



Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

351.81

Szerző:

Cím:

Budapest közlekedése.

Forrás:

*Magyar Kereskedők Lapja**Bp.*

(Hely)

1930. I. 18.

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Hely

Idő

" 1930 "

Személy

Helyszám

si hányomda 1927 - 1955

Budapest közlekedése

Budapest székesfőváros közlekedésében minden modern közlekedési eszköznek jut szerep, a legnagyobb tulzással sem lehet azonban azt állítani, hogy városunk közlekedése mintaszerű. Nem akarunk arról beszélni, hogy egész sor autótaxi-rendszámot adtak ki a számokat elnyerteknek nyújtott kedvezmény gyanánt, de az engedélyezett géperejű bérkocsik egy nagy hányada hosszú hónapok óta tartó huzavona után sincs még forgalomban. A rendszámok kiosztása körül követett eljárást nem óhajtjuk bírálni, de fel kell tételeznünk, hogy a tényleges szükségletnek megfelelően a közérdek szemmel tartásával adták ki a rendszámokat, az engedélyezett bérkocsikra a forgalomnak tehát szüksége van. Miért maradtak azok az autótaxik mégis csak papíron?

A város közlekedésében az autótaxiknál sokkal fontosabb szerepe van a villamos vasutnak és az autóbussznak már csak azért is, mert sokkal több utast szállítanak. Ezekre sajátos módon sokkal több és szinte azt lehet mondani, álaposabb panasza van. Majdnem az a látszata, hogy

a Beszkárt és az Autóbusszüzem azért állapítanak meg menetren-

det, hogy azt be ne tartsák. Mind a két közlekedési eszköznél szinte szabály, hogy több egy irányban haladó kocsik egymás után és azután aránylag nagy szünetet következik, ami természetesen türehetetlen zökkenőket okoz a forgalom lebonyolításában. Ha az ember megáll az egyik legforgalmasabb utvonalon, mondjuk a Rákóczi-uton, tapasztalhatja, hogy egymásután szakadatlan sorban mennek az Erzsébethidon áthaladó kocsik, majd a Múzeum-körút felé haladók, azután következnek a Vilmos császár-ut felé menők. Még kivételképen sem fordul elő, hogy a sort egy-egy más irányba menő kocsik tarkítaná. Körülbelül ilyenformán történik az autóbussz forgalmának lebonyolítása is.

A közlekedés eme képtelen rendjének következménye, hogy az egy irányú kocsik közül az első rendszerint zsufova van, a második is még számmal akadnak utasok, a harmadik és atöbbi pedig utvonalaának nagy részén majdnem üresen megy végig. A másik következménye pedig az, hogy akinek nem volt szerencséje a neki megfelelő utirányú kocsisorozatot elcsipni, hosszú ideig várhat, míg olyan kocsik jön, amelyen továbbmehet. Apró bajnak látszik ez, amely a

mondottak szerint mégis súlyos következményekkel jár.

Nemcsak az utazóközönségnek kényelmetlen, időt pocsékoló, hanem a Beszkárt és az Autóbusszüzem bevételeit is jelentékenyen csökkenti.

Meg vagyunk róla győződve, hogy

ha a menetrendbeli időtávolságokat a különböző utirányú kocsik között pontosan betartanák, az a forgalmat jelentékenyen növelné, lényeges bevételi többletet adna úgy a Beszkártnak, mint az Autóbusszüzemnek és végeredményben lehetővé tenné a közönség régi, jogos kívánságának teljesítését, a menetdíjak leszállítását.