



Utazás Budapest körül

Írja: Szigethy Endre

A MEGNAGYOBBODOTT MAGYARORSZÁG fővárosa a boldogabb és szebb magyar jövő reményében indul neki a következő évtizednek. Egy tízmilliós ország fővárosa ma Budapest s a tízmillió magyar kemény összefogása, elszánt munkája fogja tovább építeni az ország fővárosát. A tízmillió magyar realitása jelenti az ország és a főváros számára a megújuló életet. És mi, akik átszenvedtük a világháborút s az azt követő hűsz esztendőt, tudjuk már, hol kezdődnek az ábrándok és hol végződnek a realitások.

AMIKOR MEG HARMINCMILLIÓS MAGYARORSZÁGRÓL ÁLMODTAK és Budapest a magyar birodalom fővárosa volt, mennyi nagyszerű terv lobogott a budapesti polgárok lelkében is. És mennyi terv sodródott el azért, mert a harmincmillió magyar birodalom — ábránd volt csupán és nem realitás. Elsodródott a világháborúval, az összeomlással az a terv is, amit 1913-ban tárgyaltak a városházán és amely már majdnem megvalósult. Forgalva a régi lapokat, emlékezetbe idézzük a budapesti autbuszközlekedés tervét, amelyet angol tőke segítségével akartak létrehozni. Még vannak, akik élnek azok közül, akik közreműködtek a budapesti autbuszforgalom megindításának tervezésében, mégis olyan az a cikk, amelyet a Szabad Polgár, az akkoriban egyellen keresztény várospolitikai lap 1913 május-júniusi kötetéből idézünk, mintha a főváros Cliója vetette volna papírra.

AZ AUTOMOBIL-ÖMNIBUSZOKRÓL szót a cikk, amely kezdődik ilyenformán: «Korszakos jelentőségű javaslatot terjeszt legközelebb a közlekedés ügyosztálya a közgyűlés illetékes szakbizottságai elé. Az alakulóban levő Budapesti Általános Omnibusz Részvénytársaság már több, mint egy éve ajánlatot tett a fővárosnak arra, hogy a mai omnibusz-vállalat kiküszöbölésével autbuszokat iktat Budapest közlekedő rendszerébe. Akik évek óta sínylik a főváros közlekedésének viszonyait, kis és nagy existenciák, lakók, házi-

urak, vállalkozók egyaránt, de különösen a főváros budai oldalának lakói, sok reménységgel tekintenek a megállapított szerződés-tervezet tárgyalása elé. Több mint egy éve került az autbuszajánlat a közlekedés ügyosztálya elé véleményezés céljából. Az ügyosztály buzgalommal és hozzáérlelssel látott a nyers ajánlat megvizsgálásához és a főváros érdeke szerint való átformálásához. A szerződés végső formája azonban csak nem akart megszületni. Több mellékkérdés előzetes tisztázása hátráltatta, a többi közt az omnibusz-vállalat csökönnyössége és telhetetlensége. Az omnibusz oly teljesíthetetlen követeléssel lépett fel, annyi mindentelét akart a vállalat értékeinek hivatalos leltározásánál fölbecsültetni és megfizettetni, hogy ezzel a túlköveteléssel szemben csak a merev negáció lehetett az egyetlen válasz. Már-már attól lehetett tartani, hogy ez a fejlődésre képtelen, önzönvízelőtli közlekedőeszköz szerződése lejártáig, még tizenhat évig fogja nyomorgatni a főváros közlekedését és a közlekedő publikumot, amikor azután a tárgyalásnak reménytelenre forduló stádiumában Bárczy István dr. polgármester vette kezébe az ügyet; az ő érdeme, hogy az autbuszszerveződés eljutott a nyilvános tárgyalás stádiumáig.

A BUDAPESTI ÁLTALÁNOS ÖMNIBUSZ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG 1914 január elsején angol Knight-Daimler-rendszerű autbuszokat akart járatni Budapestben. A társaság vonalprogramja 60 kilométeres úthálózatra terjedt ki és 11 relációt foglalt magába. Érdekes ennek a relációtervnek a felelevenítése, különösen, ha a mai vonalakkal hasonlítjuk össze. A vonalakat egészen másképpen akarták vezetni, mint ahogy a mai autbuszvonalakat állították be. A tervek szerint az autbuszközlekedés így alakult volna: 1. Hungária-körút, Aréna-út, Dombinszky-utca, Wesselényi-utca, Gerlóczy-utca, Városház-utca, Eskü-tér, Erzsébet-híd, Fő-utca, Hattyú-utca, Lövház-utca, Marczibányi-tér. 2. Városliget, Andrásy-út, Lánchíd, Alagút, Krisztina-tér. 3. Ferenc József-tér, Lánchíd, Albrecht-út, Vár, Országház-u., Nándor-bástya, Palota-út, Palota-tér. 4. Artézi-

1938. XI. 20. Művelésügyi Min.



Ősz Buda fölött. (Somogyi Béla felvétele.)

fürdő, Andrassy-út, Teréz-körút, Király-u., Fürdő-utca, Városház-utca, Eskü-tér, Váci-utca, Ferenc József-híd, Kelenföld, Etele-tér. 5. Boráros-tér, Margithíd, Fogaskerekű vasút. 6. Margit-tér, Zárda-utca, Aranka-utca. 8. Ferenc József laktanya, Erzsébet-híd, Szent János-tér, Alkotás-utca. 9. Nyugati pályaudvar, Lánchíd, Mészáros-utca, Győri-út (Vöröskereszt-kórház). 10. Népliget, Ferenc József-híd, Gellért-rakodópart, Szarvas-tér, Városmajor-utca.

*

NAGY TERVEK VOLTAK EZEK. «Az Andrassy-úton egymagában — mondja a Szabad Polgár című lap — 370 lesz a naponkénti menetek száma. Hogy mit jelent az autobus a mai állapottal szemben, arra nézve megemlítjük, hogy a mostani omnibuszvállalat pótlására mindössze 30 autobus lenne elegendő, de autobusból 170 darab lesz a tartalékkal beállítva. Január elsején már a Várba is föl lehet menni s az odafönn olyan elhagyott csendes utcákat tesz majd elevenné az autobusjárat, amelyek a modern közlekedésnek erről az áldásáról eddig álmodni sem mertek. A vállalat, amely az autobuszt Budapest egész területén a tavasszal már rendszeresíteni fogja, később pedig a környék fokozatos idekapcsolására Újpest, Kíspeszt forgalmának ellátására is gondolni fog, egy magyar-angol pénzcsoport alapítása, mely hétmillió korona tőkével létesül. Típusa, melyet már láttunk Budapesten, angol Knight Daimler-rendszerű. A technika mai állása szerint a legkönnyebb (3,5 tonnás) és legjobb kocsi. Stabilitása páratlan, amint arról a főváros szakemberei Coventry-ben meggyőződtek. Fékrendszere síkos úton is teljesen biztos mozgást kölcsönöz neki. Amennyiben azonban időközben jobb kocsi típust találnának fel, a főváros kötelezheti a részvénytársaságot, hogy a dúsan dotált újítási alaptól fokozatosan ilyeneket szerezzen be.»

*

A BÉKEBELI BUDAPESTEN megindulásra váró buszforgalom hihetetlen reményeket keltett. Az a jelentés, amelyet a közlekedési ügyosztály tett, a jegyek áráról is

beszámol. «Ami a jegyek árát illeti, — mondja — ez 12 fillértől kezdve, fokozatosan 40 fillérig emelkedik, kilenc szakaszhatárig, ami 17 kilométer utat jelent. A főváros a szerződésben fontos szociális célt szolgált a vállalattal, amidőn arra kötelezi, hogy munkásjegyeket rendszeresítsen, amelyekkel nyáron 5 órától, télen 6 órától fél 8-ig és este 6 órától 8-ig 10 fillérért bárhová mehessenek azok, akik munkásvoltukat a Munkásbiztosító tagsági jegyével igazolni tudják. A vállalat diákjegyeket, kedvezéses és bérletjegyeket is kiad, azonkívül átszállójegyeket, sőt szakasz-átszállót is forgalomba fog hozni. Köteles a többi vállalattal január 1-ig az átszálló forgalomra szintén meg egyezni. Rendkívül érdekes újítás lesz az, hogy a főváros az új vállalatot az éjjeli forgalom fenntartására is kötelezi. Erre nézve az a megállapodás, hogy éjjeltől kezdve 6 óráig lesznek kötelesek 20 percenkint autobuszt indítani az Andrassy-úton végig a Lánchídig, a Nagykörúton végig és a Rákóczi-úton a Kígyó-térig. Ez a forgalom Budapestnek új szint, új elevenséget fog adni s régen érzett hiányt pótol majd. Budapesten ugyanis sok ezerre tehető azoknak a száma, akiket foglalkozásuk, vagy szórakozásuk éjjel után is az utcán, műhelyben, mulatóhelyeken tart. Ezek ma kénytelenek gyalog megtenni a lakásukig terjedő, sokszor óriási utat, vagy a drága közlekedő eszközöket használni.»

*

AZÓTA MEGVAN AZ AUTOBUSZFORGALOM s Budapest autobusüzemét saját erejéből, polgárainak áldozatkészségéből teremtette meg. Az autobusüzem megszervezője az a Till Antal tanácsjegyző lett, aki akkoriban igen szorgalmasan foglalkozott az autobusközlekedés bevezetésének gondolatával. A négyesztendős világháború mintegy másfél évtizeddel késleltette a budapesti buszforgalom bevezetését, amely azonban mégis megtörtént. Egyik nagy bizonyítéka ez annak, hogy ez a nemzet, ez a főváros a legnagyobb megpróbáltatások súlya alatt sem görnyedt össze, mert van benne hit és életakarát.



Az ellenforradalom vértanuinak szobra.