

Még annak is kell villamos a Dunaparton, aki csak korzózni jár oda

Válasz dr. K. M. mérnöknek
V. Szabadság-tér 12. szám.

Lapunk főszerkesztője bennünket bizott meg levelének megválaszolásával. Elismerését jó szívvel vettük és örvendünk, hogy egyetért főszerkesztőnkkel, ki csaknem két évtizeden keresztül vezette a főváros kiváló sárga villamos vasutját, melynek műszaki vezetői az ő idejében kerültek oda és sablonjai még ma is alapját képezik a főváros mai villamosközlekedésének.

Hát a Beszkárt nem került volna számos esetben szembe a párturalommal, a régi városi villamos fejlesztésének szellemét is át tudta volna venni. Sajna, sok jó törekvése akadályba ütközött és ha nem így történt volna, más ténre elkövetett hibáit is tudta volna egyen-súlyozni.

Tudomásunk van nekünk is arról, hogy a Beszkárt élet-halálharcot folytat a belvárosi vonalak és a dunaparti vonal megtartása érdekében, amin nem is lehet csodálkozni, mert ő rendelkezik azokkal az adatokkal, melyek a megszüntetni szándékolt vonalak jövedelmezőségét igazolják.

Egyik oldalon azt kívánni, hogy tüntesse el a deficitet, másik oldalon elvenni tőle a jól jövedelmező vonalakat, legjobban esetben is *La Fontaine* »A molnár, a fia és a szamárc versét juttatja eszünkbe. De amikor nemcsak vonalak megszüntetéséről van szó, hanem arról is, hogy egy város közönségét fosztják meg az utazás lehetőségétől, akkor az a kár, hogy *La Fontaine* híres versének nem »A három szamár« címet adta. Ön nekünk tesz szemrehányást, hogy nem exponáljuk magunkat jobban a Dunaparti villamos vasut meghagyása érdekében. Minket csak akkor illetne szemrehányás, ha meg nem mondanók, hogy a mi közlekedési viszonyainkat más városhoz hasonlítani nem szabad, de nem is lehet, mert minden városnak más és más közlekedési igényei és sajátosságai vannak.

Ami London és Páris közötti közlekedését illeti, az egészen másképpen bírálható el, mint Középeurópa többi metropolisának közötti vasúti közlekedése. London belső városi hálózatát azért nem fejlesztette, mert ott ahelyett három földalatti vasutat építettek. A District

railwayt, a Metropolitan és a Tube-t. Ezeken kívül óriási autóbuszparkja van, de utóbbi belső városi forgalomra két okból alkalmatlan. Drága és az utcakeresztezéseknél ötvenével torlódnak. Aki Londonban tovább akar jutni, az földalatti használ. Párisban a közismert Metro, a berlini és hamburgi földalatti és magvasutak minden útszínén vezetett közlekedést fölöslegessé tesznek.

A nagyközönség városi közlekedési eszköze az útszínre vagy a földalatti vezetett villamosvasut, mert az autóbust nem tudja megfizetni. Tehát addig, amíg Budapest meg nem kapja földalatti hálózatát, útszínre vezetett vonalakat megszüntetni, merénylet a közönség ellen, mert csak kétféle közönség van: az egyik józan, a másik — nem. A józannak kell a villamosközlekedés, a másikkal nem.

A dunaparti villamosvasut senkinek sincsen utjában, ellenben életszükséglete felekezeti különbség nélkül a Lipótvárosnak éppen úgy, mint a IV., VIII. és a IX. kerületnek. Legfeljebb néhány hoteligazgató remél (?) jobb üzletet, ha a nem csilingelő, semmi zajt nem okozó villamosvasutat a Dunaparttól eltávolítják.

Még ma sem tudjuk megérteni, kinek a badar ötlete következtében vitték át az alig lakott *Rudolf rakpartról* a villamosat az *Akadémia uccába*, hol most minden más közlekedés torlódik a keskeny ucca két ház-sora között és ennek, valamint a sok keresztezés következtében csönget a villamos az ott lakók egész napi, de legfőképpen kora reggeli és késő esti nagy gyönyörűségére. (Ezekre azonban nem kellett a hatóságoknak tekintettel lenniök.) Igaza van tehát Önnek abban, hogy tiltakoznunk kell a dunaparti villamos eltávolítása ellen és helyes az a nézete, hogy az elhelyezés és átépítés költségeit is fordítsák új vonalak építésére. Ez lenne az ésszerű és szakszerű. Mi csak annyit teszünk még az elmondottakhoz, hogy előbb földalatti hálózatot, azután következzenek, de talán még akkor sem, jó vonalak megszüntetése.

Reméljük, hogy a főváros, társadalmi kivétel nélkül, meg fog mozdulni említett vonalak megszüntetése ellen, mielőtt nem lesz késő, mint az Akadémia ucca esetében.