

## Az autobusz Budán.

Idegen utazónak ha megakarjuk mutatni imádott fővárosunk mesébe illő szépségeit, ugy kivezetjük őt a pesti korzóra és egy széles kézmozdulattal szóltanul mutatunk a hegykoszorus budai oldalra. Es az idegen gyönyörködve néz végig az előtte feltároló képen, elmerülve élvezi szépségeinek folyton ujonnan felfedezett részleteit.

Azután pedig rendszeren felénk fordul az idegen és így szól hozzánk: Igazán gyönyörű ez a Buda! Ön ugy-e bár ott lakik valahol a kék hegyek felé egy bájos kis villában? Hova gondol, felelünk mi az idegennek, mi itt lakunk a pesti oldalon, egy sötét, kormos, kis utcában. Nem vagyunk mi mágnások, hanem elfoglalt emberek. És Buda olyan messze van! De hiszen itt látom az orrom előtt, mondja ő, mire azután alaposan kioktatjuk.

És elmondjuk neki, hogy itt van ugyan Buda alig néhány lépésnyire, de sajnos olyan, mint a mese kacsalábon forgó vára: megközelíthetetlen. Hogy van ugyan négy hid, egyik szebb a másíknál, de jövőre már csak három lesz és hogy ezeken akkora vámot szednek, amiből az egész Dunát át lehetne boltozni. Hogy csak két hidon megy át a villanyos Budára és igaz ugyan hogy a harmadikon már vagy tíz éve levannak fektetve a sinek, de a bölcs hatóságok, amelyek irigylendő sorsunkat intézik, nem tudnak megegyezni a fölött, hogy barna vagy sárga villamos kocsik menjenek-e át rajta? Hogy nálunk, ha valaki Pestről Budára költözködik, összegyűjti ottmaradó családját és barátait és érzékeny bucsút vesz tőlük mintha más városba költözködnék.

És számszerűleg kimutatjuk, hogy Buda Pesttől legalább egy félóránnyira van, olyan messze, mint idegen országokban 30 kilométernyire fekvő városok!

Ha némi tulzással is, ez a való tényállás! Megfoghatatlan, érthetetlen, szégyenletes szomorú, — de való!

Ilyen körülmények között birjuk csak meg-

kozp. nyomt. XX



Iktatószám

## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.870

Hely

Idő

"1913"

Személy

Helyszám

Szerző

R. r.

Cím

Az autobusz Budán.

Forrás:

Budai hírlap.

Bp.

(Hely)

1913 XI/25.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

érteni azt az általános felindulást, amelyet Budán ez év júniusában az a hír keltett, hogy végvalahára javulni fognak közlekedési viszonyaink, mert behozzák az autobuszt. Deputációk mentek fűhöz-fához, miniszterhez és polgármesterhez és kérve-kérték őket, hogy essék meg a szívük városunkon.

A budaiaknak igazuk van, mert az autobusznak budai városrészeink egész életére való óriási kihatása nem hitu ábránd!

Képzeljük el csak 15—20 kilométeres sebességgel, tehát a villamosnál legalább is másfélször nagyobb sebességgel haladó, a legmodernebbül felszerelt és kiállított autobusokat, melyeknél nem ismeretesek a villamos vasutnál mindennapos kocsitorlódások. Képzeljük el annak a lehetőségét, hogy az ember a Hermina-utról a Marcibányi-terre, vagy a Kelenföldi pályaudvarra, a Boráros-térről Óbudára, a Ferenc József laktanyától a Délivasuthoz, a Kőbányai-utról a Sz. János-kórházhoz juthasson 30—35 perc alatt, a Nyugati pályaudvartól a Délivasuthoz 20 perc alatt, hogy társaskocsin roboghassunk fel a Várba és a csodás Rózsadombunkra.

Oly szédítő perspektiva ez, amelynél ami szegényes közlekedési viszonyainkhoz szokott budai polgárainknak a vér méltán szökött fejükbe.

A legnagyobb nyomatókkal kell tehát nekünk budaiaknak, az autobuszközlekedés mielőbb való

létesítést követelnünk, mert csakis ettől az új közlekedési eszköztől várhatjuk közlekedési viszonyainknak gyökeres és gyors javítását és páratlan szépségű városrészeinknek új életre ébredését.

De az sem lehet közömbös előttünk, hogy az új közlekedési eszköz a jelentkező angol társasággal mint engedményessel oldassék-e meg, avagy a főváros házi kezelésébe vétessék.

Sokat beszéltek már arról, hogy bizonyos kockázattal járván az autobuszüzem, a fővárosnak érdeke az volna, hogy e pénzügyi kockázatot valamely magántársaság nyakába sózza. Eltekintünk attól, hogy ez a gondolkodás már magában véve is immorális és nem méltó egy

nagy ország nagy fővárosához, de azt kérdezzük: Mért tartják annyira szem előtt csupán a kérdés fiskális kockázatát és mért nem gondolnak arra is, hogy e kérdés mögött sokkal nagyobb érdekek forognak szóban, mint az a néhány százezer korona, amit a főváros esetleg az autobusz házi kezelésére ráfizetne? Avagy azt hiszik az autobusz házi kezelésének ellenzői, hogyha egy magántársaság fizetne rá az autobuszüzemre, nem volna az nagyobb csapás a polgárság egyetemére nézve, mintha maga a város fizetne rá? Mert utóbbi esetben meg volna ugyan a veszteség, de legalább afelől biztosítva volnánk, hogy az autobuszközlekedés helyesen és magas nívón kezeltetnék, megvolna a régóta sür-

getett közlekedési lehetőség és a főváros látszólagos fiskális vesztesége más réven, közvetve, sokszorosán megtérülne. Ellenben az esetben, ha az autbuszközlekedést oly magántársaság látná el, amely az üzletre ráfizetne, akkor bizony a bölcsővel együtt a gyerek is ki volna öntve, rozoga kocsik járnának, rendetlenül és kelletlenül. A dolog vége az lenne, hogy maga az autbuszközlekedés diszkréditalódnék és városunk fejlődése ismét évtizedekre vissza volna vetve.

Hasonló volna az eset ahhoz, amit az omnibuszközlekedéssel tapasztaltunk, amely szintén csődbe jutván átvétetett a mostani társaság által. És mi lett a dolog vége? Mig más fővárosokban az autbuszközlekedés bevezetése előtt is volt legalább egy megfelelően kifejlesztett lövönatu omnibuszközlekedés, miáltal az átmenet az autbuszra könnyebben volt szervezhető, nálunk az eredmény az, hogy a néhány nyomorúságos omniládán kívül — ami fővárosi közlekedés számba nem mehet — omnibuszközlekedés ugyszólván nincs fővárosunkban és előállott az az egyetlen nagyvárosban sem létező turcsaság, hogy az összes közlekedési járóművek kocsikilométerszámához csak 4, azaz négy perccel járul hozzá az omnibusz, előállott tehát a közlekedésnek egy olyan egyoldalúsága, amely legfontosabb oka folytonos közlekedési kalamitásainknak. És hasonló lett az eset ahhoz, amikor valaki csakis hussal táplálkozik és másféle táplálékot nem vesz magához — egész közlekedési érrendszerünk elmeszesedett.

Alapjában eltévesztett tehát eleve egy rossz pénzügyi viszonyok között levő magántársaságtól várni közlekedésünk radikális megjavítását, ami elvégre is legfontosabb feladatunkat kell hogy képezze.

Ha azonban kizárjuk a létesítendő autbuszvállalatnak pénzügyi sikertelenségét és tételről-tételre gondosan és technikai készültséggel megvizsgáljuk az autbuszüzem várható kiadásait, akkor könnyen kimutathatjuk azt, hogy caeteris paribus, a községi kezelésben vezetett üzemnek kockázata a valóságban lényegesebb kisebb mint az a kockázat, amelyet egy magántársaság akkor vesz magára, amikor harminc évre leköti az autbuszüzem biztosítását.

Tényleg: A főváros képes épen oly jó, ha nem jobb műszaki és kereskedelmi személyzetet fogadni fel, nem tartozik többet fizetni sem a menetszemélyzetnek, sem a garageszemélyzetnek, biztosításra, kamatokra, leírásokra egy fillérrel sem fizet többet és benzint, gummit, olajat ép oly kötésekkel biztosíthat, mint bármely magántársaság.

Sokkal kisebb a kockázata, mint amazé főleg abból a körülményből kifolyólag, hogy *ezek a legutóbb említett üzemkiadások, vagyis a benzin, gummi és olaj, az összes kiadásoknak 50 százalékára rugnak és azonkívül annyira*

*ingadozók, (például a benzin ára az utolsó két év alatt 100 százalékkal nőtt!) hogy ezek azok a tételek, amelyek — mint ezt minden szakember és minden automobilista tudja — az üzlet legnagyobb kockázatát képezik. Képezik tudniillik a magántársaságra nézve, de nem akkor, ha a főváros maga vezeti az üzemet.* Ekkor ugyanis módjában áll az üzemvezetésnek, az autbuszüzem viteldijait időről-időre esetleg egy-két fillérrel *felemelni* vagy *leszállítani*, az említett üzemanyagok árhullámzásának megfelelőleg, miáltal az üzem legnagyobb kockázata máris eliminálódik, a községi üzem sajátosságai által. Es ép úgy ahogy mindenki természetesnek találja, ha akkor amikor több birkát hoznak fel a piacra, a főváros házikiárúsítása leszállítja a birkahusárát, máskor pedig felemeli, a polgárok a kérdés loyális kezelése esetén, nagyon hamar egészen természetesnek fogják találni, hogy egy évben szakaszonként 12 fillért, a következő évben, ha a benzin olcsóbb lesz 11 fillért, máskor 13 fillért fognak fizetni, *tudván azt hogy ez az árhullámzás épugy mint a birkahusnál, azonképen az autbusznál is, az üzem sajátosságából folyik.*

Világos azonban, hogy a tarifának ez a loyális kezelését megteheti a főváros, mint autbuszvállalat tulajdonos, kinek könyvei és számításai bárki által megtekinthetők és nyilvánosak, de nem teheti meg egy magántársaság, amely szerződésileg kötelezve van ugyan a menetdíjaknak pontos és meghatározott betartására, de szerződésileg nem kötelezhető arra, hogy könyveit a nyilvánosság számára vezesse.

Végül az a szempont sem lehet egészen közömbös előttünk, hogy a főváros házikezelése esetén hazai vállalataink is biztos keresetre tehetnek szert és hazai automobiliparunk fejlődésén lendíthetünk, nem növesztve hatósági közreműködéssel ismét milliókkal ugyis elég kedvezőtlenül záródó kereskedelmi és ipari mérlegünknek passivitását.

Mindezen okoknál fogva, de főleg abból a szempontból kiindulva, hogy a főváros házikezelésében nagyobb biztosítékát látjuk annak, hogy a létesítendő autbuszközlekedés elsősorban a közönség érdekeit fogja szem előtt tartani és másrészt nem tudván belátni azt, hogy a házikezelés az autbusznál, par excellence, nem volna ép olyan, sőt jobb fiskális eredménnyel folytatható, mint magántársaság kezelésében, utalással arra az óriási fontosságra, hogy végre Buda és Pest ne csak papíron, hanem tényleg is megfelelő közlekedési erekkel összekötött, *egy város* legyen, az autbuszt a főváros házikezelésében tartjuk létesítendőnek.

R—r.