


Iktatószám	Budapestre vonatkozó újságcikkek		Osztályozás
	Szerző		Tárgy
	Cím <i>Wesselényi - uccai villamos.</i>		385.85
	Forrás: <i>az Újság</i>		Hely
	Bp.	1911 11/16	27
(Hely)	(Idő)	(Köt. v. füz.)	Idő
			"1911"
			Személy
			Helyszám

A Wesselényi-utczai villamos.

(Saját tudósítónktól.)

Az Erzsébetváros vezérférfiai által rendezett minapi vacsorán Bárczy polgármester megígérte, hogy a Wesselényi-utczai villamos vasut ügyét még ez évben dülőre juttatja. Ez az ígélet, a mily egyszerűnek és szerénynek látszik, épp oly nehéz és nagyjelentőségű Budapest közlekedési politikájában. Ennek a vasutvonalnak a sorsa szoros kapcsolatban áll azzal a nagyjelentőségű kérdéssel, hogy a Kossuth Lajos-utczán, a Kigyó-téren és Erzsébet-hidon kinek a vasuti vágányait fogják lefektetni.

A Kossuth Lajos-utca, Kigyó-tér és főleg az Erzsébet-hid ugyanis az az egyetlen vonal, a melynek elnyerése mindkét vasuttársaságra nézve nagy nyereséget jelent. A villamos társaságok már régóta nem kívánnak építkezni. Azok az új vonalak, melyek mostanában a külső periferiákon épültek s épülőfélben vannak, nem hozzák meg kamataikat. A Kossuth Lajos-utca s az Erzsébet-hid azonban kívánatos falat mindkét vállalatra nézve. Ezelőtt néhány évvel a közgyűlés hajlandónak nyilatkozott a Kossuth Lajos-utczát és Erzsébet-hidat a közuti vasutnak átengedni. De ennek fejében oly jelentékeny tarifamérséklést kívánt, hogy a társaság az így felajánlott vonal kiépítésétől elállott. A Wesselényi-utczai vonal kiépítésének kérdésével azonban ismét aktuálissá vált a Kossuth Lajos-utca—Erzsébet-hidi vonal kérdése.

A Wesselényi-utczai vonalat ugyanis úgy tervezik, hogy az a Városligetből kiindulva, a Dem-

binszky-utczán és Wesselényi-utczán áthaladva, kijönne a Károly-köruttra. Innen bekanyarodik a Kossuth Lajos-utczába s onnan az Erzsébet-hidon át Budára. Lehet, hogy a vonal nem fogja a Kossuth Lajos-utca elejét érinteni, hanem a Károly-köruttről előbb áthalad a Gerlóczy- és Városház-utczákon s innen kanyarodik be a Kossuth Lajos-utczába. Ez azonban nem sokat változtat a dolgon. Ezt a vonalat meg kell építeni, nem azért, mert Bárczy megígérte, hanem mert elengedhetetlenül szükséges.

A Rákóczi-uton ugyanis a közuti vasut nem képes többé a forgalmat a Városliget felé lebonyolítani. Az egész Erzsébetvárost átszelő új vonalra feltétlenül szükség van. Ezt az új vonalat pedig úgy kell megépíteni, hogy az ne terhelje ismét a szintén rendkívül forgalmas váci-uti és múzeum-köruti vonalakat. Ennek az új vonalnak új utat kell találnia Budára, még pedig a Margit- és Ferencz József-hid elkerülésével, vagyis egyenes irányban az Erzsébet-hidon át.

Hogy melyik társaság fogja megkapni ezt a kívánatos vonalat, ma még nehéz volna megmondani. Ugy lehet, hogy egyik sem. Nincs kizárva ugyanis annak a lehetősége, hogy a főváros ezt az új vonalat a saját maga rezsijében fogja megépíteni és üzemben tartani, s ez a vonal lesz a kezdete egy új városi villamos hálózatnak. Ez a terv ma is komoly mérlegelés tárgya s rentabilitás kérdése csak, hogy megcsinálják-e vagy sem. Számításba vették azt az alternatívát is, hogy a város saját rezsijében megépíti a vonalat s üzembe helyezését a meglévő társaságok valamelyikére bizza. Arra, a mely több

hasznót biztosít a városnak. Egyszóval a város ez esetben is tulajdonosa lenne az új vonalnak.

A városnak ebbeli tervezetéseibe, magától értetődik, bele fognak szólani a villamos vasuti társaságok is. Ugy a közuti vasut, mint a városi villamos vasut igyekezni fog magának biztosítani az Erzsébet-hidon át a forgalmat. A közuti vasut azon a czimen, hogy Budán minden vonal az övé, a melybe az új vonal bekapcsolható, a városi villamos azon a czimen, hogy Budán nincs vonala s ott új vonalakat kíván létesíteni. Az érdekek ez összeütközéséből azonban csak haszna lehet a főváros közönségének. A fődolog, hogy a vasut meglegyen, hogy a Rákóczi-uti forgalom tulterheltségén segítsünk, s kapjunk egy egyenes összekötő vonalat a budai részekkel.