

Közel háromszáz esztendővel ezelőtt, — a járókelők óriási érdeklődésétől kísérvé — furcsa jármű gördült végig Párizs utcáin. A lövontatta kocsinak az volt a különös érdekessége, hogy azt bárki igénybe vehette, akinek csak a kocsi kijelölt útvonala megfelelt és a kiszabott viteldíjat is megfizette. Ezzel a rendeltetéssel indult el ugyanis útjára 1662-ben — Pascal francia fizikus ötlete nyomán — az autóbusz öse, az első lövontatású lársaskocsi, az omnibusz. Ez az első járat azonban csak 15 esztendőig volt üzemben, s utána a városi tömegközlekedés csaknem másfél évszázadig szünetelt. Csak 1819-ben indult meg újra Párizsban, majd 1829-ben Londonban a rendszeres omnibusz-forgalom.

Néhány évvel később — pontosan 1832. július 1-én — Pest városának utcáin is feltűnt a »lársasági kocsi« — ahogyan a korabeli lapok az omnibuszt emlegették. Ezzel Pest városa igen sok európai nagyvárost megelőzött. A kocsipark kezdetben mindössze három omnibuszból állott, de a kocsik számát rövidesen felemelték és a 60-as években már 100 omnibusz bonyolította le Pest városának közlekedését.

Az omnibusz előbb az 1866. augusztus 1-én megindult lóvasútban, majd pedig az 1887. szeptember 29-vel megindult villamosban kapott veszélyes versenytársat. Ez tette szükségessé a lófogalú omnibusz rendszeres nagyüzemi vállalatú törvényes fejlesztését, ami 1897-ben be is következett. Ebben az időben tették közzé különben az omnibusz szabályrendeletét is, amely — a többi között — elrendelte, hogy »a tetőülésre nőket felengedni tilos«, »tilos kiáltással biztatni az utca népét az omnibusz igénybevételére«, »tilos az engedélyezettnél több utast a kocsira felvenni.« A szabályrendelet azt is kötelezővé tette, hogy az omnibusz a fel- és leszálló utasok kívánságára bárhol megálljon.

Indul a pesti emeletes autóbusz

A technika fejlődése az omnibuszok gépesítését is magával hozta. London utcáin már 1897-ben feltűnt az első autóbusz, de kezdetben bizony bizalmatlanul fogadták. Az autóbusz »rázkódta-tása« ugyanis károkat okozott az útvonalmenti házakban, »kibirhatatlan« benzindűzt terjesztett, s rendkívül drága volt az üzemeltetése. Általános volt a vélemény, hogy ez a közlekedési eszköz nem fog elterjedni.

A jóslat — mint tudjuk — nem vált be. Az autóbusz a városi közlekedésben néhány év alatt tért hódított. Budapest utcáin viszonylag későn tűnt fel. Az első járat 1915. március 1-én, vasárnap reggel, 7 órakor — tehát pontosan negyven esztendővel ezelőtt — indult meg. A forgalmat kezdetben hét különböző típusú, emeletes, nyitott kocsi látta el. Az első útvonal a Városligetből a mai Bajcsy-Zsilinszky útig vezetett. Ezt a járatot rövidesen a mai József Attila utcán, a Vörösmarty téren és a Petőfi Sándor utcán át egészen a Kígyó utcaig meghosszabbították.

A világháború második felében — a benzin- és gumihány. következtében — az autóbuszforgalom leállásra kényszerült. Csak 1921. szeptember 24-én indult meg újra a forgalom, de akkor már négy járat bonyolította le a 16 kocsival a város forgalmát. Ebben az időben indítják el az első Budára vezető járatot is, a Lánchídon át.

Évenként több mint 150 millió utas

Az emeletes kocsikat 1929-ben kivonták a forgalomból. Ettől az időtől kezdve MAVAG-gyártotta kocsik bonyolították le az ekkor már 18 millió felüli évi utasforgalmat a 23 járat 84 km hosszú vonalán. 1933-tól a budapesti autóbuszüzem fokozatosan Diesel-üzemre tért át, 1937-ben pedig az egész autóbuszparkot Ganz-Jendrassik, majd Láng-féle Diesel-motor-kocsikra cserélték ki. Ezzel a korszerűsítéssel autóbuszközlekedésünk az egész világot megelőzte.

Az autóbusz, a modern városi közúti közlekedés eszköze, ettől kezdve egyre jobban tért hódított. 1936-ban már 36 viszonylatban 158 km hosszú útvonalon 228 autóbusz szállította Budapest 33,4 millió utasát. Ennek ellenére azonban az autóbusz a budapesti teljes közúti közlekedésnek csupán 9,1 százalékát bonyolította le. 1941-ig a budapesti autóbuszforgalom egyenletesen emelkedett, amikor is 55,5 millió utassal a fővárosi közlekedés 11,7 százalékát jelentette. A második világháború következtében a forgalom fokozatosan csökkent.

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:



Forrás:

Téli Telexrész

1955. II.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Közvetlenül a felszabadulás előtt autóbuszparkunk legnagyobb részét nyugatra hurcolták, az itt maradt néhány kocsi pedig teljesen tönkrement. Erthető, hogy a felszabadulás után csak a legnagyobb nehézségek árán indulhatott meg a forgalom. Az első újjáépített kocsi 1945. július 21-én készült el, majd rövidesen még további két kocsit helyeztek üzembe. Ezekkel a Gellért-tér és a Belváros között indult meg a forgalom.

1946. végén már 25 különböző (terepszínű, vörös, zöld, kék) színű kocsi volt üzemben. A három- és ötéves terv nagy súlyt vetett az autóbuszforgalom felendítésére. Előbb a MAVAG, majd 1951-től az Ikarusz-gyár gyártotta a helyközi autóbuszokat. Ennek eredményeként 1952-ben már — közel 150 millió évi utasszámmal — fővárosunk közlekedésének 16 százalékát bonyolította le az omnibuszok utóda, az autóbusz.

Pap János

Osztályozás

385.870

Hely:

Idő:

1866/955

Személy:

Helyszám:



AUSTRO-DAIMLER-TUDOR akkumulátoros kocsi 1915-ből



BENZ-gyártmányú autóbusz 1915-ből



MARTA-gyártmányú autóbusz 1915-ből, a háborús anyaghiány következtében gumibroncsok helyett rugós vasabroncsokkal

**AUSTRO-DAIMLER-TUDOR-gyártmányú fedett, emeletes autó-
busz 1929-ből**

