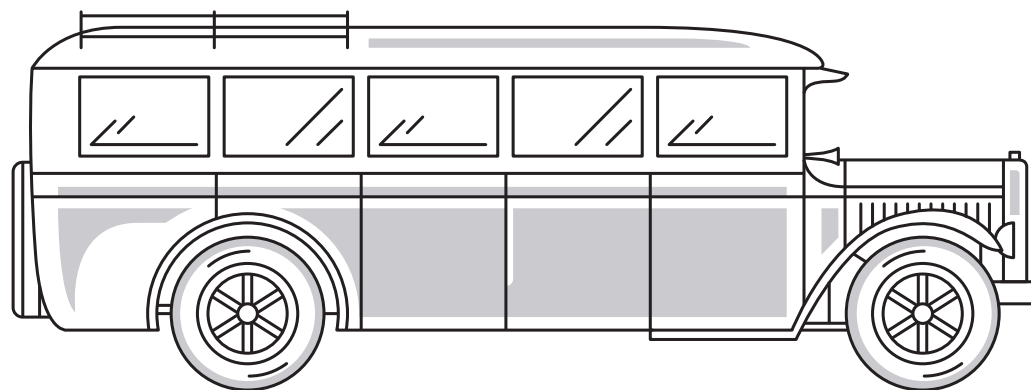


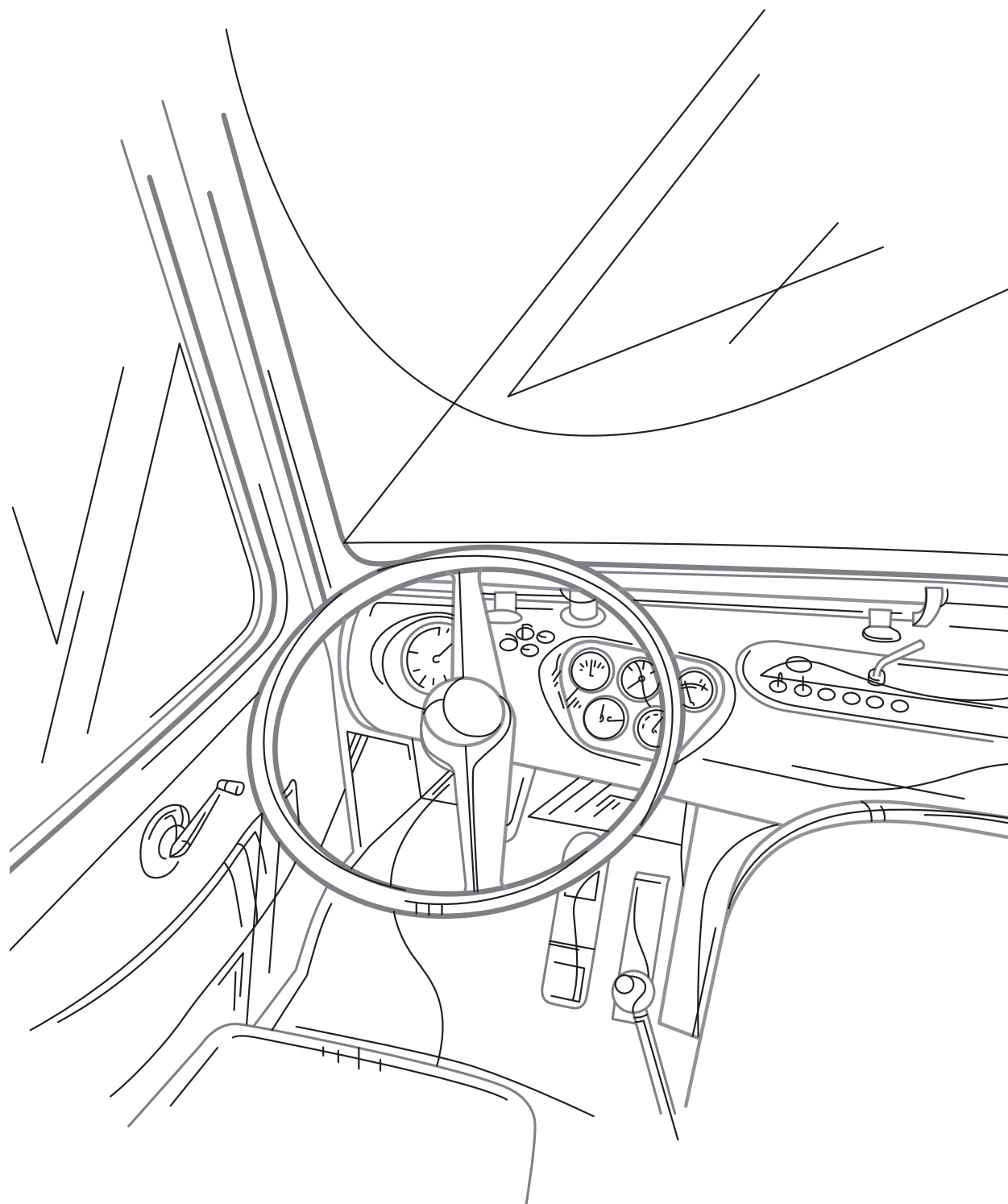
KAMENICZKY ÁKOS | VONNÁK ATTILA | DR. ZSIGMOND GÁBOR

AZ OKTOGONTÓL A NÉPLIGETIG KÉPES IDŐUTAZÁS VOLÁNBUSZSZAL

VOLÁNBUSZ ZRT.

BUDAPEST, 2017. NOVEMBER





AZ OKTOGONTÓL A NÉPLIGETIG

KÉPES IDŐUTAZÁS VOLÁNBUSZSZAL

Írta és szerkesztette:

Kameniczky Ákos, Vonnák Attila, dr. Zsigmond Gábor

Szakmai lektor:

Hídvégi János, Sohár István

Vizuális koncepció és tipográfia:

Valent Zsolt | V&V Design Stúdió

Nyomda:

PrintPix Nyomda és Grafikai Stúdió

Felelős vezető: Szakáll Tamás

www.printpix.hu

Tel.: +36 1 445 3000 | E-mail: ertesites@printpix.hu

Kiadja:

VOLÁNBUSZ Zrt.

1091 Budapest, Üllői út 131.

Szakmai együttműködő partner:

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum



**KÖZLEKEDÉSI
MÚZEUM**

ISBN: 978-615-00-0582-9

© Minden jog fenntartva. | Budapest, 2017. november

A szerzők ezúton is szeretnének köszönetet mondani azoknak, akik a könyv megjelenését tudásukkal,

emlékeikkel, közreműködésükkel segítették:

Bartkóné Kovács Anikó, Fehérvári Rita, Gyürk Tibor,
Kovács Tibor, Oszwald Kornél, Szalayné Kotroczó Eszter,
Mészáros Sándor, Mocsári Elek, Réti László, Dr. Lovász
György, Szathmáry Norbert, Kocsis Zoltán, Langmár Miklós,
Köcse László, Négyesi Pál, Hanny Ákos

A szerzők hálás köszönetüket fejezik ki

Fekete Antalnak a kiadvány létrejöttének támogatásáért
és amiért a kezdetektől hitt ennek megvalósulásában.

TARTALOMJEGYZÉK

I. KEZDETEK

1. MAVART és MÁVAUT	10
2. MÁVAUT fejlődése a háborút követő években	38
3. A Budapesti Autóbusz-közlekedési Részvénytársaság története (dr. Zsigmond Gábor írása)	52

II. A SZOCIALIZMUS IDŐSZAKA

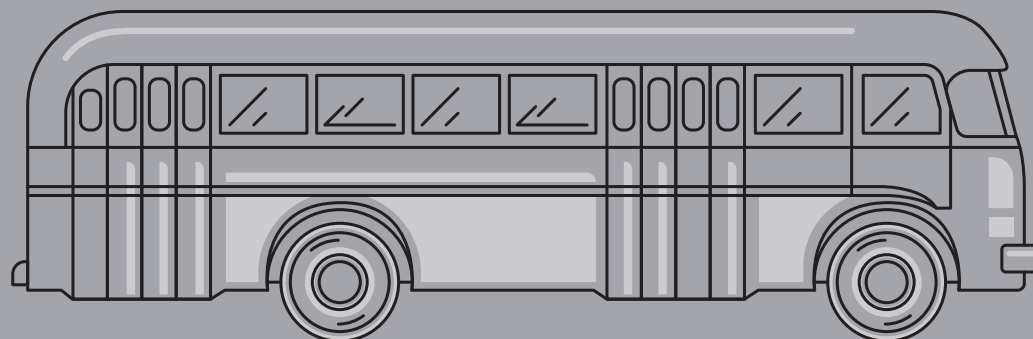
1. Az 1950-es évek: Fakarusz, faros, decentralizálás	70
2. Az 1960-as évek: A különleges autóbuszok évtizede	84
3. Az 1970-es évek: Csigák és 200-asok	110
4. Az 1980-as évek: Papagájok és hamburgerek	126

III. A RENDSZERVÁLTÁST KÖVETŐ IDŐSZAK

1. Az 1990-es évek: Egy új kor kezdete	148
2. A 2000-es évek: Belépés a XXI. századba	168
3. A 2010-es évek: 2010-től napjainkig	194

ÉS MÉG NÉHÁNY APRÓSÁG

1. Szolgálati közlemény a következő 90 év bemutatásának segítésére	211
2. A mi farosunk	224
3. A VOLÁNBUSZ autóbusz állományának alakulása 1953 és 2017 között	







KEDVES OLVASÓ!

A 90 éves múltra visszatekintő Volánbusz a hazai helyközi közösségi közlekedés meghatározó vállalata. Központi szerepét mi sem példázza jobban, mint hogy az autóbuszos közszolgáltatók néhány évvel ezelőtti hatékonyságnövelő összevonása során 24 társaság közül egyedüliként őrizhette meg önállóságát. A cég így utolsóként őrzi nevében is a volános hagyományokat.

Az elmúlt kilenc évtized nagyobbik hányadát persze más neveken élték végig a mai Volánbusz elődei, csak a legrecentebb betűszavakat felidézve volt itt MAVART és MÁVAUT is. A vasúttal közös kezdetek a jelenben is visszaköszönnek, annyiban mindenképpen, hogy egyre sürgetőbb elvárás a szorosabbá váló együttműködés, a szolgáltatások fokozottabb összehangolása a vonatkozó közlekedéssel.

Ahogy a helyi és helyközi közösségi közlekedési kínálat között is egyre kényelmesebb kapcsolódási pontokat érdemes elérhetővé tenni az utasok számára. A Volánbusz a fővárosi agglomerációs járatok közelmúltbéli átvételével ebben a folyamatban is úttörő szerepet vállalt. Óriási járműparkja miatt a társaság hasznélvezője lehet a hazai autóbuszos állomány megkezdett minőségi cseréjének, megrendelőként katalizátora a magyarországi buszgyártás elhatározott újjáélesztésének.

A tiszteletre méltó múltjához képest rövid időn belül beköszöntő centenáriumi a Volánbusznak más hazai szolgáltatókhoz hasonlóan egy újabb komoly kihívással kell megküzdenie. A 2019 után várható piacnyitás már a felkészülési időszakban jelentős próbatétel elé állítja a céget. A számos állami vállalatnál – köztük a helyközi busztársaságoknál - három év alatt megvalósuló 30 százalékos béremelés eredményesen járulhat hozzá a képzett munkaerő megtartásához, a szakmai utánpótlás biztosításához.

E kiadvány 90 esztendőnyi múlt felidézésével segíthet akár abban is, hogy minden munkavállaló számára előrelépést jelentő módon, minden utas meglegedésére alakíthassuk közösen a Volánbusz jövőjét.

A további sikeres évtizedekhez jó munkát és jó utat, a kötet böngészéséhez kellemes és hasznos időtöltést kívánok!

*Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter*





TISZTELT OLVASÓ!

Örömömré szolgál, hogy kezébe vette kötetünket, amelyben egy történelmi utazásra kalauzoljuk a hazai autóbusszos közösségi közlekedés világának egy érdekes és izgalmas szegletébe, annak apropóján, hogy a VOLÁNBUSZ Zrt. idén ünnepelte fennállásának 90. évfordulóját. Munkatársaimmal arra gondoltunk, hogy eme jeles alkalmából összeállítjuk Társaságunk krónikáját, egészen napjainkig. Arra törekedtünk, hogy múltidézésünk olvasmányos, fotókkal gazdagon illusztrált legyen, hiszen így nemcsak a szakma szerelmesei számára válhat érdekessé.

Magyarország történelmének ezt a szeletét - amelyben a VOLÁNBUSZ és jogelődei tevékenykedtek - a magunk sajátos szemüvegén keresztül mutatjuk be, melynek lenszén autóbuszok, autóbusz-állomások, munkatársak és

természetesen az utasok tükröződnek. A fotókon, újságkiadásokon letűnt korok, gyárak egykor forradalminak számító újításai, technológiai láthatóak, számos olyan vívmány, amelyek közül sok Társaságunk műhelyeiben látott napvilágot és hozzájárult ahhoz, hogy az adott kor, korszak autóbusszos közlekedése minél magasabb színvonalú legyen. Könyvünkben nem fog találkozni rendszámokkal és alvázszámokkal, inkább arra teszünk kísérletet, hogy megmutassuk: az eltelt 90 esztendő során mindvégig arra törekedtünk, hogy megfeleljünk a társadalom és a gazdasági élet felénk megfogalmazott elvárásainak, legyen szó akár a belföldi közszolgáltatási feladatokról, akár az egykor Isztambultól Barcelonáig, Stockholmtól Athénig egész Európát behálózó nemzetközi hálózatról.

Fennállásunk évtizedei sikereket és kudarcokat is magukban hordoztak, ám egy dolog biztos: minden egyes döntés hozzájárult a talpon maradáshoz, az újabb kihívások teljesítéséhez és ahhoz a vállalati kultúrához, ami kialakult a VOLÁNBUSZ Zrt.-nél. Ennek szerves része az a különleges légkör, amelyre mindannyian büszkéek lehetünk: a próbatételek sokasága során Társaságunk munkatársai megtanultak egy nagy családként együttműködni és a hagyományokat követve a fiatalabbak is tovább viszik ezt a rendkívül fontos értéket, amelyet elődeiktől láttak és tanultak.

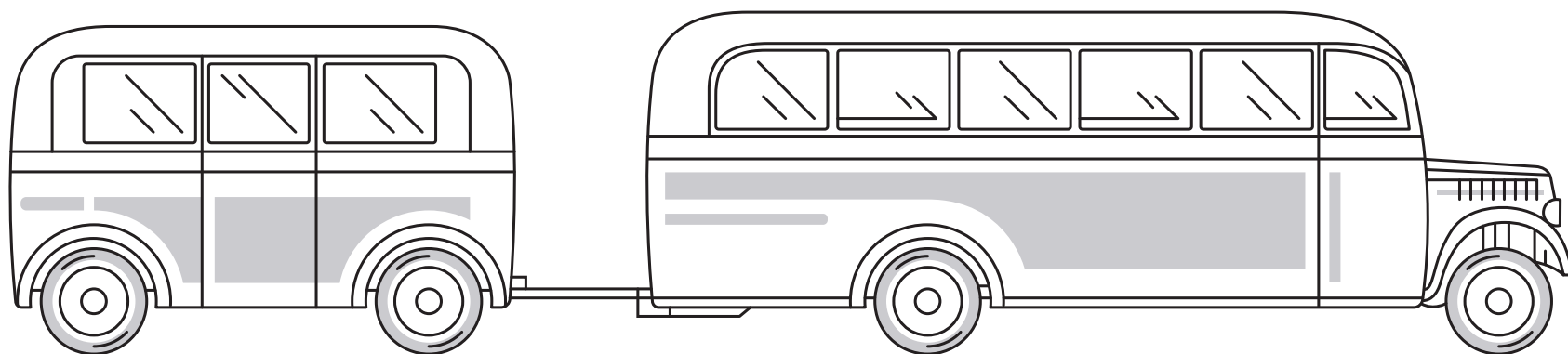
Bízom abban, hogy könyvünket legalább olyan örömmel és lelkesedéssel olvassák majd, mint ahogyan azt mi készítettük. A kötet áttanulmányozása során talán még közelebb kerülünk egymáshoz és ez megerősíti majd kapcsolatunkat a mindennapokban is!

Kellemes időutazást kívánok!

Fekete Antal
vezérigazgató



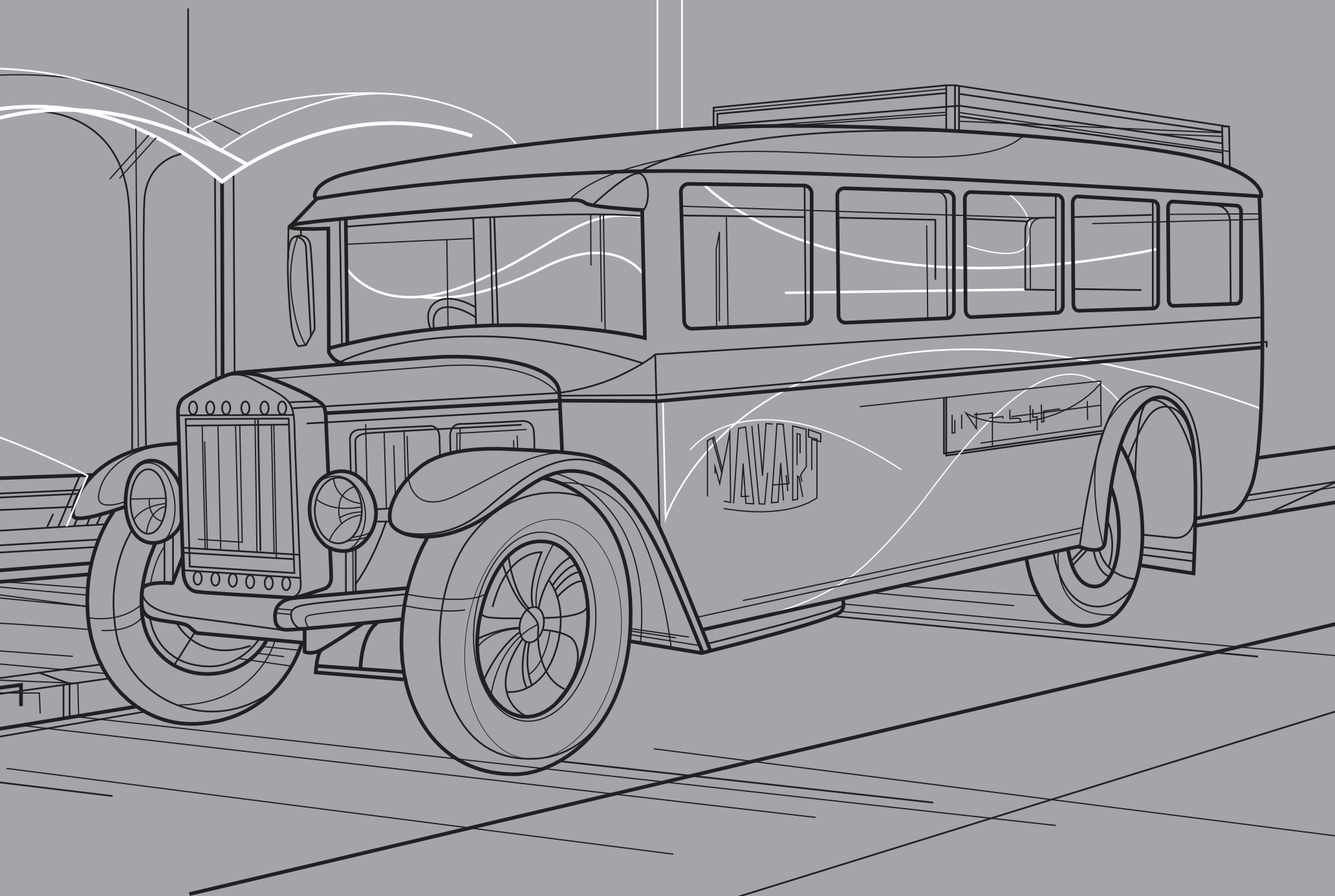
I. KEZDETEK



MAVART ÉS MÁVAUT

A motorizáció robbanásszerű fejlődésével a XX. század elején hazánkban is megjelentek az autóbuszok az utakon. Az első, még helyi viszonylaton közlekedő buszjáratok Miskolcon (1903) és Aradon (1909) indultak el. A hazai távolsági autóbuszos forgalom elindulására 1910-ben került sor.





A Magyar Királyi Posta a közúti távolsági személyszállítás megszervezésére kapott miniszteri megbízása alapján – a horvát vasúthálózat lassú fejlődése miatt – Károlyváros (Karlovác) városából Plitvicére indította el az első távolsági buszjáratot („személyszállító automobiljárat”), melyet újabb autóbuszjáratok követtek Horvátországban, Bosznia és Hercegovinában, illetve az akkori Magyarország területének több térségében is. A Posta autóbuszüzemére jellemző adat, hogy az első világháborút megelőző utolsó békeévben 32 autóbust tartott forgalomban, melyek 19 útvonalon és 545 km útszakaszon közlekedtek rendszeresen.

A közúti gépjárműközlekedés fejlődése az első világháború idején megtört, a gépjárművek döntő részét illetve a gépkocsivezetőket háborús célokra sorozták be, a megmaradó gépjárművek üzemeltetését a hadigazdálkodás miatti gumi- és üzemanyaghiány lehetetlenné tette. A háborút követően a közúti teherszállítást a háború befejeztével feleslegessé vált, esetlegesen a háborús sérüléseikből megjavított járművek segítségével indították újra. A teher- és személyszállítási piacon egyre nagyobb számban megjelenő magánvállalkozók és társaságok a vasúti közlekedést végző MÁV egyre nagyobb versenytársaivá váltak. A trianoni békeszerződés értelmében a posta által üzemeltetett teljes autóbusz-hálózat az új országhatárokon kívülre került, a 32 autóbusból mindössze kettő darab maradt az országban.



A kormány különféle intézkedésekkel igyekezett megakadályozni vagy legalábbis korlátozni az összességében a vasutat károsító közúti teher- és személyszállítás növekedését. Bevezették például az adott fuvarozási tevékenységek előírt útvonalra szóló engedélyeztetését. A kiadott engedélyek száma viszont „rohamosan” növekedett. Míg 1924-ben egy-egy engedélyt adtak ki autóbuszüzemre és áru fuvarozásra, 1926-ban már 123 autóbuszos és 56 teherszállítási engedély került kiadásra. De a kiadott engedélyekkel rendelkező vállalkozók közül ténylegesen 84 személyszállító és 32 áru fuvarozó közlekedtette gépjárműveit.

1926-ban Abony, Bátaszék, Budapest, Cegléd, Dombóvár, Esztergom, Hódmezővásárhely, Karcag, Kunszentmiklós,

MÁVAG -
Mercedes-Benz N2
típusú autóbusz

A Magyar Királyi
Posta RÁBA L
autóbusza
a garázsudvaron

”
1926-ban a Magyar Királyi Posta újra bekapcsolódott a személyszállításba, a győri „Waggonyár” által gyártott 22 férőhelyes, 30-35 km/h menetsebességgel közlekedő „Rába” autóbuszokkal.





Makó, Nagykőrös, Pécs és Tata-Tóváros településeken összesen 49 jármű, 73 viszonylaton és 57 kilométeres útvonalhosszon végzett helyi közlekedést, a helyközi járatokon 125 db autóbusz közlekedett mintegy 1782 km-es útvonalhosszon.

1926-ban a Magyar Királyi Posta újra bekapcsolódott a személyszállításba, Veszprémből Tapolcára, Pápára, Almádiba, Balatonfüredre és Enyingre indított járatokat a győri „Waggongyár” által gyártott 22 férőhelyes, 30-35 km/h menetsebességgel közlekedő „Rába” autóbuszokkal, és az elkövetkező években fokozatosan fejlesztette tovább a személyszállító tevékenységét.

Korabeli dokumentumok szerint a közúti gépjármű-közlekedés fejlődését alátámasztja, hogy 1927. január 1-jén hazánk útjain 234 autóbusz, 2305 tehergépkocsi, 6752 személyszállító gépkocsi és 2941 motorkerékpár közle-

kedett. A motorizáció fejlődését elősegítette az is, hogy 1927-től megjelentek az autóhitel-intézetek, segítségükkel a megfelelő tőkével rendelkező magánszemélyek vagy vállalatok könnyen tudtak még részletre is (külföldről) gépjárműveket vásárolni és ezekkel személy- és teherfuvarozásra berendezkedni.

A fuvarozási engedélyek kiváltási kötelezettsége ellenére (vagy hatására) elszaporodtak a „vadfuvarozók”, akik engedély nélkül, esetleg hamis papírokkal fuvaroztak, sőt tehergépkocsikkal akár 15-20 embert is szállítottak a forgalmi és a közlekedésbiztonsági előírások figyelmen kívül hagyásával. Sok esetben a fuvarozók a járművek használatából származó bevétel növelése érdekében azok műszaki állapotát elhanyagolták: rossz fékekkel, kormányval közlekedtek, aminek számos baleset lett a következménye.

MÁVAG-NAG 205
típusú teherautók
Uhry Imre
által gyártott
vezetőfülke és
teherszekerény
felépítménnyel
és konténeres
felépítményű
pótkocsikkal
a Nyugati
pályaudvarnál

Látva azt, hogy a kormányintézkedések nem hozzák meg az elvárt eredményt, a MÁV (Magyar Királyi Államvasutak) saját tehergépkocsi-park felállításáról határozott, hogy ezzel az országúti fuvarozást a saját érdekei szerint szervezhesse meg. 1926-ban ezért az akkoriban a közúti közlekedést és a vasutat is irányító kereskedelmi miniszterhez fordult javaslatot téve – a közúti fuvarozásban megjelenő, egyre nagyobb konkurenciát jelentő versenytársak visszaszorítása érdekében – a vasúti forgalmat kiszolgáló, közúti autófuvarozási üzem létesítésére, amely a MÁV szervezetében működne, ám részvénytársasági formában, saját hatáskörrel.

Nay és Róna felépítményű MÁVAG-Mercedes-Benz N2 típusú autóbuszok a Nay és Róna gyár udvarán



MÁVAG - Mercedes-Benz N2 típusú autóbusz konténeres teherpótkocsival

Pihenő a Kékes-tető alatt a homokszórónál

A kereskedelmi miniszter a javaslatot jóváhagyta, egyúttal elrendelte a hasonló problémákkal küzdő, szintén saját gépkocsi üzem létesítését tervező vagy azt már létesítő magánvasúti társaságoknak az új részvénytársaságba történő bevonását.

A miniszteri rendelet alapján a MÁV felvette a kapcsolatot az érintettekkel és összehívta a Duna–Száva–Adria Vasút /Déli Vasút/, a Mátra–Körösvidéki Helyiérdekű Vasutak, a Budapest–Tiszai Helyiérdekű Vasút, a Deutsche Eisenbahnen A.G., valamint a gépjárművek üzemeltetése miatt a Budapest Autótaxi Vállalat Rt. (Szurketaxi) képviselőit. Az 1927. január 8-án tartott alakuló közgyűlésen az egybegyűltek kétmillió pengő alaptőkével megalapították a MAGYAR VASUTAK AUTÓKÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG-ot (MAVART). Az alaptőke felét, egymillió pengőt a MÁV jegyezte, míg a többi öt tag egyenként kétszáz ezer pengőt jegyzett száz pengő névértékű részvényekkel.

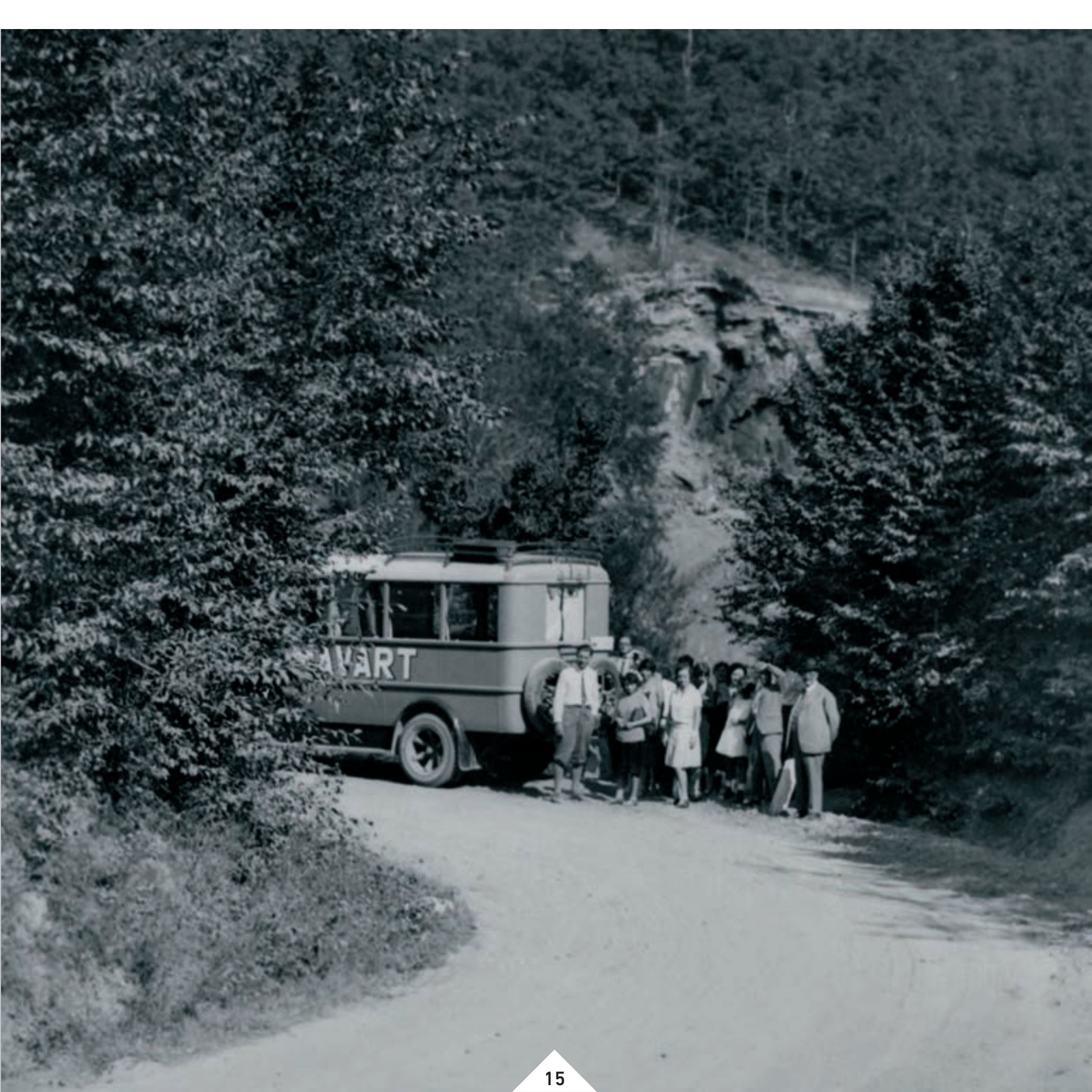
MAVART

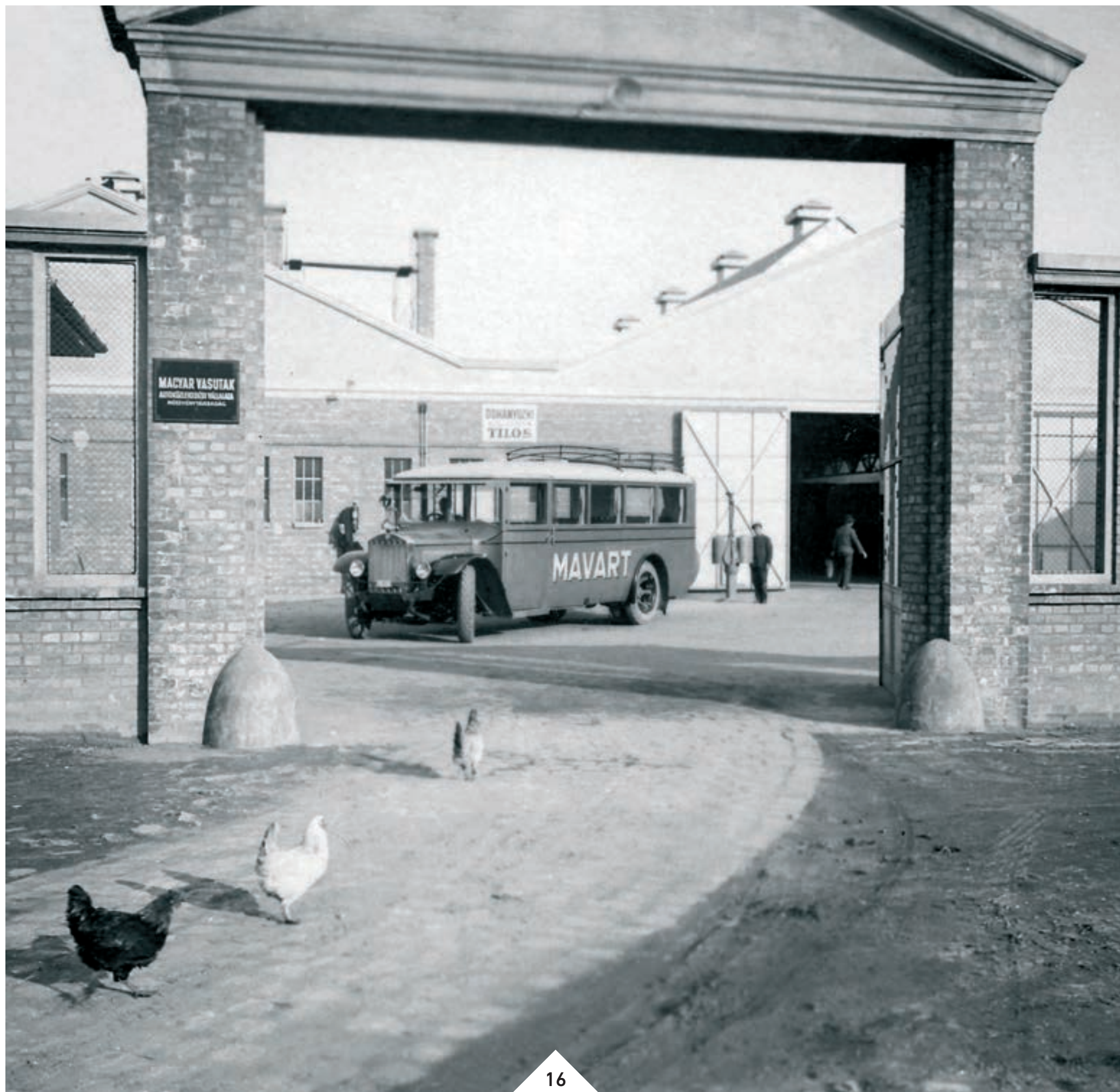
A MAVART-ot a jóváhagyott alapszabályok alapján az alábbi célokkal alakították meg:

- a) személyek és áruk szállítására szolgáló közúti autóüzemek létesítése és fenntartása,
- b) mellék áruezelési helyek, valamint háztól és házhoz való autófuvarozás létesítése,
- c) árugyűjtési szolgálat megszervezése és fenntartása,
- d) a fenti a/-c/ alatti célokra már létesült vállalatok megvétele, valamint azokban való részvétel, címletvásárlás vagy társulás útján.

Ezzel a célkitűzéssel a vasutak nem nyereszkesedésre alapított, jól jövedelmező vállalatot kívántak teremteni, hanem egy általuk irányított olyan szervezet létrehozni, melynek feladatkörét az alábbiakban körvonalazták:

- a) a közlekedés megszervezése olyan vidékeken, a hol a vasút nem volt, vagy vonatközlekedés gyér volta miatt kiegészítésre szorul,
- b) forgalomszervezés a vasút számára
- c) szoros együttműködés a vasúttal a közforgalom minél hatékonyabb ellátására
- d) a vasúti és az autóforgalom egybekapcsolása a közvetlen szállítás lehetővé tételére
- e) az autóközlekedés törvényszerű fejlődéséhez szükséges előfeltételek megteremtése. És mindez az autóversenyének korlátozása végett.





A MAVART Lőportár utcai székhelyének bejárata, háttérben a javítócsarnokok előtt álló MÁVAG-Mercedes-Benz N2 típusú autóbusszal

Az újonnan alakult részvénytársaságnak épület és műhely hiányában nem volt módja az önálló üzemvitelre, ezért az igazgatóság az 1927. március 1-jén tartott közgyűlés határozataként az Autótaxi Vállalattal kötött szerződést a MAVART teljes üzemeltetési tevékenységének ellátására. Az Autótaxi telephelye és javítóműhelye a Kerepesi úti telepén (Kerepesi út 15., a mai Főtaxi épülete) működött, ahol a javítási munkák mellett 40 darab gépjármű tárolására is lehetőség volt.



A Lőportár utcai garázs műhelycsarnoka

A forgalom teljes megszervezése és fenntartása a MAVART feladata volt (a MÁV-val létrejött szerződés szerint) az Autótaxi erre kijelölt alkalmazottaival.

A vállalat határozatlan időre alakult, székhelye Budapesten a XIII. Lőportár u. 1. volt. További határozatként kimondták, hogy kizárólag magyar gyártmányú gépjárműveket vásárolnak. Első lépésben 25 darab tehergépjármű beszerzésével kapcsolatban kértek be ajánlatot a Magyar Vas-, Acél- és Gépgyártól (MÁVAG) és a győri Magyar Waggon- és Gépgyártól. 1927. február 27-én a közgyűlés kiértékelte a beérkezett ajánlatokat, és megrendelt a MÁVAG-tól a berlini Neue Automobile-Gesellschaft (NAG) autógyár licence alapján gyártott, 25 db 205 típusú tehergépkocsi-alvázat 1927. július 1-i szállítási határidővel.

Az alvázakra a teherszekrényeket és a vezetőfülkét, valamint 40 darab kétféle, ponyvás és konténeres felépítményű pótkocsit Uhry Imre kocsikészítő kisiparos gyártotta. (Akinek 1933-ban csődbement cégét gyermekei

vették át és fejlesztették fel. A világháború után az – az apjukkal ellentétben a családnevüket i-vel használó – Uhri testvérek mátyásföldi gyárából fejlődött ki az Ikarus gyár.) Eközben lassan elkészültek a teherautók. A megrendelt 25 darab tehergépkocsi a szigorú átvétel ellenére is sikerült némi csúszással (1927. év vége felé) az Autótaxinak átadni. A Déli Vasút a korábban vásárolt 3 darab 6 tonnás MÁVAG-NAG típusú teherautójával szállt be a részvénytársaságba, melyekkel 1926-tól Székesfehérvár és Budapest között a vasúttal párhuzamosan saját maga végezte az egyes állomásokon fel- és leadásra kerülő darabáruk fuvarozását.

A MAVART 1927 októberében indította meg első teherfuvarozó járatait jórészt olyan területeken, ahol a vonatközlekedés kiegészítésre szorult. A beállított teherjáratok a Budapest – Cegléd – Ókésce, Budapest – Cegléd – Szolnok, Budapest – Székesfehérvár, Budapest – Dunaföldvár, Budapest – Vác – Alsópetény, Szob – Vámosmikola, Szolnok – Kőtelek, Szolnok – Cibakháza, Baja – Hajós – Kalocsa, Baja – Dusnok – Kalocsa, Baja – Csávoly – Jánoshalma és a Baja – Kecel – Kiskőrös vonalakon közlekedtek.

Az első évi fuvarozási tevékenység során az üzem az Autótaxi Vállalat üzemeltetésében erősen ráfizetéses volt, nem egészen egy év alatt háromszáznyolcvanegyezer pengő volt a veszteség. A részvényesek elégedetlenek voltak, nyereségre ugyan nem számítottak, de az alaptőke közel 25 százalékos csökkenése riadalmat keltett. A MÁV 1928. március 1-jén tartott igazgatósági ülésén ezért elhatározták, hogy az Autótaxi Vállalattal kötött szerződést a MAVART felbontja.

1928. szeptember 1-jétől kezdődően a MAVART az egész üzemet saját kezelésébe vette, a járműveit az 1928. közepére a budapesti Lőportár u. 1. sz. alatti ingatlanon felépített javítóbázisán tartotta karban, ahol nagy garázst, valamint a hozzá tartozó kiszolgáló helyiségeket, raktárakat és javítóműhelyeket alakítottak ki és itt tárolták a MAVART gépjárműveinek jelentős részét is. A kiszálló Autótaxi részvényeit pedig a Gy.S.E.V. vette át. 1931-re tulajdonképpen négy tulajdonos maradt, addigra az Autótaxin kívül kiszállt Budapest-Tiszai HÉV, Deutsche Eisenbahnen A.G. – Frankfurt is, a MÁV az átszervezéseknek köszönhetően a részvények 70%-val rendelkezett. Az 1927-1928. évi veszteségek fedezésére a részvényesek a tulajdonuk arányában összesen 350.000 pengőt nyújtottak, ezen felül a MÁV további 100.000 pengő kölcsönt adott beruházási célokra.

MÁVAG -
Mercedes-Benz N2
típusú autóbusz





A MAVART a Mercedes-Benz gyártól közvetlenül rendelt 5 darab N2 típusú autóbust, illetve 1928-ben már a MÁVAG-tól is rendelt az új Mercedes-Benz licenc alapján gyártott 10-10 db N2 és N1 típusú alvázat.

Az önállósítás utáni első feladat a gazdálkodási hatékonyság növelése volt. A rendelkezésre álló három tonna hasznos terhelésű tehergépkocsikkal és a hozzájuk csatolt pótkocsikkal végzett teherszállítás épp, hogy csak az önköltséget fedezte. A teherbírás öt tonnára növelése érdekében a tehergépkocsik kisebb terhelésre méretezett hossztartóit merevítő-feszítőművel megerősítették, és a hátsó híd áttételét is megváltoztatták. A jármű alacsonyabb végsebesség mellett ugyan többet fogyasztott, de a megnövekedett szállítási kapacitásnak köszönhetően a teherfuvarozás gazdaságosabbá vált.

Időszerűvé vált a teherfuvarozás mellett az autóbuszos személyszállítás megkezdése is. 1928 elején a MÁV elrendelte a MAVART által üzemeltetett teherautókból 5 darab kivonását, majd azok teherszekrényétől lecsupaszított alvázára autóbusz-karosszéria építtetését. Az autóbusz karosszériáját egy Schillinger nevű kisiparos készítette

el, aki a teherszekrény helyére a vezetőfülke változatlanul hagyásával egy elválasztott utasteret hozott létre. Az autóbuszok a kor követelményeinek nem feleltek meg maradéktalanul, ugyanakkor lehetővé tették, hogy 1928 közepén meginduljon a közlekedés Baja – Kalocsa, Baja – Jánoshalma és Nagykanizsa – Kaposvár között 24 települést bekapcsolva ezzel a 171 kilométer hosszúságú hálózatba.

Baját és Jánoshalmát akkoriban erősen elhasználódott, kátyúkkal és bukkanókkal teli makadámút kötötte össze, így az autóbuszok nem éppen jónak mondható rugózása miatt az utazás nem volt a legkellemesebb élmény. El is terjedt egy tréfás mondás, amely szerint a MAVART valójában a „Magyar AgyVelőtAgyonRázó Társaság” rövidítése. Az első autóbuszjárat a felsorolt hibák és a nem megfelelő járművek ellenére is igen jól jövedelmezett.

A MÁVAG 1928-ban szerződést kötött a németországi Mercedes-Benz gyárral komplett autóbusz- és teherautó-alvázak gyártási licencének megvételére. Ennek folyományaként a motorokat a mátyásföldi Magyar Általános Gépgyár, a (MÁG), majd annak megszűnése után egy rövid ideig a MÁVAG, végül az 1930-as évektől a Láng Gépgyár készítette, az erőátviteli fogaskerekeket pedig a budapesti Weisz–Serényi fogaskerékgyár gyártotta.

A MAVART a Mercedes-Benz gyártól közvetlenül rendelt 5 darab N2 típusú autóbust, illetve 1928-ben már a MÁVAG-tól is rendelt az új Mercedes-Benz licenc alapján gyártott 10-10 db N2 és N1 típusú alvázat, amelyekre budapesti kisiparosok (Uhri testvérek, Zupka, Nagy Géza, Nay és Róna, Metalló) gyártották az akkor még kizárólag favázás felépítményeket. Az ezekre karosszált buszokkal a társaság beindította járatait Drégelypalánk – Vámosmikola, Gyöngyös – Eger, Kisvárdá – Vásárosnamény/Dombóvár/Mándok, Ludas – Heves, Monor – Káva és Salgótarján – Balassagyarmat viszonylatokon további 62 települést kiszolgálva, ugyanakkor a Kaposvár – Nagykanizsa közötti autóbuszjáratot megszüntették az elvárásoktól nagymértékben elmaradó utasforgalom miatt.

Az autóbusz-állomány gyarapodásával és a vonalhálózat bővülésével újabb gépkocsivezetőket kellett felvenni. Olyan gépkocsivezetőkre volt szükség, akikre rá lehetett bízni a nagy értékű autóbust és a szállított, akár 30-40 utas életét is. A jelentkezőknek szigorú feltételeknek kellett megfelelni, legalább 3 éves jogosítvánnyal kellett rendelkezniük, melyből legalább egy évig tehergépkocsit vagy autóbust kellett vezetniük.



” A sikeres gyakorlati vizsga után a gyöngyöző homlokú jelölt számára még egy rövid elméleti vizsga is következett a gépkocsiban. Ennek köszönhetően a MAVART gépkocsivezetők nemcsak országos viszonylatban állták meg a helyüket, hanem külföldön is.

*Egy éves
a Miskolc-Lillafüred
autóbuszvonalon
Miskolc, 1932.*

*A MAVART Budapest
- Szeged közlekedő
MÁVAG -
Mercedes-Benz N2
típusú autóbusza
1934.*

Elengedhetetlen feltétel volt valamilyen fémipari szakmai képzés is, ennek köszönhetően minden MAVART gépkocsivezető valamilyen fémipari szakmában felszabadult szakmunkás vagy a legtöbb esetben autószerelő volt. A felvételizők alapos, ún. vasútorvosi vizsgálaton estek át, és ha itt megfelelték, akkor következett a gyakorlati és az elméleti vizsga.

A gyakorlati vizsga egy nagy autóbuszszűk, forgalmas utcákon zajlott, majd a Rózsadombon kellett a jelöltnek vezetői képességét bemutatni meredek útszakaszon történő elindulással, fel- és visszakapcsolással. Ez nem volt egyszerű, mert abban az időben a sebességváltók nem szinkronizált szerkezetűek voltak, tehát az oda-vissza kapcsolás – hangtalanul – csak dupla kuplungozással volt lehetséges. Az nem volt baj, ha valaki ezt nem ismerte, de 5-10 perc alatt bele kellett tanulnia. A gépkocsivezető

5 db 35 személyes MÁVAG-NAG 205 teherautóból átépített, 16 db 23 személyes (MÁVAG-) Mercedes-Benz N1, 17 db 40 személyes (MÁVAG-) Mercedes-Benz N2 és 1 db 10 személyes Mercedes-Benz L1000 típusú autóbusz). A teherszállításokat 24 db tehérgépkocsival (3 db NAG 205, 20 db MÁVAG-NAG 205 és 1 db Weiss Manfréd TV) és 50 db pótkocsival (26 db csukott, 20 db nyitott teher- és 4 db 1 tengelyes targoncapótkocsi) végezte.

A gazdálkodásban nagy problémát okozott, hogy a vállalat megalapítása óta egyre növekvő veszteséget termelt. A vállalat három fő tevékenysége az autóbuszjáratok fenntartása, a tehérgépkocsikkal végzett teherszállítás és a vasúti áruszállítás volt.

A MAVART a Nyugati pályaudvaron bérelt raktárakat a MÁV-tól, ahová a közúton beszállított árukat szállította be és gyűjtötte össze, majd a rendeltetési helye szerint osztályozva azt vasúton vagy gépkocsikon továbbítva gondoskodott azok célba juttatásáról, akár szerződött szállítmányozási magáncégek bevonásával is. A vasúti áruszállításra a szállítási díjkezdvevényeken felül a MÁV 1929-től még ún. MAVART kedvezményt is biztosított, ennek segítségével tulajdonképpen ez volt az egyetlen igazán rentábilis, kis költségek mellett kielégítő bevételt hozó tevékenység.

A MAVART kedvezményt a MÁV 1931-ben beszüntette, és olyan szerződést kötött a vállalattal, mely szerint a vállalat saját számlájára csupán az autóbuszjáratokat és a helyi (személy és teher) bérfuvarozást tarthatja fenn. A helyközi áruszállítás, a háztól házig való szállítás, valamint a vasúti szállítást kiegészítő fuvartevékenység a MÁV költségére üzemelt. A MAVART-nak az említett üzletágakból se vesztesége, se nyeresége nem származott, ezekkel kapcsolatos költségeit, valamint rezsijének ezekre jutó hányadát a MÁV térítette meg.

A gazdasági válság támasztotta recesszió, a komoly versenyt támasztó magánfuvarozók és a MAVART-ot érintő korlátozás együttes hatására a vállalat teherforgalma mindinkább összezsugorodott, a legtöbb vonal esetében rendszeres teherjáratok fenntartása veszteséges volt.

A továbbra is jogtalanul, árufuvarozói engedélyek nélkül fuvarozó nagyszámú magánvállalkozó visszaszorítása érdekében a közhasználatú gépjárművekről szóló 1930. évi XVI. törvény, illetve az azt 1932. október 15-én életbe léptető 1931. évi 57000 sz. rendelet meghatározta az autófuvarozás módját, körét és engedélyezési formáit. A törvény a meglévők helyett új engedélyek kiváltásához kötötte a közhasználatú gépkocsi fuvarozást.



higgadtságát is vizsgálták, a próbavezetés során a legszűkebb utcákban hirtelen jobbra vagy balra kanyarodásra kapott utasítást, és ha ilyenkor zavarában felfutott a járdára, már nem felelt meg. A sikeres gyakorlati vizsga után a gyöngyöző homlokú jelölt számára még egy rövid elméleti vizsga is következett a gépkocsiban. Ennek köszönhetően a MAVART gépkocsivezetők nemcsak országos viszonylatban állták meg a helyüket, hanem külföldön is. 1931-ben a vállalat a folyamatos beszerzések eredményeként 39 db autóbuszszűkkel rendelkezett. (típusbontásban:

Az engedélyek kiváltásához a vasútnak elsőbbségi jogot biztosított és kimondta, hogy ha a magánvállalat kapta meg az engedélyt, akkor számukra a fuvarozást meghatározott, szűk hatótávolságú körzetekre korlátozta (25-30 km-es körzet), másfelől elvként kimondta, hogy a közúti gépkocsi-fuvarozás csak ott engedhető meg, ahol az a vasutaknak versenyt nem okoz, jelentősen megszigorítva ezzel a teherfuvarozók részére a helyközi áruszállítást Magyarországon. A törvény betartása érdekében az államvasutak és a hatóságok (csendőr parancsnokságok) közösen léptek fel a jogosulatlanul és engedély nélkül fuvarozó magánvállalkozók ellen. A leleményesebbek ugyanakkor kihasználták, hogy az üzemi fuvarozást megengedte a törvény, így az álüzemi fuvarozók álüzemi gépkocsijaikkal végeztek áruszállítást, különféle áltársak bevonásával.

A szorult helyzetbe kerülő magánvállalkozók először laza érdekszövetséget hoztak létre. Megalakult a teherautó-fuvarozókat, az autóbusz- és taxi-vállalkozókat és bérautó-fuvarozókat tömörítő érdekképviseleti szervezete, a „Magyar Közhasznú Gépjárművállalkozók Országos Egyesülete” (KÖGE). Ezt követően a MÁV és a KÖGE közötti tárgyalások eredményeként 1933 nyarán létrehozták a Magyar Teherautó-fuvarozás Országos Központi Szövetségét (MATEOSZ). A szervezet nagyságára jellemző, hogy 1934. év végéig 494 fuvarozó lépett be a szövetségbe 524 db tehergépkocsijával. A kormány 1933. július 29-én kelt megbízása alapján az államvasutakat bízta meg, hogy Magyarország egész területén helyközi áru fuvarozási gépjárművállalatot hozzon létre. Az engedély kikötötte, hogy a fuvarozást a MATEOSZ segítségével kell végeznie. A MÁV és a MATEOSZ szerződést kötött, mely segítségével a szövetség tagjai tehergépjárműveikkel az ország közúti áru fogalmának lebonyolításában a vasúti teherszállítást kiegészítve vehettek részt úgy, hogy a vasút érdekeinek megfelelően fejleszthető legyen mind a vasúti, mind pedig a közúti teherszállítás. Ráadásként mindkét fél törekedett olyan tarifapolitika alkalmazására, amely segítségével csökkenthette a szövetségen kívül állók versenyét. A mindinkább összezsugorodott teherforgalom ellátása lassan elveszítette jelentőségét, végül a kormány a MAVART áru fuvarozói tevékenységének megszüntetése mellett döntött. A társaság inkább a helyközi autóbusz-közlekedés fejlesztésére összpontosíthatta figyelmét. Célként fogalmazódott meg, hogy a növekvő javítási és üzemeltetési költségek miatt az átlagosan 25.000 kilométeres éves személyszállítási futásteljesítményt, valamint a férőhely kihasználtságot növeljék.

A MAVART tevékenységi köre 1931-ben egy lényeges feladattal bővült. A Bécsben utazási irodát, garázst és autóbusz járatokat üzemeltető dr. Barry Kurt és Társa cég 1929-ben azzal a kéréssel fordult a magyar kereskedelmi miniszterhez, hogy engedélyezzék részére a Bécs–Budapest közötti rendszeres autóbuszjárat fenntartását. Ezt a kérést a miniszter azzal a kikötéssel engedélyezte, hogy a két főváros közti autóbuszvonalat 50-50 százalék erejéig a MAVART-tal közösen üzemeltetik, és a járatokat 1931. május 1-jéig megindítják.

A Budapest-Bécs járatot végző MÁVAG - Mercedes-Benz N3 (04000W) típusú autóbusz az Oktogonnál

A bécsi járat MÁVAG - Mercedes-Benz (04000W) típusú autóbusza a Vajdahunyad vár előtt pózol

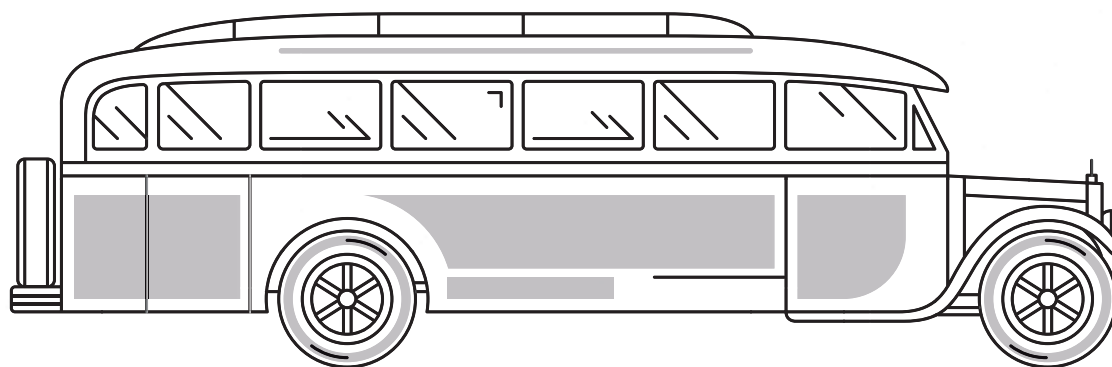




”

A rendelkezésre álló legnagyobb, 40 személyes Uhry karosszériás MÁVAG-Mercedes-Benz N2 típusú autóbusból 3 darabot átfényeztek, üléseiket kényelmesebbekre cserélték.

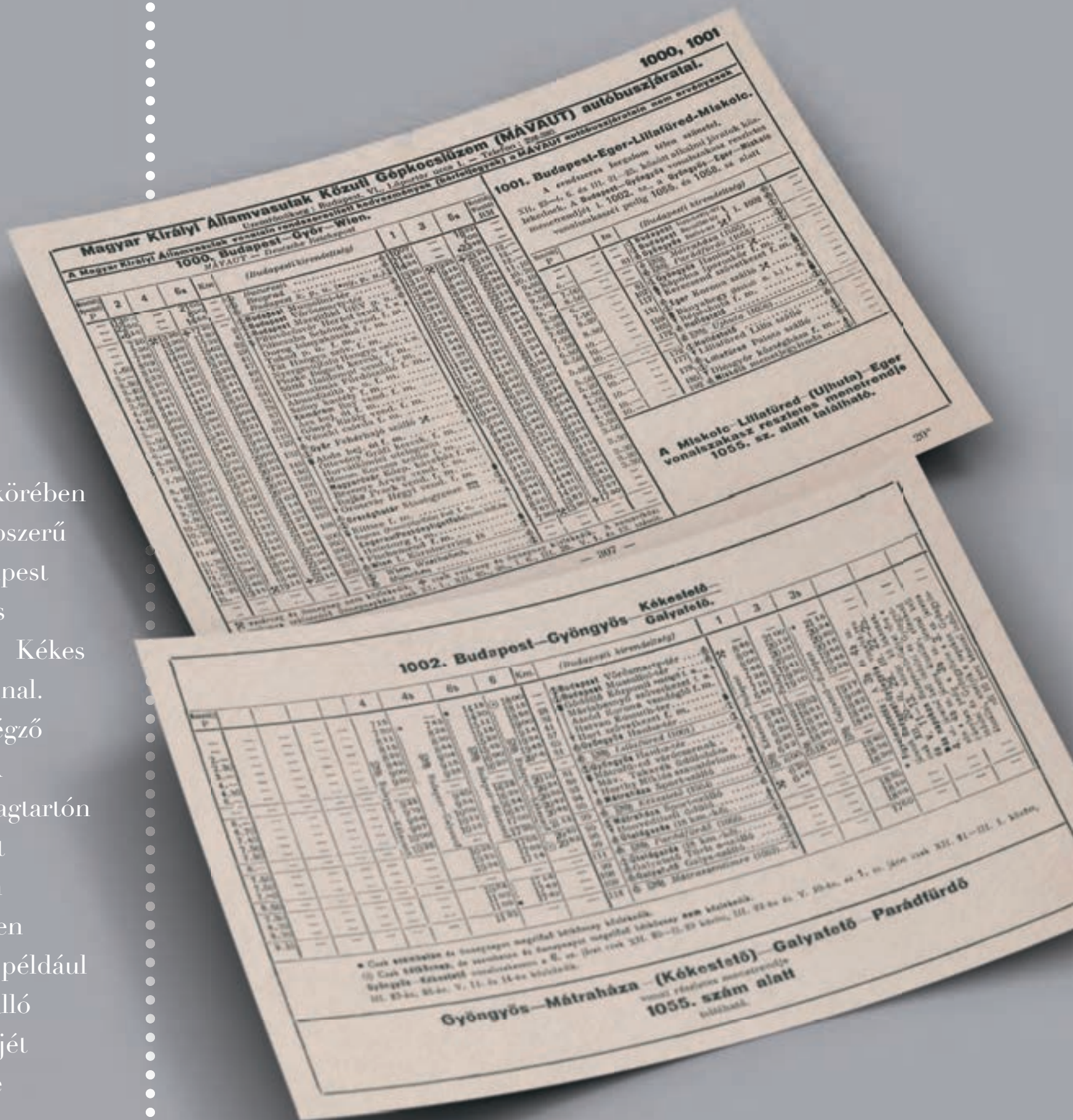
A járat végül 1931. május 30-án indult el, eleinte az osztrák partnercég 3 darab új, gyorsjáratú Gräf und Stift gyártmányú, 36 kényelmes üléssel ellátott autóbusszával. A MAVART a járat megindításhoz nem rendelkezett megfelelő autóbusszal, ezért megrendeltek a járatra 3 darab autóbust, de azok leszállítását csak novemberre ígérték, így a rendelkezésre álló legnagyobb, 40 személyes Uhry karosszériás MÁVAG-Mercedes-Benz N2 típusú autóbusból 3 darabot átfényeztek, üléseiket kényelmesebbekre cserélték. A nagyobb sebesség elérése érdekében a gépészetüket is módosították. Az átalakított buszokkal a MAVART 1931. július 1-jétől indította el bécsi járatait. A nagyobb utazósebesség elérése érdekében végzett átalakítások újabb problémákat generáltak, a nem erre a fordulatszámra és terhelésre méretezett alkatrészek sorra kezdték felmondani a szolgálatot. A hibákat elhárították, de a buszkérdést megnyugtatóan a járatra rendelt új, fémvázaz 42 személyes MÁVAG-Mercedes-Benz O4000W típusú autóbusszok érkezése oldotta meg.



A bécsi járat népszerűségét megalapozta, hogy az autóbusszal történő utazás szórakoztatóbb, változatosabb és főként olcsóbb volt, mint a vasúton történő utazás. A járat az Oktogon térről, Budapest központjából indult el, és az útjába eső falvakon és városokon keresztülhaladva ért el Bécs központjába, a Schwarzenberg Platzra. Győrben a Fehér Hajó szálloda előtt töltött 15 perc állásidőben az utasok akár étkezhettek is.

”

Az utasok körében nagyon népszerű volt a Budapest Gyöngyös Mátraháza Kékes autóbusszvonala. A járatot végző autóbusszok a telőcsomagtartón nagy, fonott kosarakban rendszeresen szállították például a Kékes szálló fehérneműjét Budapestre tisztíttatni.



*Menetrendek
a Magyar Királyi
Államvasutak által
1939-1940. évi téli
kiadású hivatalos
menetrendkönyvéből*

*A MÁVAUT Kiszvárdra
- Vásárosnamény
- Tarpa között
közlekedő
autóbusza*

1934-től a vonalat átszervezték és az autóbuszjáratok Budapest – Bécs, illetve nyári időszakban közlekedő – Keszthely – Tapolca – Sümeg – Sárvár – Sopron - Bécs útvonalon körutazást tettek lehetővé. A vonalon az első évben 2476 utast szállítottak.

A közlekedésbe bevont járművek számának növelésére továbbra is nagy szükség volt, ugyanis a MÁV sok gyengébb forgalmú vasúti vonalon a személyszállítást beszüntette, és a vonatok helyett a MAVART-nak kellett autóbuszokat beállítani. Emellett néhány viszonylatban a vasút forgalmának javítására további vonatpótló, illetve vasút-kiegészítő autóbuszjáratokat kellett rendszeresíteni, például Budapest – Szeged, Budapest – Miskolc – Lillafüred, Budapest – Győr vonalakon.

A járműállomány növekedése azonban a kiszolgáló épületek, helyiségek számának, területének bővítését is szük-

ségessé tette az immáron szűknek bizonyuló Lőportár utcai telepen. Az eredeti, 1928-ban készült irodaépületre 1930-ban emeletet, vele szembe pedig kocsiszekrény- és gumijavító, valamint fényezőműhelyt építettek.

Ezekben az években a vállalat többféle kivitelű MÁVAG-Mercedes alvázás autóbuszokat vásárolt, segítségével a vonalhálózat is folyamatosan bővíthetett, 1934 elején már 3743 km hosszú vonalhálózata volt a MAVART-nak. 1931-ben 65, 1932-ben 41, 1933-ban 50, 1934-ben 222 helység került bekapcsolásra, az ekkor elérhető települések száma 409-re nőtt. A fejlesztések – tekintettel az országos szervezetre – nem csak Budapest vagy Pest megyei központúak voltak, így a parádfürdői, balatonfüredi helyi járat éppúgy a vállalathoz tartozott, mint a Bak – Nova vagy a Szolnok – Püspökladány autóbuszvonal.







*Putnok - Aggtelek
- Jósza György út
végző Rába Super
autóbusz a Baradla
barlang bejáratánál*

*MÁVAUT autóbuszok
a szászrégeni
vasútállomás előtt*

*A Miskolc -
Lillafüred - Újhuta
autóbuszvonalon
közlekedő MÁVAG
- Mercedes-Benz
N2 (04000) típusú
autóbusz*

Az utasok körében nagyon népszerű volt a Budapest – Gyöngyös – Mátraháza – Kékes autóbuszvonala. A járatot végző autóbuszok a tetőcsomagtartón nagy, fonott kosarakban rendszeresen szállították például a Kékes szálló fehérneműjét Budapestre tisztíttatni. Abban az időben a Dózsa György úti vasúti aluljáró nem volt annyira lesüllyesztve, mint ma, így a magas rakományú járművek nem fértek el alatta. Az autóbuszvezetőknek kiadott utasítás szerint, ha a tetőn kosarat szállítottak, akkor a Ferdinánd hídon át kellett a Szabolcs utcai telepre befutniuk. Természetesen előfordult, hogy az autóbusz vezetője megfélekezett a tetőn szállított csomagokról.

Az 1934. év döntően megváltoztatta az átszervezések ellenére továbbra is veszteséget termelő a MAVART helyzetét. A Kereskedelmi és Közlekedési Miniszter bizottságot hozott létre annak vizsgálatára, hogy a MAVART és a Posta autóbuszüzeme mennyiben tudja a lakosság igényeit kielégíteni, és mennyiben gazdaságos a két szervezet rész-

ben párhuzamos üzemvitel, illetve hogyan lehet a MÁV-val hatékonyabb együttműködést kialakítani. A Bizottság a Posta autóbuszüzemével kapcsolatban megállapította, hogy a Posta szolgálati érdeke nem mindig egyeztethető össze a lakosság autóbuszos utazással kapcsolatban megfogalmazott érdekeivel. Ezért a lakosság ritkán veszi igénybe az autóbuszjáratokat, így a Posta autóbuszüzemének ráfizetése. A Bizottság javasolta a Miniszternek, hogy a MAVART vegye át a Posta üzemét 46 db RÁBA autóbuszával, gépkocsivezetőivel és a vidéki buszüzemek telephelyeinek épületeivel, felszerelésével együtt.

A Bizottság a MAVART és a MÁV közötti kapcsolat javítása céljából javasolta, hogy a MÁV az alapítótól vásárolja vissza a részvényeket, a társaság pedig, mint a MÁV egyik végrehajtó szerve annak főosztályaként folytassa működését. A javaslat szerint a MAVART önállóan, az Államvasutakkal legszorosabban együttműködve végezné üzleti tevékenységét és üzemvitelét, a nyereségét a MÁV-nak adná le, de esetleges veszteségét is a MÁV fedezné. A Bizottság ezt a javaslatot azal is alátámasztotta, hogy a francia, angol, német és osztrák vasutak is maguk tartják fenn autóbuszforgalmukat, amely ilyenformán teljesen a vasút érdekeit szolgálja.

1934 végén a bizottság javaslatának megfelelően a MAVART átvette a Posta autóbuszüzemét, illetve újraszervezte Keszthely, Putnok, Sopron, Szekszárd és Veszprém térségében postai szállítással egybekötött buszjárait. A postai autóbuszok átvételével a társaság az ország legnagyobb közúti közlekedési vállalatává vált. Az átvétel után a régi postavonalak is jövedelmezővé váltak. A végállomások a Posta épületektől a kocsmákhoz kerültek áthelyezésre. Az autóbuszok indítását és érkezését a vonatok menetrendjéhez igazították, így a vonat érkezése után nem kellett a postakezelést megvárni, az autóbusz azonnal indulhatott, amint az utasok beszálltak. A Posta autóbuszüzemének átvétele után a MÁVAUT fokozatosan önálló, országos autóbusz-hálózatot épített ki. Az 1935. január 1-jétől 1935. június 30-ig terjedő félév végéig a MÁVAUT 67 állandó és 9 idenyvonalon, összesen 76 vonalon tartott fenn autóbuszjáratokat, a vonalak együttes hossza 4134 km volt.

Szintén a Bizottság javaslata alapján 1935. január 1-jei hatállyal, a MAVART a MÁV szervezetébe épült be. A részvénytársaság megszűnésével a vállalat megnevezését is meg kellett változtatni lehetőleg úgy, hogy a gépkocsikon felfestett MAVART felírás módosítása minél kevesebb gondot okozzon. Kézenfekvő volt a MAVART névből az „R” betű helyett „U” betűt festeni, s így lett a „MAVART”-ból „MÁVAUT”.



Az üzem elnevezése pedig a MÁV keretein belül „Magyar Kir. Államvasutak Közúti Gépkocsiüzem, MÁVAUT”-ra változott. A MÁVAUT-nál olyan rendszabályok születtek, amelyek érdekeltté tették a sofőröket a jobb munkában és az egyéb vagyontárgyak gondos kezelésében. A gépkocsivezető érdekelt volt abban, hogy vigyázzon a munkaképességére. Ha vezetett, napi egy pengő „nyeregpénzt” kapott, betegség esetén viszont ebben nem részesült. Üzemanyag-megtakarítás esetén is jutalom illette meg a gépkocsivezetőt. Ha fő alkatrész /motor, sebességváltó, hátsóhíd/ a normán felül meghatározott ideig kifogástalanul működött, a gépkocsivezető ún. fődarab-prémiumot kapott, melynek összege jelentős fizetés-kiegészítést képviselt. Nem sokkal a szervezeti változások után valamennyi vidéki főnökség közvetlen MÁV telefont kapott. A felmerült hibákat viszonylag gyorsan tudták orvosolni, hiszen a szintén MÁV

telefonvonallal rendelkező vasútállomásokról a gépkocsivezető bármikor jelenteni tudta a rendellenességeket, és ha szükséges volt, vasúton utánszállíthatták a meghibásodott alkatrészeket és egyéb anyagokat is.

A társaság autóbusz-állománya ekkorra már 104 darab saját járműből állt, és az IBUSZ-szal kötött megállapodás alapján üzemeltette az IBUSZ 5 darab autóbuszát is.

1935-ben indultak a MÁVAUT kezdeményezésére az Osztrák Birodalmi Postával létrejött megállapodás alapján Graz és Keszthely között a fürdőidényben közlekedő, menetrendszerű autóbuszjáratok, amelyek nyáron 2334 utast szállítottak. A járatok felét az osztrák posta autóbuszai végezték.

A harmincas évek második felében a MÁVAUT sok új vonalat létesített, erre a célra magánkézben lévő autóbuszokat is megvásárolt főleg azoktól a fuvarozóktól, akiknek lejárt

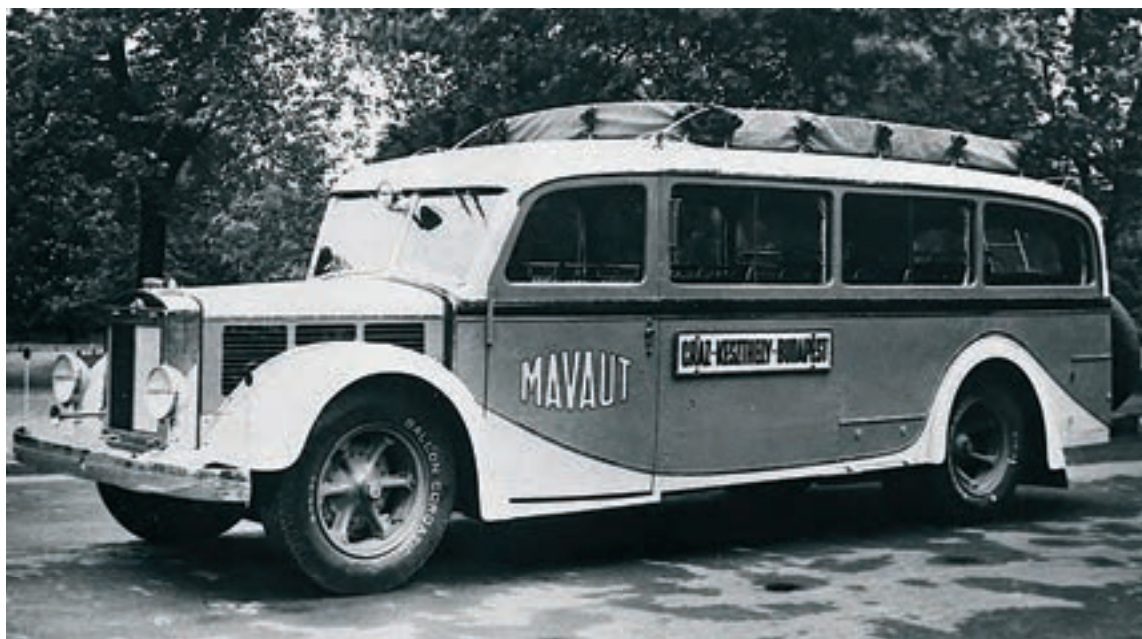
*Az osztrák fél
Gräf & Stift
gyártmányú
autóbusza az
Oktogonnál*



Városnéző Renault minibusz 1934.

Az IBUSZ nyitható tetejű Gräf & Stift gyártmányú autóbusza

A Budapest - Graz járat MÁVAG - Mercedes-Benz (O4000) típusú autóbusza



a személyszállítási engedélyük. Ezek az autóbuszok általában leromlott állapotúak voltak.

1938-ban a német hatóságok a Dr. Barry és Társa cégtől megvonták az autóbusz-üzemeltetési engedélyt, így a cég nem járathatta tovább buszait a Budapest – Bécs és a Sopron – Bécs vonalakon. A magyar hatóságok az autóbuszvonal fenntartásának engedélyét a Német Birodalmi Posta (Reichpost) ruházták át, a MÁVAG-nak ezzel a céggel kellett szerződést kötnie a járatok közlekedtetésére.

Szintén 1938-ban a háborús előkészületekkel összefüggésben hozott rendelkezés alapján ötmillió pengő hitelt vett fel a vállalat, melyből 70 darab 5 tonnás Mercedes-Benz Lo 3750, 80 darab 2,5 tonnás MÁVAG-Mercedes-Benz Lo 2500 típusú és 50 darab 3,5 tonnás RÁBA Speciál teherautót rendelt, majd tárolt le a Nemzetközi Gépkereskedelmi Vállalat Kőbányai úton lévő, zárt raktárhelyiségében.

” 1938 és 1939 között 30 darab
Mercedes-Benz O3750, úgynevezett
Reichpost típusú autóbusz
átvételével tovább gyarapodott
a MÁVAUT autóbusz-állománya,





*Az autóbuszok
átvétele
a gaggenai
Mercedes gyárban
majd hazaszállítása
salzburgi pihenővel*

1938/1939-ben a Budapesten (2 db), Vácott, Balassagyarmaton (salgótarjáni kirendeltséggel), Gyöngyösön (egri kirendeltséggel), Miskolcon, Kisvárdán, Békéscsabán (debreceni kirendeltséggel), Szolnokon, Monoron, Baján (szegedi kirendeltséggel), Szekszárdon, Pécsen, Veszprémben, Keszthelyen (nagykanizsai, zalaegerszegi és kaposvári kirendeltséggel) és Szombathelyen működtek MÁVAUT Főnökségek. Egy-egy főnökséghez általában 10-18 autóbusz tartozott. A főnökségeket irodával, garázzsal és műhelyekkel látták el.

Az autóbusz-hálózat a „bécsi döntések” nyomán ugrásszerűen megnőtt az első világháború után elvesztett területek egy részének visszacsatolásával, ami új kihívás elé állította a társaságot. Az autóbusz-hálózat a felvidéken 26 vonallal, 1128 kilométer vonalhosszal, majd Kárpátalján 11 vonallal és 542 kilométer vonalhosszal gyarapodott. Ezért Dunaszerdahelyen, Komáromban, Kassán, Huszton és Munkácson öt új kirendeltséget, illetve főnökséget alakítottak ki. A visszacsatolások következtében 1938-ban a Komárom – Esztergom, Komárom – Magyarszögyén, Kassa – Jászóújfalu,

Balassagyarmat – Léva – Mikszáthfalva, Kassa – Hollóháza, Medve – Galánta, Losonc – Tornaalja, Somorja – Szenc, Kassa – Rozsnyó, Beregszász – Munkács, Nyitraverebély – Léva, Losonc – Busa, Losonc – Rimaszombat, Vágsellye – Guta, Vámosmikola – Léva vonalakon. 1939 márciusában pedig az Ungvár – Munkács – Ilosva, Munkács – Nagyszőlős – Huszt, Huszt – Ökörmező – Toronya, Rahó – Bogdán, Ökörmező – Volóc vonalakon indították be a buszjáratokat.

A háború kezdetével az autóbuszok nagy részét a hadsereg vette igénybe a sofőrökkel együtt. A „bevonult” autóbuszok javítását továbbra is a MÁVAUT végezte.

Mint hogy a gépkocsiüzem a MÁV révén jelentős forrásokkal is rendelkezett, lehetőség nyílt jobb járművek vásárlására. 1938 és 1939 között 30 darab Mercedes-Benz O3750, úgynevezett Reichpost típusú autóbusz átvételével tovább gyarapodott a MÁVAUT autóbusz-állománya, melyeket 20 darab Mercedes-Benz O 2600 típusú autóbusz beszerzése követett. Az égető kocsihány enyhítése céljából a vállalat a visszacsatolt területeken talált Skoda és Tátra gyártmányú autóbuszokat is állományába vette. A korábban beszerzett benzinüzemű autóbuszok dízelesítését is elkezdték a Láng gépgyártól beszerzett motorok segítségével.

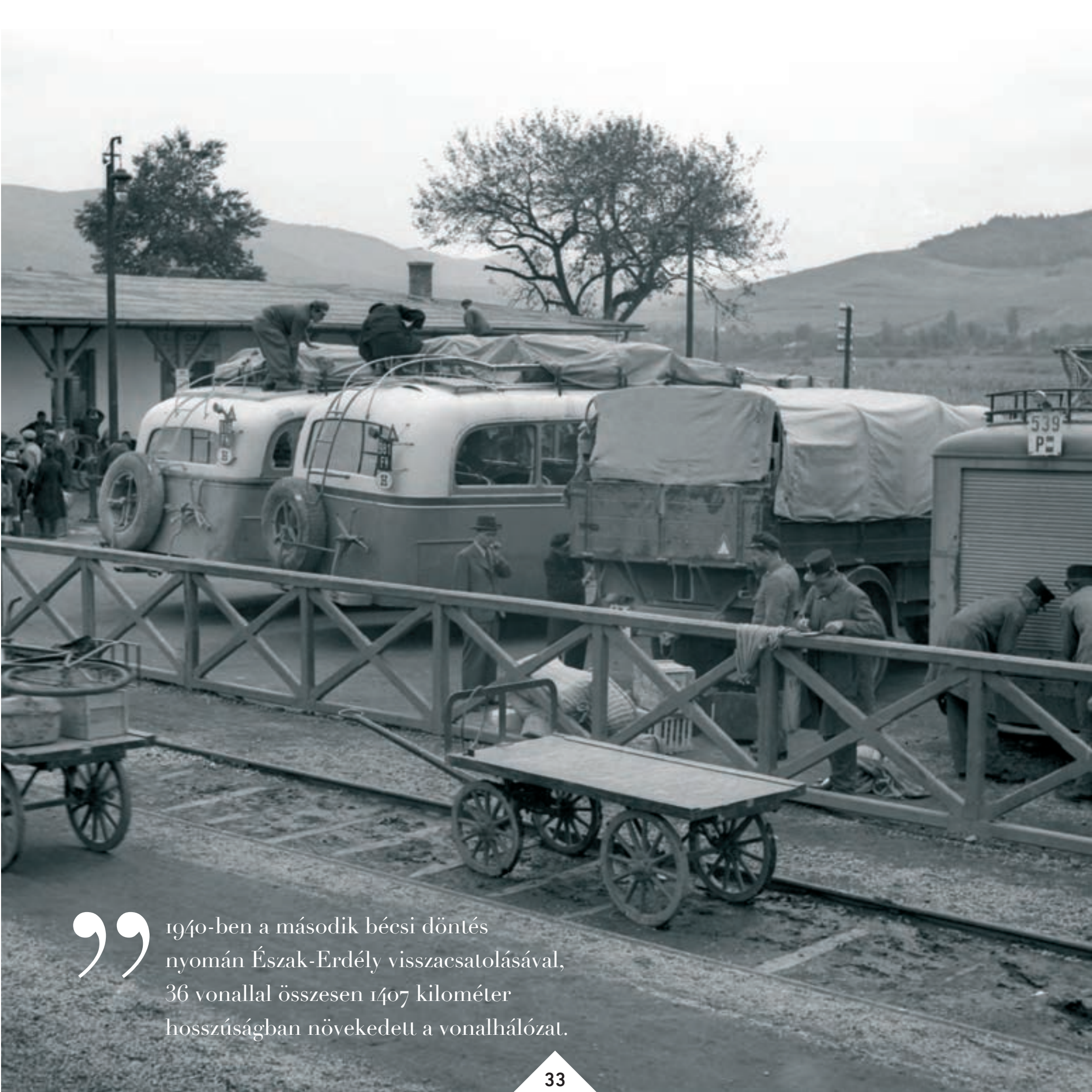
A folyamatosan növekvő járműpark miatt elengedhetetlenné vált a telephely folyamatos fejlesztése, bővítése. A társaság a MÁV Igazgatóság felé tett javaslat alapján felmondta a Lőportár utca és a Szabolcs utca által határolt, különféle célra bérbe adott terület bérleményeit (ezt a területet foglalták el a korábbi iroda- és műhelyépületek), a helyükre pedig megkezdődött egy kétemeletes irodaház és garázs megtervezése, építése. Az épület alatt egy kb. 500 m²-es területű, központi fűtéssel és a szükséges kellekkel felszerelt garázst alakítottak ki. Az egész épület alatt erős betonból készült légópince is létesült. Az irodahelyiségeket és műhelyeket Rotary rendszerű központtal működő távbeszélő hálózattal szerelték fel. Az elkészült épületet 1940-ben vette használatba a MÁVAUT. Ezt követően még a MAVART által előrelátóan megvásárolt, a Szabolcs utcára nyíló szomszédos üres telken két nagy műhelyépületet és központi kazánházat építettek.

1940-ben a második bécsi döntés nyomán Észak-Erdély visszacsatolásával, 36 vonallal összesen 1407 kilométer hosszúságban növekedett a vonalhálózat. A visszacsatolt erdélyi területeken a közúti közlekedési feladatokat a kolozsvári, a marosvásárhelyi, a székelyudvarhelyi és a zilahi főnökség látta el. Az erdélyi főnökségekhez a Máramaroszsziget – Nagybánya, Nagybánya – Felsőbánya, Szatmárnémeti – Máramaroszsziget, Szatmárnémeti – Nagybánya, Nagybánya – Nagyilonda, Nagykároly – Zilah, Nagyvárad – Nagyszalonta, Nagyvárad – Bihar, Zilah – Szilágysomlyó, Margitta – Szilágysomlyó, Csucsá – Szilágysomlyó, Csucsá – Zilah, Kolozsvár – Bánffyahunyad, Kolozsvár – Zilah, Nagyvárad – Királyhágó, Zilah – Nagybánya, Marosvásárhely – Nagykend, Szászrégen – Szováta, Székelyudvarhely – Barót, Székelyudvarhely – Zetelka, Székelyudvarhely – Csíkszereda, Gyergyószentmiklós – Békás, Maroshévíz – Borszék – Gyergyótölgyes vonalak tartoztak.

*Szeretfalvi
vasútállomás
a vasútpótló
buszokkal és
teherautókkal*

*A legnagyobb
MÁVAUT
vonalhálózat
átnézeti térképe a
Bécsi döntések után*



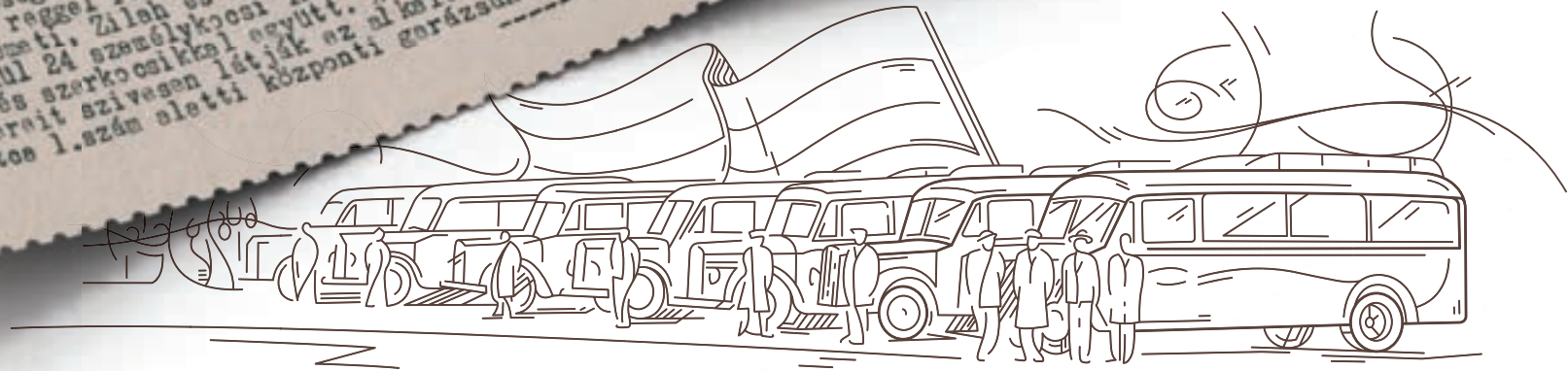


” 1940-ben a második bécsi döntés nyomán Észak-Erdély visszacsatolásával, 36 vonallal összesen 1407 kilométer hosszúságban növekedett a vonalhálózat.



”

A visszacsatolt székely megyék összeköttetését az anyaországgal, a vasútvonal megépítéséig a személy- és teherszállítást a MÁVAUT biztosította



A Szeretfalva – Déda vasútvonal megépítése kiemelt jelentőséggel bírt, mivel ez kötötte össze Dél-Erdélyt és Székelyföldet Észak- és Nyugat-Erdéllyel egyúttal biztosítva a visszacsatolt székely megyék összeköttetését az anyaországgal. A vasútvonal megépítéséig az autóbusszal és tehergépjárműveivel a személy- és teherszállítást a MÁVAUT biztosította a Szászrégen és Beszterce, illetve Szeretfalva közti 51 kilométer hosszú vonalon. Naponta egy gyorsvonatpár és négy személyvonatpár utasait kellett átszállítani. Egy-egy vonattal 1000-1200 utas is érkezhettek. Az utasok átszállítására 24 darab 45 személyes autóbusz állt rendelkezésre. Az utasok az autóbuszokra díjmentesen kaptak jegyet úgy, hogy például a Budapest felől érkező vonatra Kolozsvárról felszállt két helyjegyzető kalauz, és a vonaton végigmenve kiosztották a

jegyeket, amely az autóbuszokra is érvényes volt. Ezek a kalauzok már Désről, de legkésőbb Bethlentől vasúti üzemi telefonon jelentették Szeretfalvának, hogy hány jegyet adtak ki, illetve hány utasnak nem jutott jegy. Az autóbuszokra helyjeggyel nem rendelkező utasok továbbszállítására padokkal ellátott ponyvás teherautókat állítottak be, amelyekkel – ha nem is a legkényelmesebb módon – de akadály nélkül bonyolódhatott le az utazás. 1941-ben a Délvidék visszacsatolásával Muraszombat – Szarvaslak, Muraszombat – Szentgotthárd, Muraszombat – Alsólendva, Alsólendva – Letenye – Nagykanizsa, Csáktornya – Kotor, Mohány – Jenőfalva – Eszék, Zombor – Mohács, Zombor – Óbecse – Újvidék vonalakon összesen 558 kilométerrel növekedett tovább a MÁVAUT által üzemeltetett vonalhálózat.

Az országhatárok megváltozása természetesen jelentős hatással volt mind a személy-, mind pedig a teherszállításra, hiszen a visszacsatolt területeken a közlekedést nem csak közúton, de vasúton is meg kellett szervezni, szükség szerint a vasúti pálya megépítésével, kiegészítésével. Az ehhez szükséges anyagokat szintén a MÁVAUT szállította az előzőleg beszerzett teherautópark segítségével.

1941-ben a vállalat megvásárolta a Lőportár utca 2-4. sz. alatti telket, amelyen akkor még két roskadozó lakóház állt. Ide épült a világháborút követően a Szabolcs utcai nagy garázs. Ekkor kérvényezték az épületek között húzódó, még meglévő utcarész integrálását az új telephely területébe.

Az újabb visszacsatolt országrészekkel kibővült autóbusz-hálózat, valamint a hadsereg általi igénybevétel növekedése miatt a forgalmi gépkocsipark annyira lecsökkent, hogy sürgősen nagy mennyiségű autóbust kellett

sán felül műszaki gondokat is jelentett, mivel a társaság gépjárműveinek legnagyobb része jobboldali kormányval volt ellátva. A rendelet értelmében 1942-re az összes gépjárművet baloldali kormányval kellett felszerelni, míg a beszálló ajtók jóval munkaigényesebb áthelyezését 1943 végéig kellett megoldani.

Az ezzel párhuzamosan zajló háborús fejlemények ugyanakkor már csaknem teljesen megbénították a MÁVAUT autóbuszüzemét. A járműállomány nagyságára jellemző adat, hogy a vállalat 1944. augusztus 31-én 413 darab saját és 9 darab IBUSZ tulajdonú autóbust, valamint 218 saját és 42 darab IBUSZ tehergépkocsit üzemeltetett. Ez év első felében vidéki telephelyekről több autóbust vontak be honvédségi szolgálatra. A katonaság által igénybe vett autóbuszok száma 1944. július végéig 104 darabra, szeptember végéig 137 darabra, november 30-ig pedig 150 darabra növekedett.

A MÁVAUT gépkocsi oszlopának fogadása Szászrégenben

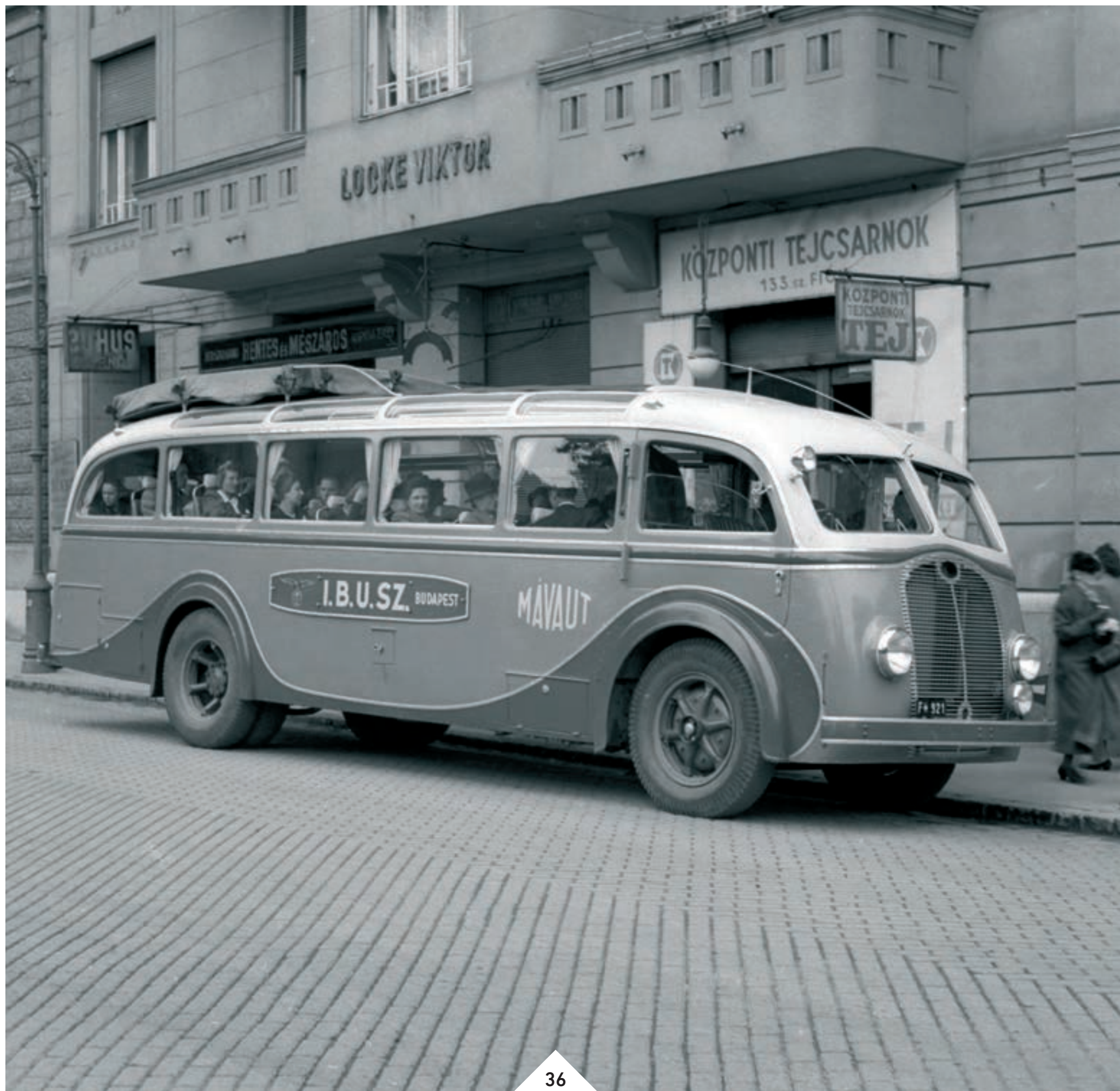
A felvidéki területsáv, majd a keleti és erdélyi ország-
részek visszacsatolása alkalmával a MÁVAUT igen nagy szolgálatokat tett
s ezzel nemcsak azt bizonyította be, hogy hivatása magaslatán áll, ha-
nem azt is, hogy nagy nemzeti feladatok idején mennyire hasznos és
nyös, ha az autóbusz- személyforgalom és a tehergépkocsi-szállítás egy-
sleges irányítás alatt áll. A MÁVAUT társas gépkocsijai a honvédséggel egy-
időben vonultak be a visszacsatolt területekre és azonnal megkezdtek a
menetrendszerű járatok lebonyolítását. A Székelyföld, amely közvetlen
vasútvonallal az impériumváltozáskor nem rendelkezett, nagyrészt a
MÁVAUT tehergépkocsi üzemének köszönheti, hogy a közlekedésbe bekapcsolód-
hatott, mert a székelyföldi keskenyvágányú vasútvonal megnyitásáig a
MÁVAUT vasútpótló teherforgalma volt a Székelyföld felé az egyetlen te-
herszállítási lehetőség.

/Folyt.köv./

beszerezni. A német Reichposttól 1940. november és 1941. január között érkező ötven darab Mercedes-Benz O3750/5000 Reichpost típusú autóbusz után a II. világháború végéig a Mercedes-Benz gyárból O4500 típusú autóbuszokat, valamint Győrből Rába Speciál típusú és a MÁVAG-tól MÁVAG-Mercedes-Benz Lo 2500 és Lo 3750 típusú autóbuszalvázakat vásárolt a társaság, amelyekre budapesti kisiparosokkal építtetett autóbusz karosszériát. A háborús események a járműüzemeltetés területén is elkezdtek éreztetni a hatásukat: 1941-ben gumihiány miatt az autóbuszok harmadát le kellett állítani, 1943 végére pedig már 143 – köztük 51 darab új – autóbusz vesztgelt tétlenül gumiabronchsiány miatt.

Szintén 1941-ben az addigi baloldali közlekedésről át kellett térni a jobboldalira. Ez a vezetéstechnika változtatá-





MÁVAG - Mercedes-Benz Lo3750 típusú Trambusz 1941-ből

1944. október 1-jén a szatmárnémeti, huszti és munkácsi, valamint a marosvásárhelyi, besztercei és székelyudvarhelyi főnökségek, valamint ezek kirendeltségei már nem működtek. December 1-jén le kellett állítani az IBUSZ autóbuszait is, mert üzemeltetésükhöz sem üzemanyag, sem gépkocsivezető nem állt rendelkezésre.

A második világháborúban a MÁVAUT gépkocsiparkjának egy része elpusztult, nagy részét a németek hadműveleti kiürítés céljaira használták és nyugatra hurcolták, csak néhány roncs autóbusz maradt. A budapesti központi épüle-

tekben nem keletkezett túl nagy kár, de a műhelyberendezések, szerszámok nagy részét a német csapatok eltüntették. A Szabolcs utcai telepet a budapesti harcokban már 1945 elején elfoglalták a szovjet csapatok, de a Lehel és Szabolcs utca környékén még folytak az utcai csatározások.

1945 januárjának közepén végre elcsendesült a környék, és a társaság alkalmazottai kezdtek beszállingózni. Így végződött a MAVART – MÁVAUT életének első korszaka, melyet a folytonos, erőteljes fejlődés, majd a csaknem teljes pusztulás jellemezett.

Mercedes-Benz O3750 Reichpost típusú autóbuszok

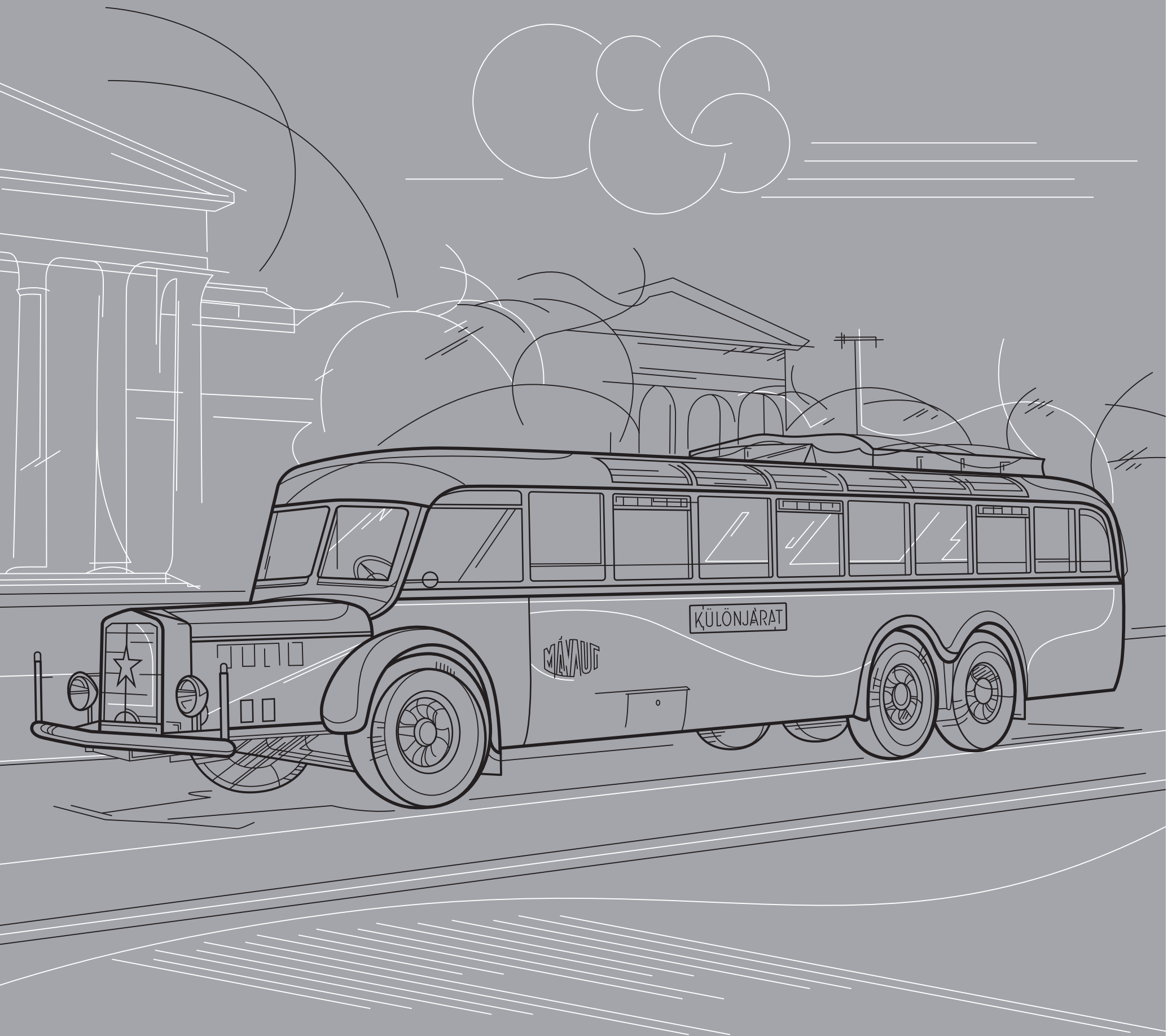
”

A második világháborúban a MÁVAUT gépkocsiparkjának egy része elpusztult, nagy részét a németek hadműveleti kiürítés céljaira használták és nyugatra hurcolták, csak néhány roncs autóbusz maradt.



A MÁVAUT FEJLŐDÉSE A II. VILÁGHÁBORÚT KÖVETŐ ÉVEKBEN

A világháború pusztításai után a helyreállítást a harcok végeztével újra munkába álló dolgozók rendkívül nehéz körülmények között kezdték meg, hiszen szinte mindent előlről kellett kezdeni. Fizikai dolgozók és tisztviselők együtt fogtak szerszámot, tisztogatták és helyreállították a műhelyeket, eltakarították a romokat, hogy a javítómunka és a forgalom mielőbb megindulhasson.





A még két szintes központi, feldíszített MÁVAUT épület a XIII. kerületi Szabolcs utca és Lőportár utca sarkán

Szabolcs utcai telep hátsó műhelycsarnokai előttérben egy RÁBA Super típusú autóbusz és egy Zisz ponyvás teherautó

A Szabolcs utcai telepet 1945 elején elfoglaló szovjet gépkocsi-alakulat parancsnokának első kérése az volt, hogy a teleprendezés után kezdjék meg a műhelyekben álló, üzemképtelen katonai gépkocsik javítását. 1945. július végéig közel négyszáz gépkocsit hoztak helyre, hogy a korabeli megfogalmazások szerint ezzel is segítsék a háború időtartamának megrövidítését. Az újjáépítési munkákat nagymértékben lassította, hogy az üzembe helyezett gépkocsik számának és ezek karbantartási igényeinek növekedésével létszámihiány alakult ki.

A német csapatok kivonulása után 35 darab autóbusz, 11 darab tehergépkocsi és 3 darab autóbusz-pótkocsi maradt a Lőportár utcai telephelyen üzemképtelen állapotban. Javításukhoz kevés alkatrész volt raktáron, az alkatrészellátás könnyítése érdekében engedélyt kaptak a parancsnoktól a vállalat munkatársai, hogy a Rákos-

rendező pályaudvaron tárolt, lerobbant gépkocsikból a gépjárművek javításhoz, helyrehozatalához alkatrészeket szedjenek ki, és engedélyezték továbbá, hogy a telep helyrehozatalához és a gépek, járművek javításához szükséges anyagokat, szerszámokat a MÁV Nyugati pályaudvaron lévő raktáraiból elhozhassák. Sok ablakot sajnos hiába pótoltak, mert a Budáról jövő belövések hatására jó néhány újból kitört. Kezdetben áramellátás sem volt, ugyan ennek mielőbbi bekötésére a parancsnok ígéretet tett, de erre február elejéig várni kellett.

Hamarosan közel 250 alkalmazott járt be rendszeresen dolgozni, így a személyzet ételmezéséről is gondoskodni kellett. A parancsnokság engedélyezte, hogy egy tehergépkocsit saját részre megjavítsanak azért, hogy ezzel vidékről élelmiszert hozzanak, többek között a mielőbb felállítandó üzemi konyha részére is.

Megindul: a MÁVAUT Győri autóbuszjárata.

KKM 0- Mn/Mnl A közlekedés javulását a vasuti forgalom rohamos helyreállítása mellett az újabb autóbuszjáratok megindítása is bizonyítja. Gyöngyös, Ácskemét, Esztergom és Balassagyarmat után augusztus 30.-án 14 óra 30 perckor indul a MÁVAUT ötödik autóbuszjárata Győrbe, ahová 18 óra 55 perckor érkezik. Az autóbusz Győrből 31.-én 6 órakor indul vissza és Budapestre 10 óra 25 perckor érkezik. Az autóbuszjáratok naponként az Oktogon-téri MÁVAUT-menetjegyirodától indulnak és ugyanoda érkeznek. Utazni csak utazási igazolvánnyal lehet. Személyenként legfeljebb két darab nem terjedelmes utipoggyász szállítható, összesúlyuk azonban nem haladhatja meg a 20 kilogrammot.

TL /MTI/

Magyar Országos Levéltár





A heti gyakorisággal induló beszerzőkocsi a vidéken nem beszerezhető csereárukat szállította, mint például petróleumot, alkoholt, vasat, lemezeket, szöget, csavart stb., de olyan is előfordult, hogy a tanyákon a munkatársak mezőgazdasági gépeket javítottak, amiért a lakosok élelmiszerral fizettek.

Egyes feljegyzések szerint az 1945. február 18-tól március 7-ig tartó három beszerző út alkalmával Szegedről és Hódmezővásárhelyről 2700 kilogramm finomlisztet, 550 kilogramm hagymát, 600 kilogramm káposztát, 650 kilogramm karalábét, 300 kilogramm búzadarát, 100 kilogramm kenyeret, 100

kilogramm vajat, 350 kilogramm sárgarépat, 50 kilogramm burgonyát, 3230 darab tojást, 2 kilogramm paprikát, 5 kilogramm élesztőt hoztak fel. Az élelmiszert egyenlő arányban osztották szét a dolgozók között. Ha felosztható nagyságú áru maradt, úgy a családtagokat is figyelembe vették, ha nem, akkor az üzemi konyha dolgozta fel azokat. Egyéb ellátásra is volt gondjuk, így például cipőjavító üzemet állítottak fel, de csak azoknak a cipőjét tudták megjavítani, akik a szükséges javítóanyagot is tudták adni. Javítási árszabást készítettek, így a vállalat cipészei is jól jártak.

Magyarország közlekedési érdekeit szolgáló gépjárműjavításokhoz csak a központi telep orosz haderő igénybevétele alól történt felszabadulása után foghatott a vállalat. Az első helyreállított autóbusszokkal a MÁVAUT 1945. július 15-én megindíhatta első autóbuszjáratait: Budapest – Gyöngyös és Budapest – Kecskemét között 3 darab MÁVAG-Mercedes-Benz N1 típusú autóbusszal. Közben egy-egy helyreállított személy- és tehergépkocsival expedíciókat szerveztek az ország nyugati részére, ahol elszórta a vállalatnak több autóbussa és tehergépkocsija volt.

”

A Szabolcs utcai műhelybe szállított buszokkal az állományt további 25 üzemképtelen, de javítható autóbusszal sikerült növelni.



Magánszemélyektől is érkeztek jelzések, hogy különböző vidéki helyeken láttak egy-egy kifosztott MÁVAUT autóbust. Az információknak nyomban utánajártak, és a Szabolcs utcai műhelybe szállított buszokkal az állományt további 25 üzemképtelen, de javítható autóbusszal sikerült növelni.

Előfordult olyan eset is, hogy saját gépkocsit kellett visszavásárolni. Egyes autójavító kisiparosok ajánlották fel megvásárlásra az eredetileg MÁVAUT tulajdonban lévő autóbuszokat, amelyeket egy-egy szovjet katonai alakulat írásbeli, bélyegzővel ellátott igazolással adott nekik a szovjet gépkocsik kijavítása fejében. Az eladók közt volt például a Vígszínház, a Dunai Repülőgépgyár, a Vadásztöltény és Fémáru Gyár is.

1945 végére már 18 üzemképes autóbusszal, 15 tehergépkocsival, egy-egy személygépkocsival és vontatóval, öt teher- és egy autóbusz-pótkocsival rendelkezett a vállalat. Emellett a vállalat telephelyein többek között 53 db javítható és 7 db roncs autóbust is állományba vettek. Év végére Budapestről autóbuszjáratok indultak Balassagyarmatra, Esztergomba, Győrbe, Szegedre, Bajára és Veszprémbe, míg Veszprémből Tapolcára és Pápára. De ez év végén a Közlekedésügyi Minisztérium tehergépkocsijainak, a MÁV, valamint a MÁV orosz parancsnokságának teher- és személygépkocsijainak karbantartását is a vállalat dolgozói végezték.

Külföldről is kerültek vissza autóbuszok: 1947-ben Ausztriából és Németországból, majd 1948-ban újra Ausztriából hoztak Budapestre a harcok során nyugatra hurcolt, de magyar tulajdont képező autóbuszokat, tehergépkocsikat és pótkocsikat is, összesen mintegy 150 darabot.

A Szabolcs utcai székház belső udvara átépítés közben

MAGYAR ORSZÁGOS TUDÓSÍTÓ
/1947/

1947. november 24. - 11 óra 30 perc
XXIX. évfolyam

6. kiadás

Megérkezett Németországból az autokaraván.

Bp Vr/Rm Vasárnap délután 3 órakor Budapestre érkezett Németország amerikai övezetéből, Simbach városából a közelkultúrnban elindult és 88 gépkocsiból álló karaván. A gépkocsikaraván főleg Bszkrt, Mávaut autóbuszokból, betegszállító és tűzoltókocsikból áll. A karavánta Bécsi út vámnál a pénzügyminiszter képviselőjében Kemény György államtitkár és a főváros közönségének nevében Bognár József polgármester fogadták.

1947-ben bontották le a korábbi fejezetben említett két szomszédos lakóépületet és építették meg a nagy garázs-épületet a Szabolcs utcában.

1947 végén a MÁV-on belüli Közúti Közlekedési Főosztályá alakították át a MÁVAUT-ot. Feladatául az Államvasutak közúti személy- és teherforgalmának ellátását kapta. Emellett a Postával való megegyezés alapján postaszállításokat is végzett, 1947 szeptemberében a MÁVAUT akkori járatainak felén, 147 járaton 415 helység volt bekapcsolva a postaszállításra.

A II. világháborút követő években a személyszállítás mellett a MÁVAUT jelentős teherfuvarozó tevékenységet is folytatott. Az első gépkocsik kijavítását rövidesen újabbak követték, hamarosan 20-ra emelkedett az üzemben helyreállított teherautók száma. Ugrásszerűen fellendült a teherfuvarozás 1947-ben, mikor 200 db GMC típusú, három és fél tonnás és 48 db használt Chevrolet tehergépkocsival növekedett az állomány, igaz, hogy ezek jórészt leromlott, háborút járt kocsik voltak. Segítségükkel 17 vonalon indult meg a darabárus forgalom Budapestről a vidéki célpontok felé.

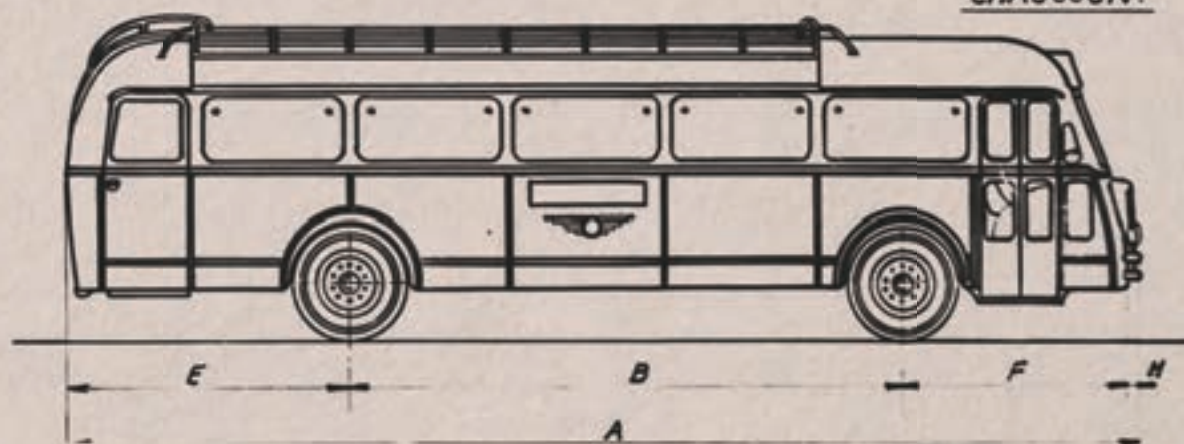
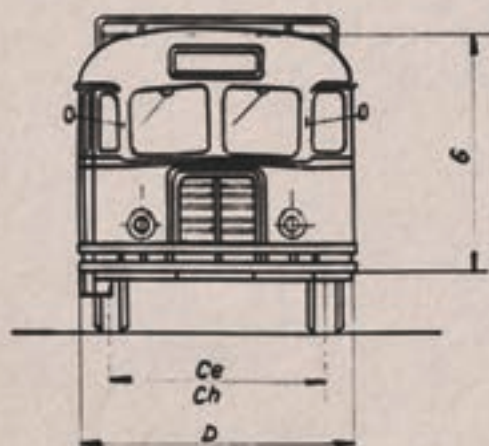
A vállalat 1948. április 1-jéig foglalkozott teherfuvarozással, ezt követően erejét a személyszállításra összpontosíthatta. Teherszállítást már csak saját, üzemi célokra végzett. A teherszállítási tevékenységet a MÁVAUT és a Györi Közlekedési Kft. tehergépkocsijaiból 1948 őszén megalakult Teherfuvarozási Nemzeti Vállalat (TEFU) végezte, mely kizárólagos jogot kapott az állami fuvarok lebonyolítására. A feladatok végzésébe a kezdetekor MATEOSZ-ba (Magyar Teherfuvarozók Országos Szövetsége) tömörülő, mintegy



A még szimplakerekes Chausson gyártmányú autóbusz a Hősök terén, 1948.

Chausson és Renault gyártmányú autóbuszok a mátraházi autóbuszfordulóban

Chausson típusú autóbusz jelleg- és üléselrendezési rajza



Jel.	mm.	Megjegyzés.
A	40700	
B	5150	
Ce	1914	
Ch	1374	
D	2500	
E	2652	
F	2300	
G	2000	
H	900	



Szerk. 1960 márc. 25 M. .s.L.
Kész. 1960 ápril. 27 arándné



2000 tehergépkocsival rendelkező fuvarozók tehergépkocsijait bérfuvar formájában vonták be. A MATEOSZ-t végül 1950-ban felszámolták, ezáltal gyakorlatilag megszűnt a magánfuvarozás a teherszállítás területén, véget vetve a több évtizedek óta húzódozó konkurenciaharcnak a MÁV, MAVART majd MÁVAUT, valamint a magánfuvarozók között.

A vállalat 1949. április 1-jével a Gazdasági Főtanács határozata értelmében kivált a MÁV kötelékéből, és önálló Nemzeti Vállalattá alakult, a vállalat új megnevezése a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési Nemzeti Vállalat lett. A MÁV az alakuló új vállalatnak átadta az autóbuszokat, az üzemeltetési létesítményeket és a gépi berendezéseket.

Minden intézkedés ellenére a II. világháború végén elveszett, a MÁVAUT állományába tartozó 413 darab autóbusz és 218 darab tehergépkocsi pótlására nem volt elegendő a háborút követő években visszaszerzett és újjáépített gépjármű, mert túlságosan sok jármű megsemmisült a harcokban vagy maradt külföldön. A személyszállítási igények ellátásához újabb autóbuszokat kellett beszerezni, ezeket ráadásul a háborús pusztítások helyreállítását és

a jótéteti szállításokat végző magyar ipar nehéz helyzetben a vállalat csak nyugatról tudta biztosítani.

A MÁVAUT 1948-1949 között 90 darab új, Chausson gyártmányú autóbuszt szerzett be Franciaországból.

A Nyugat-Európából beszerzett autóbuszok üzemeltetése és az alkatrészellátásuk biztosítása nem kis feladatot rótt a kor speciális viszonyai és lehetőségei (pl. devizahiány) miatt a vállalatra. Már rögtön az üzemeltetés első évében gumihiány is kialakult a speciális méretű import köpenyek beszerzési gondjai miatt.

A mozgékony, gyors, a kor viszonyait tekintve jelentős férőhellyel bíró (46 ülőhely) Chausson autóbuszok üzemeltetése során több műszaki problémát kellett megoldani. A buszok eredetileg szimplakerekes hátsó tengelyét három MÁVAUT Főműhely dolgozó 1948-ban bevezetett újítással átalakították nagyobb teherbírású ikerkerekesé, ezáltal az import köpenyeket a hazai gyártmányú Cordatic abroncsokkal tudták kiváltani. Ennek köszönhetően lehetővé vált, hogy több, gumihiány miatt álló Chausson autóbusz visszakerüljön a forgalomba.

”
A mozgékony, gyors,
a kor viszonyait
tekintve jelentős
férőhellyel bíró
(46 ülőhely) Chausson
autóbuszok
üzemeltetése során
több műszaki
problémát kellett
megoldani.

A vállalat feladata az egész ország autóbuzos közlekedésére szólóan a helyközi, valamint a „Nagy-Budapest” területén kívül fekvő helységeiben helyi, rendszeres és esetenkénti autóbuzsjáratok fenntartása, valamint az ezzel összefüggő szolgáltatások ellátása volt.

Egy kormányrendelet értelmében 1949. június 20-án át kellett venni – az országban a MÁVAUT és a BSZKRT (Budapest Székesfehérvárosi Közlekedési Részvénytársaság) mellett harmadik legnagyobb – a Budapesti Autóbuzs Közlekedési Részvénytársaságot (BART) (amely a MOGÜRT által állami tulajdonba került) gépkocsikkal, garázsokkal és személyzettel, valamint 102 járatával és feladataival együtt.

A BART vidéki (Székesfehérvár, Jászberény, Nagykőrös, Szentendre, Esztergom, Tata, Dömsöd, Zsámbék) és a budapesti végállomásai (Csepel, Móricz Zsigmond körtér, Óbuda, Lövház utca) is beolvadtak a MÁVAUT szervezetébe. A BART-tól átvett gépkocsik nagy része nagyobb mértékű javításra szorult köszönhetően annak, hogy a BART berkeiben már régebben elterjedt, hogy be fognak olvadni a MÁVAUT-ba, így nem sok gondot fordítottak járműveik javítására.

Ugyanebben az évben a MÁVAUT több, magánkézben lévő, zömmel helyközi közlekedést végző autóbuzsos személyszállítást végző vállalatot is átvett. Többek között:

- a Monor és Pánd között 2-3 autóbusszal közlekedő Petz Mihály vállalkozását,
- a Nagykőrös környékén, pl. a Nagykőrös – Kocsér, Nagykőrös – Kecskemét, Nagykőrös – Törtel – Tiszajenő, Nagykőrös – Cegléd – Budapest útvonalon is közlekedő Halász Ernő vállalkozását;
- a nagykőrösi Vass János, az abonyi Sós Imre, a jászági Soltész János és a Tápióság, valamint Cegléden helyi járatot végző G. Bíró Antal vállalkozását;
- a Jászberényben és környékén (pl. Nagykátán is) 20-25 saját buszával személyszállítást végző Strompf Pál üzemét;
- Kvitt Emil vállalkozását, aki Csobánka, Dobogókő, Szentendre és Visegrád környékén közlekedtetette az autóbuszait és a Budapest – Szob járatot is végezte;
- Gánts Lajos tulajdonában lévő soproni Autóközlekedési Vállalatot,
- a Kaposvár környékén, illetve Kaposvárról Budapestre járatokat közlekedtető Pannonia Autóbuzs-közlekedési Vállalatot;
- a Győri Általános Közlekedési Vállalat Kft.. autóbuzs-közlekedési üzletágait;

2670 Budapest—Szentendre—Visegrád—Esztergom

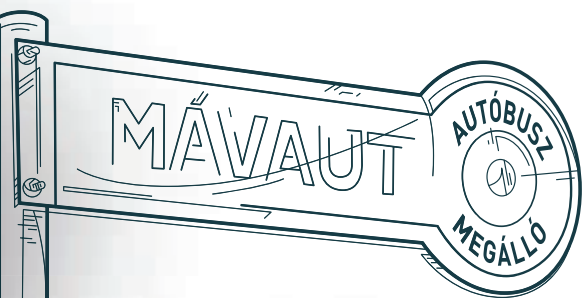
Bp.	V 8	V 18	D 24	V 26	Be 4	D 24	Be 6	Kín.	Budapest Móra-tér	Szentendre	Visegrád	Esztergom
6:30	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	19:00	0	7:20	8:00	9:00	12:17
8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	19:10	20:00	8	7:50	8:30	9:30	12:47
9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50	20:50	21:00	16	8:20	9:00	10:00	13:17
11:30	13:30	15:30	17:30	19:30	21:30	22:00	22:00	24	8:50	9:30	10:30	13:47
13:10	15:10	17:10	19:10	21:10	23:10	23:00	23:00	32	9:20	10:00	11:00	14:17
14:50	16:50	18:50	20:50	22:50	24:50	24:00	24:00	40	9:50	10:30	11:30	14:47
16:30	18:30	20:30	22:30	24:30	26:30	25:00	25:00	48	10:20	11:00	12:00	15:17
18:10	20:10	22:10	24:10	26:10	28:10	27:00	27:00	56	10:50	11:30	12:30	15:47
19:50	21:50	23:50	25:50	27:50	29:50	28:00	28:00	64	11:20	12:00	13:00	16:17
21:30	23:30	25:30	27:30	29:30	31:30	29:00	29:00	72	11:50	12:30	13:30	16:47
23:10	25:10	27:10	29:10	31:10	33:10	30:00	30:00	80	12:20	13:00	14:00	17:17
24:50	26:50	28:50	30:50	32:50	34:50	31:00	31:00	88	12:50	13:30	14:30	17:47
26:30	28:30	30:30	32:30	34:30	36:30	32:00	32:00	96	13:20	14:00	15:00	18:17
28:10	30:10	32:10	34:10	36:10	38:10	33:00	33:00	104	13:50	14:30	15:30	18:47
29:50	31:50	33:50	35:50	37:50	39:50	34:00	34:00	112	14:20	15:00	16:00	19:17
31:30	33:30	35:30	37:30	39:30	41:30	35:00	35:00	120	14:50	15:30	16:30	19:47
33:10	35:10	37:10	39:10	41:10	43:10	36:00	36:00	128	15:20	16:00	17:00	20:17
34:50	36:50	38:50	40:50	42:50	44:50	37:00	37:00	136	15:50	16:30	17:30	20:47
36:30	38:30	40:30	42:30	44:30	46:30	38:00	38:00	144	16:20	17:00	18:00	21:17
38:10	40:10	42:10	44:10	46:10	48:10	39:00	39:00	152	16:50	17:30	18:30	21:47
39:50	41:50	43:50	45:50	47:50	49:50	40:00	40:00	160	17:20	18:00	19:00	22:17
41:30	43:30	45:30	47:30	49:30	51:30	41:00	41:00	168	17:50	18:30	19:30	22:47
43:10	45:10	47:10	49:10	51:10	53:10	42:00	42:00	176	18:20	19:00	20:00	23:17
44:50	46:50	48:50	50:50	52:50	54:50	43:00	43:00	184	18:50	19:30	20:30	23:47
46:30	48:30	50:30	52:30	54:30	56:30	44:00	44:00	192	19:20	20:00	21:00	24:17
48:10	50:10	52:10	54:10	56:10	58:10	45:00	45:00	200	19:50	20:30	21:30	24:47
49:50	51:50	53:50	55:50	57:50	59:50	46:00	46:00	208	20:20	21:00	22:00	25:17
51:30	53:30	55:30	57:30	59:30	61:30	47:00	47:00	216	20:50	21:30	22:30	25:47
53:10	55:10	57:10	59:10	61:10	63:10	48:00	48:00	224	21:20	22:00	23:00	26:17
54:50	56:50	58:50	60:50	62:50	64:50	49:00	49:00	232	21:50	22:30	23:30	26:47
56:30	58:30	60:30	62:30	64:30	66:30	50:00	50:00	240	22:20	23:00	24:00	27:17
58:10	60:10	62:10	64:10	66:10	68:10	51:00	51:00	248	22:50	23:30	24:30	27:47
59:50	61:50	63:50	65:50	67:50	69:50	52:00	52:00	256	23:20	24:00	25:00	28:17
61:30	63:30	65:30	67:30	69:30	71:30	53:00	53:00	264	23:50	24:30	25:30	28:47
63:10	65:10	67:10	69:10	71:10	73:10	54:00	54:00	272	24:20	25:00	26:00	29:17
64:50	66:50	68:50	70:50	72:50	74:50	55:00	55:00	280	24:50	25:30	26:30	29:47
66:30	68:30	70:30	72:30	74:30	76:30	56:00	56:00	288	25:20	26:00	27:00	30:17
68:10	70:10	72:10	74:10	76:10	78:10	57:00	57:00	296	25:50	26:30	27:30	30:47
69:50	71:50	73:50	75:50	77:50	79:50	58:00	58:00	304	26:20	27:00	28:00	31:17
71:30	73:30	75:30	77:30	79:30	81:30	59:00	59:00	312	26:50	27:30	28:30	31:47
73:10	75:10	77:10	79:10	81:10	83:10	60:00	60:00	320	27:20	28:00	29:00	32:17
74:50	76:50	78:50	80:50	82:50	84:50	61:00	61:00	328	27:50	28:30	29:30	32:47
76:30	78:30	80:30	82:30	84:30	86:30	62:00	62:00	336	28:20	29:00	30:00	33:17
78:10	80:10	82:10	84:10	86:10	88:10	63:00	63:00	344	28:50	29:30	30:30	33:47
79:50	81:50	83:50	85:50	87:50	89:50	64:00	64:00	352	29:20	30:00	31:00	34:17
81:30	83:30	85:30	87:30	89:30	91:30	65:00	65:00	360	29:50	30:30	31:30	34:47
83:10	85:10	87:10	89:10	91:10	93:10	66:00	66:00	368	30:20	31:00	32:00	35:17
84:50	86:50	88:50	90:50	92:50	94:50	67:00	67:00	376	30:50	31:30	32:30	35:47
86:30	88:30	90:30	92:30	94:30	96:30	68:00	68:00	384	31:20	32:00	33:00	36:17
88:10	90:10	92:10	94:10	96:10	98:10	69:00	69:00	392	31:50	32:30	33:30	36:47
89:50	91:50	93:50	95:50	97:50	99:50	70:00	70:00	400	32:20	33:00	34:00	37:17
91:30	93:30	95:30	97:30	99:30	101:30	71:00	71:00	408	32:50	33:30	34:30	37:47
93:10	95:10	97:10	99:10	101:10	103:10	72:00	72:00	416	33:20	34:00	35:00	38:17
94:50	96:50	98:50	100:50	102:50	104:50	73:00	73:00	424	33:50	34:30	35:30	38:47
96:30	98:30	100:30	102:30	104:30	106:30	74:00	74:00	432	34:20	35:00	36:00	39:17
98:10	100:10	102:10	104:10	106:10	108:10	75:00	75:00	440	34:50	35:30	36:30	39:47
99:50	101:50	103:50	105:50	107:50	109:50	76:00	76:00	448	35:20	36:00	37:00	40:17
101:30	103:30	105:30	107:30	109:30	111:30	77:00	77:00	456	35:50	36:30	37:30	40:47
103:10	105:10	107:10	109:10	111:10	113:10	78:00	78:00	464	36:20	37:00	38:00	41:17
104:50	106:50	108:50	110:50	112:50	114:50	79:00	79:00	472	36:50	37:30	38:30	41:47
106:30	108:30	110:30	112:30	114:30	116:30	80:00	80:00	480	37:20	38:00	39:00	42:17
108:10	110:10	112:10	114:10	116:10	118:10	81:00	81:00	488	37:50	38:30	39:30	42:47
109:50	111:50	113:50	115:50	117:50	119:50	82:00	82:00	496	38:20	39:00	40:00	43:17
111:30	113:30	115:30	117:30	119:30	121:30	83:00	83:00	504	38:50	39:30	40:30	43:47
113:10	115:10	117:10	119:10	121:10	123:10	84:00	84:00	512	39:20	40:00	41:00	44:17
114:50	116:50	118:50	120:50	122:50	124:50	85:00	85:00	520	39:50	40:30	41:30	44:47
116:30	118:30	120:30	122:30	124:30	126:30	86:00	86:00	528	40:20	41:00	42:00	45:17
118:10	120:10	122:10	124:10	126:10	128:10	87:00	87:00	536	40:50	41:30	42:30	45:47
119:50	121:50	123:50	125:50	127:50	129:50	88:00	88:00	544	41:20	42:00	43:00	46:17
121:30	123:30	125:30	127:30	129:30	131:30	89:00	89:00	552	41:50	42:30	43:30	46:47
123:10	125:10	127:10	129:10	131:10	133:10	90:00	90:00	560	42:20	43:00	44:00	47:17
124:50	126:50	128:50	130:50	132:50	134:50	91:00	91:00	568	42:50	43:30	44:30	47:47
126:30	128:30	130:30	132:30	134:30	136:30	92:00	92:00	576	43:20	44:00	45:00	48:17
128:10	130:10	132:10	134:10	136:10	138:10	93:00	93:00	584	43:50	44:30	45:30	48:47
129:50	131:50	133:50	135:50									

2070 Budapest—Szentendre—Visegrád—Esztergom

De 2	V 8	V 18	D 24	V 26	De 4	D 24	De 6	Km	D 17	De 1	D 21	De 3	V 27	V 31	De 5	De 7
630	800	1000	1300	1430	1630	1800	1900	0	625	600	625	900	1217	1417	1600	2040
819	1019	1319	1449	1649	1819	1919	0	725	700	725	1000	1317	1517	1700	2140	
821	1021	1321	1451	1651	1821	1921	0	701	701	701	1001	1301	1501	1601	2001	
824	1024	1324	1454	1654	1824	1924	0	701	701	701	1001	1301	1501	1601	2001	
831	1031	1331	1461	1661	1831	1931	0	701	701	701	1001	1301	1501	1601	2001	
840	1040	1340	1470	1670	1840	1940	0	701	701	701	1001	1301	1501	1601	2001	
906	1056	1356	1486	1686	1856	1956	0	654	654	654	954	1254	1454	1600	2000	
911	1106	1406	1501	1701	1871	1971	0	645	645	645	945	1245	1445	1600	2000	
921	1117	1417	1512	1712	1882	1982	0	627	627	627	927	1227	1427	1600	2000	
931	1128	1428	1523	1723	1893	1993	0	619	619	619	919	1219	1419	1600	2000	
939	1139	1439	1534	1734	1904	2004	0	608	608	608	908	1208	1408	1600	2000	
947	1147	1447	1542	1742	1912	2012	0	600	600	600	900	1200	1400	1600	2000	

Érkezési időpontok csak Vas, Hétfő, Szerdák és Pénteken, a Sz. és Cs. állomásain nem kád. Pénteken megálló: Budapest és
 Komuth L. tér, Mária Híd, Párkányi-ter. Budapesti központi állomás: Szentendre és Mária-ter.
 Országos, Szentendre felé: Mária-ter, Budapesti központi állomás: Szentendre és Mária-ter.
 Visegrád felé: Mária-ter, Budapesti központi állomás: Visegrád és Mária-ter.
 Esztergom felé: Mária-ter, Budapesti központi állomás: Esztergom és Mária-ter.

Magánfuvarozók
 menetrendjei és
 autóbuszvonalak
 átnézetű térképe
 1947-ből.



AUTOBUSZ-VONALAK
 ÁTNÉZETI TÉRKÉPE.



”

A vállalat által üzemeltetett „autóbuszok” száma 1949-re 371 db autóbuszra és 44 db pados, ponyvás teherautóra nőtt.

Az államosításoknak köszönhetően a vidéki főnökségeknél RÁBA autóbuszok mellett, többek között francia gyártmányú Isobloc és olasz gyártmányú Alfa Romeo autóbuszok is a MÁVAUT állományaiba kerültek. A BART-tól az autóbusz-állománynak gerincét adó, 1947-1948-ban beszerezett 100 darab RÁBA Speciál mellett Franciaországból importált 29 darab dízel motoros Renault, 20 darab Opel-Blitz és 3 darab Gräf und Stift autóbuszt vett át a társaság.

A vállalat által üzemeltetett „autóbuszok” száma a folyamatosan forgalomba állított és az államosítás során átvett autóbuszoknak köszönhetően 1949-re 371 db autóbuszra és 44 db pados, ponyvás teherautóra nőtt. Ezzel párhuzamosan a MÁVAUT többszörösére megnövekedett autóbusz-hálózatával nagyban hozzájárult a falvak és városok javuló összeköttetésének megteremtéséhez. Az autóbusz-hálózatba 1946-ban 32 autóbuszvonalon, 2660 kilométer hosszon, 305 település, 1947-ben 85 vonalon, 5313 kilométeren 586 helység került bekötésre. 1948-ban a hálózat 3739 kilométerrel és 352 településsel bővült.

Ebben az évben a MÁVAUT hálózat hossza – figyelembe véve az időközbeni megszüntetéseket is – (bruttó) 11706 kilométer, a bekapcsolt települések száma 1195 volt.

A budapesti Oktogon téren lévő autóbusz-állomásról az ország minden területe, nagyvárosai, kiránduló és/vagy nevezetes helységei elérhetőek voltak. Közvetlen járatok indultak Budapestről Győrbe, Miskolcra, Mátrába, Egerbe, Szegedre, Bajára, Esztergomba, Balassagyarmatra, Veszprémbe, Hévízre, Zalaegerszegre, Szabadszállásra, Kerekegyházra, Nagykőrösre, Sopronba, Pápára, Jászberénybe, míg a Pest megyei hálózat ugyanezen időszakban 1812 kilométerrel növekedett, elsősorban a magánvállalkozások államosításával átvett vonalakkal.

A forgalom növekedésével az Oktogon téri végállomás kapacitása már nem volt elegendő, ezért 1947-ben a Közlekedési és Postaügyi Miniszter elrendelte, hogy a főváros központjában egy erre a célra megfelelő helyen, korszerű, a kor követelményeinek megfelelő autóbusz-állomás kerüljön kialakításra.

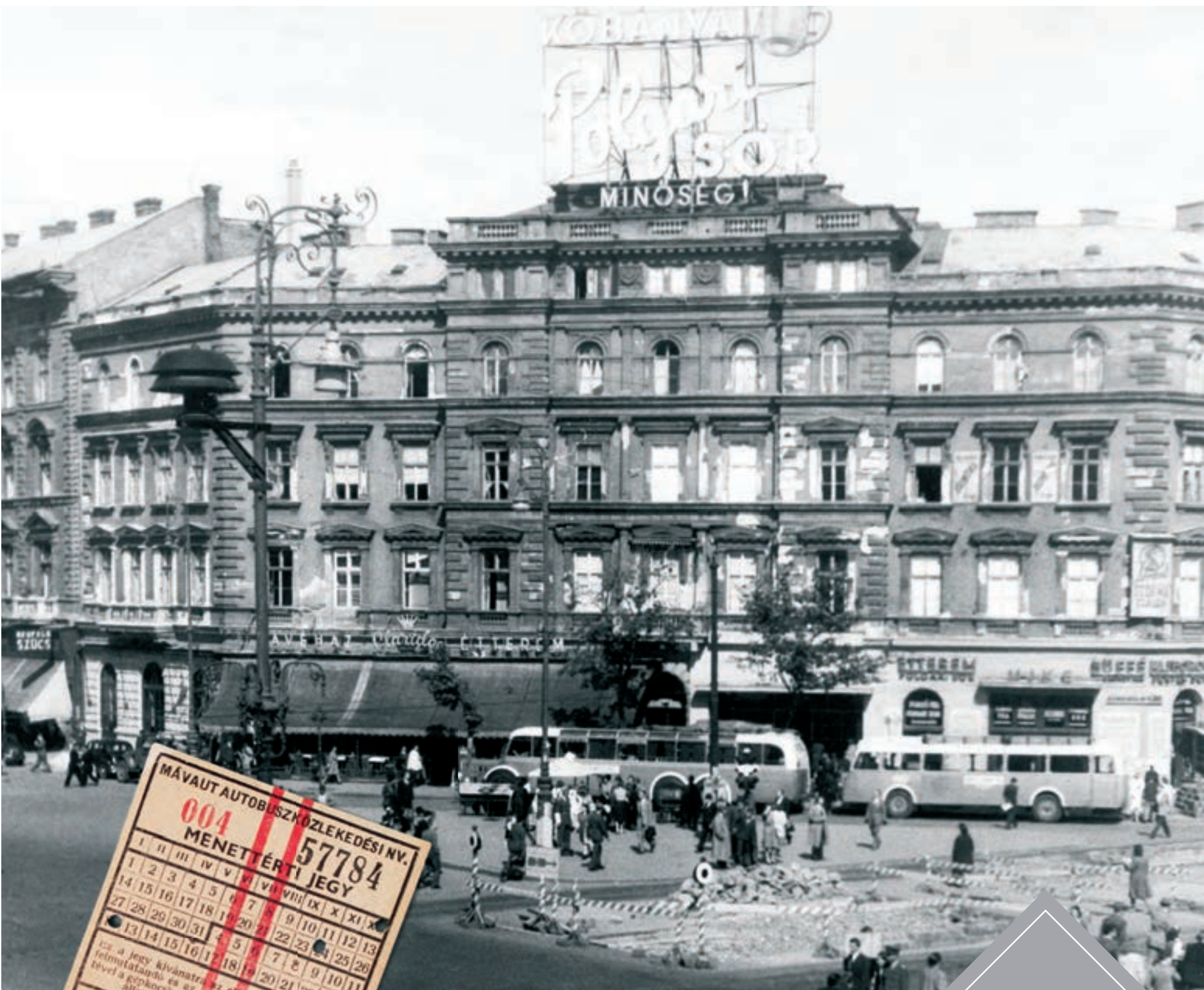


*indulásra váró
autóbuszok
az Oktogon
végállomáson*

*Mercedes-Benz
O10000 típusú
autóbusz a Hősök
terén*



*A francia
gyártmányú Isobloc
autóbusz balesete
Győrben*



MÁVAUT AUTOBUSZKÖZLEKEDÉSI NV.
004
 MENETTÉRTI JEGY **57784**

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104
105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117
118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130

Ha a jegy kívánatra az előzőnek felmutatandó és az utazás befejeztével a gépkocsivezetőnek nyújtandó állapotban átadandó.

Forint: 1 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70
 Be: 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70
 Gy: 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70

Bizonyítás: 1 fillér

Autóbuszjáratot kapott 280 község, amelynek eddig semmilyen közlekedési eszköze nem volt
 A MÁVAUT vonalak hossza a békéscsaba-tól 60 százalékkal felülmúlja



Tu/Gr.6/Lt 10 A Sztálin-téri új autobuszpályaudvar már telje-
 sen készen várja felavatását. A MAVAUT Budapest és a vidék
 közötti autobuszközlésének kiindulópontja eddig az Oktogen-tér
 volt. Az Oktogen-tér központi fekvésénél fogva kitűnően megfelelt
 végállomásnak, de nem felelt meg központi pályaudvarnak. A jó közpon-
 ti pályaudvarnak ugyanis nemcsak a járművek indulásához és érkezésé-
 hoz szükséges területtel kell rendelkeznie, hanem szükség van váró-
 helyiségekre, postára és telefonszolgálatra, eseményszobára is. Gon-
 doskodni kell a pályaudvar alkalmazottainak megfelelő tartózkodó,
 étkező- és hálólhelyiségeiről is. A központi autobuszpályaudvaron
 egyébként is egyre nagyobb a forgalom, mert míg a ... előtt a
 MAVAUT 40 járatral napi átlag 1000 személy indítását és érkezését
 bonyolította le, addig idén júliusban naponta átlag 100 járaton 4000-an
 utaztak.

Az autobusz-
 pályaudvar, mellyel
 szemben még
 állnak az épületek

*A Sztálin téri
autóbusz
pályaudvar átadási
ünnepsége és
a makettje*

Először a Sztálin tér (mai Erzsébet tér) nyugati oldalán lévő, akkor még le nem bontott „Nemzet Szalon” épületének helyét ajánlották fel, ám ezt a Nádor utca igen nagy forgalma miatt nem engedélyezték. Lehetséges helyszínként szóba került a Liszt Ferenc tér és több, kevésbé megfelelő terület is, míg végül maradt a Sztálin tér, ahol azonban le kellett bontani egy régi, háromemeletes épületet.

A főváros tiltakozott a lakóépület bontása és a környéken lévő néhány fa kivágása miatt, de végül engedélyezte az állomás felépítését. Az építkezés 1949 elején kezdődhetett meg, és az elkészült új állomást 1949. augusztus 1-jén adták át az utasforgalom részére.

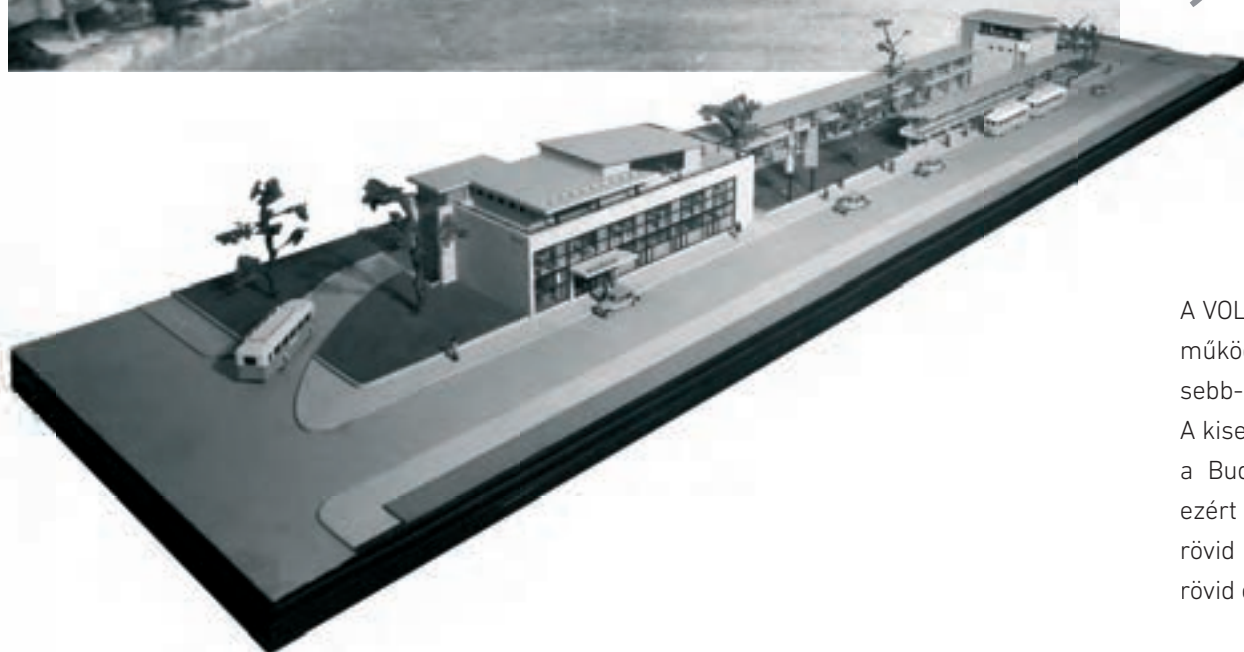
A megnövekedett feladatok nemcsak a budapesti fogadóállomás cseréjét, hanem a kiszolgáló infrastruktúra bővítését is szükségessé tették, ezért még 1947-ben a vállalat megbízta az UVATERV-et a Szabolcs utcai irodaházra két további emelet ráépítésének megtervezésével, melynek bővítése 1949. év végére el is készült.

Fejlődés azonban nemcsak a járművek és a kiszolgáló létesítmények esetében történt, hanem más területeken is. 1948-ban két, napjainkban is alkalmazott rendelkezés lépett életbe a MÁVAUT-nál. Nevezetesen a hivatásos gépkocsivezetők képességvizsgálata (ma pályaalakmassági vizsgálat) és az esetenként történő alkoholvizsgálat.

A MÁVAUT gépkocsivezető ettől kezdve a felvétel előtt ún. képességvizsgálatnak vetették alá. Az ehhez használt kezdetleges készülék egy imitált sofőrülésből állt pedálokkal, kormányval és fékkarral, amelyhez egy ingertábla is tartozott, amin automatikusan különféle fények villantak fel. Ezek egymás utáni megjelenésére a vizsgált személynek a kormányval ülvé bizonyos előírt mozdulattal kellett válaszolnia. A felvillanás és a válasz közti időt regisztrálták, így a cselekvés ideje jellemző adattal szolgált a személy képességeinek vizsgálatához.

” Az építkezés 1949 elején kezdődhetett meg, és az elkészült új állomást 1949. augusztus 1-jén adták át az utasforgalom részére.

A VOLÁNBUSZ jogelődje a MAVART volt, ugyanakkor a mai működési területének nagy részét a Budapest környéki kisebb-nagyobb vállalkozások egybeolvasztásával nyerte el. A kisebb magánvállalkozások sorsa mellett legérdekesebb a Budapesti Autóbusz-közlekedési Rt. (BART) története, ezért mielőtt továbblépünk a MÁVAUT történetében egy rövid kitérő erejéig szeretnénk bemutatni ennek a cégnek rövid életét is.



A BART TÖRTÉNETE

A Budapesti Autóbusz-közlekedési Részvénytársaság szerepe a Budapest környéki járatok elindításában

Budapesten a közforgalmú autóbusz-közlekedés 1915. március 1-jével indult el, ám a háború miatt a járatokat 1917. április 10-zel leállították. Egyes fővárosi és a Budapest környéki járatok megszervezésében 1928-tól fontos szerepet kapott a BART. A társaság tevékenysége ennél is szerteágazóbb volt, míg a második világháború után meg nem szűnt.







Az elveszített világháború és az azt követő politikai, társadalmi és gazdasági kataklizma nem tette lehetővé az autóbusz-forgalom gyors újraindítását. Noha a Magyar Általános Gépgyár és a Tudor Akkumulátor Rt. még 1920 októberében ajánlatot tett a fővárosnak akkumulátoros járművek leszállítására, az új kocsik beszerzésére egyszerűen nem volt elég pénz. Végül Bécsből vásároltak használt akkumulátoros buszokat és 1921. szeptember 24-én újraindították a fővárosi autóbusz-közlekedést. 1923-ban

megalakult a korábbi villamosvasúti cégek összevonásával a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSzKRT), míg az autóbuszüzemet – tizenhat kocsival – egyúttal az ugyancsak frissen létrehozott Székesfővárosi Autóbusz Üzemre (SZAÜ) bízták. Hasonló folyamatok zajlottak a vidéki közutak szabályozásában is, ahol sokszor a trianoni békediktátum, illetve az új határok kényszerítették ki a változást, hiszen sok helyen az utak karbantartását, a fejlesztések kidolgozását és megszervezését sem lehetett ellátni.



A BART RÁBA
*Lho típusú
autóbuszainak
átadása Győrben,
a Szent István úton*

A kormány így itt is 1922-1923-ban rendeletek sorával szabályozta a személy-, és áruszállítás feltételeit. Néhány éven belül az országban már több mint száz vállalkozó rendelkezett engedéllyel meghatározott autóbuszjáratok működtetésére, de a járművek állapota gyakran lesújtó volt. Hazai autóbuszgyártás híján sokszor átalakított teherautókkal szállították az utasokat.

A háború miatt elmaradt közlekedési beruházások és karbantartások óriási terhet róttak mind az országra, mind a

fővárosra. Budapesten a BSzKRt igényei tetemesek voltak, a buszközlekedés már csak emiatt is háttérbe szorult, miközben az új cég szándékosan is hátráltatni kívánta a kötöttpályás közlekedés konkurenciájának vélt fiatal buszágazatot. A korona hatalmas méretű inflációja végül kiszámíthatatlanná tette még a papírra vetett fejlesztési elképzeléseket is. A főváros a közüzemeinek fenntartására 1925-ben jelentős kölcsön felvételére kényszerült. A buszközlekedés fejlesztésének reményében a szakemberek megfogalmazták az új járművekkel kapcsolatos műszaki követelményeket, majd tizenegy különféle típusú próba autóbuszt rendeltek Európa számos nagy gyártójától, köztük a győri Rábától is. 1928-ban új személyfuvarozási szabályrendeletet alkottak, és a közgyűlés 1928. május 2-án száz új autóbusz megvásárlását hagyta jóvá.

A buszközlekedés fejlesztésének reményében a szakemberek megfogalmazták az új járművekkel kapcsolatos műszaki követelményeket, majd tizenegy különféle típusú próba autóbuszt rendeltek Európa számos nagy gyártójától, köztük a győri Rábától is.

Az alvázakat a MÁVAG gyártotta, a kocsiszekrények építésében további öt kisebb hazai cég is részt vett (Ganz, Nay és Róna, Misura Mihály, Kölber, Zupka Lajos). A száz új jármű megérkezéséig a főváros átmenetileg magáncégek bevonása mellett döntött. Az értékelésben az új szabályrendelet már megfelelő szakmai iránymutatást is kínált. A budapesti autóbusz-közlekedés kialakítása a körülmények miatt rendkívül vontatottan haladt előre. Éppen a megfelelő időben tűnt fel a győri autóbusz-közlekedést megszervező Békefy Elemér és köre. A nevéhez köthető győri Star Autóbuszüzem ekkor már tizenhat autóbuszt üzemeltetett, így megfelelő szakértelemmel tárgyalhattak a fővárosban még 1927 decemberében. A következő év elején, február 28-án már be is jegyezte a cégbíróság a Budapesti Autóbusz-közlekedési Részvénytársaságot, a BART-ot. Békefyék huszonegy győri Rába LHo típusú autóbusz három hónapon belüli üzembe állítását vállalták. A szerződést csak átmeneti jelleggel, két évre kötötték. A BART nem csupán a buszokat hozta, hanem gondoskodott azok karbantartásáról, az üzemanyag-ról és a járművezetőkről is, miközben a forgalmi személyzetet a SZAÜ adta és a kalauzi bevételek is oda kerültek.

A meggypiros Rába autóbuszokkal hamarosan új járatok indulhattak a fővárosban. 1928 végén már tizennégy menetrend szerinti járaton 37 régi SZAÜ busz mellett 30 új BART kocsi szolgálta az utazóközönséget. Az utasszámok a fővárosi autóbusz-közlekedés történetében először átlépték a tízmilliós számot.

Budapest közigazgatási határain belül és kívül is immáron egyértelmű szabályozások vonatkoztak az autóbusz közlekedésre. A peremkerületeken ekkoriban 18 kisebb magáncég szállította az utasokat. Az agglomerációs közlekedésben fontos szerepe volt a BHÉV-nek is, ami 1928. július 25-től a szentendrei hév végállomástól Visegrádig indított buszjáratokat több betétviszonylattal. Évente több mint százezres utasszámmal működtették a vonalat, így – ugyancsak a hév szerelvényeire ráhordó jelleggel – Dunaharaszti és Taksony, illetve Ráckeve és Kiskunlacháza között is indítottak járatokat. Bár utóbbiak nem váltak be, a visegrádi járatok sikeresen működtek, a szentendrei kocsi-színben (ami ma a Városi Tömegközlekedési Múzeum épülete) külön garázst is kialakítottak az üzem fenntartására. A SZAÜ első, városhatárt átlépő járata – a 8-as viszonylat – 1928. október 15-én indult el a Boráros tértől az újonnan megépített csepeli szabadkikötőhöz. A következő évben több peremkerületi járatot is elindítottak, de számos település elérésére a rossz közutak miatt sem volt lehetőség. 1930. január 1-jével a SZAÜ a BART-nak kiadott két fővárosi viszonylatot (12-es, 15-ös) visszavette, és a BART a főváros környéki buszközlekedésére kapott engedélyt. A BART a fővárosban futó kocsijait köteles volt a környéki vonalakon üzembe helyezni, a Városháza elvárásai szerint. A BART ugyanakkor kizárólagosan láthatta el a forgalmat ezeken a vonalakon. A veszteséges, kihasználatlan vonalakon megszüntethették a közlekedést, de akkor a főváros újabb vonalat jelölt ki számukra. Az úthibák vagy gyenge minőségű utak okozta kimaradások nem mentesíthették a BART-ot, az esetlegesen meghibásodott autóbuszt két órán belül

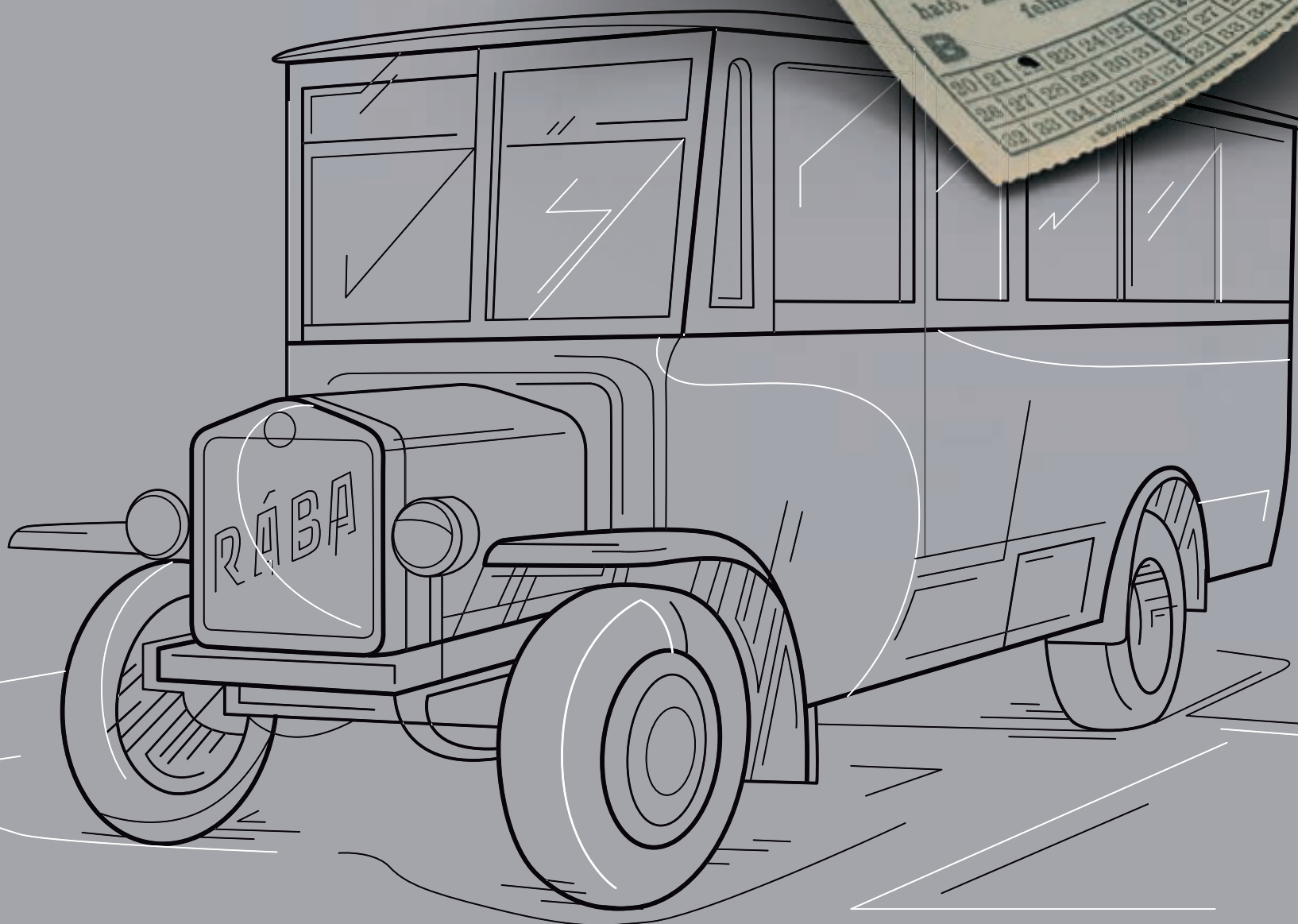
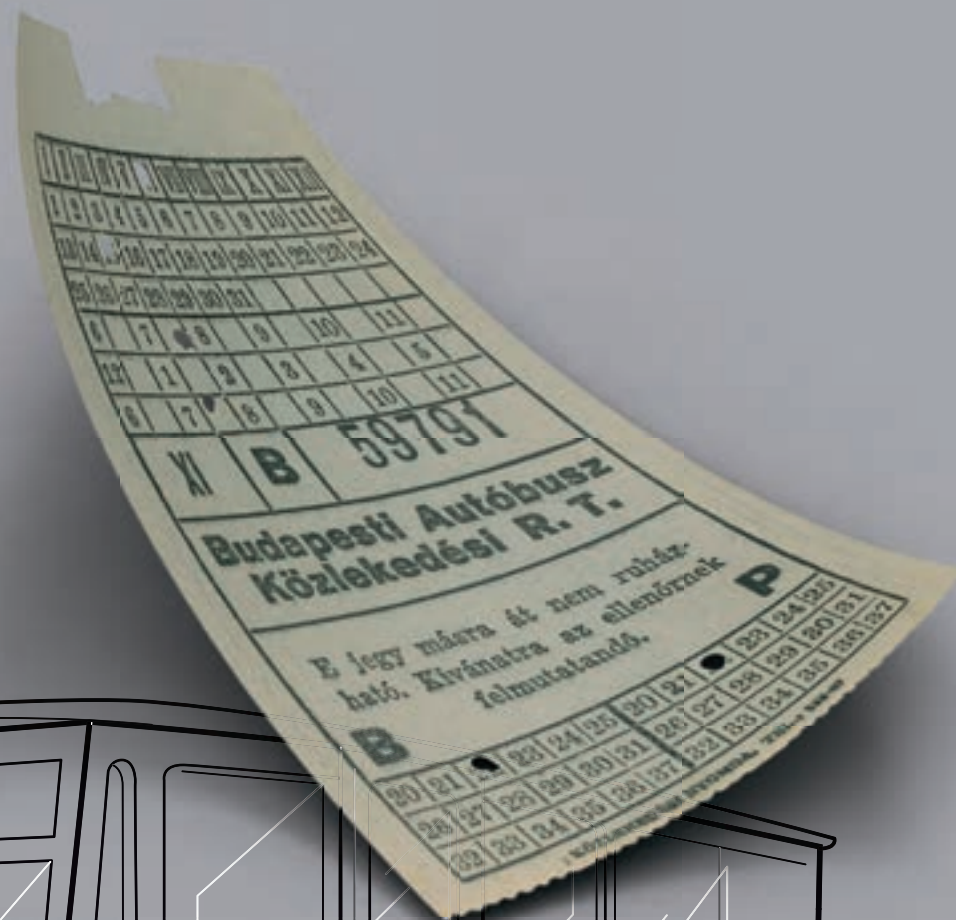
pótolnia kellett. Kötelezettségmulasztás esetén egyébként a BART-nak kötbért kellett fizetnie, illetve, ha kimaradt egy járat, akkor a főváros a cég „kontójára” buszokat bérelhetett a forgalom ellátására. A BART és SZAÜ járataira átszállógyeget vezettek be, a jegyeket a főváros nyomtatta. A cég a garázsokat és létesítményeket úgy volt köteles bérelni, hogy szükség esetén azokat a főváros át tudja venni. Azt is előírták, hogy a kocsikat tiszta állapotban kellett forgalomba adni, de például arra is figyeltek, hogy az alkalmazottak biztosan megkapják fizetésüket. A főváros jogosult volt ellenőrizni, hogy a BART hogyan tartja be az általa kiadott menetrendet, illetve a főváros cége, a SZAÜ mondhatta ki, hogy a BART milyen személyzetet vehetett fel. Ilyen szigorú feltételek mellett is csak három évre, 1933. december 31-ig kötött szerződést a főváros a társasággal, és még ez is egy évvel lerövidíthető vagy meghosszabbítható volt. Ez pedig attól függött, hogy a főváros száz új autóbusza milyen ütemben érkezik.

A 12-es viszonylatról levett kocsikkal előbb Zuglóból Pestújhelyre és az István utcától az Erzsébet királyné út, Körvasút és Rákospalota érintésével a Pozsonyi utcáig szerveztek két új viszonylatot. Hamarosan a csepeli 8-as viszonylatot is a BART kapta meg. A cég az akkori Budapestről Újpestre, Pestújhelyre, Rákospalotára is indított járatokat. Bár egyes vonalak kezdetben kifejezetten veszteségesek voltak, a fővárossal történt sikeres megállapodások révén az üzemeltetők idővel racionalizálni tudták. A BART pénzügyi gondjain a tőkeerős Autótaxi Rt. segítette, akivel 1930-ban szindikátusi szerződést kötöttek tíz évre. Miközben a gazdasági világválság az élet minden területén egyre inkább éreztette hatását, a BART a többi vállalkozóhoz képest az Autótaxinak köszönhetően viszonylag stabil pénzügyi helyzetben érezhette magát. A sok meggengült hazai vállalkozás között volt a Csepel és Tököl közötti autóbuszokat üzemeltető özv. Malonyay Tamásné is, aki arra kényszerült, hogy megváljon a vonaltól. A BART meg is tudta szerezni ezt, és ezzel elindíthatta első olyan vonalát, ami nem tartozott a fővároshoz. 1931-ben Aquincum hév állomás és a Hungária strandfürdő között is közlekedtek a BART kocsijai, bár utóbbit a BHÉV a következő idényben visszavette.

A gazdasági válság a főváros gazdálkodását is megrendítette. A SZAÜ vonalain az utasok száma csökkent, a remélt bevételek elmaradtak, sőt a cég 1931 végén már arra kényszerült, hogy rövidítsen az üzemórakon és módosítsa jegyrendszerét is. Ebben a helyzetben az Autótaxinak köszönhetően megerősödött BART egy meglepő ajánlattal, a SZAÜ teljes átvételének javaslatával állt elő még 1931 őszén.

”

Az úthibák vagy gyenge minőségű utak okozta kimaradások nem mentesíthették a BART-ot, az esetlegesen meghibásodott autóbust két órán belül pótolnia kellett. Kötelezettségmulasztás esetén egyébként a BART-nak kötbért kellett fizetnie.



A főváros természetesen nem akarta eladni üzemét, és kel­lő garanciát sem látott a buszágazat hosszú távú fejleszté­seit tekintve. Túlságosan kockázatosnak tartották volna az évi mintegy hat és félmilliós bevételt hozó SZAÜ közel 13 millió pengős vagyonát az alig 1,3 milliós bevétellel – ám az évet éppen hiánnyal záró – BART-ra bízni. A főváros inkább a SZAÜ BSzKRt-ba olvasztását készítette elő. A gyors ki­adáscsökkentést és racionalizálást ígérő összevonást már 1932. január elsejére be szerették volna fejezni, ám csak június 10-én sikerült egy határozattal a SZAÜ kezelését a BSzKRt-ra bízni. A BART is már a BSzKRt-tal kötötte meg új szerződését, immáron 1936 végéig.

Megerősítették a BART működését a környékbeli közleke­dést illetően, és döntöttek a vonalak számozási rendjéről is. Eszerint a főváros kezelésében működő vonalakon az 1-19 viszonylatjelzéseket adták ki, a BART pedig a 20-26-os számokat kapta az agglomerációban közlekedő járataihoz. Az Újpestre közlekedő kocsik a 20-as, a csepeliek a 21-es (volt 8-as), a budakeszire kijárók a 22-es, a pesthidegkútiak

a 23-as, a pestújhelyiek a 24-es, a rákospalotaiak a 25-ös jelzést kapták, míg a margitszigeti járatokat (a korábbi 6-os viszonylatot) a BART 26-os jelzéssel üzemeltette tovább. (A rendelkezés természetesen nem vonatkozott a főváros területén kívül eső, fentebb említett, tököli vonalra.) Nem sokkal később 22/A jelzéssel Szépilena – Budakeszi, 23/A jelzéssel pedig Hűvösvölgy – Máriaremete között betétjára­tokat is indítottak. A Széna tér is egyre fontosabb közleke­dési funkciót töltött be. A BART időközben tíz új Rába AFa kocsit tudott rendelni a győri Magyar Waggon és Gépgyár­tól. Csakhogy a Ganz utcai garázs most már egyre szűkö­sebbnek bizonyult. A Flórián garázsba sok kocsi egyszerű­en nem fért be, és az utcán kellett állomásoznia. A negyven busz forgalomba állítását és felkészítését egész egysze­rűen nem tudták már ezen a telephelyen elvégezni, így hamarosan átvitték őket az Autótaxi Kerepesi út 15. szám alatti garázsába. Mindeközben ugyanis – 1932 őszén – a BART összes részvénye az Autótaxi Rt. tulajdonába került, Békefyék lemondtak az igazgatósági és felügyelőbizottsá­

*A BART OPEL BLITZ
típusú autóbusha
pótkocsival a
Kerepesi úton,
háttérben a gödöllői
HÉV vágányaival*



gi tagságaikról. (Békefy Elemér ezt követően üzletvezető igazgatóként foglalkozott tovább a BART ügyeivel.) Az Autótaxi egyébként már az első világháború előtt is késznek mutatkozott bekapcsolódni a buszközlekedésbe, a MAVART egyik alapítójaként, és buszainak karbantartójaként pedig korszerű szakmai ismeretek és műhelyek birtokában is volt. Az Autótaxi már a BART-tal kötött 1930. évi szindikátusi szerződésnek köszönhetően is részleteiben beelátott a buszközlekedés mindennapjaiba, sőt támogatta is a környéki buszforgalom fejlesztését. (A BART kocsijainak áthelyezése a társaság Kerepesi úti telephelyére mindkét cégnek jól jött, ugyanis a MAVART időközben kiköltözött innen és a Lőportár utcán rendezte be új telepét. Nem mellékes, hogy az Autótaxin belüli működés a BART taxiüzemének korszerűsítésével is járt.) Attól függetlenül, hogy a BART az Autótaxi kebelében működött tovább, ezt követően is külön adminisztrációval és személyzettel végezték járműveik üzemeltetését. Hamarosan a tíz új Rába AFa kocsit mellé öt használt buszt is vásároltak.

A Budapest környéki autóbusz-közlekedés legnagyobb részét ekkor már a BART bonyolította le. 1932-ben a társaság vonalain több mint 3,5 milliós utasforgalom volt (a cég statisztikáiban szereplő további 664 ezer utast a margitszigeti vonalon szállították). Ugyanitt a MAVART menetrendszerű és alkalmi – döntően távolsági – autóbuszjáratain utazók száma ekkoriban még nem érte el a 65 ezret. Ezzel együtt elmondható, hogy a Budapest környéki forgalomban az autóbuszok részesedése néhány évvel korábban még alig volt mérhető, a harmincas évek elején azonban már jelentős fejlődésnek indult egyre komolyabb részarányal. Sajnos éppen ekkoriban a válság miatt az utasszámok átmenetileg csökkenni kezdtek. Ezzel párhuzamosan a karbantartási költségek emelkedtek. Ennek fényében nem meglepő, hogy a BART az 1932. évet jelentős – nagyjából 86 ezer pengőnyi – hiánnyal zárta, ami a következő évben már megközelítette a 300 ezret is. A cég ekkor a nagykovácsi és a solymári járatok elindításától remélte bevételecsökkenésének lassulását.



*OPEL BLITZ
autóbusz különjárat
feladatban*



A kisebb vállalkozások között is akadtak olyanok, amelyek a válság hatása ellenére is fennmaradtak, és kisebb fejlesztésekben is gondolkodhattak. A Rákoshegyi Autóbusz-közlekedési Vállalat a Külső Jászberényi úttól Rákoskeresztúron, Rákosligetén át Rákoshegyig indított járatai továbbra is üzemeltek. A Kurír Autóközlekedési Rt. a Fővám téri vásárcsarnok és Budaörs között szolgáltatott, a budai hegyvidék útjait bejáró Tavasz Gusztáv, Hemle András és Reisz Ferenc járatai ugyancsak túléltek a válság nehéz éveit. A Buda környéki kisebb vállalkozások között legnagyobb a Budapest-Zsámbékvédeki Közlekedési Vállalat Kft., volt, amelyik 1933-1934-ben még fejleszteni is tudta járatait Budakeszi, Páty, Zsámbék, Szomor, Bajna, Herceghalom, Gyermely, Tarján, Tök, Perbál, Tinnye, Piliscsaba, Budajenő la-

kosságának jobb kiszolgálására. A BART egy ekkoriban készült minisztériumi beadványa szerint a nagy távolságú személyforgalomban az állam, a helyközi vonalakon a magánszemélyek tudják a legjobban ellátni a szolgáltatást, míg a kisebb vállalkozások összefogását, szövetkezetbe tömörítését tartották volna megfelelőnek. A válságot túlélte cégek azonban nem akarták megőrzött önállóságukat kockáztatni, a MÁV pedig csak óvatosan reagált a fejleményekre, egyes vasúti körök mindebben inkább konkurenciát láttak a személy- és árufuvarozás piacán. A MAVART és – még rövid ideig – a Posta mellett a legnagyobb magáncégnek a BART számított, de jelentős volt még az említett Budapest-Zsámbékvédeki Közlekedési Vállalat Kft., a Győri Általános Közlekedési Vállalat Kft., a Start Műszaki és Autókereskedelmi Rt. és a

Szegedi Autóbuszüzem. Bár a szövetkezetbe tömörülés többször felmerült később is, a javaslat nem valósult meg. Talán itt érdemes röviden megjegyezni azt is, hogy a válság végéhez érve a harmincas évek közepétől váltak egyre népszerűbbé az idegenforgalmi célú buszjáratok, így az IBUSZ, az Autótaxi vagy a MAVART budapesti városnéző buszai, miközben a nemzetközi forgalomban a még 1931-ben átadott Bécs–Budapest új autóúton elindított rendszeres autóbuszjárat jelentett újabb színfoltot.

Mindeközben 1934-ben a BART betétjáratot indított a rákospalotai vonalon, és kisebb vonalkorrekciókat is végrehajtott, majd Hűvösvölgyből Pesthidegkúton és Solymáron át Pilisszentivánra – később ezt a vonalat meghosszabbítva Pilisvörösvárig – indított kocsikat. A racionalizálásoknak köszönhetően a tár-

A Budapest,
Blaha Lujza
térről Pomázon
és Csobánkán
át Dobogókőre
közlekedő járat
autóbusza

saság legtöbb vonalán a bevételek emelkedtek, sőt 1936-ban a társaság fennállása óta először nyereséggel zárta az évet. Legnagyobb bevételeit a csepeli, újpesti és budakeszi járatok hozták, de szépen teljesítettek a pestújhelyi, rákospalotai és – ekkor éppen az amúgy hullámázó teljesítményű – margitszigeti viszonylatok is. Utóbbi kivételével ráadásul ezek a vonalak egyenletesen fejlődtek, vagyis a BART valóban működőképessé tette ezeket az évek során. Az egyes vonalak jövedelmezőségére jellemző, hogy míg például – az egyébként nagyon kiemelkedő – csepeli járatok 1936-ban már közel négyszázezer pengő bevétellel működtek, addig a solymári alig ötvenezerrel, ráadásul a tököli és a nagykovácsi vonalak még ezt sem érték el. A pilisvörösvári, a tököli, a nagykovácsi és a margitszigeti – egyébként alacsony bevétel mellett működtetett – viszonylatok nem függtek a fővárostól, de a többi vonalára vonatkozóan közeledett a legutóbbi szerződésük vége, 1936. december 31-e. A fentiek alapján nem véletlen, hogy Békefyék szeretnék volna megtartani a nagyobb bevételt jelentő vonalakat a jövőben is. Bár 1936 végén kártérítés nélkül le kellett volna vonulniuk, világos volt, hogy csupán a gyengébb vonalaik megtartása lehetetlen helyzetben hozta volna a céget. Ezért még 1935 végén kérték a fővárost, hogy az a jövőben is hagyja meg kezelésükben a budapesti vonalakat. Meg kell jegyeznünk, hogy a BART komoly beruházásoktól kímélte meg a fővárost, gyakran veszteséges és kevésbé ki-

használt járatok üzemeltetésével vezette be a buszközlekedést a gyengébb minőségű városkörnyéki utakon. Ráadásul nem egyszer kellett szembe nézniük a helyi lakosság ellen-szenvével, például az ottani buszos kisvállalkozók kiszorítása miatt, melyekkel kapcsolatban a BART a kártalanításokat is fizette. Így valójában a főváros sem volt érdektelen egy újabb szerződés hosszabbításban annak ellenére sem, hogy a BSzKRt – ötven új autóbuszal – 1937. január 1-jével alapvetően a BART járatainak átvételére készült. Sokan a központosítás mellett érveltek, mások a főváros pénzügyi nehézségeit hozták fel az átvétel ellenében. A közlekedési bizottság a szerződés meghosszabbítását támogatta 1939 végéig, amit a pénzügyi bizottság is megszavazott. A BSzKRt természetesen amellet érvelt, hogy a BART vonalaini nyereségesek lesznek a fővárosi tulajdonú cégnél is, és a szerződés pontos betartását, vagyis a BART fővárosi működésének beszüntetését kérte, egyedül a pesthidegkúti járatot hagyták volna meg. (Nem mellékes, hogy a BART érintett vonalain közül a pesthidegkúti hozta a legkisebb bevételt, ráadásul ennek forgalma 1936-ban az előző évihez képest még csökkent is, így kevesebb, mint ötödét tette ki a fentebb említett újpesti járat bevételének.) Végül a polgármester – a bizottságok szerződés-hosszabbítási javaslatát is bemutatva – a BART kérvényének elutasítását támogatta az 1936. július 14-i közgyűlés előtt. A viták heveségében arra is fény derült, hogy a BSzKRt autóbuszüzeme sokkal nagyobb forgalom és gazdaságosság mellett is közel kétszer akkora önköltséggel üzemeltette buszait, mint a BART. A már-már botrányos helyzetben a döntést ekkor elnapolták.

Végül a BART további ajánlatai ellenére 1936. december 9-én rendkívüli közgyűlésen a polgármesteri előterjesztés továbbra is (a pesthidegkúti vonal kivételével) a visszavétel mellett szólt. Bár komoly viták közepette és csupán csekély, sőt vitatott szavazati többséggel, de a közgyűlési határozat a 20-as újpesti, 21-es csepeli, 22-es budakeszi, 24-es pestújhelyi, 25-ös rákospalotai viszonylatok visszavételéről döntött. (A 23-as, vagyis a pesthidegkúti járat maradhatott a BART kezelésében, a 26 feletti pedig a Közmunkák Tanácsa hatáskörébe tartoztak.) A döntésnek megfelelően 1937. január 1-jével a BSzKRt átvette a vonalakat, és azokon nagyobb kocsikat állított forgalomba. A BART 263 dolgozójából 215 került a BSzKRt-hoz, 45 kocsiból álló buszparkjából egyelőre csak tízet tudott járatni. Ebben az időben leginkább taxiüzemére támaszkodhatott. A céget némileg átszervezték, majd folytatta buszainak közlekedtetését a főváros határain kívül.



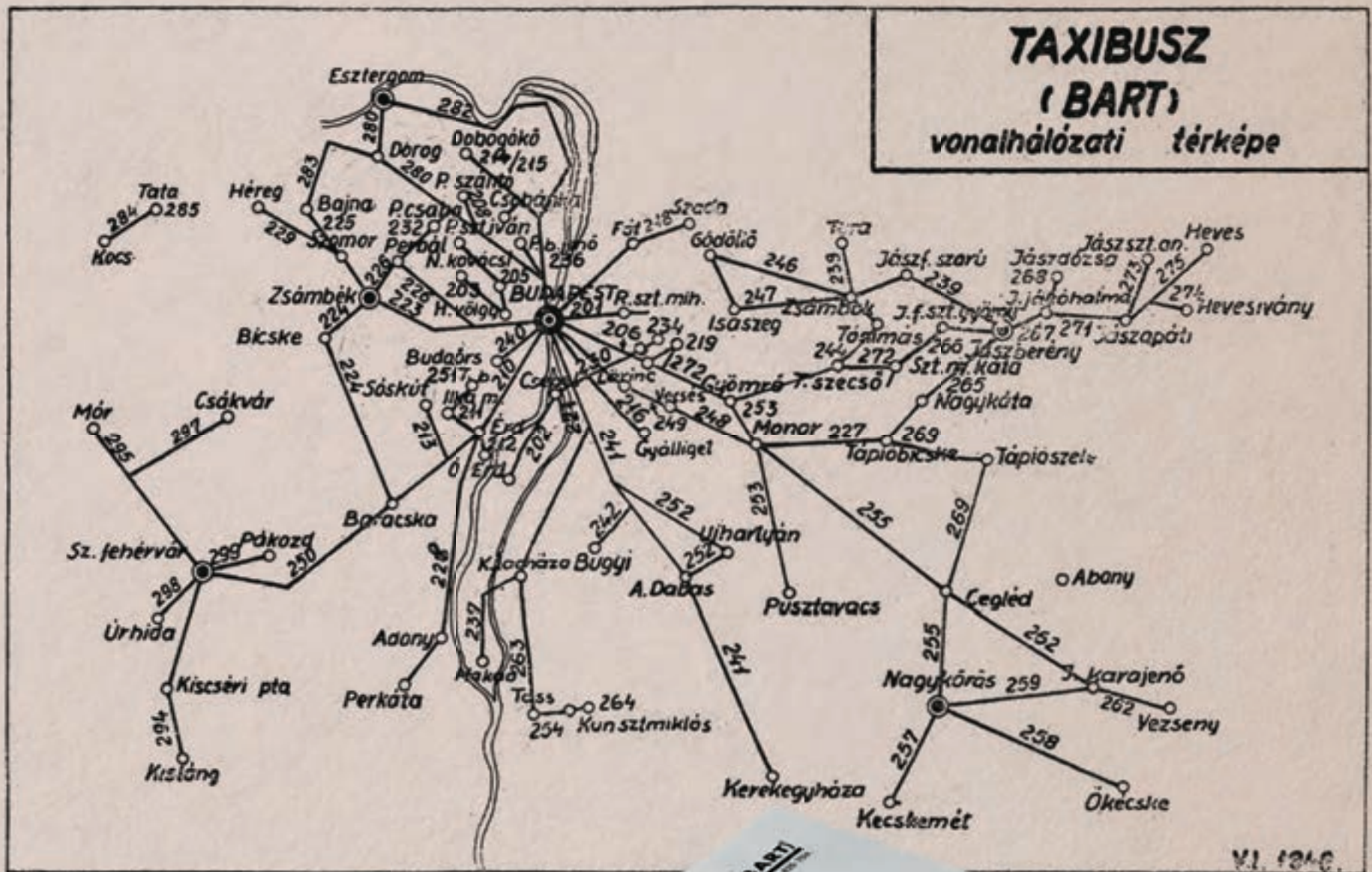
SIKEREK A BUDAPEST – VIDÉKI FORGALOMBAN

Amint láttuk, a céget eredetileg a fővárosi autóbusz-közlekedés helyzete hívta életre, de tevékenysége meghatározó volt Budapest agglomerációjában. A fővárostól függetlenül, a Kereskedelem és Közlekedésügyi Minisztériumtól kapott engedély birtokában a Csepel – Tököl, Pesthidegkút – Solyvár, Pesthidegkút – Nagykovácsi járatai (és a Közmunkatanácsától bérelt margitszigeti járatok, valamint a hűvösvölgyi viszonylat) szerény keretek között működtek. (A margitszigeti járatokra vonatkozó szerződés 1937 októberében járt le, ekkor ezeket is a BSzKRt vette át.)

A társaság átfogó tanulmányt készített a fővárosi agglomerációs autóbusz-közlekedés fejlesztésére. Bár a BSzKRt itt is ellenezte a cég terjeszkedését – különösen a Budapest területéről induló járatok esetében –, a minisztérium végül 1937. április 3-án tíz évre engedélyt adott az alábbi kilenc BART vonal megnyitására: Tököl – Csepel, Szigetszentmiklós – Csepel, Csepel – Pesterzsébet – Kispest, Csepel (Szent Imre tér) – Királyerdő, Csepel (Szent Imre tér) – Csepel (Kertváros), Pestszentlőrinc – Pestszentimre, Budapest (Garay tér) – Rákospalota – Fót – Mogyoród, Budapest (Erzsébet királyné útja és Hajtsár úr sarok) – Rákosszentmihály – Árpádföld, Budapest (Blaha Lujza tér) – Pomáz – Csobánka – Pilisszentkereszt – Dobogókő. Budapest területén a végállomások kivételével nem lehetett megállója a társaságnak. Még ugyanebben az évben a Horthy Miklós körtértől (Móricz Zsigmond körtér) és a Központi Vásárcsarnoktól Kamaraerdő és Diósd érintésével Érdliget strandfürdőhöz indíthattak járatokat, melyek vonalát hamarosan meghosszabbíthatták az Érdhez tartozó Ilkamajorig. Nem sokkal később Budapest (Hűvösvölgy villamos végállomás) – Pesthidegkút – Solymár – Pilisszentiván – Pilisvörösvár – Budapest (Óbuda villamos végállomás) között is indíthattak újabb járatot Máriaremete érintésével. Mivel a Pestszentimre – Pestszentlőrinc vonalon alig szállítottak utasokat, így ezt a miniszter jóváhagyása mellett felhagyták, és helyette Pestszentimrétől Pestszenterzsébeten a Nagykőrösi úton át a Gyáli út érintésével a Szent István kórházig indíthattak új járatot. A cég az 1937. évet nyereséggel zárta, bár ezzel még korábbi felhalmozott veszteségét volt kénytelen csökkenteni. Meglévő vonalaikat igyekeztek mind gazdaságosabban működtetni, így a Budapest – Gyál járatokat Alsónémedi (Gyálpusztá) községig hosszabbították meg, majd engedélyt kaptak a Pestszentlőrincről (Szarvas csárda

tértől) az Üllői úton, Széchenyi úton és a Jegenye utcán át az Erzsébet királyné útján egészen a Rákoskeresztúri köztemetőig tartó új viszonylat megnyitására.

A társaságnak azt is előírták, hogy forgalmát csak magyar gyártmányú autóbuszokkal (és gumiabroncsokkal) bonyolíthatja le. Az ipartörvény miatt közforgalmú járműveket a vállalatok nem vásárolhattak, ez akkor is így volt, ha a MÁVAG nem tudta elég gyorsan kielégíteni a hazai autóbusz-rendeléseket, a Rába pedig csak kisebb buszok gyártását végezte. (Abban az esetben, ha nem volt hazai gyártmány, 50 %-os büntetővám alkalmazásával a kereskedelemügyi miniszter engedélyezhette a külföldi gyártmányok beszerzését.) Az 1938-ban meghirdetett győri program után mindkét hazai gyártót a honvédségi igények kötötték le. Pedig ahogyan a BSzKRt, úgy a BART kocsparkjára is ráfért volna a frissítés. A BART alig húszszemélyes, kicsi és öreg buszai egyre több karbantartást igényeltek a Kerepesi úti garázsban. A kormányzat végül engedélyezte a cégeknek, hogy külföldi alvázak beszerzését felmérhessék. A BART az Opeltől rendelhetett végül huszonkét alvázat, melyekre a Kerepesi úti műhelyben építettek csővázis karosszériákat. Az új, 38 személyes buszok mintegy kétszer nagyobb utasszállítási kapacitással rendelkeztek. Ezekkel 1939-ben Budapestről (Bécsi út és Vörösvári út sarok) Üröm vasútállomása és Fő tere felé indítottak új járatot, továbbá az ürömi Fő térről a pilisborosjenői községhez. Egyúttal a Csepel és Kispest között közlekedő járatok útvonalt a rákoskeresztúri temetőig hosszabbították meg. A Hűvösvölgyből Solymárba és a Pilisbe, majd vissza, Óbudára vezetett járatait a Széna tér érintésével Nagyvásártelepig hosszabbíthatták meg. Hasonlóan sikeresek voltak – különösen a gyümölcskereskedők körében – a Dobogókőről a fővárosba indított járatok. A cég Hűvösvölgy és Pilisszentiván között közlekedő buszain ugyancsak volt már a kofáknak, termelőknek lehetősége árukat szállítani. Mindeközben fejlesztették a pilisi vonalat is, ám a szerény forgalom miatt megszüntették a rákoskeresztúri – árpádföldi és Pestszentlőrincről Rákoskeresztúrra vezető járatokat. A racionalizálásoknak köszönhetően kiterjedt és gazdaságosan működtethető agglomerációs hálózat született meg, a céget 1941-ben át is keresztelték és immáron Budapestvidéki Autóbusz Közlekedési Részvénytársaság névre, de továbbra is BART rövidítéssel működött tovább.



” A társaság átfogó tanulmányt készített a fővárosi agglomerációs autóbussz-közlekedés fejlesztésére. A minisztérium 1937. április 3-án tíz évre engedélyt adott kilenc BART vonal megnyitására

TÚL A FŐVÁROSI AGGLOMERÁCIÓN

(ZSÁMBÉK, SZOMBATHELY, SZÉKESFEHÉRVÁR)

A BART a helyközi forgalomban egyre jelentősebb szereplővé vált, de a cégnél értékes tapasztalatokat szereztek a fővárosi forgalomban a helyi autóbusz-közlekedés megszervezése és lebonyolítása tekintetében is. Így a társaság, ha csak tehette, megpróbálta tevékenységét helyi üzemek ellátására is kiterjeszteni. Az ország egyik legnagyobb autóbusz részvénytársaságaként a BART egyre jobban csengő névvé vált, egyre erősebb szereplővé formálódott. A fővárosi BSzKRt mellett csak a MÁVAUT előzte meg. Utóbbi állami vállalatként – ugyan helyközi vonalai is voltak – inkább a távolsági forgalomban fejlődött. A BART hamarosan túlléphetne a szűken vett fővárosi agglomerációt is, és még tovább terjeszkedhetett.

A Budapest-Zsámbékvidéki Közlekedési Vállalat Kft.. tíz kocsival ugyan jól ellátta a Telki, Budajenő, Páty, Budakeszi, Herceghalom, Zsámbék, Gyermely, Tarján, Tök, Perbál, Tinnye, Piliscsaba, Máty, Bicske települések közötti forgalmat – sőt voltak Budapestre bejáró járatai is –, ám a zsidótörvények következtében a vállalat vezetősége megtört. A BART még 1939-ben felvásárolta a céget, és az új, zsámbéki kirendeltség átvette a Kft.-től annak öreg kocsijait. Hamarosan a Széna térre érkező buszok a zsámbéki postát is kíségtették, de az éjfélkor induló járatral a késő estig fővárosban maradók is haza tudták vinni. Mivel egyébként álló utast nem szállíthattak, előfordult, hogy összecsuksukható pótüléseket kellett elhelyezni a kocsikban. De olyan is akadt, hogy egyes kisebb forgalmú időszakokban egy-egy járaton Magosix személygépkocsikkal szállították az utasokat. Hamarosan újabb huszonhárom Opel alvázat rendelhettek, melyek révén a nagyobb buszokkal nemcsak kényelmes és gyors, hanem gazdaságosabb közlekedést is kialakíthattak. Ezek 1940 áprilisában álltak forgalomba. A BART szürke buszai a budapesti agglomeráció tekintélyes részében közlekedtek már. Az 1941. március 23-i közgyűlés értelmében a társaság vidéki fióktelepeket is létesíthetett, és Zsámbékon hamarosan új garázs építésébe is kezdett. 1942-ben ugyanis már nyolcvankilenc autóbusszal, tizenhárom pótkocsival rendelkeztek, valamint a cég tulajdonában volt ekkor további tizenkét Opel Blitz alváz és húsz taxi, sőt körjáratok, társasutazások céljaira használhatta az Autótaxi buszait is.

Időközben, 1939 végén újabb terjeszkedési lehetőség nyílt a cég számára. Szombathelyen már 1897 óta jártak villamosok, de a város egyetlen vonalának állapota a harmincas évekre erősen leromlott, a fejlesztésekre vagy akár a komolyabb karbantartásokra alig volt pénz. A városban kérdésessé vált a villamosüzem léte, egyúttal biztosítani kellett a helyi közlekedés feltételeit. A Győr és Sopron közötti buszforgalmat lebonyolító Győri Általános Közlekedési Vállalat Kft. már 1936-ban ajánlatot tett a vasi város forgalmának megszervezésére, de a tárgyalások elhúzódtak, és 1939-ben Szombathely már a MÁVAUT-tól kért javaslatot autóbuszforgalmának megszervezésére. A város ezt az ajánlatot sem tudta elfogadni, így végül részletesen kidolgozták elvárásaikat, igényeiket, majd ezt küldték meg a Győri Általános Közlekedési Vállalatnak, a MÁVAUT-nak, a Gánts Lajos és Tsa székesfehérvári buszüzemnek és Árvay György pápai lakosnak, aki korábban a villamosközlekedést felváltó autóbuszüzem kialakításával kereste meg Szombathely polgármesterét. A város ugyanezt az ajánlati felhívást küldte el a BART-nak is. Végül ez a cég adta a legjobb ajánlatot, és vállalta próbajáratok elindítását is (a MÁVAUT például ezt nem tudta biztosítani, mivel a visszacsatolt Felvidékre és Kárpátaljára kellett küldenie kocsijait). A próbajáratokhoz a város biztosította a szükséges garázst a Motorgyár területén, valamint a személyzet elszállásolását, míg a BART saját kockázatára három szürke Rába busszal 1939. december 11-től indította meg kísérletképpen a forgalmat. A próbajáratokkal vizsgálni kívánták a villamosvonal esetleges kiváltását is. A buszok gyorsabbak és kényelmesebbek voltak az öreg villamosoknál, de a közhangulat nem pártolta a villamosüzem megszüntetését. A BART hamarosan további buszokat és személyzetet küldött a vasi városba, de a rossz, téli időben indított próbajáratokat végül ráfizetéssel zárta a cég. A BART 1940. január 20-án leállította a járatokat, és elhozta kocsijait Szombathelyről, ahol egyébként végül csak a második világháború után szervezték meg a buszközlekedést.

A BART a vasi helyett később a fejér vármegyei megyeszékhelyen ért el sikereket. Székesfehérváron 1943-ban járt le Gánts Lajos engedélye a buszközlekedésre vonatkozóan. Öreg és kicsi buszai helyett a BART pótkocsis Opeljei gyor-

san megnyerték a fehérvári döntéshozókat. A városi terület a garázs céljára kiválasztott – és városi pénzen közművesítendő – telek eladását is megszavazta. A BART tíz évre kapott engedélyt az itteni autóbusz-közlekedés lebonyolítására. A cég hat kocsit vitt a városba, és a korábbi három helyett hét vonalat alakított ki. A gázüzemre átalakított buszok beváltak, a gumik a város jó minőségű útjait jól bírták. Idővel a Székesfehérvár környéki járatok indításának lehetősége is felmerült, csakhogy 1944 májusában a forgalmat mégis mérsékelni kellett, mivel több kocsit a honvédség számára kellett átadni. A gyárakhoz, üzemekhez vezető járatokat csökkentett forgalom mellett, de fenn tudták tartani. Szeptember 20-án érte a várost az első bombázás, pár héttel később pedig a sérült MÁV hálózat egyes szakaszain történő pótlási feladatokra, valamint sebesültszállításokra az összes székesfehérvári BART kocsit igénybe vette a katonaság.

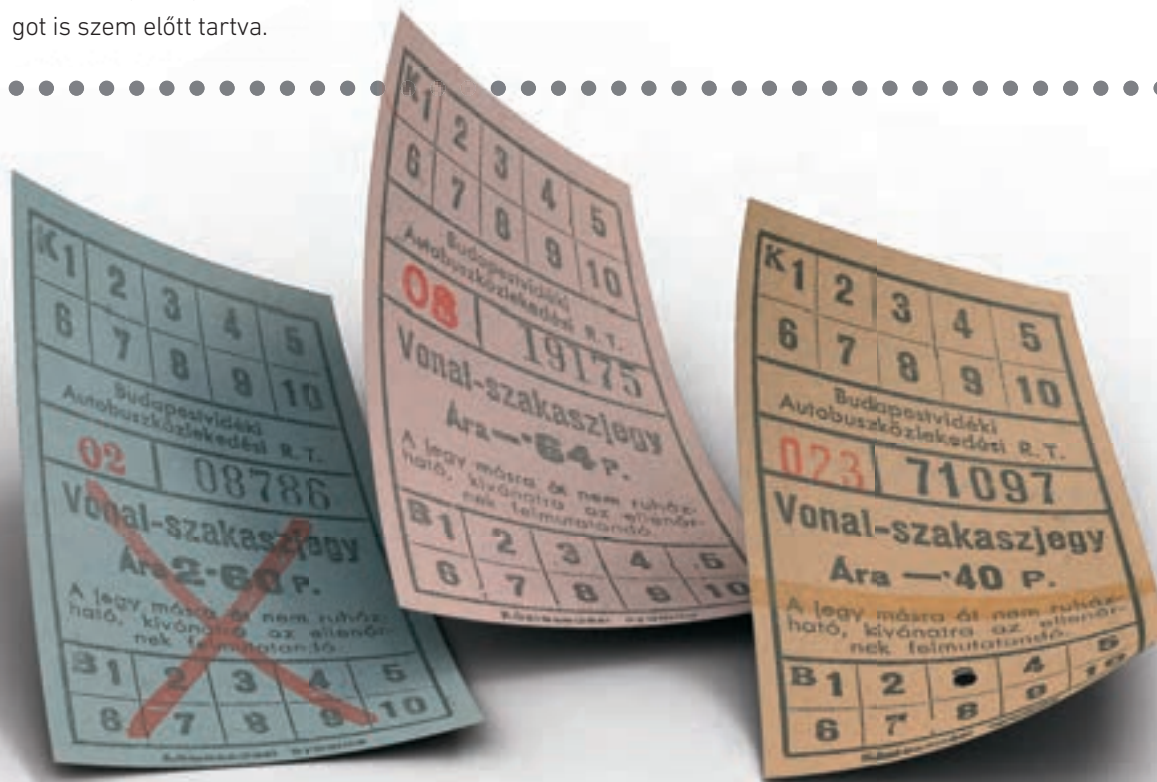
Rendkívül szerény keretek között még rövid ideig folyt a fehérvári buszközlekedés, ám az utasok mellett mind fontosabbá vált az élelmiszer szállítása is a kocsikon.

A BART sajnos éppen a harmincas évek végére erősödött meg annyira, hogy fővárosi próbálkozásai után az ország különböző pontjain is megszervezze és lebonyolítsa a buszközlekedést. Az 1939. szeptember 1-jén kitört világháború azonban gyorsan éreztette hatását; a sofőröket, műszakiaikat behívták, az első intézkedések között korlátozták az üzemanyag árusítását, időnként pedig a honvédség a BART buszait is igénybe vette katonai célokra. Jellemző, hogy amikor 1939 októberében a cég a főváros felől Székesfehérvár és térsége irányába próbált terjeszkedni, a minisztérium már nem támogatta ebben, minden bizonnyal az ország üzemanyag- és gumiabroncskészleteivel való takarékoságot is szem előtt tartva.

A BART UTOLSÓ ÉVEI

A háború második felében a cég mutatói egyre romlottak, amin a viteldíjak többszöri emelése sem segített sokat. Jellemző, hogy bár 1941 elején még Bicske, Felcsút, Vértesszőlős, Baracska, Soroksár, Alsónémedi, Bugyi, Gyón és néhány további kisebb települést sikerült bekapcsolniuk hálózatukba, még ugyanebben az évben a délvidéki katonai műveletekhez vettek igénybe több autóbust. A MÁVAUT sorra szüntette meg járatait, vagy egyre ritkábban járatta kocsijait. Közben a MÁV személyforgalmát is korlátozták. A zsúfoltság most már egyre nagyobb gondokat okozott. Az ennek enyhítésére kialakított pótkocsis üzem megítélése pedig rendkívül vegyes volt, különösen miután 1941 decemberében Kispesten a csepeli munkásokkal zsúfolt pótkocsis busz a 43-as villamosnak ütközött, és három súlyos sebesült mellett több, könnyebben megsérült utast is mentőkkel kellett kórházba szállítani. A balesetek egyébként is egyre gyakoribbá váltak.

Közben a BART, amint visszakapta buszait a honvédségtől, azonnal fejlesztette forgalmát, és Pilisszentkeresztre, majd Monorra is indíthatott járatokat. Csakhogy az üzemanyaghiány egyre nagyobb kihívást jelentett. A megoldást keres-



ve a cég üzemében már 1942 nyarán fagásgenerátorokkal és propán-bután gázüzemmel kísérleteztek. A következő évben viszont a gumiabroncs hiány vált egyre súlyosabbá, amire nem lehetett alternatív megoldást találni. Így a cég egyre több járatának beszüntetésére kényszerült.

1944 elején úgy döntöttek, hogy a budapesti műhely gépeit az új, zsámbéki garázsba telepítik. Hamarosan a Kerepesi úti garázs buszainak nagy részét is ide vagy a helyi gazdák udvarára, míg az Autótaxi Gräf und Stift kocsijait Válra vitték. Az állványra tett buszok abroncsait a még közlekedő kocsikra tették át. Természetesen a BSzKRt és a MÁVAUT is menekítette járműveit. Ősz elején még jártak a hadiüzemek munkásait szállító, csepeli BART kocsik, és valamennyire fenntartották a zsámbéki járatokat is. Novemberben azonban a buszokat és a taxikat a Dunántúl felé irányították, és megkezdték a maradék alkatrészek, szállítható anyagok kitelepítését is. A konvoj előbb a Veszprém megyei Karakószörcsökön táborozott, ahol a kocsikkal volt Haltenberger Tibor igazgató is. Az oszlop hamarosan tovább haladt Ausztria felé. Év végén a zsámbéki garázst a második magyar páncélos hadosztály foglalta le. Haltenberger Samu vezérigazgató közben még ekkor is a Kerepesi úti üzembe járt be kerekesszékekkel.

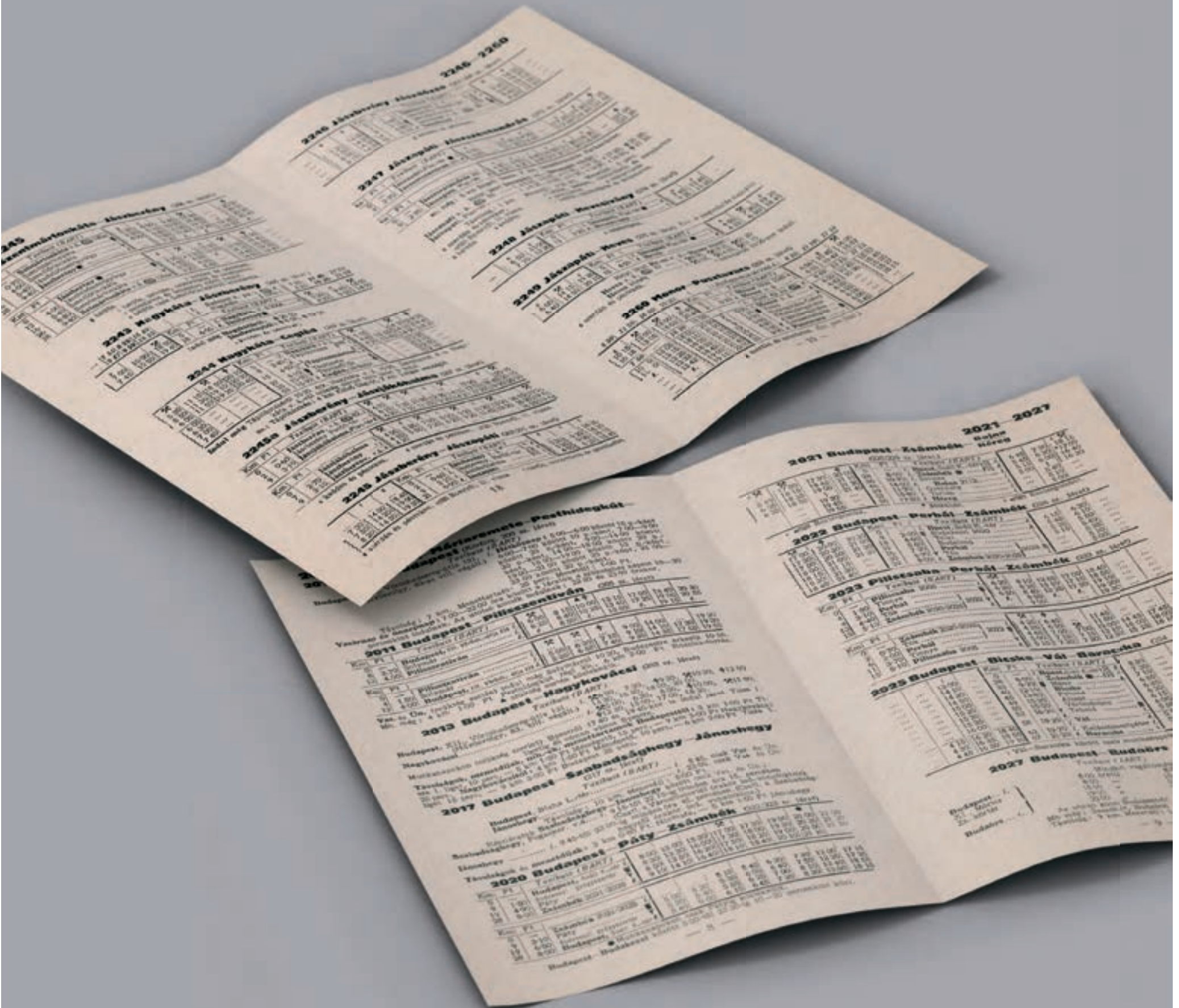
Budapest ostroma után a kifosztott Kerepesi úti telepelyen először a Vörös Hadsereg sérült járműveinek karbantartását kellett megkezdeni, majd két működőképes autóbusszal vidékre jártak élelmiszerért. A váli garázsban megtalált buszokat a budapesti Teleki téri garázsba vontatták, ahol a megmaradt taxikat is elkezdték helyreállítani. A BART 1945. július 27-én indította újra első főváros környéki járatát Pestszentlőrinc és Vecsés között, de már ekkor minden második járat Monorig is elment. Három nappal később már Csepel és Kispest között is újjászervezték a forgalmat. A székesfehérvári üzem telepe teljesen elpusztult, az itteni forgalom újjászervezését később – a BART beleegyezésével – a győri Általános Közlekedési Kft. kezdte meg. 1946 tavaszán viszont a túlszűfolt MÁVAUT járatok tehermentesítésére a minisztérium ideiglenes jelleggel engedélyezte a BART szürke buszainak közlekedtetését Budapest és Székesfehérvár között. Később ismét bekapcsolódtak a fehérvári helyi forgalomba is, azonban ekkor a hatalmas méretű infláció miatt kellett megszüntetni ezeket a járatokat is.

A pénzügyi stabilizációt jelentő forint 1946. augusztus 1-jén jelent meg, a cég pedig azonnal próbálta stabilizálni saját helyzetét: Győrből szerettek volna új buszokat beszerezni, megkezdték a régi viszonylatok bejárását, és az év elején alakult MOGÜRT-től (Magyar Országos Gépkocsi Üzemi Rt.) új autókat is be kívántak szerezni. De már nem lehetett a korábban bevált forgatókönyv szerint megszervezni a cég működését. Az állami MOGÜRT jó helyzetben volt ahhoz, hogy a cég részvényeihez hozzájuthasson.



” A 1947 elején a szürketaxi állami felügyelet alá került. Az Autótaxival együtt pedig leányvállalatai, így a BART is állami kézbe került, a buszokat is a MOGÜRT vette át.

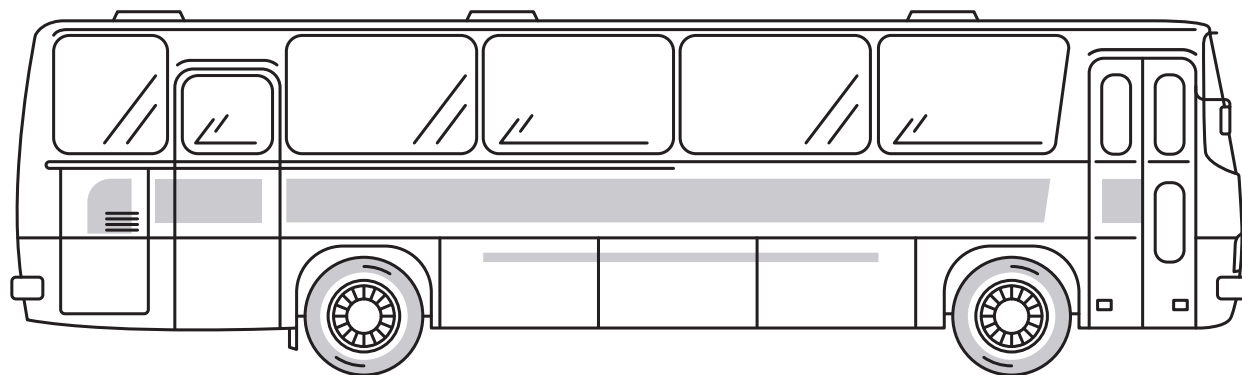
1947 elején a szürketaxi állami felügyelet alá került. Az Autótaxival együtt pedig leányvállalatai, így a BART is állami kézbe került, a buszokat is a MOGÜRT vette át. (Megjegyezzük, hogy például a pesterzsébeti vonalat a BSzKRt vette át 1948. szeptember 1-jén, de egy évvel később, 1949. szeptember 30-val megszüntették a BSzKRt-ot is, és a fővárosban külön autóbuszüzemet hoztak létre.) A buszos és taxis üzemvitel a korábbinál jobban szétvált, a Kerepesi úti műhelyben a buszok oldalára felfestették az állami vállalat, a MOGÜRT rövidítését. Ezzel a BART közel két évtizedes története véget ért. Szerepe, jelentősége – különösen a főváros környéki autóbusz-közlekedés megszervezését tekintve – sok tekintetben úttörőnek tekinthető.





II.

A SZOCIALIZMUS IDŐSZAKA

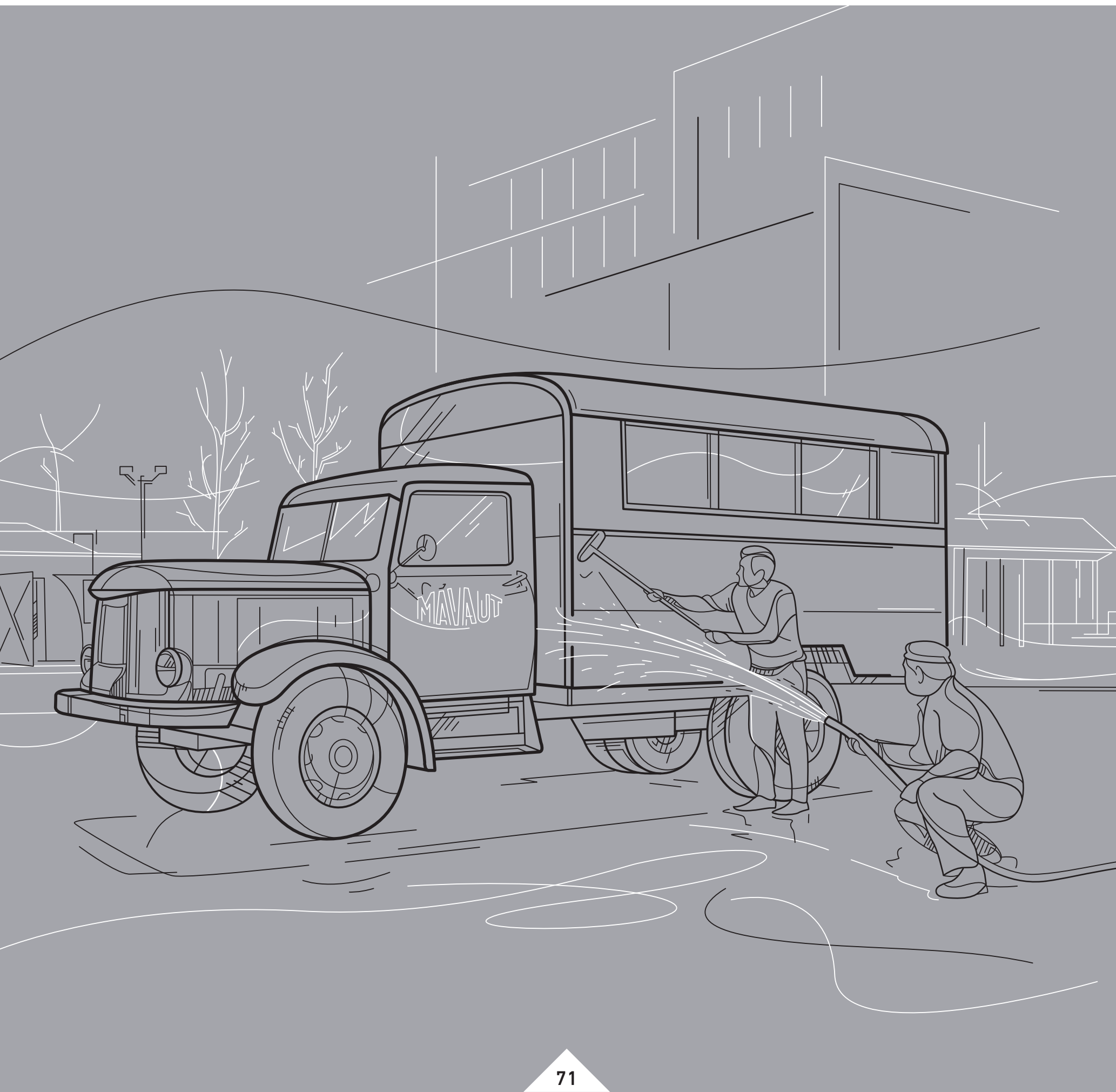


AZ 1950-ES ÉVEK

Nemzeti Vállalat, decentralizálás, a vidéki társaságok megalakulása

Az 1949-ben újjászervezett MÁVAUT Autóközlekedési Nemzeti Vállalat 1951-ben kettévált. A MÁVAUT Főműhely Vállalat javította a távolsági közlekedésben résztvevő autóbuszokat, míg az Autóbusz-közlekedési Nemzeti Vállalat az egész országra kiterjedően irányította az autóbuszforgalmat.







A két vállalat csak jogilag és szervezetenként vált külön, valóban egy egységhez tartozóként működtek. A központosított szervezeti felépítés jóval nagyobb feladatot rótt a MÁVAUT-ra, mint a korábbi állapot, amikor a buszjáratok számottevő részét magáncégek tartották fent.

Négy évig tartott az országos hatáskörrel rendelkező Nemzeti Vállalat korszaka, de ez a viszonylag rövid idő is bővelkedett nagy erőfeszítéseket követelő, emlékezetes eseményekben. Ilyen volt például az ország nagy építkezéseinek megindulásakor a munkás- és bányászjáratok megszervezése és megindítása. Fontos népgazdasági és politikai érdekek indokolták, hogy a bányászok és a komlói, a kazincbarcikai, a dunapentelei és más, jelentős építkezéseken dolgozó munkások a lehetőségekhez képest civilizált

körülmények között érkezenek munkahelyükre és onnan otthonaikba. A feladat elvégzéséhez az ország nem rendelkezett elegendő számú autóbuszszállítással, sőt átmeneti ideig megfelelő gyártókapacitással sem, így a személyszállítást tehergépkocsikból átalakított ponyvás járművekkel voltak kénytelenek ellátni.

A megfelelő autóbuszgyártó kapacitás kiépítése érdekében 1948. március 26-án államosították az Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyárát és a Nehézipari Központ (NIK) felügyelete alá helyezték, majd még 1948 tavaszán egyesítették az addigra fizetésektelenné vált Ikarus Gép- és Fémárugár Rt.-vel. E két gyárnak a Repülőgépgyár Rt.-vel történő összevonásával 1949. február 8-án alakult meg az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár.

Átalakított,
ponyvás GMC
gyártmányú
teherautó

Az Ikarus kezdetben nem saját típusokat, hanem 4 hengeres, benzines, RÁBA motoros, városi kivitelű, Tr3,5 típusú, önhordó kisbuszokat és régi MÁVAG alváz as trambuszokat, nevezetesen a Tr5-ös városi, valamint az M5-ös távolsági kivitelű autóbuszokat gyártotta. Az utóbbi autóbuszokba építették be utoljára az 1920-as évek végétől a Mercedes-Benz licenc alapján gyártott Láng dízelmotorokat. A növekvő városközi személyszállítási igény kielégítésére a MÁVAUT 1950-ben vásárolt 35 darab MÁVAG M5 típusú autóbust, melyeket 1957-ig üzemeltetett a vállalat, majd adott át a Fővárosi Autóbuszüzemnek (FAÜ), ahol a városi forgalomba történő átépítésük után közlekedtek tovább.

Az Ikarus kialakulásával párhuzamosan 1945-1948 között (az első hároméves terv idején) a magyar gépjárműgyártó vállalatok, a MÁVAG és a Rába háború előtti típusainak gyártását folytatták tovább. A Nehézipari Központnál (NIK) a korszerűtlenné vált gépjárművek gyártásának folytatása helyett a gazdasági szereplők megváltozott igényeinek megfelelő külföldi gyártmány licencének megvásárlása mellett döntöttek. 1948-ban a NIK munkatársai tárgyalás sorozatba kezdtek az osztrák Steyr gyárral, melynek eredményeként megvásárolták a 3,5 tonna hasznos teherbírású, Steyr D-380 típusú tehergépjármű, illetve az 1948-tól gyártott új, Steyr dízelmotorcsalád licencét. A megvásárolt licenc alapján a Csepel Autógyár 1949 végén kezdte el a motorok gyártását, az első 3 db teherautó pedig 1950 áprilisában lett kész.

Az Ikarusok gyártásának megindításáig a megnövekedett munkás- és bányászjáratok ellátására a rendelkezésre álló 47 darab, pados GMC kocsit kevésnek bizonyult, ezért 70 darab ponyvás, pados, dízelmotoros Csepel tehergépkocsit

A vezetést is az
alapoknál kell
kezdeni...

szerezett be a vállalat, melyek 1951-ben álltak szolgálatba. A járatok üzemeltetése komoly nehézségeket okozott, a nagy igénybevételnek kitett, mostoha körülmények között közlekedő járművek karbantartása is rendkívül kedvezőtlen munkakörülmények között folyt.

1951-től volt elérhető az Ikarus gyár első, a gyár nevére is utaló típusa, az Ikarus 30-as, amelyből szintén vásárolt a vállalat. Az autóbusz – kivittől függően – 30-40+1 utas szállítására volt alkalmas. A 4 hengeres, Steyr licenc alapján gyártott Csepel D-413 típusú motorját a jármű homlok részében, a vezetőfülke alatt helyezték el. Az autóbuszok Csepel főegységekre épültek, jellegzetességük volt a tetőhajlatba épített műanyag világítóablak, amelyen keresztül az utastér hamar felmelegedett. Innen kapta a gúnynevét is: nejlonbusz.

Az Ikarus 30-asok 1951-től korlátozott számban jelentek a bányászjáratokon is, viszont továbbra sem állt rendelkezésre megfelelő mennyiségű, a feladat végzésére alkalmas autóbusz. A munkás- és bányászjáratokkal kapcsolatban felmerült utaspanaszok orvoslása érdekében egy olcsóbb kivitelű karosszériatípus megtervezését végeztette el a vállalat a Csepel által gyártott tehergépkocsikra. A fából készült vázszerkezetű, bódés bányászbusz felépítményes kocsiszekrényeket a székesfehérvári Általános Mechanikai Gépgyárban (ÁMG) készítették, és a népnyelvben „Fakarusz”-nak nevezték el az Ikarusoknál jóval alacsonyabb komfortfokozatú, fapados kocsikat. A „Fakarusz” nem biztosított nagy utazókényelmet, de fűthető volt, és alkalmas volt a munkások, bányászok részére a fél-/ egyórás utazás időtartamára megfelelő védelmet nyújtani. Az elgondolás szükségességét és sikerességét igazolja, hogy 1959-ben a személyszállító „buszok” 36,7 százalékát tették ki a „Fakaruszok”, és még 1963-ban is 1198 darab bódés volt belőlük az országban.

A járművek forgalomba állításával párhuzamosan kialakult a háttér infrastruktúra is, megépültek a dudari, komlói, ormospusztai, petőfibányai kirendeltségeken a javítóműhelyek és garázsok is.

A MÁVAUT szervezete ebben az időben fővárosi és vidéki főnökségekre épült, a főnökségekhez a területüktől, illetve forgalmuktól függően kirendeltségek is tartozhattak.

1952-ben a MÁVAUT vállalat nagysága, országos kiterjedése miatt a döntéshozókat egyre inkább foglalkoztatta a decentralizálás gondolata. Ennek első lépéseként – hasonlóan más országos szervezetekhez – egy igazgatósági rendszert hoztak létre, amelynek célja volt, hogy hatósági jogkörrel és felügyelettel rendelkezzenek a területileg hozzájuk tartozó szervezetekben.



Elsőként, még 1952-ben, mint igazgatóságként a Debreceni Autóbusz-közlekedési Igazgatóság alakult meg, és leválasztotta a Szabolcs-Szatmár-Bereg és a Hajdú-Bihar megyében működő főnökségeket (Debrecen, Kisvárdra, Mátészalka és Nyíregyháza) a járműveikkel, infrastruktúrájukkal együtt.

Ennek megfelelően 1953. augusztus 1-jén az országos menetrend szerinti autóbuszforgalmat lebonyolító MÁVAUT Autóközlekedési Nemzeti Vállalat és a Teherfuvarozási Nemzeti Vállalat (TEFU) a régi formájában megszűnt. Az országos, közhasználatú autóbusz-közlekedés és árufuvarozás központi irányításának decentralizálásával megalakultak a területileg számozott Autóközlekedési Vállalatok (AKÖV). A vállalatok munkáját a budapesti, pécsi, miskolci, székesfehérvári, keszthelyi, szolnoki, győri, békéscsabai, debreceni központú Autóközlekedési Igazgatóságok (AKIG) irányították. /Az AKIG-ok száma 1954 végére 6-ra csökkent (budapesti, pécsi, miskolci, szegedi, debreceni, győri)/.

A decentralizálás pozitív vonásai mellett számos nehézséget is okozott. A vidéki igazgatóságok létrejöttével megnövekedett a bürokrácia, és az ügynevezett területi szemlélet sok tekintetben akadályozta az egész országra kiterjedő, egységes közúti koncepció érvényesülését.

A következő táblázat a MÁVAUT főnökségeinek, kirendeltségeinek gépkocsiállományát mutatja be a Debreceni AKIG által irányított AKÖV-ök nélkül a decentralizálás előtti időszakban, 1953 közepén:

Légifotó a Moszkva tér és környékéről. Fent a Lövőház utcai és a Széna téri végállomás látható



NAPI JELENTÉS 1953. JÚLIUS HAVI GÉPKOCSI ÁLLOMÁNYRÓL

MÁVAUT főnökség	Autóbusz	Pados tehergépkocsi	Összesen
Budapest főnökség	98	5	103
Budakörnyéki kirendeltség	33	23	56
Esztergomi kirendeltség	14	19	33
Bajai főnökség	14	1	15
Szegedi kirendeltség	5	6	11
Szekszárdi kirendeltség	22	1	23
Egri főnökség	18	27	45
Gyöngyösi főnökség	21	6	27
Petőfibányai kirendeltség	0	29	29
Győri főnökség	41	8	48
Soproni kirendeltség	5	1	6
Szombathelyi kirendeltség	6	0	6
Keszthelyi főnökség	20	2	22
Kaposvári kirendeltség	15	1	16
Nagykanizsai kirendeltség	21	3	24
Miskolci főnökség	25	74	99
Ormospusztai kirendeltség	1	33	34

Ózdi főnökség	13	74	87
Pécsi főnökség	44	13	57
Komlói kirendeltség	13	39	52
Mohácsi kirendeltség	10	0	10
Salgótarjáni főnökség	16	51	67
Balassagyarmati kirendeltség	6	0	6
Székesfehérvári főnökség	33	50	83
Szolnoki főnökség	27	1	28
Jászberényi kirendeltség	16	1	17
Békéscsabai főnökség	12	1	13
Sztálinvárosi főnökség	8	40	48
Tatabányai főnökség	44	7	51
Veszprémi főnökség	20	20	40
Ajkai kirendeltség	1	36	37
Dudari kirendeltség	1	11	12
Főműhelyben javításon	70	36	106
Karosszálás alatt	0	14	14
Összesen:	692	632	1324

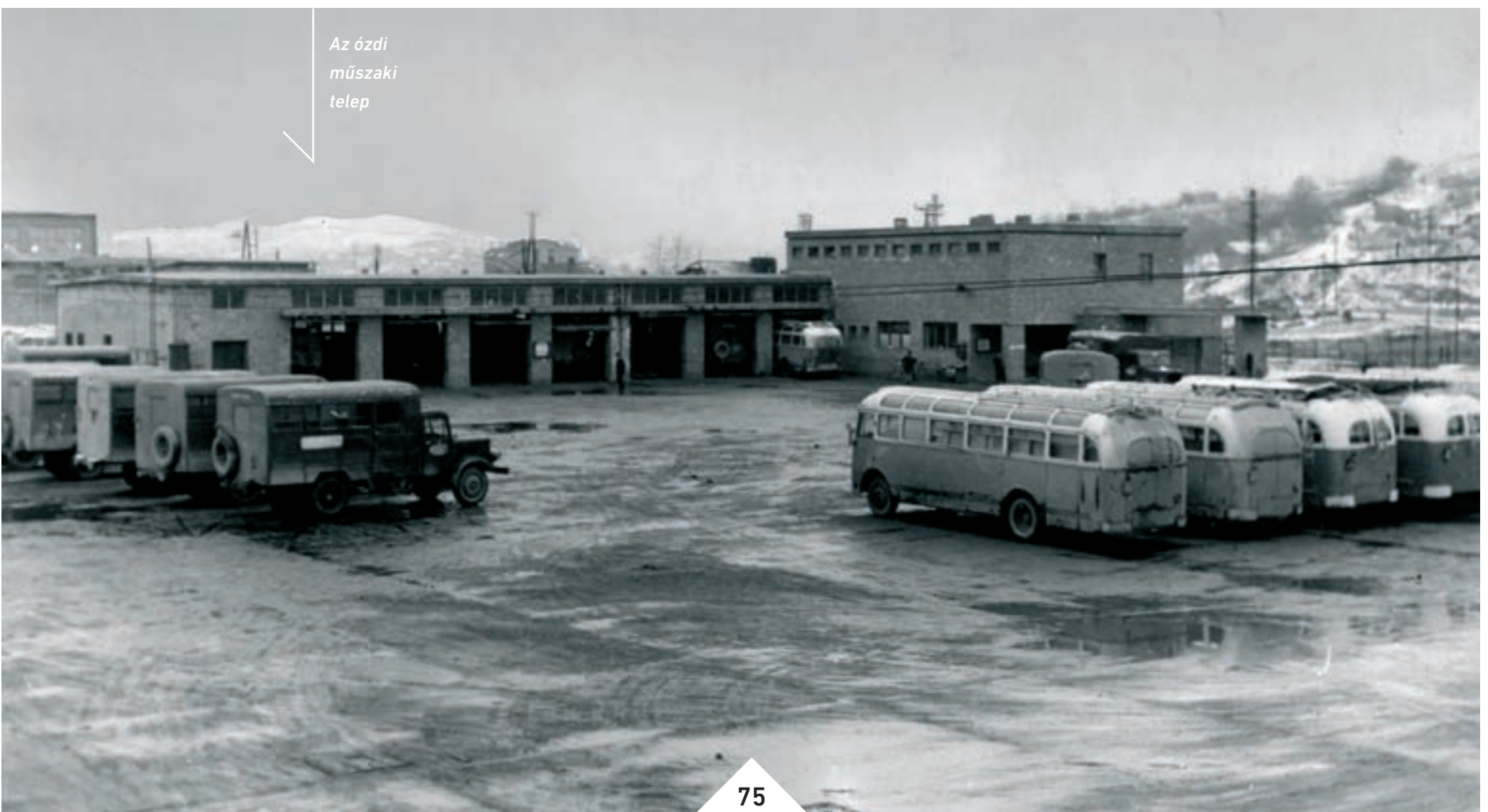
Csepel D350 típusú
teherautóból épített
„Fakarusz”



Munkagép a
Szabolcs utcai telep
udvarán



Az ózdi
műszaki
telep





Mátraháza,
autóbusz-állomás a
Budapest-Gyöngyös-
Kékestető járatot
végző Chausson
autóbuszal egy
korabeli képeslapról

A decentralizálás után a budapesti MÁVAUT Autóbusz-közlekedési Vállalat neve a 16. sz. Autóközlekedési Vállalat lett, de az autóbuszokon és a megállóhely táblákon megmaradt a „MÁVAUT” felírat.

Az átszervezések miatt a budapesti MÁVAUT Autóközlekedési Vállalat tevékenysége elsősorban Pest megyére szorítkozott, ami kiegészült a távolsági járatokkal, melyek az ország nagyobb városait kötötték össze Budapesttel (főnökségei közül a Szabolcs utcai, Budai, Váci, Engels téri, míg kirendeltségei közül a monori) (bruttó) 3300 kilométer hosszú vonalon. Az új szervezeti felépítésnek megfelelően változott a forgalomszervezés iránya is, az országos közlekedésben a korábbi, évenkénti több száz kilométeres hálózatfejlesztés üteme 2-300 kilométerre csökkent. Pest megye autóbusz-hálózata jelentősen bővült, az 1953 és 1960 közötti időszakban több mint 1500 kilométer hálózati hosszon indultak új járatok. Mivel az egyes vonalakon történő közlekedés az úthálózati és járműadottságokon túl az utasforgalomtól is függ, így gyakori, hogy egy-egy viszonylatban az autóbuszos közlekedés többször is újraindulhatott.

”

A decentralizálás után a budapesti MÁVAUT Autóbusz-közlekedési Vállalat neve a 16. sz. Autóközlekedési Vállalat lett, de az autóbuszokon és a megállóhely táblákon megmaradt a „MÁVAUT” felírat.



1952. évi nyári menetrend munkálatainak részletterve.

február 21.-28.-ig.
Grafikon hálózatok elkészítése,

február 14.-23.-ig.
vasúti adatok bejelölése a grafikonokba. Vasúti csatlakozási problémák lebeszélése a MÁV-val,

február 25.-március 14.-ig.
nyári menetrendtervezetek elkészítése, grafikus ábrázolással,

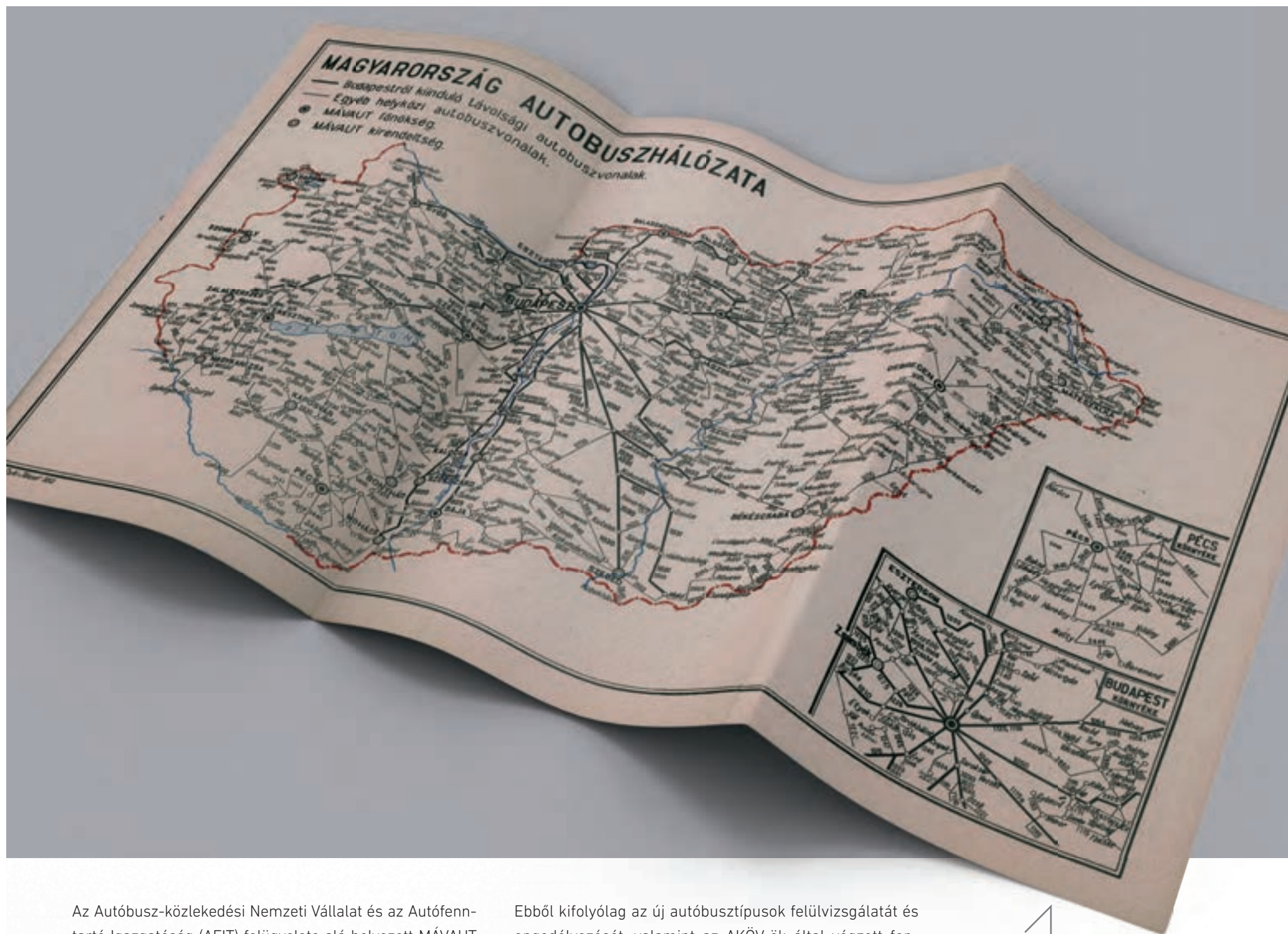
március 17.-22.-ig.
a nyári menetrendtervezet lebeszélése, az érdekelt társosztályokkal, főnökségekkel, posta, MÁV és egyéb hatóságokkal, /megyei, városi, járási, esetleg közéleti tanáccsal, a szakszervezet üdültetési osztályával, IBUSZ-szal, ipari központok vezetőségével, stb./

március 24.-április 12.-ig.
a Hivatalos Menetrendkönyv kéziratí anyagának leadása a nyomda részére,

április 15.-26.-ig.
I. II. III. levonatok javítása, imprimálás, várakozási jegyzék /MÁV/ vonat vár autóbuszra fejezetének elkészítése,

április 28.-május 5.-ig.
iránytáblák megrendelése, telephelyek közlése a II. főosztállyal, grafikonok színezése, kocsibeosztás elkészítése, várakozási jegyzék kiadása.

10.-ig.
szótküldése, várakozási jegyzék leírása, szótküldése, kocsifordábrák elkészítése,



Az Autóbusz-közlekedési Nemzeti Vállalat és az Autófenntartó Igazgatóság (AFIT) felügyelete alá helyezett MÁVAUT Főműhely jogilag és szervezetenként továbbra is egymástól független volt, de a lehetőségekhez képest szorosan együttműködött. Mindkét vállalatnak a Szabolcs utcában volt a székhelye, telephelyüket azonban továbbra is tüskés drót választotta el egymástól.

1954-ben „Állami Autófelügyelet” elnevezéssel új szervezet jött létre. Ennek feladata az országos autó-nyilvántartás, a közúti ellenőrzés, a közúti autóközlekedési vállalatok szakmai felügyelete, valamint a baleset-elhárítás országos hatáskörben való ellátása lett.

Ebből kifolyólag az új autóbustípusok felülvizsgálatát és engedélyezését, valamint az AKÖV-ök által végzett fontosabb szerkezeti változások jóváhagyását az Autófelügyelet hatáskörébe utalták. Az Autófelügyelet ellenőrző tevékenységének első megállapításai közé tartozott az autóbuszok utasainak nem kellően udvarias kiszolgálása. Ennek alapján a jegypénztáraknál panaszkönyvet kellett rendszeresíteni, és törekedni kellett arra, hogy úgy a szóbeli, mint a panaszkönyvben szereplő észrevételeket azonnal orvosolják.

Előírták, hogy a járatok indulását hangosan be kell mondani, továbbá azt is, hogy a járat személyzetének az uta-

*Magyarország
autóbusz-hálózata,
a szervezeti
átalakulást
megelőző,
1952. évből*



sokat fel- és leszállásnál köszönteni kell, a felvilágosításokat pedig udvarias hangnemben kell megadni. Ha este a belső világítást valamilyen okból le kellett kapcsolni, úgy arról megfelelő indoklással az utasokat is tájékoztatni kellett. A belső világítás lekapcsolásakor legalább egy lámpát (esetleg kék színűt) bekapcsolva kellett hagyni. A megállóhelyeken – ha az autóbusz meg is telt – meg kell állni és közölni a várakozókkal, hogy nem tud utast felvenni.

1955. január 1-től a vállalat neve „Budapest 16. sz. Autóközlekedési Vállalat”-ra változott, a szállítási profilja egyben tovább bővült a nemzetközi autóbusz-közlekedéssel. Ugyan-

A Sülysáp-Kóka járatot végző Ikarus 602 típusú autóbusz a pótkocsijával

1958-ban kezdték el tervezni a váci autóbusz-állomást



ebben az évben kezdődött a szentendrei és monori telepek építése, míg Érden a BART-tól átvett telep került renoválásra. 1957-ben a vállalathoz került az esztergomi főnökség. 1958-ban a Főműhely is visszakerült a vállalathoz, az át-szervezésekkel (kézműszakos karosszéria javítás bevezetése az Ikarus 55 típusú autóbuszoknál) és a munkafolyamatok racionalizálásával erősen megnőtt a Főműhely javítókapacitása, amely nemcsak a 16-os számú AKÖV, hanem más, közúti közlekedési vállalatok javítási, karbantartási, illetve felújítási igényeit is ki tudta elégíteni.

Abban az időben a termelés kapacitásának mintegy 70 százalékát különböző vállalatok autóbusz-javítási szükségleteinek kielégítésére fordították, és csak a megmaradt kapacitás szolgálta a saját járművek javítását.

1958-ban készült el a dorogi forgalmi-műszaki telep építésének első szakasza, és ebben az évben kezdték el tervezni a váci autóbusz-állomást, mely 1960-ban került átadásra az utasforgalomnak. Eredetileg 12 darab kocsiállást biztosító, párhuzamos folyosós rendszerű megoldással épült, de a későbbiek során újabb kocsiállások kerültek kialakításra. A vállalat ekkor 520 autóbusszal rendelkezett, és összesen kb. 8500 kilométer vonalhosszon közlekedtette járatait, egy év leforgása alatt pedig 65 millió utast szállított beleértve a távolsági és nemzetközi járatokat is.

MÁVAUT AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉSI V.
Budapest, XIII., Szabolcs-u. 17. sz.

**Menetrendi felvilágosítást ad
távbeszélőn a MÁVAUT autóbusz-
járatokról**

BUDAPESTEN:

Munkanapokon 7 30–16 00 között a
MÁVAUT Autóbuszközlekedési V.
Igazgatósága XIII., Szabolcs-u. 17

Telefon:
20-40-80
202-300
202-367
202-368
202-369

Naponta 6 00–22 00 között a

Központi Autóbuszpályaudvar

Budapesti MÁVAUT főnökség, V., Sztálin-tér
(1000-1199)

18-28-24, 18-28-26
18-28-25, 18-28-27
18-28-24

Vác környéki járatokról:

Elmunkás-téri végállomás

204-643

Monor környéki járatokról:

Nagyvárad-téri végállomás

341-520

XVIII. ker. (Pestszentlőrinc), Béke-téri végállomás

344-345

Budai MÁVAUT főnökség, II., Lovász-u. 5.
(1200-1247)

150-636

Zsámbék környéki járatokról:

Széna-téri végállomás

151-25

Érd környéki járatokról:

Móricz Zsigmond-körtéri végállomás:

(Bartók Béla- és Visszavégyi Pál-u. sarkán)

458-312

**) A főnökségek neve alatt a zárójelben feltüntetett számok az illető főnökséghez, illetékeséghez tartozó autóbuszvonalak menetrendkönyvi menetszámait jelentik.*

— 370 —



karus 60 típusú
autóbusz a
Szabolcs utcai
telephely udvarán

MÁVAG M5 típusú
távolsági autóbusz
személyzetével
a Sztálin téri
autóbusz-állomáson



*Diamond
gyártmányú darus
autómentő a
Szabolcs utcában*

A fenti átszervezésekkel és vállalati fejlődéssel párhuzamosan – a magyar autóbusz- és tehergépjármű gyártás felfutásának eredményeként – az AKÖV-ök eszközállománya folyamatosan növekedett és korszerűsödött, az Ikarus gyártmányok részaránya fokozatosan emelkedett.

Az 1951-ben elkészült első hathengeres, Steyr licenc motorok lehetőséget teremtettek nagyobb, merev alvázas autóbuszok gyártására. Elkészült a kétajtós Ikarus 60 típusú autóbusz, majd 1953-tól gyártották az egy távműködtetésű ajtóval szerelt, elővárosi kivitelű Ikarus 601, majd a nagyobb kerékátmérőjű, lengőajtós, távolsági vonalakra szánt Ikarus 602 típusú autóbuszokat. A 602-esekből 1957-től 111 darab érkezett a vállalathoz, és segítségükkel leválhatták a már említett Chausson autóbuszokat.

1954-ben megérkeztek a MÁVAUT-hoz a legendás faros autóbuszok első, nullszériás példányai. Az Ikarus 55-ösöket egészen 1972-ig gyártották, természetesen az évek során számos műszaki és formai fejlesztés alapján korszerűsítve. Az Ikarus 200-as típuscsalád gyerekbetegségeinek leküzdéséig a kiöregedett 55-ös volt az egyetlen igazán távolsági közlekedésre alkalmas típus. Elsősorban nemzetközi, távolsági és különjáratokat végeztek. Az autóbusz tervezésekor nagy hangsúlyt fektet-

tek az utasok kényelmére, a menettulajdonságokra, valamint az üzemeltetési, karbantartási munkák megkönnyítésére is.

A férőhely-kapacitás növelésére 1955-től jelentek meg az ország útjain az Ikarus 60-as autóbuszok karosszériaelemeinek felhasználásával készült Ikarus, majd a székesfehérvári Általános Mechanikai Gépgyár (ÁMG) gyártmányú autóbusz pótkocsik. Az autóbusz pótkocsik 1959-től bő egy évtizedig közlekedtek a vállalatnál, többek között az Ikarus 60-as, 601/602-es, illetve az Ikarus 620/630-as típusú autóbuszok mögött.

1957-ben érkezett az első, még nem szériagyártású Ikarus 66-os autóbusz a vállalathoz. Az Ikarus 55-ösök eredetileg városi, elővárosi közlekedésre szánt, más ülés- és ajtóelrendezéssel készülő testvértípusának sikerét jól szemlélteti, hogy az 1970-es évekre a legnagyobb egyedszámú busztípussá vált a vállalatnál.

De már megjelentek a 30/60-as típuscsalád utódjának szánt, továbbfejlesztett, új típusok is, 1956-ban érkeztek meg az első Ikarus 31-es típusú autóbuszok, majd 1959-ben az Ikarus 620 (városi) és 630 (helyközi, távolsági) autóbuszok.



*Budapest-
Dobogókő járat
Ikarus 55-ös
autóbusza*



*Egy másik
Ikarus 55-ös
autóbusz
a pomázi HÉV
megállónál*

A közúti gépkocsiközlekedés rangjelzései (1957.)



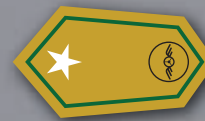
Főosztályvezető



Főosztályvezető helyettes



Osztályvezető



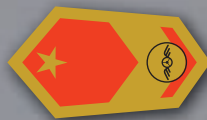
Ügyosztály vezető
Csoportvezető
Autófelügyelet vezető



Főelőadó
Autófelügyelet osztályvezető
Forgalmi tisztvis. isk. vez.



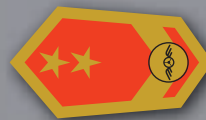
Előadó
Autófelügyelet csop. vez.
Forgalmi tisztvis. isk. előadó



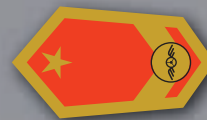
Autófelügyelet főelőadó



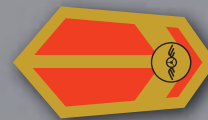
Segédelőadó
Autófelügyelet előadó
Forgalmi tisztvis. isk. tanf. vez.



Segédelőadó autófelügyelet
Forgalmi tisztvis. iskola előadó



Gépiró
Autófelügyelet gépiró



Tanfolyam hallgatók

Felügyelet mellett
szolg. telj.



Ellenőr
Főgarázmester
Jegypénztáros
Forg. szolgálattevő
(Tisztvis. tanf. nélkül)

20 év után



Ellenőr
Főgarázmester
Jegypénztáros
Forg. szolgálattevő
(Tisztvis. tanf. nélkül)

15-20 évig



Ellenőr
Garázmester
Gépkocsivezető
Gépkocsimester
Jegypénztáros
Elszámoltató
Forg. szolgálattevő

10-15 évig



Ellenőr
Garázmester
Jegypénztáros
(Tisztvis. tanf. nélkül)
Pogyászpénztáros
Elszámoltató

10-15 évig



Ellenőr
Garázmester
Jegypénztáros
Forg. szolgálattevő
(Tisztvis. tanf. nélkül)
Gépkocsivezető
(15-20 évig)
Elszámoltató

10-15 évig



Ellenőr
Garázmester
Jegypénztáros
Elszámoltató
Forg. szolgálattevő
(Tisztvis. tanf. nélkül)

10-15 évig



Tanfolyam hallgatók

Felügyelet mellett
szolg. telj.



Garázmester
(vizsga nélkül)
Jegypénztáros
(Tisztvis. tanf. nélkül)



Gépkocsi kalauz
(tanf. 25 évtől)



Gépkocsi kalauz
(tanf. 10-15 évig)



Gépkocsi kalauz
(tanf. 15-20 évig)
Gépkocsi vezető
(10-15 évig)



Gépkocsi kalauz
(tanf. 10-15 évig)
Gépkocsi vezető
(5-10 évig)



Gépkocsi kalauz
(tanf. 5-10 évig)
Gépkocsi vezető
(1-5 évig)



Gépkocsi kalauz
(tanf. 5 évig)
Gépkocsi vezető
(1 évig)



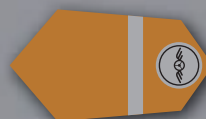
Gépkocsi kalauz
(tanf. nélkül)
Gépkocsi vezető segéd
Gépkocsi tanf. hallgató



Kapus
Irodasegéd
Portás
10 évtől



Kapus
Irodasegéd
Portás
5-10 évig



Irodasegéd
Portás
1-5 évig
(1 évig sáv nélkül)



Tisztvis. tanf. hallgató
(jeles eredménnyel)



Tisztvis. tanf. hallgató
(jó eredménnyel)



Tisztvis. tanf. hallgató
(közepes eredménnyel)

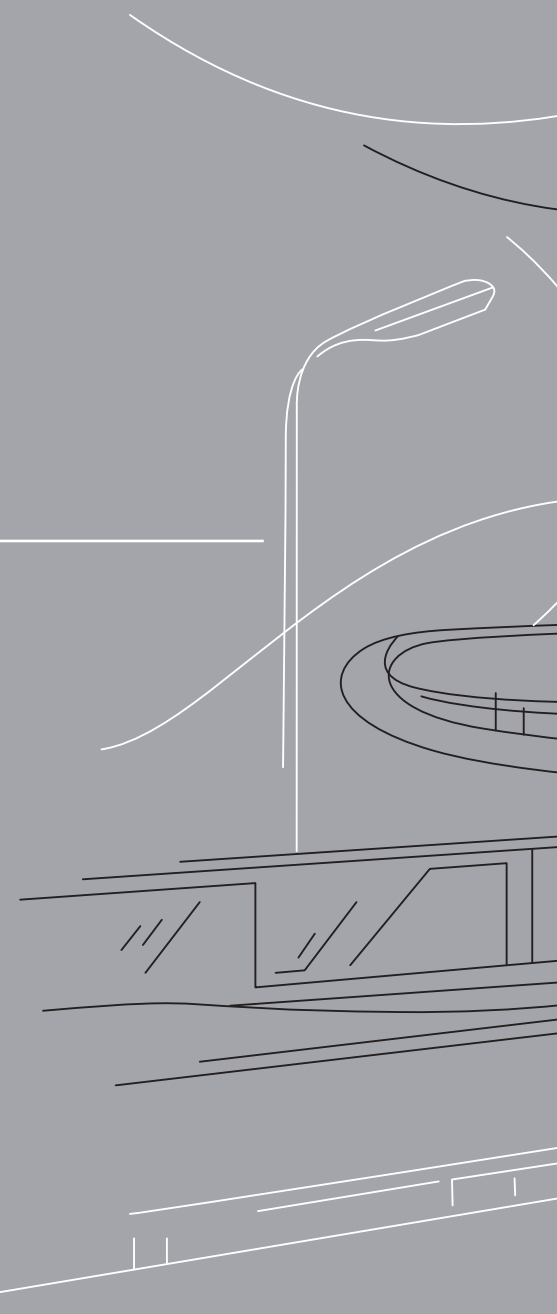


Tisztvis. tanf. hallgató
(elégős eredménnyel)

AZ 1960-AS ÉVEK

a különleges autóbuszok építésének évtizede

A társadalom és a gazdaság fejlődése, szerkezeti átalakulása magával hozta a közlekedés szükség szerinti változását és fejlődését is. A főváros szerepe egyre jelentősebb lett, az erőteljes iparosodás következtében Budapest vonzáskörzete – az ország egyéb részeihez képest – ugrásszerűen fejlődött. Az 1946 és 1966 közötti időszakban az ország népessége 11 százalékkal, Budapest lakossága 24 százalékkal, Pest megye lakossága 25 százalékkal, míg a főváros környékén fekvő 45 település lakosainak száma 45 százalékkal növekedett. Egy 1966. évi statisztika szerint 191 ezer fő ingázott a fővárosba, mely az 1960-ban ingázók számához képest 53 százalékos emelkedést mutatott.





A forgalomszervezés területén megjelent az „elővárosi” közlekedés fogalma, hiszen ez a forgalomszervezésben és irányításban, az autóbuszok kialakításában, a forgalmi személyzet képzettségében és nem utolsósorban a kiszolgáló infrastruktúra terén is más megoldásokat igényelt. A megyei elővárosi forgalomban és a főváros vonzáskörzetében a közlekedési alágazatok munkamegosztásának számos verziója volt megtalálható. Három szolgáltató (a MÁV, a BKV /és BKV-HÉV/, valamint a VOLÁNBUSZ akkori jogelődje) szállította az utasokat egyes településeken önállóan, más viszonylatokban egymással együttműködve, hiszen már ezekben az években 45 településen csatlakoztak a helyközi, és 24 olyan településen – ahol a vasútállomás a település központoktól 3-4 kilométerre van – a helyi jellegű járatok a vasúthoz. A tömegközlekedést érintő átszervezések ebben az évtizedben is folytatódtak. 1960 decemberében a ceglédi és nagykőrösi körzet az 54. sz. AKÖV (Jászberény) kezeléséből került át a vállalathoz.

1961-ben a Szabolcs utcai Főnökség Engels téri Főnökséggel történő egyesítésével létrejött a Budapesti Főnökség, melyhez a Gödöllői és a Monori kirendeltség tartozott. A főnökség gépkocsijai ekkor igen nagy területen közlekedtek, hozzá tartozott Monor, Cegléd, Nagykőrös, Abony, Gödöllő, Süllyás, Alsónémedi, Ráckeve és környékének közlekedése, az összes távolsági járat, a bel- és külföldi különjáratok nagy része. A Budapesti Főnökségen kívül további két főnökség volt a vállalatnál az Érdi és a Szentendrei Kirendeltséggel rendelkező, emellett a Zsámbéki medencébe is közlekedő Budai Főnökség és a Váci Főnökség. 1961. október 1-jén megalakult a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) Autóközlekedési Vezérigazgatóság (KPM AVIG). Hatáskörébe tartozóan – az „egy megye, egy vállalat elv” alapján – 1962. január 1-től 18 megyében vegyes profilú autóközlekedési vállalatokat hoztak létre a megyék területén korábban működő AKÖV-ök összevonásával (2-19. sz. AKÖV-ök megnevezéssel). Kivételt csupán Pest megye (és

Almex jegykiadó gép a Budapest-Vác járatot végző csuklós autóbuszon

Perselyes viteldíjfizetés az autóbuzson



Havi bérlet-és menettérti jegy





*Budapest,
Kosztolányi Dezső
téri autóbusz-
állomás Ikarus
66-os típusú
autóbuszokkal*

*Vezénylői tábla
feladat - rendszám
összerendeléssel*

a főváros) esetében tettek, ahol az eddigi árufuvarozásra, illetve autóbusz-közlekedésre szakosodott szervezeti formát megtartva két külön vállalatot hoztak létre, az árufuvarozási tevékenységre az 1. sz. AKÖV-öt és a közúti személyszállítási feladatok ellátására – egyelőre sorszám nélkül (a korábban használt 16-os sorszámot a Zala megyei közlekedési vállalat kapta meg) – a MÁVAUT Autóközlekedési Vállalatot, amely megtartotta az országos távolsági feladatait.

A vállalat nagy erőfeszítéseket tett az autóbuszos személyszállítás költségeinek csökkentése, gazdaságosságának biztosítása érdekében. 1960 szeptemberében indult az első kalauz nélküli autóbuszjárat, míg másfél évvel később a vállalatnál már 50 vonalon, 70 autóbuszsal működtettek kalauz nélküli járatokat: nyolc vonalon 10 darab persellyel felszerelt autóbuszt (ún. perselyes jára-

tokat) közlekedtetett a vállalat és 42 vonalon, 60 autóbuszon pedig a gépjárművezető adta a jegyet az utasoknak. A „Kalauz Nélküli” járatok bevezetése számos jegykezelési és egyéb kereskedelmi problémát vetett fel, melyekre megoldást csak a jegykiadógépek elterjedése jelentett az autóbuszokon.

1963-ban érkezett az első svéd gyártmányú ALMEX, mechanikus működtetésű jegykiadó gép a vállalathoz, akkor még a Vác – Budapest járaton üzemelő csuklós autóbusz jegykezelője tesztelte. Két évvel később az elővárosi forgalom kiszolgálásának gyorsítása érdekében – kísérleti jelleggel – két darab ALMEX jegykiadó gépet helyezett üzembe a vállalat az érdei járatokon a jegykiadás „gépesítésének” kipróbálására, ahol már az autóbuszvezető feladata volt a gép kezelése is.

a Nagyváradi téri
autóbusz-állomás

A forgalmi irányító szolgálat fejlesztéséhez lényegesen hozzájárult az URH szolgálat kiépítése. 1963. február 4-től egy központi (Szabolcs u.) és több vidéki (Érd, Vác, Monor, Zsámbék) állomás lépett be az URH-hálózatba, ezt követően fokozatosan csatolták be a vállalat többi egységét is. Az URH hálózat kiépítésével gyorsították a meghibásodott autóbuszok mentését, a rendelkezésre álló szabad autóbu-

szok gyors átcsoportosításával csökkentették az utastorlódást és az utaslemaradásokat, illetve gyorsan tudtak igazodni a forgalomban bekövetkező rendkívüli esetekhez is. 1962-ben adták át Cegléden a városközpontban lévő autóbusz végállomást. 1963-ban átadták a Kosztolányi Dezső téren lévő autóbusz-állomást, ahová az 1949-ben a Bartók Béla út és a Vásárhelyi Pál utca sarkára létesített, de az időközben végbement járat- és utasforgalom bővülés következtében szűknek bizonyuló, korszerűtlen végállomásról Érd környékére induló autóbuszjáratok költöztek. Érdemes megemlíteni, hogy a Kosztolányi Dezső téri végállomás épülete hűen tükrözi a kor építészeti elképzeléseit, amely számos vidéki állomáson még ma is visszaköszön. Szintén 1963-ban adták át az új állomásépületet is a Nagyváradi téren. 1967-ben adták át a megújított Széna téri autóbusz-állomást, ahonnan a Zsámbéki-medence településeire indulnak azóta is az autóbuszok.



Részeg kocsis büntetése

Másodrészként végeztem Budapest—Eger között az esti menetrend szerinti járatot. Domonynyölgynél egyszer csak jön velem szemben egy kivilágitatlan lovaskocsi, de az útkellős közepén, úgy, hogy egyáltalán nem tudtam mellette a busszal elmenni.

Mit látom, megálltam. Akkor látom, hogy a kocsi hátlója tökrészen alszik a kocsiuderekben. Odamentem, próbáltam felébreszteni, de sehogysem sikerült.

Végül gondoltam egyet, fogtam a kantárszárat, s megfordítottam a lovakat az ellenkező irányba. El is indultak bábkésen visszafelé. Na, mondom, hádd aludjor megény, álmos ember.

Hát, amikor visszafelé jövök, hátvan előtt a kerekhasztal megállónál, megint találkozik a kocsiuderekkel, az én embereim még mindig ugyanúgy alszik a kocsiuderekben. Gondolom, kimehetett az álom a szeméből, amikor felébredt. Hátvanban vagy még azon is túl, és látta, hogy éppen az ellenkező irányba men-

G. S.



Monor, régi
autóbusz-állomás
felülnézetből



” 1962-ben adták át Cegléden a városközpontban lévő autóbusz végállomást.

1964. szeptember 1-jén az Andor utcai telep üzembe helyezésével megalakul a Személyforgalmi üzemegység. Az üzemegységhez tartozott a Szentendrei Főnökség (Pomáz-Szentendre), az Engels téri autóbusz pályaudvar (távolsági járatok, nemzetközi közlekedés), az érdi kirendeltség (Kosztolányi Dezső tér, Érd, Százhalombatta), a zsámbéki kirendeltség (Zsámbék – Széna tér, Óbuda), a monori kirendeltség (Monor, Sülysáp) a sári és szigethalmi vonaltiszti körzetek. A váci főnökség önálló maradt, ide

tartozott Vác – Vámosmikola, a gödöllői kirendeltség (Iklad – Gödöllő), a Szabolcs utcai kirendeltség (Élmunkás tér, távolsági szerződéses és különjáratú forgalom).

1968-ban üzembe helyezték az óbudai „autóbusz-állomást” a Bécsi úton, továbbá kibővítették a Kosztolányi Dezső téri állomást. Gödöllőn ideiglenes megoldásként faház építésével oldotta meg a vállalat a szükséges autóbusz-állomás épülethiányát. Ebben az évben került átadásra a monori autóbusz-állomás is.

Az érdi
autóbusz-állomás

A ceglédi
autóbusz-állomás
egy Ikarus 630-as
típusú autóbuszal



Macskaszem az utakon

Járdaszegélyek, útkereszte-
ződések stb. jelzésére igen al-
kalmas a csiszolt vörös üveg,
az úgynevezett „macskaszem”,
amely, ha fényt kap, foszfo-
reszkál. Ezért korszerű gépko-
csiutakon egyre inkább alkal-
mazzák, a már meglévő úttes-
tekbe is beépítik.

Óbudai végállomás
a Vörösvári út
és a Bécsi út
kereszteződésénél

Parkoló
autóbuszok
a gödöllői autóbusz-
állomás mellett



A belföldi forgalom fejlődése mellett szólni kell a nemzetközi közlekedésről is, amely fokozatosan indult újra. 1963-ban megalakult az EUROPABUS Szövetség, amely az európai, főleg nyugati országok nemzetközi autóbuszforgalmat lebonyolító közlekedési vállalatai alapítottak érdekeik védelmére és járataik összehangolására. A szövetség – amelyhez a MÁVAUT is csatlakozott – szabályai szerint a tagvállalatok országonként teljesen önállóan, egymástól függetlenül, EUROPABUS név alatt, a Szövetség előírásai szerint bonyolították le nemzetközi forgalmukat.

Ilyen előírás voltak az autóbuszok világoskék-szürke színe, a 80 centiméteres sorközzel számított, legalább 30 ülőhely, a kötelező büfé, valamint az egyenruhás, több nyelvet beszélő utaskísérő is.

A csatlakozás alapján a KPM AVIG (Közlekedési és Postaügyi Minisztérium Autóbusz-közlekedési Vezérigazgatóság) elrendelte két, az előírásoknak megfelelő autóbusz kialakítását, illetve megépítését, így 1967-ben a vállalat két Ikarus 557 típusú autóbuszát átalakították erre a célra.

*A Széna téri
végállomás*



*A szentendrei
autóbusz-állomás*

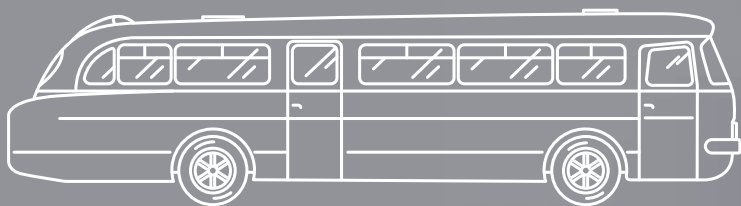


*A váci
autóbusz-állomás
átadása*



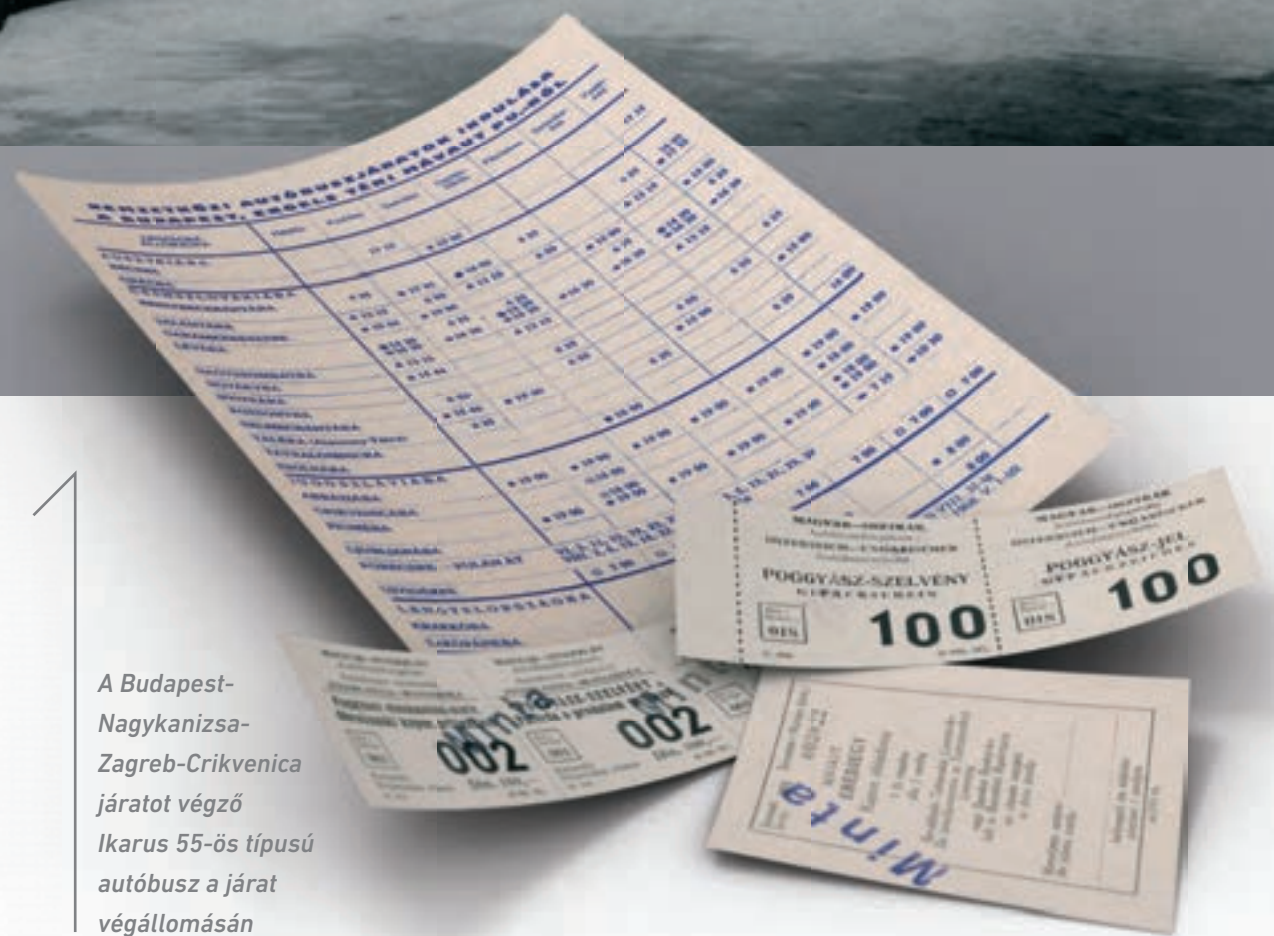
*A süllyási
vasútállomás
mellett várakozó
Ikarus-MÁVAUT
csuklós és Ikarus
630-as típusú szóló
autóbusz*





Az autóbuszok a MAN 192 lóerős motorját kapták meg, melyeknek a licencét később megvásárolta a RÁBA. A két autóbuszt luxuskivitelben készítette el a Főműhely a Műszaki Fejlesztési Osztály tervei szerint. Az autóbuszokat duplafalú, hosszabb oldalüvegekkel látták el, a kocsiszekrény oldalfalában és a padlószerkezetben öntött poliuretán habréteg biztosította a kellő hőszigetelést. A padlózatot szőnyeggel borították. 26 darab új típusú, állítható szerkezetű utasüléssel szerelték. A berendezések: hűtláda, ételtároló, kellő mennyiségű edény, légkondicionálás, rádió, hangerősítő mikrofon. Fényezésük az előírás szerinti világoskék-szürke színű volt.

A Budapest-Nagykanizsa-Zagreb-Crikvenica járatot végző Ikarus 55-ös típusú autóbusz a járat végállomásán



*Ikarus 557-es
típusú autóbuszból
átalakított
Európa busz*



*Az XX-es üzletág
budapesti, Lövház
utcai telepe,
PEUGEOT 403 típusú
személygépkocsikkal*

A vállalat nemzetközi járatai elsősorban a szocialista országokba indultak, így Nyitrára, Lévára, Besztercebányára, Abbáziába (Opatija), Belgrádba és Krakkón át Zakopanéba, 1967-ben Ljubljanába, 1968-ban Rozsnyó, Losonc, Rimaszombat, Split és Dubrovnik városokba, amelyek Eszék, Mostar, Makarska és Omis településeket is érintettek, szarajevói tranzit szállással.

Az autóbuszos személyszállítás mellett a vállalat profiljában más tevékenységek is megjelentek. 1965-ben a fővárosi Autótaxi Vállalattól megszerezte a személygépkocsi-kölcsönzés jogát, létrejött Budapest Lövház utcai székhellyel a Sze-

mélygépkocsi Kölcsönző Főnökség. 29 darab Volga, 8 darab FIAT, 45 darab Peugeot, 9 darab Plymouth és 4 darab Simca személygépkocsival állt a hazai és külföldi ügyfelek rendelkezésére. Emellett 1968-ban megalakult a „Volántaxi” főként Zsiguli gépkocsikkal, mely egy évvel később kiegészült az ún. Minitaxi szolgáltatással: a kis bogárhátú Zastavákat csinos, fiatal nők vezették, és elsősorban külföldi turistákat szállítottak. (A tevékenység később átkerült a VOLÁNTOURIST felügyelete alá.) A kezdeti időkből igen nehézkesen lehetett a forgalmat lebonyolítani, mivel a kocsik még nem voltak URH készülékkel ellátva, így megrendelésre csak akkor tudtak kocsit küldeni, ha azok a garázsban álltak. A távolsági autóbuszokon rendszeresítették a taxi előrendelést úgy, hogy a vidéki állomásokról interurbán telefonon jelezték az igényt.

” A kis bogárhátú Zastavákat csinos, fiatal nők vezették, és elsősorban külföldi turistákat szállítottak.



Az Engels téri autóbusz-pályaúdvarton szervezték meg a nemzetközi- és szolgáltató részleget, ide futottak be a taxirendelések, itt volt a nemzetközi jegyelővétel, rendezvény- és különjárat biztosítás is.

Nem volt egyszerűen megoldható az 1960-as években az autóbuszok tárolása és a járművek javítása sem.

Az 1960-as évek elejére a Budai Főnökség autóbuszainak karbantartását Budapesten a Lövház utcai garázs végezte, vidéken Szentendrén, Zsámbékon és Érden volt javítóműhely, ez utóbbi a pályaúdvarton egy 5 szerelőt foglalkoztató kis javítóműhely volt, mely egy fedél nélküli szerelőaknával rendelkezett. A Váci Főnökségnek Vácott volt egy javítóműhelye, illetve Vámosmikolán volt egy kirendeltsége, ahol néhány szerelő végezte a futójavításokat az autóbuszokon. A Budapesti Főnökséghez tartozó autóbuszok nagy része külső telephelyes volt, javításukat és karbantartásukat csak szolgálati menetek megtételével tudták biztosítani. A rezsiutak csökkentése és a legszükségesebb műszaki munkálatok elvégzésére nehéz körülmények között, helyenként megfelelő műhely hiányában, szabadban, esőben és fagyban dolgozó szerelőrészlegek javították az autóbuszokat Monoron, Cegléden, Gödöllőn és Szigethalmon. Ezeknek az autóbuszoknak az ellenőrzésén, a nagyobb volumenű karbantartásán és takarításán kívül a Szabolcs utcai telephelyre sokszor betértek a Váci Főnökség Budapestre közlekedő autóbuszai is nem kis zsúfoltságot teremtve a szűknek bizonyuló telepen, így a Szabolcs utca és a Dévai utca is állandóan tele volt a vállalat autóbuszaival.

A járműállomány folyamatos bővülése okán és az állandósult zsúfoltság megszüntetésére 1960-ban a földmunkák megkezdésével belefogott a vállalat akkori időszakának

talán legjelentősebb beruházásába az Andor utcai műszaki telep építésébe. Az UVATERV tervei alapján 1963-ban megkezdődött az építkezés, a 28 állásos, 3400 m²-es csarnok mellett 23 ezer négyzetméteres, lebetonozott területtel rendelkező telephelyet 1964. augusztus 29-től vehették birtokba az autóbuszok. Átadását mind forgalmi (létrejött az említett Személyforgalmi üzemegység), mind műszaki területen átszervezések követték, pl. az új üzem tehermentesítette a Szabolcs utcai telephelyet, illetve a Budai Főnökség Lövház utcai garázsából is ide költöztek az autóbuszok, a „csillag garázsban” már csak futójavításokat végeztek. Külső telephelyként ide tartozott a monori, ceglédi, gödöllői, szigethalmi javítóbázisok mellett a zsámbéki, érdi és a szentendrei, valamint megszűnéséig a Lövház utcai telephely is.

*A "régi" érdi
forgalmi-műszaki
telephely javítóállása*

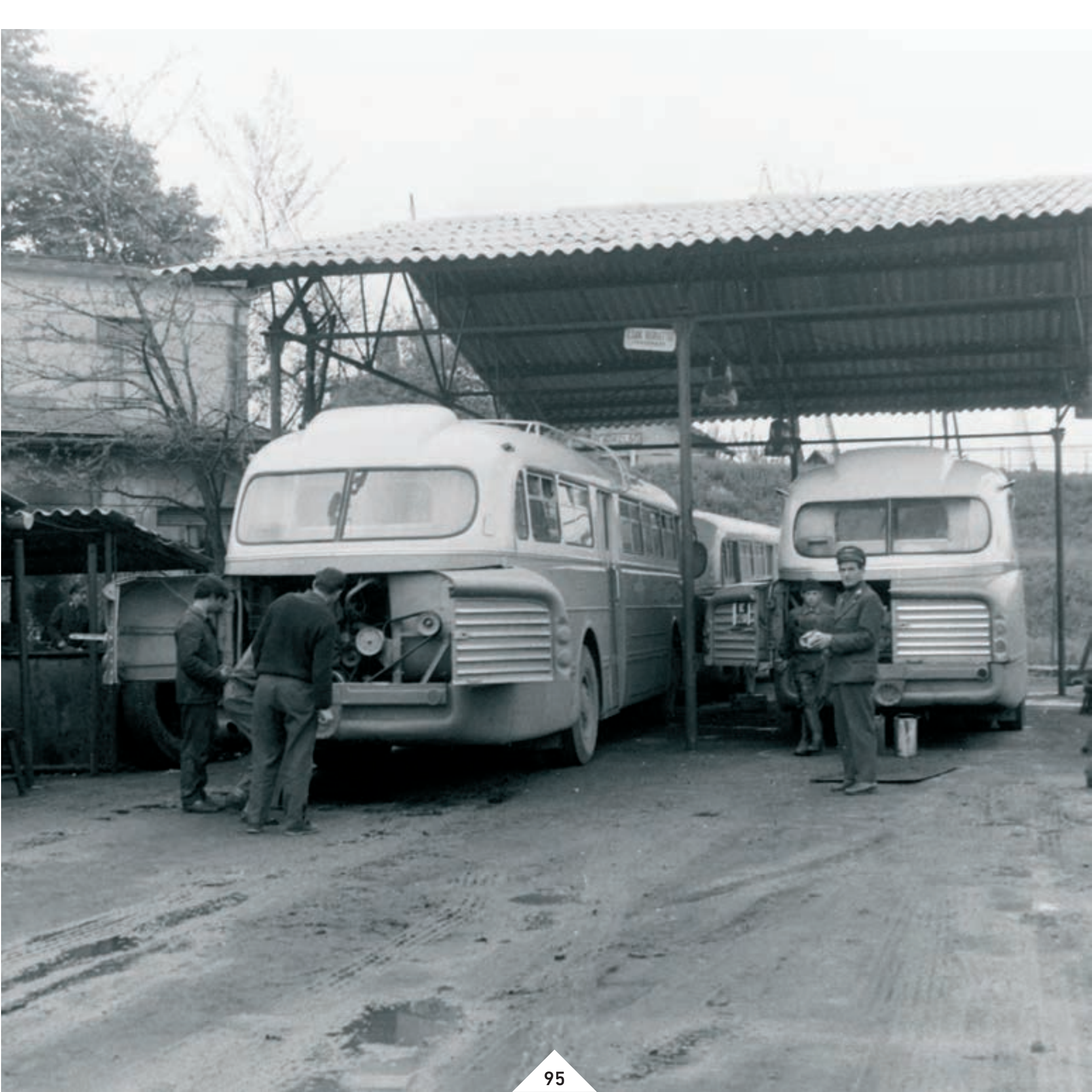
*A készülő MÁVAUT
csuklós autóbuszok
alvázai a Szabolcs
utcai telephely
udvarán*

*Cegléd, Mizsei úti
műszaki telephely*



*A szentendrei
műszaki telep*





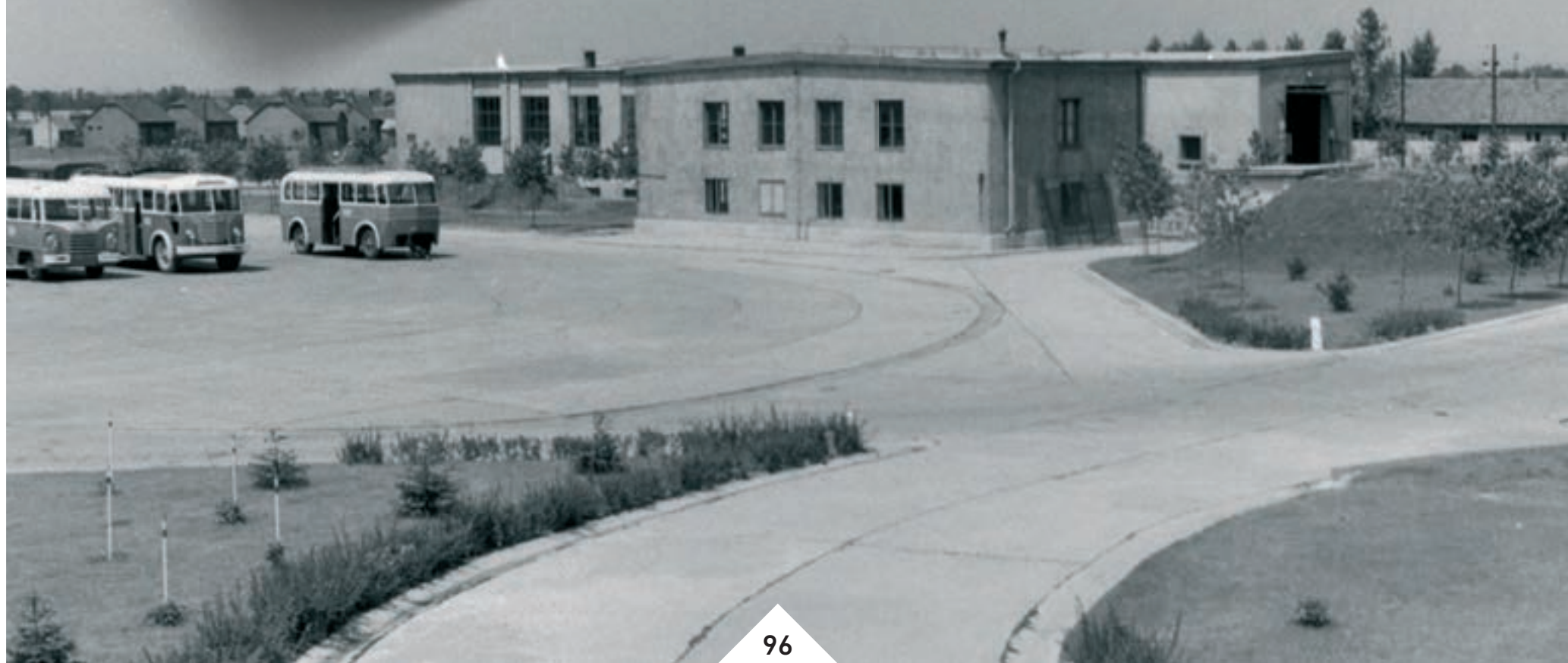
A „rég”i” monori
műszaki telep
épülete

Az újonnan
épített dorogi
műszaki telephely



”

A rendelkezésre álló
műhelyadottságok, azok
kialakítása és fejlettségi
szintje, erősen behatárolták
a javítási lehetőségeket.





A nagymértékű fejlesztést igénylő, mostoha körülmények között üzemelő, vidéki külső telephelyek közül 1964 végére elkészült a zsámbéki forgalmi műszaki telep felújítása a Piac utcában. Az évtized első felében a munkakörülmények lassú fejlődésnek indultak. 1962-ben a Pestlőrinc, Béke téri műszaki kirendeltséget Monorra helyezték, ott építettek új műhelyt. Szigethalmon és Cegléden egyaknás, fedett modul-barakkos javítóállásokat adtak át, de pl. Vámosmikolán nagyon leromlott állapotban volt a garázsépület, a Cegléden felhúzott barakképületen átfújta a szél, Érden és Gödöllőn 1965-ben sem állt rendelkezésre fedett akna. A javítóbázisok mostoha körülményei mellett a rossz útviszonyok között többnyire zsúfoltan közlekedő, nagy igénybevételnek kitett autóbuszok javítása is nagy kihívást támasztott a műszaki dolgozók munkabíráásával szemben. Sok esetben az alkatrészellátás sem volt optimális.

A rendelkezésre álló műhelyadottságok, azok kialakítása és fejlettségi szintje, erősen behatárolták a javítási lehetőségeket, a nagyobb volumenű javítások, illetve szemlék végzésére a külső telephelyek egy-két kivételtől eltekintve nem voltak alkalmasak. Évekig nehezítette a vállalat fejlesztését az Autóközlekedési Vezérigazgatóság „TEFU” centrikus gondolkodása, melynek következtében az autóbusz-közlekedést szolgáló beruházások egy része nem valósult meg kellő időben, az Andor utcai telep megépítése csak részben oldotta meg a problémákat, a folyamatosan növekvő állomány korszerű műszaki bázisok megépítését követelte meg, de a megvalósításuk a következő évtizedekre csúszott át.

Életképek a frissen átadott Andor utcai műszaki bázis életéből



Az 1960-as évtized az autóbusz-közlekedési szakma autóbuzsos felújító egységeinél is döntő változást hozott. 1963-ban a MÁVAUT Főműhelye, valamint az V. számú Autójavító Vállalat (Budapest XIII. ker., Béke tér) külön-külön végezte az ország autóbusz főjavításainak mintegy 70%-át, a hiányzó hányad főjavítása más budapesti és vidéki vállalatoknál történt.

1963 januárjától a vállalatot irányító hatóságok döntése alapján az egyes autóbustípusok felújítását felosztották az autóközlekedési vállalatok között. A MÁVAUT Főműhelye a ráosztott Ikarus 55/66-os típuscsalád felújítását az állandósuló kapacitásgondjai miatt átmenetileg a Budapest, Gyömrői úti, ún. I sz. műszaki telep bevonásával végezte. Ez utóbbi telephelyen korábban a szakma új gépjárműveinek

A „rég” szigethalmi
műszaki telep
barakképülete



A „rég” váci
műszaki telep





*Az V. számú
autójavító Béke téri
javítóbázisa*

*A zsámbéki
műszaki telep
bejárata*



*ÁMG 407 típusú
autóbusz*

(tehergépkocsik, buszok, speciális munkagépek, rakodógépek) átadását és az Ikarus 60-as típuscsaládba tartozó autóbuszok felújítását végezték.

Az V. számú Autójavító Vállalat (Budapest XIII. ker., Béke tér) 1963-ban 550 db Ikarus 60 és Ikarus 30 típuscsaládba tartozó autóbusz és emellett autóbusz pótkocsik karosszéria nagyjavítását végezte el. Telephelye a háború előtt a Mercedes-Benz gyár XIII. kerületi, Csata utcai kirendeltségének volt a szervizüzeme, ám a háború alatt több súlyos bombatalálat következtében erősen romossá vált. A beolvasztáskor az egész telepre kiterjedő építkezések zajlottak, a helyreállítás során az épülő, immáron autóbuszok javítására is méretezett, új telephely területét a szomszédos ingatlanok beolvasztásával a Béke térig terjesztették ki.

1963. december 31-én a V. számú Autójavító Vállalat egyesült a Szabolcs utcai Főműhellyel és beolvadt a MÁVAUT-ba, amely 1964. január végétől az V. számú Autójavító jogutódjaként a „MÁVAUT Autóbusz-közlekedési és Autóbuszjavító Vállalat” néven folytatta a tevékenységét. A beolvasztás előnyeit a többi közúti közlekedési vállalat is érezte, hiszen a MÁVAUT Főműhely és egyéb ipari részlegeinek birtokában több olyan autóbusz felújítását tudták elvégezni, amely más vállalatok tulajdonát képezte.

Az évtized végére a változatosság kedvéért egy újabb átnevezés történt, a KPM rendelete értelmében: az Autóközlekedési Vezérigazgatóság 1968. január 1-től Autóközlekedési Tröszt néven működött tovább, a vállalat új megnevezése a 20. sz. Autóközlekedési Vállalat (MÁVAUT) lett.

Járművek terén folytatták az 50-es évek végén bejövő Ikarus 55/66-os, Ikarus 620/630-as, Ikarus 601/602-es, Ikarus 31/311 típusú autóbuszok beszerzését, illetve újdonsággként az évtized elején ÁMG 407/408 típusú autóbuszok is gyarapították a flottát.

A 60-as évek a vállalat műszaki felújító tevékenységének aranykorát hozta. A rohamosan növekvő utazási igények kielégítéséhez a járműbeszerzéshez rendelkezésre álló források és a gyártási kapacitások nem voltak elegendőek. Egyre nehezebb volt gondoskodni a szükséges autóbuszvezetői létszámról is. Olyan hatékonyságnövelő műszaki megoldásokat kellett keresni, melynek segítségével egy jármű több utast is elszállíthat.

Ugyanakkor a vállalat a karosszéria- és fődarab javítások, sérülésjavítások, külföldi járművek honosítása, üzemeltetési, karbantartási újítások kidolgozása és végrehajtása mellett speciális célokra szolgáló autóbuszok tervezését, gyártását vagy átalakítását is végezte.

A Flinta László
tervei alapján
Ikarus 31-es
alapokra
készített
Panorámabusz

1962-ben és 1963-ban összesen 12 darab NYSA alvázra épült, Warszawa motoros, üvegszállal erősített polietilén, könnyű karosszériájú mikrobusz „vonat” készült Flinta László tervei alapján. A gépes rész két pótkocsit vontatva 56 utas szállítására volt alkalmas. A „vonatok” évekig teljesítettek szolgálatot az ország fontosabb turisztikai területein, elsősorban a fővárosban, vidéki nagyvárosokban és a Balaton környékén jártak.



1963-ban készült el két darab panorámabusz – Ikarus 31-es alapokra – szintén Flinta László tervei alapján. A 36 fő befogadóképességű kabrió busz utasait rosszabb időben kinyitható tető védte. Az egyikről a Dunakanyar, a másíkról a Balaton-felvidék szép tájait csodálhatták a külföldi turisták. Az egyik példányt a forgalomból történő kivonása után méhészbusznak építették át, de a felújítását követően ma ismét eredeti pompájában ragyog.

1965-ben alakították át egy Ikarus 55 típusú autóbust tárgyalóbuszá („Salon faros”) és televíziókészülékkel, URH telefontal, rádióval, magnetofonnal, hűtőszekrénnyel, légkondicionáló készülékkel, forgatható ülésekkel és egyéb kisebb kényelmi eszközökkel látták el. Ezek a berendezések abban a korszakban prémium kategóriás felszereltségnek számítottak.

Ikarus 55 típusú autóbuszok átalakításával készült el öt darab szervokormányal szerelt „távolsági fél-luxus” autóbusz.



Visszapillantó tükör a gépkocsi tetején

A gépkocsi visszapillantó tükrök körül világszerte heves vita folyik. Sokan a két visszapillantó tükör mellett törnek lándzsát, mások azt mondják, hogy elegendő csupán egy tükör a kocsiban. Mindkét megoldásnak vannak előnyei és hátrányai is. Ezeket gépkocsivezetőink is ismerik.

Nyugatnémet szakértők hosszas kísérletezés után azt javasolják: optikai rendszerrel együtt rögzítsék a visszapillantó tükröt a gépkocsi tetején.

Ezen a módon ugyanis a hátulülők nem zavarnák a vezetőt a kilátásban, oldalirányban a gépkocsi oldalfalai nem okoznának holt teret, sőt, ezen a módon a visszapillantó tükör a követő gépkocsi reflektorhatósugara fölé kerülne. Az érdekes javaslatot még behatóan megvitatják, tény azonban, ha elterjedne, ezt már a gépkocsi karosszériák tervezésénél figyelembe kellene venni.

A Flinta László tervei alapján készített MÁVAUT mikrobusz-szerelvény

Ikarus 55-ös típusú fél-luxus felszereltségű, távolsági kivitelű autóbusz

” A 1965-ben alakították át egy Ikarus 55 típusú autóbuszt tárgyalóbuszá („Salon faros”) és televíziókészülékkel, URH telefonnal, rádióval, magnetofonnal, hűtőszekrénnyel, légkondicionáló készülékkel, forgatható ülésekkel és egyéb kisebb kényelmi eszközökkel látták el.



Állítható, ergonómiailag tervezett repülőülések, ruhatár, hűtött büfészekrény, étel- és italtároló, zajcsökkentő textilszőnyeg, különleges fűtő- és szellőzőberendezés gazdagította ezeket a farmotorosokat. A busz hátsó falára 50 literes víztartály került, amelynek vizét a kipufogócsőre szerelt kis kazán melegítette 80 C°-ra, ha a víz elérte ezt a hőfokot, a kazán fűtése automatikusan kikapcsolódott.

A szellőztetési rendszerükben a repülőgépek utasterében alkalmazott megoldást használták, minden utas egyénileg gömbcsuklós fúvókák segítségével szabályozhatta a friss levegő beáramlást. A levegőt egy CAV gyártmányú, kipufogógázzal hajtott turbófeltöltő szállította. Gyűjtőlencsés utastér-világítást építettek ki, amely segítségével az alvó utasok zavarása nélkül lehetett olvasni.

„Salon”faros
kívül és belül



Szintén 1965-ben egy érdekes és nemes felkérést kapott a MÁVAUT, az ún. Pinocchió-program keretében húsz darab kiselejtezett bányász bódészkocsit kellett felújítani és a vidéki elzárt településeken lakó gyermekek iskolába jutását segítő „iskolabuszá” átalakítani. A felújítás során többek között a Fakaruszban lévő padokat 22 db felújított buszülésre cserélték.

1966-ban adták át egy karambolos Ikarus 55 típusú autóbusz padlószint alatti vázszerkezeteire épített Panorámabuszt. A speciális karosszéria zárt tetőszerkezettel és megnövelt magasságú, teljesen nyitható, napsugarak elleni fényezésű plexi oldalablakokkal rendelkezett. Az oldalablakok mindegyikét négy-négy csapágyon, csúszósínben a tetőszerkezetbe tolhatónak építették, de ha a körülmények úgy kívánták, teljesen zárható tetőszerkezettel is ellátták, tehát hosszabb túrákra, nagy menetsebességgel is használhatták. A szellőztetését speciális, víztől szigetelt, harang formájú levegőzőkkel érték el. Kényelmes, szellős, műanyag fonatú ülések, külön kapcsolóval ellátott hangszórók tartoztak még a jármű felszereltségéhez.



A karambolos Ikarus 55-ösből épített Panorámabusz

Átadták az iskolabuszokat

A személyforgalmi üzemegység tükörsima, nagy-
ban szorakozott fel 20 iskolabusz. Mellette katonák
rendben álltak fel vezetőik. A KPM Autóközlekedési
Vezérigazgatóság a Művelődésügyi Minisztériummal
közösen dolgozta ki a tanulójáratok közlekedési rendjét,
kiszájt, november 7-re. A régi kocsik most elkészültük
után vadonatúj köntösökben

Az ország első speciális gyermekbuszai
lettek — amelyek naponta 47 községből 1200 gyermeket
szállítanak az iskolákba. A kocsik azonban nemcsak
kiselejtezett bányász bódészkocsikból, hanem új
kocsikból is állnak. A kocsik kényelmes pasztilli-
kocsik, amelyek kaptak kiképzésük elter a szokásos
„Jelölt” buszoktól, felszereltségüket még emelik az
előzőkénél.

Néhány hónap alatt
2 millió munkát végzett főműhelyünk
és méltán lehetett büszke vállalatunk a felsorakozott
iskolabuszokra, meghívott vendégeink előtt.

Az átadás ünnepésén meg-
jelent Tapolcrai Kálmán a Vezér-
KPM Autóközlekedési Vezér-
igazgatóság vezetője, Walter-
Medárd vezérigazgató, helyet-
tes, vállalatunk vezérigazgató-
ja Hidas György, a Művelő-
désügyi valamint a forgalom-
és ipar vezető. — Használják
a buszokat iskoláink egész-
Kálmán, majd ellátunk egész-
jeze ki vállalatunk dolgozóit-
nak.

A közlekedés vezetőit elmon-
dották, hogy a jövőben további
intézkedéseket akarnak elvése-
ltetni, hogy a gyerekek minél
gyorsabban is kényelmeseb-
sintették az isko-
armolyek azután el-
adeltetési helyük-
— h —



Katonák rendben sorakoztak fel az iskolabuszok

” Az ún. Pinocchió-program keretében húsz darab kiselejtezett bányász bódészkocsit kellett felújítani és „iskolabuszá” átalakítani.

A FAÜ főműhelyében
a MÁVAUT részére
készített csuklós
autóbusz



A FAÜ főműhelyében
a MÁVAUT részére készített
csuklós autóbusz átadása
a Budapest, Bulcsú utcai
végállomáson - 1962.

A járművek befogadóképességének növelése érdekében 1962-ben a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) főműhelyében a felújításra átadott Ikarus 60-as vagy Ikarus 601-es autóbuszok és a selejtezésre ítélt MÁVAG Tr5-ös autóbusz kocsiszekrényének csuklós módszerrel történő összekapcsolásával készített csuklós autóbuszokat vásárolt a vállalat. Szintén ebben az évben érkezett a vállalathoz egy 1960-



ban, Németországban gyártott Henschel HS 160 USL típusú csuklós autóbusz, mely a Dunakanyarban közlekedett. A FAÜ újítását 1965-ben vette át a vállalat. A MÁVAUT főműhelyben Ikarus 60/601, majd Ikarus 620/630 típusú autóbuszokból készített gépes kocsiszekrényhez nem a selejtérett buszokat alakították át csuklós kapcsolású utánfutóvá, hanem az Ikarus gyárral kötöttek szerződést kész utánfutó vázszekrények, míg a Csepel gyárral az utánfutó alvázak szállítására. 1975-ig összesen 736 csuklós autóbusz készült el a Főműhelyben saját és vidéki vállalatok részére.

Az Ikarus 180 típusú csuklós, Leyland motoros, kísérleti autóbuszából 1967-ben a Budapesti Jármű Ktsz. a belső berendezés kialakítását és a vállalat ipari üzeme pedig a karosszéria és a motorikus munkákat végezve távolsági hotel autóbust készített, melyet kimondottan nagy távolságú vonalakra (dubrovnikai és kijevi járat) szántak kis férőhellyel. (A Budapest – Kijev „Szabadság expressz” 1970. április 1-jén indult, de nem ezzel az autóbusszal.) Az üzemeltetésre vonatkozó elgondolás az volt, hogy az autóbusz nappal megy, éjszaka pedig leparkol például egy kempingben vagy egy üdülőhelyen.

Az utasoknak a több napig tartó út során nem kell szállodát igénybe venniük, a buszban alhatnak, és külső vízcsapra való csatlakoztatás után az utánfutó zuhanyozófülkéjében tisztálkodási lehetőségük is biztosított. Kialakítását tekintve az autóbusz első, csukló előtti részében (a „gépes” részben) voltak az ülőhelyek, az utánfutó részben pedig a többszintes alvóhelyek, amelyeket nappalra ülőpamlaggá lehetett átalakítani. Az utánfutó végében meleg vizes

zuhanyozófülkét építtettek, és az autóbuzson minibár is elhelyezésre került.

A Hotelbusz 1967. október 31-től 1970. március 10-ig közlekedett, először a Budapest – Veszprém – Herend – Devecser – Sümeg – Zalaegerszeg – Gellénháza – Nagylengyel – Lenti vonalon, majd Budapest – Murska Sobota útvonalon, végül pedig Budapest és Szeged között. Mivel nem igazolta a hozzá fűzött reményeket, így nem volt sokáig forgalomban. Hagyományos autóbusszá alakították vissza, és a vállalat egyetlen Ikarus 180 típusú autóbusszaként a monori területen közlekedett selejtezésig.

Ugyancsak 1967-ben készült két darab csukott „Panoráma” („CITY”) autóbusz is, amelyeket szintén Ikarus 557 típusú járműből alakítottak ki, annak padló- és oldalváz szerkezetének alapul vételével. A kocsik nagyméretű panoráma ablakot és tetőablakokat kaptak, amelyek kézi karos-csarvarorsós szerkezet segítségével az oldalfalba voltak süllyeszthetők, a mellöv alá, így teljesen nyitott, vagy teljesen zárt oldalfalakkal tudtak üzemelni.

*Ikarus 180
típusú autóbusz
átalakításával
készített
Hotelbusz*

*Ikarus 557-es
típusú autóbusból
átalakított
Panorámabusz/
Citybusz a
Múcsarnok előtt*

1967-ben készült két darab csukott „Panoráma” („CITY”) autóbusz is, amelyeket Ikarus 557 típusú járműből alakítottak ki, annak padló- és oldalváz szerkezetének alapul vételével.







1969-ben az Autóbusz-közlekedési (Volán) Trösztől az országban egyedülálló megrendelést kapott a vállalat egy emeletes autóbusz elkészítésére. A terveket a vállalat Műszaki Fejlesztési Osztálya, az autóbust a Béke téri karosszériaműhely készítette el 2 darab Ikarus 556 típusú autóbusból kialakítva. Az egyik autóbusz tetejét levágták és arra az utastér befogadására alkalmas kocsiszekrényt erősítettek.

A hátsó ajtónál feljáróként egy oda elhelyezett lépcső szolgált. A tetőtérbe tartó utasok a lépcső aljánál ülő kalauz mellett haladtak el. A leszálláshoz az emeleti rész bal oldalán lévő, két egymással szemben lévő lépcsőn lehetett közlekedni. A lépcsők alsó része a mellső kijáratú ajtóval szemben végződött, így a folyamatos utasáramlás biztosítva volt. Az emeleti részen csak ülő utasokat lehetett szállítani a balesetek megelőzése végett: a gépkocsivezető elé egy periszkópot szereltek, amelyen keresztül a vezető a felső utasteret teljesen beláthatta.

Elkészültével hazánkban 1921 óta először helyeztek forgalomba emeletes autóbust. Az autóbusz végül 1976-ig menetrendszerűen Pécssett közlekedett, ugyanis Budapesten egyszerűen nem fért el 425 centiméteres magassága miatt például a villamos- és egyéb felsővezetékek alatt. Miután a forgalomból kivonták, az autóbust átalakították, és 1978-tól a balatonvilágosi VOLÁN üdülő előtt büfé-kocsiként működött, majd a ceglédi autóbontóba került. Jelenleg egy magányszemélynél várja sorsa jobbra fordulását.

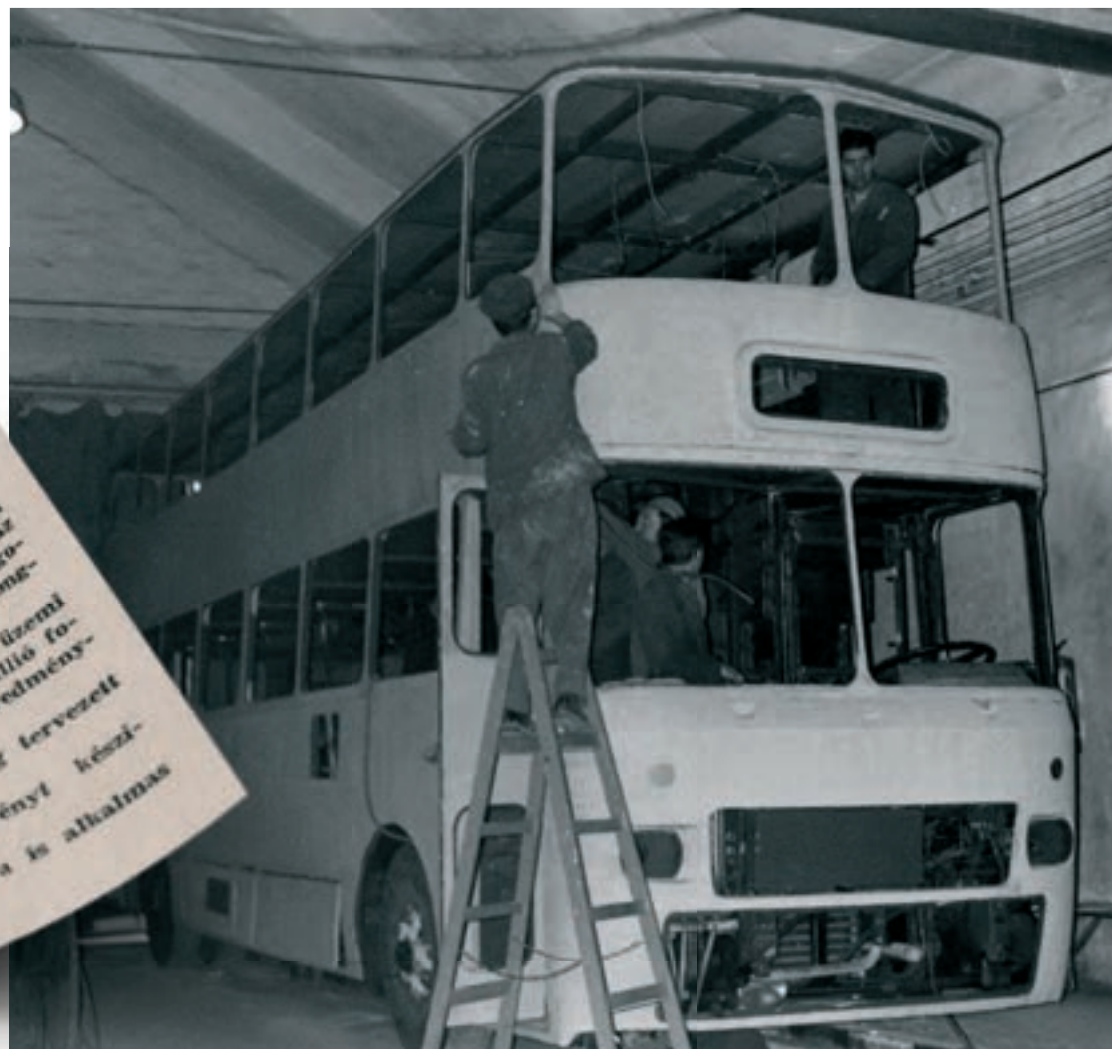
Az évtized zárásaként ideje szólani a „szocialista jellegű” vállalati működési rendszerről is.

A vállalat az 1950-es évektől kezdődően „a termelőerők fejlesztését és a szocializmus alapjainak lerakását szolgáló” ötéves terveknek megfelelően élte mindennapjait, az ezekben megfogalmazott célok voltak az alapjai az egyes versenymozgalmak megszervezésének is.

Ilyen csoport volt a Sztahanovista mozgalom, ahol az egyéni teljesítménynek 200 százalék felettinek kellett lenni a selejtsökkenés és munkamódszertan – szakmai továbbképzés – megvalósulása mellett, a gépkocsivezetők 100 ezer kilométeres mozgalma, amelynek keretein belül a távot teljesítményjavítás és saját hibás baleset nélkül kellett megtenni. Említhetjük a Nazarova mozgalmat is, ahol az anyagtakarékosságra tettek vállalást a résztvevők, de volt Gazda mozgalom, ahol ócskavasakat gyűjtöttek a tagok, és Csudakov mozgalom is, amelyben saját munkájukat ellenőrizték a munkatársak.

MÁVAUT kísérleti emeletes autóbusz

Az emeletes autóbusz lemezélése



Felemeltük kongresszusi vállalásunkat

Vállalatunk vezetősége, a párt-, a szakszervezet és a MUNKÁSZERVEZETTEL egyetértésben, újból értékelte az ebben az évben eddig elért eredményeket. Ez értékelés alapján dolgozunk véleményére és sikereire támaszkodva, a VIII. pártkongresszus tiszteletére, közzétételét tesszük:

1. A tervem felül, már felajánlott 3 millió forint üzemi eredménytöbbletet az év végére megvalósítottuk.
2. A kalauznélküli járatok számát a népgazdaságnak szolgálatát biztosítunk a népgazdaságnak.
3. 15 helyett, 25-re emeljük fel.
4. Augusztus 20-ig két mikroautóbusz-szerelvényt készítettünk.
5. December 31-ig elkészítjük a jegykiadásra is alkalmas újrendszertú Dersely mintapéldányát.

A társaságnál 400 fő aktivistával tizenhárom szakszervezet működött, vagyis a munkavállalók 94 százaléka tagja volt valamelyik szerveződésnek. Az egyes szakszervezetek a felépítésüknek megfelelően különböző szakszervezeti gyűléseket és egyéb rendezvényeket szerveztek: ilyen volt például a havi rendszerességgel megtartott munkás akadémia.

Felvonulás

Panoráma busszal

1972. május 1-jén



Képességvizsgáló

állomás



A résztvevők többsége a szocialista brigádok tagjai közül került ki, a legnépszerűbb előadások – egyébként a hallgatóság által javasolva – az MSZMP munkásságáról szólóak voltak. Szintén több száz fiatal dolgozó vett részt a KISZ (Kommunista Ifjúsági Szövetség) munkájában, amely leggyakrabban klubdelutánokon, társas összejöveteleken, kirándulásokon, bálokon próbálta meg a politikai propagandát terjeszteni.

A brigádmozgalomhoz a vállalat az elsők között csatlakozott, az évtized végére több mint százötven szocialista brigád volt, de ezen kívül volt üzemi dalárda, üzemi zenekar, labdarúgó- és túraszakosztály is. A közlekedési vállalatok versenyében a Béke téri brigád bizonyult a legjobbnak. A vállalat rendkívül sok energiát fordított az ösztönző rendszerek kialakítására, a béren kívüli juttatásokra és nem utolsósorban a jövő generációinak képzésére. Az évtized végén a 4800 fős létszámból 2570 fő rendelkezett valamilyen törzsgárda fokozattal, tervezték a vállalati és családtagok számára az ingyenes utazás elérhetővé tételét, az üdülési lehetőségek bővítését is, elsősorban vállalati üdülő létesítésével. A vállalat nem csak a belső szervezeti működése során kapcsolódott a politikai és társadalmi élethez, hanem tevékenységénél fogva is, hiszen a fiatalok MÁVAUT busszal mentek úgy a csillebérci úttörőtáborba, mint az 1959. évi bécsi, az 1962. évi helsinki és az 1968. évi szófiai Világ Ifjúsági Találkozóra is. De a vállalat részt vett 20 autóbusszával az 1965-ös budapesti Universiade és 22 autóbusszával az 1966-os budapesti Atlétikai Európa Bajnokság versenyzőinek szállításában is, hozzájárulva ezzel sportesemények zavartalan lebonyolításához.

”

A fiatalok MÁVAUT busszal mentek úgy a csillebérci úttörőtáborba, mint az 1959. évi bécsi, az 1962. évi helsinki és az 1968. évi szófiai Világ Ifjúsági Találkozóra is





*Csepel D350 típusú
üzemanyagszállító
tehergépkocsi a
Szabolcs utcában*

*Nysa mikrobusz
a Hősök terén
Jobbra: Framó
szolgálati gépkocsi*

AZ 1970-ES ÉVEK

csigák és 200-asok

1969-ben az Autóközlekedési Tröszt pályázatot írt ki rövid kifejező fantázianév és embléma megalkotására: ekkor született meg a VOLÁN márkanév és a ma is ismert, úgynevezett „Voláncsiga” embléma. 1970. szeptember 1-jén megalakult a Volán Tröszt, és bevezetésre került az 1-től 24-ig számozott Volán vállalat megnevezés, ekkortól a vállalat új megnevezése a Volán 20. sz. Vállalat (MÁVAUT) (közismertebb nevén VOLÁN 20.) lett, melyet 1977-ig használt a vállalat, innentől kezdve a hivatalos megnevezés, a MÁVAUT elhagyásával a Volán 20. sz. Vállalatra rövidült.







A '60-as évek történetét az elővárosi közlekedés kezdeti fejlődésének bemutatásával indítottuk, amely a következő évtizedben is aktuális téma maradt. A Minisztertanács 1974-ben határozatban erősítette meg, hogy a főváros és agglomerációja olyan gazdasági egység, amelynek tervszerű, arányos fejlesztését Pest megyének és Budapestnek közösen kell végrehajtania a szolgáltatási, ellátási aránytalanságok fokozatos csökkentése mellett. Ennek kapcsán merült fel az igény a BKV – ma már a VO-LÁNBUSZ Zrt. által üzemeltetett – agglomerációba kifutó és az ezekkel párhuzamosan futó elővárosi vonalainak összehangolására a kapacitások racionalizálása és az egységes tarifarendszer megteremtése érdekében.

A tudatos fejlődés érdekében a vállalat meghatározta a követendő fejlesztési irányokat és célokat, így például a csúcsidei 5-15 perces járatgyakoriságot, 30 km/h utazási sebességet, a 0,2 fő/m² állóhelysűrűség értéket, valamint a csúcsidei 80 százalékos, a csúcsidők csúcsában a 120 százalékos kihasználtságot, míg a kiszolgálási színvonal garantálásához 5 százalékos volt a tervezett tartalékállomány.

Ennek megfelelően azon vonalakon, ahol az utasforgalom elérte az óránkénti és irányonkénti 150-200 fős nagyságrendet, periodikus közlekedést kellett alkalmazni, szükség szerint zónázó és/vagy expressz járatú rendszereket

kialakítva. Törekedni kellett arra, hogy mindezek a menetrendekben és a megállóhelyi indulási jegyzékeken öszszevontan, de átláthatóan és közérthetően, valamint nem utolsó sorban az időjárás körülményeknek ellenálló utastájékoztató eszközökön szerepeljenek.

A nagyobb forgalmi csomópontokon jegy- és bérletpénztárakat kellett létesíteni, illetve célul tűzték ki az ekkorra Európában már egyedülállóvá vált jegykezelői rendszer felszámolását is új jegykiadógépek beszerzésével.

Ez utóbbi feladathoz kapcsolódott, hogy akárcsak a fővárosi vagy a Pest megyei vállalatok többsége, így a '70-es



Az érdi autóbusz-pályaudvar Skoda Karosa SL11 és Ikarus 266 típusú autóbuszokkal

Letenyén felújított Ikarus 630-as típusú autóbusz

évek elejétől a VOLÁN 20 is egyre súlyosabb létszám gondokkal küzdött. A létszámhiány a rohamosan növekvő feladatok és a szigorú bérgazdálkodás (bértömeg) hatására alakult ki. A kényszer és a lehetőséget összekapcsolva határozta el a jegykezelői állomány átképzését, leépítését és a Kalauz Nélküli(KN) kiszolgálás kiterjesztését. Ezzel egyrészt csökkenteni lehetett az egyéb forgalmi kiszolgáló személyzetnél a létszámhiányt, másrészt enyhíthető volt a bértömeg-gazdálkodás szorítása. Az utaskiszolgálás minőségének megőrzése, a gépkocsivezetői munka segítése érdekében 1974-ben ALMEX típusú, svéd jegykiadó gépek beszer-

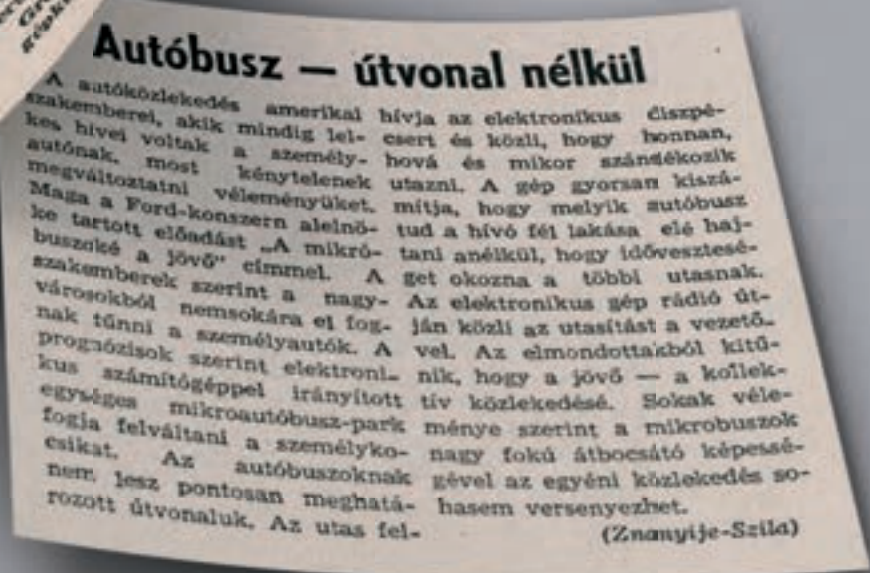
zését határozta el a vállalat, az első 40 darabot fel is szerelték a járművekre. Az ALMEX gépek száma 1980-ra elérte az 540 darabot, ezek országos szintű javítását szintén a vállalat végezte. Jelentős lobbitevékenység eredményeként sikerült a felügyeleti szervekkel elfogadtatni azt az álláspontot, miszerint a budapesti elővárosi forgalmat kiszolgáló autóbusszvezetők közel olyan terheléssel dolgoznak, mint a BKV alkalmazottai. Az elővárosi vonalakon dolgozó kollégák ettől kezdve pótlékot kaptak, amivel növelni lehetett a tervezett bértömeget. Az információk sokasodása, a feldolgozás egységessítésének követelménye, valamint a kritikus admi-

nisztratív létszámhelyzet szükségessé tette, hogy a 60-as évek végén a vállalat áttérjen a manuális adatfeldolgozásról a gépire. A vállalat fokozatosan bevezette a gépi anyagelszámoló rendszert, majd a különjáratit, a szerződéses és a bérautóbusszok teljesítményeinek számlázására is új feldolgozó rendszert vezettek be.

Kísérletek folytak a számítástechnika kínálta lehetőségek más területeken való hasznosítására is, pl. az autóbussz-közlekedés hatékonyságának növelése érdekében járat- és fordá optimalizálásra, menetrend egyszeri feldolgozására is sor került. Az informatikai háttér folyamatos fejlesztésének köszönhetően újabb rendszereket alakítottak ki és vezettek be, és folyamatosan korszerűsítették a meglévőket. A menetlevelek rögzítését, a járatit bértételeket, a gépkocsik üzemanyag-fogyasztásának kiértékelését is számítógéppel végezték.



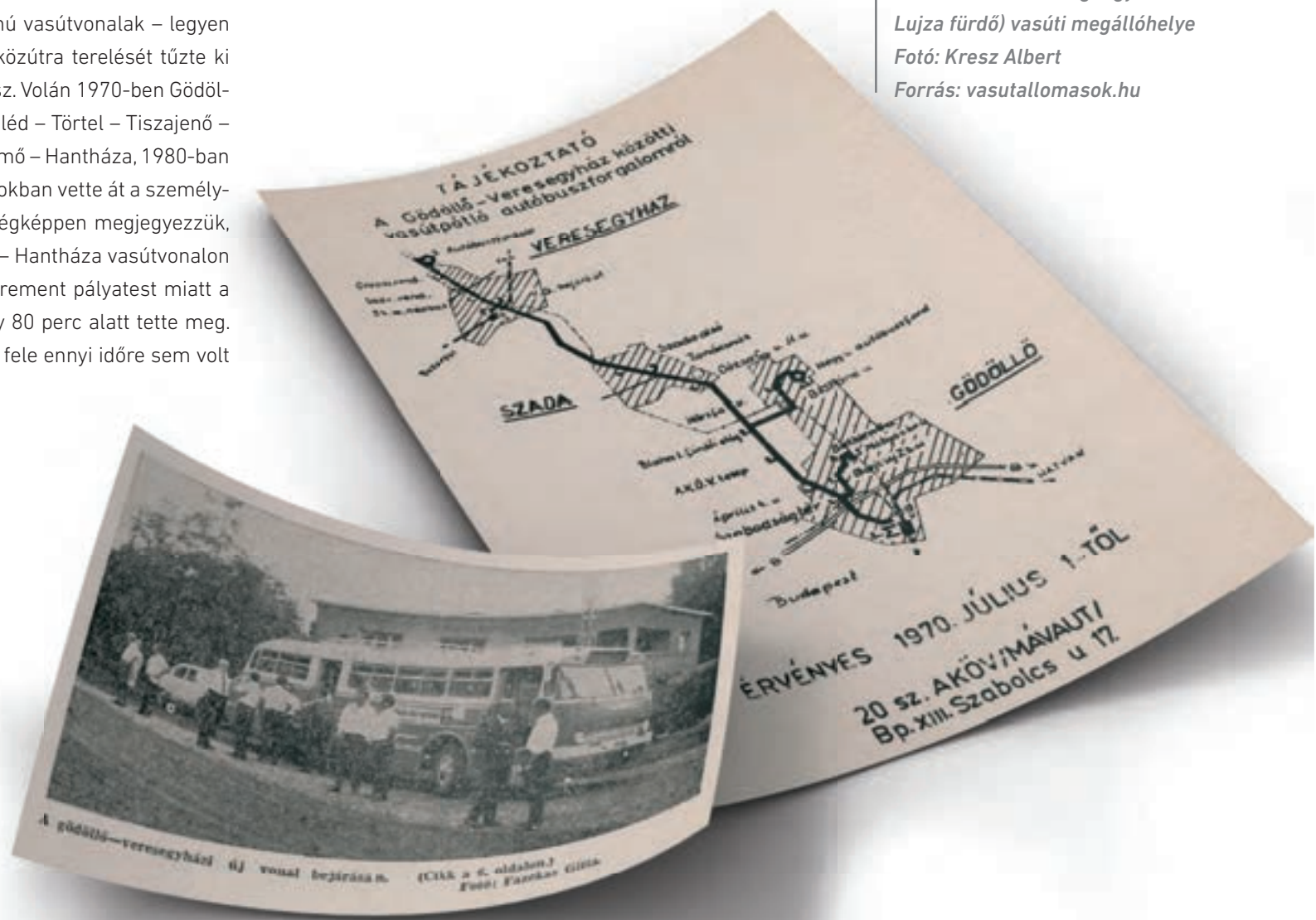
A létszámhiány a rohamosan növekvő feladatok és a szigorú bérgazdálkodás (bértömeg) hatására alakult ki.





Az egyéb viszonylatú menetrendszerinti közlekedés tekintetében mindenképpen szólni kell az 1968. évi közlekedési koncepcióról, amely a kis forgalmú vasútvonalak – legyen az személy- vagy áruszállítás – közútra terelését tűzte ki célul. Pest megyét érintően a 20. sz. Volán 1970-ben Gödöllő – Veresegyház, 1974-ben a Cegléd – Törtel – Tiszajenő – Vezseny, 1978-ban a Cegléd – Csemő – Hantháza, 1980-ban Taksony – Szigethalom viszonylatokban vette át a személyszállítás lebonyolítását. Érdekességképpen megjegyezzük, hogy az 1909-ben átadott Cegléd – Hantháza vasútvonalon a 20 kilométeres szakaszt a tönkrement pályatest miatt a dízelmozdony vontatta szerelvény 80 perc alatt tette meg. A járat átvétele után a buszoknak fele ennyi időre sem volt szükségük a táv megtételéhez.

A Veresegyház - Szada - Gödöllő
vasútvonal Felsőöreghegy (Blaha
Lujza fürdő) vasúti megállóhelye
Fotó: Kresz Albert
Forrás: vasutallomasok.hu



A Cegléd-Csemő-
Hantháza vasútvonal
megállója a ceglédi
Kossuth téren
Fotó: Macsali Károly

Változások történtek a forgalomirányítás és lebonyolítás terén is: megszervezték a zavarelhárítás folyamatos, 24 órás felügyeleti rendszerét az állomások és a műszaki telepek forgalmi szolgálatával, valamint a vállalat központjában létrehozott fődiszpécseri szolgálattal. A fődiszpécseri szolgálat irányítása alá tartoztak a végzett fuvarfeladatok függvényében változó mennyiségű és típus-összetételű központi tartalék feladatkört ellátó autóbuszok, és a fődiszpécser rendelkezett a vállalat vontatóival is. A forgalomirányítás segítésére együttműködési megállapodás született a MÁV-val, a Pest Megyei Közúti Igazgatósággal és az Útinformmal. A zavarelhárítási tevékenység segítésére folyamatosan fejlesztették az URH hálózatot, URH készülékeket vásárolt a vállalat, amelyeket

két mintavonalon, a Szentendre – Visegrád – Esztergom és a Budapest – Dunakeszi – Vác viszonylatokon közlekedő autóbuszokra szereltek fel úgy, hogy a nap minden szakában legalább egy olyan autóbusz közlekedjen, amelyben URH készülék van. Leányfaluban és az Újpesti Dunahíd megállóhelyhez URH készülékkel felszerelt kis épület került, az oda beosztott munkatárs feladata volt figyelni a forgalmat és jelezni, ha valami zavar történt. Kiegészítő fejlesztés volt ezeken a vonalakon, hogy elsősorban ide kerültek az új beszerzésű autóbuszok, valamint a megállóhelyek mindegyikére váróhelyiségeket építettek a települési hatóságok segítségével, a váróhelyiségeken távolból is jól látható felirattal tüntették fel a megállóhely nevét.

Budapest Engels térről induló autóbuszjárat menetjegye, 1979.

1977-ben a vállalathoz érkezett első szériás Ikarus 256 típusú autóbusz



*Egy jól felszerelt vezetőfülke:
Almex, fából készült kassza,
URH, mikrofon, lyukasztó
és matricák*





A budapesti végállomások tekintetében a KPM Autóközlekedési Főosztálya 1970-ben meghatározta az utasforgalmi létesítmények kritériumait. Autóbusz-állomást kellett létesíteni minden olyan végállomáson, illetve váróhelyiséget minden olyan megállóhelyen, ahol a napi felszálló forgalom meghaladta a háromezer főt. A rendeletnek maradéktalanul még az évtized végén is csupán a Kosztolányi Dezső téri, érdi és monori pályaudvarok feleltek meg, így ez kijelölte a jövőbeli fejlesztési irányokat. Ehhez hozzájárult még, hogy a Bécsi úti végállomás helyi közösségi közlekedési kapcsolata nem volt kielégítő. A Széna téri, Bulcsú utcai és Nagyvárad téri forgalomirányító helyiségek nem voltak bővíthetőek, ráadásul utóbbiak az épülő metró építkezések útjában is voltak. Nem volt jobb a helyzet a többi autóbusz-állomáson sem, hiszen az Engels téri pályaudvar zsúfolt volt, a kisebb fővárosi végállomások (a fentiekén túl: Újpesti Duna híd, Czabán Samu tér, Cinkota HÉV állomás, Rákoskert, Kucor-

gó, Pestlőrinc, Béke tér, Soroksár, Hősök tere, Nagytétény Szabadság u., Csepel Tanácsház tér) elégtelen utaskiszolgálási színvonala, a hozzájuk vezető utak túlterheltsége megkövetelte a budapesti autóbusz-állomások helyzetének átgondolását is. Az 1974-ben kidolgozott koncepció szerint a „belső fekvésű” állomások kialakítását tervezték az Árpád híd pesti hídfőjéhez, a Hungária körút – Kerepesi

Pillanatkép az Engels téri autóbusz-pályaudvar életéből

*A gödöllői
autóbusz-állomás
faház épülete*



*Az érdi
autóbusz-állomás,
a kor jellemző
járműveivel
az előtérben*



*A Bulcsú utcai
(Élmunkás tér)
végállomás
épülete*

*Az új monori
autóbusz-állomás
épülete, indulásra
váró Ikarus-
Mávaut csuklós
autóbuszokkal*



út kereszteződéséhez, a Könyves Kálmán körút és az Üllői út találkozásához, valamint a Moszkva térre. „Külső fekvésű” állomások pedig Rákospalota-Újpest vasútállomáshoz, az Őrs Vezér térre, Pestlőrincen a Kossuth utcához, Pesterzsébeten a Határ úthoz, Csepelen a Budafoki úthoz voltak tervezve figyelembe véve a város tömegközlekedési hálózatának elképzelt változásait. A koncepció szerint az Engels téren csak a nemzetközi járatok maradtak volna meg kiegészülve az idegenforgalmi autóbuszok le- és felszállási funkciójával, az épületekben pedig idegenforgalmi centrumot alakítottak volna ki.

Emellett természetesen a vidéki autóbusz-állomások fejlesztése is tervbe volt véve, 1972-ben adták át az új, érdi autóbusz-állomást, melynek épületében újdonságként többek között egy élelmiszer- és egy ruházati áruház is helyet kapott. 1978-ban készült el a szentendrei autóbusz-állomás építésének első üteme 20 kocsállással és 8 darab tárolóhellyel. A gödöllői, ceglédi végállomások fejlesztése, megépítése ebben az évtizedben – hasonlóan a budapesti végállomások megépítéséhez – pénzhiány miatt elmaradt, illetve jóval később valósult csak meg.

A menetrendszerinti közlekedés mellett az egyéb tevékenységekben is voltak változások. 1970 októberétől az Engels tér melletti Dorottya utca és a Ferihegy között a korábban BKV Ikarus 630 típusú, 33 fős autóbuszait felváltották a válalalat új, 49 ülőhelyes, nagy csomagtérrrel rendelkező Ikarus 250-es járművei, majd később Steyr-Ikarus 659 típusú autóbuszai is bekapcsolódtak.

A nemzetközi közlekedést tekintve 1972-ben indult el az NDK-ba a Budapest – Erfurt járat, 1973-tól a Budapest – München járat, valamint 1974-től már elérhető volt Románia (és Erdély) számos városa, tranzitszállással és csíkszeredai átszállással akár Bukarest is.

*Az Erfurt-
Balatonföldvár-
Budapest között
közlekedő járat
Ikarus 256 típusú
autóbusza*



*A vállalathoz 1969.
végén érkezett
első Ikarus 250-es
típusú autóbusz*



*Az "Airport - Centrum"
autóbuszjárat
Ikarus-Steyr 659
típusú autóbusza,
a belvárosi, Dorottya
utcai végállomásán*



NEMZETKÖZI AUTÓBUSZOS VONALHÁLÓZATI TÉRKÉP 1977





”

A menetrendszerinti forgalomban már kevésbé használható buszok folyamatosan kerültek beforgatásra a bérautóbusz üzletágba, amely fénykorában 320 darab, rendkívül vegyes összetételű járművel rendelkezett.

Bérautóbuszként közlekedő
Ikarus 255-ös típusú
autóbusz

1970-ben új szolgáltatásra jelölte ki a Volán Tröszt többek között a Volán 20 sz. (MÁVAUT) vállalatot. Megkezdődött a menetrendszerinti forgalomból már kivont autóbuszok vezető nélküli bérbeadása, a későbbi bérautóbusz üzemeltetés. Ezekben az években nem volt jellemző a magántulajdonú autóbusz, ugyanakkor a gazdasági szereplők igényelték a munkásszállítást. A bérautóbuszok zömmel huzamosabb időre vállalatok, szövetkezetek, intézmények, gazdasági társulások dolgozóinak rendszeres munkahelyre és hazaszállítására, később esetenként kulturális-, sport- és egyéb rendezvényekkel kapcsolatos személyszállítására voltak bérbevehetőek, a gépkocsivezetőkről és üzemanyagról a bérlőnek kell gondoskodnia. A napi javítás költségeit a bérbevevő, míg a futójavítást, I-es, II-es szemle, a hatósági vizsga díját, az olajcserét, a rendeltetés szerinti használat során bekövetkezett meghibásodás esetén az autóbusz műhelybe vontatását, a bérbeadó Volán 20. sz. Vállalat költségére végezték. A menetrendszerinti forgalomban már kevésbé használható buszok folyamatosan kerültek beforgatásra az üzemeltetésbe, amely fénykorában 320 darab, rendkívül vegyes összetételű járművel rendelkezett.

1972-ben a vállalat átadta a VOLÁNTOURIST-nak a személytaxi és az „XX-es üzemeltetést”.

1973-ban az Engels téri pályaudvaron egy jegykiadó pénztárgépet állított a vállalat szolgálatba.

1978-ban a májusi menetrendváltással egyidőben közvetlen balatoni furdójáratot indított a Volán. A Széna térről Balatonaligára 85 perc alatt lehetett eljutni. Az előre megváltott jegyek egyúttal visszaútra is helyfoglalást kínáltak. A napi 6 járathoz közvetlen csatlakozás volt Siófok és Tihany felé.

1979-80-ban felülvizsgálta a vállalat a MÁV-val párhuzamos vonalainak forgalmát. Ennek következtében megszűntek a Budapest – Balatonakarattya idényjáratok, a Budapest – Nagyatád és a Budapest – Gyula – Biharkeresztes – Nagyváradi között közlekedő járatok is.

A gépjárműállomány és a forgalmi teljesítmények növekedése együtt járt a közúti baleseti helyzet romlásával. Ennek javítása érdekében a gépkocsivezetők rendszeres alkalmassági és egészségügyi vizsgálatának elvégzésére megalakult a Munkalélektani Állomás, melynek körzeti állomása volt többek között a 20-as Volánnál is.



A balatonlellei üdülő - 1972.

Ikarus 250-es autóbusz a Kotori-öböl partján, háttérben a Szent György és Szirti madonna szigetekkel

AZ AUTÓBUSZBAN VÁLTOTT GÉPI MENETJEGY ADATAI:

jegyfaja: JF, AR, SZ, FEL
 a menetjegy ára: 34
 a menetjegy sorszáma: 940 01
 a felszálló állomás száma: 23 IX 81 0363
 a gép száma: 0363

VOLÁN

Árnyékszél napja

KÉRJÜK ÖNT,

- hogy a menetdíj fizetésekor kérje menetjegyét a jegykiadótól
- hogy az utazás befejezéséig őrizze meg menetjegyét;
- ellenőrizze, hogy a jegyen feltüntetett ár megegyezik-e az Ön által kifizetett összeggel;
- ellenőrizze, menetjegyén az utazás napját jelző dátumot.

Köszönjük együttműködését!

Jó utazást kíván a VOLÁN 20.sz. Vállalat.

Almex jegykiadó gépet utastájékoztató matricája





*A régi- és az új
műszaki telep
Szigethalmon*

A 70-es évek elején nemcsak az utaskiszolgálási infrastruktúra volt rendkívül rossz helyzetben, hanem a járműjavítás elmaradottsága miatt a járművek karbantartása még mindig sok helyen mostoha körülmények között folyt. 1970-ben átadásra került a Szabolcs utcai tanműhely, amely három évtizeden át biztosította a szakmunkás-utánképzést a vállalat számára.

*Az új váci műszaki
telep műhelyépülete -
Vác, Deákvári Fásor*

A karbantartási színvonal javítása céljából 1971 és 1972 között Gödöllőn a Volán 1. sz. Vállalat telepén közösen négyállásos javítócsarnokot építettek, majd ezt követően 3 korszerű, új műszaki telephelyet adtak át: 1974-ben a

váci műszaki telepet, 1978-ban az új, komplex szigethalmi, míg 1979-ben a ceglédi műszaki telepet. Másfelől a már meglévő műhelyeken is több helyen rekonstrukciót és bővítést hajtottak végre, az új technológiák belépésével fejlesztették a karbantartási hátteret, illetve a nehéz fizikai munka csökkentésére és a munkabiztonság növelésére erőteljes kisgépesítés vette kezdetét, és az azt szolgáló gyorscsatlakozó hálózatot építettek ki.

A vállalat autóbusz-karbantartási rendszerét az eszközállomány, a technikai és a forgalmi feltételek és a hatósági előírások változása, valamint a gazdaságossági követelmények hatására folyamatosan korszerűsítette, és fokozatosan bevezették a járműdiagnosztikai méréseket is.

1978-ban a közlekedési hatóság engedélyezte a zárt technológiás – az autófelügyelet (közlekedési felügyelet) által jóváhagyott – többlépcsős karbantartási vizsgáztatási (karbantartási) rendszert. Az autóbuszokon az előírt karbantartási és átvizsgálási-technológiai folyamatokat dokumentáltan elvégezve a vállalat jogosultságot nyert arra, hogy a járművizsgálatáról kiállított igazolás alapján a hatósági engedély érvényességét meghosszabbíthassa. A forgalmi engedély érvényessége ilyen módon annak visszavonásáig érvényes volt. A karbantartási tevékenységet és annak előírt feltételeit a hatóság minden telephelyen rendszeresen ellenőrizte.

Az 1970-es évek a járműgazdálkodás terén is számos változást, újdonságot hozott a vállalat életébe. Megjelentek és egyre jobban elterjedtek az Ikarus 200-as típuscsalád autóbuszai. Az első két „fecske” 1969-ben érkezett a vállalathoz a nullszériás, Ikarus 250 típusú, panorámás,





Skoda Karosa SL11
típusú autóbusz
az érdi autóbusz
pályaudvaron

független kerék-felfüggesztésű, légrugós autóbusz formájában, amelyeket 1970-ben további 55 darab autóbusz követett. Az autóbuszokat tágas utastér, 12 méteres hosszúság és 2,5 méteres szélesség jellemezte, továbbá távolsági, dönthető ülésekkel, tetőszellőzéssel, légcsatornákkal látták el. Az egyik járművet légkondicionálóval is felszerelték. A hajtásról a RÁBA-MAN D2156 HM6U motor gondoskodott. A jó minőségű úton, túlterhelés nélkül, csak ülő utasokkal a különjáratú, nemzetközi-, illetve belföldi távolsági forgalomban használt Ikarus 250 típusú autóbuszok futómű-felfüggesztéseinek bekötései nem bírták a normál üzemben jelentkező dinamikus terhelést, illetve sűrűn jelentkeztek váztörések, a vázszerkezet mozgásából ablaküveg kihullások is.

Az Ikarus Gyár ezek után lényegesen változtatott a konstrukción, s a szakmában 1972 végétől megjelenő 200-as típusú autóbuszok konstrukciója megváltozott.



1970-ben az Ikarus Egyedi Gyáregységtől 7 darab Ikarus-Steyr 659 típusú autóbusz érkezett a vállalathoz, amelyet további 23 követett. Az autóbusz Ikarus 200-as karosszériaelemek felhasználásával készült, 10,865 méter hosszú, 2,5 méter széles karosszériáját az osztrák Steyr-Saurer csoport Steyr 5SH4 típusú alvázára építették. A kilométerórája menetíró-készülékkel volt egybeszerelve. 154 KW-os teljesítményű motorja és a felezős sebességváltója az autóbust kiváló menetdinamikával mozgatta. Az egyéni szellőzőkkel és 40 dönthető, bordó, műbárony bevonatú üléssel szerelt autóbuszok komfortszintjét – a légkondicionálók alkalmazásától eltekintve – később sem sikerült felülmúlni. Az autóbuszokat a Budapest – Bécs vonalra állították be, de az Ikarus buszok is besegítettek ezen a vonalon. A vállalat a járműveket 1977 és 1981 között – elsősorban az importból származó alkatrészek magas ára miatt – selejtezte.

Az autóbuszos közlekedés – nem csak hazai – fejlődésével a 70-es évek elején az Ikarus nem tudott lépést tartani, nem tudott annyi autóbust gyártani, amennyire a VOLÁN társaságoknak szükségük lett volna, ezért a VOLÁN Tröszt megkereste a Karosát, ahol legyártották a Volánok számára a hiányzó járműveket.

1971 és 1975 között 58 darab helyközi kivitelű, kétajtós, 45 ülőhelyes Škoda SL11, továbbá egy 3 ajtós, városi kivitelű Škoda SM11 (ez utóbbi 1971 és 1974 között közlekedett) és egy lengőajtós, távolsági kivitelű SN11 típusú autóbusz érkezett a 20. sz. Volánhoz. A nagy utasbefogadó képességű, kényelmes és sofőrbarát, tágas Skodákat az Érd környéki fuvarfeladatokban foglalkoztatták. Az üzemeltetésük során az autóbuszok motororjával adódtak minőségi problémák, a gyakori főtengelytörésekből, illetve főtengelycsapágy-olvadásból adódó gyakori motorjavításokat először az alkatrész-utánpótlás problémái, majd megfelelő külső motorjavító bázis hiánya hátráltatta, kísérletképpen még MAN motort is beépítettek a meghibásodott helyére.

A népszerű Ikarus 55-ös és Ikarus 66-os faros autóbuszok leváltására a vállalat 1973-tól üzemeltetett távolsági kivitelű Ikarus 255-ös típusú, illetve az 1974-től helyközi, elővárosi kivitelű Ikarus 266-os típusú, 11 méteres, a székesfehérvári gyárban tervezett autóbuszokat. Az autóbuszok – visszalépésként a légrugós kivitelhez képest – hagyományos laprugós kivitelűek voltak, mivel ezek megtervezésekor elsődleges szempont volt az egyszerűség, az olcsóbb gyártás és a megbízható üzemeltethetőség.



Az 1970-es évek végén a százötvenes darabszámot meghaladó Ikarus 255-ösök a később megjelenő, jóval komfortosabb Ikarus 256-osok folyamatos beszerzésének következtében az 1990-es évek elejére kikoptak a VOLÁN-BUSZ járműállományából. Az Ikarus 266-osok száma az 1980-as évek elején meghaladta az 500 darabot, és az utolsó darabját 2000-ben selejtezték.

1977-től vásárolta a vállalat az Ikarus 256-os típusú távolsági autóbuszokat, amelyeket a korábban említett 255-ös típusú autóbuszok fő méreteivel, padlómagasságával terveztek légrugós kivitelben. A hajtáslánca megegyezik az

*Ikarus-Steyr 659-es típusú autóbusz
Budapesten a
Hegyalja úton,
háttérben az
Erzsébet hídval*

*Škoda Karosa SL11 típusú autóbuszok
Budapesten, a
Bukarest utcában*





*Ikarus 280-as
típusú autóbusz
a Szigethalmi
forgalmi-műszaki
telepen*

*Ikarus 266-as
típusú autóbusz
a Budapest, Engels
téri autóbusz
állomáson*

Ikarus 255-ösével, komfortszintje megközelítette az Ikarus 250-est, légcsatornás kivitelű járművek esetében a szellőzését is hasonlóképpen oldották meg. Az első példányok kézi működtetésű lengőajtóval, majd kétszárnyú és végül egyszárnyú, távműködtetésű lengőajtókkal készültek. Az új, kényelmes, dönthető ülésekkel felszerelt autóbuszok szinte minden igényesebb fuvarfeladatban feltűntek. Ezeknél az autóbuszoknál jelent meg 1981-ben először az antantcsíkos fényezés.

Szintén 1977-től vásárolta a vállalat a 16,5 méteres Ikarus 280-as típusú csuklós autóbuszait, melyekre már nagy szükség volt a kiöregedett, korszerűtlen, túlfuttatott és egyre nagyobb nehézséggel üzemeltethető MÁVAUT csuklós autóbuszok leváltása érdekében. Az 1979-től vásárolt, 11 méter hosszú Ikarus 260 típusú autóbuszokkal egyetemben középmotoros, a „B” tengely előtt elhelyezett, úgynevezett padló alatti motorral szerelték. Az Ikarus 260 bolygóajtós 2-0-2 kivitele (260.32 altípus) a VOLÁNBUSZ kezdeményezésére készült el. A légrugós és azonos padlómagasságú autóbuszokat ajtóképlet, utasajtók típusa (harmonikaajtó, bolygóajtó), üléselrendezés, műszaki tartalom tekintetében nagyon sokféle kivitelben vásárolta a vállalat.

Az Ikarus 200-as típusú autóbuszok megjelenésével és térnyerésével a vállalatnál fokozatosan szorultak ki az elavult, a kor követelményeinek egyre

nehezebben megfelelő, az elvárható, tervezett élet-tartamuk vége felé tartó és a gyártásuk kifizetésével alkatrész-utánpótlásukat és növekvő karbantartás igényességüket tekintve egyre nehezebben üzemeltethető autóbuszok.

Típus	Állományból kivezetés éve
Ikarus 60, Ikarus 602 + autóbusz pótkocsik	1971
Ikarus 31/557/620	1973
Panoráma autóbuszok	1974
Robur LO2500	1975
Ikarus 311 (utolsó 31 darab)	1976
Ikarus 630 (utolsó 48 darab)	1977
MÁVAUT csuklós,	1979
„Nullszériás” Ikarus 250 (utolsó 35 darab)	1979
Ikarus-Steyr 659	1981
Skoda SL11,	1982
Ikarus 55/66 (utolsó 103 darab!)	1982

A selejtezésre váró típusokat egy-két kivételtől eltekintve már 1974-től a Szabolcs utcai bérautóbusz-üzemegységhez telepítették.

A táblázatból kitűnik, hogy az Ikarus 200-asok előtt beszerzett Ikarusok közül a legnagyobb darabszámot képviselő forgalmi, műszaki, és gazdasági szempontból legkedvezőbb Ikarus 55/66-os (faros) típusúakat üzemeltette a vállalat a leghosszabb ideig.

A VOLÁNBUSZ történetének áttekintése során eddig csak érintőlegesen esett szó a menetrendi ki-

adványokról, legfeljebb egy-egy érintett járat menetrendjét mutattuk be. Az évenként megjelenő Hivatalos Autóbusz Menetrend megjelenése mellett minden évben kiadta a vállalat az egyes vonalak menetrendjét szórólapok formájában, a települések helyi autóbusz-közlekedését tartalmazó menetrendeket, füzeteket, kisebb megyei térségek menetrendi ismertetőjét és kiemelt hangsúllyal a nemzetközi, a szezonális üdülőjáratok közlekedéséről tájékoztató kiadványokat. Ilyen volt például „Tájékoztató a DUNA-KANYAR közlekedéséről” című kiadvány is, amit a vállalat a 70-es évek közepétől a 80-as évek elejéig hol önállóan, hol a MÁV-val közösen jelentetett meg. Az 1979 és 1980 között érvényes kötetet egy munkatársunk saját verseivel tette színesebbé. Ezek közül egy gyöngyszem:

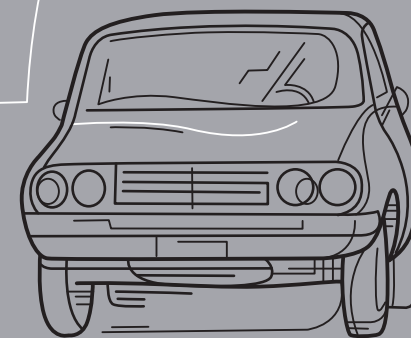
*Erdélybe megy? – Kolozsvárra?
Vásárhelyre? – Tán Tordára?
Visszük-hozzuk csodás tájon,
Keresztül a Királyhágón,
Szamos mentén, Maros mentén,
A busz párnás ülőhelyén!
Mehet-jöhet egész évben
Jegyváltás az Engels téren
A VOLÁNBUSZ Utazási Irodában.*

Meg kell jegyezni, hogy nem mindenki értékelte a kolléga alkotását...

AZ 1980-AS ÉVEK

Papagájok és hamburgerek

Az 1980-as évek elejére folyamatosan növekedett a Volán vállalatok önállósága, amelynek révén a vállalatok már a beruházási források 80 százalékával önállóan gazdálkodhattak. A vállalatok szervezettségükkel, a korszerű karbantartási és telepírányítási rendszerükkel, a tevékenységük sokszínűségével a piaci versenyben nemcsak megőrizték, hanem javították is a pozícióikat. 1983-ban minisztertanácsi döntés született a vállalatok további decentralizálására, megszüntették az 1970-ben megalakított Volán Trösztöt, és 1984. január elsején létrehozták a gazdaságilag önálló Volán vállalatokat, illetőleg a Volán vállalatok közötti személy- és áruszállítási tevékenységi érdekeinek összehangolására a Volán Vállalatok Központját (VVK).





Az előző fejezetekben bemutattuk az elővárosi közlekedés kialakulásának lendületes kezdetét, amelynek fejlődési üteme a következő évtizedben a kialakult társadalmi és gazdasági munkamegosztás következtében lecsendesedett. Emellett ugyanakkor elkezdett formálódni az a társadalmi réteg, amelyik az autóbuszsal bekapcsolt elővárosi körgyűrűn kívül eső településekről már nem heti, hanem napi rendszerességgel jár a fővárosba dolgozni, ugyanakkor megjelent egy olyan utaskör is, akik szabadidejüket hétvégi házukban, esetleg SZOT (Szakszervezetek Országos Tanácsa) üdülőkkben töltik el.

Az előző fejezetekben már említettük, hogy az elővárosi közlekedésben a MÁV, HÉV és VOLÁN járatok egymást kiegészítve biztosították a hálózati lefedettséget. Számos településről adott volt a közvetlen eljutás a fővárosba, de emellett szintén jelentős volt a – többségében vasúti ráhordást biztosító – helyi kiszolgálás, amely akkor még nem önkormányzati finanszírozású volt. A 80-as évek elején 38 településen (Nagykőrös, Gödöllő, Érd, Tura, Vác, Veresegyház, Szentendre, Visegrád, Csomád, Szigethalom, Dabas, Tárnok, Pomáz, Szigetújfalu, Isaszeg, Szigetszentmárton, Szigetcsép, Ráckeve, Dömsöd, Dunaharaszti, Kiskunlacháza, Szigetszentmiklós, Inárcs, Hernád, Péteri, Gyömrő, Monor, Nagykáta, Kerepestarcsa, Dunakeszi, Mogyoród, Órbottyán, Abony, Erdőkertesz, Cegléd, Százhalombatta, Süllyás, Szentmártonkáta) végeztek a vállalat autóbuszai minimum egy-egy helyi járatot, de a nagyobb városokban futó helyi járatos vonalak komplex hálózatot alkottak.

A vállalat mindig törekedett a szoros együttműködésre a vasúttal. A vasút, illetve vonatpótlási feladatok mellett, elsősorban az utasok minél jobb kiszolgálását szolgáló csatlakozó forgalom biztosításával: a 70-es, 80-as években több mint 40 vasútállomást szolgált ki ráhordó járataival szigorúan szabályozva a csatlakozások rendjét, alapvetően az autóbuszok forgalmát a vonatközlekedéshez igazítva. Az évek során jelentősen megváltoztak az utazási

VOLÁBUSZ

1987 JÚLIUS 13-TÓL

ÓRBOTTYÁN

helyijáratú viszonylatban

- csúcsforgalmi időszakon kívül, kevésszámú utas esetén a menetrendben meghirdetett állomásokban, az Ikarus autóbuszok helyett



MIKRÓBUSZOKAT

közlekedtetünk.

A kisautóbuszok menetrendje és díjszabása változatlan. Kérjük, hogy a változást érintő közérdekű javaslataival, észrevételeivel forduljon szolgálati helyeinkhez:

Váci Üzemigazgatóság
2600, Vác, Deákvári fasor 4.
Tel.: 06 27-12668

VOLÁBUSZ

Forgalomirányítási Ó. Osztály
1134, Bp. Szabolcs u. 17.
Tel.: 498-504

si igények és egyéb, az autóbusz-közlekedést befolyásoló feltételek. A fővárosba ingázó lakossági réteg egyre jobb utazási körülményeket igényelt, előnyben részesítette az autóbusz-közlekedés révén elérhető átszállás nélküli, háztól-házig lehetséges utazást. Az 50-es évektől egészen a 90-es évekig a vasúti viteldíjak lényegesen alacsonyabbak voltak, mint az autóbuszokon. A viteldíjak közötti különbség később csökkent, majd megszűnt. A vasúti közlekedés színvonala erősen visszaesett, csökkent a vonatok száma, a pályák állapota miatt növekedett az utazási idő, romlott a vonatokon a közbiztonság, a vonatok és az állomások állapota, tisztasága egyre kevésbé volt elviselhető.

Budapest-Hévíz viszonylaton közlekedő Ikarus 255-ös típusú autóbusz



Ugyanakkor sorra épültek meg az autópályák fővárosi bevezető szakaszai. Több település esetében – amelykről korábban nem vagy csak igen csekély mértékben közlekedett közvetlen autóbusszjárat a fővárosba – kellett és lehetett viszonylag gyors, nagy gyakoriságú, kényelmes és biztonságos eljutást szervezni autóbusszal Budapestre. Új vonalak nyíltak Turáról, az Aszód környéki településekről, Érdről, Biatorbágyról, Újhartyánból. Az utazási igények gyors növekedését a vállalat gyakran nem tudta a szükséges kapacitásokkal követni.

A Vác-Buják járat
Ikarus 266-os
autóbusza



Thermo King
légkondíval szerelt
Ikarus 250-es
típusú autóbusz



Elismerés a helytállásért

KEDVES TARI LÁSZLÓ IGAZGATÓ ELVTÁRS!
Az elmúlt heti rendkívüli havazás, szélvihar és ónos eső után normalizálódtak az időjárási viszonyok, ennek következtében a közlekedés is a Januari forgalomnak megfelelő.

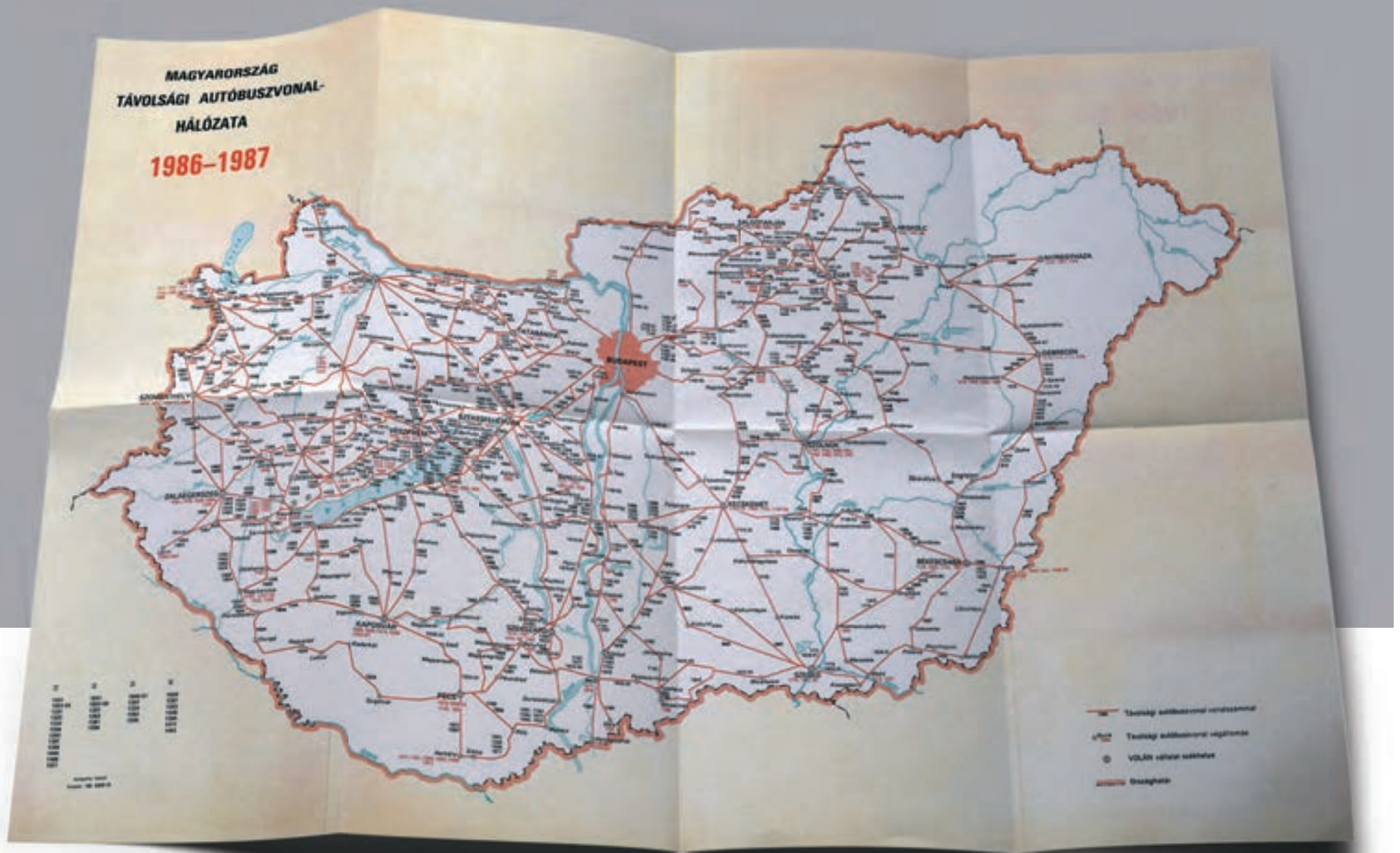
A rendezett időjárási körülményekre tekintettel, a mai napon az országos tárcaközi koordinációs operatív bizottság befejezte működését.

Urbán Lajos miniszteri elvtárs és a magam nevében ezúton köszönöm meg igazgató elvtársnak és a vállalat minden dolgozójának a rendkívüli körülmények közötti helytállást és a forgalom lebonyolítását. Mint az említett bizottság tagja, köszönöm a bizottság részére rendszeresen biztosított megbízható és gyors információkat, amelyek alapot adtak a forgalmi zavarok elhárítására szolgáló döntésekhez, továbbá a lakosság élelmiszerrel, valamint energiahordozókkal való ellátásának minél zavarmentesebb megszervezéséhez.

SZÖLLŐSY ATTILA,
az Országos Tárcaközi Koordinációs
Operatív Bizottság tagja

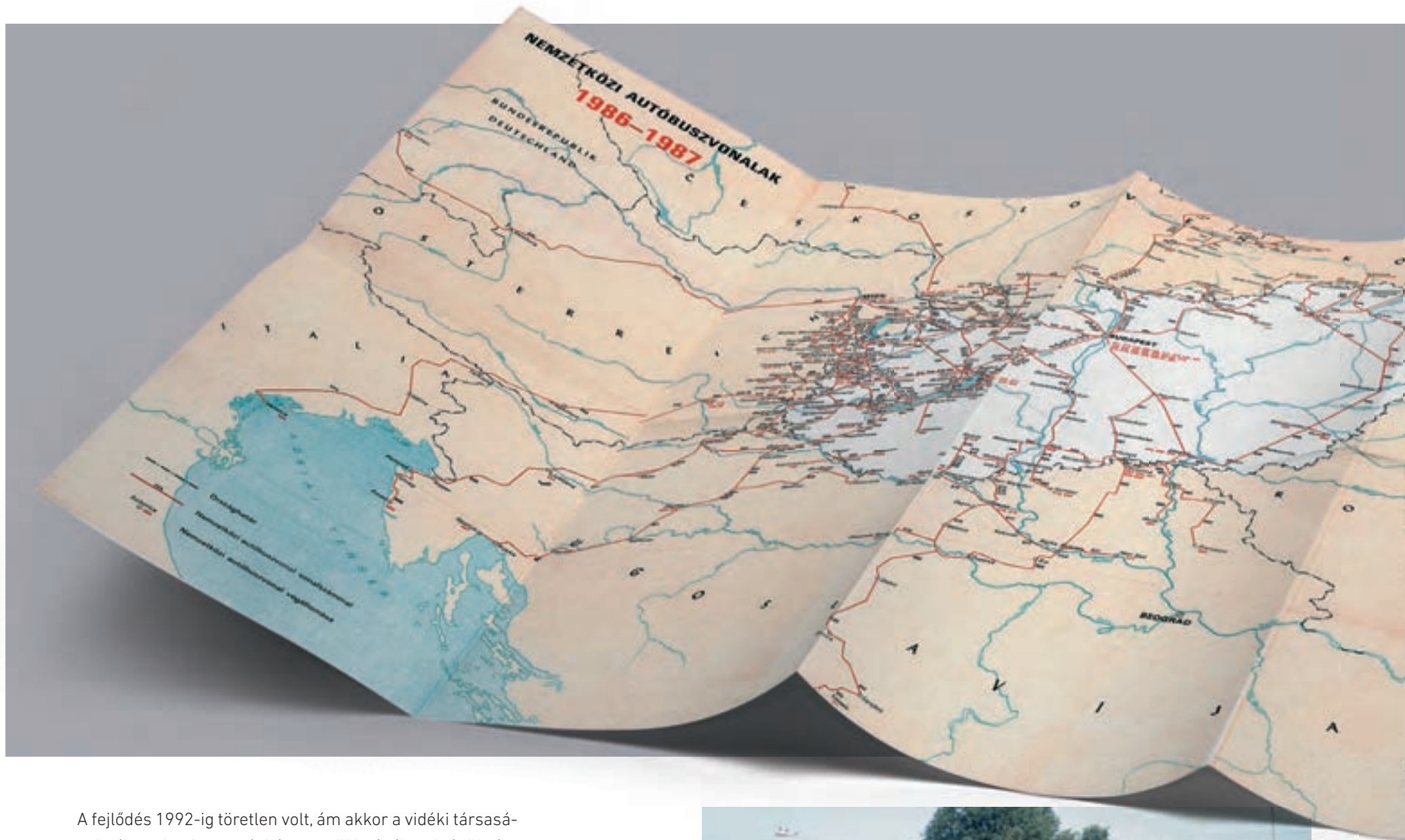
Esztergom-Dorog-
Budapest járatot
végző Ikarus 280-as
az Engels téren

Légcsatornás
Ikarus 256-os
típusú autóbusz



Nemcsak az elővárosi közlekedés fejlődött dinamikusán, hanem jelentős változások történtek a távolsági, ma országosnak nevezett közlekedés területén is. Meg kell említeni, hogy a vállalat ekkor már évtizedek óta tiszta profilú személyszállítási vállalat volt, így a különböző üzletágakban (például nemzetközi, különjárat, bérautóbusz) felszabadult járművekkel a mindenkori igényeknek megfelelően tudta közlekedését alakítani. Ezzel szemben a vidéki társaságoknál a teherfuvarozás meghatározó tevékenység volt, így a VOLÁNBUSZ a távolsági közlekedés fejlesztésére, míg a vidéki VOLÁN társaságok a TEFU részlegek megtartására, fejlesztésére koncentráltak, amely számos esetben jöve-

delmezőbb volt, mint a személyszállítás. Hasonlóan a korábban már bemutatott elővárosi koncepcióhoz, 1986-ban megszületett a távolsági fejlesztési koncepció is, ennek mentén haladva az országos hálózat dinamikus fejlesztését kezdte el a társaság: évente mintegy 10-10 autóbuszszal növelte a távolsági közlekedésben résztvevő autóbuszok számát, így a 90-es évek elejére gyakorlatilag megdupláztta ezt a tevékenységét. A fejlesztés gazdasági háttere is adott volt, hiszen a vállalat működésének finanszírozását a megyei forgalom biztosította, így ezeknek a bővüléseknek elsősorban a közvetlen költségeket, elsősorban az autóbusz és az autóbuszvezetőket kellett fedeznie.



A fejlődés 1992-ig töretlen volt, ám akkor a vidéki társaságoknál a teherfuvarozási ágazat többségében leépült, így gyakorlatilag ekkor szembesültek a VOLÁNBUSZ már az egész országot lefedő hálózatával. Bevezetésre került a máig vitatható „honosság” fogalma, ami azt jelenti, hogy azt a társaságot illeti meg a fejlesztés joga, ahol az utazási igény keletkezik, így az ezt követő 15 évben a kölcsönös figyelembe vételével lehetett csak menetrendet módosítani. Ez a korábban kialakult hálózat megkövülését és az utasok érdekeinek háttérbe szorítását eredményezte. A nemzetközi közlekedésben a külföldre utazás lehetőségének fokozatos megteremtődésével párhuzamosan növekedett a járatok száma. Természetesen ekkor még döntően a korábbi szocialista országokba közlekedtek a járatok: Lengyelországban Zakopane, Csehszlovákiában Tátralomnic, Rozsnyó, Poprád, Losonc, Léva, Nyitra, Galánta, Dunaszerdahely, Jugoszláviában Szabadka és Abbázia (Opatija) úti célokkal. Ezek mellett a nyugati országokba is közlekedtek járatok: Ausztriában Bécs, Graz, Friedaraberg,



” A nemzetközi közlekedésben a külföldre utazás lehetőségének fokozatos megteremtődésével párhuzamosan növekedett a járatok száma.



Baden, Semmering (utóbbi három úti célt a Blaguss járataival lehetett elérni), Németország (akkori NSZK) területén München, Olaszországban Velence (kötelező tranzit szállással) voltak az elérhető célállomások. Érdeemes megemlíteni, hogy a 80-as évek elején a VOLÁNBUSZ

járatok behálózta Erdély jelentős részét, ugyanakkor az 1982-es romániai üzemanyag-takarékosság bevezetése miatt az oda irányuló nemzetközi autóbuszos közlekedést is le kellett állítani, és a romániai járatokat csak 1990-ben lehetett újra indítani.

karus 250-es
autóbusz a horvát
tengerparton

Setra S228 DT
Optimal típusú
emeletes autóbusz
és vezetőtere



Ikarus
255-ös típusú
bérautóbusz



Ikarus 256-os
típusú bérautóbusz
MALÉV színekben

Bérautók egymás
közt: 2 Nysa, az
Ikarus 256-os és a
Dacia



A menetrend szerinti közlekedés fejlesztése mellett a többi üzletágban is történtek változások. Az akkori, úgynevezett Angyalföldi Üzemigazgatóság feladata a bérautóbusz üzletág kiszolgálása mellett az 1985-ben "XX-es" tevékenység, vagyis a mikrobuszok, dobozos kisteherautók és személygépkocsik vezető nélküli bérbeadása volt. A 80-as évek végén még mindig meghatározó volt ez az üzletág. 1988. december 31-én 86 darab, különféle kivitelű Lada (ebből 2 darab Niva), 32 darab Dacia 1310 (L, TX és Break kivitel), 90 darab Nysa 522-M és 91 darab Nysa 522-T Towos és 27 darab Törökországban gyártott Ford Otosan, – melyeket a VOLÁNBUSZ munkatársai hoztak el közúton Törökországból – állt rendelkezésre a 218 darab Ikarus mellett. A bérautóbusz üzletág vállalaton belüli nagyságáról sok mindent elárul, hogy az angyalföldi üzletág állományába tartozó 544 darab jármű a vállalat 1451 darabos közhasználatú gépkocsiparkjának több mint harmadát tette ki.

Továbbra is hangsúlyos volt a különjáratú és szerződéses (munkásszállító) tevékenység is. A különjáratú üzletág elsősorban a hazai turizmust szolgálta. A különjáratú előnye a megrendelő szempontjából, hogy igényeit az útvonal, az

időtartam, az étkeztetés és az elszámolás tekintetében a vállalat messzemenően figyelembe veszi. Valamennyi terület rendelkezett különjáratú autóbusszal, amelyek egész Európa területét bejárták, az iskolai kirándulások időszakában 100-150 darab autóbusszal volt foglalás. A fuvarszervezést a fővárosban és a Pest megyei járásokban működő Volán Utazási Irodák végezték. A fő megrendelők a vállalatok és intézmények voltak. Az utazási irodák (IBUSZ, VOLÁNTOURIST, Budapest Tourist, EXPRESS Ifjúsági Utazási Iroda, Cooptourist) számára szezonra lekötött autóbussz kontingensek álltak rendelkezésre, melyeken felül igény esetén újabb autóbusszokat vonhattak be. A Volán Tröszt megszűnésével, a Volán vállalatok önállóságával a korábrinál több lehetőség adódott a nagy értékű autóbusszok jobb, a viszonylag szűkre szabott idegenforgalmi szezonon túli kihasználására is.

Az utolsó
farosok egyike, egy
Ikarus 66-os típusú
bérautóbusz





1986/87-ben a vállalat utazási irodáinak egy irányítás alá történő összevonásával létrehozták az önelszámoló Omnibusz (idegenforgalmi) utazási irodát, melynek az Engels téren volt a központja, és 12 db vállalati irodával rendelkezett. Tevékenységében kiemelt fontosságú maradt a forgalmi üzemigazgatóságok kötelékében maradó autóbuszok idegenforgalmi fuvarfeladatokra történő koordinált értékesítése és az idegenforgalomhoz kapcsolódó tevékenység önálló ellátása, lebonyolítása és szervezése. Emellett nagy hangsúlyt fektettek arra, hogy a kevésbé ismert magyarországi úti célok felé irányítsák a belföldi turizmust, illetve programokat dolgoztak ki a nagycsaládok üdültetésére és a diákok kirándulására is. Később felvették a tevékenységeik közé többek között a valutaváltást és a nyitott autóbusszal történő városnézést is. Ehhez a tevékenységhez tartozott még az Építőipari Vállalat Budapesten, a III. kerület Szentendrei úton található munkásszállójából átalakított kétcsillagos Aquincum panzió is, melyet 1988 áprilisában nyitottak meg.

Szintén a gazdasági több lábbon állás egyik hatékony eszközeként hozták létre 1987-ben a BLAGUSS-VOLÁNBUSZ Utazási Iroda Kft.-t. A megbízható osztrák partnerrel a kapcsolat addigra hosszú időre nyúlt vissza, hiszen a két vállalat közösen végezte a menetrendszerinti bécsi járatokat, és az idegenforgalomban is együttműködtek. Az osztrák-magyar cég irodája Budapesten, az Engels téri állomás József Attila utca felőli épületrészében he-

lyezkedett el. Vállalati tevékenységének célja a külföldiek magyarországi beutaztatásának növelése volt nemcsak Ausztriából, hanem más „nyugati” országból is különböző programokkal szervezésével járultak hozzá a gyógy- és idegenforgalom fejlesztéséhez pl. kastélyprogram, különböző hétfégi összeállítások, balatoni üdülések és körutazások segítségével. Illetve a kiutazó magyarországi utasok részére szintén változatos programokat szerveztek. A szolgáltatások körét a mindenkori igényeknek megfelelően bővítette a vállalat, így például a különleges utazási igények kielégítésére "telkes" járatokat közlekedtetett. Ugyancsak speciális igényeket elégített ki a vállalat a lak-tanyáig közlekedő katonajáratokkal is.

*Aquincum Panzió
a Szentendrei úton*

*Az Omnibusz
Utazási Iroda
központja az Engels
téren*

*A Blaguss-
Volánbusz Kft.
irodája*





A VOLÁNBUSZ járatai először 1986-ban biztosították a magyarországi Forma 1-es futam nézőszállítását, igaz, akkoriban még jóval kevesebb utassal és csak a fóti vasútállomás és Mogyoród viszonylatában. Elsősorban az évtized vége felé gyakori volt az is, hogy naponta 5-10 autóbusz indult aranyra áhízó turistákkal Isztambulba aranyért, az ekkoriban szintén jelentős bőrkabát-turizmus miatt Velencébe (Tarvisióba), esetleg az ekkortájt már szokásos bécsi bevásárlásokra.

Az autóbuszok és egyéb gépjárművek lízingszerződéssel történő értékesítését 1987-ben határozta el a vállalat. Az autóbuszokat 3-5 év futamidővel lízingelték a vállalattól, majd a lízingdíjak kifizetése után átszállt a tulajdonjog a lízingbevevőre. 1987-ban még öt új, de a beszerzési lehetőségek beszűkülése miatt jobbára csak használt, nullára futott autóbuszt lízingeltek a vállalattól. A járműgazdálkodási folyamatban természetesen a beszerzési és a selejtezési szükségletek összehangolásában feszültséget okozott, hogy a

jobb állapotú, felújított autóbuszokat lízingelés helyett miért nem a selejtezendő, rosszabb járművek kiváltására használják, viszont a lízingbe adott autóbusz által kitermelt jövedelem olyan mértékű bevételforrás volt, ami jelentősen hozzájárult a vállalat eredményes gazdálkodásához.

Ezenkívül – nem a főtevékenységhez kapcsolódóan – a 80-as évek közepén kezdődött meg a vállalati büfék és illemhelyek szerződéses rendszerben történő üzemeltetése, illetve megkezdődött a vállalati szoftverek külső cégeknek történő értékesítése is. Szintén 1987-ben kezdtek el hasznosítani reklámcélokra a járművek oldal- és hátlemezeit is hirdetések felragasztásával.

A vállalat már hosszabb ideje foglalkozott eddigiekben még nem alkalmazott vállalkozási formák bevezetésével. A társadalomban végbemenő változások hatására átvizsgálták a szerződéses üzemeltetéshez hasonló vállalkozási forma bevezetési lehetőségeit, illetve részletes vizsgálat folyt az autóbuszok költségtérítési rendszerben való üzemeltetésének bevezetéséről is. De mindez 1987-ben még csak terv maradt, még nem volt biztosított a belső vállalkozási formák bevezetésének jogi háttere.

A vállalatnál 1982-től gazdasági munkaközösségek alakultak (gmk, majd vgmk végül jgmk), aminek keretében a vállalat munkavállalói a gépkocsivezetői, autóbusz javí-

*A nagykőrösi
autóbusz-állomás*

tással, épület- és gépfelújítással, takarítással stb. foglalkozó munkaközösségek a munkaidejük lejártával további munkák vállalásával plusz jövedelemre tehetek szert. Érdekes megjegyezni, hogy az Andor utcában külső cégek autóbuszait javították a vgmk-s dolgozók. A vgmk-k jelentőségét alátámasztja, hogy a 80-as évek közepére a munkavállalók egyötöde dolgozott az átlagosan 50 db vgmk-ban. A tevékenységek növekvő adóterhei, társadalombiztosítási járulékaik gazdaságossági kérdéseket vetettek fel, csökkent a gmk-kban dolgozók jövedelme, és a vállalatnak is többre került a munkaközösségek alkalmazása, az új adóterheken meg kellett osztoznia a vállalatnak és az egyénnek, különösen a karbantartói tevékenységeknél. Az 1970-es évek végén önálló arculat kialakítására egy ipari formatervező vállalkozás kapott megbízást, a kialakított új arculat elemeknek megfelelően az 1980-as években a járatok jól látható megkülönböztetése érdekében nemzetközi, távolsági, különjáratú és a repteres autóbuszok az előváro-

*Ikarus 200-asok a
Kosztolányi Dezső
téri pályaudvaron*

*Parkoló
autóbuszok az
Andor utcában*

si, helyi járatok sárga fényezésétől eltérő színezést kaptak. Ekkor jelent meg az alulról felfelé bordó – tűzpiros – sárga – törtfehér színekombináció, amelyet „papagáj” színezetként is emlegetnek. Az autóbuszok jobb és bal oldalának közepére – előre döntve – a színeket más sorrendbe rendezték (antantcsík), és az antantcsíkok fehér mezőjének közepére „Voláncsiga” logót, míg a homlokfalán és a hátfalán az antantcsík kicsinyített mására hasonlító új vállalati logót helyeztek el (egy jobbra dőlő paralelogramma fehér alapon sárga és tűzpiros csíkok felett csigával, alatta Budapest felirattal). A sárga buszok arcúlatától ettől annyiban tért el, hogy az antantcsíkot stilizáló új logót ragasztottak nemcsak a jármű elejére, hanem a jármű mindkét oldalára is. Az új arculati elemek megjelentek a vállalat kiadványaiban, a levélpapírokon, borítékokon, névjegykártyákon, egyéb felületeken is. Az arculati tervezés kiterjedt az autóbusz-pályaudvarok utastájékoztatására is, a feliratozás rendszerben, egységes modulmegoldású információhordozó táblákon, piktogramokkal, azonos betűtípussal, színezéssel készült. 1985-ben a vállalat hivatalosan is felvette a VOLÁNBUSZ megnevezést, és 1986-ban új vállalati logót készítettek, a logó és VOLÁNBUSZ feliratot tartalmazó torzított kormánykerék lett, ami egyszerűen csak „hamburgerként” vonult be a köztudatba. Némileg módosult az arculat az autóbuszokon. Az autóbuszok mindkét oldalán felváltotta a Voláncsigát az új „hamburger” logó, melyet az autóbuszok hátlujára is felragasztottak, míg a járművek szélvédője alá VOLÁNBUSZ feliratot tettek. Elkészültek a bérautóbuszok új logói is. Itt a korábbi sárga-kék címkék helyett egy a vállalati emblémát is magába foglaló barna-sárga színű, az üzletágra utaló matrica került fel az autóbuszokra.



Vágóhíd utcai
(Nagyvárad téri)
végállomás

1988-ben született az „Útra kellünk” szlogen. A VOLÁN-BUSZ intenzív marketing tevékenységbe fogott, számos reklámfilmet forgattak a vállalatról és vetítettek le a tévében és a mozikban. Az egyik reklámfilm zene rendkívül népszerűvé vált; évekig énekelték a velünk utazó diákcsoportok a „Biztonság, luxus, kényelem, minden kilométeren, VOLÁNBUSZ” reklám strófát.

A járműfejlesztések és menetrendi sűrítések mellett persze gondoskodni kellett a kiszolgáló létesítmények korszerűsítéséről és bővítéséről is, amire több esetben csak új építéssel volt lehetőség. Ugyanakkor a vállalat teherbíró képessége révén lehetőség nyílt a 70-es években meghatározott fejlesztési igények megvalósítására.

Ebben az időszakban a mai fogalmaink szerinti kulturált, belföldi távolsági és nemzetközi járatok fogadására alkalmas végállomás továbbra is csak az Engels tér volt.

Csepelen a
Koltói Anna utcai
végállomás

Bulcsú utca
végállomás

Korszerűbb, de az elővárosi utaskiszolgálási igényeknek kialakított végállomás volt a Széna téri és a Kosztolányi Dezső téri állomás. Ezek mellett voltak Budapesten az alábbi „útszéli” végállomások: a Bulcsú utca (egy időben Élmunkás tér, ma Lehel tér), a Bécsi út és Vörösvári út kereszteződése, a Czabán Samu (ma Széchenyi) tér, Újpest, Duna híd (a mai Váci út és Árpád út kereszteződésében), Pestlőrincen a Béke tér, Csepelen a Koltói Anna utca (ma Vermes Miklós utca), Rákoskeresztúr központ (Kucorgó) és a Vágóhíd utca (a Nagyvárad tér mellett), valamint a metró átadását követően Kőbánya-Kispest.

A fővárosi végállomások tekintetében prioritást az Engels tér tehermentesítése kapott. A Budapest Sportcsarnok tervezése során döntés született a Kerepesi út és a Hungária krt. kereszteződésénél lévő postaingatlan megszüntetésére. A Minisztérium azzal a feltétellel mondott le a területről, hogy a Sportcsarnok építéséhez kapcsolódóan épüljön ott egy autóbusz-állomás is. Így került sor az évtized talán legjelentősebb autóbusz-állomás beruházásának minősíthető, Budapest, BNS autóbusz-állomás átadására 1982-ben. Ez a mai állomás helyén, az akkori Sportcsarnok mellett épült



” A járműfejlesztések és menetrendi sűrítések mellett gondoskodni kellett a kiszolgáló létesítmények korszerűsítéséről és bővítéséről is



*BNS autóbusz-
állomás*

*Árpád hídi
autóbusz-állomás*

*Az új ceglédi
autóbusz-
állomás
a Mozdony
utcában*

meg, fedetlen, 11 indító állással. Itt jelentek meg először az elektronikus, „Vizinform” típusú indulási kijelzők. A kiszolgáló épületek konténerjellegűek voltak beágyazva az autóbusz-állomás süllyesztett talajszintje és a Sportcsarnok emelt szintje közé. Az autóbusz-állomásról indultak a Dunától keletre eső településekre a távolsági, valamint az ugyanezen nyomvonalak mentén közlekedő elővárosi, majd 1992-től a Csehszlovákiába, Romániába, Ukrajnába, Törökországba és Szerbiába induló nemzetközi járatok is.

1983-ban adták át a megújult Bulcsú utcai állomást, a váci járatok a Lehel úti megálló helyett a megépült Metróig közlekedtek.

A másik, Budapestet érintő, jelentős beruházás az Árpád híd pesti hídfőjénél kialakított autóbusz-ál-

lomás volt, amelyet 1988-ban adtak át. Ide került összevonásra a megszűnő Bulcsú utcai és a Bécsi úti végállomás valamennyi járata, de az Engels térről induló valamennyi elővárosi járat, valamint az Újpest, Duna híd megállóhelytől induló járatok többsége is. Az új állomás az építészeti megoldásaival, a szürke arculatával, a felvételi épület tetjén forgó VOLÁNBUSZ logóval igazán impozáns látványt nyújtott.

A fővárosi változások mellett több vidéki autóbusz-állomás is megújult. Nagykőrösön 1985-ben adták át az új állomást, ahol az épület egyedi kialakítása a tanyavilág hangulatát sugallja. Egy évvel később helyezték üzembe a gödöllői autóbusz-állomást is, amely a vasútállomás melletti faházás autóbusz-állomást váltotta ki komfortos induló- és

érkező lehetőséget nyújtva a térségi járatok utasainak, jóval nagyobb területen, elegendő tárolóhelyet is biztosítva a járművek számára. Az épület nemcsak utaskiszolgáló, hanem személyzeti részsel is rendelkezett, így itt kaptak új irodát a gödöllői főnökség – később üzemigazgatóság – munkatársai is.

1980-ban elkészült Cegléden a járműfenntartó üzem közvetlen szomszédságában a vállalat saját autóbuszbontója, ahol – nem csak vállalati – autóbuszok bontását, tárolását és a bontás során kinyert még felhasználható alkatrészek raktározását, esetenként a még további felhasználásra érett autóbuszok és a vállalat által felhasználni nem kívánt alkatrészeik értékesítését, valamint időközben már a vállalat autóbuszainak karosszéria javítását is végzik a megnyitása óta

Az évtizedek óta húzódó elmaradást sikerült megszüntetni a vállalatnak az 1982-ben Monoron és Érden átadott 1-es Volánnal közös, hasonló elven kialakított műszaki telephelyek beüzemelésével. A két új telepen két javítócsarnok, különböző segédműhelyek és mindkét vállalatnak önálló irodákkal ellátott szociális épület épült meg.



Az aszódi végállomás, a kor stílusára jellemző konténeres kialakítással



A régi és új gödöllői autóbusz-állomás

1987-ben adták át a megújított, 4 induló-érkező kocsálló- és 12 tárolóhelyes, fóti autóbusz-állomást. Cegléden 1987 októberében adták át az új, 8 induló és 4 érkező, valamint 24 tárolóállással rendelkező autóbusz-állomást, amely a városközpontból, a régóta kinőtt és korszerűtlen autóbusz-állomásról került át a jelenlegi helyére. A mai napig tágasnak mondható létesítmény építése jelentős előrelépés volt a térség településeit és tanyavilágát kiszolgáló járatok és az utasok életében, ugyanakkor a városközpontban (a Kossuth Ferenc utcában) hat autóbusz megállását biztosító átszállóhelyet kellett létesíteni. A járműfenntartás területén folytatódtak a már meglévő telephelyeken a koncentrált épület- és gépészeti rekonstrukciós beruházások. Sokat költöttek a járműjavítási háttér javítására, a korszerű karbantartási tevékenységek végzését elősegítő fejlesztésekre. Fokozatosan minden műszaki karbantartó bázison bevezették a diagnosztikával bővített karbantartást.

1987-ben megvásárolta vállalat a Duna Volán volt gödöllői műszaki telepét, amit addig a vállalat közösen használt a Duna Volánnal. Az immáron csak a VOLÁNBUSZ által használt, egybenyitott telephelyen jó körülményeket tudtak teremteni a jármű-karbantartási feladatok ellátására. A járművek terén bizonyos szempontból egyszerűsödött a helyzet, hiszen a társaság autóbuszainak gerincét az utolsó farosok kiselejtezésével ekkor már teljes egészében az Ikarus 200-as családja biztosította. Az 80-as évek elején a kifutó autóbuszok leváltására a fejlesztési alap csökkenése miatt nem tudott a vállalat elegendő új autóbuszt beszerezni. Kényszerből viszonylag nagy számban szerzett be a BKV-tól 5-7 éves Ikarus 260/280 típusú autóbuszokat (közel 150 darabot), és a további üzemeltetésre való alkalmassá tétel után átlagosan 2-3 évig részben változatlan kialakítással rövid elővárosi vonalakon, helyi forgalomban, illetve részben átalakítva a bérautóbusz üzletágban foglalkoztatta azokat. A vállalat az Ikarus 255/256/260/266/280 típusok mellett 1986-tól újra vásárolt a gyerekbetegségeit kinövő, az Ikarus 256-nál 20 százalékkal drágább, sokáig a gyár zászlóshajójának számító Ikarus 250-es típusú autóbuszokat. Az 1986-87 között beszerezett 20 Thermo King és egy Konvekta légkondicionálóval felszerelt Ikarus 250-esek a hazai közforgalmú autóbusz-közlekedés első légkondicionált flottáját képviselték.

A nemzetközi, de elsősorban a bécsi és a müncheni járatok végzésére került beszerzésre 1989-ben egy új SETRA S228 DT típusú emeletes autóbusz, amelyet Mercedes motor hajtott, Voith retarderrel, tempomattal, ABS/ASR rendszerekkel, légkondicionáló készülékkel volt felszerelve. Az alsó szintjén 20, felül pedig 53 ülő utast tudott elszállítani. Az utasok kényelmét hűtőszekrény, WC, videó, konyha, olvasólámpa, kártyaasztal biztosította. Később egy ugyanilyen típusú, használtan beszerzett autóbusz állt forgalomba a VOLÁNBUSZ-nál. A képen látható jármű 2,46 millió km megtétele után 2005-ben került állományból kivonásra, majd értékesítésre.

Természetesen, a szakma és pl. a külföldi partnerek részére végzett nagy volumenű autóbusz fődarab- és kocsiszekrény-javítások, sérülésjavítások, felújítások és újjáépítések, valamint gumibroncs felújítás (melegfutózás) mellett a 80-as években is több egyedi autóbusz épült a vállalatnál.

*Átalakított
repteres Ikarus
260-as típusú
autóbusz és
utastere a
poggyásztartóval*



1981-ben az Iparnál végezték el a repteres járatok végzésére szánt 8 db 3 ajtós Ikarus 260-as típusú autóbusz átalakítását, melyek az addigra állományból kivont Ikarus 250-es és Steyr-Ikarus autóbuszokat időközben váltó, alacsonyabb komfortfokozatú Ikarus 266-ok leváltására szolgáltak. Többek között fűthetővé tették az utasterüket, a középső ajtót megszüntették. A hátsó ajtón szállhattak fel az utasok, ahol 4 szintes csomagtérben helyezhették el a bőröndjeiket, és 36 db kék huzatos ülésen foglalhattak helyet, melyeket az ipari üzemegység által készített fejtámlával láttak el. A hátsó utasajtót az autóbusz álló helyzetében az utasok is zárhatták és nyithatták. Az autóbuszokat pedig az új arculati formatervnek megfelelő fényezéssel és feliratozással látták el.

1987-ben megkereste vállalatot a Csepel Autógyár, hogy egy Cummins CTA 68 típusú, 250 lóerős motorral, ZF S6-81 típusú ötsebességű mechanikus váltóval, RÁBA futóművekkel, Bendiberica kormányval, fél-elliptikus laprugó és légrugó kombinációval felszerelt, egyedi, 12 méteres alvázukra autóbusz karosszériát építsenek a Béke téren. Az elvárt nagyobb csomagter érdekében meg kellett növelni az autóbusz magasságát, amit a középső tartórács szélesítésével értek el, ezen kívül többek között meg kellett tervezni az ajtóbeépítéseket, a lépcsőkialakításokat, az ülésdobogók kiépítését és a kísérleti busznál alacsonyabb Ikarus 250-es homloklafát is át kellett tervezni. De az autóbusz megépítése gépészeti szempontból is számos új megoldást igényelt. Az 1988-ban átadott, légkondicionált turista autóbusz 1994-ig közlekedett a társaságnál, a Csepel később ennél az alváznál és az autóbusznál szerzett tapasztalatai alapján fejlesztette ki az Ikarus EAG 396-os típusú autóbuszok alvázát.

1988-ban további két Star teherautó alvázra épített, idegenforgalmi célokra szánt, egy 1910-es években gyártott emeletes autóbusz formavilága által megihletett, 24 üléses emeletes, nosztalgia, városnéző Omnibusz és egy Ikarus 266-os autóbuszból átalakított nyitott panorámbusz készült el. A panorámbusz 1993-ig állt a vállalat szolgálatában, de Budapest utcáin még a mai napig előfordul.

Az Ikarus 200-as típuscsaládba tartozó autóbuszok átalakításával speciális célra szánt buszok a teljesség igénye nélkül felsorolva mozgó egészségügyi állomások (véradóbusz, szűrőbusz, művese bemutatóbusz...), mozgássérülteket szállító buszok, könyvtárbuszok, étkeztetőbuszok, műhelybuszok, lószállító buszok, buszból átalakított munkagép stb. készültek a Béke téren. A különleges felépítményű autóbuszok – önmaguk referenciájaként – újabb megrendeléseket hoztak a vállalatnak.



Amíg a VOLÁNBUSZ munkatársai buszokat építettek át, illetve a 200-as típuscsalád elterjesztésével foglalatostkodtak, az 1982-ben a nagyközönség előtt a Budapesti Nemzetközi Vásáron már bemutatásra kerültek az Ikarus 200-as autóbuszcsalád leváltására szánt új, 300-as és 400-as sorozatának bemutatkozó példányai. Az új autóbuszcsaládok egyik tagja tartós tesztelési célokkal – egy kísérleti Ikarus 435-ös típusú autóbusz formájában – közlekedett a vállalatnál.

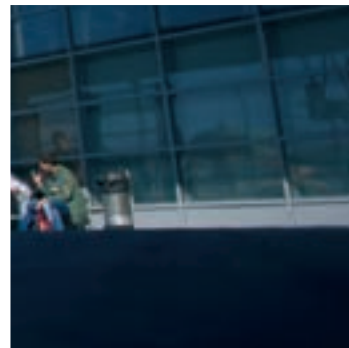
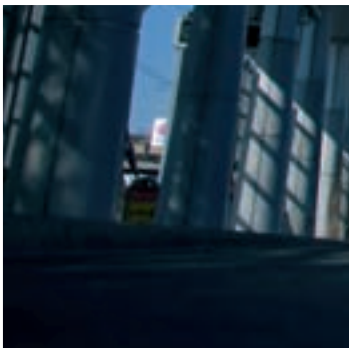
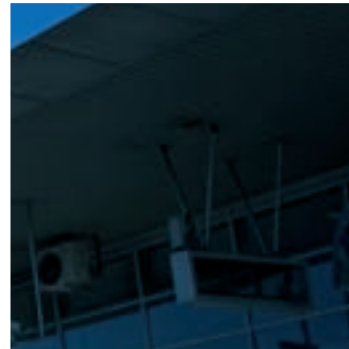
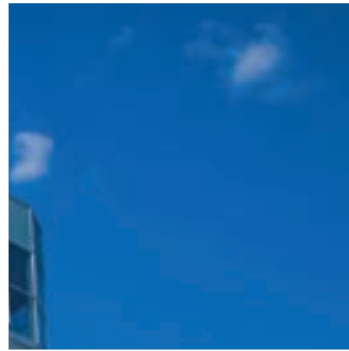
Bár a fejlődés az évtized utolsó éveiben dinamikus és céltudatos volt, az 1989-ben történt rendszerváltás (immáron sokadszor) teljesen új helyzet elé állította a vállalatot.



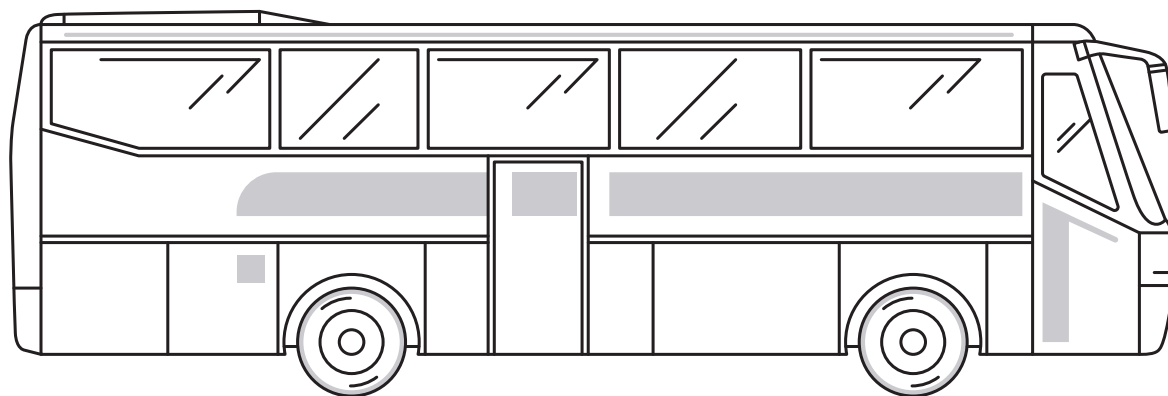
A Béke téren épített, különleges autóbuszok

RÁBA U.26.230 DFA típusú darus autómentő az Engels téri autóbusz-állomáson





III. A RENDSZERVÁLTÁS UTÁN



AZ 1990-ES ÉVEK

egy új kor kezdete

Az 1990-es évek elején a vállalat kapacitását 60 százalékban a menetrend szerinti személyszállítás, 40 százalékban a „turizmus” és az ipari üzemek vagy termelő szövetkezetek munkásainak szállítása kötötte le.

A rendszerváltozás a vállalat életében is nagy változásokat hozott. Az egyre öregedő járműpark üzemeltetése mellett nagy gondot okozott az infláció, vagyis az üzemanyag-, alkatrész-, bérköltségek stb. folyamatos növekedése. Érzékeltesül: az üzemanyag ára 1990-re egy év alatt történő 30 százalékos drágulásával szemben ugyanezen időszakban a bevételek csak 12 százalékkal nőttek. Az emelkedő költségek ellentételezésére egyik oldalról az utasszámot is redukáló jegyáremelések, másik oldalról a vállalat működőképességének megtartása érdekében járatritkítások történtek.





1992. április 1-jével megszűnt az egyre kevésbé kihasznált, komoly veszteséget okozó Ferihegyi repülőteret a Belvárossal összekötő közvetlen autóbuszjárat.

Az új gazdasági helyzet miatt komoly belső átszervezések zajlottak a vállalatnál. A meglévő vegyes tulajdonú Blaguss-VOLÁNBUSZ Utazási Iroda Kft. mellé 1989-ben az épület- és gépkarbantartással, nyomdai és dekorációs tevékenységgel foglalkozó Fenntartó és Szolgáltató Üzemegységből létrehozta a VOLÁNBUSZ Háttér Kft.-t (1996-ban számolták fel).

Következő lépésként 1990-ben az Omnibusz Üzemigazgatóság átszervezésével létrehozta az Omnibusz Utazási Iroda Kft.-t (1997-ben számolták fel), majd 1992-ben létrehozta a korábbi Ipari és Anyagellátó Üzemigazgatóság működési területén, annak tevékenységét folytató Volánbusz Járműtechnika Kft.-t (2004. év végéig működött) és a Bérautóbusz Üzemigazgatóságból pedig a VOLÁNBUSZ Car-Trade Kft.-t (szintén 1996-ban számolták fel).

Másfél év alatt a dolgozók létszáma egyharmadával (1400 fővel) csökkent, 28 fő- és alosztályból 16 lett. Felvételi stopot vezettek be, a kilépetteket és a nyugdíjba menőket sem pótolhatták házon kívülről. Csökkentették az új autóbuszok beszerzését, illetve a kieső járművek pótlására használt autóbuszokat szereztek be.

A VOLÁNBUSZ vállalat 1993. január 1-jével egyszemélyes, kettőmilliárd-kettőszázmillió forintos alaptőkével rendelkező zárt alapítású részvénytársasággá alakul át. A részvénytársaság cégneve VOLÁNBUSZ Közlekedési Részvénytársaság, rövidítve VOLÁNBUSZ Rt. lett.

A rendszerváltás következtében a gazdaság szerkezete átalakult, ami – ha nem is azonnal – a közlekedés vonatkozásában is érezte hatását. A korábbi évtizedekben kialakult ipari és mezőgazdasági munkamegosztás, az oktatási, egészségügyi vagy akár a közigazgatási rendszer, mint utazási igényeket motiváló tényező elkezdett változni. Jelentős mértékben visszaestek a három műszakos ipari termelések, megszűntek a bányák és számos nehézipari létesítmény, megszűnt a lépcsőzetes munkakezdés, de megszűntek, esetleg átalakultak a termelő szövetkezetek is. Helyüket fokozatosan átvették a kisebb üzemek, először a főváros vonzáskörzetében, majd később vidéken. Létrejötték az első ipari parkok és bevásárlóközpontok, lendületes fejlődésnek indult a szolgáltató szektor és nem utolsósorban az egyéni közlekedés.

Ezzel egyidejűleg ismét jelentős fejlődésnek indult a budapesti agglomeráció is, a fővárosi élet költségei – kü-



lönösen a panellakásokban – ugrásszerűen növekedtek, míg a fővárostól 20-30 kilométerre lévő házat vásárolva még a helyközi bérlet kifizetésével is (kiváltképp, ha ennek egy részét a munkáltató átvállalta) olcsóbb, ugyanakkor kedvezőbb élet volt biztosítható. Ez a Budapestet körülölelő gyűrű mára már kevésbé távolságban, inkább időben definiálható: 45-75 perc az a jellemző, helyközi autóbuszon eltöltött idő, amely a mindennapi munkába vagy iskolába járásnál beleférhet a napi rutinba.

A 80-as évek végén tapasztalható erős fejlesztési hullám fokozatosan lelassult, majd a 90-es évek első éveiben gyakorlatilag teljesen megállt. Míg a 80-as években a VOLÁNBUSZ fejlesztette a távolsági járatait, a vidéki társaságok elsősorban eltűrték azt, a 90-es években pedig a vidéken felszabadult rengeteg autóbusz foglalkoztatása, azok számára gazdaságilag megtérülő, új feladatok felkutatása lett a cél. Így szinte valamennyi cég – a VOLÁNBUSZ korábbi stratégiáját követve – elsősorban budapesti fejlesztéseken kezdte el törni a fejét, így ha a VOLÁNBUSZ egy járatot akart fejleszteni például Veszprémbe, akkor 8 társaság akart cserébe egy-egy járatot szintén beindítani. Ez a rendszer gazdaságilag ugyan hatékony volt, hiszen a társaságok addig-addig keresték a megoldást, míg nem jutottak egyezsége, ugyanakkor még a gazdaságilag és utasforgalmilag indokolt fejlesztéseket is rendkívüli módon, akár évekig elhúzta, sokszor presztízs vagy nem valós

Az NDK-ból
visszavásárolt
Ikarus 263 típusú
autóbusz

gazdasági érdeksérelmére való hivatkozással. Sajnálatos módon a rendszer azt eredményezte, hogy a közlekedési szolgáltatók elsősorban egymással, nem pedig az egyéni közlekedéssel kezdtek el versenyezni, ahol az utasok kiszolgálása nem minden esetben élvezett prioritást.

Az utazási igényekben újdonságként jelent meg a diákok szinte az egész országot lefedő, rendszeres utazása. Ez annak az eredménye volt, hogy a fővárosban és a vidéki városokban is sok új tanintézmény létesült, amelyek jelentősen megnövelték a diákság mobilitás iránti igényét. Ilyen volt a sorkatonai szolgálat szigorúságának fokozatos enyhülése is, amelynek következtében katonák százai utaztak hétfévenként haza az ország laktanyáiból.

Mindezek ellenére kétség nélküli tény, hogy egyetlen évtized leforgása alatt valamennyi távolsági nyomvonalon megerősödött a menetrendszerinti forgalom. Érdemes kiemelni, hogy új járatok indultak Barcsra, Nagykanizsára,

Komádiba, Battonyára és új menetrendek kerültek kialakításra az ózdi, salgótarjáni, egri, győri, jászsági, tápiósági, szegedi, veszprémi, győri, kalocsai, balassagyarmati vonalcsoportokon. A fejlesztések során a társvolánok a korábbi, minimális mértékű jelenlétéhez képest jóval nagyobb szezont szereztek meg a távolsági közlekedés képzeletbeli tortájából. Hozzá tartozik az igazsághoz az is, hogy az utasforgalom és a mobilitás iránti igény folyamatos növekedése következtében a társak növekvő részesedése a VOLÁNBUSZ-t összességében nem érintette hátrányosan.



A 80-as évek végén tapasztalható erős fejlesztési hullám fokozatosan lelassult, majd a 90-es évek első éveiben gyakorlatilag teljesen megállt.



„Hab” volt azon a bizonyos tortán, hogy a vasúti rekonstrukció továbbra is elmaradozott, növekedtek a lassú jelek, a pontatlanság, és számos esetben a vonatokon romló közbiztonság jobb esetben az autóbusz, rosszabb esetben az egyéni közlekedés felé terelte önkéntelenül is az utasokat.

A társaságok közötti feszültségek leküzdésére és az üzemeltetési együttműködés javítására a zalaegerszegi vonalcsoporton a VOLÁNBUSZ és a ZALA VOLÁN új konstrukcióban, úgynevezett „pool rendszer” szerint kezdte el közlekedtetni járatait. Ennek lényege az volt, hogy a bevételek és a költségek egy része egy nagy közös kosárba került,

az eredményből a teljesített kilométerek alapján kapták meg részesedésüket a társaságok. Ezzel a megoldással az üzemeltetési nehézségeket kezelni lehetett, és az együttműködés mindkét cég előnyére vált.

Az elővárosi vonalak közlekedésének átalakítása izgalmas feladatot jelentett. A VOLÁNBUSZ elővárosi, környéki és helyi menetrendjeit egyaránt át kellett alakítani, az új gazdasági, oktatási, közigazgatási rendszernek megfelelően. Az előzőekben leírt ipari átalakulási folyamatok, kiköltözési hullámok olyan utazási igényt generáltak, amely a reggeli csúcsidőszakban szinte valamennyi vona-

lon utasleamaradást, zsúfoltságot eredményezett. Emellett ráadásul a lépcsőzetes munkakezdés megszűnése miatt, illetve a külföldről behozott személygépkocsik rohamos elterjedésével a fővárosi bevezető utak túlterheltté váltak, állandósultak a torlódások, a korábbi menetidők akár duplájukra is növekedhettek.

Érdekes összehasonlítás például a kerekegyházi járatok menetrendje 1995-ből és 1955-ből: 1955-ben az úthálózat, az autóbusz menetdinamikai és végsebességi paraméterei nem tették lehetővé a gyors haladást, míg 40 évvel később – hiába javultak jelentős mértékben ezek a feltételek – a meg-





Az 1998-ban átvett, orosz exportra készült Ikarus 280-asok egyike Farnoson, a vasútállomás mellett

növekedett utasforgalom, az autóbuszvezetői menetjegykiadás és nem utolsósorban a közutak terheltsége miatt a járatok gyakorlatilag még mindig ugyanazon menetidővel közlekedtek.

Visszatérve az elővárosi hálózathoz: a társaság a zsúfoltságok megszüntetésére először másod-, harmadrész ráségítő autóbuszokat állított forgalomba, majd beválásuk esetén történt meg ezek beépítése a menetrendbe. Utasforgalmi szempontból Gödöllő, Veresegyház, Aszód térsége fejlődött a legdinamikusabban, de jelentős kapacitásbővítéseket kellett végrehajtani növelve a Budapestre bejövő járatok számát a Zsámbéki-medencében, a 10-es út mentén vagy Érd térségében is.

1990-ben 20 darab, EMKE (Elektronikus Menetjegy-készítő és Elszámoló Készülék) típusú, akkor még a Tisza Volán által összeszerelt (1991 után már önállósult EMKE Kft. gyártotta), elektronikus jegykiadó gépet kezdett el tesztelni a VOLÁNBUSZ a pilisborosjenői, ürömi és pilisvörösvári vonalakon, a mechanikus ALMEX-ek lecserélése és az utaskiszolgálás meggyorsítása érdekében. A rendszeresítésük elhúzódott a magas beszerzési árak miatt, a 2000-es évek elején is csak 43 db első generációs EMKE gép üzemelt a buszokon. Az új generációs 2010-1/M típusú jegykiadó gépek nagy tömegben történő beszerzése 2001-től indult el a vállalatnál. Jelenleg közel 700 db

”

A 90-es évek első felében ismét felmerült a BKV agglomerációs járatainak átvétele.

EMKE 2010-1/M típusú fedélzeti jegykiadó gép működik, melyek nyugta és számla kibocsátására alkalmasak, de ebben a formájukban tovább már nem fejleszthetők, az elektronikus jegyrendszert és a valós idejű adatcserét illetően a jövőképe már nem illenek bele.

Az EMKE gépekkel párhuzamosan más típusú jegykiadó gépek is megjelentek az autóbuszokon. 1995-ben kereste meg a VOLÁNBUSZ-t a belga Prodata cég jegykiadó eszközcsaládjának bemutatásával. A világszerte használt Prodata C2100 fedélzeti elektronikus jegykiadó gép a hozzá csatlakoztatott IR-2100 infraegység párosa a maga idejében csúcsmoделl volt, infra alapú adatkapcsolattal, papíralapú mágneskártya kezeléssel, nagysebességű hőnyomtatós jegy nyomtatással. 1996-ban a társaság 330 db-ot, 2001-ben pedig 45-öt vásárolt belőle. A gépek közül 250 db ma is járműfedélzeten működik. Az eszközök kimondottan fedélzeti értékesítési célra lettek kifejlesztve, ergonomikusak, bírják a hőmérsékleti ingadozást, rázkódást, portűrök, kimondottan elnyűhetetlenek. Már nem használják ezt a típust sehol a világon, így az alkatrészellátás teljesen megszűnt, viszont kiválóan szervizelhetők. A 90-es évek első felében ismét felmerült a BKV agglomerációs járatainak átvétele. Emlékeztetőül: a 30-as években a BKV jogelőd cégei ragaszkodtak ezeknek a vonalaknak a koncessziójához, ugyanakkor 60 évvel később, a környezet megváltozásával ezek finanszírozása már problémát jelentett. És bár az összes vonal áttekintésre került, első és egyben utolsó lépésként az akkori 38-as autóbuszvonal (Csepel – Szigethalom) sárgult át 1996-ban, a BKV-tól átvett tíz csuklós Ikarus 280-as autóbusszal együtt.



Ikarus EAG E13-as
típusú midi autóbusz
az Andor utcai
telephely udvarán

A 90-es évek szabadsága az utazási korlátok megszűnésével a nemzetközi közlekedésre is jelentős hatással volt. 1993-ban a délszláv háború kitörése miatt az opatijai, rovinj-i és szabadkai járatokat le kellett állítani, ugyanakkor a nyugat-európai viszonylatok iránt robbanásszerűen növekedett a kereslet. Nemzetközi járatainkkal ekkor elérhető volt a „szokásos” Pozsony, Galánta, Léva, Nyitra, Tátralomnic, Rozsnyó, Bécs, München, Velence viszonylatokon túl Varsó, Krakkó, Beregszász, Erdély számos városa, Bukarest, Róma, Milánó, Stuttgart, Frankfurt, Amsterdam, Rotterdam, Brüsszel, London, Isztambul, Asprovalta, Athén, Barcelona, Berlin, Párizs és Stockholm is. A megnövekedett utazási keresletet jól szemlélteti, hogy bizony az amszter-



dami hetedik rásegítő autóbusznak egy E95-ös ment, és volt olyan karácsonyi időszak, hogy Budapest és London között egyszerre 14 darab autóbusz volt úton. A társaság 1994. február 1-től lett az EUROLINES Nemzetközi Autó-

busz-közlekedési Szervezet tagja. A nemzetközi szervezet által tömörített külföldi tagvállalatok kölcsönös együttműködésével dinamikusan fejlődött a nemzetközi tevékenység és a tagság révén javultak a rentábilis üzemeltetés feltételei is. Ez az együttműködés kiterjedt a közös értékesítési rendszer üzemeltetésén túl az engedélyeztetési folyamatokban vagy akár az operatív ügyekben történő kölcsönös

segítségnyújtásra is. A csatlakozással egyidőben új, korszerű nemzetközi jegypénztár került kialakításra az Erzsébet téri pályaudvar első emeletén.

Rendkívül népszerűek voltak a bécsi ún. „kávéjاراتok”, melyek a Mariahilfer Strasséra és a HUMA áruházhoz közlekedtek, ugyanakkor az Erzsébet tér zsúfoltsága miatt 1991 októberétől az Árpád hídi autóbusz-állomásra indultak.

VOLVO B10M
Berkhof típusú
emeletes autóbusz a
Felvonulási téren

Különjáratot
végző MAN-VW
9.150 LAG Atlantic
típusú autóbusz a
Múcsarnok előtt



VAN HOOL
ASTROMEGA típusú
emeletes autóbusz
a poggyászszállító
utánfutójával a
Közlekedési Múzeum
egykori főépületénél



”

A társaság 1994. február 1-től lett az EUROLINES Nemzetközi Autóbusz-közlekedési Szervezet tagja.

A nemzetközi szervezet által tömörített külföldi tagvállalatok kölcsönös együttműködésével dinamikusabban fejlődött a nemzetközi tevékenység



NATO katonák Ikarus EAG 398-as típusú autóbusszal hadgyakorlatra történő szállítása a Ferihegyi repülőtér 1-es terminálján

IKARUS EAG E97 típusú autóbusz az Andor utcai telephelyen

Városnéző feladatot végző Ikarus EAG 396-as típusú autóbusz a Hősök terén, a Múcsarnoknál

Az autóbusz-állomások tekintetében két fontos esemény történt: az Erzsébet téren 1998-ban megkezdődött a tervezett Nemzeti Színház épületének építése, amely néhány hónappal később évekre megtorpant. Az Erzsébet téri autóbusz-állomás helyzetét ez rendkívüli mértékben megnehezítette, hiszen teljes mértékben megszűntek azok a

helyek, ahová az autóbuszok érkezés és indulás között állhattak, egyéb lehetőség miatt minden autóbussznak az Andor utcai telephelyre kellett kimennie, ha egy óránál többet kellett volna töltenie az állomáson. A társvállalatok autóbuszai elsősorban a Műjégpálya térségében húzták meg magukat.



*Az Etele téri
autóbusz-
állomás épülete*

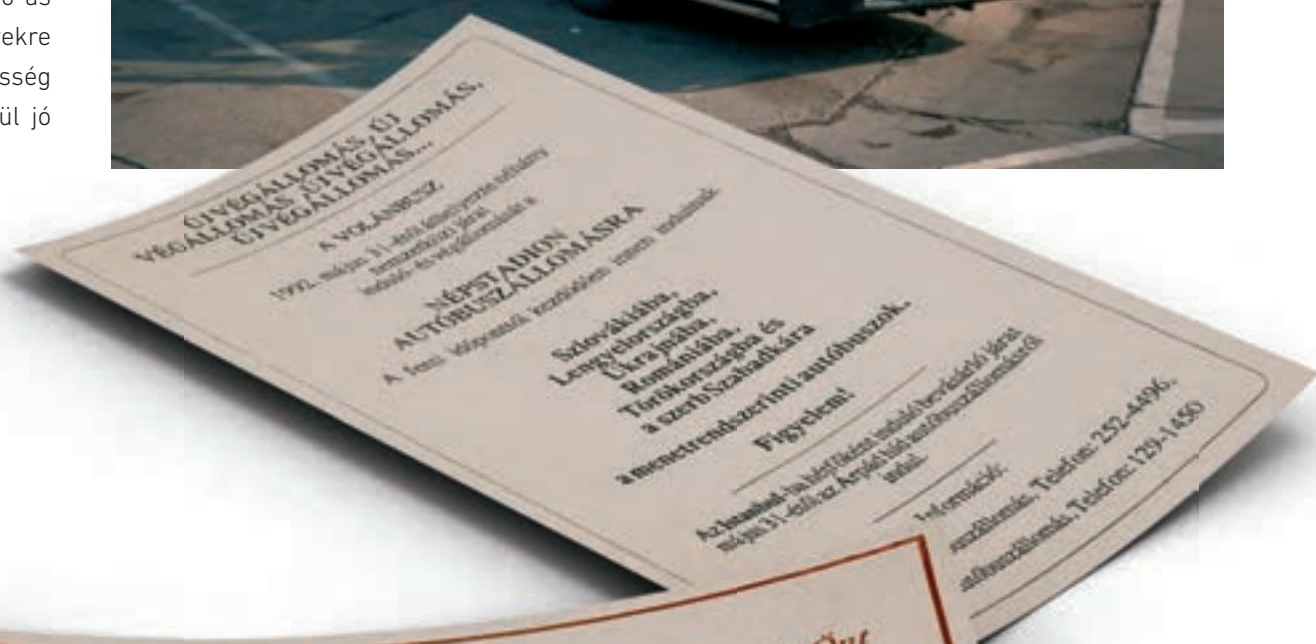
A másik esemény az Etele téri végállomás átadása volt. Az évtizedben már nemcsak az Erzsébet tér, de a Kosztolányi Dezső téri végállomás is kinőtte magát, gyakorlatilag elviselhetetlen terhet róva az állomás szomszédságában található lakóházakban élőkre.

A 70-es éveknél már részletezett tehermentesítési koncepció alapján 1999-ben az Etele téren épült a VOLÁNBUSZ következő végállomása, ahová a teljes Kosztolányi téri forgalom áttelepült. Forgalomszervezési szempontból a „városszéli” végállomás rendkívül kedvező volt, hiszen az autóbuszoknak nem kellett araszolniuk a városi forgalomban, megszűnt a párhuzamos kiszolgálás az

elővárosi és az akkori BKV 7-es autóbuzscsaládja között, nem utolsósorban jelentős mértékben csökkent az útvo-
nal és a régi végállomás környezeti terheltsége. Utasfor-
galmi szempontból azért nem volt ekkora a siker, hiszen
az átadáskor az utasok kizárólag a 7-es járatokra szálltak
át: a reggel 7 óra körüli időszakban percenként érkeztek
az elővárosi járatok, míg a 7-es buszok 2-3 percenként
közlekedtek. 15 évvel később megérkezett a 4-es metró
is, amellyel az autóbuzs-állomás majdnem eljutott a 40
évvvel korábban elképzelt megvalósulási fázisba. Már csak
az 1-es villamos Etele téri meghosszabbítása volt hátra.
A 90-es évek kapcsán ismét megváltozott a járműbeszer-
zési stratégia, az Ikarus 200-as családba tartozó autóbu-
szok beszerzése szép lassan háttérbe szorult. Az 1980-as
évekre kialakult homogén autóbuzsflotta az 90-es évekre
rendkívül összetetté vált, ezt érzékeltetendő a teljesség
igénye nélkül az évtized autóbuzs beszerzései közül jó
néhány autóbuzstípust megemlítünk.



Ikarus 415-ös
típusú autóbuzs az
Andor utcában



Az 90-es években az Ikarus 200-as típuscsaládot érintő beszerzéseket figyelembe véve a 13 darab 1990-es NDK exportból, illetve 12 darab 1998 orosz exportból visszamaradt autóbuszon kívül csak használt autóbuszokat szerzett be a cég, többek között 1996-ban 16 darab 8 éves Ikarus 280 típusú autóbust Csehországból, továbbá 1992 és 1996 között 52 darab 4-8 éves autóbust az egykori NDK területéről, de pl. a fejezetben említett járatok átvétele miatt a BKV-tól is.

Az 70-es években az Ikarus elkezdte fejleszteni új, távolsági buszcsaládját, amelynek első kísérleti példánya 1982-ben készült el. Az Ikarus 300-as típuscsalád elő fecskéiként az Ikarus 350-es típusú léghűtött, távolsági autóbuszok első öt példánya 1990-ben érkezett meg a VOLÁNBUSZ-hoz. Az Ikarus 350-es autóbusz az Ikarus 250-es autóbuszok fenékvázára épült a 300-as típuscsalád karosszériaelemeinek felhasználásával. Gépészeti szempontból jelentős előny volt a már hosszú ideje sorozatban gyártott fenékváz, hajtáslánc és kormányú alkalmazása. Erőforrásként az első kettő (350.02 típusjelű) autóbuszba az első vállalatnál üzemelő RÁBA turbófeltöltős, 184 KW-os D2156 MTU típusú motort építettek be. A 350.04 altípusú buszokba beépített DAF LT210 KW-os motorok sokkal nagyobb teljesítményre voltak képesek, és szinte alig füstöltek a RÁBA motorokhoz képest. További 7 darab használt beszerzésű Ikarus 350-essel 12 darabosra bővült a flotta, amelynek utolsó három példánya oktatójárműként jelenleg is a VOLÁNBUSZ flottáját gazdagítja.

1991-ben jelent meg a VOLÁNBUSZ-nál az Ikarus EAG Kft. Csepel 856.18 alvázra kifejlesztett Ikarus EAG 396.27 típusjelű autóbusza, amelyből újonnan vagy használtan összesen 14 darabot szerzett be a társaság. Megjelenésükkor a hazai autóbuszok reprezentánsainak számítottak. Az autóbuszok külső és belső formai kialakítása felvette a versenyt a nyugat-európai járművekkel. A 396-os autóbuszok döntően a nemzetközi személyszállításban kaptak szerepet. Komfortfokozatukkal, a Cummins LTA 10 B290 típusjelű motorjuk 213 KW/290 LE teljesítményével megállták a helyüket a jelentős igénybevételt jelentő utakon, ám az autóbusz üzemeltetését hajtáslánc problémák, retarder olajfolyások és a hosszú áttétel miatti kuplungleégés és motorfüstölések nehezítették. Az erőforrásuk nem volt teljesen ismeretlen a társaság dolgozói számára, hiszen 1985-től 2 darab 256-os, 1988-tól 1 darab 280-es és 1 darab Csepel 258 K típusú autóbuszban üzemelt Cummins gyártmányú motor.

A Járőműtechnika
Kft.-nél átalakított
Ikarus 256-os
típusú autóbusz

” Az Ikarus 300-as típuscsalád elő fecskéiként az Ikarus 350-es típusú léghűtött, távolsági autóbuszok első öt példánya 1990-ben érkezett meg a VOLÁNBUSZ-hoz.





Ikarus EAG 395-ös
típusú autóbusz



Ikarus EAG 396-os
típusú autóbusz

Ikarus EAG 398-as
típusú autóbusz

Az Ikarus EAG 398 típusú, távolsági és nemzetközi közlekedésre kifejlesztett autóbusztípus az Ikarus EAG 396 típusú autóbuszok utódja lett. A VOLÁNBUSZ-nál közlekedő példányok az akkori csúcstechnológiát képviselő SCANIA alvárra épültek. Ezek a járművek már nemcsak az elődnél jóval esztétikusabb külső és belső formai kialakításukkal, hanem erőátviteli rendszerükkel is felvették a versenyt a nyugat-európai járművekkel. Az autóbusz felszereltsége, gépészete, vezetési komfortja, menetstabilitása és menetdinamikája kiváló volt.

Az első, tulajdonképpen nullszériásnak tekinthető 10 darab Ikarus EAG 395 típusú autóbusz 1993 szeptemberében lett átvéve az Ikarus EAG telephelyén. A SCANIA alvázú Inter-city autóbuszok megjelenését igen nagy várakozás előzte meg. Korszerű, üzembiztos gépészettel, európai színvonalú alvással és egy tetszetős, új kialakítású karosszériával, valamint kulturált belső kialakításával – kárpitozott burkolataival, csendes utasterével – és megfelelő méretű csomagterével méltán keltett feltűnést az utasok körében. A jármű vezetése, kezelése kényelmesebb, mint egyes kortárs személygépkocsiké. Teljesítmény-tartalékaival a jármű könnyedén illeszkedik a forgalom ritmusához, az útszonyokhoz, az emelkedőket észrevétlenül küzdi le. A RÁBA gépészettel vásárolt 4 darab autóbuszsal együtt összesen 62 darab autóbuszt üzemeltetett a VOLÁNBUSZ.



A Budapest-Szentendre-Esztergom vonalon közlekedő két Ikarus 435-ös csuklós autóbusz

Az előző fejezetben említett Ikarus 435 K2 típusú kísérleti autóbusz, amely 1989-ben tesztelési céllal érkezett, 1991-ig volt állományban. Ezt követően az Ikarus 415 típusú szóló és Ikarus 435 típusú csuklós városi, elővárosi autóbuszok szériában gyártott példányai 1995-től kerültek beszerzésre. Az autóbuszok az Ikarus 200-as típuscsaládhoz viszonyítva határozottan korszerűbb, esztétikusabb karosszériával, belső térrel rendelkeznek. Az utasok megkedvelték köszönhetően a kényelmes üléseknek, esztétikus utastérnek, alacsony zajszintnek, a jó fűtésnek és az alacsonyabb padlószintnek. A gépkocsivezetők a kezdeti idegenkedés után (pl. az 435-nél a 280-okhoz képest a megszokottól eltérő vezetési stílust igényel a tolócsuklós megoldás, illetve az autóbusz 18 méteres hossza) szívesen dolgoznak rajta, a munkakörülményeik javultak.

1996-ban újabb emeletes buszt vásárolt a VOLÁNBUSZ, mégpedig az Ikarus EAG Kft. E99 típusú autóbuszát. Az első példány RÁBA alváz, MAN motoros, a második pedig SCANIA alvázra épült az akkor legmodernebb technológiával, 309 KW-os, EDC vezérelt Euro II-es motor, ABS, ASR, Retarder, Tempomat, tárcsafékek, állítható-fűthető vezetőülés, szintszabályozás, WC stb. felszereltséggel.

1997-ben megérkezett társaságunkhoz 24 darab RÁBA alváz, Euro II-es D10UTLL 190-es motorral és vezetőtéri klímával szerelt Ikarus EAG E94.60 típusjelű, helyközi, elővárosi szóló autóbusz, melyeket a következő évben további

10 követett már vezetőtéri klíma nélkül. Az autóbuszokat normál és magas háttámlás ülésekkel szerelték. 1999-ben érkezett meg a csuklós változata, két RÁBA alvázra épített Ikarus EAG E94G típusú autóbusz, mely sokak szemében a mai napig a legszebb csuklós autóbuszt testesíti meg.

Ikarus EAG E94-es típusú autóbusz



A 90-es évek végére az Ikarus Rt. rendkívül rossz anyagi helyzetbe került, amit az 1998-as orosz válság tovább súlyosbított. A pénzügyi rendszer összeomlását követően az orosz megrendelések elapadtak, újabb elbocsátási hullámra került sor. A már legyártott buszokat nem vihették Oroszországba, és a gyárudvaron lévő buszokat később csak nagy nehézségek árán sikerült értékesíteni. A VOLÁNBUSZ-hoz ekkor érkezett 2 darab Ikarus 256-os és 10 darab Ikarus 280-as típusú autóbusz, egy évvel később megjelentek a társaságnál az Ikarus 280-ok továbbfejlesztett, ráncfelvarrott utódai, az Ikarus C80-as típusú autóbuszok is.

Új gyártmányként 1999-ben megérkeztek a vállalathoz a győri RÁBA Contact típuscsaládba tartozó, helyközi kivitelű, csuklós autóbuszok (Contact 292), majd a következő évtől annak szóló változatai (Contact 092) is. A gyártásuk néhány éve alatt összesen 12+25 db-ot vásárolt belőlük a vállalat. Az autóbuszokat a belga Jonckheere gyár Comuno autóbusz licencét megvásárolva gyártotta a győri RÁBA Magyar Vagon- és Gépgyár.

A hazai gyártású autóbuszok mellett egyre több külföldi autóbusz érkezett a vállalathoz. A 90-es évek elején a Setra üzemeltetés sikerén felbuzdulva a vállalat vezetése elhatározta, hogy a folyamatosan dráguló és bizonyos szempontból korszerűtlen, környezetszennyező Ikarusok helyett Hollandiából szereznek be kedvező áron – közvetlenül, vagy a saját tulajdonú Car Trade Kft.-én keresztül – használt, 4-8 éves autóbuszokat. Így kerültek a társasághoz többek között a VOLVO B10M Berkhof Emperor, DAF

MB200.-BERKHOF Esprite és Everest, MAN VW 9.150 LAG Atlantic, VAN HOOL T824 Astromega és VAN HOOL T824 Amarant típusú autóbuszok. A külföldi eredetű flottát gyarapította még az 1997-ben újonnan beszerzett két Scania alváz, Izraelben gyártott Haargaz Saar 21 és négy 4 éves BOVA Futura FHD típusú autóbusz, amelyek EUROLINES fényezésést kaptak.

Ikarus EAG E99-es típusú emeletes autóbusz az Andor utcai telephely udvarán



” A 90-es évek elején a vállalat vezetése elhatározta, hogy a folyamatosan dráguló és bizonyos szempontból korszerűtlen, környezetszennyező Ikarusok helyett Hollandiából szereznek be kedvező áron használt, 4-8 éves autóbuszokat

DAF MB
200.-BERKHOF
Esprite típusú
autóbusz a
Felvonulási téren



Haargaz Saar 21-es típusú autóbusz



*Mercedes-Benz
O350 Tourismo
típusú autóbuszok
az Andor utcában*

A hazai piacon az évtized végére megjelent autóbuszgyártóként az említett RÁBA mellett a törökországi gyárral rendelkező MAN, valamint a Mercedes-Benz is nyílt versenyhelyzetet teremtve az Ikarusnak. A fenti folyamatokkal párhuzamosan alakultak a társaság új autóbusz-beszerzései is.

Az 1999-ben beérkezett tizenkettő MERCEDES O350 típusú autóbusz segítségével zömében Ikarus 350-es és Ikarus EAG 396 típusú autóbuszokat lehetett átcsoportosítani más járatfajtákba, főként a távolsági forgalomba. Az autóbuszok megbízhatónak bizonyultak, nemcsak eszté-

tikus megjelenésükkel, de csendes utasterükkel és igen jó lengéskényelmükkel hamar kivívták az utazóközönség elismerését. Magas technikai színvonaluk, 45 ezer kilométeres szervizciklusuknak köszönhetően üzemeltetési szempontból is beváltak, a mai napig közlekednek, életkorukból és magas futásteljesítményükből adódóan megkopva, már több hibával és nagyobb javítási igénygel.

A folyamatosan növekedő átlagéletkorú autóbuszpark tovább üzemeltetését, a járművek szinten tartását karosszéria felújításokkal biztosította a társaság. A korábbi évek gyakorlatához mérten átalakított, lecsökkentett munkatartással újították fel a járművek karosszériáját. A megfelelő eszköztánpótlás hiánya miatt nem egy esetben előfordult, hogy az autóbuszok elérhető élettartamát többszöri – kétszer vagy esetenként háromszor elvégzett – karosszéria-felújítás segítségével hosszabbították további 4-5 évvel. Az elhasználódott járművek karosszéria-felújításával egyidejűleg néhány korszerűsítést is végrehajtottak (pl. levegőrendszer, fékrendszer, üzemanyag-, elektromos rendszer stb.), amelyek főként az üzem-, forgalom- és vagyonbiztonságot, illetve a további üzemeltetés biztosítását célozták.

” A Mercedes O350 típusú autóbuszok megbízhatónak bizonyultak, nemcsak esztétikus megjelenésükkel, de csendes utasterükkel és igen jó lengéskényelmükkel hamar kivívták az utazóközönség elismerését.

Másik fontos fejlesztési folyamat volt, hogy a RÁBA D2156 HM6U típusú motorokból felújítás során történő átalakítással 1993 IV. negyedévében kezdődött meg a hagyományos RÁBA motorok típusváltása. Ennek eredményeképpen kedvezőbb emissziós értékű, motordinamikájú (nagyobb teljesítmény és nyomaték), kedvezőbb üzemanyag-fogyasztású, megbízhatóbb és hosszabb élettartamú RÁBA D10 UTS150 típusú motorok kerülhettek az autóbuszokba, majd 2000-től szintén felújított, erősebb és immáron EURO I-es környezetvédelmi normáknak is megfelelő RÁBA D10 UTS 180 típusú motorokra cserélték a hagyományos szívó motorokat.

A Béke téri műhelyből kialakult Járműtechnika Kft. a kilencvenes évek elején országos szinten jelentős felújítónak számított, eredményesen gazdálkodott, kapacitásának nagyobb részét társaságunktól kapott megrendelésekkel kötötte le, fennmaradó szabad kapacitását egyéb gazdálkodó szervezetek, például a társvolánok, a BKV és a HM felé is értékesítette.

Az autóbuszok felújítása mellett a Járműtechnika Kft. továbbra is próbálkozott autóbuszgyártással és átalakításokkal.

1992-től 2001-ig a Járműtechnika Kft.-nél a VOLÁNBUSZ 32 darab Ikarus 256-os típusú távolsági kivitelű autó-

buszát alakították át helyközi kivitelűre. A gyári utasajtókat kétszárnyú – az Ikarus 266-ok első ajtójaként használt – harmonikaajtókra cserélték, az utasülések alatti „dobogó” megszüntetésével – az autóbusz hátsó ülésorát leszámítva – azonos padlószintű járművet hoztak létre. Az átalakított autóbuszok farmotoros kialakításából eredő kedvezőbb súlyponteloszlás miatt alkalmasabbak voltak a hegyekben való közlekedésre, mint a középmotoros kialakítású Ikarus 260 típusú társaik. A visszaszerelt kényelmes ülések, a tágas utastér, illetve a légrugós kivitel miatt sokkal magasabb komfortszintet biztosítottak, mint a hasonló fuvarfeladatokban foglalkoztatott, kiöregedő Ikarus 266-asok.



A Járműtechnika Kft.-nél átalakított Ikarus 256-os típusú autóbusz



Ikarus EAG 398-as típusú autóbusz az Andor utcában

1994-ben a Csepel autógyár 613.02/A és B típusjelű, 7,23 méteres alvázához egy egyedi team által tervezett felépítmény megépítésére kérték fel a Járműtechnikát, a cég munkatársai elkészítették az autóbusz megépítéséhez szükséges célszerszámokat és sablonokat, majd elkészítették a Csepel Lyra és Midibusz fantázianevű járműveket. 1993 és 1995 között a Járműtechnika Kft. félkész karosszériával és csupaszh vázzal, de mechanikusan-motorikusan üzemképes állapotban vásárolt NEOPLAN Transliner és Skyliner autóbuszvázakat a NEOPLAN gyártól Németországból. A hazai összeszerelést az indokolta, hogy az ekkor még létező 25 százalékos védővám miatt a külföldi, gyári NEOPLAN-oknál nem tudtak kedvező árat kialakítani. A félkész buszokat saját lábon szállították át a Béke térre, ahol 25%-os magyar beszállítású részegységek segítségével folytatták az autóbuszok összeszerelését. A hátralévő váz (a váz külső lemeborítása, tetőlemez szerelése, továbbá az utasajtók, ládatér ajtók gyártása-próbaszerelése, csomagterek lemezelése stb.), majd fényezési munkák, az ablaküvegek ragasztása és teljes

A Járműtechnika
Kft.-nél készült
Csepel Lyra típusú
autóbusz

belső szerelvényezés, készre szerelés, üzembe helyezési munkák stb. elvégzésével komplettírozták az autóbuszokat. Az eredetileg öt darab szóló TRANSLINER gyártására szerződött autóbuszokból kettőt szereltek össze és adtak át a TISZA Volán részére, egyet-egyed pedig a VPOP és a Magyar Rádió vett át.

A háromtengelyes, emeletes, NEOPLAN N122/3 Skyliner típusú távolsági, nemzetközi, luxus autóbusz az összeszerelést követően a társaságnál maradt, azonban nem sokkal később egy nemzetközi járat végzése közben sajnos kiégett. Az eredetileg gazdasági előnyökkel járó NEOPLAN összeszereléseknek a hazai gazdasági helyzet változása vetett véget, nem volt tovább gazdaságos, jobban megérte használt autóbuszokat külföldön megvásárolni és itthon üzembe helyezni.

A vállalat működtetési és finanszírozási kérdései az eddigiekben kevésbé kerültek előtérbe és bemutatásra. A társaság fő bevételi forrását a menet- és bérletjegyekből származó bevételek, illetve a kedvezményes utazások után járó árkiegészítések nyújtották, ezért folyamatos volt az egyes



NEOPLAN N122/3

Skyliner típusú emeletes
autóbusz a Béke téren,
a Járműtechnika Kft.
udvarán

vonalak, térségek közlekedési költségének a bevételekkel
és utasforgalommal történő összehasonlítása, elemzése.

A 90-es években viszont részben a gazdasági hatások,
részben a járművek beszerzési értékének ugrásszerű nö-
vekedése, az elővárosi forgalomban megerősödő csúcsidei,

egyirányú terheltség összességében azt eredményezték,
hogy a bevételek egyre kevésbé fedezték a költségeket,
ami a vagyonfelélés megkezdéséhez vezetett. Ez először
a járműpótlások elmaradásában, az új helyett a használt,
nyugati járművek beszerzésében jelent meg, később pedig
a folyamatos vállalati átszervezésekben, összevonásokban,
a bevételt nem termelő ingatlanok, járművek eladásában, a
tevékenységek felszámolásában öltött testet.

Hasonló helyzetbe kerültek a települési önkormányza-
tok, hiszen az egyébként is veszteséges helyi közlekedés
fedezhetetlenné vált, a települések folyamatosan kezde-
ményezték a közlekedés megszüntetését vagy radikális
mértékű csökkentéssel járó átalakítását. Az évtized végé-
re egyre sürgetőbbé vált a személyszállítást és annak fi-
nanszírozását szabályozó törvény, amely nyugati mintára
meghatározza a megrendelő és szolgáltató szerepkört –
tisztázva egyúttal a finanszírozási feladatokat is.

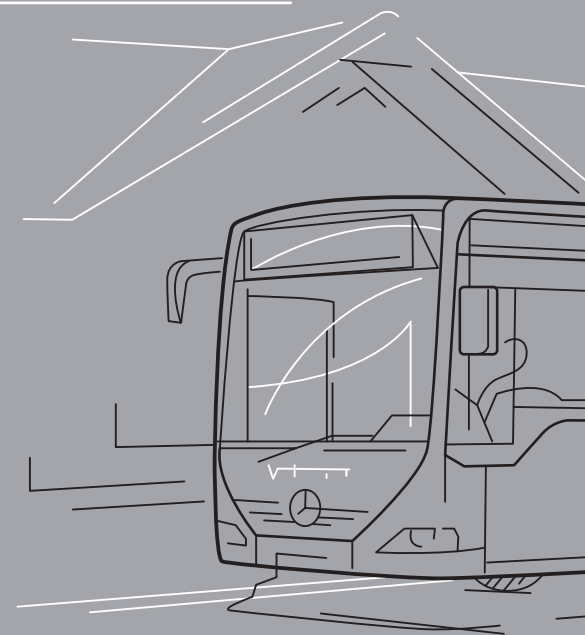


A Csacsi vagy Csutka
becenevekre hallgató,
Csepel vontatóból átalakított
munkagép az Andor utcai
telephelyen



BELÉPÉS A XXI. SZÁZADBA

A VOLÁNBUSZ gazdálkodási feltételei – hasonlóan a többi Volán társaságéhoz – jelentősen megváltoztak a 2000-es évek elejére. A működéshez szükséges erőforrások ára jelentősen megnőtt az inflációs hatások, az üzemanyagok árának inflációt jelentősen meghaladó növekedése és az ágazati szintű bérmegállapodás hatására, amelyet nem tudtak fedezni az elérhető bevételek, a közlekedéspolitikai okból alacsony szinten tartott hatósági tarifa miatt. Ezen körülmények között a gazdálkodási egyensúly csak a fejlesztések és karbantartási költségek visszafogásával, időbeli halasztásával volt biztosítható.







*Reggeli torlódás
a Budaörsi úton*

A társaság célként fogalmazta meg, hogy a bevétel oldalról minden lehetőséget meg kell ragadni a magasabb bevételtömeg elérésére. Ugyanakkor költség oldalról a közlekedésbiztonságot nem veszélyeztető, sőt azt a maximális mértékig szem előtt tartó, ám mégis szigorú költségtakarékosságot kellett bevezetni annak érdekében, hogy a gazdálkodási egyensúly az egyre növekvő költségek ellenére is biztosítható legyen. Az erőltetett költségvisszafogás mellett egyre nagyobb kihívást jelentett a magas átlagéletkorú, magas kilométer-telítettségű járműpark üzemeltetésének biztosítása és az utaskiszolgáló létesítmények állagának megóvása.

Az általánosan meglévő, kedvezőtlen működési feltételeken túlmenően a társaság tevékenységét számos olyan körülmény befolyásolja, amely a központi elhelyezkedésével összefüggő feladatellátás regionális jellemzőiből, illetve a Volán szakmai átlagtól eltérő működési feltételeiből adódik. Így például a központi régióban találhatóak a legnagyobb munkaerőköltségek és a legmagasabb szolgáltatási árszínvonal, pl. a magasabb színvonalú és ráfordítás-igényű pályaudvari létesítmények működtetésének költségviszonyai is nagyobbak. Itt érvényesül leginkább az intenzív, elővárosi vasútfejlesztés utasszámot csökkentő hatása és itt a legszélsőségesebbek a forgalmi, közlekedési viszonyok (a reggeli csúcsidőszak utazási igényeit kiszolgáló kapacitásszükséglet, nagy járatgyakoriság, a megállóhelyek sűrűsége, forgalmi dugók stb.).

Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény alapvetően változást hozott a társaság életében., 2005. január 1-jétől e törvény előírásai szerint került megkötésre az állam, illetve az ezt képviselő minisztérium és a VOLÁNBUSZ, mint Szolgáltató közötti jogviszonyt szabályozó ún. Közszolgáltatási Szerződés, ami egyrészt pontosan definiálta a szolgáltatóval szemben elvárt feladatokat, másrészt meghatározta a megrendelő azon köteleességét, mely szerint meg kell térítenie az általa megrendelt szolgáltatáshoz kapcsolódó, bevételekkel nem fedezett, indokolt költségeket. A menet- és bérletjegyek árának növekedése rendre elmaradt a költségek növekedésétől, ami megrendelői oldalról ésszerű intézkedés, hiszen a szolgáltatás árának folyamatos emelése inkább hátráltatja, semmint segíti a közösségi közlekedés részarányának megőrzését az egyéni közlekedéssel szemben.

Ágazati szinten kiemelkedő jelentőségű előrelépésként értékelhető, hogy a helyközi közösségi közlekedést érintő Közszolgáltatási Szerződést az ellátásért felelős 2008. június 24-én módosította, kidolgozta a bevétellel nem fedezett, indokolt költségek megtérítése során alkalmazandó módszertani és eljárási rendet. Az első veszteségtérítési részösszeg kiutalására 2007. decemberben került sor, az ágazatra vonatkozó veszteségtérítés rendszere 2008-tól biztosította a Volánok részére a bevétellel nem fedezett, indokolt költségek megtérítése révén a közlekedési közszolgáltatás ellátásának stabil feltételeit.



*Életkép a népligeti
autóbusz-
pályaudvarról*

Az előző években megkezdett forgalmi intézkedések a következő évtizedben megújult erővel folytatódtak. Egyértelművé vált, hogy a finanszírozási hiányosságokat csak és kizárólag forgalomszervezési, kínálatcsökkentési intézkedésekkel nem lehet kompenzálni, korábban alkalmazott járatonkénti korlátozás, módosítás nem tud olyan mértékű megtakarítást eredményezni, mely érdemben csökkentené a veszteségeket.

Számtalan racionalizálási, hálózatát szervezési intézkedés valósult meg, melyeknél a cél a helyi és helyközi közlekedés közötti párhuzamosságok megszüntetése

volt úgy, hogy lehetőség szerint kötőpályás gyorsvasút mellett ne legyen autóbusz-közlekedés. A korábban megkezdett végállomás-decentralizálási folyamatoként a külső metró végállomásokat érintő vonalak ezeknél a csomópontoknál visszavágásra kerültek. Ennek keretében került sor a Budapest – Dány autóbusz-vonal járatainak az Örs vezér teréről indítására, a monori járatok kőbánya-kispesti végállomásoztatására, a pomázi járatok Pomáz – Budapest közötti szakaszának megszüntetésére vagy az Újpest-Városkapu végállomás kialakítására.

Átalakításra került a forgalmi tartalék rendszer, számtalan vonalon a hálózat változatlansága mellett komplex átszervezések vagy férőhely-változtatás biztosítása mellett csuklós autóbuszok beállítására került sor. A forgalmi járműkiadási igény 47 darabbal, míg a futásteljesítmények összességében 5 százalékkal csökkentek, mindezt úgy sikerült végrehajtani, hogy az utazóközönség számára nem jelentett hátrányt.

Ezt a racionalizálásokkal teli időszakot váltotta fel egy a szolgáltatás minőségét előtérbe helyező korszak, melyből a következőket érdemes megemlíteni.

2008-ban a 10-es és 6-os utak által határolt területen – Magyarországon először – vezették be az autóbuszos közlekedésben az integrált ütemes menetrendet. Ütemes menetrendet legelőször a holland vasút alkalmazott 1908-ban, később a teljes nyugat-európai hálózaton elterjedt, majd a MÁV-START is több vonalán bevezette. Az ütemes menetrend lényege, hogy napi legalább 12 órában azonos időpontban indulnak a járművek úgy, hogy a nagyobb csomópontokhoz egyszerre érkezve (és azt egyszerre elhagyva) lehetőség nyílik az érintett viszonylatok közötti korlátlan átszállásra. A közlekedési rendszerben így a térségi vasúti közlekedést kiszolgálva és a csatlakozási pontokra épülve az érdi és zsámbéki területek forgalma ezen elveknek megfelelően teljes átszervezésre került.

A gyorsforgalmi úthálózat fejlődése új lehetőségeket nyitott a távolsági, országos közlekedésben is. Az M6, M7 autópályák átadásával szintén ütemes menetrend került bevezetésre a zalaegerszegi, nagykanizsai, szekszárdi vonalcsoportokon is.

Újpest-
Városkapu
végállomás még
az átépítés előtti
állapotában



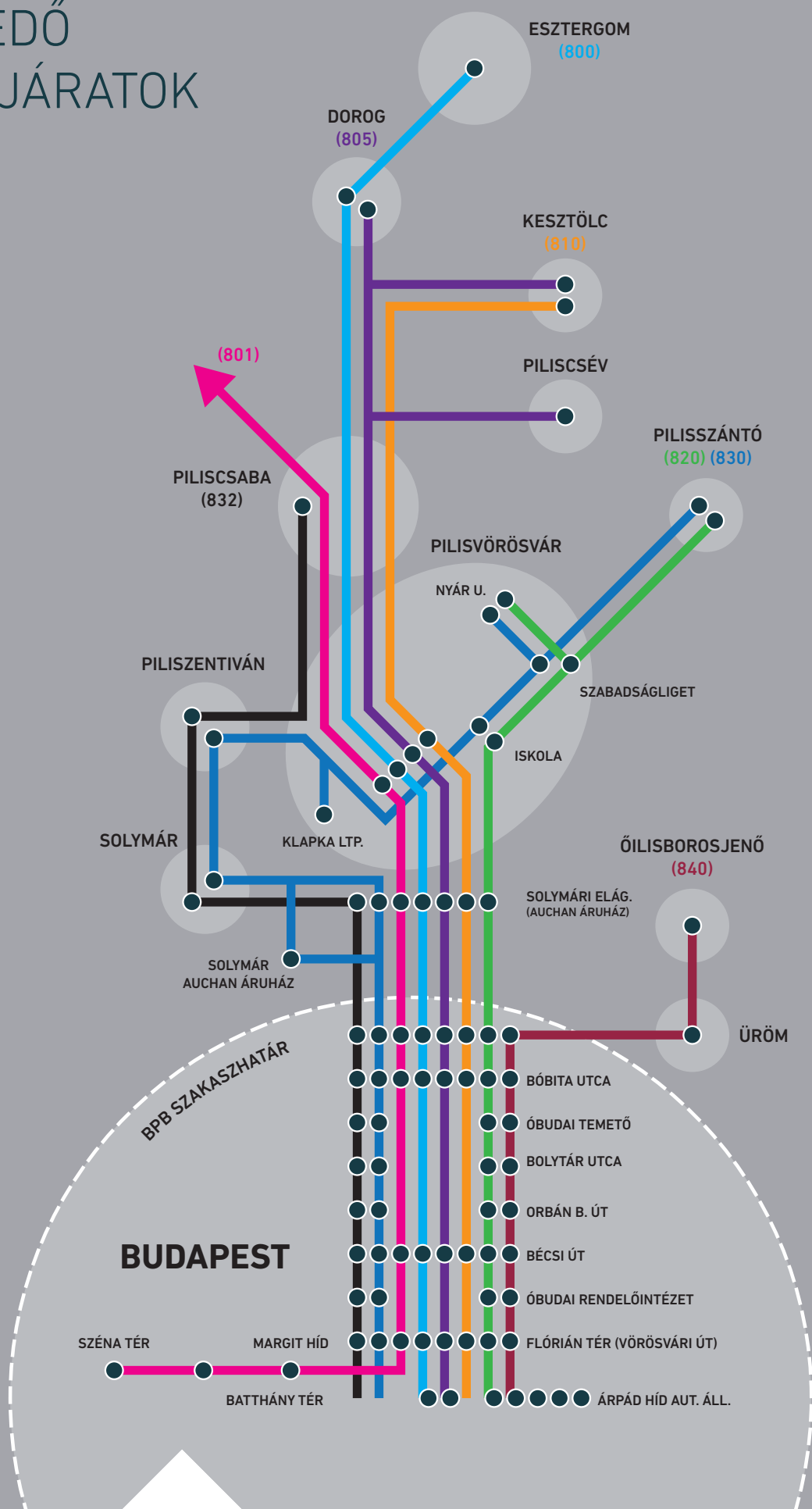
”
2007-től három számjegyű
vonalszámot kaptak a 10-es úton
közlekedő autóbuszjáratok, majd
ezt folytatva az elővárosi járatok
jelentős része is.

A TÉRSÉGBEN KÖZLEKEDŐ ELŐVÁROSI AUTÓBUSZ-JÁRATOK ÚTVONALAI

	800		820
	801		830
	805		832
	810		840



Protokon típusú
menetjegykiadó
automata



A közösségi közlekedési rendszer finanszírozhatóságának biztosítása érdekében ismét előtérbe került az alacsony utasforgalmú vasútvonalak autóbusszokkal történő kiváltása, melyben kisebb mértékben ugyan, de a VOLÁNBUSZ is érintett volt. A 2009. évi menetrendváltástól egy kora hajnali járatpár üzemeltetését vette át a társaság az Aszód – Balassagyarmat vonalon, valamint az Aszód – Galgamácsa – Vác vasútvonal teljes forgalmát.

Forgalmi változásoknál kell megemlíteni a Budapesti Közlekedési Szövetség 2005. évi megalakulását is, mely mind a fővárosi, mind az elővárosi közlekedésben számos, a közösségi közlekedést segítő változás kidolgozó műhelye volt, illetve segítette a térséget kiszolgáló MÁV-START, BKV és VOLÁNBUSZ együttműködését. Első és talán legfontosabb változás volt a Budapesti Egyesített Bérlet, a későbbi Budapest Bérlet bevezetése, mellyel létre tudott jönni

egy olyan tarifaközösség, ahol a bérlettel rendelkező utas a főváros közigazgatási határain belül valamennyi szolgáltató – meghatározott, elsősorban elővárosi – járatait ugyanazon bérlettel igénybe vehette. A BKSZ elindításának részeként megkötésre került a BKSZ működési szerződése, amely biztosítja az egyesített bérlettel kapcsolatos társasági bevételkiesés kompenzálását, a budapesti helyi személyszállítás ellátásával módosításra került a közszolgáltatási szerződés.



Mindez persze azt is szükségessé tette, hogy az érintett járatok megkülönböztetésre kerüljenek, illetve a teljes budapesti és környéki közlekedés az egységes utastájékoztató irányába mozduljon el. Ennek tükrében 2007-től három számjegyű vonalszámot kaptak a 10-es úton közlekedő autóbuszjáratok, majd ezt folytatva az elővárosi járatok jelentős része is.

Szintén a BKSZ-hez kapcsolható, hogy a közép-magyarországi Operatív Program részeként Pest megyében 13 településen építettek összesen 834 férőhelyes P+R parkolóhelyet a vasútállomások mellett, ennek kapcsán a vasúti csatlakozásokat biztosító autóbusz-vonalak végállomási környezete is jelentős mértékben javult. A VOLÁNBUSZ egyébként 51 településen biztosítja jelenleg is a vasúti csatlakozást a helyi, elővárosi és regionális járataival. 2009 elejétől kezdve a szolgáltatás fejlesztése érdekében a

társaság számos térségben fokozatos járatátszervezést hajtott végre az utazási igényeknek, illetve a távolsági és elővárosi közlekedés, valamint regionális integrált közlekedés 2009/2010. évi menetrendi koncepciójának megfelelően. A forgalomszervezési fejlesztésekkel az utazás dinamikája felgyorsult. Új, integrált ütemes közlekedési rendek kerültek bevezetésre- csatlakozási pontok erősítése, fejlesztése átszállópontok kialakítása valósult meg. A Monori Forgalmi Üzem területén a forgalomfejlesztés a járműállomány fejlesztésével, a társasághoz érkező használt, újszerű autóbuszok forgalomba állításával összehangoltan történt meg. A társaság számára meghatározó helyközi közlekedési közszolgáltatás mellett jelentős eredményeket sikerült elérni a helyi üzletágban is. A társaság 2009-ben 7 településen (Érd, Szentendre, Gödöllő, Vác, Dunakeszi, Százhalombatta, Gyömrő) látott el helyi feladatokat a helyi önkormányzatokkal kötött közszolgáltatási szerződések alapján, amelyek biztosították a veszteségmentes szolgáltatást. 2004-ben megújult a VOLÁNBUSZ telefon-információs rendszere és honlapja is. Elsőként a magyarországi szárazföldi személyszállítók közül, internetes jegyvásárlási lehetőséget vezetett be a társaság. Folyamatossá vált az értékesítési csatornák fejlesztése. 2006-ban újabb jegykiadó automaták kerültek telepítésre, a szakmai körök érdeklődése mellett bevezetésre került a mobiltelefonos jegyértékesítés és fejlesztésre került a nemzetközi internetes értékesítési felület is.



A rovinji járat autóbusza,
háttérben a várossal

Úton Makarska felé a
horvát tengerparton

Radikális változások történtek a nemzetközi közlekedés területén is. Ahogy írtuk, a 90-es években dinamikusan fejlődő, „soha véget nem érő” üzletágnak tűnt a nemzetközi közlekedés. A fapados légitársaságok megjelenésével visszaesett a nemzetközi autóbusz közlekedés utasforgalma. Budapest jó légiközlekedési infrastruktúrája a fapados járatok számára a vártnál lényegesen nagyobb

mértékű fejlődést tett lehetővé, ami a társaság nemzetközi üzletága számára nagyon erős versenytársak piacra lépését jelentette. Fel kellett ismerni, hogy az 1500-2000 km-es, 20-40 órás autóbuszos utak felett „elszállt” az idő, így a vonali (célforgalmi) járatok helyett egyfajta hálózat együttműködésékként előtérbe kerültek a hálózati együttműködések, illetve a második-harmadik országok közötti utasszállítások megengedése. Utasforgalom hiányában megszűntek a szlovákiai járatok, továbbá a felerősödött konkurenciaharcban az olcsó kelet-európai cégek miatt leállításra kerültek az erdélyi és kárpátaljai járatok is. A hosszú járatok közül változatlanul csak a londoni és párizsi vonalak maradtak meg, ugyanakkor részben új, részben átalakított menetrendekkel újra indultak az adriai-tengerparti, expressz idényjáratok.



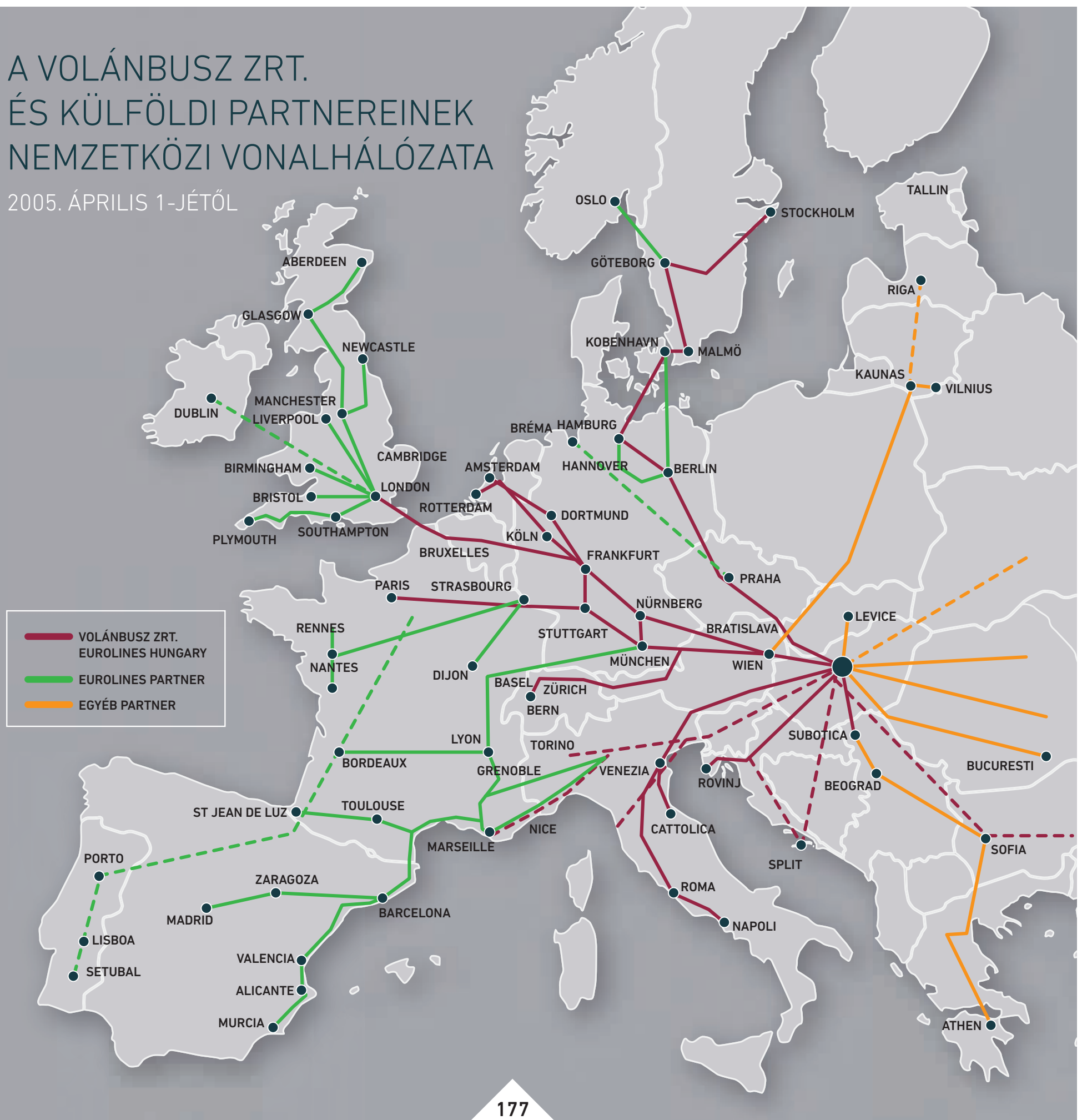
”

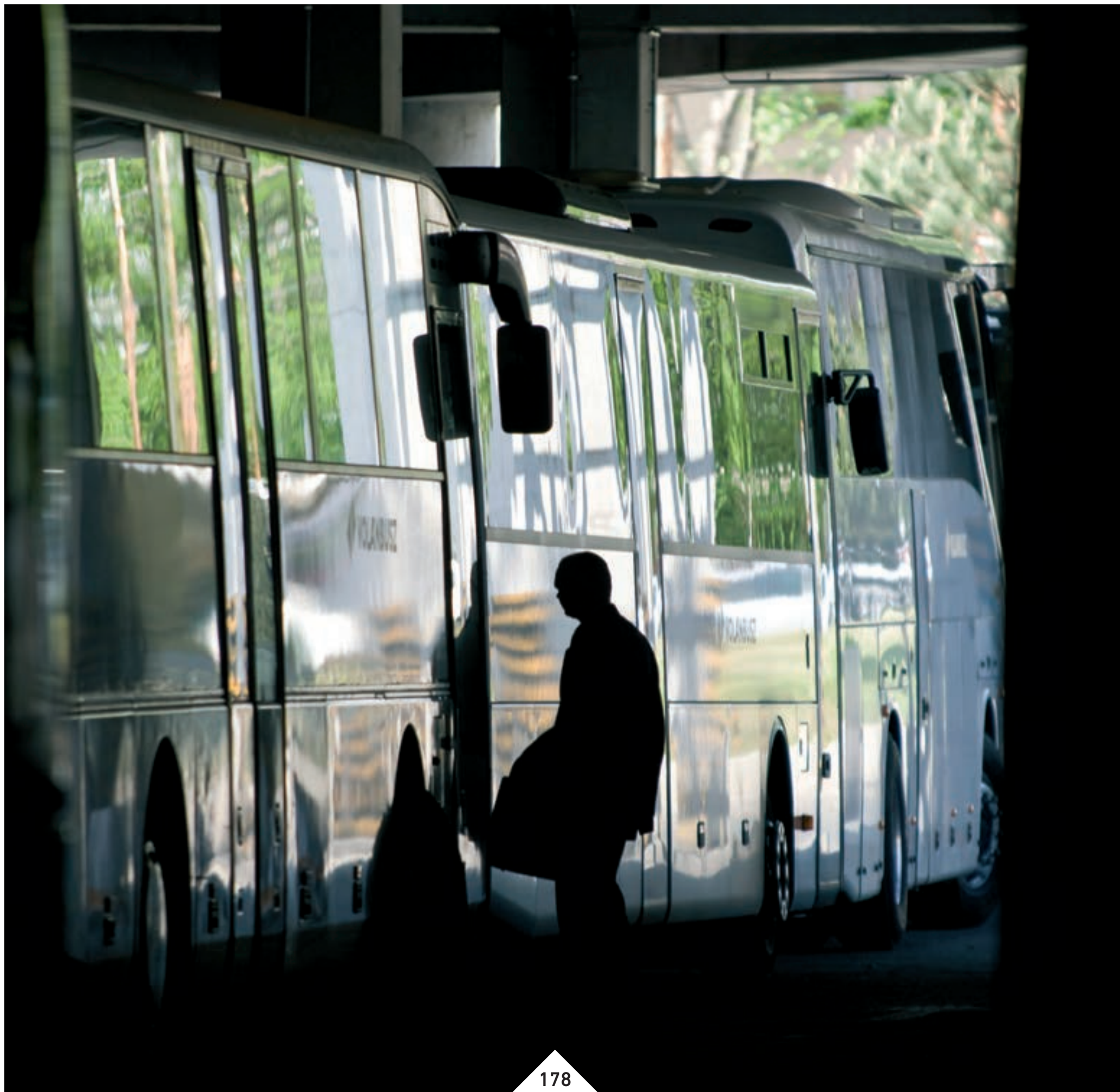
Fel kellett ismerni, hogy az 1500-2000 km-es, 20-40 órás autóbuszos utak felett „elszállt” az idő, így előtérbe kerültek a hálózati együttműködések

PASS típus	Szezonon kívüli ár	Főszezoni ár
15 napos Y/S	45.900,-	58.900,-
15 napos F/S	53.900,-	68.900,-
30 napos Y/S	61.900,-	84.900,-
30 napos F/S	76.900,-	104.900,-
60 napos Y/S	78.900,-	93.900,-
60 napos F/S	95.900,-	120.900,-

A VOLÁNBUSZ ZRT. ÉS KÜLFÖLDI PARTNEREINEK NEMZETKÖZI VONALHÁLÓZATA

2005. ÁPRILIS 1-JÉTŐL





A társaság újraszervezte az üzleti folyamatokat, és ezzel párhuzamosan integrált informatikai rendszer fejlesztésébe fogott. 2005 elején elindult az SAP és a TRAFFIC szakmai rendszerek élesítése a társaságnál.

Nem várt módon nehezítette a társaság gazdálkodását az új közbeszerzési törvény, amelynek a VOLÁNBUSZ is hatálya alá tartozik. A közbeszerzési szabályok megfelelő alkalmazása szükségessé tette a törvény adaptálását, a társaság beszerzési tevékenységének újraszabályozását, és jelentősen növelte a fejlesztések, beruházások végrehajtásának átfutási idejét.

2005-től az autóbussz járművezetőknek új bérrendszert vezettek be, kialakításakor nagy hangsúlyt fektettek arra, hogy a bér egy adott feladathoz és ne az autóbusszvezetőhöz rendelődjön, a végzett teljesítménnyel arányos legyen és ösztönző legyen és a minőségi munkavégzésre, bevétel-érdekeltségre. Átdolgozásra került a fordarendszer, ami által nőtt az autóbusszvezetői munkavégzés hatékonysága, ezáltal az EU-s szabályozások érvénybelépése miatt jelentkező többlet munkaerő-szükséglet részben kiváltható lett.

Tekintettel az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény 2009. január 1-jén hatályba lépett rendelkezéseire, valamint a Kormány e tárgykörben hozott döntéseire, a VOLÁNBUSZ Zrt. helyközi személyszállítási közszolgáltatási szerződése 2016 végéig meghosszabbításra került.

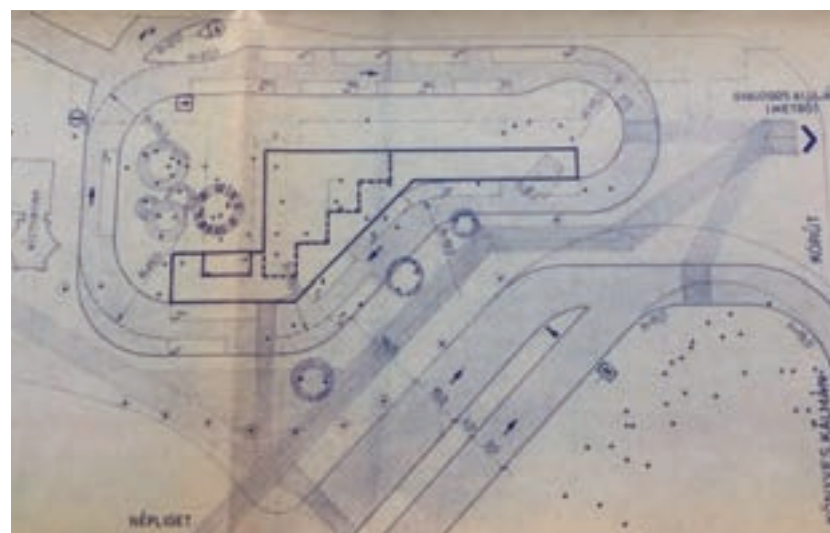
Az ezredfordulót követő első évtized azonban nemcsak a forgalomszervezési vagy finanszírozási, hanem az infrastrukturális kiszolgáló létesítmények tekintetében is jelentős változásokat hozott.

A motorizáció rohamos fejlődésével, a fővárosi és a bevezető utak állandósuló zsúfoltságával egyértelművé vált, hogy az átszálló csomópontok infrastruktúráját is fejleszteni kell ahhoz, hogy az utasok az egyéni közlekedés helyett a közösségi közlekedést válasszák. Ehhez hozzájárult a bevásárlóközpontok rohamos fejlődése is, így logikus volt a közlekedési csomópontok és az áruházak ún. intermodális csomóponttá történő integrálása. Ezek közül az érdi és az Újpest-Városkapunál lévő autóbussz-állomások épültek meg, míg tervek

Az eredetileg tervezett, emeletes népligeti autóbussz-állomás makettje



Az 1974-ben tervezett népligeti végállomás rajza. A tervdokumentációban fontos szempont volt a közeljövőben építendő 3-as metróhoz történő kedvező átszállási kapcsolat



születtek a váci, gödöllői, monori, szentendrei csomópontok megvalósítására, de ezek sajnos nem jutottak el a kivitelezési fázisig.

Mindenekelőtt a Népliget autóbussz-állomás átadásával kell kezdeni a felsorolást. Az előző fejezetben említésre került, hogy a „nemzeti gödör” miatt részben ellehetetlenült az Erzsébet téri autóbussz-állomás forgalma, így az 1974-ben elképzelték szerint a Népligetnél, a korábbi filmgyár területén megkezdődött az új állomás kivitelezése. Az eredeti, 1974-es tervek az autóbussz-állomást az Üllői út másik oldalára, a BKV végállomás és a víztorony közé helyezték el a Nagyvárad téri végállomás pótlására jóval szerényebb kapacitással és kiszolgáló infrastruktúrával. A másik, jóval bővebb terv – amelyben már az Erzsébet tér pótlási igényét is figyelembe vették – a 90-es években egy többszintes autóbussz-állomás volt, ahol az autóbusszok több szintről indultak volna. Ennek költsége viszont messze meghaladta a rendelkezésre álló forrásokat. Ilyen előzmények után alakult ki a népligeti autóbussz-állomás mai formája, mely a mai napig Európa egyik legszínvonalasabb állomásának számít. Az Erzsébet téri autóbussz-állomást kormányhatározattal elvonták a társaságtól. Jelentős forgalomszervezési problémát okozott, hogy az Erzsébet teret az előtt el kellett hagyni, hogy az új végállomás elkészült volna. Az utolsó járat az Erzsébet térről 2001. október 15-én 22:40 órakor indult el Dunaújvárosba, ezzel lezárva egy korszakot a társaság történetében. Az új állomás átadása 2002 márciusában történt, mely időponttól nem csak az Erzsébet téri, hanem a Nagyvárad téri és a Stadiontól az 5-ös út térségébe közlekedő járatok is a Népligettől indultak el.



ERZSÉBET TÉR

A „nemzeti gödör” miatt
részben ellehetetlenült
Erzsébet térről az utolsó járat
2001. október 15-én 22:40
órákor indult el
Dunaújvárosba, ezzel lezárva
egy korszakot a társaság
történetében.



” NÉPLIGET ÁLLOMÁS

Az új állomás átadása
2002 márciusában történt,
mely időponttól nem csak
az Erzsébet téri, hanem a
Nagyvárad téri és a Stadiontól
az 5-ös út térségébe közlekedő
járatok is a Népligettől
indultak el.





” STADION
PÁLYAUDVAR

Az új Stadion végállomás teljesen fedett lett és bár területében összességében nem változott, új, a kor színvonalának megfelelő helyiségek épültek az induló-állásoknál új utastájékoztató rendszerrel kiegészítve.



ÉRDI PÁLYAUDVAR

Az érdi új, intermodális pályaudvar magas szolgáltatási színvonalat biztosít.

Egy helyszínre integrálja a vasúti és közúti személyszállítást a többszintes P+R parkolóval és egy bevásárlóközpont kereskedelmi szolgáltatásaival.



A következő átadás a Stadion autóbusz-pályaudvar volt 2003-ban, mely az 1999 végén leégett Budapest Sportcsarnok helyére épített Aréna kivitelezése kapcsán valósult meg és felváltotta a kényszerből kialakított ideiglenes pályaudvart.

Az új végállomás teljesen fedett lett és bár területében összességében nem változott. Új, a kor

színvonalának megfelelő helyiségek épültek az indulóállásoknál új utastájékoztatói rendszerrel kiegészítve.

A magántőke bevonásával megvalósított érdi intermodális pályaudvar 2005. szeptember 5-én került átadásra, amely a korábbi autóbusz-állomástól néhány száz méterre, a vasútállomás mellett épült fel. Az autóbusz-pályaudvar magas

szolgáltatási színvonalat biztosít. Egy helyszínre integrálja a vasúti és közúti személyszállítást a többszintes P+R parkolóval és egy bevásárlóközpont kereskedelmi szolgáltatásaival. Itt nyert elhelyezést a Déli Üzemigazgatóság központja a társaság munkavállalóinak az eddiginél lényegesen korszerűbb, kellemesebb körülmények közötti elhelyezését biztosítva.



Az évtizedben utoljára átadott végállomás Újpest-Városkapunál létesült 2010-ben. A forgalmi infrastruktúra megújítási program folytatásaként Újpest-Városkapu közlekedési csomópont fejlesztéséhez a társaság EU-s pályázati forrásból 200 millió Ft vissza nem térítendő támogatásra vált jogosulttá. Az állomás korábbi feladatai kibővültek a Vác és Szentendre térségbe irányuló vonalakkal.

Az utaskiszolgáló létesítmények mellett számos változás történt a háttér infrastruktúrában is. A társaság egyik fontos célkitűzése a működés hatékonyságának növelése volt. A tevékenységek ésszerűsítése mellett a munkát végző szervezetek optimális elhelyezésével növelte az épületek kihasználását. Ezzel párhuzamosan ingatlanokat szabadított fel azok hasznosíthatósága, valamint az üzemeltetési költségek csökkentése érdekében.

A VOLÁNBUSZ Járműtechnika Kft. működésével kapcsolatban 2000-ben döntés született az akkori lehetőségek és megrendelésállomány ismeretében a Béke téri telephely „kiürítésére”, ezáltal az ott folytatott munkák Szabolcs utcai telepre történő áthelyezésére és ott az optimális kapacitásnagyság kialakítására. A korábbi tevékenységek közül 2000. július közepére felszámolták a Szabolcs utcában működő gumipari üzletágot. Ezzel párhuzamosan elkezdődtek a költözést elősegítő kivitelezési munkák, 2001-től a Járműtechnika teljes egészében a 2004-es megszűnésig a Szabolcs utcában működött. 2001-ben eladásra került a Béke téri üzem, illetve felszámolták a Tatai úton lévő raktárbázist is.

RÁBA U.26.230-as és Renault R 385.TI típusú darus autómentők által közrezárt Mercedes-Benz gyártmányú műhelykocsik Fóton a műszaki telep irodaépülete előtt

A vállalat az infrastruktúra optimalizálása keretében a pályaudvarok, állomások épületeinek hatékonyabb kihasználtságát valósította meg. Ezért az alaptevékenységet kiszolgáló funkciókat is ezekre a helyszínekre telepítette, lehetővé vált a színvonalasabb utaskiszolgálás és a közvetlenebb kapcsolat az utazóközönséggel.

Ezzel összhangban a társaság 2004-es üzleti és fejlesztési tervében meghatározta a Szabolcs utcai ingatlan értékesítését. A Szabolcs utcai vezérigazgatóság és a hozzá tartozó műhelyek felett eljárt az idő. A műszaki kapacitás bár megfelelő volt, az eltelt 40 évben nem sikerült megvalósítani, hogy a javításra vagy csak tankolásra várakozó autóbuszok ne alkossanak kígyózó sorokat a környező utcákban. Miközben (hasonlóan az Árpád hídhöz) ez a terület is fokozatosan a belváros részévé vált, és útjában volt az Önkormányzat városrendezési tervének is. Nem elhanyagolható szempont, hogy a Szabolcs utcai ingatlan fenntartási és üzemeltetési költsége a 2003-ban több mint 260 millió Ft volt. Ez az összeg költségmegtakarításként jelentkezett a Népliget autóbusz-pályaudvarra való átköltözéssel úgy, hogy közben a pályaudvar épületének fenntartási és üzemeltetési költségei csak kismértékben növekednek.

A helyzet rendezésére komplex megoldásként szétválasztásra került az igazgatóság és a javítóműhely funkció: az igazgatóság 2005-re költözött át a Népliget autóbusz-állomás időközben átalakított, négyemeletes épületébe megtakarítva ezzel a korábbi vezérigazgatóság költségeit, míg az autóbusz-javítás a Szabolcs utcai műszak bezárását követő átmeneti időszak után Fóton kapott új üzemcsarnokot. Ebben az időszakban a Szabolcs utcai autóbuszok javítását szétszortták a gödöllői, a szentendrei és a váci telephelyünk között. Csendesesen ugyan, de itt is véget ért egy közel 80 éves korszak. Az elhagyott épületeket elbontották, a terület rendezésére, beépítésére több elképzelés is született, szó volt a közeli bevásárlóközpont terjeszkedéséről, kormányzati negyedről, ugyanakkor azóta is üresen áll.

2005-ben lezárultak a Népliget autóbusz-pályaudvar – a társaság központjának áthelyezésével és a pályaudvar funkcionalitásának bővítésével kapcsolatos – építési munkálatai. Ez érintette az irodaterület átalakítását, az irodák számának növelését és a perontető meghosszabbítását, ennek köszönhetően a korszerűsített pályaudvar nemcsak korszerűbb munkahelyeket, de magasabb szolgáltatási színvonalat is nyújt.



” SZABOLCS UTCA

A Szabolcs utcai
vezérigazgatóság és a hozzá
tartozó műhelyek felett
eljárt az idő. A javításra vagy
csak tankolásra várakozó
autóbuszok kígyózó sorokat
alkottak a környező
utcákban.



Az autóbusz-javító műhelyek vonatkozásában is történtek változások. A Szabolcs utcai műhely bezárásával párhuzamosan az ország legmodernebb autóbusz-javító bázisa épült meg Fóton, mely átvette a feladatait az Andor utcai, a Szabolcs utcai, a szentendrei, gödöllői és a váci járműfenntartó telephelyeknek. Az új műszaki bázist 2006 októberétől több lépcsőben vették birtokba az autóbuszok. A telephely alapterülete mintegy 27.000 m², melyből a beépített épületegyüttes mintegy 6.700 m² területet foglal el. Az épületegyüttes U alakú, mintegy 1.000 m² alapterületen irodákat, szociális létesítményeket, recepciót foglal magába. A nagyobbik szárában 2 darab autóbuszmosó, a revízió, a szerviz, az aknás és lapos javítóállások, valamint számtalan segédműhely található, a rövidebb szár a hi-

*Javítás alatt álló
MAN ÜL353 (A01)
és Mercedes-Benz
O405 GN2 típusú
autóbuszok a fóti
műhelyben*

degraktárt, a lakatosműhelyt, a fényező, a diagnosztikai, a vizsgáztató, valamint a gumiszerelő állásokat tartalmazza. A hátsó fronton helyezték el a különféle tárolókat is, ahol a veszélyes és egyéb hulladékok elhelyezésén kívül a gázpalackok és hordók előírásos elhelyezése is megoldott. Az iroda- és csarnoképület a ma általánosan alkalmazott, korszerű, könnyűszerkezetes építési technológiával készült.





” ANDOR
UTCA

Az ország legmodernebb
autóbusz-javító bázisa épült
meg Fóton, mely átvette
a feladatait az Andor utcai,
a Szabolcs utcai,
a szentendrei, gödöllői
és a váci járműfenntartó
telephelyeknek.



Az infrastrukturális fejlesztések mellett essék néhány szó a minőségirányítási – integrált irányítási – rendszer társaságnál történő bevezetéséről. A VOLÁNBUSZ – mint Magyarország központi régiójának közúti közlekedési közszolgáltatást ellátó személyszállítási társasága – célja, hogy az utasainak nyújtott személyszállítási szolgáltatás ellátása az ellátásért felelőssel kötött közszolgáltatási szerződés, valamint az egyéb fórumokon kifejezett társadalmi elvárások szerint gazdaságilag hatékony, a jelen kor követelményeinek megfelelő, magas színvonalú módon történjen, a megfelelő minőség, környezeti teljesítmény, munkahelyi egészségvédelem, valamint biztonság és energiafelhasználás fenntartásával, fejlesztésével. A VOLÁNBUSZ Zrt. a felsoroltak jegyében 2002 óta MSZ EN ISO 9001 szabvány szerinti minőségirányítási, 2014 óta MSZ EN ISO 14001 szabvány szerinti környezetközpontú és MSZ 28001 szabvány szerinti munkahelyi egészségvédelem és biztonsági, 2015 óta MSZ EN ISO 50001 szabvány szerinti energiáirányítási rendszer tanúsítással rendelkezik.

Az évtizedben lezajlott jelentősebb események, változások közül még egyről, az alvállalkozók bevonásáról kell mindenképpen szólni. A korábban már említett Közszolgáltatási Szerződés előírása szerint a társaságnak minimálisan 5, maximálisan 30 százalékig alvállalkozókat kellett bevonnia a tevékenység ellátásába, amennyiben az alvállalkozói költségek alacsonyabbak a társaságnak az adott járat üzemeltetése során felmerült költségeinél.

A VOLÁNBUSZ már a közszolgáltatási szerződés megkötése előtt, 2003-tól foglalkoztatott alvállalkozókat Veregyház térségében, ahol az irányított betegellátás következtében a megépült új egészségügyi központhoz a környező 8 településről kellett az utasokat szállítani. Va-

lamennyi érintett vonalon tekintettel arra, hogy a járatok útvonalának jelentős része mellékutakon bonyolódott le, midibuszok álltak forgalomba.

Ezt követően több lépcsőben rövidebb-hosszabb időszakra több vonal, vonalcsoporthoz, esetleg térség közlekedésére lehetett pályázni az elővárosi, országos és nemzetközi közlekedésben is. A könyv megjelenésének időpontjában a közszolgáltatási feladatok 28 százalékát mintegy 200 darab autóbusz végzi az alvállalkozó partnerek.

De miért is éri meg alvállalkozókat foglalkoztatni? Az 1990-es évek végén a társaság járműparkjának gerincét továbbra is az 1960/1970-es évek fordulóján kifejlesztett, az azóta kisebb módosításokkal továbbfejlesztett Ikarus 200-as családhoz tartozó autóbuszok tették ki. A szakma forráshiánya már évtizedek óta kikényszerítette az üzemeltetőktől, hogy a megfelelő mennyiségű új autóbuszok beszerzése helyett az alapvetően közszolgáltatási feladatok ellátását szolgáló járműparkját a gazdasági racionalitásnál hosszabb ideig tartsa üzemben. A 1980-as évektől a járműbeszerzések mértéke nem érte el a mindenkori járműállomány 10 százalékát, nem egyszer az 5 százalékát sem, ami a járműállomány tovább öregedéséhez vezetett.

A járművek csökkenő számú felújítása mellett sok esetben zömmel csak használt autóbuszok beszerzésére jutott lehetőség. A járműpark fokozatos öregedése mellett az autóbuszflotta üzemeltetésében további nehézségeket okozott a járműpark egyre növekvő sokszínűsége, a társaság által üzemeltetett gépjárműtípusok számának bővülése.

Az elhasználódott autóbuszok kiváltására a társaság nem tudott elegendő új buszt vásárolni, viszont az alvállalkozói járatüzemeltetés által bevont autóbuszok jelentős mértékben hozzá tudtak járulni a járműállomány fiatalításá-

*VOLVO 7700A
típusú autóbusz az
esztergomi Bazilika
előtti téren*



*Mercedes-Benz
O530 Citaro
autóbusz*



*A Bana - Tatabánya
- Budapest járatot
végző
Setra S315 ÜL
típusú autóbusz*



*A Budapest - Nézsza
járat alvállalkozói,
távolsági
kialakítású King
Long autóbusza
Újpest Városkapu
végállomáson*

*A Zalaegerszegre induló
Van Hool T917 Acron
típusú távolsági autóbusz
a Népligetben*

*Veresegyház térségében
közlekedő Iveco Daily
típusú midibusz a
veresegyházi Misszió előtt*



*Zsámbék irányába
tartó, elővárosi
kialakítású King
Long autóbusz a
Moszkva téren*

hoz, ezáltal a szolgáltatás minőségének javításához és az utaslétszám-csökkenési folyamat megfékezéséhez. Az alvállalkozók bevonásának másik hozadéka az volt, hogy az alvállalkozók több olyan forgalomszervezési megoldást is bevezettek, melyek javították az üzemeltetési hatékonyságot, de korábban a VOLÁNBUSZ – nehezen változó struktúrája miatt – nem tudott megvalósítani. A társaságnál az így feleslegessé váló járművek leselejtezésével lehetőség nyílt a korábban már részletezett műszaki reorganizációra és a műszaki kiszolgálás folyamatának átszervezésére is.

A VOLÁNBUSZ Zrt. – többek között az alvállalkozók bevonásának köszönhetően – a 16-27 éves IKARUS 200-as típuscsaládba tartozó autóbuszai közül 2008-ban 159 darabot, 2009-ben 195 darabot vont ki az állományból. Helyettük korszerűbb, használt vagy új beszerzésű járművek bevonásával tudta ellátni fuvarfeladatait. A vállalat autóbusz-állományának átlagéletkora (alvállalkozókkal együtt) a 2005. évi 13,1 évről 2009 év végére 7,9 évre csökkent, a járművek több mint 61%-a légkondicionált és közel 27%-a alacsony belépésű.



*Ikarus C56-os
típusú autóbuszok*



*A ceglédi autóbusz-
pályaudvar, előtérben
egy RÁBA Contact 092
típusú autóbusz*

*Kravtex Credo
EC11-es típusú
autóbusz az Árpád híd
autóbusz-állomáson*



Közben megállíthatatlanul épült le a társaság hosszú évekig legfőbb autóbusz-beszállítója. Az Ikarus részvényeit 1999-ben megvásárló Irisbus nagymértékű átalakításba fogott, a drasztikus létszámleépítések mellett 2000-ben megszüntette a budapesti, majd 2004-ben a székesfehérvári gyáregységét is. Az utolsóként megmaradt Ikarus Egyedi gyáregységet 2007 végén zárták be. E sajnálatos folyamatnak köszönhetően az utolsó autóbuszokat az évtized elején vásárolta a társaság a nagy múltú stratégi-

ai partnerétől. 1999-től érkeztek az Ikarus Classic családba tartozó autóbuszok (C56-C80) és az utolsó Ikarus Egyedi autóbuszok (E95, E94F). Egy korszak ért véget az utolsó Ikarus EAG Kft. által gyártott impozáns, SCANIA alvázaz, „ránccfelvarrott” karosszériájú Ikarus EAG E94F típusú autóbusz érkezésével. Az előző fejezetben említett, hazai gyártású RÁBA Contact 092/292 típusú szóló és csuklós autóbuszokat 2001 után nem követték újabb autóbuszok, ez évben beszüntette a győri gyár a gyártásukat.

2004-ben vásárolt nyolc 11 méteres, helyközi kivitelű Kravtex Credo EC11-es és a kicsivel hosszabb, két darab 12 méteres, szintén helyközi kivitelű NABI-SCANIA 700 SE típusú autóbusz megvásárlása után hosszú évekig nem vásárolt hazai gyártású autóbuzst a vállalat. 1999-től 2003-ig a társaság 76 darab új, zömmel Törökországban gyártott Mercedes autóbuzst szerzett be, kettő Mercedes Vario midibuszt, húsz Mercedes O350 Tourismót, 32 Mercedes O560 In-



Mercedes-Benz O405 GN2 típusú autóbusz Szigethalmon



Mercedes-Benz O350 Tourismo típusú autóbusz Balatonfüreden

A battonyai járatot végző Mercedes-Benz O560 Intouro típusú autóbusz

Mercedes-Benz O530 Citaro típusú autóbusz Érden az új pályaudvar előtt

Mercedes-Benz O345G Conecto típusú autóbusz az Etele-téren

Mercedes-Benz O580 Travego típusú autóbusz a Népliget autóbusz-pályaudvaron



tourót, húsz csuklós Mercedes O345G Conectót és két Mercedes O580-17 Travegot. A MERCEDES O580-17 Travego típusú, 3 tengelyes autóbuszok 2000-ben hasonlóan figyelemfelkeltőek voltak, mint a bő 10 évvel korábban beszerezett, emeletes Setra. A Mercedes-Benz gyár németországi csúcsterméke hosszú évekig a cég zászlóshajója volt. Megvásárlásakor hazánkban 13,85 méteres hossza miatt még útvonalengedély-köteles volt a közlekedtetése. Kezdetben a nagy távolságú, nemzetközi EUROLINES járatokon közlekedtek.

A Mercedesek mellett 2001-2002-ben a szintén „török” MAN-ek is kezdtek feltűnni Pest megye útjain. Először két régebbi generációs kivitelű, háromajtós MAN SL222 (A60) típusjelű autóbusz érkezett meg.

MAN SL222 (A60) típusú autóbusz a Szigethalmi Járműfenntartó Üzem udvarán



Nem sokkal később megérkeztek az újabb kivitelű, MAN SL263/283 (A74) típusú, Törökországban gyártott, helyközi autóbuszok is. A külső jegyeket tekintve ugyanarról a karosszériáról beszélhetünk, az eltérés a beépített motorjukban van, a 263-okban 260 lóerős EURO II-es, míg a 283-ban 280 lóerős, Euro III-as környezetvédelmi normákat teljesítő motor van. A tágas, széles utastérrel rendelkező, peronos kivitelű autóbusz kialakítása az utasáramlást nagyban megkönnyíti. Az egyszerű, szövetbe-

téttel kárpitozott műanyag doboz ülései megosztották az utazóközönséget, pár év múlva az első körben érkező MAN ÜL313 (A01) típusú autóbuszok magas támlás, nem dönthető utasüléseit megkapva sokkal komfortosabbá vált a jármű.

A 2000-es évek közepétől a társaság a lehetőségeihez mérten folyamatosan állt át a használt nyugati autóbuszok bérleti szerződés keretében történő beszerzésére, illetve megvásárlására. Ekkoriban érkeztek a társasághoz a használt, NEOPLAN/G. Auwaerter gyártmányú, hosszú kivitelű (N4020, N318 L/NF) és a normál hosszúságú szóló kivitelű alacsonypadlós (N4416) autóbuszok, a használt németországi gyártású Mercedes-Benz autóbuszok (O530 szóló és O405GN2 tolócsuklós) és a használt MAN-ek (ÜL313/353/363 és az SÜ313 /Lions Classic/), majd a szintén használt Setra S315 ÜL típusú autóbuszok is.

A teljesség igénye nélkül a fentiekből néhány típust kiemelve az alábbi típusokról essék pár szó. 2006-ban 2 darab MAN ÜL353 (A01) típusú távolsági, turista autóbusz érkezett a társasághoz, melyeket 2007-től viszonylag fiatal és alacsony futásteljesítményű, a német Bundeswehrtől érkezett 49 darab MAN ÜL313 (A01) helyközi, távolsági típusú autóbusz követett. E két busztípus egymástól főleg ajtóképletében, üléselrendezésében és kivitelében tér el, de a karosszériájuk és a gépészetük egy típusba tereli őket. Az első 28 darab autóbusz új, magas támlás, dönthető üléseket kapott. A többiben megmaradt a szintén magas támlás, de nem dönthető ülés. Megbízható, kényelmes autóbuszok: mind a sofőrök, mind az utasok meglegedettségével közlekednek távolsági és szerződéses járatfajtákban.



*G.AUWAERTER
N4020 Megatrans
típusú autóbusz
a Szigethalmi
Járműfenntartó
Üzem udvarán*



*MAN SL283 (A74)
típusú autóbusz
a Szigethalmi
Járműfenntartó
Üzem udvarán*



*Neoplan N318 L/
NF típusú autóbusz
az érdi autóbusz-
állomáson*



*MAN ÜL363 (A04)
típusú autóbusz a
Népligetben*

*MAN SÜ313/Lions
Classic (A72) típusú
autóbusz a kalocsai
járaton*



*MAN SÜ313 (A72)
típusú autóbusz
a Népligeti
pályaudvaron*



*Setra S315 ÜL
típusú autóbuszok
Cegléden, a
járműfenntartó
üzem területén*



*MAN ÜL313 (A01)
típusú autóbusz
a Népliget
autóbusz-
pályaudvaron*

*VOLVO 7700A típusú
autóbuszok a Főton,
a járműfenntartó
üzem udvarán*

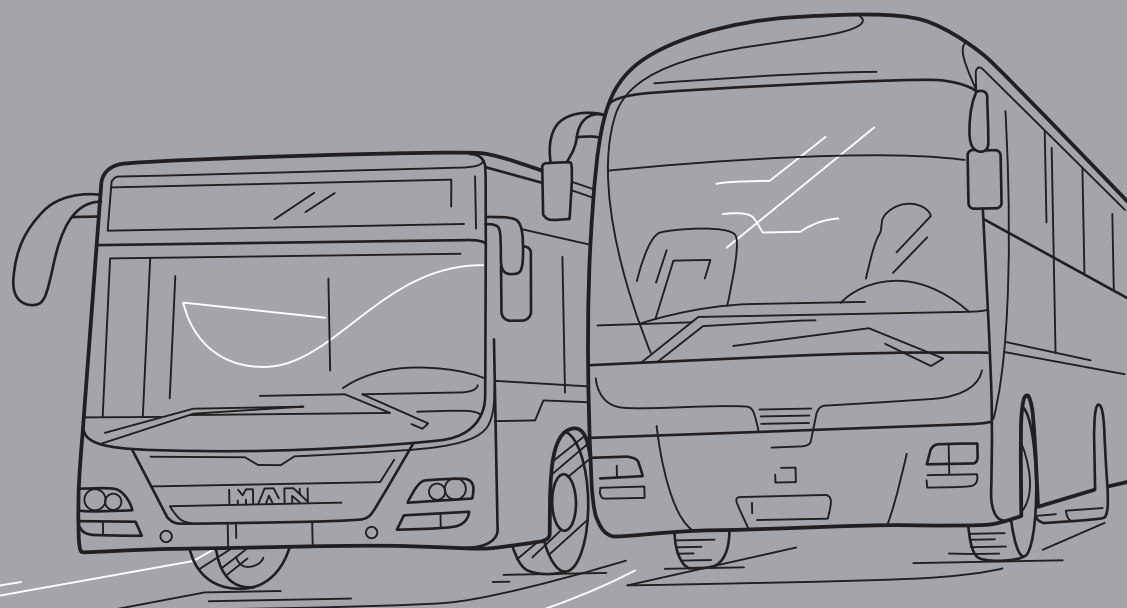
2009-2010-ben összesen 30 darab, 6-7 éves, újszerű állapotú, alacsony futásteljesítményű, Setra S315 ÜL típusú helyközi kivitelű autóbusz érkezett a társasághoz szintén a német Bundeswehrtől. A gyors és kényelmes utasáramlás érdekében elől egyszárnyú, középen kétszárnyas ajtóval szerelték. Az utastér kialakítása alapján, közép magas ülései és korlátozott csomagtérmérete miatt nem kimondottan távolsági járatok végzésére tervezték, viszont a gépészeti adottságában rejlő lehetőségek arra is alkalmassá

teszik. Az autóbuszok Monor és Cegléd környékén közlekednek, de másodrészként hétvégéken megfordulnak az ország számos pontján. 2007-2008-ban lehetőség nyílt 49 darab új, alacsonypadlós, automataváltós, VOLVO 7700A típusú, Lengyelországban, Wroclawban gyártott, helyközi tolócsuklós autóbusz beszerzésére. A második utasajtónál kihajtható rámpa biztosítja a kerekesszékekkel vagy babakocsival érkezők biztonságos fel- és leszállását. Az utasok részére 52

darab párnázott, külön fejtámlával rendelkező ülőhely és 60 darab állóhely áll rendelkezésre. Az évtizedre jutó változások száma az 50-es, 60-as évek óta ekkor volt a legnagyobb, mely megfelelő színvonalú végrehajtása rendkívüli terhet rótt a szervezet valamennyi munkavállalójára. Ugyanakkor ezek hatásaként a társaság képes volt arra, hogy a történelmi hagyományait megtartva szakítson a „szocialista állami vállalat” gondolatosságával, és ténylegesen is átlépjen a XXI. század küszöbén.

2010-TŐL NAPJAINKIG

Ezt a fejezetet is kezdjük a társaságot érintő legfontosabb eseményekkel. A 2005. január 1-jétől 2012. december 31-éig hatályos Közszolgáltatási Szerződés első körben 2016. december 31-éig meghosszabbításra került. Ezt követően 2016-ban, áttekintve a szerződés és a jogszabályi környezet által biztosított kereteket, újabb, immáron végső hosszabbítás történt 2019. december 31-éig, így a társaság a 92 éves életkort minden bizonnyal meg fogja élni.





A szerződéses keretknél maradva érdeemes visszakanyarodni egy kicsit a finanszírozási kérdésekhez. A bevétellel nem fedezett költségek finanszírozása (veszteségtérítés) 2008-ban kezdődött el. Ezáltal az ellátásért felelős részére is láthatóvá vált, hogy a közösségi közlekedés rendszerének finanszírozása, különösen akkor, ha ennek versenyképességét meg akarjuk őrizni az egyéni közlekedéssel szemben, folyamatosan növekszik. Mindez nem azért, mert az érintett vállalatok nem megfelelően gazdálkodtak, hanem azért, mert az új technológiák, a modernebb járművek teljesen más, jóval költségesebb üzemeltetési hátteret igényelnek, értékcsökkenésük magasabb, illetve az új autóbuszok alkatrészei sem pótolhatók más ún. donor vagy leselejtezett járművekből, illetve az elérhető bevételeket korlátozza a közlekedés- és társadalompolitikai okból változtatlan tarifa és széleskörű kedvezményrendszer.

A VOLÁN társaságok történelmében nem először ismét elkezdődött az a gondolkodás, hogy milyen újfajta szervezeti tagoltsággal lehet a közúti és vasúti közlekedés közötti összhangot jobban megteremteni, majd e mentén határozni meg az egyes társaságok járműbeszerzési stratégiáját, létszámhelyzetét, alá- és fölérendelt viszonyát a szervezet keretein belül, célul tűzve ki a költségek csökkentését, így a hatékonyság növelését. E munka eredményeként 2015. január 1-jétől átalakult az 1953-ban kialakított és az azóta eltelt időszakban kisebb módosításokon átesett területi tagoltság, a VOLÁN társaságok egybeolvadásával a VOLÁNBUSZ-hoz hasonló méretű, 6 darab Közlekedési Központ alakult ki. A változás VOLÁNBUSZ területét és tevékenységét nem érintette.

A VOLÁNBUSZ-ra nézve ez azt jelentette, hogy a járműbeszerzések teljes mértékben leálltak, az elavult, selejtrett autóbuszok pótlására vagy a legöregebb autóbuszok kiváltására éveken át nem volt lehetőség. Az autóbuszok 10 éves tervezett élettartamát figyelembe véve a társaság flottájából évenként csak a szinten tartáshoz kb. 80 autóbusz cseréje lenne szükséges, azonban a 2009. évet követő 7 évben csak minimális mértékben történtek járművásárlások. (Az agglomerációs feladatátvétel kapcsán beszerzett új járművek „feladattal érkeztek”, így járműcserékre nem nyílt lehetőség.)

A forgalmi és kereskedelmi változások ugyanakkor folyamatosak voltak, melyek közül az alábbiakat érdemes kiemelni.

Folytatódott a korábban már említett hálózat-racionalizálás és ütemes menetrend-kialakítás, így az egyes vo-



nalcsoportokat tekintve a budapesti végállomású, országos hálózat gyakorlatilag teljes mértékben átalakításra került. Az autóbuszjáratok nemcsak ütemes közlekedési rend szerint indulnak, de ahol lehetséges, az autópályás járatok közül számos járat ún. emelt sebességgel is közlekedik (80 km/h helyett 100 km/h sebességgel közlekedő Tempo 100-as járatok). Ezeken a járatokon már nem lehet álló utast szállítani, ezért az autóbuszokra elsősorban elővételben kell megvásárolni a menetjegyet, melyet akár mobiltelefonra is optimalizált, internetes felületen lehet megvásárolni és mobiltelefonon is fel lehet mutatni. A szolgáltatáshoz a társaság 15 db 3 tengelyes, ún. hosszú kialakítású, Tempo 100-as autóbust szerzett be, melyekkel a normál hosszúságú autóbuszok 47-49 ülőhelyével szemben 55-59 kényelmes ülést tud biztosítani. A társaság mind több távolsági járatot végző autóbuszához hasonlóan ezeket az autóbuszokat is felszerelték ingyenes wifivel. Kidolgozásra került egy ezekre az autóbuszokra szabott, új szolgáltatási csomag, melyhez egyedi járműarculat is kialakításra került. A szolgáltatás „Még kényelmesebben!” szlogennel került meghirdetésre az utasok felé. Az elővárosi közlekedés tekintetében is számos változásról lehet beszámolni. A VOLÁNBUSZ szolgáltatási területének többségén bevezetésre került az integrált, vasúti csatlakozásokra épülő, ütemes menetrend.

MAN Lions Coach (R08) típusú autóbusz „Még kényelmesebben!” arculattal a Népligetben

VOLVO 8700 (B7RLE), Mercedes-Benz Tourismo (632.01) és Kravtex Credo 02 Inovell 12 autóbuszok a Szépművészeti Múzeum előtt

”

2015. január 1-jétől átalakult az 1953-ban kialakított és az azóta eltelt időszakban kisebb módosításokon átesett területi tagoltság, a VOLÁN társaságok egybeolvadásával a VOLÁNBUSZ-hoz hasonló méretű, 6 darab Közlekedési Központ alakult ki.





**VOLVO-SAFFLE
8500 (B12BLE)
és VOLVO 7900
(B9LA) autóbuszok
az érdi autóbusz-
állomáson**

A vasúthoz kapcsolódóan meg kell említeni, hogy a vasúti pálya és a kiszolgáló létesítmények felújításának, átépítésének, valamint a felújított vonalakra üzembe állított, új szerelvényeknek köszönhetően bekövetkezett vasúti szolgáltatás színvonaljavulása révén – egyre több utas választja a vasutat – a fejlesztésbe befektetett beruházás megtérülni látszik. A Budapest – Esztergom vasútvonal (ahol az elmúlt évek legjelentősebb fejlesztéseként átépítés zajlott) forgalmának kétéves időszakra történő leállítása nehéz feladat elé állította mind a MÁV-ot, mind pedig a VOLÁNBUSZ-t és nem utolsósorban az utasokat, a pilisi térségen élő lakosokat is.

A Közlekedési Központok a VOLÁNBUSZ vezetésével pályáztak, és sikeresek voltak a MÁV pályázatán, így számos viszonylaton lehet a társaság pótlóbuszaival találkozni. Ezek közül a legjelentősebb feladat a több éven át tartó Budapest – Esztergom vasútvonal forgalmának pótlása volt, de megfordultak autóbuszaink többek között a Székesfehérvár – Gárdony vagy a Balatonszentgyörgy – Keszthely, Budapest – Lajosmizse viszonylatokon is. A Budapest – Esztergomi vasútvonal pótlási feladatának keretében (az egyes kivitelezési munkáktól függően) 15-35 busszal szállították el az adott vasúti vonalon utazni kívánó utasokat. Az utasok elszállításának érdekében a VOLÁNBUSZ Zrt. sűrítette a 10-es úton közlekedő autóbuszjáratait.

A pálya elkészültét követően az utasok ismét birtokba vették a vasutat, így az autóbuszjáratok utasforgalma azokon a viszonylatokon, ahol mindkét szolgáltatás elérhető, fokozatosan csökkent. Az utasszám változásának következményeként 2017 nyarától a különösen alacsony utasforgalmi időszakokban kapacitáscsökkentés történik. Hasonló a helyzet Érd – Budapest viszonylatában is, ahol szintén a felújított vasúti pályának és a forgalomba állított, modern motorvonatoknak köszönhetően egyre több utas választja a kötöttpályás közlekedést, míg az autóbusz-közlekedés a megváltozott igényeknek megfelelően integrált ütemes menetrend szerint került kialakításra. Érdeemes még megemlíteni, hogy folytatódik a vonalszámozási rendszer kialakítása, 2017 végéig a gödöllői, illetve a monori és ceglédi terület autóbuszjáratai is új számszert kaptak, illetve kapnak.

A kereskedelmi, utastájékoztató rendszerben is számos változás történt. Az előbb már említésre került, hogy az országos járatokon megújult értékesítési, internetes felületen lehet menetjegyeket vásárolni, melyek mobiltelefonon is felmutathatóak.

A VOLÁNBUSZ felismerve a fogyasztói igényekben bekövetkező folyamatos változásokat, 2014. május 12-től a www.volanbusz.hu honlapon az utasok számára elérhetővé tette az új, belföldi, online menetjegy-értékesítési felületét,

2014 júniusától pedig www.eurolines.hu oldalán a korszerűsített, nemzetközi, online menetjegy-értékesítési felületet, melyek egyszerűbben és kényelmesebben teszik lehetővé a menetjegy vásárlását, valamint a számla igénylését. Fentiekén túl a magyarul nem beszélő utasok jobb kiszolgálása érdekében az új, belföldi, online értékesítési felület teljes mértékben elérhető már angol nyelven is, melytől a társaság szintén növekvő volumenű elővételi értékesítést vár. A megújult belföldi online menetjegy-értékesítési rendszer részeként kiterjesztésre került az online megvásárolt menetjegy bemutatásának lehetősége. Az utasok már nemcsak papír alapon, kinyomtatva mutathatják be a járművezetőknek, ellenőröknek menetjegyeiket, hanem a vásárlás során használt mobil eszközeik képernyőjén is, mellyel az országban egyedülálló szolgáltatási színvonalat javító intézkedés került bevezetésre. 2015-től lehetőség nyílt arra, hogy az utasok az interneten menetjegyük mellett már helyi- és helyi bérletjegyüket is megvásárolhassák, kinyomtatni pedig a VOLÁNBUSZ pénztáraitban vagy az erre a célra kialakított bérletnyomtató automatákban lehet ezeket.

”

A magyarul nem beszélő utasok jobb kiszolgálása érdekében az új, belföldi, online értékesítési felület teljes mértékben elérhető már angol nyelven is



A nemzetközi közlekedésben nemcsak a honlap került megújításra, de olyan értékesítési felületet is kialakítottak, ahol az utazni szándékozó mobiltelefonon megvásárolhatja menetjegyét, és egy applikáció segítségével az autóbusz vezetője érvényesíteni tudja.

Azért, hogy a fent leírt szolgáltatás minőségi paraméterei garantáltak legyenek, az ellátásért felelős Nemzeti Fejlesztési Minisztérium ún. SLA (Service Level Agreement) Szolgáltatási Szint Megállapodásban határozta meg, hogy egyrészt a szolgáltató VOLÁNBUSZ-nak mit kell teljesítenie, másrészt ez a megrendelő által milyen kritériumok mentén kerülhet elfogadásra, továbbá hogyan fogja ezt mérni. A szolgáltatás minőségének javítása persze nem ilyen egyszerű, hiszen pl. az autóbuszok akadálymentesítésének költsége messze túlmutat a társaság lehetőségein, ugyanakkor a VOLÁNBUSZ határozott célja, hogy a rendelkezésre álló forrásaival környezettudatosan, utascentrikusan javítsa szolgáltatását.

Az elmúlt évek eseményeinek bemutatásánál szót kell még ejteni az ún. agglomerációs feladatok átvételéről: a BKK 2013-ban pályázatot írt ki a Budapestről kifelé, ún. agglomerációs autóbuszvonalak üzemeltetésére, melyet a VOLÁNBUSZ sikeresen megnyert. A BKK-s vonalak átvéte-

lével a társaság gépjárműveinek futásteljesítményei éves szinten több mint tízmillió kilométerrel, munkavállalóinak létszáma közel 450 fővel bővült. A garanciális időszakban az autóbuszok karbantartása a márkaszervizekben, a futó javítások a főtí műhelyben, illetve a Hunyadi úton bérelt javítóbázison történt. A közlekedés finanszírozási kérdései azonban egy évvel később már itt is felmerültek, hiszen a helyközi, így az agglomerációs feladatok ellátása, annak

Az agglomerációs feladatra beszerzett VOLVO 7900 (B9LA) autóbusz

Az agglomerációs feladatra beszerzett MAN Lions City (A21) autóbusz



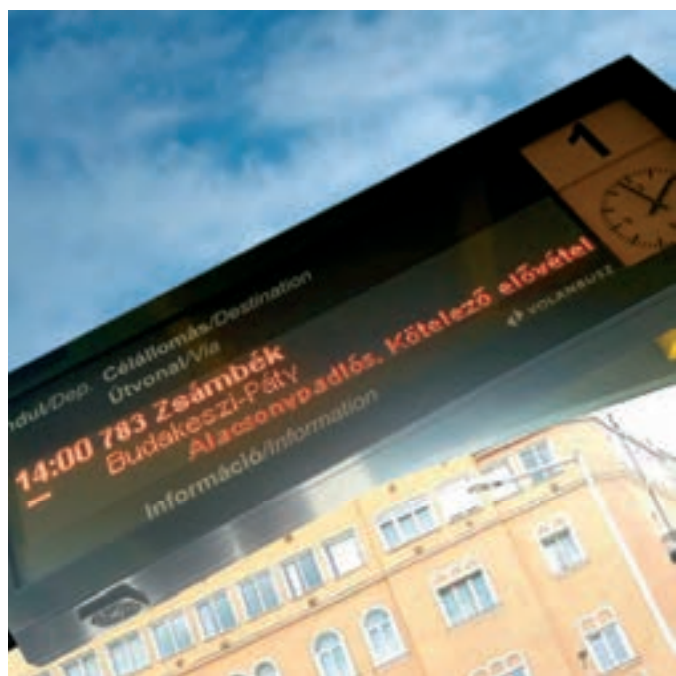
”

A BKK-s vonalak átvételével a társaság gépjárműveinek futásteljesítményei éves szinten több mint tízmillió kilométerrel, munkavállalóinak létszáma közel 450 fővel bővült.

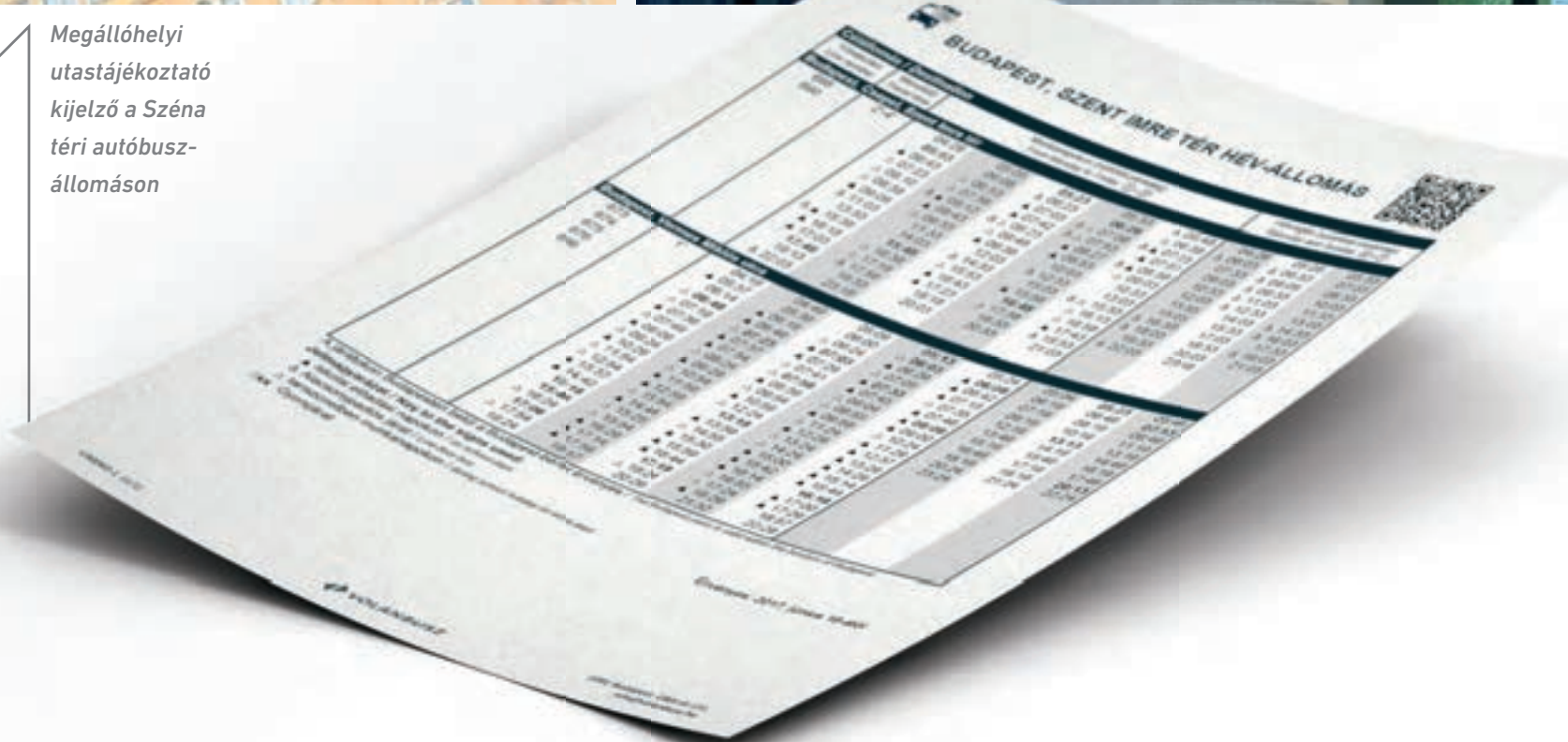
megrendelése nem önkormányzati, hanem állami feladat. Így Budapest Önkormányzata és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) között megkezdődtek az egyeztetések mind a HÉV, mind az autóbusz-közlekedés jövőbeni működtetésére vonatkozóan. Ezek eredményeként 2016. november 1-jétől az NFM átvette a megrendelői szerepet a szolgáltatás valamennyi paraméterének változtatlansága mellett.

Nagy hangsúlyt fektetett a vállalat továbbá az utastájékoztató rendszerek fejlesztésére a 2016-2017. években: az állomási utastájékoztató eszközök teljes cseréjével, illetve a 2017 nyarán bevezetett, megújult megállóhelyi indulási jegyzék formátummal egyre több megállóhelyen lehet már találkozni. Több tucat autóbuszon megújultak a viszonylat-kijelzők panelek, továbbá az újonnan beszerzett járművekbe új megjelenésű, belső információs monitort építettek be.

Belső utastájékoztató monitor a 10-es úton közlekedő, Kravtec Credo 02 Econell 12 autóbuszban



Megállóhelyi utastájékoztató kijelző a Széna téri autóbusz-állomáson





*MAN Lions City
(A21) típusú
autóbusz
vezetéstechnikai
tréningen*

A minőségi paramétereknél azonban nemcsak a járművekről és technikai eszközökről kell szólni, hanem azon munkatársakról is, akik a munkájuk során kapcsolatba kerülnek az utasokkal. A képzésük igen hangsúlyos, hiszen a vállalat megítélésében nagyon nagy szerepük van. A társaság képzési rendszere többszintű: az autóbuszvezetők és a kereskedelmi tevékenységben résztvevők belépésüket követően munkájuknak megfelelő oktatásban részesülnek, ez az autóbuszvezetők esetében kiter a forgalmi és kereskedelmi ismeretekre, az utaskiszolgálás minőségi paramétereire, a biztonságos és balesetmentes vezetéstechnikai és nem utolsósorban műszaki ismeretekre. Az autóbuszvezetők ezt követően évenként ismeretfelújító, illetve amikor lehetőség van rá, „csúszópálya” oktatáson is részt vesznek. A folyamatos oktatásra

szükség is van, hiszen közel ötvenféle kedvezmény vehető igénybe a járatokon, de a KRESZ változásai vagy egy-egy újabb autóbusz vagy szolgáltatási elem bemutatása és megismerése megköveteli a naprakészséget. Mindezt úgy, hogy a társaság szolgáltatása a helyi, az országos és az elővárosi közlekedés területén egységes legyen, minden munkatárs hasonló felkészültséggel várja az autóbuszra felszálló vagy az autóbusz-állomásra betérő utasokat. Természetesen nem múlhat el évtized a nemzetközi közlekedés radikális változtatása nélkül. Míg 10 évvel korábban az ún. „fapados” légitársaságok megjelenése, most a német belföldi autóbuszos piac megnyitása volt rendkívüli hatással az európai autóbusz-közlekedésre. Mint fentebb írtuk, folyamatosan történtek a nemzetközi közlekedésben a fejlesztések. Megújult az értékesítés, bő-



*A Budapest -
Velenice - Padova
járatot végző
Mercedes-Benz
Tourismo (632.01)
autóbusz indulás
előtt a Népligetben*

*Az első FLIXBUS
- VOLÁNBUSZ
arculatú Higer
Scania Touring HD
autóbusz*



vült az eljutási lehetőségek száma Bécsbe, Krakkóba, régi-új úti célként megjelent Graz és Erdély, új végállomásként Wrocław, a bolgár Napospart, egy nyári kísérlettel a görög tengerpart is. Mindeközben a német távolsági autóbusz-közlekedés piac megnyitásával egy új „autóbuszos forradalom” vette kezdetét, mely kihatással volt a VOLÁNBUSZ járataira is. Sajnos egyértelművé vált, hogy az EUROLINES szervezet, - melynek a VOLÁNBUSZ több mint 20 éve tagja – elkényelmesedett, nem történtek meg azok a technikai fejlesztések, melyek a talpon maradáshoz segítették volna. Bebizonyosodott, hogy egységes értékesítési, marketing stratégia nélkül a XXI. században már nem sokat ér a teljes Európát felölelő hálózat. A németországi autóbuszos

közlekedés 2013. óta tartó töretlen fejlődésének eredményeként az EUROLINES szervezet járatai folyamatosan szorultak és szorulnak ki először a németországi, majd az európai közlekedésből, mely a rohamosan csökkenő utasszámban és bevételekben is meglátszik, és a hálózat radikális visszavágását eredményezi. 2017 során a VOLÁNBUSZ érdekeltsége az EUROLINES szervezetben gyakorlatilag a „csendestárs” partnerségre csökkent, a járatok folyamatosan szűnnek meg. Először, az év első felében megszűnt a VOLÁNBUSZ párizsi, londoni, krakkói, grazi járata, majd 2017. évi nyári szezon végével az erdélyi és firenzei járatok is. Hasonló elkényelmesedett helyzetben voltak az európai vasutak is, hiszen a rendkívül magas árak

miatt hiába a jó szolgáltatás, ha ezt az utasok a töredékéért is megkaphatják az autóbuszos közlekedésben.

Ezek az előzmények vezettek oda, hogy 2016 februárjában a VOLÁNBUSZ csatlakozott a FLIXBUS franchise rendszeréhez először a bécsi, majd a zágrábi autóbuszvonalakkal. A kooperáció eredményeként a népligeti autóbusz-állomás is központi szerepet kap a nemzetközi hálózat fejlődésében, melynek részeként a társaság is fejleszteni tudja tevékenységét újabb nemzetközi úti célok bevonásával. Mára már számos európai nagyváros újra elérhető az új hálózatban, a VOLÁNBUSZ járatai Bécsbe, Zágrábba, Splitbe, Padovába és Varsóba naponta közlekednek.

DAKK Zrt. autóbussza a budapesti Marriott szálloda előtt, a női kazah csapatra várva

2013. március 15. 20 autóbusból álló konvoj halad az M1 autópályán Győr irányába, a hó fogságába esettek megsegítésére

A magyar női és férfi vízilabda válogatottat szállító autóbusszok a FINA 2017. Vizes világbajnokságon

Mielőtt rátérünk a létesítményekben történt változásokra, néhány különleges feladatot kell még megemlíteni az elmúlt évekből.

2013 márciusában a Katasztrófavédelem a VOLÁNBUSZ-t hívta segítségül az M1 és M7 autópályán rekedt utasok mentésére. A társaság érdi üzeméből 25 darab autóbussz indult éjjel útnak Tatabányára és Székesfehérvárra, melyek utasszállítási és „melegedő helyiség” feladatokat egyaránt elláttak.

Hasonló hirtelen helyzet volt 2015 szeptemberében a migránsok szállítása, amikor – szintén az éjszaka folyamán – 65 darab, valamennyi forgalmi területéről érkező autóbusszal kellett a Keleti pályaudvartól és az M1 autópályán Bicske térségéből a menekülteket összeszedni és a határhoz szállítani. A feladatban résztvevő autóbusszvezetők rendkívül nagy tettekeszségről tettek tanúbizonyságot, hi-

szén több olyan munkatárs is volt, aki 48 órát folyamatosan volt szolgálatban. Bár ez az esemény nagy sajtóvilágosságot kapott, azt már jóval kevesebben tudják, hogy a társaság autóbusszai és autóbusszvezetői, melyekhez később a Közlekedési Központok is csatlakoztak, több hónapig biztosították a migránsok szállítását a déli és nyugati határok, valamint a rendészeti létesítmények között.

És a témánál maradva, a társaság autóbusszai szállítják az árvízi védekezésben résztvevőket legyen az Duna vagy Dráva. A VOLÁNBUSZ szervezetének kialakítása lehetővé teszi, hogy az ilyen speciális helyzetekben a rendvédelmi szervezetekhez hasonlóan néhány órán belül mozgósítson és autóbusszaival a bajba jutottak segítségére induljon. Mind ez azonban nem lenne lehetséges azon autóbusszvezetők nélkül, akik ilyenkor mindent félrerakva azonnal indulnak, a szerelők nélkül, akik túlmunkában biztosítják az autóbusszok rendelkezésre állását és azon forgalmi munkatársak nélkül, akik azt szervezik, hogy egy-egy ilyen mozgósításból az utasok lehetőleg semmit se vegyenek észre.

Végül egy kellemesebb, de jóval összetettebb szolgáltatással zárjuk a sort. A VOLÁNBUSZ felkérést kapott a 2017. évi Vizes Világbajnokság szállítási feladatainak ellátására, melyet a Közlekedési Központok bevonásával összesen 142 darab autóbusszal látott el. Az autóbusszok négy hálózaton (versenyzői, edzési, média, VIP) közlekednek előre meghatározott menetrend szerint, valamint a több ezer résztvevő reptéri transzfer szállítása is a társaságra hárul.



Kravtex Credo 02
Inovell 12 autóbusz
a Várkert Bazár
előtt





*VOLVO 7700A
(B9LA) és
Kravtex Credo 02
Econell 12 típusú
autóbuszok*

És akkor most következzenek a kiszolgáló infrastruktúrában bekövetkezett vagy jelenleg még csak tervezett változások. Mint egy évtizedes bizonytalanság után 2016-ban, közel 30 évvel a létesítését követően elbontották az Árpád híd pesti hídfőjénél elhelyezkedő autóbusz-állomást. Pótlására az új épületkomplexum aljában lesznek biztosítva induló állások. A pilisi területet érintően további két változás előkészítése zajlik: a 10-es utas járatoknál a vasútforgalom folyamatos erősödésével párhuzamosan az autóbuszos kiszolgálás felülvizsgálata, szükség és lehetőség szerinti átalakítása elvárt feladat. Ezt segítheti az Aranyvölgynél tervezett végállomás, mely az 1-es villamos meghosszabbításával tudja összekapcsolni a helyi és elővárosi közlekedést.

Ugyancsak az 1-es villamos kelenföldi végállomásának várhatóan még 2017. évben kezdődő megépítésével elérhetővé válik a Kelenföldi vasútállomás, ugyanakkor aggodalomra ad okot, hogy a villamos ún. kihúzó vágányait a meglévő autó-

busz-állomás tárolóterületére tervezték. Az Etele téri végállomás elhelyezkedésének módosításáról számtalan elképzelés született akár a kelenföldi, akár az örmezei oldalon az aktuális területrendezési koncepciók mentén, azonban a jelenleg rendelkezésre álló információk szerint a kérdés nyugvó pontra jutott – így az állomás marad a jelenlegi helyén. A többi végállomás tekintetében is számos változás van folyamatban. Megkezdődtek az egyeztetések a csepeli Vermes Miklós utcában található végállomás megújításáról, mely szerencsés esetben még 2018-ban elkészülhet. A térséghez kapcsolódóan megkezdődött a szigethalmi autóbusz-állomás átalakításának, modernizálásának tervezése bízva abban, hogy a budapesti végállomás módosításával párhuzamosan itt is megkezdődhet az építkezés. Szintén 2017-ben tervezett a szentendrei autóbusz-állomás kiszolgáló épületeinek megújítása, ill. az önkormányzattal és a MÁV-HÉV-vel közösen megkezdődik itt is egy intermodális csomópont kialakításának tervezése.

Változik a főti autóbusz-állomás is, várhatóan 2018-ig itt is szétválasztásra kerül a parkoló és a végállomási funkció, melynek következtében egy kisebb, de megújult környezetben tudjuk utasainkat fogadni.

A műszaki telephelyek tekintetében szólni kell még az érdi műszaki bázis megszűnéséről, melyet a Százhalombatta, Benta majornál található telep váltott ki.

Ahogy a fejezet elején is említésre került, járműbeszerzések terén jelentős lemaradásba került a társaság. Ezt hivatott ellensúlyozni számos intézkedés, melynek eredményeként 2015-től több, mint 200 autóbusz érkezett a társasághoz, de a VOLÁNBUSZ koordinációja mellett jelentős megújulás történt a Közlekedési Központok járműparkját illetően is. A 2010-es években többek között az alábbi autóbuszok beszerzésére került sor:

**VOLVO 8700
(B7RLE) típusú
autóbusz**



**VOLVO-SAFFLE
8500 (B12BLE)
típusú autóbusz a
Népliget autóbusz-
pályaudvaron**



2013-ban 20 darab új, alacsony belépésű, helyközi kivitelű, szóló Kravtex Credo 02 Econell 12 típusú autóbust vásárolt a társaság, melyek amelyek elsősorban a 10-es út térségében közlekednek.

A korábban már említett, BKK Zrt.-vel 8+2 évre megkötött megállapodás alapján a VOLÁNBUSZ Zrt. átvette az agglomerációs járatok üzemeltetését a BKV-tól. A járatok végzésére a társaság 2014-ben 167 darab új (106 darab MAN (A21) Lion's City típusú, helyi és helyközi kivitelű, szóló és 61 darab RÁBA-VOLVO 7900 típusú, helyi és helyközi kivitelű, tolócsuklós) minden igénynek megfelelő autóbust szerzett be, melyek a foglalkoztatásuk első éveiben kizárólag ezeken a vonalakon üzemeltek.

2015 közepén 7 db új, városi kialakítású, a hátsó ajtónál kihajtható rámpával szerelt, alacsony belépésű Mercedes Sprinter városi midibust helyeztek üzembe a társaságnál, melyek a veresegyházi és a szigetszentmiklói térségében közlekednek.

2015. év végén 21 darab Lengyelországban gyártott, 12,86 méter hosszú VOLVO 8700 típusú, használt autóbust szerzett be a vállalat Hollandiából, melyeket 2016 végén további 60 darab, korábban Norvégiában közlekedő helyközi kivitelű VOLVO beszerzése követett. A „norvég” autóbuszok közül a kétféle kivitelű (15 darab 12 méteres és 5 darab hosszú kivitelű, 3 tengelyes), VOLVO 8700 típusú, valamint az 5 darab csuklós kivitelű VOLVO 7700A típusú autóbust Wrocławban, a 27 darab VOLVO 8500, valamint a 8 darab VOLVO 8900 típusú 3 tengelyes hosszú kivitelű autóbust pedig Svédországban a VOLVO Bussar Säffle AB gyárban gyártották. A bekezdésben említett autóbuszok a csuklós, alacsonypadlós autóbuszok kivételével alacsony belépésűek.

2017-ben 37 darab MERCEDES Intouro (633.05) típusú használt, korábban Csehországban közlekedő elővárosi, rövidebb távolsági fuvarfeladatokban használható autóbust érkezett a társasághoz, melyet 14 db 2016-os gyártású, alacsony futásteljesítményű MERCEDES Tourismo RHD (632.01) típusú autóbust követett 16 darabosra növelve a társaság által üzemeltetett „új” Tourismók számát. Az autóbuszok egy része zöld-narancssárga FLIXBUS matricázást kapott és döntően nemzetközi, menetrendszerinti közlekedést végeznek.

A szolgáltatás színvonalát emelendő érkezett még egy VOLVO 9500 (B9R) és három VOLVO 9700 HD (B13R) típusú, kéttengelyes és négy VOLVO 9700 HD (B13R) típusú háromtengelyes, távolsági, nemzetközi kivitelű autóbust, melyekkel a távolsági fordákon, és egy-egy nemzetközi idényjáraton is találkozhatunk.

2017 augusztusában 20 darab alacsony belépésű Kravtex Credo 02 Econell és 20 darab országos fuvarfeladatokban foglalkoztatott Kravtex Credo 02 Inovell típusú autóbuszokat szerzett be a társaság. Az új beszerzéseknek köszönhetően jelenleg 68 Kravtex gyarapítja a társaság autóbusz flottáját. A 2015 végétől megugrott a járműbeszerzések egy részével a 2000-es évek közepétől bérelt, lejárat szerződésű (MAN ÜL313/353; SÜ313 és NEOPLAN N4416) autóbuszokat váltotta ki a cég, melyeket az alvállalkozóink üzemeltetnek tovább. De segítségükkel sor került a már említett 15 db Tempo 100-as autóbuszok egy részének lecserélésére, illetve lehetőség nyílt az immáron kritikus állapotú, selejtérett autóbuszok leállítására is.

Szintén nagy vérátömlesztésen esett át az alvállalkozóink által üzemeltetett autóbuszflotta is. Az említett, bérbeadónak visszaadott autóbuszok üzemeltetése mellett számos fiatal, jó állapotú autóbust vettek állományba. Pest megyei és távolsági fuvarfeladatokban a megszokott KING LONG-ok mellett találkozhatunk többek között MERCEDES Tourismo (632.01), MERCEDES Intouro (633.05), MERCEDES Citaro (628) és MAN Lions Intercity (R60) autóbuszokkal is. Az előző fejezetek mindegyike az adott időszak járműveinek bemutatásával zárul, azonban e fejezet végén szeretnénk

bemutatni néhány mondatban a VOLÁNBUSZ szervezetét is. A társaság irányítását az ún. funkcionális igazgatóságok végzik, melyek a forgalmi, műszaki, gazdasági, humánpolitikai, jogi és biztonsági területeket fedik le. A közlekedés lebonyolításáért az üzemigazgatóságokon keresztül a forgalmi, míg az autóbuszok rendelkezésre állásáért a járműfenntartó üzemek segítségével a műszakigazgatóság a felelős. A társaság valamennyi üzleti folyamatát integrált rendszer fedi le, mely a „hagyományos” vállalati területeknél megszokott termelésirányítási rendszert jelent, és

*Mercedes-Benz
Tourismo (632.01.)
típusú autóbusz*

*Mercedes-Benz
Intouro (633.05)
típusú autóbusz a
Népliget autóbusz-
pályaudvar
parkolójában*



*Kravtex Credo
02 Econell 12
típusú autóbusz
Dunakeszin*



VOLVO darus
autómentők és VW
Crafter műhelykocsi a
Fót műszaki telep előtt



ez kiegészül a tevékenység ellátásához szükséges szakmai rendszerrel, így biztosítva a menetrendszerinti közlekedés sajátosságainak megfelelő kezelését. A tevékenység ellátásához szükséges alapadatok a menetrend elkészítése során keletkeznek, melyből táplálkozik egyrészt az értékesítési rendszer, másrészt a társaság további folyamatai, így az útvonalakból és időadatokból járatok, a járatokból fordák keletkeznek, melyhez a forgalom lebonyolítás előkészítése során autóbuszvezető és autóbusz párosul. Az autóbuszvezető a napi munkájának elvégzése során, amennyiben a feladatai eltérnek a tervezettől, menetlevelet vezet, mely a teljesítmények későbbi elszámolási bizonylata. A menetlevelek feldolgozását követően mind az autóbuszvezetőhöz kapcsolódó munkaidők, mind az

autóbuszhoz tartozó pl. üzemanyag-felhasználás kerülhet elszámolásra. Hasonlóan összetett rendszerként működik az integrált rendszer műszaki modulja, hiszen a járművek karbantartása, a szükséges alkatrészek pótlása rendszámhoz kötötten kerül rendelésre, így egy-egy autóbusz élete, kórtörténete pontosan nyomon követhető. A két fő folyamat bizonylati rendszerére épül a gazdasági modul, ahol a vállalat finanszírozási tervének elkészítésén túl a számlázási, adózási események történnek. A humán terület modulja felelős a vállalatnál tevékenykedő valamennyi munkatárs adatainak nyilvántartásáért, a forgalmi modulból származó munkaidők nyilvántartásáért, elszámolásáért, illetve az ezért járó bérek kifizetéséért.

A vállalati folyamatok legvégén a kontrolling terület áll, ahol a tevékenység ellátása során keletkező valamennyi adat rendszerezése, elemzése történik és visszacsatolást ad minden vállalati területnek az általa végzett feladatok eredményességéről, rámutatva a gyenge és/vagy erősítendő pontokra is. A szervezetben dolgozó munkatársak, a munkájukat segítő eszközök és informatikai rendszerek támogató-ellenőrző funkciói összességében a vállalat hatékony működését biztosítják, mely garancia arra, hogy az utasok az utazásuk során a mindenkorai lehetőségeknek megfelelő, legjobb szolgáltatást kapják a VOLÁNBUSZ-tól. A következő képekben a VOLÁNBUSZ 2017-es utaskiszolgálási létesítményeit és a műszaki háttérrel nyújtó bázisait szeretnénk bemutatni.



SZOLGÁLATI KÖZLEMÉNY A KÖVETKEZŐ 90 ÉV BEMUTATÁSÁNAK SEGÍTÉSÉRE

Az egyre gyorsuló világunkban folyamatosan csökken az írásbeliség, a nyomtatott beszámoló vagy dokumentáció. Erre az ember akkor döbben rá, amikor költözik, hiszen a Szabolcs utcai irodaház kiürítésekor több száz zsáknyi irat került megsemmisítésre, melyek adattartalma ma már egy pendrive-ra könnyedén ráfér. Ugyanakkor az ilyen adathordozók legjelentősebb hibája a kis mérete, egy kétajtós

szekrény nagyságú irathalmazt képtelenség elveszíteni az autóbuszon. Felkészülve és megelőzve ezt a lehetséges katasztrófát, a következőkben szeretnénk rögzíteni a VOLÁNBUSZ 2017. évére legjellemzőbb adatokat, információkat, ezzel is segítséget nyújtva azon – még meg nem született – leendő munkatársainknak, akik 90 év múlva megírják a könyv második, remélhetően nem befejező részét.

VOLÁNBUSZ Zrt. Személyszállítási adatai a 2016. éves, illetve a 2017. évi aktuális időszak alapján

Hálózat hossza (nettó km)		4402,4
Megállóhelyek száma (db)		4327
Bekapcsolt települések száma (db)	helyi	4
	helyközi	795
	nemzetközi	61
Indított járatok száma (járat db/év)	helyi közszolgálati	111 727
	helyközi közszolgálati (agglomerációs forgalommal)	2 909 974
	szereződéses	73 573
	nemzetközi	6 301
	különjárat	2 569
	összesen	3 104 144
Szállított utasok száma (ezer utas/év)	helyi közszolgálati	8 564
	helyközi közszolgálati (agglomerációs forgalommal)	87 735
	szereződéses	2 869
	nemzetközi	164
	különjárat	120
	összesen	99 452
Jármű állomány (busz db) (alvállalkozóval) 2017.június 28-i állomány alapján		
	helyi közszolgálati	16
	helyközi közszolgálati	993
	szereződéses	39
	nemzetközi	12
	egyéb*	17
	összesen	1077
Foglalkoztatottak száma (fő)(alvállalkozó nélkül)	fizikai munkás	425
	autóbusz-vezető	1475
	szellemi	615
	összesen	2515

Autóbusz-állomások	Népliget autóbusz-pályaudvar
	Kelenföldi autóbusz-állomás
	Árpád híd autóbusz-állomás
	Újpest-Városkapu autóbusz-végállomás
	Stadion autóbusz-pályaudvar
	Széna tér autóbusz-állomás
	Szentendre autóbusz-állomás
	Pomáz autóbusz-állomás
	Érd autóbusz-állomás
	Gödöllő autóbusz-állomás
	Fót autóbusz-állomás
	Monor autóbusz-állomás
	Szigethalom autóbusz-állomás
Vác autóbusz-állomás	
Szob vasútállomás	
Cegléd autóbusz-állomás	
Nagykőrös autóbusz-állomás	
Igazgatóság és Forgalmi üzemek	Funkcionális igazgatóság (Népliget)
	Távolsági és Dél-pesti Forgalmi Üzem
	Kelet-pesti Forgalmi Üzem
	Dél-budai Forgalmi Üzem
	Északi Forgalmi Üzem
Műszaki telepek	Központi Járműfenntartó Üzem (Fót)
	Monori Járműfenntartó Üzem
	Ceglédi Járműfenntartó Üzem
	Százhalombattai Járműfenntartó Üzem
	Szigethalmi Járműfenntartó Üzem
Integrált irányítási rendszer	A Társaság 2002 óta rendelkezik ISO 9001 (minőségirányítási) szabvány szerinti, 2014 óta ISO 14001 (környezetközpontú irányítási rendszer) és MSZ 28001 (munkahelyi egészségvédelem és biztonság irányítási rendszer) szabványok szerinti, valamint 2015 óta ISO 50001 (energia irányítási rendszer) szabvány szerinti integrált irányítási rendszer tanúsításokkal.

* tanulóbuszok, leállított buszok, különjáratú járművek

VOLVO 9700 HD (B13R)
típusú autóbusz, a flotta
„fekete gyémántja”



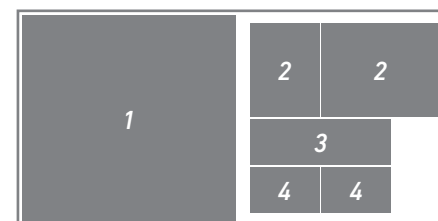


1	2	3
	4	4
	5	7
	6	

AUTÓBUSZ-ÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK

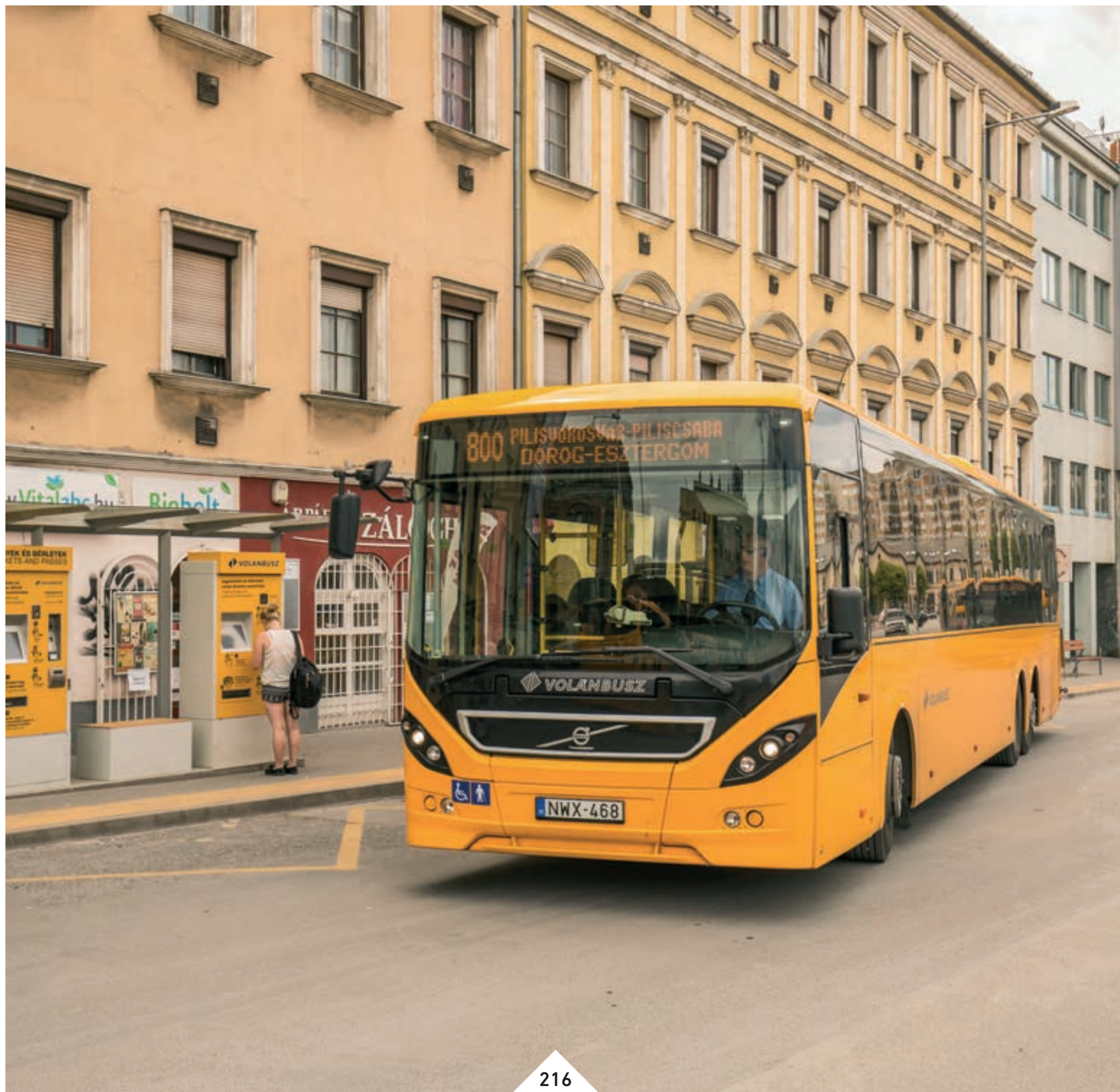
1. Budapest, Örs Vezér tere,
Kerepesi út
2. Örs Vezér tere BKK végállomás
3. A felújított Széll Kálmán tér
4. Újpest Városkapu végállomás,
IV. és XIII. kerületi oldal
5. Széna téri autóbusz-állomás
6. Népliget, autóbusz-pályaudvar
Utazási Centrum
7. Népliget, autóbusz-pályaudvar,
érkezési oldal





1. A Határ úti végállomás
2. Kelenföld vá. autóbusz-állomás épülete belülről és az induló kocsállások
3. Csepel, Szent Imre tér végállomás
4. Stadion autóbusz-pályaudvar kocsállásai és utasváró helyisége a pénztárakkal

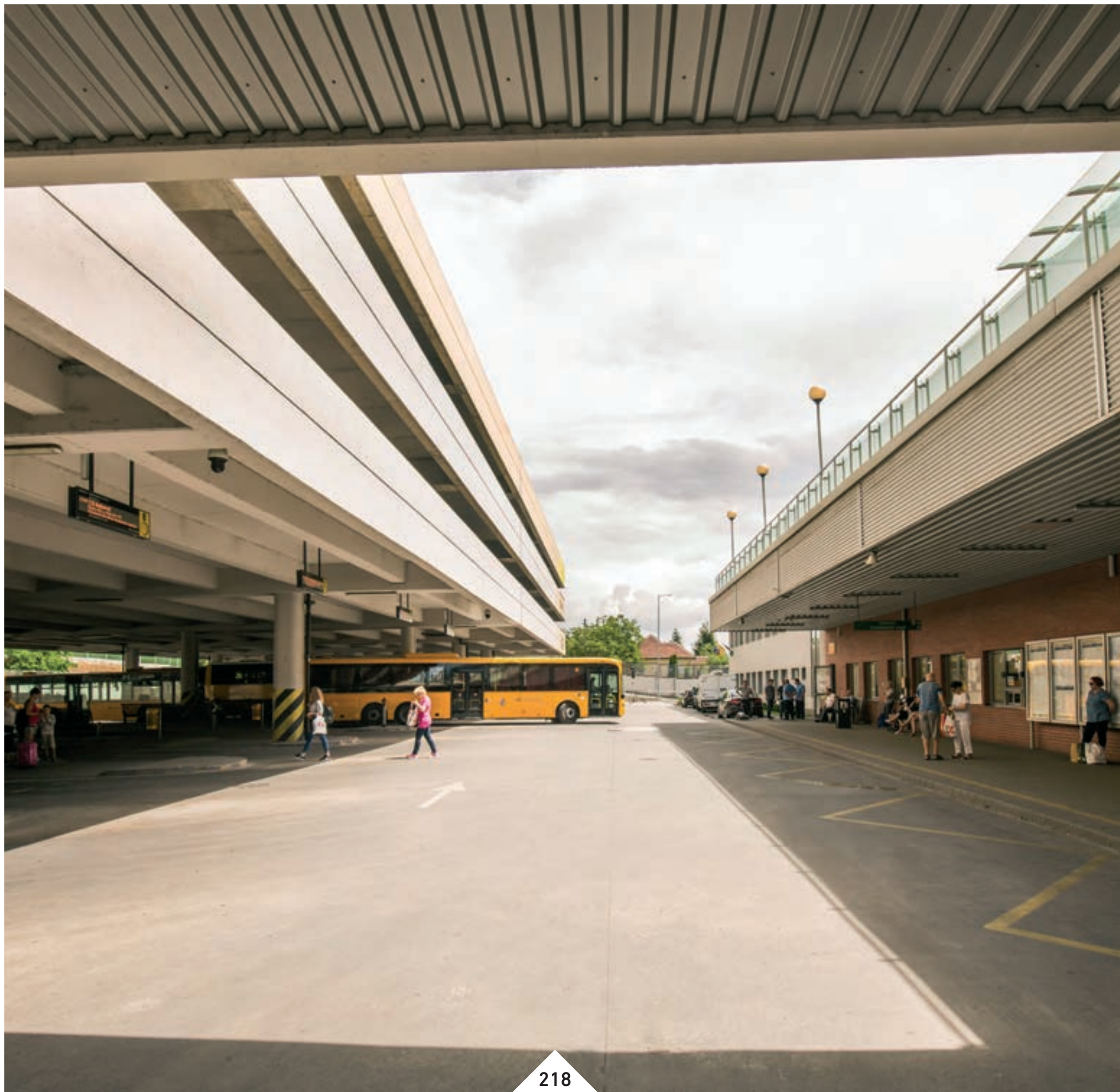






1	2	6
	3	
	4	7
	5	8

1. Árpád-hídi ideiglenes autóbusz-állomás
2. Cinkota, HÉV állomás
3. Csepel, Vermes Miklós utca végállomás
4. Kőbánya-Kispest intermodális csomópont
5. Törökbálint, Munkácsy Mihály utca végállomás
6. Hűvösvölgyi végállomás
7. Budaörs, lakótelep
8. Őrmezei végállomás





1	2	3
	4	5
	6	7
	8	9



1. Érd, autóbusz-állomás
2. Ceglédi autóbusz-állomás
3. Pécel, Kun József utca
4. Szob, vasútállomás
5. Nagykőrös, autóbusz-állomás
6. Érdi autóbusz-állomás utasváró helyisége pénztárakkal
7. Fót, autóbusz-állomás
8. Budakeszi, Dózsa György tér végállomás
9. Pomáz, HÉV állomás

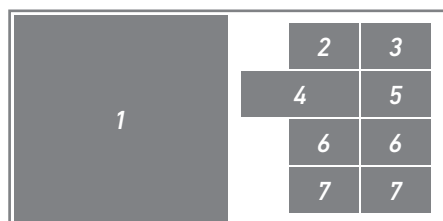




1	2	3
	4	
	5	6
	7	8

1. Vác, autóbusz-állomás
2. Vác, autóbusz-állomás utasváró helyisége pénztárakkal
3. Szentendre, autóbusz-állomás
4. Zsámbék, Szent István tér
5. Monor, autóbusz-állomás
6. Szigethalom, autóbusz-állomás (felújítás alatt)
7. Gödöllő, autóbusz-állomás
8. Gödöllő, autóbusz-állomás utasváró helyisége pénztárakkal



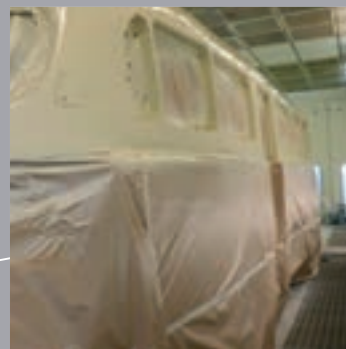
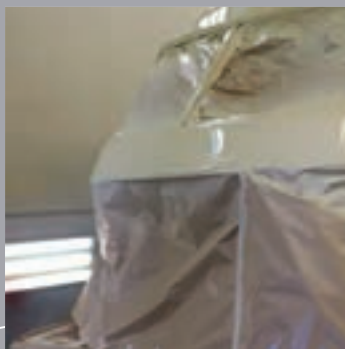


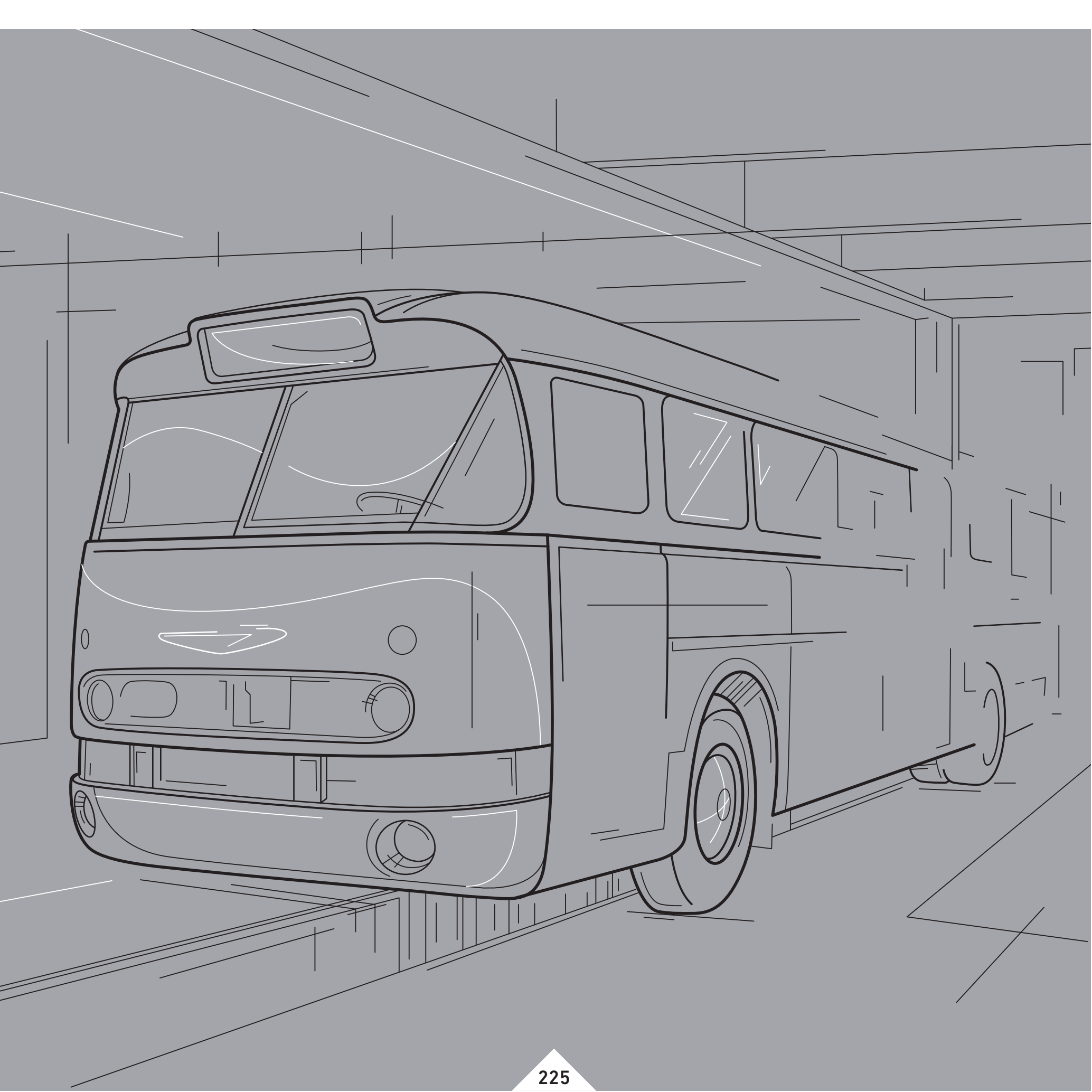
1. Központi Járműfenntartó Üzem, Fót
2. Százhalombattai Járműfenntartó Üzem
3. Váci műszaki telep
4. Központi Járműfenntartó Üzem irodaépülete
5. Szigethalmi Járműfenntartó Üzem
6. A monori járműfenntartó üzem udvara helikopter leszállópályával és a műhelycsarnok
7. Ceglédi járműfenntartó üzem és a bontó



A MI FAROSUNK...

Az értékmentés, a régi járművek restaurálása, felújítása ma reneszánszát éli. A könyv előző oldalain bemutattuk, hogy a VOLÁNBUSZ az egyedi építésű autóbuszok mellett régebbi járművek forgalomba állításával is foglalkozott, ugyanakkor ezek a járművek sajnos már nincsenek a társaság tulajdonában.





Az autóbusz a fellelésekori állapotában az egykori NDK területén

A már felújított autóbusz a gödöllői vasútállomás előtt

A VOLÁNBUSZ-nál az elsők között 1996-ban már történt egy Ikarus 66.62 autóbusz-felújítás, ugyanakkor az azt követő közel 20 évben az autóbusz és a társaság útjai elváltak egymástól, majd 2014-ben találkoztak újra és ekkor a VOLÁNBUSZ – remélhetően – végérvényesen megvásárolta az EZY-690 rendszámot viselő autóbust.

Az autóbust 1972-ben gyártották az utolsó farosok között, amikor a 200-as család is gyártásban volt, a Német Demokratikus Köztársaság megrendelésére 6000 társával együtt. A jármű a gyár elhagyását követően legközelebb a 90-es években gördült ismét hazai utakon, addig

főleg helyközi forgalomban közlekedett Berlinben és környékén. A 6 hengeres, 8275 cm³-es, 145 lóerős Csepeľ D.614.12 típusú motorral és 5+1 fokozatú sebességváltóval szerelt autóbusz az áttételektől függően akár 100 km/h végsebességre is képes volt.





”

A motorja is elgyengült,
az utolsó útjáról már csak
segítséggel tudott hazatérni.
Éppen ezért a társaság
elhatározta, hogy korhű
állapotnak megfelelően
felújítja autóbust.

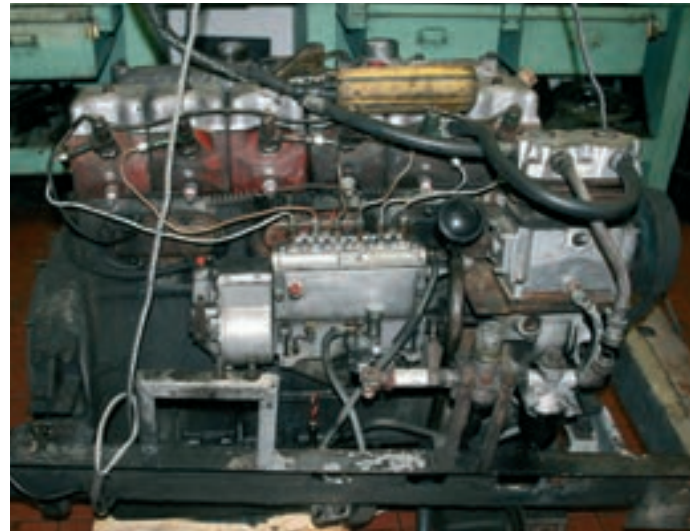


A felújításra váró
autóbusz (kis
segítséggel) a váci
műszaki telepre
gurul

Az autóbusz
a bontás
megkezdésekor



*Az autóbusból
kiszertelt motor is
felújításra kerül*



*A megbontott
vezetőtér és a
kiszertelt műszerek
és kormány*



Nyugállományba vonulása előtti utolsó aktív éveit egy szövetkezet munkásokat szállító kirándulóbuszaként töltötte akkoriban még kék-fehér színben pompázva. Selejtezése után 1992-ben került vissza Magyarországra addigra már egyedülként, mivel ezen a példányon kívül akkor nem volt üzemképes Ikarus 66-os hazánkban. A jármű olyan jó állapotban volt, hogy saját erőből jutott haza Magyarországra, egy-két alkatrész cseréjétől eltekintve különösebb javítást nem igényelt.

1996-ban Cegléden, a VOLÁNBUSZ Rt. Járműjavító üzemében átesett egy karosszéria- és motor felújításon, akkor kapta a jelenlegi fényezését is, amit Győrben a Rába Magyar Vagon- és Gépgyárban végeztek el.

Felújítását követően az autóbusz számos helyen megfordult, így például a csehországi Kolinban rendezett veteránbuszos találkozónak állandó vendége volt, míg a leghosszabb útja 2009. november elején Londonba vezetett: a London Transport Museum előtt állították ki, ahol street-art bemutatót rendeztek be az utasterében.

A lecsupaszított utaster

*A vázszerkezetig
szétszedett autóbusz
és amint indul a
újjaépítési helyére*





A felújítás óta eltelt 21 év már megviselte az utasterét és a karosszériáját. Több helyen is az időközben végrehajtott – nem mindig igényes – javítgatások és rozsdásodás nyomai látszanak. A motorja is elgyengült, az utolsó útjáról már csak segítséggel tudott hazatérni. Éppen ezért a társaság



elhatározta, hogy korhű állapotnak megfelelően felújítja az autóbust és elérhetővé teszi a különjáratú flottájában. Persze az élet nem ilyen egyszerű, hiszen a megbontás után kiderült, hogy az autóbust szó szerint a festék tartja össze, és az oldallemezek lebontása után olyan vázszerkezetet találtunk, melynek több részét akár kézzel is el lehetett morzsolni. Nem maradt más lehetőség, mint az autóbust teljes vázszerkezetének, lemezeinek és egyéb berendezési tárgyainak teljes felújítása, melynek eredményeként az autóbust valóban újszerű állapotba került, reményeink szerint a következő 20 évben nem kell érdemben hozzányúlni.

Képek a frissen lemezelt autóbusról

A fényezés előkészítési munkálatai

Az autóbust elnyeri végső külső arculatát

Az autóbust ismét a váci műszaki telepen a belső szerelési munkákra várva





”

Az autóbusz valóban újszerű állapotba került, reményeink szerint a következő 20 évben nem kell érdeemben hozzányúlni.

FORRÁSOK:

1. A fővárosi autóbusz-közlekedés 100 éve
(szerk.: dr. Zsigmond Gábor), BKV Zrt., Budapest, 2016.
2. *Bálint Sándor:*
A Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt (BART) története.
In: Közlekedési Múzeum évkönyve VI.,
Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1983.
3. *Bálint Sándor:*
A BART története 1937-től 1947-ig.
In: Közlekedési Múzeum évkönyve VII.,
Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1985.
4. *Zelovich Kornél:*
Budapest közlekedése (1928-1932).
In: Dr. Illyefalvi I. Lajos (szerk.)
Statisztikai közlemények. Budapest Székesfőváros
Statisztikai Kiadóhivatala, é.n.
5. *Dr. Wágner Gyula:*
A vasút és a gépkocsi versenye – A gépkocsi jog 1927.
6. *Rádi Károly, Dr. Kovács Lászlóné, Bernáth Lászlóné,
Jaross Csaba:*
A közhasználatú autóközlekedés 40 éves fejlődése III.,
Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1989.
7. *Gerlei Tamás, Kukla László, Dr. Lovász György:*
Az Ikarus évszázados története,
Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft. 2007.
8. Ötven éve minden úton vezetünk
A Teherfuvarozó és a MÁVAUT Nemzeti Vállalatoktól
az önálló Volán gazdasági társaságokig (1948-1998.)
VOLÁN EGYESÜLÉS 1998.
9. *Dr. Eperjesi László:*
Közlekedéspolitika a két világháború között
Magyarországon, vasút és gépjármű-közlekedés.
In: Közlekedési Múzeum Évkönyve 12.
1999-2000 (2001) III. RÉSZ
Közlekedéstörténeti és módszertani tanulmányok
10. *Hídvégi János, Négyesi Pál:*
A triciklivel kezdődött,
Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft. 2016.
11. *Valent Lajos* kéziratai
12. Hivatalos Autóbusz Menetrendkönyv 1936-2016.
13. MAVART-tól a VOLÁNBUSZ-ig, VOLÁNBUSZ 1971.
14. A VOLÁN 20. tíz éve 1971-1980, VOLÁNBUSZ 1981.
15. Tájékoztató a Dunakanyar közlekedéséről,
VOLÁN 20. 1979.
16. A VOLÁN „NÉPLIGET” ÁLLOMÁSÁNAK
TANULMÁNYTERVE.
*Budapesti Városépítési Tervező Vállalat Városrendezési
Iroda. Tervező: M. Gremesperger Ilona, 1975.*
17. MÁVAUT újság 1962-1971.
18. VOLÁNBUSZ újság 1971-1989.
19. VOLÁNBUSZ utastájékoztatói anyagok
20. Egyenruházati szabályzat.
KPM VI Autóközlekedési Főosztálya, 1957.
21. Népszava, 1941
22. Pest Hírlap, 1941
23. Békés Megyei Hírlap
24. Petőfi Népe
25. Pest Megyei Hírlap
26. Szolnok Megyei Néplap
27. www.fortepan.hu
28. www.archiv1920-1944.mti.hu
29. www.archiv1945-1949.mti.hu
30. www.volanbusz.hu
31. www.eurolines.hu
32. www.postamuzeum.hu/
33. www.magyarjarmu.hu
34. www.vasutallomasok.hu
35. www.hungaricana.hu/hu
36. www.hu.wikipedia.org

FELHASZNÁLT FOTÓK FORRÁSAI:

Ákoshegyi Zsolt
Gerlei Tamás
Hirsch Bence Balázs
Hortobágyi Tamás
Kalamász Péter
Kameniczky Ákos
Kresz Albert
Kocsis Zoltán
Kovács Tibor gyűjteménye
Kukla László
Langmár Miklós
Lékó Tamás
dr. Lovász György
Macsalik Károly
Magyar Műszaki és Közlekedési
Múzeum Fotóarchívuma
Magyar Műszaki és Közlekedési
Múzeum menetjegy gyűjteménye
National Archives (USA)
Négyesi Pál
Oszwald Kornél
Szathmáry Norbert
Vonnák Attila
VOLÁNBUSZ archívum és képtár
www.fortepan.hu

és végül, de nem utolsó sorban munkatársak sokasága, akik igyekeztek megőrizni egy-egy pillanatot

A szerzők mindent elkövettek, hogy a könyvben illusztrációként felhasznált, nem saját készítésű képek és anyagok közlését a jogtulajdonosok beleegyezésével tegyék. Ha szándékunk ellenére mégis olyan képek és anyagok kerültek volna a könyvbe, melyek közléséhez a jogtulajdonos előzetesen nem járult hozzá, kérjük a jogtulajdonos szíves elnézését.