

Autó

1948 DEC. 15

nt:

# Az omnibuszról a trambuszig

Az autobuszoknak már nemcsak története, hanem romantikája is van. Pedig nem is kell különösebben öreg embernek lennie annak, aki visszaemlékezik 1916-ra, az első világháború

harmadik véres esztendejére, amikor az Andrásy-úton végigporoszkáló, omnibuszt húzó lovacskákat furcsa szörnyeteg: az első autobusz váltotta fel. Mai szemmel nézve idomtalan, torz

jármű volt az akkumulátormeghajtásos, tömör kerekű új közlekedési eszköz, mégis egy új világot jelentett azok számára, akiket a Wampetics és a Szénatér között fuvarozott.

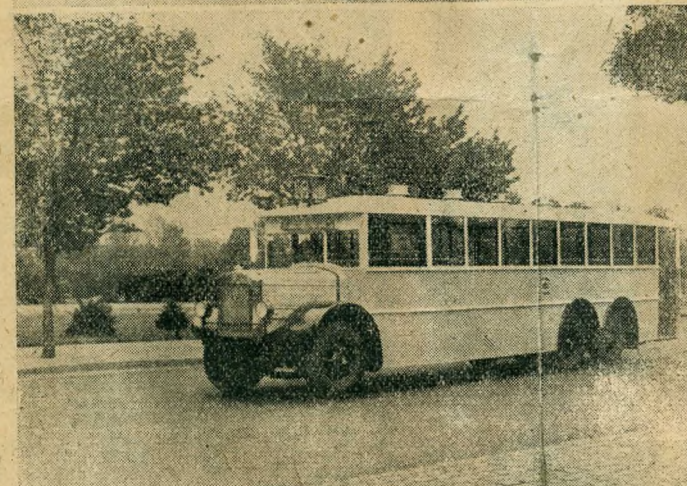
1922-ben a hat darabból álló akkumulátoros kocsi-park tizenkét benzinmotoros kocsival bővült. Marták, Benzek és Ganz Büssingek tűntek fel Budapest utcáin és adtak világvárosi színfoltot a magyar fővárosnak. De a további fejlődés jó soká váratott magára a maradi városvezetési politika miatt. Csak az 1927-28-as években határozták el magukat az akkori Autobuszüzem vezetői, hogy ismét bővítik a kocsi-parkot. Tillingek, NAG-ok, Mercedes Benzek, emeletes Renaultok, Braunschweigi Büssingek, Rábák, Fross Büssingek, MÁVAG és DAG kocsik kerültek próbaképpen a forgalomba. A furcsa külsejű járművek azonban még mindig inkább romantikus, mint haladó szellemű főváros képének kialakulását segítették elő.

Legjobban a Mercedes Benzek váltak be és az újonnan beszerzett dupla hátsóhidás 700-as jelölésű kocsik már esztétikailag is kellemes látványt nyújtottak. Az igazi fejlődést azonban a nyersolajkorszak bekövetkezése hozta meg, a 30-as évek elején. Az ilyen irányú kísérletezések ragyogóan beváltak és a benzinmotorok helyébe egyre-másra építették szorgos munkáskezek a Ganz Jendrassik nyersolajmotorokat, majd később a még korszerűbb Diesel-nyersolajmotorokat. A könnyen korhadó karosszéria fabordázatot acélbordázat váltotta fel és 1937-ben már megjelentek a világvárosnyilatban is új típusú kocsik, a trambuszok első példányai.

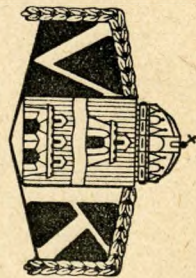
Mindezek azonban már csak látszólag jelentettek fejlődést, mert forgalombaállításukat korántsem békés célok, utasszállítás végett szorgalmazta a fasiszta háború előkészületeibe mindjobban belegabalyodó üzemeztetés. A pusztulásban megnyilvánuló „eredmény” hűen tükrözi vissza azt az eszeveszett rombolást, tékozlást, amit a nyilas banditizmus ezen a téren is véghez vitt. A 309-es kocsi-parkot 1944 végén úgyszólván teljesen Nyugatra „mentették”. A Miskolci-úti autobusz főműhely üszkös romjai között csak a nagy javításra váró, újabb sebeket szenvedett kocsik maradtak.

Igy indult meg az építőmunka a felszabadulás után. Az ország és később Európa minden részéből úgyszólván alkatrészenként szedték össze a dolgozókat a kocsik egy részét. Egyenként, határtalan büszkeséggel és határtalan szeretettel állították a renbehozott autobuszokat a főváros forgalmának lebonyolításába.

Vedres József.



Közo. nyomt. XX. é. 23. sz.



## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Le óker József

Cím:

Az omnibuszról a trambuszig.

Forrás:

Autó

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. filz.)

(Oldal)

1948 dec 15

Tárgy

385-86

Osztályozás

Hely

Idő

1916 / 1948

Személy

Helyszám