

100 ÉVES A BUDAPESTI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS 1915–2015



Az emlékév programjai

NYÍLT NAPOK

2015. április 26. vasárnap 10.00–16.00

KELENFÖLDI AUTÓBUSZGARÁZS

(XI. kerület, Kelenföld, Hamzsabégyi út 55.)

2015. május 31. vasárnap 10.00–16.00

ÓBUDAI AUTÓBUSZGARÁZS

BKV gyermeknap (III. kerület Pomázi út 15.)

2015. szeptember 6. vasárnap 10.00–16.00

DÉL-PESTI AUTÓBUSZGARÁZS

(1194 Budapest, Méta utca 39.)

2015. szeptember 27. vasárnap 10.00–16.00

TROLIBUSZ DIVÍZIÓ, KŐBÁNYA

(1101 Budapest Zách u. 8.)

2015. október 18. vasárnap 10.00–16.00

CINKOTAI AUTÓBUSZGARÁZS

(1164, Budapest, Bökényföldi út 122.)



Nyílt napjainkon **SAKMAI PROGRAMOKKAL ÉS TESZTVEZETÉSSSEL, BEMUTATÓKKAL ÉS JÁRMŰKIÁLLÍTÁSSAL** várunk minden szakmabelit és közlekedésbarátot. A kisgyermekkel érkezőknek többek között készségfejlesztő játékokkal, makettekkel és közlekedésbiztonsági kvízzel készülünk. Az ünnepi évben a BKV által szervezett **GYERMEKNAP IS A BUSZKÖZLEKEDÉS JEGYÉBEN TELIK:** a szokásos gyermekprogramokon túl izgalmas meglepetéseket tervezünk a kicsiknek, illetve kihirdetjük az évforduló kapcsán elindított rajzpályázat eredményét is. A helyszínekre **KÜLÖNJÁRATOK IS KÖZLEKEDNEK**, a részleteket a BKV honlapján (www.bkv.hu), illetve Facebook-oldalán olvashatják. Ugyanitt tájékozódhatnak a nosztalgia járatokról és szervezett fotósmereteinkről.

MINDEN ÉRDEKLŐDŐT SZERETETTEL VÁRUNK!

A programváltoztatás jogát fenntartjuk

100 ÉVES A BUDAPESTI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS



A MOZGÁSBAN magazin különszáma • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2015
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Szöveg: Fodor Zsanett, Kovács Edina, Unzeitig Ákos, Vidák Judit, Zsigmond Gábor • Fotók: BKV-archívum, fortepan.hu • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • kiadja a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság, 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845 • Nyomdai munkálatok: PrintPix Nyomda • Ügyvezető: Szakáll Tamás • Tel.: +36/1/445-3000 • <http://www.printpix.hu>



A KEZDETEK 6

A „RÉCSEI” 10

JOBBRA HAJTS! 12

ÁLLANDÓSULÓ VÁLTOZÁSOK 14

BUSZ A MÚLTBÓL 18

JEGYEKET BÉRLETEKET! 20

A BKV 22

A PKD-SZTORI 26



KEDVES OLVASÓ!

Budapesten száz évvel ezelőtt indult el az első autóbuszjárat. 1915. március elsején, egy kora reggelen valahol a Múcsarnok mögött szállhattak fel az első utasok az akkor még akkumulátorral működő emeletes járműre, és indultak el a Hősök terétől az Andrássy úton át egészen a mai Bajcsy-Zsilinszky útig – még baloldali közlekedés mellett. Az akkori vonalon még nem voltak megállóik, így a felszállók leintéssel jelezték utazási szándékukat.

Ma, 100 évvel később komoly számítások és mérnöki munka eredménye, hogy a fővárost be-

hálózó autóbuszvonalak sokasága térben és időben összehangolva közlekedjen. Mostanra az autóbusz-ágazat a budapesti közlekedés egyik meghatározó ágazatává vált.

Budapesten az elmúlt években komoly lépéseket tettünk annak érdekében, hogy a közlekedés minél kevésbé terhelje, szennyezze a környezetet. A városvezetésnek az a célja, hogy olyan járművek álljanak forgalomba, amelyek összeegyeztethetőek a környezettudatos szemléletű városfejlesztéssel.

Az autóbusz-ágazatnak olyan előnyei vannak, amelyek miatt

nem szorulhat háttérbe a városi közlekedésben. A kék buszok – és a város fejlődéséhez szervesen hozzátartozó garázsok – elválaszthatatlanok Budapest városképétől, életétől.

A BKV – amellet, hogy a budapesti közlekedés legmeghatározóbb üzemeltetője – nagy hangsúlyt fektet a kulturális örökség és múlt megőrzésére. Ennek köszönhetően ma is megnézhetők, sőt, különleges alkalmakkor igénybe is vehetők a nosztalgiajárművek, az érdeklődők pedig betekintést nyerhetnek a szentendrei közlekedési múzeumban a közlekedés – és így a busz közlekedés – múltjába. Éppen ez utóbbi célt szolgálja ez az ünnepi kiadvány is.

Mi, budapestiek köszönettel tartozunk a BKV-nál – és jogelődjeinél – szolgáló minden szakembernek, buszos és nem buszos dolgozónak, akik áldozatos munkájukkal részt vesznek a fővárosi közösségi közlekedés fenntartásában, működésében és fejlesztésében.

Forgassák haszonnal e kiadványt, jó olvasást!

Tarlós István
főpolgármester
az eseménysorozat fővédnöke

KEDVES OLVASÓ!

2015. különösen fontos év Társaságunk – és egyben Budapest – életében, hiszen centenáriumi ünnepünk idén: 100 éve indult el az első menetrend szerinti buszjárat a fővárosban. Ebből a jeles alkalomból született ez a kiadvány, amely a budapesti autóbusz-közlekedés száz esztendeje előtt tiszteleg.

Ahogy minden város utcaképehez elidegeníthetetlenül hozzátartoznak jellemző tömegközlekedési eszközei, így van ez Budapesten is. El sem tudjuk képzelni például a nagykorutat a 4-es 6-os villamos, vagy a budai várat a sikló nélkül. Ugyanígy, fővárosunk elképzelhetetlen lenne folyamatosan megújuló autóbuszai nélkül, melyek elődei 100 éve kezdték meg pályafutásukat a budapesti közutakon.

E 100 év története elválaszthatatlan Társaságunk és jogelődjeinek történetétől. A BKV Zrt. Budapest közösségi közlekedésének legnagyobb, lassan fél évszázados múltjára visszatekintő vállalata, és ezért minden dolgozója kicsit sajátjának is érzi ezt az ünnepet – köztük jómagam is.

Fontos és tanulságos néha végigtekinteni azon a hosszú folyamaton, melynek napjaink eredményeit köszönhetjük. Mikor az első buszjárat 1915. március 1-én elindult

a Hősök teréről a mai Bajcsy-Zsilinszky út irányába, egyúttal kijelölte a fővárosi közlekedés fejlődési irányát, mércét állított. Ezt a mércét alkalmaztuk az elmúlt évtizedekben, és ez jelent ösztönzést napjainkban is: szolgáltatásainkban maradéktalanul megfelelni a mai kor követelményeinek.

A régmúlt és a közelmúlt eredményeire egyformán lehetünk büszkék, hisz a fejlődés napjainkban is tart: a főváros közlekedésének megújulása egy ma is zajló folyamat. Az elmúlt években jelentős fejlesztéseket hajtottunk végre Budapest közlekedésében, és ezekre mint közös sikereinkre tekinthetünk vissza.

És természetesen – a Társaságunk által naponta közel 1000 busz forgalomba adásának köszönhetően – büszkék lehetünk Budapest busz közlekedésében elért eredményinkre is. PKD konstrukcióban beszerzett járműveinkkel, illetve korszerű CNG hajtású autóbuszok üzembe állításával a mai napig fontos lépéseket teszünk a fővárosi közlekedés fenntartható fejlődésének irányában, az élhetőbb város és az utazóközönség igényeinek minél magasabb színvonalon történő kiszolgálásában.

Úgy hiszem, hogy Társaságunk hagyományaihoz híven alapfilozófi-



ánk az elmúlt évtizedekben mit sem változott. A BKV Zrt.-nél a jövőben is küldetésünknek tekintjük, hogy a legnagyobb üzemeltető vállalataként továbbra is fáradhatatlanul dolgozzunk a fővárosi közösségi közlekedés színvonalának emelésén.

Így külön büszkeséggel és örömmel tölt el, hogy Társaságunk nevében átnyújthatom önöknek e kiadványt és egyúttal megköszönhetem kollégáim odaadó és kitartó munkáját.

Bolla Tibor
a BKV Zrt.
elnök-vezérigazgatója



AUSTRO-DAIMLER

A két kocsik közül az első, XX-1 forgalmi rendszámot az emeletes, az XX-2 rendszámot az egyszintes kocsi kapta.

A buszok negyedóránként indultak és – mivel megállóhelyek még nem voltak – bárki leinthezte őket. A másnapi újság szerint: „Az első fordulón nemigen volt utasa a gusztusos és kényelmes járműnek, a kalauzoknak szíves bátorítással kellett invitálni a közönséget. Csak később, amikor megtudták, hogy 14 fillérért mindenki automobilozhat, közösen lendült fel az üzlet és lepték el utasok úgy a kocsi bársonypamlagját, mint a tető padjait. Örömmel konstatálták, hogy az új alkalmatosság simán fut és gyorsan halad.” Már 1915 nyarán két újabb kocsik érkezett a fővárosba; az új buszokat Aradon gyártották, az alváz a MARTA, a karosszéria a Weitzer üzemében készült. Az új emeletes járművek augusztus 20-án (más források szerint augusztus 10-én) álltak szolgálatba. Annál is inkább szükség volt rájuk, mert a kistarcsai kocsi időközben üzemképtelenné vált, és áprilistól csak az akkumulátoros busz volt üzemben egészen

az aradi segítség megérkezéséig. A főváros újabb járműveket rendelt és új vonalakat is nyitottak, a forgalom szépen fejlődött. Az 1914 nyara óta tartó világháború azonban egyre nagyobb erőfeszítéseket kívánt meg a hátszágban élőkől is. A buszokra hamarosan nem jutott tömör gumi sem és az üzemanyagot is egyre nehezebben lehetett beszerezni. Végül 1917. április 10-én megszüntették az autóbusz-közlekedést. Hamarosan a taxik is leálltak, sőt még az omnibuszok lovaira is a katonai vezetés tartott igényt. A forgalom csak jóval az elvesztett háború után indulhatott újra. A főváros vezetői öt használt, akkumulátoros autóbusz beszerzéséről döntöttek. Az 1921. szeptember 24-i „újrakezdésre” Bécsből érkeztek a kocsik, melyek először az Aréna (Dózsa György) út és az Apponyi tér (Ferenciek tere) között közlekedtek.

A városvezetés 1923. január 1-jével megalakította a Székesfővárosi Autóbuszüzemet (SZAÜ) a buszközlekedés megszervezése, a műszaki és forgalmi üzemeltetés ellátására. A forgalom látványosan fejlődött és természetesen korán

A KEZDETEK

1915. március 1-jén, egy vasárnapi napon indult el a főváros első autóbuszjárata. Reggel 7 órakor egy emeletes, akkumulátoros Austro-Daimler autóbusz és egy egyszintes, benzinmotoros kistarcsai kocsi indult a Hősök terétől az Andrassy úton át a mai Bajcsy-Zsilinszky (akkor még Vilmos császárról elnevezett) útig.



A kistarcsai kocsi



A Bécsből használtan vásárolt akkumulátoros autóbuszok egyike

felmerült minél több új jármű beszerzése. Először tizenegy, különféle típusú, cseh, német, osztrák, brit, francia és hazai buszt próbáltak ki, majd végül a hazai ipar kapta meg a száz új autóbusz legyártására szóló megbízást. A MÁVAG buszok elkészítésébe több kisebb vállalkozó, karosszéria gyáros is bekapcsolódott. A főváros új személyfuvarozási szabályrendeletben rendezte a buszközlekedés viszonyait és döntöttek az első autóbuszgarázs felépítéséről is. Ekkor határozták el azt is, hogy a korábbi sokféle szín helyett a kocsik egységes kék fényezést kapnak. Az agglomerációs közlekedés megszervezésére pedig ideiglenes céllal bevonták a frissen megalakult

Budapest Autóbusz-közlekedési Rt-t, a BART-ot.

A fővárosi autóbusz- és villamosközlekedés összehangolásának reményében, valamint a gazdasági válság következtében előállt takarékosági kényszer hatására a SZAU-t 1932 és 1934 között fokozatosan beolvasztották a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt-be, a BSzKRt-ba. Az integrációt követően számos technikai fejlesztésre (pl. dízelüzem bevezetése Európában először) és forgalmi fejlesztésre nyílt lehetőség. A jól bevált „recept” alapján a MÁVAG és a hazai karosszéria gyártók együttműködésében újabb és újabb típusok jelentek meg a fővárosi utakon, illetve kisebb részben a győri Rába

AZ ELSŐ GARÁZS

A főváros első garázsát 1930 novemberében adták át a Szent Domonkos utcában. A második világháború után Récseinek nevezett létesítmény megépítésekor Európa legnagyobb méretű buszgarázsja volt. Építését számos nyugat-európai garázs alapos tanulmányozása előzte meg. A garázs egészen 2000-ig üzemelt, ma bevásárlóközpontnak ad otthont, de műemléki falai máig mutatják egykori jelentőségét a főváros közlekedésének történetében. *(erről bővebben a 10. oldalon)*



MÁVAG N2



Acélvázásított MÁVAG N2

is bekapcsolódott a fővárosi buszok gyártásába. A pesti köznyelv által csak „koporsónak” nevezett N26/36 típusjelű, vagy a szélesebb elejű „harcsa” a főváros jellegzetes típusai lettek. Még 1939-ben megjelentek az első trambuszok is. Az

ez év végi járműállomány már 244 kocsiból állt. Ezek mintegy 35 viszonylatot szolgáltattak ki, köztük öt éjszakai járat is volt. A vonalhossz megközelítette a kétszáz kilométert, az utasszám adatok pedig ekkoriban már meghaladták az évi

ötvenmilliót. A buszüzem bevételei a négy évvel korábbinak a kétszeresét tették ki, túllépve az évi tizennégy millió koronán. A városban ekkor már közel kétezren mondhatták el magukról, hogy a buszos üzemben dolgoznak. ■



Egy háborút túlélt „kis harcsa”



A „RÉCSEI”

Az első autóbuszok számára nem készült külön garázs, a járműveket a Taxi Rt. Kerepesi úti forgalmi telepén, majd az autóbusz-közlekedés első világháborút követő újraindulásakor a Budapest Fővárosi Közlekedési Vállalat Erzsébet királyné úti telepén tárolták. A járműállomány gyarapodásával a lóistállókból átalakított épületek meglehetősen szűknek bizonyultak, a kocsik egy része kénytelen volt a környező utcákban éjszakázni.

A főváros 1927-es közlekedés-fejlesztési koncepciója nemcsak 110 új jármű beszerzését, hanem a megnövekedett járműpark számára új forgalmi telephely létesítését is előírta. Az első – két kisebb,

egy budai és egy pesti egységtervekkel szemben egy nagyobb, 160-180 autóbust befogadó autóbuszgarázs mellett döntöttek. A helyszín kiválasztásánál a városrendezési, közlekedési, bővíthető-

ségi szempontokat is figyelembe véve a régi lóversenytér Szabó József utca – Thököly út – Istvánmezei út – Szent Domonkos (ma: Cházár András) utca által határolt részét határozták meg.

vezők külföldi tanulmányútjuk után a korszak legmodernebb megoldásait valósították meg.

Az építési munkálatokat 1929 nyarán kezdték el, és tizenhét hónap múlva, 1930. november 15-én át is adták a fővárosi autóbusz-közlekedés első állandó telephelyét – Európa akkor legnagyobb és legkorszerűbb autóbuszgarázsát.

A 100 méter hosszú, 72 méter széles csarnok építészeti technikája Európában is kiemelkedő volt, ugyanis tetőszerkezete közbeeső alátámasztások, tartóoszlopok nélkül épült, azaz kizárólag az oldalfalakra támaszkodott. Így nemcsak nagyobb tér állt rendelkezésre, a járművek mozgása is akadálymentes volt. A kocsik javítására a csarnok végében tizenhárom javítóaknát alakítottak ki, ki- és behajtásukra a bejárat homlokfalán hét kaput, hátul pedig két vészkijáratot építettek.

1928 végén az építési tervek elkészítésével (a Hauszmann-tanítvány, műegyetemi tanár) Hüttl Dezsőt, a tetőszerkezet megalkotásával Mihailich Győzöt, az épületgépészeti tervekkel a Bánó László és fia tervezőirodát bízták meg. A ter-

A csarnok mellett egy több mint száz méter hosszú, kétszintes műhelyépületet emeltek, amelynek pincéjében gépházak és raktárak, földszintjén műhelyek és a kalauzok eligazító helyiségei, emeletén szintén kisebb műhelyek, illetve öl-

tözők és irodák kaptak helyet. Az üzemépületből egy 23 méter magas, irodákat magában foglaló, két oldalán órával felszerelt toronyépület emelkedett ki.

A telep Szent Domonkos utcai sarkánál építettek fel egy kétszintes igazgatósági épületet, a földszintjén a transzformátorhelyiséggel. A főbejáratánál, az Istvánmezei úti oldalon egy tizenegy méter széles benzintöltő hidat létesítettek, amelynek egyik oldalán 240 ezer liter üzemanyag tárolására alkalmas benzintartályokat helyeztek el.

A csarnoképület különleges díszítőelemeket kapott. A székesfehérvári Bory-vár építője, Bory Jenő életnagyságú szobrai az autóbusz-közlekedés jellegzetes alakjait jelenítették meg: gépkocsivezetőt, szerelőt, kalauzt, egy női utast, illetve a közlekedést felügyelő közrendőrt.

Az újabb autóbuszbeszerzések miatt a garázst már 1936-ban bővítették. 1943-ban a közúti szállítási feltételek, szállítójárművek hiánya miatt az üzemanyag-szállítás megoldására a Thököly út felől iparvágányt építettek ki. Az üzemanyagot az 1970-es évek elejéig szállították tartálykocsik a villamossíneken.

A telephely a II. világháború során jelentős károkat szenvedett, a helyreállítást követően, 1948 áprilisában a hősi halált halt egykori dolgozója, Récsei Ernő nevét vette fel.

Az újjáépített garázs 1949. január 1-jéig egyedül szolgálta ki a budapesti autóbusz-közlekedést, amikor is átadták a Hamzsabégi úton a Fürst Sándor Autóbusz Állomást.

Az 1997-től a BKV Belvárosi Autóbusz Üzemigazgatóság nevet viselő „Récsei” mintegy hetven évig, 2000. július 1-jéig szolgált otthonul a főváros kék gumikerekűinek. A járművek kiköltözését követően az épületet műszaki műemlékké nyilvánították. ■



A Szent Domonkos, később Récsei autóbuszgarázként ismert telephely Budapest első erre a célra épített létesítménye, amely mintegy 70 évig szolgált otthonul a főváros gumikerekeseinek.



Még a régi, baloldali rend szerint épített buszmegálló az Andrassy úton egy MÁVAG NI 56 típusú autóbusszal

JOBBRA HAJTS!

Sokak számára új információ lehet, hogy Magyarországon és a fővárosban egészen 1941-ig bal oldali közlekedés volt érvényben. Amikor az 1930-as években már a környező országok is áttértek a jobboldali hajtási irányra, idehaza az idegenforgalom visszaesésétől féltek, így már a második világháború előtt döntés is született az átállásról.

Talán senki sem gondolta, hogy az 1939-ben kitört második világháború hosszú évekre elhúzódik majd. A Közlekedési Minisztérium a már meglévő döntés végrehajtását még ebben az évben elnapolta. A jobboldali forgalom bevezetését végül 1941. június 26-án mondta ki egy BM-rendelet. Ennek értelmében az átállást két lépcsőben kellett végrehajtani: július 6-án hajnali három órától az országban mindenütt, míg november 9-én hajnali háromtól Budapesten és környékén kellett a jobboldali forgalmi rend szerint közlekedni.



Az átállás természetesen nem ment egyik napról a másikra. Nemcsak a megállóhelyeket kellett átépíteni, hanem számos járművet is, ahol most már „rossz” oldalon volt a leszállóajtó. A munkálatokat már 1941 kora tavaszán megkezdték, és a sajtóban, az iskolákban, plakátokon igyekeztek felvilágosítani az ország lakosságát a fontos változásokról. Természetesen át kellett dolgozni az addig baloldali rend szerint íródott Közlekedésrendészeti Kódexet (KRESZ) is, ami 1930-tól volt érvényben. A háborús anyagihiány miatt egyre nagyobb gondokkal küzdő buszközlekedésben különösen nehéz volt a felkészülés.

Végül november 9-én a fővárosban is átálltak a jobboldali közlekedésre. A városban közlekedő bu-

szokat ennek megfelelően kellett átalakítani, igaz, még a határidő után is jártak olyan kocsik, amelyek átépítését nem sikerült befejezni időre. Így fordulhatott elő, hogy olyan buszok is forgalomba állhattak, amelyeknél a régi, baloldali ajtó nyílását még csak egy lánc zárta le. A kocsikon dolgozó kalauzoknak így különösen fontos szerep jutott ekkoriban; nemcsak az utasok tájékoztatására, de a balesetek megelőzésére is figyelniük kellett.

A teljes átállás végül sikeresen lezajlott, a korabeli statisztikák még a balesetek számának drasztikus megugrásáról sem tanúskodnak. Úgy tűnik, a budapesti közlekedés történetének egyik legnagyobb szabálymódosítását eredményesen vették a járművezetők, a forgalom-szervezők és az utasok egyaránt. ■



Bemutatkoznak a Tr5-ösök

ÁLLANDÓSULÓ VÁLTOZÁSOK

A második világháború alatt a katonai vezetés egyre több fővárosi autóbuszt foglalt le, több kocsit a frontvonalba is kivettek. Már 1940-től korlátozták a gázolaj felhasználását, rövidítették egyes viszonylatok útvonalát, vagy éppen üzemidejét. 1942-ben 29 autóbuszt alakítottak át ún. sín-autóbuszá, melyek a zsúfolt villamoskocsik kihasználtságát próbálták csökkenteni.

Mivel a gumiköpeny- és üzemanyaghiány miatt egyre kevesebb busz közlekedhetett, a villamosok zsúfolt-sága már kaotikus méreteket öltött. A sínautóbuszok először a 10-es és a 37-es villamosok vonalán jelentek meg, kiegészítve a városligeti és kőbányai villamosforgalmat. Bár többet terveztek, végül összesen 44 buszt alakítottak át ilyen módon.

1942. szeptember 4-én érte a fővárost az első légitámadás, melynek következtében elővigyázatosságból leállították az éjszakai buszokat.

1943 végén már csak 14 viszonylaton volt forgalom, de az év során ez a szám is tovább csökkent. A front közeledtével a buszokat is a főváros kitelepítésére használták, egy részüket vidéken próbálták elrejteni, míg számos sofőr arra kényszerült, hogy

kocsiját Nyugatra – Ausztriába, Németországba – vigye a politikai vezetés utasítására.

A főváros ostroma után, egy 1945. február 21-én készített leltár szerint a Szent Domonkos utcai garázsban mindössze kilenc működőképes buszt találtak. Néhány Nyugatra hurcolt kocsit hamarosan sikerült visszazállítani és a vidéken elrejtett, de közben lefosztott járműveket is próbálták helyreállítani. A háborúban a nemzeti vagyon 40%-a megsemmisült, majd a világon korábban sehol sem látott mértékű infláció köszöntött az országra. A buszjegyek ára 1946. június 29-én elérte a 300 millió pengőt, öt nappal később már 20 000 billiót kértek érte, majd hamarosan már kimondani sem lehetett a trillió pengős jegyek árát. 1946. augusztus 1-jén a forint megjelenésével stabilizálódott a gazdaság. Először a külföldi járműbeszerzés került napirendre, amit végül elnapoltak és a hazai ipart bízták meg új járművek mielőbbi legyártásával. Időközben a BSzKRt átvette a BHÉV (Budapesti Helyiérdekű Vasút) tizenegy autóbuszát, melyekkel korábban Visegrádra és a strandokhoz közlekedtek. (A BHÉV ezeket a buszokat a szentendrei HÉV telephelyen tárolta a ma Városi Tömegközlekedési Múzeumnak otthont adó épületben.) A BART-ot hamarosan államosították és 1949 őszén a BSzKRt-ot is megszüntették. Helyére ágazatonként új vállalatokat hoztak létre. A buszozást a Fővárosi Autóbuszüzem vette át (kezdetben ún. községi vállalként). A vállalat FAÜ rövidítése egészen 1968-ig maradt a buszokon.

A kelenföldi garázs befejezése (1949) mellett a legnagyobb eredménynek a Gyömrői úti (Sallai) főműhely átadása számított. A busz-közlekedés telephelyein hamarosan megkezdődhetett a szakszerű munka a forgalom mielőbbi újjászervezése érdekében. A háború utáni első

új busztípus a Tr 5-ös 1948. január 30-án a Parlament előtt jelent meg, ahol ünnepélyes külsőségek között adták forgalomba az első öt járművet. A Nehézipari Központ által gyártott, NIK feliratú – egyesek által így is becézett – kocsikat Cziráki Vendel és Stróbl Kornél tervezte. A típusból az év végére már 147 darab volt a BSzKRt állományában és hamarosan már 228 Tr 5-ös járta az utcákat. Ugyancsak 1948-ban, a májusi Budapesti Nemzetközi Vásáron mutatkozott be egy másik új típus, a győri Rába Tr 3,5 jelű, 42 személyes kis trambusza. A sikeres tervezést (első önhordó szerkezet) súlyosan beárnyékolta egy 1949. szeptember 25-i tragédia, amikor fékhiba miatt a budakeszi 22-esen egy Tr 3,5-ös kocsit nem tudott megállni, és tizenkét ember halálát okozta.

Időközben, 1949. február 8-án a járműveiről, karosszériáiról híres Uhri-féle gyárat összevonták az autótűtőkre, repülőgéphűtőkre specializálódott Ikarus Gép- és Fémáru Rt.-vel és a Repülőgépgyár Rt.-vel. Az Ikarus gyár megjelenésével sorra érkeztek az újabb és újabb típusok. 1951-ben jelentek meg a FAÜ állományában az első Ikarus 30-as

KELENFÖLD

A garázst még a második világháború előtt kezdték építeni, de a háború miatt csak 1949. január elején sikerült átadni. A tervezést Cserba Dezsőre, Piszer Istvánra és Hanák Pálra bízták, míg a 72x100 méteres, közbenső támasz nélküli csarnokszerkezet tervezésére Menyhárd Istvánt kérték fel. Ő tervezte az építéskor a világ legnagyobb fesztávolságú héjszerkezetét a garázs fölé. A telephelyet a háború után Fürst Sándorról nevezték el.

kocsik (Nejlon), majd alig egy évvel később az Ik-60-asok. Előbbiből kétszáz érkezett az 1956-ig tartó termelés során a vállalathoz, utóbbiból 1959-ig többféle változatban 508 darabot állított forgalomba a FAÜ. Hamarosan megkezdődött az IK-66-os (Faros) farmotoros buszok városi kivitelének gyártása is. Ezek 1955-től jelentek meg a fővárosi forgalomban. Sajátos kísérlet volt a pótkocsis üzem bevezetése a busz- és a trolibuszüzemben. A néhány éves üzemeltetés során végül ezt a fajta üzemet megszüntették. Ugyanakkor megjelent az Ikarus gyár IK-620-as típusa, amiből 1959 és 1978 között – tehát részben már a BKV színeiben – összesen 940 darabot vásároltak a fővárosi közlekedés céljaira.

A töretlen fejlődést az 1956-os forradalom akasztotta meg. Széki Dezső járművezető így emlékszik vissza azokra a napokra: „November 12-én kimentünk a városba. Az emberek már vártak minket (buszosokat), hiszen személygépkocsi akkor még kevés volt. November 12-én én az 56-os vonalra mentem ki. Két gépkocsivezető és két kalauz volt egy kocsin, és csináltunk pár menetet, iszonyúan kitömve, még az autókön is lógtak.” A harcok után lassan normalizálódott a helyzet.

A következő év végén a FAÜ már közel nyolcszáz autóbusszal bonyolította le a forgalmat a városban. Ekkoriban évente 250-300 milliós utas-



KILIÁN/DÉL-PEST

Kispesten, a Nagykőrösi úton a korábbi szemétszállító vasút telepén épült fel a FAÜ új garázsa. A házilag kivitelezésben, 19000 dolgozói társadalmi munkával készült telephelyet 1958. április 4-én adták át rendeltetésének. Később, 1983-ban a Méta utca és a Nagykőrösi út sarkán a „rég” Kilián telephelytől délre tizenkét hektáron épült fel az új telephely.

számokat jegyezték fel. A hálózat hossza meghaladta a 450 kilométert, közel 2500 megállóval a közlekedés kezdett egyre korszerűbb képet mutatni. 1958-ban két új garázst (Kilián, Mező) is átadtak.

1960 novemberére elkészült a Sal-lai Főműhelyben a FAÜ saját tervezésű és kivitelezésű házi csuklós autóbussza, megelőzve ezzel a csuklós buszok ipari gyártását. Mielőtt az Ikarus elkezdte volna az ilyen kialakítású kocsigyártást, a FAÜ-nél már 210 házilag megépített csuklós busz volt forgalomban. Az Ikarus igazi sikerterméke az Ik-180-as csuklós busz lett, amiből 416 darab állt forgalomba Budapesten 1964-től. Ezzel párhuzamosan érkeztek az IK-556-os szóló változatok (275 db). ■



MEZŐ

A volt Kossuth Akadémia lovardájának területén és a közeli üres telkeken építettek fel a Mező garázst. A telephelyet 1958. november 7-én adták át és már megépítésekor kétszáz autóbussz tárolására és kiszolgálására volt alkalmas. A telephelyet 1996-ban bezárták.





BUSZ A MÚLTBÓL

A második világháborút követően, a főváros hosszú ostroma után Budapesten alig akadt működőképes jármű. A busz-közlekedés mindössze huszonöt működőképes kocsival tudott újra elindulni, miközben a romok eltakarítása és az egyre nagyobb méreteket öltő gazdasági kilátástalanság idején szó sem lehetett új buszok beszerzéséről. A történelem addigi legkeményebb inflációja köszöntött Magyarországra – például 1946. július 10-én mindössze tizenegy óra alatt megkétszereződtek az árak.

A helyzet azonban mielőbbi megoldást kívánt, így 1947 nyarán létrejött a nagyobb járműgyártókat is tömörítő Nehézipari Központ (NIK), mely szinte azonnal nekilátott az új fővárosi buszok tervezésének. Az első két prototípus szinte pillanatok alatt, pár hónapon belül elkészült. Alig néhány héttel később, 1948. január 30-án – az esemény fontosságát is jelezve – a Parlament előtt adták át Budapestnek az első öt, teljesen új autóbust. A NIK feliratú kocsik a BSZKRT háború előtti legnagyobb autóbusz-beszállító-jához, a MÁVAG-hoz kötődtek, hiszen annak 1940-ben gyártott T4-es kocsija alapján tervezték őket. A Tr5 típusjellel megjelent új típust Cziráki Vendel és Stróbl Kornél mérnökök tervezték. A százöt lóerős Láng Diesel motorral hajtott, orrmotoros, fa- és fémmkarosszériás busz hatvan utast tudott szállítani. Nem mellékes, hogy ezeknél a kocsiknál jelent meg először a kétfeljárós, pneumatikus távműködtetésű harmonikaajtó és ez volt az első modell, ami külföldre is eljutott (a lengyel városokba mintegy háromszáz, Albániába öt darab).

A típusból összesen 228 kocsit vett részt a budapesti tömegközlekedésben, ennyit vett a BSZKRT, majd megszüntetése után a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ). A Tr5-ösök 1963-ig járták az utcákat, de a FAÜ saját műhelyeiben csuklós buszoknak átépítve, az Ikarus 60 és 601 buszok hátsó tagjaként, több Tr5-ös még évekig részt vett a forgalomban.

A 2014-ben Verőcén előkerült Tr5-öst eredetileg GF-442 rendszámmal állították forgalomba és 1960-ban selejtezték. (A típus kocsijai a GF 300-527 közötti rendszámokat kapták, a 400-asok már a vadonatúj kelenföldi garázsba kerültek.) Szerencsére a kocsik azon kevesek egyike, amelyik nem lett

bevonva az említett csuklósítási programba, így eredeti vázszerkezetét egyben és meglehetősen jó állapotban sikerült fellelni.

A háború után elsőként megjelent típus a fővárosi közlekedés történetében is nagy jelentőséggel bíró fellelt példányának korhű helyreállítása a száz éves budapesti autóbusz-közlekedés centenáriumának alkalmából történik.

Nem tudjuk, hogy, miképp is került a MÁVAG Tr5-ös éppen Verőcére, ahol is egy házba épülve, tulajdonképpen az épület egyik szobájává változva vészelte át az évtizedeket. Ez a tulajdonosok halálával, valószínűleg soha meg nem fejthető rejtély marad.

Az autóbusz Budapestre szállítása után megkezdődött az utasterbe épített szobaberendezés maradványainak elbontása. A feltároló kép megerősítette az előzetes benyomásokat, ugyan hiányosan, de a kocsiszekrény szokatlanul jó állapotban maradt meg: meglepő módon a díszlécek rögzítésére szolgáló metrikus csavarok is szinte maradéktalanul kihajthatóak voltak és az ablakemelők közül is több működőképes volt megannyi téglán töltött évtized után is.

A visszabontott vázszerkezet persze javításra szorult: az ilyenkor szokásos lakatos munkálaton felül a lakóhelyként szolgáló funkció áldozatául esett a kocsiorra, valamint baloldalon a fülke mögött is bejáratot vágtak az oldalára. Az orrész hiteles kialakítása a lakatosokat is kihívás elé állította, az összetett forma megalkotásához fényképekre támaszkodva kellett formálni a lemezeket, hogy megalkothassák ezzel az autóbusz karakterét talán leginkább meghatározó formajegyet.

Ezzel párhuzamosan zajlott a gépészeti főegységek beszerzése, felújítása, melyek összegyűjtése

nem volt egyszerű feladat. A típusra jellemző részegységek beszerzését minden törekvés ellenére sem lehetett maradéktalanul teljesíteni. A mellső hidat egy ÁMG pótkocsiból, a hátsót egy Csepel teherautóból kölcsönözték. A kocsik meghajtásáról ötfokozatú ASH nyomtatékváltón keresztül hathengeres Csepel motor fog gondoskodni. A kisebb alkatrészek, egységek szintjén a még fellelhető darabok beszerzésén felül több ízben is azok egyedi legyártása vezetett végül eredményre.

A munkát a Lanta Consulting Kft. köré szerveződött szakmai körökben elismert veteránosokból, közlekedésbarátokból, szakmabeliekből álló stáb segítette, egyesek kutatással, fotókkal, emlékekkel, mások szervezéssel, alkatrészekkel járultak hozzá a rekonstrukció sikeréhez. Az előkészületekben többek között részt vett az a Széki Dezső, aki egykor járművezetőként a Tr5-ösök volánjait is pörgette, és nem mellesleg rengeteg fényképfelvétellel dokumentálta a korabeli autóbusz-közlekedés mindennapjait, valamint a formatervező Finta László is, akinek munkásságát be sem kell mutatni a magyar járműgyártás iránt érdeklődőknek.

Ugyan az ilyen járműrekonstrukciók során a lehetőségek és a hatósági követelmények miatt valamilyen áldozatot kell hozni a korhűség rovására, de mindezek ellenére, az erőfeszítések eredményeként sikerült méltó tárgyi emléket állítani a második világháború utáni évek magyar autóbuszgyártásának és a száz éves budapesti autóbusz-közlekedés legnagyobb fejlődéssel jellemezhető időszakának. Budapest utazóközönsége hamarosan egy újabb különleges, ez esetben ráadásul egyedülálló történettel bíró nosztalgiajárművel gazdagodhat. ■



JEGYEKET, BÉRLETEKET!

Mivel az 1915-ben elinduló első autóbuszjáratok – Aréna út és Vilmos császár út közötti – útvonalán még nem voltak megállók, különböző jegytípusokat sem alkalmaztak, viszont az egy méternél alacsonyabb, külön ülőhelyet nem foglaló gyermekek számára ingyenes volt az utazás. Fél évvel később, a Kígyó térig meghosszabbított vonalon már nemcsak vonal-, hanem szakaszjegyet is lehetett váltani.

Az első világháború után újrainduló autóbusz-közlekedés meglehetősen sokszínű jegyrendszerrel rendelkezett, és ez a következő évtizedekben csak még bonyolultabbá vált.

1949-ben a Fővárosi Autóbuszüzem Községi Vállalat új viteldíjrendszere az autóbuszvonalakat övezetekbe sorolta. A vonaljegyek ára övezetenként változott, az utasok az úti céltól függetlenül (három árkategóriában) válthattak ún. vonalszámlyukasztásos átszállójegyet. Az újonnan bevezetett dolgozók hetijegyének ára szintén a beutazott övezetek száma szerint alakult.

Az 1950-es években jelentős változást hozott az ülőkalauz-rendszer bevezetése. 1958 októberében alkalmaztak először kísérletképpen ülőkalauzt (a 35-ös viszonylaton). A kísérlet sikere nyomán döntés született, hogy a továbbiakban a kalauzoknak ülnie kell. Ehhez három év alatt mintegy nyolcszáz autóbust alakítottak át. A kalauzülést a hátsó ajtó mellett helyezték el, az utasok felszállása is ennek megfelelően a hátsó ajtón történt.

A viteldíjrendszeren azonban semmit sem változtattak, továbbra is sok jegy- és bérletfajta, illetve igazolvány volt használatban, a kalauzoknak ezt követően is igen komoly szellemi munkát jelentett, hogy gyorsan és kifogástalanul tudják kiszolgálni az utasok igényeit.

Az autóbuszok számának növekedése és a kalauzok létszámhiánya miatt az ötvenes évek végén különféle kísérletek születtek a kalauz nélküli rendszer bevezetésére. Az első ilyen kísérlet 1961-ben a perselyes autóbusz megjelenése volt. A hármashatárhegyi H jelzésű járaton kalauz helyett csak egy persely fogadta az utasokat, amelybe egy vonaljegy árát kellett

bedobniuk, majd a persely mellett elhelyezett tömbről lehetett letépni a jegyet. A bérleteket a járművezető ellenőrizte. A hátsó ajtót lezárták, a fel- és leszállás is az első ajtón történt, ez viszont nagyon megnövelte a menetidőt.

Később is próbálkoztak hasonló megoldásokkal: kalauzülés mellett rendszeresített átlátszó persellyel vagy persely és egy kezdetleges, karral működtethető jegykiadó készülék együttes alkalmazásával.

Végül egyik módszer sem járt sikerrel, a kalauz nélküli üzem bevezetésére végül csak a meglehetősen bonyolult jegyrendszer megszüntetésével, az 1966-os tarifareformot követően nyílt lehetőség.

A reformot megelőzően a fővárosi közlekedésben több mint 170 jegy- és bérletfajta volt érvényben, ebből csak a Fővárosi Autóbuszüzemnél 47 típust használtak. A teljes kínálat megismeréséhez a kalauzoknak több hónapos oktatáson kellett részt venniük.

1964-65-ben a közlekedési-, gazdasági- és szociális szempontok figyelembe vételével új, átláthatóbb viteldíjrendszert dolgoztak ki, amely 1966. július 1-jén lépett életbe. Eltörölték az autóbuszokon az átszállójegyeket és bevezették a kezelést nem igénylő bérletjegyeket. A buszjegy ára 1 forint 50 fillér lett, a bérletért 110 forintot kellett fizetni. A személyszállítási díjszabás közel húsz évig, egészen 1985-ig változatlan maradt. Az autóbuszbérlet érvényessége kiterjedt a teljes villamoshálózatra és a HÉV-re is.

Az egységessé váló jegy- és bérletárakkal egyszerűsödött a jegykezelés és az ellenőrzés is. Már a tarifareform idején megkezdődött a kalauz nélküli (KN) közlekedés bevezetése, de végrehajtása valójában már az 1968-ban megalakuló BKV-hoz köthető.



Ülő kalauz egy IKARUS 60-ason

Ettől kezdve a megváltott jegyet az erre a célra felszerelt lyukasztókészülékkel kellett kezelni, a jegyeket és bérleteket pedig a kalauz helyett időnként váratlanul felbukkanó ellenőrnek kellett felmutatni.

A BKV az utazóközönség jobb, kulturáltabb kiszolgálása érdekében már az 1970-es évek elejére mintegy másfél száz bérletpénztárt rendszeresített, illetve számos jegykiadó automatát is telepített. Mindezek mellett több mint kétezer árusítóhelyen lehetett vonaljegy vásárolni.

A kalauz nélküli üzem bevezetésétől hasonló, jegylyukasztó-készülékeket, majd később jegykezelő automatákat alkalmazó rendszer maradt fenn az autóbuszokon. 1992-ig még érvényben voltak a csak itt használatos autóbusz vonaljegyek, illetve 1997-ig az – autóbusz- és villamosvonalakon használható – autóbusz bérletek, de ezt követően már csak az egységes vonaljegy és bérlettel lehetett utazni a fővárosi gumike-rekeseken is. ■



IKARUS 211-es városbuszok Kelenföldön

A BKV

Amikor 1968. január 1-jével megalakították a BKV-t, az autóbusz járműállomány az év végére már meghaladta az 1300 kocsit. A BKV ekkor 93 autóbusz viszonylatot működtetett. A vállalatnál több mint 24 ezren dolgoztak teljes munkaidőben.



Órsékváltás

ÓBUDA

1970 januárjában helyezték üzembe az Óbudai temető mellett, a Pomázi út végén az új garázst. Az itt megjelent első típusok még IK-620-as, valamint IK-556-os és IK-180-as kocsik voltak.

A BKV első intézkedései között a korábbi széttagoltság anomáliáinak megszüntetése, a minél teljesebb integráció megteremtése volt. Az utasok számára elsőként talán a korábbi sokféle jegyfajta reformja és a kalauz nélküli közlekedés megteremtése mutatta az új működési modell első eredményeit. A metróépítések miatt számos alkalommal kellett az autóbuszok forgalmi rendjét, valamint a viszonylatok vezetését módosítani. Az első metrószakasz 1970. április 4-re készült el az Örs vezér tere és a Deák tér között, ami mindjárt számos forgalmi változáshoz vezetett: még 1972-ben megszüntették a Rákóczi úti villamosközlekedést, azzal párhuzamosan, hogy elkészült a teljes kelet-nyugati metró. Közben folyt az észak-déli építése, melynek első szakasza 1976-ban készült el.

Óbuda (1970), majd Cinkota (1975) garázsok átadásával már

hat garázból történt a viszonylatok kiszolgálása. A főváros legjellemzőbb busztípusa, az IK-260-as 1971-ben jelent meg. A típusból Budapesten összesen közel 2400 darab üzemelt, illetve üzemel. A gyár 200-as családjához tartozó autóbuszok a világ legnagyobb darabszámában gyártott kocsijai voltak. A 280-as csuklós változat ugyancsak 1971-től jelent meg a városban. A 260-as szőlő kivételből egy időben évente több mint négyezer készült az Ikarusnál. A korszerű, megbízható alkatrész utánpótlással rendelkező Ikarus buszok térhódítása elsőpró volt. Az Ikarus 250, 211, 255 és egyéb típusok már menetrendszerűen jelentek meg a BKV flottájában. Az 1980-as évek elején már több mint 1800 BKV autóbusz rőtta a fővárosi utakat. Az éves utasszám adatok rendre meghaladták a 600 milliót, megelőzve a villamosokkal, vagy a metróval szállított utasok számát.



IKARUS 260



IKARUS 280

KŐBÁNYA

A Pongrác garázként is ismert, Zách utcai telephely sokáig csak a trolibuszoké volt. 1962-ben létesült, és mára a trolik mellett buszoknak is ott-hont ad.

CINKOTA

Az eredetileg 250 kocsi tárolására és kiszolgálására épült kelet-pesti garázst 1975-ben adták át rendeltetésének. A kivitelezési munkákat 1973 nyarán kezdték meg és 1975 decemberében már üzembe is helyezték. A telephely fejlesztéséről már építése közben döntöttek, mivel további járműállomány itteni elhelyezésére és a korszerű 200-as Ikarus típuscsalád magas színvonalú kiszolgálására törekedtek.

A nagyobb sorozatú Ikarus buszok 1985-ben jelentek meg ismét a fővárosban. Az IK-415-ösökből idővel 176 darab állt forgalomba. Hamarosan követte őket az IK-435-ös csuklós autóbusz és még 1989-től megjelentek az IK-521-es midibuszok.

A rendszerváltás éveiben a BKV is átalakult. A vállalati vagyon a Fővárosi Önkormányzat tulajdonába került, majd 1996-ban közgyűlési döntés értelmében megalakították a BKV Rt-t (2005-től Zrt.). A társaság modern szolgáltatóként több kerületi és helyi járatot indított (City-busz, Újhegy-busz stb.) és folytatta a korszerűbb járművek beszerzését. Még 1994-ben megjelentek az IK-405-ös, majd 1999-től az IK-412-es kocsik. Az esélyegyenlőséget is figyelembe véve egyre több utasbarát jármű közlekedik Budapest útjain. 2001-től

speciális, a mozgásukban korlátozottak utazását segítő, ún. háztól-házig (megrendeléses) rendszerű buszok is szolgálatba álltak. A 2000-es évek után előbb alacsonypadlós Volvo buszok kerültek (2004-től) a cég állományába, majd ezeket hamarosan használtan vásárolt VanHool és Mercedes buszok beszerzése követte. 2012. május 1-jén a BKV tisztán üzemeltetői vállalattá alakult át.

Napjainkban a BKV Zrt. mintegy ezer autóbust ad naponta forgalomba. Az utóbbi időszakban számos új típus állt forgalomba: Volvo 7000A, Volvo 7700, sűrített földgáz hajtású CNG VanHool A 330 és 18 darab Ikarus 127V2 típusú, PKD („Partially Knocked-Down Kit”) konstrukcióban készült autóbusz. *(A PKD-ről bővebben a következő oldalon olvashatnak.)* ■



IKARUS 435



VOLVO 7700



CNG VanHool A 330



A minden elemében új busz alkatrészek formájában érkezett a Magyar Autóbuszgyártó Kft.-től, amit a BKV telephelyén a BKV szakemberei szereltek össze, hogy végül korszerű, vadonatúj magyar gyártmányú járművekkel frissüljön a BKV buszparkja. Munkatársaink a fényezés, üvegezés, padló és utastéri burkolatok beépítését, a villamos hálózat szerelését, a vezetőfülke kialakítását, a kapaszkodórendszer kiépítését és az ülések elhelyezését végezték el a járműveken.

A PKD-SZTORI

Ez év januárjától immár 18 PKD (partially knocked down kit) konstrukcióban vásárolt új autóbusz rója Budapest utcáit. Ezek a járművek különösen közel állnak a szívünkhöz, hiszen kollégáink szerelték össze őket.

A járművek forgalomba állítása nagy előrelépést jelent a BKV járműbeszerzésében. Nem csupán azért, mert új buszokkal fiatalodik Társaságunk járműparkja, hanem, mert olyan kezdeményezésről, kísérleti jellegű projektről van szó, amelyre még nem volt példa a BKV életében. A buszok részegységként érkeztek a Társaság kelenföldi telephelyére, ahol kollégáink saját műhelyünkben építették össze őket.

A korábbi gyakorlattól eltérő konstrukció előnye, hogy a BKV Zrt. jelenlegi adottságaihoz remekül igazodik. Egyrészt a komplett járművek adás-vételéhez képest lényegesen kedvezőbb áron állíthatók elő ezek az autóbuszok, hiszen részegységek és alkatrészek formájában érkeztek a BKV-hoz a Magyar Autóbuszgyártó Kft.-től, az összeszerelést pedig a globális gyártókhöz viszonyítva vállalatunk költséghatékonyabban

valósíthatta meg. Másrészt számos járulékos értéket hordoz a projekt, hiszen a gyártásban résztvevő kollégák olyan tapasztalatokkal gazdagodtak, amelyekkel nem csak a későbbi karbantartásra készültek fel, de az új technológiákat elsajátítva más típusok – akár a használtan beszerzésre kerülő járművek – esetében is alkalmazható tudásra tettek szert. További előny a konstrukció kulcsleme, a jármű gyártói jogának meg-

szerzése, hiszen ez alapján a BKV Zrt. saját hatáskörben folytathatja a típus gyártását, így a későbbiekben a szükséges alkatrészek egyedi, nagyobb volumenű beszerzésével további megtakarítások érhetőek el.

Annak köszönhetően, hogy az összeszerelést, a fényezést, illetve a belső tér kialakítását is munkatársaink végzik, a PKD konstrukcióban beszerzett új buszok mintegy 12 százalékkal költséghatékonyabban készülnek el egy komplett jármű vásárlásához képest. Az autóbusz kialakítása teljes mértékben a budapesti utasigényekre szabható: ügyfeleink nem csupán a kor elvárásainak megfelelő, minden tekintetben modern autóbuszokkal találkozhatnak a fővárosban, de ezzel párhuzamosan az Ikarus márkanévvel korábban kiérdemelten megalapozó, koros járművek nyugdíjazására is lehetőség nyílik.

A flotta 18 új tagja a műszaki tartalommal illetően is beleillik az európai konkurensok élvonalába, hiszen az alacsonypadlós, légkondicionált autóbuszokat korszerű, minden igényt kielégítő erőforrás hajtja: a 284 lóerő csúcsteljesítményű, 1055 Nm maximális forgatónyomatékkal rendelkező hathengeres dízelmotor kiemelkedő dinamizmust biztosít az Ikarus 127V2 számára, hogy az még teljes terheléssel is képes legyen felvenni a fővárosi forgalom ritmusát. A modern, takarékos dízelmotorhoz hatsebességes automata nyomatékváltó társul, mely a fokozatok kifinomult kapcsolásával nagymértékben hozzájárul az utasok komfortérzetének javításához. Az új járművek környezettudatosságának köszönhetően a korábbi modelleknél olcsóbban üzemeltethetők, illetve – a nagy arányban hazai beszállítói körnek köszönhetően – kedvezően fenntarthatók.

A 12,7 méter hosszú Ikarusok 29 ülő- és 40 állóhellyel összesen 69 utast tudnak szállítani. A második

utasajtóhoz beépített rámpának, illetve az utastérben megfelelően kialakított helynek köszönhetően pedig kerekesszékekkel is biztonságos utazást tesznek lehetővé.

A 127V2 típusú járművekről pozitív vélemények érkeztek utasainktól és járművezetőinktől egyaránt, hiszen a modern belső tér esztétikus kialakítása és klimatizálása igazodik a budapesti utazóközönség azon sokrétű igényeihez, melyekhez a magyar mérnökök munkájának köszönhetően már a tervezőasztalon is illeszkedni hivatottak.

A meghatározó közösségi közlekedési szolgáltató szerepének be-

töltéséhez, a magasabb színvonal biztosításához, illetve a környezet védelme érdekében tett erőfeszítéseink fokozásához elengedhetetlen a jelenlegi autóbusz-állomány további megújítása. A megfeszített munka folytatódik annak érdekében, hogy a BKV Zrt. továbbra is versenyképes maradjon.

Az első PKD busszal utasaink 2014. május 16-án találkozhattak a budapesti utakon, 2015 januárjától pedig már összesen 18 darab közlekedik a fővárosban.

Társaságunk ezúton is köszöni minden kollégájának a hatékony és eredményes együttműködést. ■



100 ÉVES A BUDAPESTI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS

