



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:

Milyen legyen az autobusz?

Forrás:

Magyar Kereskedők Lapja

Bp.  
(Hely)

1913 XI 8  
(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

385.870

Hely

Idő

"1913"

Személy

## Milyen legyen az autobusz?

Budapest székesfőváros bizonyára nem ideális közlekedési viszonyai már esztendő óta nem egy problémát tartanak föl színen, amelyek között elvitázhatatlanul a legégetőbb az *autobusz* kérdése. Még ha nem közelednek is ijesztő gyorsasággal a Lánchíd, az elzárása és így a város két legforgalmasabb részének egymástól mesterségesen való elszakítása, a fejlődő nagyváros közönsége nem elégedhet meg a rozoga, piszkos, döcögő, idegölően lassan cammogó lófogatu omnibuszokkal, különösen Budán nem, ahol sok az olyan keskeny, zezgugos utca, amelyen lehetetlen belátható időn belül villamos vasutat építeni. Nem szabad semmi körülmények között megengedni, hogy az autobuszok megindításán mindenféle ürügyekkel elhalaszszák. Minden egyébtől eltekintve, a város belső kerületeiben a lakberek olyan rohamosan emelkednek, hogy a lakosságnak mind szélesebb rétegei szorulnak ki a periferiákra, aminek természetes következménye, hogy a külső kerületekbe igyekvő, vagy onnan a városba látogató utasok forgalma olyan rohamosan emelkedik, hogy annak lebonyolítását a villamos vasutak már most sem győzik. Ezen pedig okvetlenül segíteni kell, még pedig úgy, hogy a várható természetes fejlődés mellett közlekedési mizériáink ne ujuljanak meg.

A villamos vasutak racionális fejlesztése mellett — ami mellesleg megjegyezve, most tökéletesen megfeneklett — a városnak kielégítő közlekedési viszonyokat csak az *autobusz*, a gyorsan, megbízhatóan közlekedő és nem drága géptársaskocsi biztosít-

hat. De az autobusz is csak akkor, ha helyes alapon, praktikusán csinálják meg és a város böleseit nem vezetik holmi hangzatos szólamok tévuttra. Az ilyen hangzatos szavak között a városnál most a legdivatosabb a „házi kezelés“. A városházán most mindent házi kezelésbe akarnak venni a szerzett sok rossz tapasztalat dacára, pedig már is kelletnél több Budapestnek a házi kezelésben levő üzeme, amelyek a köznek nem használnak semmit, a polgárság széles rétegeit azonban létérdekükben támadják meg.

Ne akarjanak legalább az autobuszból városi grájzlerájt csinálni, ha már az autotaxi-üzemet sikerült olyan alaposan elpusztítani. Amikor az autotaxiról először szó esett, a városházán erősen verték a mellüket, hogy nem lehet az engedélyt egy vállalkozónak kiadni, hanem három engedélyt állapítottak meg — papíron, hogy meglegyen az egészséges verseny. Azt mondták, hogy másfél éven belül Budapestben ötszáz autotaxi fog futni. És ime, az autotaxi-üzem megkezdése után egy fél évre alig hatvan kocsi áll — de ez is csak áll — a standokon és bizonyos, hogy száznál több belátható időn belül nem is lesz. A három engedélyes leolvadt kettőre és most erről a kettőről is kisül, hogy valójában *egy*. Az egészséges verseny tehát még csak nem is pia fraus. Ellenben autotaxijaink hihetetlenül drágák, dacára annak, hogy a város az engedélyes vállalatot valósággal agyontámogatja — és a közönségnek nem kellene. Tehát mindenki rosszul járt velük.

Ha az autobuszt a város házi kezelésbe veszi, valószínű, hogy ugyanabba a hibába esik, mint az autotaxinál, de a hiba követ-

kezményei még súlyosabbak lesznek. Az autotaxi-üzem folytatásához alapos szakértelem, nagy tapasztalat és élénk üzleti szellem kell; de még inkább *kellenek* ezek a tulajdonságok az autobusz-üzem vezetéséhez. Ezeket a tulajdonságokat pedig hiába keresik miniszteri tisztviselőkből és egyesületi titkárokból szakértőkké lett urakban, mert ezeknek a kereskedelmi üzem vezetése terra incognita, nem is szólván arról, hogy a műszaki tudás tekintetében is aligha ütnek meg azok az urak a mértéket, akiket a városházán kiszemeltek. Nagyon rátermett embereknek kell azoknak lenni, akik a közlekedés kifogástalan kiszolgálása mellett a város anyagi érdekeit is érvényesíteni tudják.

Ha azonban a városházán ragaszkodnak ahhoz, hogy az autobusz városi üzlet legyen, ám csinálják meg úgy, hogy *nyilvános pályázatot* írnak ki arra, hogy ki szállítja legolcsóbban a legjobb kocsikat. Ezeket akár a város vegye meg, akár valamely — esetleg több — vállalkozóval vétesse meg, úgy, hogy az illető vállalkozó vagy vállalkozók viseljék az üzlet egész kockázatát és ennek fejében részesedjenek arányosan az elért haszonban is. A város ellenőrizze a szerződés tartama alatt nemcsak a járatokat, a viteldijakat, stb., hanem a vagyontárgyak állapotát is, nehogy a megváltás vagy a hátrahagyott idejében értéktelen lim-lomot kapjon, ahogy rendszeren történni szokott.

Ne mondják azt, hogy ilyen föltételek mellett nem akad vállalkozó. A szakemberek jól tudják, hogy az autobusz ügyes kereskedő vezetése alatt Budapestben jó vállalat lesz és bizonyosan elmennek majd addig a végéig, amelynél még számadásuk megtalálhatására kilátásuk van, ha a város-

házán ügyesen és gyorsan vezetik a tárgyalásokat. A tárgyalások gyors lefolytatása a vállalkozóból is nagyobb engedékenységet vált ki, mert egy praktikus kereskedő sem lehet barátja azoknak a huzó-halasztgató megbeszéléseknek, amelyek időtlen időkig ég és föld között lebegtetik és amelyek most a városházán majdnem minden ügynél szokásban vannak.