



# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *Az autobusz-üzem kérdéséhez*

Forrás:

*Budapesti Hírlap*

*Bsp.*  
(Helv)

*1913 VI 26*  
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

*385.870*

Hely

Idő

*"1913"*

Személy

Helyszám

## FŐVÁROSI ÜGYEK.

### Az autobusz-üzem kérdéséhez.

Irtta Kelemen Móróc főmérnök.

A főváros által tervezett autobusz-forgalom kérdése mind több érdeklődést vált ki a közönség és a sajtó köréből. Ez természetes. A főváros forgalma oly nagy mértékben nő és a közönség ki nem elégített közlekedési igénye akkora, hogy a fővárosnak az autobusz-forgalom létesítése érdekében tett előterjesztését örömmel kellene fogadnunk még akkor is, ha ez magára a városra nézve áldozattal járna. Szerencsére azonban ilyesmiről nincsen szó és magát a tervezetet nagy általánosságban főtartás nélkül elfogadhatónak tartjuk.

A forgalmat, mint köztudomású, egy angol társaság saját rendszerű és saját gyártású kocsijával vállalatilag üzembe vinné, míg a főváros a bruttó bevétel után fokozatosan részesedne és a vállalatot mely az engedelmű lejártával a főváros tulajdonába menne át, öt évi időközben megválthatná. Legtöbb ellenvetést az üzem vállalati kezelésénél kérdése okoz. A nagyvárosi élet hihetetlen mértékben való fejlődésével világszerte együtt nőtt a városi forgalom, oly nagy mértékben, hogy az aránylag nagy jövedelemmel dolgozó közlekedési vállalatok községeit a legtöbbnyire pénzügyi szenvedő városi municipiumok részéről valóságos jelszóvá lett.

Azonban az a néhány évi tapasztalat, mely községi üzemű vasutak nyújtottak, különösen a közönségre nézve igen kiábrándító, mert a vasutak üzemé átlag 15—20 százalékkal megdrágult és helyenkint, mint például Bécsben, a viteldijak lényeg

ges fölemelése vált szükségessé. A főváros házi üzemének eredménye pedig nem oly biztató, hogy erre egy ennyi kockázattal bíró üzemet teljes biztossággal fölépíteni lehetne. Londonban négy esztendő alatt 22 autobusz-vállalat tűnt el, míg ez a rentabilis mivoltát el tudta érni, Berlinben, Brüsszelben s egyebütt az összes vállalatok üzemük kezdetén óriási nehézséggel küzdöttek és kivétel nélkül veszteséggel dolgoztak. Vétkes könnyelműség volna tehát az angol társaság ajánlatát, a mely társaság hosszú évek tapasztalatával és kellő tőkével rendelkezik, ily hangzatos, de semmi biztosítékot nem nyújtó jelszóval félredobni.

Igy állunk a hazai gyártmány kérdésével is. Gyermekeknek élő hazai automobilgyáraink főképpen a postakincstár rendelkezésével most eléggé vannak foglalkoztatva. Nyomatékosan elő kell irni azonban azt, hogyha a magyar automobilgyártás versenyképes lesz, a magyar gyártmány föltétlenül alkalmazandó. Elő kell irni azt is, hogy az angol társaság a lehetőség szerint magyar mérnököket és magyar műszaki személyzetet tartozzék alkalmazni.

Ugy a közönségre nézve, mint általános forgalmi szempontból legfontosabb a tarifa s a vonalirányok kérdése. A viteldij megállapításánál a valóságos üzemköltség, a konkurrens közlekedési vállalatok tarifája, a külföldi példák és a közönség teherviselőképesége jön tekintetbe. Jól tudjuk azt, hogy a közlekedési vállalatok üzemköltsége a mindinkább dráguló nyersanyag és az alkalmazottak szerfölött fokozódó igénye folytán nem sejtelt mértékben emelkedett úgy, hogy a tarifaemelés napirenden van. Ma már a hírhedt amerikai egységes tarifa a múlté, legtöbb vasúttársaság a távolsággal növekvő tarifát léptetett életbe; Londonban a közelmúltban létesült földalatti vasúti tröszt most fáradozik tarifaemelésen; Berlinben a közúti vasut a megújított szerződésben

lényeges tarifaemelésre kapott jogot. Az autobusz-üzem általában véve 25 százalékkal drágább, mint a villamos vasut, nálunk pedig a vállalkozó kockázatot az elhanyagolt utburkolat még tetemesen növelni fogja. Londonban a kerék-bandázs főtartási költsége az összes üzemköltségek 19 százalékát, Brüsszelben pedig alig valamivel rosszabb kövezet mellett 25 százalékát teszi ki. Mi tehát a tarifát illetően tulságos igényeket nem támaszthatunk.

A tervezet szerint összesen 76.6 kilométer hosszban 12 vonal közlekednék, melynek évi utasforgalma közel 40 millió volna. A fölvett 40 millió utasszám a vonalak jelenlegi beosztása mellett számításaim szerint tulzottnak tűnik föl. A főváros ily becslése nem igen szokott beválni, a Közúti Elektrizálásakor alapul vett szám adatokra 300 százalékkal cáfolt rá az idő! Ebből az következik, hogy a vonalak megállapításánál a legnagyobb óvatossággal kell eljárni. Sajnos, a tervezetnek éppen ez a leggyöngébb része. A vonalak egy része erőltetett, tekervényes, egyes utcák a látszat szerint erőszakkal vannak beállítva. A vonaltervezetéből talán ezért hiányzanak azok a transverzális és tangenciális vonalak, melyek a főváros nagy átlós utainak hiánya, a hidak, a széttagolt közlekedési vállalatok nyújtotta hibákat volna hivatva orvosolni és a melyek a racionális városfejlesztés érdekét szolgálnák. Károsan hat a körülmény is, hogy a vonalirány kijelölésénél a szempont is irányadó volt, hogy a villamos vasutaknak lehetőleg ne támasszanak versenyt.

Minél hosszabb és tekervényesebb egy vonal, annál kevésbé veszi a közönség igénybe és annál kisebb annak átlagos bevétele. Nem szenved kétséget az, hogy szerencsésebb vonalrendszer mellett sokkal nagyobb forgalom lesz majd elérhető.

Az előterjesztés szerint az üzem megállóhelyes rendszer szerint bonyolítottatnék le, ellentétben a legtöbb külföldi városban divó azon rendszerrel, mely szerint a kocsik a közönség intésére tetszés szerinti helyen állanak meg. Ez utóbbi sokkal inkább megfelel az automobil-üzem természetének, ez az alkalmazkodóképesség is oly előny, mely az egyéb közlekedési vállalatokkal fennálló versenyt az automobil-

23. szüzem javára dönti el. Igaz, hogy a mi közönségünk kiméletlen, fegyelmezetlen, és erre a rendszerre még talán nem egészen érett, de lassan bizonyára beletanulna. *Londonban* hat kilométeres igen nagy forgalmu vonalon, a *Holbornon* és *Oxford Streeten* keresztül legföljebb 5—6-szor áll meg az autóbusz.

Forgalmi szempontból az a kérdés is igen jelentős, melyet az előterjesztés figyelmen kívül hagy, hogy az uttest melyik részén fognak az autóbuszok közlekedni és megállani? Ha a megálláskor a gyalogjáróhoz jönnek, a mint ez *Londonban* és *Berlinben* történik, akkor keresztelniök kell a villámos vágányokat, a mi zavaróan fog hatni a villámos vasuti közlekedésre, ha pedig a közönségnek kell az uttest közepére mennie és ott várakoznia, akkor ez a közönségre és a vállalatra nézve jár kellemetlenséggel. Minél nehezebben jut ugyanis a közönség valamely közlekedő eszközhöz, annál kevésbé használja azt. Nincs más mód, mint hogy főforgalmi utvonalaikon a villámos vágányokat az uttest közepére kell áthelyezni. *Londonban* és az amerikai városokban csak ez a rendszer divik. *Brüsszelben*, *Berlinben* s a modern német városokban folyamatosan van az átépítés. A *Rákóczi-ut* s a *Nagykörut* villámos vasuti forgalmának helyes megoldása csak így lehetséges és a *Kossuth Lajos-utcai villámos is csak ebben a for-*

*mában épülhet meg.*

A főváros közlekedési politikai tevékenységében mindenestre ez az előterjesztés határozott hatást jelent; úgy a szerződés, mint az engedelm-tervezet gondos, és körültekintő munka, a melyben úgy a főváros, mint a közönség érdeke a lehetőséghez képest jól meg van védve. Az autóbusz üzem létesítésénél azonban nem állhat meg a közlekedés fejlődése, mert a főváros forgalmát idővel még az autóbusszal bővült közlekedési eszközök sem bírják lebonyolítani; *1920-ban számításaim szerint legalább is 550 millió utasforgalma lesz Budapestnek*, a mikor a *gyorsvasutra* lesz feltétlenül szükség.

Világvárosi tömegforgalmat ugyanis az autóbusz egymaga lebonyolítani nem bír, mert míg az autóbusz vonalkilométerenként átlag csak 500—600 ezer utast szállíthat, addig a villámos vasutak átlag másfél milliót, gyorsvasutak pedig 5—6 milliót! A gyorsvasutak létesítésénél a főváros feladata félre nem ismerhető: a pályát magának kell megépítenie és az üzemet vállalatilag bérbe adni. Ma már így járnak el az összes világvárosok. Helytelen volna tehát már ebből a szempontból is az, ha a főváros az autóbuszüzemet házi kezelésben, saját tőkájével óhajtaná létesíteni, mert e tőkét a jövő közlekedésének sokkal nagyobb feladatai fogják igénybe venni,