szükségesnek mondta ki a kamara azon nyomós okokból is, mert csak így válnék lehetségessé, hogy a helyi piaci költségek jelentékenyen leszállíthatnának, a tömegárukból készleteket oly mennyiségben halmozunk fel, hogy a világkereskedelem mai fejlettsége mellett piacunk beolyást gyakorolhasson az árak alakulására.

Az ismételt, sürgető feliratok hiatása alatt 1896-ban elhatározta a kormány a budapesti kereskedelmi kikötő tervezésének megindítását, melyre nézve a kiküldöttek beíható tanulmány alapján a következő irányelveket állapították meg:

1. A kikötő akként tervezessék meg, hogy az különösen a tömegáruforgalomra nézve központi kereskedelmi telepet alkosson, ahová a Budapestre föltadott összes tömegáru irányíthatnának és ott megfelelően raktároabatók, kezelhetők és onnan akár vasúttal, akár hajóval, akár kocsival gyorsan elszállíthatók legyenek. A kikötőnek ekként mint kereskedelmi központnak létesítése különös fontossággal bír már csak azon okból is, mert a terménynagykereskedő, mikor áruja Budapestre érkezik, a legtöbb esetben még nem is tudja, hogy hová fogja azt továbbítani; szükséges tehát, hogy azt a helyet, ahol az áruk le vannak rakva mind a hajóval, mind a vasúttal közvetlenül megközelíthessék, miáltal a szállítási, helyi költségekben jelentékeny megtakarítás érhető el. Erre való tekintettel szükséges, hogy a kikötő szerves kapcsolatba hozassék a vasúttal, még pedig oly módon, hogy a kikötőnek a megfelelő vasúti vágánnyal való ellátása mellett a kikötővel kapcsolatosan egy

megfelelő központi teherpályaudvar is létesíttessék, hogy ilymódon lehetővé váljék a vasúton és vizén érkező tömegárúk egységes kezelése.

2. A kikötő berendezésére nézve azt az elvet tűzték ki, hogy a különböző áruk elhelyezésére szolgáló épületek az áruk természetének megfelelőleg, azonban lehető egyszerűen építtessenek, abból a célból, hogy a raktározási költségeket a minimumra lehessen redukálni. Gondoskodni kell továbbá oly különböző épületekről, amelyek hivatva lesznek a különféle áruaukciók megtartására; különös súly fektetendő főleg arra, hogy e kikötőben oly nagyobb tárházak is létesíttessenek, melyekben az áruknak nemcsak elhelyezése, hanem azoknak kezelése, esetleg kikészítése is lehetséges.

3. A kereskedelmi szakkörök egybehangzóan azt a véleményt is nyilvánították, hogy a kikötő egy része a transitó-kereskedelem részére tartassék fenn és ez a rész, mint vámmentes szabad kikötő a megfelelő tárházakkal szereltesék fel, úgyszintén a kikötő ezen részébe helyeztesék el a központi fővámház is, mire nézve az országos fővámigazgató véleményét is kikérték.

4. A kikötő forgalom gyors és lehető olcsó lebonyolítása céljából megállapították, hogy a kikötő a legmodernebb gépészeti felszereléssel látandó el.

5. Hogy a kikötő, mint kereskedelmi gócpont a budapesti nagyipar minél előnyösebb kiszolgálására alkalmassá tétessék, kívánatosnak mutatkozott, hogy a kereskedelmi kikötővel kapcsolatban ipari kikötő is létesüljön oly elrendezésben, hogy abban minden egyes gyár szerves kapcsolatba legyen hozható mind a vízi, mind a vasúti és közúti forgalommal. Ezáltal ugyanis lehetővé válik, hogy az ipartelepek beilleszkedjenek a kikötőnek, mint kereskedelmi központnak forgalmi szférjába és ezáltal élvezzék a kereskedelmi kikötő nyújtotta előnyöket.

Ezen főbb irányelvek alapul vétele mellett tehát mindenekelőtt ki kellett keresni a székesfőváros környékén azt a helyet, ahol úgy a kereskedelmi kikötő, mint az ezzel kapcsolatos vasúti pályaudvar és ipari kikötő, a jövőben várható oly fejlődéshez mért kiterjedésben legcélszerűbben elhelyezhető.

Az ezirányban eszközölt beható tanulmányok arra a meggyőződésre vezettek, hogy a kikötő, az ennek és az ezzel kapcsolatos intézményeknek létesítéséhez és továbbfejlődéséhez fűződő forgalmi és kereskedelmi követelményeknek legmegfelelőbbben a Csepel-sziget felső csúcsán lenne elhelyezendő.

A terület ekként megválasztván, ezen a kereskedelmi kikötő, vasúti pályaudvar és az ipari kikötő, összesen mintegy 1000

magyar holdnyi területen akként terveztetett, hogy az egyes részek legmegfelelőbb elhelyezése és tagozása mellett az egész telepnek egységes volta s az egyes részek szerves kapcsolatba biztosíttassék. Ezen az alapon a kérdés megvalósításának módozatait beható tanulmány tárgyává tette a főváros, melyek eredményeinek közzététele a legközelebbi jövőre várható.

Ezekben számoltunk be a székesfővárosi közigazdasági politika működéséről és problémáiról. Ez a politika a legszorosabb összeköttetésben van a fővárosi igazgatás egyéb ágaival s míg egyrészt azok állapotainak sok tekintetben illusztrálására szolgálhat, másrészt azokból meríti erejének és teljesítő képességének legjavát.