

FŐVÁROSI ÜGYEK.

A Kossuth Lajos-utca villámosa.

A közlekedés bizottságának tegnapi ülésén a vita főtárgyává nem az a kérdés lett, hogy mi lesz a teendő a Lánchid elzárása esetén, hanem az, hogy a Kossuth Lajos-utcán járjon-e villamos vasut, avagy sem? A kérdés még szűkebben úgy volna megfogalmazható, hogy a Kossuth-utcat átengedjék-e a Rákóczi-uti villamos forgalom levezetésére, tehát ennek az utvonálnak a tehermentesítésére? Végül pedig még precízebben megjelölve a kérdést, tegnap arról volt szó, járhat-e a Kossuth-utcán a *Közuti* vasut, vagy sem?

A szempont tehát, a mely a bizottsági tagok főlészóalását irányította, nem a közlekedés szükségletének hideg mérlegelése volt, hanem belejátszott az a mellékes kérdés is, hogy melyik villamos vasut élvezhesse a Kossuth Lajos-utca megnyitandó vonalát? Ezt a lesiklást a főkérdésről, mi helyeselni nem tudjuk és csodálkozunk kell azon, hogy tegnap koncepciósi városi vezérférfiak is hamis, helytelen és mesterkelt álláspontokra helyezkedtek ebben a kérdésben. *Vázsonyi* Vilmos például azzal érvelt, hogy a kereskedelem a Kossuth-utcai villamos vonallal sulyos sérelmet szenvedne. Csak beszéde végén vallotta meg, hogy az új vonalat azért ellenzi, mert ellenszolgáltatás nélkül nem hajlandó a Közutinak semmit adni. Azt gondoljuk, sokkal helyesebb és őszintébb lett volna, ha *Vázsonyi* ezzel kezdte volna és ennél érvelése végéig szilárdan megmaradt volna.

A Kossuth-utcai villamos engedelmzésének kérdését ugyanis kizáróan két szempontból szabad megítélni. Az egyik a főváros érdeke, a másik a villamos vasutaké. A főváros érdeke mindenki előtt világos, a ki a térképre pillant, tisztán láthatja, hogy a főváros forgalmának törzse ma a Rákóczi-ut vonala. A lakosság ide-oda áramlása ezen a vonalon a legelevenebb a belső és külső városrészek, az üzletnegyed és a lakónegyed között. Ennek a nagy forgalmu vonalnak ma csak egyirányu lüktetése van: a Belvárostól lüktet kifelé a Zugló felé. Befelé ez a lüktetés megtorlódik és megszakad. A Kossuth Lajos-utca végénél, mintha még mindig ott állana a Belvárost övező bástya fal, a Rákóczi-utról hõmpolygó forgalom árja, két irányban kénytelen szét-

csapni és veszteni eleven erejébõl. Egy része a Károly-körútra, másrésze a Muzeum-körútra jut. Az elõbbi irányban *Kelemen* Móric főmérnöknek egy 1911-ben megjelent forgalmi statisztikai munkája szerint óránként 222 kocsi, a másik irányban, vagyis a Muzeum-körut felé 250 kocsi járt!

Gondoljuk el, hogy ez a rendkívüli kocsitõmeg nagy része Budának oly területe felé irányul, a mely



Iktatószám

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385. 85

Hely

Idő

1913

Személy

Helyszám

Szerző

Cím A Kossuth Lajos-utcai villamos.

Forrás: Budapesti hírlap

Bp.

1913 VI/4

az Erzsébet-hid és a Lánchid között fekszik. Ezt a területet a Rákóczi-ut felől érkező utas a Kossuth Lajos-utcán át már 900 méteres ut megtételével érhetné el, míg ugyanide a Muzeum-köruton és a Ferenc József-hidon át csak 2100 méteres ut megtételével lehet megtenni. Azt gondoljuk, hogy a ki ebből a ritkító két adatból ki tudja olvasni a főváros érdekét, az nem érthet egyet *Vázsonyi* érvelésével, hogy ennél a mindenképpel való érdeknél a kereskedelem érdeke elõbb való. *Glücksthal* Samu igen helyesen jegyezte meg tegnap, hogy a forgalmi eszközök még soha sem voltak ellensége a kereskedelemnek. Az az érvelés sem állhat meg, hogy a Kossuth Lajos-utca kereskedelmének elõkelõ jellegét az új villamosvonal hõnkre tehetné. Elõször is azért nem, mert olyan megkülönböztetést, hogy a Kossuth Lajos-utca kereskedelme elõkelõ és a Rákóczi-uté nem lenne az, mi el nem ismerhetünk. Helyesen mondta tegnap *Hecht* Ernõ, hogy a Kossuth Lajos-utca minden tekintetben csak a Rákóczi-ut folytatása. Ott is van a nagy tömeg üzlésének való olcsó divatárkereskedés, olcsó ékszer- és olcsó kalap. Az elõkelõséget nem is az utca adja bárkinek, hanem a kereskedõ adhatja önmagának. Mindenki elõkelõ, a ki szolid és megbízható módon tesz eleget kereskedõi hivatásának és senki sem tarthat számat erre a megkülönböztetésre csupán azért, — mert 30 százalékkal drágább boltbért fizet, mint a Rákóczi-ut boltosa.

Azt gondoljuk, hogy elsõ sorban maga *Vázsonyi* az, a kinek demokratikus érzeke nem igazodhat a boltbér után, s a ki egy utcát, mely Budapest legelevenebb utvonlát vezet le a Duna és Buda irányában, egyszerűen kirekesztene a villamosvasut áldásából és képzeletben vissza kívánná állítani azt a korszakot, a midõn még a bástyavonal a Belvárost a külsõ világtól elrekesztette.

A kérdés hát nem a Kossuth Lajos-utca elõkelõ jellegén fordul meg, hanem azon, hogy szükséges-e ez az új vonal, még pedig a föld színén, mint a Rákóczi-ut forgalmának levezetõ csatornája? Erre nézve a felelet csak igenlõ lehet. A másik kérdés az, szüksége van-e erre a vonalra, mely egyes budai relációkat lényegesen megrövidít, a *Közuti* vasutnak és a közönségnek? Erre nézve is csak igenlõ lehet a felelet. *Vázsonyi* ellenzése tehát csakis azt a taktikai célt szolgálhatja, hogy olyasmért, a mi a Közutinak, de egyben a közönségnek és a főváros fejlődésének is nagy érdeke, a *Közuti* vasuttól minél nagyobb ellenszolgáltatást lehessen kapni. Helyes. De mekkora legyen ez az ellenszolgáltatás? Határtalan nem lehet és a *Közuti* anyagi érdekét sulyosan nem érintheti, mert a főváros a vállalatról két bõrt nem húzhat. Számat kell ugyanis azzal vetnie, hogy az új vonal önmagának az érdekét is szolgálja. A *Közuti* tõtõl kért ellenszolgáltatás tehát csak a közös érdek tekintetbevételével szabható meg.

De nem lehet tulkövetelõ a főváros olyan értelemben, mint tegnap a közlekedés bizottságában indítványozták, mert megéshet, hogy a *Közuti* megtagadja a Kossuth Lajos-utcai vonal építését. Mi történik akkor? Akkor a Rákóczi-ut forgalma továbbra is csak kerülõ uton jut el Budára! És mi lesz az *Erzsébet-hiddal*, a mely már 1902 óta várja, hogy lefektetett sínén a villamos-kocsik robogjanak? A hidra akkor csak a *Városi Baross-utcai* vonal rendszerének kocsijai juthatnának. Ennek akadály: nem lenne. Am a hidra lépõ *Városi* vasutat sulyos kötelezettségek terhelnék. Meg kellene fizetnie a hidon lefektetett sinek árát, mert ez a *Közuti* tulajdona. Ez 336.000 korona. Meg kellene fizetni kamates amortizáció címén még 184.000 koronát. Végül az államnak 800.000 koronát kellene fizetni, mint 1902-ben kikötött hozzájárulást a hid építésének költségéhez. Ez együtt 1.320.000 korona. Vajjon érdemes lenne-e azért a csonka vágányért, a melyet a *Városi* Budára vezethetne, s a mely, mint a *Baross-utca* szférájának folytatása, csak korlátolt forgalmat bonyolíthatna le, a *Városinak* ekkora terhet elvállalni. Nem lenne érdemes és ezzel meg is van pecsételve az *Erzsébet-hid* sorsa is: ezután sem fog rajta villamos járni!

Ez nem lehet *Vázsonyi* célja és holnap a közgyûlésen azt kellene indítványoznia, hogy a *Kossuth Lajos-utca* vonalát egészen a *Döbrentei-térig* a saját birtokában építse meg maga a főváros és ezt a becses vonalat mindkét villamosvasutnak átengedve, fizettesse meg velük a használat méltányos díját.