



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Budapest autóbuszforgalmának fejlesztése*

Forrás:

Testi Társaság

Bn

(Hely)

1926. 3. 11.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385. 870

Hely

Idő

"1926"

Személy

Helyszám

Közp. nyomt. XX. cs. 22

Székesfővárosi házinymoda 1922

Budapest autóbuszforgalmának fejlesztése

Bárány Ervin, a fővárosi autóbuszüzem igazgatójának nyilatkozata

Az Erzsébet királyné úton van a fővárosi autóbusz-üzem. Ezen a helyen 8-10 évvel ezelőtt még csak néhány elhanyagolt felszer állt, ahol a fővárosnak azóta mára teljesen divatból kiment omnibusz kocsijai és lovai találtak éjjeli szállást. Most az egykori felszer helyén 20 autóbusz befogadására készült garage emelkedik egész sereg melléképület, melyekben a modern felszerelésű műhelyek, autószerelő műhely, kovácsműhely, fémegymunkáló műhely, villanyszerelőműhely, villamos töltő telep, fényezőműhely, transzmissziós gépei dolgoznak. Az óriási kiterjedésű telepen munkáslakóházakat és igazgatósági épületet építettek és az egész hely, amely azelőtt egy elhanyagolt istálló- és kocsiszin komplexum volt, ma egy modern, jól szervezett gyártelep képét nyújtja.

A székesfővárosi autóbuszüzem különösen az utóbbi időben egyre nagyobb lendülettel és nagy koncepcióval fogott hozzá a fővárosi autóbuszközlekedéséhez. A fővárosban egyre több és több mintautóbusz jelenik meg, bizonyítékaul annak, hogy az autóbuszüzem igen sok irányban kísérletezik a végleges autóbusz típus megállapításával. Munkatársunk látogatást tett az autóbuszüzem Erzsébet királyné úti telepén ahol Bárány Ervin igazgató a következőkben tájékoztatta az autóbuszüzem terveiről és munkásságáról:

— Az autóbuszüzem 50 nagyvárosi autóbusz megvételét vette tervbe és ezekkel akarja megvalósítani azt a széleskörű programot, melyet az 1926. évre irányzott elő magának. E célból össze akarjuk gyűjteni a nagyobb fővárosokban közlekedő legjobb típusú autóbuszokat hogy ezekből válogathassuk ki a végleges típust. Mi csak kifejezetten nagyvárosi típusokat alkalmazunk, tehát eszünk ágában sincs, hogy interurban autóbuszokkal experimentáljunk, hiszen a kövezet-viszonyok a fővárosban erre nem is alkalmasak. Két olyan autóbusz típus van, amely programunk szerint számbajöhet. És pedig egy 40 személyes típusú, 30 ülőhellyel és 10 állóhellyel, továbbá egy 50 személyes típusú, 40 ülőhellyel.

— Hogy az autóbuszközlekedés problémájának megoldása ennyire nagy jelentőségűvé vált, ezt a közlekedés modernizálódásán kívül annak tulajdoníthatjuk, hogy a villamosvasút ma, ha nem is idejét múlt, de egy nagyváros forgalmában csak mint segédesszköz jöhet számításba. Ma a fővárosban 16 régi és 2 új autóbusz közlekedik. Minden autóbusz naponta 170 kilométert tesz meg átlagban. Ez nem csekély teljesítmény, ha elgondoljuk, hogy a régebbi kocsik már 12 évesek és az autóbusz-technika megkonstruálásuk óta már óriási haladást tett előre. A két próbaautóbuszról már körülbelül kialakult véleményünk van. Az úgynevezett N. A. G. autóbusz típus a mi céljainknak nem felel meg teljesen. Ennek a kocsinak igen szűk a karosszériája, ami kihatóságát nagyon csökkenti, tehát nem tartom való-

színdűnek, hogy meg vesszük. A *Laurin-Clement autóbusz típus*, amelyet már mintegy négy hónapja járatunk próbaképpen, eddigi megfigyeléseink szerint *igen jól látja el feladatát.*

— Ismétlem, hogy az említett 50 autóbusz beszerzésénél bennünket az a szempont vezet, hogy kifejezetten nagyvárosi típusú és nagyforgalmú külföldi emporiumokban már bevált típusokat bocsássunk a közönség rendelkezésére. Ennélfogva ezután készí-

tendő típusokat nem veszünk figyelembe, noha már Detroitból is kaptunk ajánlatot. Nyolc különböző típus beszerzését vettük tervébe próbaképpen. Ezek a típusok a következők: *Egy A. E. C. márkájú angol autóbusz*, amely Londonban 3300 példányban fut. Ez egy 50 személyes földszintes autóbusz. Be fogjuk szerezni ezenkívül a Párizsban közlekedő *Scemia márkájú 50 személyes*, ugyancsak földszintes autóbust. Beszerezzük a *Renault autóbusz típusát*, amely Brüsszelben közlekedik. Beszerezzük a *berlini N. A. G. autóbusz típust* is, amely nem ugyanaz, mint a most kipróbált kocsik. Kopenhágából is hozatunk egy *dán gyártmányú autóbust*. A *mariefeldi Daimler* gyárnak van egy 40 személyes földszintes, zárt imperiális típusa, amelyet szintén meghozatunk. Nézetünk szerint legkomolyabb sanszal talán annak az autóbusznak vannak, melyet Philadelphiából hozatunk. Ez egy *Safe Way gyártmányú 63 ülőhelyes, zárt imperiális autóbusz*, melynek beszerzési ára teljesen egyezik a berlini N. A. G. autóbusz árával. Ezeket a kocsikat természetesen csak próbaképpen hozatjuk, hiszen ami Philadelphiában jó, az Pesten esetleg rossz lehet és ezenkívül *nemzetközi árlejtést* is kiírunk. Mindenesetre azonban bármelyik gyár is fogja megkapni az 50 kocsi rendelést attól a feltételinktől semmi szín alatt sem állunk el, hogy *annak effektuálásánál a magyar iparnak is munkát kell kapnia*. Így egyik feltételünk az, hogy a *karosszériáknak okvetlenül magyar gyártmányúaknak kell lenniök*. Tesszük ezt azért, mert a mi felfogá-

sunkkal nem egyezik az, hogy egy ilyen nagy rendelésből ne részesüljenek a magyar gyárak és közvetve a magyar munkások és tisztviselők.

— E helyen szeretnék reflektálni az autókereskedők egy részének ellenünk felhozott vádjaira. Az autókereskedők egy része azt kifogásolja, hogy *mi a próbakocsik beszerzésénél nem irtunk ki nyilvános versenytárgyalást*. Ez csakugyan így is van, de ennek magyarázata igen egyszerű. A próbakocsikat mi nem is vesszük át, ennél fogva fix vételről szó sincs. Ha fix vételről nincs szó, akkor versenytárgyalásnak sincsen helye, de még ha helye lenne is, akkor is időszerűtlen lenne próbakocsik beszerzésére versenytárgyalást kiírni, mert próbakocsik beszerzésére versenytárgyalást kiírni, mert próbakocsikul így is csak rég bevált, elsőrangú márkájú autóbusz típusokat alkalmazhatunk. A másik vád az, hogy mi beszerzéseinknél az autóbuszgyárak magyarországi vezérképviselőit kirekesztettük az üzletből. Ez egyáltalában nem áll, mert ha az illető cégnek van vezérképviselője Budapesten, akkor *mi az üzletet csakis ezen a vezérképviselőten keresztül csináljuk meg*. Ha azonban az illető gyárnak nincs budapesti vezérképviselője, legnagyobb sajnálatunkra kénytelenek vagyunk a kocsikat direkt beszerzeni.