

FŐVÁROSI ÜGYEK.

Villámos a Kossuth Lajos-utcában.

A közuti villámos vasuti társaság előterjesztést tett a tanácsnak, a melyben a Rákóczi-ut nagy forgalmára való hivatkozással bejelenti, hogy a Rákóczi-uton sem az alépités, sem a sinek nem bírják meg a forgalmat, mind a kettőt ki kell cserélni. Nagy munka lesz ez s lehetetlen, hogy a munka ideje alatt a Rákóczi-uton bonyolítsák le a forgalmat. A társaság a forgalom megosztására a Dohány-utcában akar ideiglenes vonalat építeni. Az átépítéssel kapcsolatban kell megoldani a Kossuth Lajos-utcai villámos vasut dolgát is.

A főváros villámos vasuti közlekedésének legnagyobb hibája, hogy valamennyi relációját egy-egy főforgalmi utvonalra koncentrálták s a mellékutcák közönsége csak nagy kerülővel juthat villámoshoz, a főutvonalak pedig nem tudják már lebonyolítani a forgalmat. Legjobban érzi és szenved a közönség ennek a politikának következményeit a Rákóczi-uton, a hol a kocsik az áram gyöngesége és a vonalnak zsufoltsága miatt a megengedett sebességnek a felével sem haladhatnak s a villámos sebessége óránként tíz kilométer sincsen. Még nagyobb baja a relációk koncentrálásának, hogy ha egy kocsi megakad, a mi éppen a vonal zsufoltsága miatt nagyon gyakran megtörténik, csaknem az egész városban szünetel a forgalom. Mert egy kocsinak valami baja történt a Rákóczi-uton, a közönség hiába vár kocsira Budán, Kelenföldön, a Zuglóban, annyira egymásra torlódnak a kocsik.

A városházán is belátták már ennek az állapotnak tarthatatlanságát és több ízben elhatározták már a Dohány-utcai, Wesselényi-utcai és Dob-utcai villámosvasutak megépítését. A Dob-utcai reláció megépítésének utját állja az Erzsébet-sugárut terve. Az Erzsébet-sugárutat szeretnék még az idén dülőre juttatni, de még annak a villámosvasutja sem teszi fölöslegessé a másik két utca villámosvasutját.

A Dohány-utcai és Wesselényi-utcai villámos megépítése dolgában a főváros már mind a két vállalattal tárgyalt. Mind a kettő dolgozott ki tervet, de a mikor arra került a sor hogy a város valamelyikkel megalkudjék s annak adja a koncessziót, a melyik kedvezőbb föltételekkel hajlandó megépíteni a kétségkívül rentabilis vonalakat, fölmerült az a terv, hogy a város ennek a két vonalnak megépítésével kezdje meg a városi üzemet. Hozzáfogtak a tanulmányozáshoz és tanulmányoznak már évek óta. A forgalom pedig napról-napra növekedik, a közlekedési mizéria mindinkább állandóvá lesz.

A városháza illetékes szakemberei pedig nagyon hamar megállapították, hogy ez a két reláció nem alkalmas a városi kezelés megkezdésére, mert mind a kettő zárt vonal lenne, a melyet semmiféle irányban fejleszteni nem tudnának. El is nevezték a városházán ringlispil-vonalnak, mert csak körben járhatna a két utcában. Gondoltak arra is, hogy ezt

a városi vonalat meghosszabbítják a Kossuth Lajos-utcáig, mert a közuti társaság nem tagadhatná meg a Károly-köruton a várostól a péázsjogot. De a Kossuth Lajos-utcából nem tudna semerre fordulni. Budán minden alkalmas utat lefoglalt már a közuti vasut és egész relációra a legjobb esetben is csak nagyon súlyos föltételek mellett adná meg a konkurrens vállalatnak a péázsjogot.

Tanulmányozzák tehát tovább a kérdést s ezért nem tud fejlődni villámos-vasuti hálózatunk.

A Rákóczi-uti villámos átalakítása most a függő kérdéseket mind napirendre vetette, mert ha a társaság azt jelenti a városnak, hogy ez a vonal a megnövekedett forgalmat lebonyolítani nem tudja, a főváros a következményekért nem vállalhatja a felelősséget. Az kétségtelen, hogy ha a közuti vasut egyszer megépítette a dohány-utcai vonalat, azt többé megszüntetni nem lehet s a fővárosnak nem lesz többet módja arra, hogy a két utca föltétlenül rentábilis vonaláért a közérdeknek megfelelő föltételeket szabjon. Megszűnik a konkurrencia a két vállalat között, mert ha a dohány-utcai vonal megépül, magát a Wesselényi-utcai vonalat a másik társaság nem tudja beilleszteni hálózatába. Konkurrencia nélkül pedig eredményeket el nem érhet a város, mert a társaság is igen jól tudja, hogy a mai taktikát, a mely kimerül az akták visszatartásában, sokáig már nem gyakorolhatja a város, mert az új vonalakra a nagyközönségnek szüksége van. Hisz a költségvetés tárgyalásakor is már az a párt tett kifogást az ellen, hogy miért nem bővítik a hálózatot, a melyikpárt még néhány évvel ezelőtt határozatilag kimondotta, hogy a város nem ad semmiféle vonalra koncessziót, a míg a társaság bizonyos föltételeket nem teljesít. A társaság szívesen látta a határozatot, mert nem kellett új befektetéseket eszközölnie s megmaradhatott a jól jövedelmező fővonalakon, de a párt látva az eredményt, maga sietett visszavonni határozatát.

Sürgösen el kell döntenie a városnak, hogy városi kezelésben építi-e meg a két vonalat és a Kossuth Lajos-utcai vonalat, vagy kihasználva a két vállalat konkurrenciáját, a közérdekre legkedvezőbb föltételekkel valamelyik vállalatnak megadja a vonalak megépítésére a koncessziót. Kétségtelen ugyanis, hogy ez a három vonal mind a két vállalatra rendkívül értékes. A közuti társaság közvetlen összeköttetést nyerne a budai oldallal s megszerezhetné Budának a Belvárosba irányuló nagy forgalmát, viszont a városi villámos vasut dumaparti vonalát a Kossuth Lajos-utcán, Károly-köruton és Dohány-utcán át összeköthetné nagyköruti és városligeti vonalával.

A konkurrencia szempontjából is nagy értéket képvisel ez az új vonal mind a két társaságra s azért nem szabad a fővárosnak most belemennie olyan ideiglenes megoldásba, a melynek csak a címe lenne ideiglenes, mert többé meg nem változtathatja. Ugy járna vele a főváros, mint a Rákóczi-uti villámos világítással. A vállalat kísérletképpen díjtalanul rendezte be s kötelezettséget vállalt, hogyha a város meg nem váltja, minden kártérítés nélkül elviszi. A vállalat jól számított, Senki még csak gondolni sem mer a villámos világítás megszüntetésére, sőt az Andrássy-utat is fölszerelte már a város és a nagy körut világítását is elhatározta. Ugyanigy járna a Dohány-utcai villámos vasuttal, azt sem vihetné el többet, de elveszitené a jogát arra, hogy a jövedelmező vonal koncessziójának árát a főváros szabja meg.

Számolunk azzal a körülménnyel is, hogy ma a városházán olyan erős a házi kezelés elvi alapja, hogy minden reális számítás iránt érzéketlen. De még ennek az álláspontnak sem érdeke, hogy a föltétlenül szükséges, a közönség által már évek óta sürgetett vonal építését örök időkre halogassák, ha nem akarja megépíttetni vállalatokkal, ha azt hiszi, hogy a házi kezelés elve ezt az áldozatot is megérdemli, építse meg maga a város. A fejlődő főváros közlekedését azonban tisztán a nem építünk és nem építtetünk nagyon is kényelmes elve alapján megakasztani nem szabad.