

## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Turi András

Cím:

Esti Hírlap  
1959. II. 20

## Jó napot, autóbusz

Határidő előtt kerül forgalomba a húsz új óriás Ikarus-busz

Osztályozás

385.870

"1959"

Személy

Helyszám

— Jó napot, autóbusz! — köszönhetné a látogató az Ikarus-gyár II. műhelyének „lakóit”, ha egyáltalán megértenék szavát, s az nem veszne el az óriási műhely sístergő, kavargó, csengő-bongó zajában, megafonokból áradó muzsikában. A pesti ember köszöntése persze elsősorban annak a húsz pesti autóbusznak szól, mely részint alkatrészeiben, részint már összeállítva itt van a műhelyben, néhány hét múlva vígan, friss kedvvel robot utasaival a Rákóczi út és Körút forгатagában.

Az Ikarus és még négy gyár dolgozóinak vállalása ez a húsz százszemélyes autóbusz, a Tanácsköztársaság 40. évfordulójára, a budapesti közlekedés zsúfoltságának enyhítésére. A vállalás szerint március 21. és április 4. között adják át az új, impozáns külsejű buszokat a Fővárosi Autóbuszüzemnek.

### Három héttel előbb

— *Teljesítik-e a vállalást?* — kérdezzük a műhely vezetőjét.

— Méghozzá idő előtt — hangzik a válasz. — Március 21 helyett ugyanis már március elsején kikerül a gyárból az első felajánlott busz, a következő két napon pedig már a második és a harmadik is.

A húsz „pesti” busz után újabb tíz autóbuszt készítünk és adunk át a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak, távolsági autóbuszjáratok számára.

— *Simán ment a vállalt köcsik elkészítése?*

— Hát hibák azért akadtak. Mi ugyanis együttműködünk a Csepel Autógyárral, a Győri Hajtóműgyárral és az Atrával, azaz az Autó-, Traktoralkatrész Gyárral. Ez utóbbi gyártja a sebességváltókat. *A mi munkánk természetességét erősen zavarja, hogy az Atrá a vállalt sebességváltókat hatnapos időkülönbséggel szállítja, s ezt a különbséget nekünk rendkívüli erőfeszítéssel: műszak-át szervezéssel, túlórával, átállított műszakokkal kell behoznunk.* Ma azonban ígéretet tettek, hogy az elmara-dást fől számolják.

### A szalag mentén

Az Ikarus szalagrendszere szerint 11 ütemben készül el egy-egy új autóbusz. Végigmegyünk a szalag mentén — visszafelé. A március 1-re ígért első új budapesti autóbusz építése a hetedik ütemnél tart:

most fejezték be rajta a fényezés alapozó munkáit és a tető-

burkolást. Asszonyok szorgoskodnak a belsejében törlőruhákkal és finom ecsetekkel. Több száz nő dolgozik ebben az üzemben, ők végzik a finomabb munkákat, de akad köztük jó néhány, aki a nehezebb munkában is felveszi a versenyt a férfiakkal.

A szalag utolsó, tizenegyedik munkahelyén öt új Ikarus 66 mintájú autóbusz áll, ezek ma hagyják el a műhelyt, teljesen készen. A látogató csodálva nézi gyönyörű karosszériájukat, vert ezüstként csillogó kerekeit, és arra gondol néhány hét múlva Kína, India vagy Argentína országútajair hirdetik a magyar autóbuszgyártás kiválóságát.

### A tízezredik

Nyárra készül el az Ikarus-gyár tízezredik autóbusza — ha terv szerint halad a munka. Ezt is vállalásképpen készítik el a dolgozók. Az ultraluxus kivitelű Ikarus 55 típusú kocsit világviszonylatban is a legkorszerűbb autóbuszok egyikeként készítik. Nagyméretű időórával, különleges kivitelű ülésrenddel, rádióval, impozáns berendezéssel szerelik fel. *Ügynevezett bemutató-kocsik lesz a külföldi és belföldi rendelők számára.*

A tízezredik busz! Az első 1945-ben készült T. R.—5 típusú, Láng—Diesel-motorral működő, alvázakocsi volt — akkor az egyik legkorszerűbb társasjármű. Ma is „dolgozik” még a Fővárosi Autóbuszüzem szolgálatában. Egyik hasonló típusú „társán” utaztam valamelyik nap. Egy kisleány ült mellettem, s azt mondta az anyjának: „Anyu, minék ültünk ilyen régmódi dobozba?”

Tempora mutantur ...

Turi András

