

Fogion össze a Beszkárt és a közönség, hogy

BUDAPEST KEDVENCE:

# AZ AUTOBUSZ

még jobb és kényelmesebb legyen!

Budapest legnagyobb sikere kétszegtelenül az autóbusz. Akármerre jár az ember a városban, mindenhol feltűnnek a fürge kétkerékű kocsik, amelyek rövid idő alatt a főváros kedvenceivé lettek. Nem csoda: az autóbusz olyan gyorsra és kényelmessé tette a közlekedést, amire az úgymezvezt „békeévekben” sem számított senki.

Hadd mondjuk el a népszerű budapesti autóbusz születésének és mindennapi életének történetét.



## Tudulás a semmiből

A felszabadulás után a semmiből indult. Nem volt egyetlen ép kocsi, műhely, vagy garázs sem. És ma? 310 forgalomban lévő kocsi, a legmodernebbül felszerelt főműhely a Gyömrői úton, nagyszzerű garázs a Hamzsaabégyi úton, közel 3000 alkalmasított és — olcsó viteldíj.

A hároméves tervben eredetileg 100 új kocsi építését vették tervbe, de a fejlődés 250 kocsi építéséig tette szükségessé. A főváros létkéte léte társzárnyalta az előzetes számításokat és iparunk teljesíteni tudta az élel ákál felállított követelményeket!

A háború előtt az autóbuzközlekedés ügyzszólván teljes egészében a Felváros kényelmét szolgálta. Ma a kocsipark felét kültelki közlekedésre állították be. Kőbányának, Óbudának és a peremvárosoknak azelőtt cohasem volt autóbuzösszeletetésük, vagy csak idényjáratuk volt. Ma a peremvárosok percek alatt megköelkíthetők.

Sohasem járt autóbuz az Ültóntón, a Bartók Béla úton, a Bajcsy-Zsilinszky úton, vagy a Nagy Lajos király úttán és a Kerepesi úton. Ma ezeken az útvonalakon is roboy már az autóbuz. A külső övezetek lakosainak még kilátásuk sem volt arra, hogy egymás lakóhelyét gyorsan megköelkíthessék. Ma Kőbánya és a Dagály-utca, vagy a Pászonyi-út és a Soroksári út közel került egymáshoz. Az úgymezvezt t.anszverzális járatok a 40—70 perces utazást 15—30 percre rövidítették le.

## 80 millió utas

Az autóbuzközlekedés terén is 1948 volt a fordulópont. Ebben az évben színta hihetetlen a fejlődés irama.

rint 80 millió lesz az autóbuzutások száma, ami 1947-hez viszonyítva 400 százalékos emelkedésnek felel meg.

Ezt a hatalmas utastömeget is elbírák az autóbuzok, főleg akkor, ha a kültelki utasok megfelelően igénybe veszik a vonalakat.

## A hibák az autóbuzon és — nálunk

Kétszegtelenül vannak még hibák az autóbuzforgalomban. A közönség rászéról elég panasz érkezik, bár jóval kevesebb, mint a villamos ellen. A panaszok között bizony akad jogos is.

A két főhiba: a kalduzok gyakran idő előtt cicsengetik a kocsit és nem ismerik kellően az utókat, amelyek a busz kerszűthalad.

A hibák abból származnak, hogy több mint ezer új alkalmazott került az autóbuzra és a kalauzmesterséget nem lehet percek alatt megtanulni. A hibák kiküszöbölésére a BSZKRT-nál brigádok alakultak és az idősebb gyakorolt kalauzok segítik fiatal

A főváros közönsége látja, hogy az autóbuz bevéletét, a közönség pénztét valóban a forgalom javítására fordítják. Azt is látják a budapestiek, hogy a hatalmasan kifejlődött autóbuzforgalom saját erőfeszítésünk eredménye. Nem lett igaza Millokéknak, a BSZKRT rosszmenlékű jobboldali vezetőinek, akik kölcsönt akartak felvenni, majd angol vállalatnak akarták eladni az egész Beszkárt-ot, mondván, hogy „itt sohasem lesz autóbuzpark”. Tehát: becsüljük meg az autóbuzt és feygelmezetségünkkel járuljunk hozzá, hogy a forgalom még jobb, még gyorsabb, még kényelmesebb legyen!



kollégáikat a tudnivalók elsajátításában.

De mondjuk meg őszintén: a közönségnek is segíteni kell! A segítség módja: a rend betartása a megállóhelyeken, a viteldíjak előkészítése, a dílccelés megszüntetése és az elülső ajtón förtendő leszállás.

A Világosság javasolja:

## Álljunk önként sorba!

A forgalom megjavítása érdekében két javaslatot terjesztünk a Beszkárt vezetősége elé.

1. A forgalmasabb megállókndi a később érkező utas helyezkedjék önként az előbb érkező mögé. Kerüljük el a kökdösődést. Ez legalább félére csökkenti a kocsit megállónál eltöltött idejét. Moszkvában az utasok feygelmezésen sorbanállnak. Azt hisszük, Budapesten is meg lehet ezt valósítani. Helyes lenne, ha eleinte ellenörök segítanék a közönséget a rend betartásában a legforgalmasabb megállókndi.

2. A felszállni akaró utas jelezze szándékát kézjelemeléssel a kocsivezetőnek. Tudunktal az autóbuz megállók feltételesek. A kocsik ne álljanak meg, ha a megállónál senki sem jelt, hogy fel akar szállni. Szám-talanszor bosszankodnak az utasok, hogy az autóbuz feleslegesen megáll. Ezt a módszert egyébként igen sok országban megvalósították.

Világosság  
1949. máj. 18.

Szerző: Polgár Dénes  
Cím: Az autóbuz jobb és kényelmesebb legyen.

## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Hely: 1949  
Tárgy: 385. 870  
Oszályozás

Polgár Dénes

1947-ben is jött ki, 1948-ban  
44. 1947-ben napon'a 68 kocsi állt  
forgalomba, 1948-ban 310. 1947-ben  
egy kocsi kiszolgálásához átlagban 14  
ember kellett, 1948-ban csak kilenc.  
Ezt az óriási haladást a munka-  
erkölcs javulásának, a jobb gépek-  
nek, az egyszerűsítéseknek és újítá-  
soknak köszönhetjük.

Még ennél is érdekesebb, hogy a  
viteldíj leszállítása ellenére is 15 szá-  
zalékkal emelkedett az egy kocsi ál-  
tal behozott összeg. Ennek a titka az,  
hogy 1947-ben 19 millió utast szállí-  
tott az autobusz, 1948-ban pedig 42  
milliót.

Ebben az évben a számítások sze-