

OTDK-DOLGOZAT

2015

A BUDAPESTI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS KIALAKULÁSA ÉS
SZERVEZETI BEOLVADÁSA 1932-BEN A VILLAMOSVASUTAT
MŰKÖDTETŐ BSZKRT-BE

THE DEVELOPMENT OF BUS TRANSPORT IN BUDAPEST AND ITS
ORGANIZATIONAL INTEGRATION INTO THE ELECTRIC TRAM
RAILWAY OPERATOR BSZKRT IN 1932

Kézirat lezárva: 2014. május. 1.

TARTALOMJEGYZÉK

1. A VIZSGÁLANDÓ TÉMA BŐVEBB MEGHATÁROZÁSA.....	1
2. A SZÁRAZFÖLDI TÁRSAS KÖZLEKEDÉS KIALAKULÁSA.....	2
3. BUDAPEST ÉS KÖRNYÉKE LAKOSSÁGA SZÁMÁNAK ALAKULÁSA AZ 1880- 1930 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN	4
4. AZ AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS ÉS ESZKÖZEINEK KIALAKULÁSA A XIX. – XX. SZÁZAD FORDULÓJÁN	7
5. BUDAPESTI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS AZ I. VH UTÁN.....	9
6. BART AJÁNLATA A SZÉKESFŐVÁROS TANÁCSÁNAK.....	11
7. BART TEVÉKENYSÉGE 1928. FEBRUÁR 15. ÉS 1936. DECEMBER 31. KÖZÖTT .	13
7.1. 1928.II.15.-1929.XII.31. A tevékenység kibontakozása.....	13
7.2. 1930. I. 1. - 1936. XII. 31. Bekapcsolódás a Budapest környéki közlekedésbe	19
8. SZEMÉLYI KOMPETENCIA, EMPÁTIA, EGYÜTTMŰKÖDÉSI SZÁNDÉK.....	30
9. IRODALOMJEGYZÉK.....	31

TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. táblázat: Budapest népessége	4
2. táblázat: Lakosság száma az 1925-ös népszámlálás adatai szerint	6
3. táblázat: A forgalomban volt gépjárművek száma Magyarországon	7
4. táblázat: A BART autóbusz állomány változása 1928-1932	27

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Budapest Székesfőváros autóbusz vonalainak ismertetőjében közzétett hirdetés	10
2. ábra: Rába LHo buszok a Nagykörúton, a 15-ös viszonylat indulásakor	14
3. ábra: BART busz	15
4. ábra: Budapest Székesfőváros Autóbusz vonalainak ismertetője	16
5. ábra: Budapest Székesfőváros autóbusz vonalainak ismertetője	16
6. ábra: Budapest Székesfőváros autóbusz vonalainak ismertetője 2.	17
7. ábra: BART tabló	18
8. ábra: BART karikatúra	20
9. ábra: Rába AFa busz	26
10. ábra: Rába AFa busz/2	26
11. ábra: A budapesti autóbusz közlekedés szervezeti kialakítása.....	29

1. A VIZSGÁLANDÓ TÉMA BŐVEBB MEGHATÁROZÁSA

Tanulmányomban először a lóvonatú társas-kocsi közlekedést tekintem át vázlatosan a XVII. századtól a XX. század elejéig, majd általános képet rajzolok Budapest és környéke XIX. század végi – XX. század eleji népességi viszonyairól. A lakosság számának növekedéséhez igazodó közlekedési megoldásokat ismertetem.

A motoros meghajtású, kereken gördülő társas járművek XIX. század végi / XX. század eleji magyarországi megjelenésének bemutatása után a közösségi autóbusz közlekedés főváros általi megszervezésének lépéseit ismertetem. E lépésekből is kiderül, hogy a főváros vezetői már korán felismerték a motoros hajtású járművekre való áttérés szükségességét, de felelős, megalapozott döntéshozatali szándékkal, a legkörültekintőbb módon, többféle gyártmány alkalmazhatóságának lehetőségét igyekeztek megvizsgálni. Ezt a folyamatot akasztotta meg az I. világháború, de 1921-től tovább folyt a közösségi közlekedés fejlesztéséről szóló vita és a célbevett fejlesztés előkészítése.

A fejlesztési folyamatnak a dolgozatomban részletesebben elemzett része, hogy az első nagyobb léptékű fővárosi buszberuházás (100 db autóbusz 1928-as megrendelése) előkészítésével párhuzamosan az aktuális közlekedésszervezési feladatok megoldásába bevontak egy akkor frissen alakult magáncéget is, a Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt-t (BART). A BART alapítói által a megelőző másfél évben a győri autóbuszos tömegközlekedés megszervezése során megszerzett tapasztalatokat, know-how-t is hasznosítani tudta így a főváros.

Dolgozatom központi szála a BART (Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt.) megalakulása és első, tevékenység kiépülési időszaka (1928-1932), ezzel párhuzamosan a fővárosi tulajdonú SZAÜ (Székesfővárosi Autóbuszüzem) tevékenysége, majd mindkét buszos vállalkozás autóbuszvonalainak beolvadása a villamosvasutakat üzemeltető fővárosi tulajdonú BSZKRT (Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.) üzemkörébe.

2. A SZÁRAZFÖLDI TÁRSAS KÖZLEKEDÉS KIALAKULÁSA

Szárazföldi társas közlekedésnek nevezzük a hétköznapi beszédben azt, amikor jellemzően egy nem a mi tulajdonunkban levő és valamilyen erőforrás (ló, robbanó-, villanymotor, stb.) meghajtása révén kereken gördülő eszközön, többen, egyszerre elhelyezkedhetünk és a gyaloglásnál lényegesen nagyobb sebességgel és kisebb fáradsággal úti célunkat elérjük.

Már a Római Birodalomban volt postakocsi és városi bérkocsi is. Az újkori történelemben az első, ténylegesen működőképes, városi közlekedésben több utazó személyt egyszerre menetrend szerint, ló vontatta kocsival szállító vállalkozás megszervezése és működtetése Blaise Pascalhoz fűződik. (Horváth, 2009) Az első ló vontatta városi közlekedési járatot 1662. március 8-ra teszi a történetírás. A Pascal-féle kocsikon 16 személy utazhatott, nyolc a kocsi belsejében, nyolcan a külső üléseken. Még 1662-ben további négy útvonalon indult ilyen járat, az egyik városnézőként „Tour de Paris” néven! Pár évig üzemelt a vállalkozás.

A Blais Pascal-féle közlekedési mód másfél évszázad múlva, 1819-ben éledt újra Párizsban, egy bizonyos Jacques Lafitte tevékenysége által. Akkoriban egyszerre akár 16-18 személy is utazhatott a színben, méretben (egyszintes, kétszintes) nagyon különböző járműveken.

1823-ban Stanislas Baudry a Loire torkolatához közeli Nantesban olyan lófogatú társas bérkocsikat kezdett el járatni a város egy központi fekvésű terétől a város peremén levő gőzfürdőjéhez, melyekre – persze fizetség ellenében – olyanok is felszállhattak, akik a külváros felé akartak utazni. A vállalkozása nevéhez a bizonyos központi fekvésű téren működő vegyeskereskedő, Monsieur Omnes latin nyelvű üzletfelirata adta az ötletet: „Omnes Omnibus”, azaz Omnestől mindent. Így lett a vállalkozás neve Omnibus és ezzel a névvel illetik azóta gyűjtőnévként a lóvontatású, városi, menetrendszerű járatként közlekedő társas bérkocsikat.¹

A Nicolas Sauvage által a XVII. században először készített kétlovas városi bérkocsikat hívták fiákernek (fiakkernek), az egylovas bérkocsikat pedig konflisként (konfortábilis) ismerjük.

A városi bérkocsi 1796-ban jelent meg Magyarországon. Az 1800-as évek közepén a bérkocsikat már számozták is, a kétlovas fiákerek 600-ig terjedő sorszámot kaptak, míg az egylovas

¹ Stanislas Baudry, http://fr.wikipedia.org/wiki/Stanislas_Baudry

konflisok számozása 601-től kezdődött. 1896-ban, a millennium évében 1612 bérkocsit tartottak számon Budapesten, melyből 866 konflis volt.

Az omnibuszok 1832-ben jelentek meg Pesten.² Az első járat a mai Vörösmarty tér és a Városliget között közlekedett. Óránként indultak a kocsik a végállomásokról. Három kocsival meg lehetett szervezni ezt a közlekedést. 1832. augusztus 5-től már Budán is közlekedett omnibusz.

1884-re kialakult székesfővárosi álláspont szerint az egyenlőtlen közlekedési ellátottság elkerülése érdekében elő kellett írni a vállalkozóknak, hogy a gyengébb forgalmú (és ezáltal szerényebb bevételű) vonalak forgalmát is kötelesek ellátni. Csak jól jövedelmező vonalakat nem lehetett megpályázni és a járatokat az utazók számától függetlenül, menetrend alapján kellett indítani. Szabályozták továbbá a viteldíjakat, a kocsi maximális hosszát, a hátsó tengely maximális szélességét, fel kellett írni a járatszámot, a személyzetnek egyenruhát kellett viselnie.

1897-ben létesült Első Magyar Közlekedési Vállalat Rt. néven a budapesti első nagy omnibusz vállalkozás. 1907-ben ezt a vállalatot átszervezték és ebből lett a Székesfővárosi Közlekedési Vállalat Rt. 1913-ban a Főváros ezt a vállalatot magához váltotta. A döntés mögötti szándék az volt, hogy az Európában is már kifutóban levő omnibuszközlekedést felszámolják és helyette megvalósítsák az autóbusz közlekedést. A törvényhatósági bizottság 1913. december 17-i közgyűlése intézkedett a lófogatú társas kocsi közlekedés megszüntetéséről és a motoros üzemre való áttérésről. 1917-ben a főváros megszüntette az Rt jogi formát, azután a céget Fővárosi Közlekedési Vállalatnak hívták. (Horváth, 2009)

1920-ra az omnibuszok száma 17 db-ra csökkent, a főváros 1921-től kezdett el foglalkozni az omnibuszközlekedés végleges felszámolásával, 1923-ban az omnibuszközlekedés különvált az autóbuszüzemtől, a Fővárosi Fuvartelep irányítása alá került, majd beolvadt a Köztisztasági Hivatalba. A Villányi úton közlekedett 1929. november 5-ig az utolsó négy omnibusz.

Az omnibusz közlekedés egy speciális változata volt a lóvasút, mely abban különbözött az omnibusztól, hogy a lovak által vontatott járműszerény kötött vasúti sínpályán gördülő kerekekkel volt megépítve. Az első lóvasút 1832-ben jelent meg New Yorkban, 1866-ban Pesten. Az 1871-ben alapított margitszigeti lóvasút üzemelt Budapesten a legtovább, egészen 1928. április 11-ig.

² 175 éve indult a pesti omnibusz (2007) www.stop.hu

3. BUDAPEST ÉS KÖRNYÉKE LAKOSSÁGA SZÁMÁNAK ALAKULÁSA AZ 1880-1930 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN

A fővárost körülvevő, a XIX. század második feléig még jellemzően csak mezőgazdasági tevékenységet folytató lakosokból álló települések a XIX. század utolsó harmadától egyre intenzívebben kapcsolódtak Budapest városfejlődési folyamataihoz. E települések lakói számára a főváros növekedése, az újabb beruházások és fejlesztések elhelyezkedési lehetőségeket és az ezzel járó, az addiginál kedvezőbb jövedelmi lehetőséget nyújtottak. Az egyik környező településről a főváros átellenes szélén fekvő utazási célhoz való eljutás akár több tíz kilométeres utazást is igényelhetett. Ilyen nagy távolságok megtétele csak megfelelő közlekedési eszközök igénybevétele volt lehetséges.

A közlekedés kiépítettségének szintje nem csak az utazás minősége szempontjából jelentős, hanem a közlekedésszervezési tevékenység egyben nagyon hatékony városfejlesztő eszköz is. A közlekedés adott területen való kiépülése pozitív vonzerővel hat a település benépesülésére. A benépesülés pedig egyben kényszerítő erővel hat a mindennapi élethez szükséges szolgáltatások (iskola, kórház, üzletek, stb.), valamint közművek (víz, csatorna, gáz, villany, stb.) mielőbbi kiépítésének szükségességére. A közműépítés azonban mindig nagy költséggel jár, tehát az adott közösség érdeke, hogy az ilyen irányú döntéseket felelős mérlegelés előzze meg.

Budapest népességének alakulását két, témám szempontjából fontos táblázat adataival szemléltetem. Az első táblázatban Budapest lakosságának 1880-as népszámlálási adatait kiinduló adatokként véve a tízévenkénti népességváltozást követem 1930-ig, majd csak összehasonlításként jelzem a csúcserőértéket (1980) és a legutóbbi két adatot. (1. táblázat)

1. táblázat: Budapest népessége

	<u>1880 és 1949 közötti Budapest területén/ ezer lakos</u>	<u>1950 utáni, mai Budapest területén/ ezer lakos</u>	<u>1950-ben Budapesthez csatolt települések területén/ ezer lakos</u>
1880	356	403	47
1890	487	560	73
1900	703	861	158
1910	880	1110	230
1920	929	1232	303
1930	1006	1443	437
1980		2059	
2001		1778	
2011		1734	

Forrás: saját szerkesztés Wikipedia alapján

A két oszlop közül a baloldali, az 1873-as egyesítéskor kialakított 10, majd 1930-tól 14 kerület népességi összesített adatait tartalmazza. A második adatoszlop a mai, azaz az 1950. január 1-től Budapesttel egyesített 7 város és 16 nagyközség adott évszámhoz köthető lakosságszámát is tartalmazza. Budapest területe 1950-től 1994-ig 22 kerületre, majd 1994-től 23 kerületre lett osztva.

Az első oszlopban megadott számok a népesség gyarapodását mutatják a városmag kerületekre vetítve. A második oszlopban a mai terület (eredeti városmag + régi környező települések, amelyek nagyrészt a mai peremkerületek) népességi adatait látjuk. Az első két számoszlop adott évszámhoz tartozó népességlétszám különbségei adják ki a harmadik oszlopsorban szereplő népességi adatokat, azaz a régi környező települések összlakosságát és itt figyelhető meg csak igazán az ugrásszerű mennyiségi növekedés, pl. 1880-ban 47 ezer fő, 1890-ben 73 ezer fő, de 1920-ban már 303 ezer fő, 1930-ban pedig 437 ezer fő. Az előbbieket azt jelentik, hogy míg az eredeti városmagban 50 év alatt (1880-tól 1930-ig) 183 százalékos népesség növekedést regisztrálhatunk, addig a környező településeken ugyanebben az időszakban 830 százalékos növekedést. Jól szervezett közlekedés nélkül ez a környékbeli lakosság gyarapodás valószínűleg kezelhetetlen lett volna.

A következő táblázatban a vizsgálódásom szerinti évek Budapest környéki településeinek méreteire kutatott adataim találhatóak. Az 1925-ös népszámlálás adatait a Budapest Székesfőváros statisztikai és közigazgatási évkönyve XIV. évfolyama alapján összeállított Jegyzékből merítettem. (2. táblázat)

2. táblázat: Lakosság száma az 1925-ös népszámlálás adatai szerint

Budapest I.-X. kerület	960995
<u>Budapest környéke</u>	
Albertfalva	1219
Békásmegyer	4411
Budafok város	13686
Budakeszi	5409
Budaörs	7957
Cinkota	6399
Csepel	13990
Kispest város	51064
Pesterzsébet város	40545
Pesthidegkút	3263
Pestszentlőrinc	11777
Pestújhely	7896
Rákospalota város	36008
Rákosszentmihály	9938
Sashalom	6197
Újpest város	56489
Budapest környéke összesen	276248

Forrás: M.Kir.Állami Térképészet kiadása, 1928

A Jegyzék 16 Budapest környéki települést sorol fel, ebből öt várost, lakosságszám alapján az alábbi sorrend adódik: Újpest 56.489, Kispest 51.064, Pesterzsébet 40.545, Rákospalota 36.008 és Budafok 13.686 lakossal. Érdekes módon ekkor még csak nagyközség Csepel a 13.990 fő lakosságával.

Ha belegondolunk abba, hogy 15.000-55.000 lakosú települések most is középleptékű városoknak tekinthetők, jobban értékelhetővé válik az az akkori lehetőség, amely ekkora méretű településekre vonatkozóan egy vállalkozó számára kizárólagosan üzhető tevékenység folytatását engedélyezte.

4. AZ AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS ÉS ESZKÖZEINEK KIALAKULÁSA A XIX. – XX. SZÁZAD FORDULÓJÁN

Karl Benz és Gottlieb Daimler egymástól függetlenül tökéletesítették a benzinmotort. Fejlesztéseikkel mindketten jármű meghajtására törekedtek. Benz 1885-ben háromkerekű, Daimler 1886-ban négykerekű kocsit épített. 1895-ben már mindketten építettek társas gépjárművet is, az első benzinmotoros autóbusz 1898-ban Londonban jelent meg.³

Budapesten először 1900-ban állítottak üzembe motoros kisautóbust a Rákóczi úton a Köztemető és a Gizella tér között.

1903-ban Miskolcon a Városház tér - Diósgyőr útvonalon, Aradon 1908-ban, Budapesten 1909-ben a János-hegy és a Szabadság-hegy között, 1911-ben a Budakeszi úton közlekedett autóbusz. A Magyar Királyi Posta első autóbuszjáratai levél, csomag és személyek szállítására az 1910-es évek elején indultak meg.

A buszjáratokhoz kiadott kezdeti egyedi engedélyeket nem követték újabb engedélyek, mert a Főváros a közúti közlekedést egy egységes nagyvállalat keretén belül kívánta megoldani.

1915. március 1-én, az időközben kitört világháború ellenére az első vonal két járművel beindult a Városliget és a Vilmos császár út (mai Bajcsy-Zsilinszky út) között. Az egyik busz emeletes és akkumulátoros volt, a másik egyszintes és motoros. Az egyszintes buszt később kivonták a forgalomból és több, magyar gyártmányú, emeletes, motoros kocsit állítottak üzembe. A fővárosi buszok 1917-ben álltak le a világháborús gumi- és üzemanyaghiány miatt.⁴

Az I. világháború utáni évtizedben a fejlett tőkés országokban átalakult a közlekedés struktúrája. A fejlődés súlypontja a közúti közlekedés, a gépjármű forgalom lett. Magyarországon - szemben a nyugat-európai rohamos növekedéssel - lassabban indult be a gépjárművek gyarapodása.

3. táblázat: A forgalomban volt gépjárművek száma Magyarországon

Év	Személykocsi*	Teherautó	Motorkerékpár	Összes gépjármű
1921	2184	380	161	2725
1925	4943	1472	1462	7877
1929	13293	5759	10365	29417

Forrás: Berend – Ránki, 1996

³ Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban, <http://www.old-ikarus.hu/bevezet.htm>, 1.o.

⁴ Uo., 3.o.

*Az autóbuszokat, az autóbusz közlekedés kialakulásának folyamata miatt is, a (társas) személykocsikhoz sorolja a táblázat.

Az országos általános helyzetet jellemzi, hogy az 1920-as évek közepén az országban 180 autóbusz vállalat működött részben magánvállalkozók (pl. 1921-től Szolnokon két vonalon), részben a város tulajdonában (1925-től Mosonmagyaróváron). Szegeden, Pécsen, Jászberényben szintén alakultak autóbusz vállalkozások. A Posta 1925-ben 25 busszal indította újra a járatait.

Békefy Elemér (nyugalmazott állományú őrnagy, született 1887-ben Debrecenben) 1926-ban üzlettársaival megalapította a győri STAR Garage és Autóbuszüzemet, mely Győr város közúti forgalmának lebonyolítására alakult és itt helyi autóbuszjáratokat üzemeltetett. (Mándoky - Faragó, 1938) Üzletkörét helyközi fuvarozásra is kiterjesztette: 1926-ban Győr és Hédervár, 1927-ben Győr és Nagyigmánd között létesített rendszeres autóbuszjáratokat. Gazdaságtalanság miatt 1929-ben a járatokat meg akarták szüntetni, de Győr város vezetése ragaszkodott a járatok fenntartásához és ezért anyagilag is hozzájárult a cég működéséhez.⁵ A cég 1932-ben vette fel a Győri Általános Közlekedési Vállalat Kft cégnevet. 1932-ben a soproni közúti forgalom lebonyolítását is e cég látta el. Kocsiparkja 1927-ben 16 db, 1936-ban már 22 autóbusból, továbbá 12 darab személygépkocsiból és 2 teherautóból állt. (Ladányi, 1936)

1927-ben a MÁV a vasútállomással nem rendelkező települések kiszolgálására hozta létre a MAVART (Magyar Államvasutak Autóközlekedési Rt) céget. A MAVART (később MÁVAUT) ügyvezető igazgatója egy tapasztalt közlekedési szakember, Haltenberger Samu (1875-1956)⁶ lett. A MAVART-nak az autóbuszain kívül tehergépkocsijai is voltak. Kezdetben a MÁVAG szállította mind a buszokat, mind a tehergépkocsikat, később a Rába is szállított, elsősorban buszokat a MAVART-nak.

⁵ Cégtörténet, Kisalföld Volán Zrt. honlapja, <http://kvrt.hu>

⁶ Kirschner Béla: Haltenberger Samu, <http://magyarjarmu.hu/emberek/haltenberger-samu-1875-1956/>

5. BUDAPESTI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS AZ I. VH UTÁN

Budapesten az I. világháború után csak 1921-ben indult meg újra az autóbusz közlekedés.⁷ 1921 és 1927 között az alábbi járatok indultak: 1921-ben a forgalom az 1-es vonalon az Aréna (Dózsa György) út és az Apponyi tér között négy kocsival indult újra. 1924-ben megindult a 3-as vonal a Vilmos császár út, Lánchíd, Alagút, Krisztina tér útvonalon. A járat pesti végpontja 1925-ben az Oktogonhoz került. 1926 szeptemberétől Budán a Vöröskereszt kórházhoz szervezték meg a 4-es járatot. 1926 nyarán 2B jelzéssel az Angol (Vidám) parktól a Dohány utcán át a Blaha Lujza térig, 2K jelzéssel az Angol (Vidám) parktól az Andrássy úton a Krisztina térig éjszakai járatok indultak. 1927 nyarán a 7-es busz az Óbudai temetőhöz, az 5-ös jelzésű a Ferencz József (sokáig Roosevel, most Széchenyi) tértől a Marczibányi térig közlekedett. Az Erzsébet térről 6-os jelzéssel indítottak buszt a Margitszigeti Nagyszállóhoz.

1926-ban a Nagykörút és a Rákóczi út kereszteződésénél felállították az első villamos jelzőlámpát. A modernizáció részeként terjedt a mellékutcák egyirányúvá alakítása is. (Gyáni, 2000) Az utak addigi, hagyományos makadám burkolatát a húszas évek végétől a beton burkolat váltotta fel.

A SZAÜ (Székesfővárosi Autóbuszüzem, 1923 előtt Fővárosi Közlekedési Vállalat) 1926 októberében már 29 autóbusszal rendelkezett.⁸ A budapesti közönség megkedvelte az autóbuszokat és ennek folytán egyre inkább előtérbe került az autóbusz közlekedés kibővítésének szükségessége. A főváros vezetősége azonban még nem látta elérkezettnek az időt a tetemes befektetést igénylő beruházások (garázs, szerviz, stb.) azonnali végrehajtására. Tapasztalatszerzés és a közúti tömegközlekedési fejlesztési irányok meghatározása céljából több hazai és külföldi gyártótól próbakocsit rendelt, vagy bérelt. 1927-ben kezdődött meg a magyar autóbusz közlekedés dinamikusabb kiépülésének korszaka. A főváros 100 db autóbusz szállítására írt ki pályázatot 1927-ben annak tudatában, hogy ilyen nagy mennyiségű busz legyártatása amúgy is csak hosszabb szállítási határidővel képzelhető el.

Az üzemi tapasztalatok alapján a Mercedes-Benz buszokat találták a legmegfelelőbbnek, a MÁVAG eddigre már rendelkezett e típusok gyártási licencével. A Fővárosi Közgyűlés 1928. május 2-án döntött a 100 új autóbusz megvásárlásáról, a főváros a MÁVAG-tól megrendelte a 100 db Mercedes-Benz autóbust. (Frisnyák, 2001)

⁷ Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban, www.old-ikarus.hu/bevezet.htm, 4.o.

⁸ Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban, www.old-ikarus.hu/bevezet.htm, 5.o.

A MÁVAG a Mercedes-Benz gyár N jelzésű sorozatának licencét vette át, melyet a hazai igényeknek megfelelően átdiszejtett. Az eredetileg távolsági jellegű autóbuszokat városi forgalomra alkalmas kocsiszekeényekkel építette meg.

A rendelés 30 kis, N2 típusú (amelyből tízet hegyi áttétellel kérték), 45 közepes, N26 típusú és 25 nagy NI 56 típusú autóbuszra szólt. A kocsikat egységesen négyütemű, hathengeres, 51,5 kW (70 LE) teljesítményű benzinmotorokkal, Bosch-rendszerű nagyfeszültségű gyújtómágnessel, négy kerékfékkel és egy hegytámasszal látták el. 1928 végére 20 alvázat készítettek el. A kocsiszekeény gyártásával öt céget bíztak meg. A motor mindhárom típuson a kocsiszekeény elé került. A kis kocsikban 25 ülő és 11 álló, a közepeseknél 31 ülő és 12 álló, a nagy kocsikban 37 ülő és 15 állóhelyet alakítottak ki. Mindhárom típuson 8 állóhelyet a peronon jelöltek ki.⁹

Az új autóbuszokat az ablak alatti részen kékre, a sárvédőn feketére, felül pedig krémszínűre festették. A felső részt később világosszürkére, majd ezüst színűre festették át. Ezeken a színváltoztatási lépcsőfokokon keresztül alakult ki a sokáig használatos fővárosi autóbusz szín.

1. ábra: Budapest Székesfőváros autóbusz vonalainak ismertetőjében közzétett hirdetés



Forrás: Székesfővárosi házinyomda, 1928

A 100 db autóbusz megrendelésével a Főváros bizonyította, hogy az autóbusz közlekedést fejleszteni kívánja. Szintén az autóbusz közlekedés fejlesztését szolgálta a Szent Domonkos utcai (ma Cházár András utcai) kocsiszín, garázs és a Miskolczi utcai főműhely létesítése. 1930. november 15-re elkészült a Cházár András utcai garázs, mely közbenső alátámasztás nélküli, 7200 m²-es csarnokával Európában egyedülálló volt (Novotnyé P., 1995) és 150 autóbusz befogadására volt alkalmas.

⁹ Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban, www.old-ikarus.hu/bevezet.htm, 6.o.

6. BART AJÁNLATA A SZÉKESFŐVÁROS TANÁCSÁNAK

Még a MÁVAG által gyártandó 100 db autóbusz megrendelése előtt lépett fel a Békefy Elemér által vezetett vállalkozói csoport. Mindazon tapasztalatok birtokában, amelyeket győri vállalkozásuk kiépítése közben szereztek, Békefy Elemér üzlettársaival, Dr. Sényi-Schranz Pállal és Dr. Halász Jánossal ajánlatot tett a Székesfőváros Tanácsának 1927. október 10-i keltezéssel budapesti autóbuszjáratok szinte azonnali (2-3 hónapon belüli) megindítására.

„Alulírottak kiindulva abból, hogy a Székesfőváros tekintetes Tanácsa által a Főváros autóbusz-közlekedésének javítása céljából kiírt autóbusz pályázat eredménye csak két év múlva lesz érezhető, miután a magyar gyáraknak a megrendelendő autóbusz-mennyiség leszállításához legalább is ennyi időre van szükségük, és vezéreltetve attól az eszmétől, hogy a Főváros autóbusz közlekedése ezen – átmeneti – időben is és pedig **a legrövidebb** idő alatt megjavíttassék, és ezáltal a Főváros közönségének is hasznára lehessünk, ebből a közérdekből kiindulva kerestük az autóbusz közlekedés **azonnali** fejlesztésének lehetőségeit erre az átmeneti időre, anélkül, hogy ez a Székesfőváros közönségének a legkisebb megterhelésével is járna.”¹⁰

Az ajánlat érdemi része az volt, hogy arra az átmeneti időre, amíg az éppen kiírt autóbusz pályázatra ajánlott és majd csak ezután megrendelendő autóbuszok elkészülnek, az ajánlatot tevők „24 darab, teljesen új modern, magyar gyártmányú autóbuszt” bocsátanak a közlekedés szolgálatába. Az ajánlat szerint az autóbuszok Rába gyártmányú „Lho” típusú járművek voltak, 40 LE motorral, Bosch önindítóval és villanyvilágítással kiépítve. 24 bőrüléssel üléshely és 6 állóhely állt bennük rendelkezésre. A vezetőülés el volt különítve és a vezető mellett még egy díjtalan külön ülés is volt a rendőrség tagjai részére. Az ajánlattevő vállalkozók a 24 db autóbusz leszállítására, illetve üzembe helyezésére az alábbi ütemtervet vállalták: 12 darab 1927. december 20., 8 darab 1928. január 10. és 4 darab legkésőbb 1928. január 31.

Az ajánlat rögzítette azt is, hogy amikor majd a Székesfőváros a még később megrendelendő autóbuszait megkapja és ezeket a vállalkozók által addig működtetett, forgalmasabb útvonalakon akarja járatni, akkor a vállalkozók az autóbuszaikat kisebb forgalmi szükségletű (azaz kisebb bevételt jelentő) útvonalakra irányíthatják át.

A vállalkozók kötelezték magukat: „A közlekedést mi ezen átmeneti idő alatt saját vállalkozásunkban és költségünkön látnók el, a közlekedés helyét, idejét és minden egyéb

¹⁰ BART alapító leszármazói magánkönyvtárból

feltételét a Főváros írnia elő....A viteldíjak a Főváros által a saját autóbuszaira előírt díjakkal azonosak lennének.”

Az ajánlat szerint a felajánlott szolgáltatás időtartama 1928. január 1-től számított két év. „A két év elteltével, ha kocsiparkunkra többé szükség nincsen, autóbuszainkkal egyszerűen elvonulunk.” Az ajánlat végén a Vállalkozók a beruházás nagyságára és arra tekintettel, hogy a tőkéjüket igen rövid idejű megtérülésben bízva, investálják, a kövezetvám elengedését kérték a Székesfővárostól.

Az ajánlat végén a Vállalkozók pontokba szedték, hogy az autóbusz közlekedés fejlesztését célzó ajánlatuk mennyiben felel meg a Főváros illetékes, mértékadó vezetői részéről elhangzott nyilatkozatoknak.

1. Azonnali és jelentékeny javulást jelent a közlekedésben a 24 db modern autóbusz üzembe állítása.
2. A fejlesztés rendelkezéshez juttatja a magyar gyáripárt, munkaalkalmat és kereseti lehetőséget nyújt.
3. Munkaalkalmat teremt már az átmeneti időben (1928-1929) is.
4. Használ a Főváros autóbusz-üzemének, mert bevezeti az új útvonalakat, hozzászoktatja a közönséget az autóbusz használatához, képzett alkalmazotti gárdát teremt.

7. BART TEVÉKENYSÉGE 1928. FEBRUÁR 15. ÉS 1936. DECEMBER 31. KÖZÖTT

7.1. 1928.II.15.-1929.XII.31. A tevékenység kibontakozása

A Főváros által kiválasztott MÁVAG járművek elkészültéig a Békefy Elemér vezette magánvállalkozás 25 forgalmi és 5 tartalék kocsi forgalomba állítására kapott két évre engedélyt. A szerződést 1927. december 29-én kötötték meg a vállalkozókkal. (Koroknay – Sudár, 1987) 1928. január 10-én alakult meg a Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt.(BART). (Frisnyák, 2001) A BART-ot 1928. február 8-án jegyezte be a Cégbíróság.

A BART tulajdonosi hátterébe három idézet ad némi betekintést:

„A Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt. (BART) budapesti céget a Győri Általános Közlekedési Vállalat köré csoportosult Vállalkozók alapították 1927-ben 1 millió pengő alaptőkével.” (Ladányi, 1936, 195. o.)

„A részvénytársaságban 1930-ban érdekeltséget vállalt a Szürketaxi néven ismert Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt, amellyel a BART 1932-ben üzem-koncentrációs szerződést kötött és ennek folytán a vállalat telephelye a Ganz-utcában levő garázból a Szürketaxi Budapest, X., Kerepesi-út 15. sz. alatti telepére költözött át. A vállalat az eredetileg 30 autóbuszból álló kocsiparkját 10 új Rába AF. kocsival és 5 Benz-Mercedes autóval egészítette ki.” (Pártos, 1937, 270. o.)

„De mert az autóbuszok beszerzési költsége meghaladta a vállalkozás pénzügyi lehetőségeit, az Autótaxi bekapcsolódott a Békefy-féle vállalkozásba azáltal, hogy Békefy-ék részvénytársasággá alakultak Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt (BART) néven. Az Autótaxi a kibocsájtott 2250 részvényből hamarosan 1150 darabot meg is szerzett. Ugyanakkor a BART viszont taxi engedélyekért folyamodott, melyeket meg is kapott, és 30 kocsival megjelent a forgalomban.

A BART versenyének meggátlására az Autótaxi 1929-ben megállapodott a BART-tal, hogy az betartja az Autótaxi „Szolgálati Rendjét”....

A megállapodást követően a BART összes részvénye az Autótaxi tulajdonába ment át, ...” (Koroknai – Sudár, 1897, 141. o.).

A BART 1928. febr. 10-én 10 db, febr. 20-án 9 db, március 5-én és 20-án 4-4 db és március 22-én 3 db autóbust vett át¹¹ a Rábától és 1928. február 15. és április 6. között összesen huszonöt darab autóbust állított forgalomba. (Koroknai – Sudár, 1897)

A BART három vonalon indított járatokat.

A 9-es a Krisztina tértől a János-kórházig,

a 12-es a Vörösmarty tértől a Wesselényi és Dembinszky utcán át a Városligetig,

a 15-ös a Boráros tértől a Ráday utcán, a Belvároson, a Lipótvároson át a Visegrádi utcáig, majd 1929-től a Ferdinánd térig közlekedett.¹²

Az első meggyszínű, Rába gyártmányú autóbuszok 1928. február 15-én álltak forgalomba a 15-ös vonalán Vigszínház és a Boráros tér között:

2. ábra: Rába LHo buszok a Nagykörúton, a 15-ös viszonylat indulásakor



Forrás: Istvánfi, 2011

1928. február 28-án a 12-esek a Vörösmarty tér - Városliget és végül március 20-án a 9-esek a Krisztina tér - János- kórház útvonalon álltak forgalomba.

¹¹ Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban, www.old-ikarus.hu/bevezet.htm, 7.o.

¹² Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban, www.old-ikarus.hu/bevezet.htm, 8.o.

3. ábra: BART busz



91. A BART BX 137
forgalmi rendszámú
Rába autóbusza
a 15-ös jelzésű
vonalon

Forrás: Koroknai – Sudár, 1997

A 12-es és a 15-ös vonal igazolta az előzetes forgalmi várakozásokat, míg a 9-es nem, úgyhogy 1928 novemberében meg is szüntették ezt a járatot. A Koháry utcától a Margit-szigetre közlekedő 6-os járatot viszont szintén a BART-ra bízta a főváros.

Szintén Rába Lho típusú, 33,1 kw-os motorral felszerelt buszokkal a Gellért tér és a Hengermalom utca között a SZAÜ indított járatot 10-es jelzéssel 1928. március 2-án.

A forgalomba állított Rába „Lho” buszok akkor már nem tartoztak a legkorszerűbb járművek közé, csak a hátsó kerekeik voltak fékeezhetők. A jó minőségben készült buszok azonban a gyakorlatban jól vizsgáztak, gyorsan és biztonságosan szállították az utasokat. E típus megbízhatóságára jellemző, hogy néhány, ekkor épült autóbusz még az 1950-es évek végén is szállított utasokat.

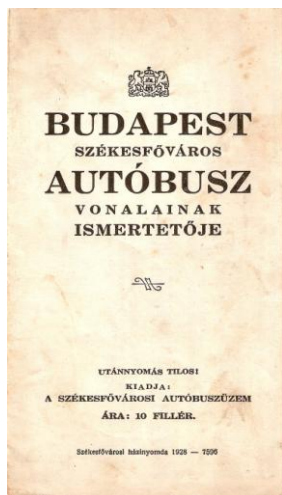
A SZAÜ (Székesfővárosi Autóbuszüzem) tarifáját alkalmazták és mind a SZAÜ, mind a BART autóbuszaira érvényes átszállójegyet hoztak forgalomba. A szerződés szerint a buszok szigorú menetrend betartása mellett közlekedtek, az állandó készenlétben tartott öt busz igénybevételével a meghibásodott járművek pótlásáról 1 órán belül gondoskodnia kellett a BART-nak. (Koroknai – Sudár, 1997) A BART biztosította a gépkocsivezetőket, a karbantartókat és a vonalszerelőket, a SZAÜ alkalmazottai voltak az indítók, a kalauzok és az ellenőrök. A bevételt a SZAÜ pénztárába fizették be, de a megállapodás szerinti a SZAÜ költségeinek levonása után a forgalmi bevétel ezen felüli része a vállalkozóé lett.

Az utazóközönség 1928 végén már 15, menetrend szerint közlekedő járaton utazhatott. A forgalmat 37 SZAÜ és 23 BART kocsi bonyolította le. (Koroknai – Sudár, 1997)

Ez azt jelenti, hogy a budapesti autóbusz tömegközlekedés kiépülésének első, prosperitási időszakában az összes busz 38 %-a BART által működtetett autóbusz volt.

Az előzőekben körülírt útvonalak térképe és a menetrend részletes leírása jól követhető a „Budapest Székesfőváros Autóbusz vonalainak ismertetője” című, Székesfőváros házinyomdájában készült 1928-as kiadványban.

4. ábra: Budapest Székesfőváros Autóbusz vonalainak ismertetője



Forrás: Székesfővárosi házinyomda, 1928

5. ábra: Budapest Székesfőváros autóbusz vonalainak ismertetője

Vonal- jelzés	Útvonal	A vonal hossza km	Menet- idő perc	Menet- váltó- idő perc	Szakaszbeosztás	Átszállóhelyek	Az első		Az utolsó	
							végállomás	idő	végállomás	idő
1	Aréna-út, Andrássy-út, gróf Tisza István- utca, József-tér (Dorottya-utca), Vörösmarty- tér, Harmadik-utca, Bécsi-utca, Szervíz- tér, Petőfi Sándor-utca (Váci-utca), Apponyi- tér, Vercs Pál-utca (Váci-utca), Söveg-utca, Fővám-tér	4,4	20	4	I. Aréna-út–Vilmos császár-út II. Teréz-körút–Apponyi-tér III. Vilmos császár-út–Fővám-tér	3. vonalra / Balvány-utca Dorottya-utca Teréz-körút Vörösmarty-tér Dorottya-utca 15. * / Vörösmarty-tér Dorottya-utca	12. vonalra / Vörösmarty-tér (csak a Fővám-tér felől) Dorottya-utca Balvány-utca Kossuth Lajos-utca Vörösmarty-tér	Aréna-út 6 ⁴⁵ Fővám-tér 7 ⁰⁶	Aréna-út 10 ²⁷ Fővám-tér 10 ²⁷	
3	Teréz-körút, Andrássy-út, gróf Tisza István- utca, Ferenc József-tér, Lánchíd, Clark Ádám- tér, Alagút, Krisztina-tér	2,9	14	4	I. Teréz-körút–Clark Ádám-tér II. Vilmos császár-út–Krisztina-tér	1. vonalra / Balvány-utca Teréz-körút Krisztina-tér Clark Ádám-tér Ferenc József-tér Nádor-utca 5. * / Vörösmarty-tér Dorottya-utca	9. vonalra / Krisztina-tér Balvány-utca Dorottya-utca Nádor-utca	Teréz-körút 6 ⁴⁹ Krisztina-tér 7 ⁰³	Teréz-körút 10 ⁴⁵ Krisztina-tér 11 ⁰⁰	
4	Krisztina-tér, Mészáros-utca, Pálya-utca, Győző-utca, Győző-út, Vöröskereszt- kőház, Budaörsi-út, Csend-utca, Mészáros- utca, Krisztina-tér (Körölgáton)	3,5	15	3-8	Az egész útvonal egy szakasz	3. és 9. vonalra Krisztina-tér	Krisztina-tér	7 ¹⁵	Krisztina-tér 10 ⁴⁵	
5	Vörösmarty-tér, Dorottya-utca (József-tér), Ferenc József-tér, Lánchíd, Clark Ádám-tér, Fő-utca, Batthyány-tér, Batthyány-utca, Mária-tér, Batthyány-utca, Széna-tér, Bécsi-utca, Retek-utca	3,15	14	5	I. Vörösmarty-tér–Mária-tér II. Clark Ádám-tér–Retek-utca	1. vonalra / Vörösmarty-tér Dorottya-utca Nádor-utca Clark Ádám-tér Ferenc József-tér Nádor-utca 3. * / Vörösmarty-tér Dorottya-utca	12. vonalra / Vörösmarty-tér Dorottya-utca Nádor-utca Dorottya-utca Vörösmarty-tér	Vörösmarty-tér 7 ⁰⁰ Retek-utca 7 ¹⁴	Vörösmarty-tér 10 ⁴⁵ Retek-utca 10 ²⁰	
6	Koháry-utca, Balaton-utca, Palk Miksa- utca, Lipót-körút, Margitid, Kishíd, Margit- sziget, Felső-Margitsziget	3,6	16	8	I. Koháry-utca–Strandfőrdő II. Kishíd viadukt–Felső-Margitsziget	15. vonalra / Koháry-utca Hórvéd-utca	Koháry-utca 7 ²⁰ Felső-Margitsziget 7 ³⁵	Koháry-utca 11 ⁴⁵ Felső-Margitsziget 12 ⁰⁰		
7	Bécsi-út villamos végállomás, Bécsi-út, Óbudai új köztemető	2,-	7	15	Az egész útvonal egy szakasz		Bécsi-út 10 ⁰⁵ Temető 10 ¹⁵	Bécsi-út 10 ²⁵ Temető 10 ³⁵		
9	Krisztina-tér, Attila-utca, Mikó-utca, Krisztina-körút, Városmajor-utca, Új Szab. János-körház	2,5	12	12	Az egész útvonal egy szakasz	3. és 4. vonalra Krisztina-tér	Krisztina-tér 7 ⁰² Új Szab. János-körház 6 ⁵⁰	Krisztina-tér 10 ²⁴ Új Szab. János-körház 10 ⁴⁵		
10	Gellért-tér, Budaörsi-út, Hengermalom- utca	2,7	12	24	Az egész útvonal egy szakasz		Gellért-tér 6 ³⁰ Hengermalom-utca 6 ⁴⁰	Gellért-tér 10 ²² Hengermalom-utca 11 ⁰⁵		
12	Vörösmarty-tér, Harmadik-utca, Erzsébet- tér (Deák Ferenc-utca), Deák Ferenc-tér, Károly-körút, Wesselényi-utca (Dohány-utca), Deák-körút-utca (Fővám-út), Aréna-út	3,3	16	4	I. Vörösmarty-tér–Harmadik-utca II. Károly-körút–Aréna-út	1. vonalra / Bécsi-utca (csak a Fővám-tér felől) Vörösmarty-tér 5. * / Vörösmarty-tér Vörösmarty-tér	15. vonalra / Bécsi-utca Vörösmarty-tér	Vörösmarty-tér 7 ¹⁵ Aréna-út 7 ³⁰	Vörösmarty-tér 10 ⁵⁵ Aréna-út 11 ¹⁰	
15	Boráros-tér, Ráday-utca, Csécs-utca, Kecskeméti-utca, Egyetem-utca, Ferenciek- tér, Apponyi-tér, Duna-utca (Petőfi Sándor-utca), Vörösmarty-tér (Boráros-tér), Bécsi-utca, Harmadik-utca, Dorottya-utca (József-tér), gróf Tisza István-utca, Nádor-utca (Sas-utca, Szabadság-tér), Kossuth Lajos-tér (Aulich-utca), Alkotmány-utca (Hild-utca), Hórvéd-utca (Koháry-utca), Pannónia-utca, (Vierzbínyi-utca), Csanády-utca	5,-	25	5	I. Boráros-tér–Apponyi-tér II. Csécs-út–Hild-utca (Hild-utca) III. Vörösmarty-tér–Lipót-körút	1. vonalra / Dorottya-utca Balvány-utca Kossuth Lajos-utca Vörösmarty-tér Apponyi-tér 3. * / Nádor-utca Balvány-utca Dorottya-utca	5. vonalra / Vörösmarty-tér Dorottya-utca Koháry-utca Hórvéd-utca Bécsi-utca 12. * / Vörösmarty-tér Vörösmarty-tér	Boráros-tér 7 ⁰⁰ Csanády-utca 6 ³⁹	Boráros-tér 11 ²⁰ Csanády-utca 11 ³⁰	

Forrás: Székesfővárosi házinyomda, 1928

A menetrendben szerepel még a 9-es, 1928. novemberben már leállított járat is, valamint nem szerepelnek az 1928. szeptemberben végrehajtott menetrendi változások, mint például a

végállomások áthelyezése egyes járatoknál. Az 1-es útvonalát 1928. szeptember 24-től a Ferencz József hídon át a Gellért térig, a 3-asét szeptember 12-től a Déli pályaudvarig meghosszabbították. Új szolgáltatásként indult viszont július 17. és szeptember 5. között a margitszigeti Palatinus fürdőhöz az S jelzésű strandjárat. Autóbusz közlekedett versenynapokon az Apponyi tér és a Lóversenytér illetve az Ügető között, valamint labdarúgó mérkőzések időpontjában a Baross-tér és az FTC, illetve MTK stadion között. Az előbbiekre utalnak, hogy ez a járat térkép és menetrend az egységesen (SZAÜ és BART által együtt) kialakított 1928. tavaszi-nyári állapotot tükrözi.

6. ábra: Budapest Székesfőváros autóbusz vonalainak ismertetője 2.

Vonal- jelzés	Útvonal	A vonal hossza km	Menet- idő perc	Menet- szá- m perc	Mely napokon	Az első		Az utolsó	
						k o c s i i n d u l			
						végállomás	idő	végállomás	idő
2/V	Hermína-út (Angolpark), Állatkerti-körút, Andrássy-út, Vilmos császár-út	3:5	15	A szűkséghez képest	Csak nyáron, szép idő esetén	Hermína-út	10 ⁵⁰	Hermína-út	2 ⁰⁰
2/K	Hermína-út (Angolpark), Állatkerti-körút, Andrássy-út, gróf Tisza István-utca, Ferenc József-tér, Lánchíd, Clark Ádám-tér, Alagút, Krisztina-tér	5:6	22		Csak nyáron, szép idő esetén	Hermína-út	11 ⁰⁰	Hermína-út	2 ⁰⁰
A	Apponyi-tér , Kossuth Lajos-utca, Rákóczi-út, Baross-tér, Kerepesi-út, Albertirsai-út, Lóversenytér	5:5	20		Csak versenynapokon	Apponyi-tér	2 ¹⁵	Lóversenytér	6 ³⁰
H	Baross-tér , Kerepesi-út, Hungária-körút, MTK-pálya	3:3	12		Csak nagyobb sportesemények alkalmával, szép idő esetén	Baross-tér	1 ⁰⁰	MTK-pálya	7 ⁰⁰
Ü	Baross-tér , Fiumei-út, Orczy-út, Elnök-utca, Hungária-körút, FTC-pálya	3:—	10		Csak nagyobb sportesemények alkalmával, szép idő esetén	Baross-tér	1 ⁰⁰	FTC-pálya	7 ⁰⁰
S	Koháry-utca , Balaton-utca, Falk Miksa-utca, Lipót-körút, Margit-híd, Kishíd, Margitsziget, Strandfürdő	2:65	12		3	Csak nyáron. Az egész útvonal egy szakasz.	Koháry-utca Strandfürdő	9 ⁰³ 9 ¹⁵	Koháry-utca Strandfürdő

Forrás: Székesfővárosi házinyomda, 1928

1929 őszére végül 110 db busz érkezett a MÁVAG-tól a SZAÜ-höz, mert a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt. (MAVART) is rendelt a MÁVAG-tól tíz darab autóbuszt, de pénzügyi gondok miatt azokat átengedte a SZAÜ-nek.

Egy másik összehasonlítható adatsor az alkalmazotti létszám: A SZAÜ-nél 1928 végén 23 tisztviselő, 192 forgalmi alkalmazott, 74 műhelyi dolgozó, 157 garázmunkás és 12 tanonc, összesen 458 fő dolgozott. A SZAÜ 1930 végére nagyvállalattá szerveződött. A cég alkalmazotti létszáma ekkor már: 550 forgalmi dolgozó, 211 garázmunkás, 110 főműhelyi alkalmazott, 17 tisztviselő és 22 ipari tanuló. Összesen 910 fő. (Koroknai – Sudár, 1897)

Ezzel szemben a következő BART tablón, melyen a cég 2 éves (1928. II. 15.-1930. II. 15.) fennállását dokumentálja, a vezetőkkel együtt, összesen 124 fő portréja látható.

7. ábra: BART tabló



Forrás: Saját anyag

1929 nyarán a fővárosi vonalfejlesztési tervezés már kiterjedt a Budapest és környéke közötti autóbusz közlekedés megteremtésére is. A SZAÜ és a főváros a működő 15 vonalat további 7 vonal megindításával, 22-re akarta bővíteni. A fővárosi és a környéki közlekedés továbbfejlesztésére újabb 100 busz beszerzésének szükségessége merült föl.

Az 1922-ben alapított Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT), mely 1923. január 1-jétől a villamosvasutakat fővárosi tulajdonba vette, a főváros kezében volt, a főváros arra törekedett, hogy egyedül és kizárólagos szereppel rendelkezzen a fővárosi tömegközlekedésében. Már számoltak azzal, hogy a BART vonalait hamarosan (a szerződés szerinti két év lejártával) visszaveszi a főváros.

A SZAÜ jól tudta, hogy az újabb 100 autóbusz üzembe állítására még újabb két évet kell várni, és így, amikor a két évre kötött BART szerződés időtartama lejárt, a BART-nak lehetőséget adtak az eredeti szerződés szellemében, a Budapest környéki települések bekapcsolására a főváros közlekedésébe.

Az 1929. júliusi közgyűlési előterjesztésben így nyilatkozott a SZAÜ a BART-ról: „a vállalkozó méltán tart igényt arra, hogy az általa súlyos anyagi áldozatok árán alapított vállalkozás anyagi sikerei érdekében a tulajdonát képező autóbuszok további foglalkoztatása iránt a székesfőváros részéről valamelyes intézkedés történjék” (Koroknai – Sudár, 1897).

1929. november 7-én a Főváros és a BART megállapodott abban, hogy a BART megszűnteti városi járatait, helyette városkörnyéki autóbuszjáratok közlekedtetésére kapott koncessziót. (Frisnyák, 2001)

A két belterületi BART vonalat a SZAÜ visszavette. A 12-esen 1929. november 15-én, a 15-ösön 1930. február 1-én álltak be a SZAÜ kék buszai.¹³

Míg 1928-ban alig szorultak javításra a BART buszai, 1929-re egyre többször kerültek műhelybeli komolyabb felújításra. Egy újabb, ismét csak néhány évre vonatkozó szerződés nem tett vállalhatóvá újabb, nagy befektetéssel járó buszvásárlását, mert túl kockázatos lett volna. Így a BART a tárgyalásokon arra törekedett, hogy lehetőleg olyan vonalakat kapjon, melyeken legalább az útviszonyok elfogadhatóak. (Koroknai – Sudár, 1897)

7.2. 1930. I. 1. - 1936. XII. 31. Bekapcsolódás a Budapest környéki közlekedésbe

A BART megkötötte az új szerződést, mely 1930. jan. 1-től 1932. dec. 31-ig szólt. A BART vállalta, hogy a főváros belső területéről kiszoruló 25 Rába buszával bekapcsolódik a Budapest környéki közlekedés lebonyolításába.

Megegyeztek abban is, hogy a két vállalat autóbuszaira kölcsönösen érvényes átszállójegyet hoznak forgalomba. A BART-nak a napi bevételéről napi jelentést kellett adnia a SZAÜ-nek, a BART fizette a közterheket és az összes kiadást. (Koroknai – Sudár, 1897)

A SZAÜ-nek 1930-ban 130 db autóbusza volt, a BART-nak pedig csak az 1928-as vállalat alapításkor üzembe helyezett 30 db autóbusza volt. 1929. november 20-án a BART megindította pestújhelyi és rákospalotai járatait. (Frisnyák, 2001)

1930. jan. 1-től indultak járatok Budapestről Csepel, Újpest, majd csak később Budakeszi, Pesthidegkút irányokban. Sipőcz Jenő, Budapest akkori polgármestere életrajzában olvasható: „A városi tulajdonban üzemelő közművállalatok gazdálkodásával kapcsolatban állandó támadások keresztüzében állt a városvezetés: a korabeli lapok tele voltak visszaélésekről, panamákról szóló hírekkel.”¹⁴ A BART új, 8-as csepeli járatával kapcsolatos 1930. május 25-i, következőkben reprodukált karikatúrán Sipőcz Jenő mellett a másik ábrázolt személy Ripka Ferenc (1871-1944), Budapest akkori főpolgármestere.¹⁵

¹³ Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban, www.old-ikarus.hu/bevezet.htm, 10.o.

¹⁴ Sipőcz Jenő <http://hu.wikipedia.org>

¹⁵ Ripka Ferenc <http://hu.wikipedia.org>

Erdélyi Béla miat vesztették el a kupameccset.

Ára 40 fillér
Ausztériában 50 Gr.

Budapest, 1930

Május 25 — XL. évfolyam

21. szám

Szerkesztőség: VI., Ó-utca 12

NAGY IMRE VECCLAPJA

Kiadóhivatal: VI., Ó-utca 12

AZ OLSÁG

↓

AZ OSZERKESZTŐ-
SÉG: GANEFFST
VI., KRACHTOGON-
TER 8. TELEKOHN:
AUT. 222-14

↓

BEADÓHIVATAL:
JUDAPESZ V. SEM-
MITSEMSZABAD-
SÁG-TER 6
TELEKRAUS 222-14

Jé, mit kapott a kis Bartuska

**Kedves jó szülei egy gyö-
nyörü 8-as autóbusszvonat-
tal lepték meg**

**Rossz gyerekeknek semmit,
jó gyerekeknek mindent**

De meg is érdem, mert ő a főváros kezevence

Az unberufen kitűnő anyagi viszonyok között élő Fővárosék már megint egy gyönyörü ajándékkal lepték meg kedveneküket, a hercig kis BART-ot. A 8-as csepepi autóbusszvonatot adták neki ajándékba, amelyről minden gyerek tudja, hogy a legjobban jövedelmező autóbusszvonatok egyike.

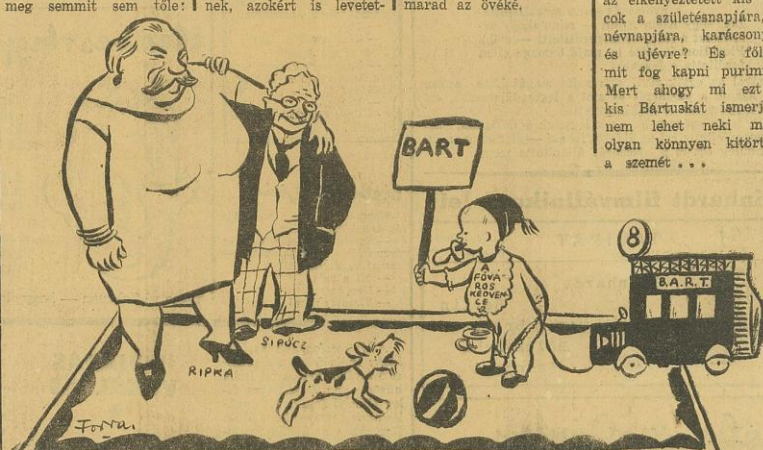
Igaz, a dolog nem ment egészen simán. Jó atyja és jó anyja eleinte nem akarták odaadni neki ezt a pazar játékot, de ez a csudára elkényeztetett Bartuska elkezdett dühösen caplizni, hogy vagy azt a milliós szubven-előcskát adják neki, vagy a nyolcas vonalat, mást nem fogad el. Mikor pedig látta, hogy tovább okoskodnak vele, olyan öbégatásba kezdett, hogy összeszaladt az egész Városház és kijelentette, hogy most már csak azért is megmutatja, hogy nem enged a negyvennyolcból, illetve a nyolcból. És nem is engedett.

Kedves jó szülőinek még a deficitje is összefacsarodott fájdalomában, amikor kedveneküket bögni látták és gyorsan teljesítették az óhaját. Ezen nem is lehet csodálkoz-

ni, mert ez a kis Bartuska egy olyan ennivaló kis jingli, egy olyan herzgane, hogy nem lehet tőle megtagadni semmit. Az édespapa és édesmama nem is tagadnak meg semmit sem tőle: levették érte még az utolsó autóbusszvonatukat is. Le bizony. Mert ők csak a gyermekeikért élnek. Van még egy pár ilyen sikerült gyerekük, hála annak a jó Istennek, azokért is levettek már egyet-mást.

Ha így megy tovább, már alig marad levetni valójuk. Nincs messze az idő, amikor már csak a 28-as reláció, az úgynevezett Mechüle - vonal marad az övéké.

Es ez rendben is volna így, csak az a baj, hogy amikor a 8-as vonalat odaajándékozták, közönséges hétköznapi volt. Felvetődik az a kérdés, hogy mit fog kapni ez az elkényeztetett kis pocok a születésnapjára, a névnapjára, karácsonyra és újévre? És főleg: mit fog kapni purimra? Mert ahogy mi ezt a kis Bartuskát ismerjük, nem lehet neki majd olyan könnyen kitörlni a szemét...



Ne dobja el
régi külföldi kölcsönét!
Két régiért — talán egy újat
szerez a kormány

— Bud Jánosnak hálístennek — nincs már vakbele.
— Na, most legalább jobban meglátja a kereskedelem bajait.

Ezekon kívül a BART üzemeltette a Szemere utca - Margit sziget, továbbá a Budapest-Nagykovácsi, Budapest-Pilisvörösvár, Csepel-Tököl járatokat is. (1931-ben a BART átvette egy csődbe került vállalkozó Csepel-Tököl viszonylatra vonatkozó engedélyét.) 1931-től a BHÉV-vel kötött szerződés alapján közlekedtek az Aquincum – Római-fürdő strandjáratok.

Bár az 1929-es fővárosi közgyűlés hozzájárult ugyan további, újabb 100 db autóbusz megvásárlásához, de végül – nagy késéssel – csak 50 db megvásárlását hagyta jóvá a kormány. Az 1929-ben kitört gazdasági világválság a főváros beruházási elképzeléseit is visszavetette, csökkentették a kiadásokat, többek között bércsökkentésre is sor került.

A SZAÜ 1930 októberében terjesztette be fejlesztési programját, melynek lényege az volt, hogy szakítson a Főváros azon – SZAÜ szerint - helytelen közlekedéspolitikájával, mely szerint autóbuszvonal nem húzódhat villamos vonal mentén és autóbuszok csak ott közlekedhetnek, ahol nem járhat, vagy nem lenne gazdaságos a villamosvasút működtetése. A BSZKRT, mint a villamosvasút működtetője, a villamosvasút elsőbbségét hirdette és szerinte az autóbusz közlekedés feladata az utasok villamoshoz való eljuttatása, tehát egyfajta ráhordó szerep volt. A BSZKRT változatlanul a SZAÜ BSZKRT-be való beolvasztását szolgálta, melyet már 1922-ben illetékes miniszteri rendelet is jóváhagyott. (Koroknai – Sudár, 1897)

A fővárosi döntések mögötti szándékok megértéséhez szükségesnek tűnik a BSZKRT létrejöttének vázlatos ismertetése:

Pest közúti vasúti közlekedésének története 1827-ben kezdődik, amikor megépült az első lóvonatú próbavasút Kőbányától a Kerepesi útig, mely követ és téglát szállított.

1865-ben alakult meg gróf Károlyi Sándor elnökletével a Pesti Közúti Vaspálya Társaság, amely 1866-ban indította meg az első lóvonatú kocsit a mai Kálvin tértől Újpestig.

Az 1867-es kiegyezés újabb lendületet adott Buda, Pest és Óbuda fejlődésének. A három város egyesítését 1872 decemberében fogadták el és 1873. november 17-én ült először össze az egyesített város tanácsa. Ezért tartjuk az egységes Budapest létrejötté évének 1873-at.

A rákövetkező néhány évtizedben alakult ki Budapest jelenlegi arculata a főútvonalakkal, körutakkal, nagy bérházakkal, hidakkal és a tömegközlekedéssel.

1867-ben alakult meg a Budai Közúti Vaspálya Társaság, melyet megvásárolt 1878-ban a Pesti Közúti Vaspálya Társaság és így jött létre 1879-ben az egységes Budapesti Közúti Vaspálya Részvénytársaság (BKVT).

Egy másik cég tevékenysége eredményeként 1887. november 29-én indult el Budapesten az első próba villamos, melynek vonala a Nyugati pályaudvartól a Király utcáig terjedt. A cég a vasúthálózatát eladta egy szindikátusnak, így jött létre 1891-ben a Budapesti Városi Villamos Vasút Rt. (BVVV). (Pártos, 1937)

(A magyarországi vasutak történetében igen fontos döntés volt az 1880. évi XXXI. és a 1888. évi IV. tc. meghozatala, az úgynevezett helyiérdekű vasúti törvények életbeléptetése. E törvényekben biztosított nagy kedvezmények: az építési tőkéhez való állami hozzájárulás, 10 évi adómentesség, részvények alacsony árfolyamon való kibocsátása, stb. tették lehetővé, hogy a helyi jellegű, a fővonalaktól távolabb eső vidékeket a vasúti forgalomba kapcsoló másodrendű vonalak építkezésébe a magántőke, elsősorban külföldi tőke, nagymértékben bekapcsolódott.) (Pártos, 1937)

A BKVT hamar belátta, hogy csak akkor kelhet versenyre a BVVV-vel, ha hálózatát villamos üzemre alakítja át. 1895-ben kötötte meg a főváros az erre vonatkozó szerződést a BKVT-vel.

1894-ben kezdődött az építkezés és 1896. május 2-án adták át a közforgalomnak a kontinensen első villamos üzemű földalatti vasutat. A főváros már a villamos vonalak első megjelenésekor, azaz kezdettől fogva biztosította magának a kiépülő villamos vonalak majdani átvételi jogát. Városfejlesztési elgondolásait még akkor is keresztül tudta volna vinni, ha a magánkézben levő vállalkozások egyéni érdekei ellentétesek lettek volna a Főváros érdekével.

A századforduló környékén fogalmazódott meg az a kívánság, hogy a főváros érdekérvényesítő akarata a közlekedési politika meghatározásában a főváros tulajdonosi minőségén keresztül is érvényesítve legyen. Az előbbi cél megvalósítása érdekében a főváros 1911-ben a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt.(BVVV) részvénytöbbségét megszerezte.

1920-ban elhatározta a főváros, hogy a Budapesti Közúti Vaspálya Társaságot (BKVT) és a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt-t (BVVV) a fennálló szerződésekben rögzített jogával élve magához váltja. Az előbbi cégek területhasználati szerződéseit 1922. dec. 31. napjával felmondta. 1922 december 27-én 500.000 millió korona alaptőkével alapította meg a főváros a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt-t (BSZKRT), hétköznapi beszédben „beszkárt” céget, mely 1923. január 1-én kezdte meg tevékenységét a villamosvasút fővárosi működtetésére. A

megváltási folyamatban a megváltott eszközvagyon a főváros tulajdonába került és a vasutakat csak üzemvitelre adta át a Főváros a BSZKRT-nek.

A Fővárossal kötött szerződése értelmében a BSZKRT tovább folytatta a még magánkézben levő budapesti és Budapest-környéki villamos vonalak tulajdonának megszerzését. Így került tulajdonába a Ferenc József Földalatti Villamos Vasút Rt., a Budapest-Szentlőrinci Helyi Érdekű Vasúti Rt., valamint a Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt (BUR). részvénytöbbsége. A BSZKRT tulajdonába került a Budapest Vidéki Vasút is. 1927-ben üzemkezelésébe vette a Svábhegyi Fogaskerekű Vasutat, 1932-ben pedig a Budai Hegypályát. 1933-ban a BSZKRT megvásárolta a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt részvénytöbbségét, továbbá a Haraszti-Ráckevei HÉV részvényeit. (Pártos, 1937)

Miközben folyt a vita a főváros vezetésében a SZAÜ és a BSZKRT egymáshoz képesti viszonyáról, a BART 1931 őszén ajánlatot tett a SZAÜ teljes átvételére, a BART a fővárosi autóbusz közlekedés lebonyolítását 12 évre vállalta volna. Javaslatára szerint átvette volna a Szent Domonkos utcai (Cházár András utcai) garázst, de a Miskolczi utcai főműhelyre nem tartott igényt, mert a BART részvényei felett ekkor már az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt rendelkezett és az Autótaxi Rt. Kerepesi úti garázsa és javítóbázisa jóval korszerűbb volt, mint a Miskolczi utcai főműhely. (Koroknai – Sudár, 1897)

(Az Autótaxi a BART összes részvényének 1929-es megszerzésével egy jelentős kocsiparkkal és engedélyekkel rendelkező vállalkozással bővült. A külvilág felé riválisként fellépő, szintén 1928-ban alakult Általános Gépkocsiközlekedési Rt. is az Autótaxi érdekkörébe tartozott. Hasonló szerződéssel kapcsolódott az Autótaxihoz, mint a BART. A szerződések következtében a taxi állomány mintegy 65 %-át egyetlen érdekeltiség, az Autótaxi tartotta a kezében. Az 1927-ben alapított Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalat Rt-ben (MAVART) is tulajdont szerzett az Autótaxi. Az Autótaxi Kerepesi út 15. szám alatti Központja 1928-1929-től a személyautó fuvarozás budapesti központja lett és Haltenberger Samu személyével kapcsolódott össze.

Haltenberger Samunak, az Autótaxi alapító-vezérigazgatójának a neten fellelhető életrajzából a következők bontakoznak ki: 1897-ben szerzett gépészmérnöki diplomát a Műegyetemen. 1898-ban a Magyar Királyi Posta és Távírda Igazgatóságnál helyezkedett el és hamarosan az önjáró kocsik fejlesztésével foglalkozó csoporthoz került. Komoly érdeme volt abban, hogy a Csonka János tervei szerint készült postacsomag szállító automobil elfogadásra került a Posta részéről. Később a posta-autóbusz hálózat kiépítését bízták rá. 1912-ben kérte fel a Magyar Ruggyantaggyár vezetője, hogy vegye át az aradi MARTA Autógyár vezetését. Westinghouse

licenc alapján gyártottak közúti járműveket. A cég ezután prosperitásnak indult. A Magyar Posta 175 db posta-autóbuszt rendelt, 200 db taxit a fővárosnak szállítottak. Aradot az I. világháború után Romániához csatolták. Haltenberger volt az Autótaxi Rt. egyik alapítója, majd vezérigazgatója egészen 1945-ig.)

A gazdasági válság a Székesfővárosi Autóbuszüzem (SZAÜ) eredményére is negatív hatással volt. A kedvezőtlen utasforgalmi bevételi számok hatására az esti órákban 1931. nov. 1-től az üzemidőt 1 órával megrövidítették, és így az utolsó autóbuszok 21.45-22.25 között indultak.

Sem az Autótaxi Rt. közvetlenül tett ajánlatát, sem az irányítása alá került BART ajánlatát nem támogatta a főváros a SZAÜ átvételére vonatkozóan (Koroknai – Sudár, 1897). A főváros vezetése úgy döntött, hogy a BSZKRT tevékenységét az autóbusz közlekedésre is kiterjeszti és az 1923-ban általa létrehozott Székesfővárosi Autóbuszüzemet (SZAÜ) a BSZKRT üzemkezelésébe adja. 1931. decemberben a törvényhatóságnak átadta a SZAÜ és a BSZKRT egyesítésére vonatkozó tervezetét. A SZAÜ átadás-átvétele elhúzódott. A polgármester végül 1932. június 10-i határozatával a SZAÜ kezelését 1932. július 1-i hatállyal a BSZKRT-re bízta.¹⁶

A BSZKRT 1922. december 27-i létrehozása, valamint Budapest Székesfővárosi Községi Takarékpénztár Rt. megalapítása Sipőcz Jenő¹⁷ budapesti polgármester legfőbb ténykedései, eredményei közé tartozik. Sipőcz folytatta a Bárczy István által 1912-től elkezdett községesítési politikát, egységes fővárosi közlekedési vállalatot hozott létre, valamint saját fővárosi bankot alapított. 1920-tól 1934-ig volt Budapest polgármestere, majd 1934-től 1937-es haláláig főpolgármestere volt.

A SZAÜ átvételével megváltozott a BSZKRT üzletpolitikája, csökkent a villamos és az autóbusz egymás elleni versenye.(Frisnyák, 2001) Még az átvétel idején is tárgyaltak a Belváros szűk utcáin kiépített villamoshálózat buszokkal való felváltásáról. A közúti forgalmat a kötöttpályás járművekkel a szűk utcákban egyre kevésbé lehetett megoldani. Szóba került, hogy a főútvonalakon újabb járatokat kellene indítani. A két cég egyesítésével a gazdasági érdekellentét a SZAÜ és a BSZKRT között megszűnni látszott.

Az akkori közlekedéspolitika szerint törekedtek a párhuzamos busz és villamos közlekedés elkerülésére. Az autóbusz, az Andrássy utat kivéve nem közlekedhetett a főútvonalakon, mert

¹⁶ Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban, www.old-ikarus.hu/bevezet.htm, 16.o.

¹⁷ Sipőcz Jenő <http://hu.wikipedia.org>

ezen a közúti vasút (villamos) sínpályái már ki voltak építve. Az autóbuszvonalakat rendre a BSZKRT érdekei mentén jelölték ki, Pesten például a városközpontból a városhatár felé sugárirányban induló busz járatok a főútvonalakkal párhuzamos mellékutcákban haladtak. A belső végállomások a Belváros különböző pontjain voltak, de nem voltak gyűrű mentén, a sugárirányban kifelé futó járatokat összekötő buszvonalak. Rendkívüli döntés volt a polgármester részéről, hogy 1932. január 25-től engedélyezte a Nagykörútra a Boráros tér és a Vígsház közötti útvonalon autóbusz indítását, a menetidő 20 perc volt.

A BART - szabad kapacitásának lekötésére – szerződést kötött a BSZKRT-vel, mint a SZAÜ kezelőjével a Budapest környéki autóbuszjáratok további üzemkezelésére. A minisztérium 1932. szeptember 25-én hagyta jóvá a szerződést és hatálya 1936. december 31-ig tartott. A szerződés része volt az is, hogy a BART-nak a szerződés biztosítékaul egy elsőrendű pénzintézetnél 20 ezer Pengő kezességi letétet kellett szereznie. Ezt a kezességet a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Rt. nyújtotta a BART-nak. (Koroknai – Sudár, 1997)

(A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Rt érdekkörébe tartozott a BART részvényei fölött rendelkező Autótaxi Rt. is. A bank aktív tevékenységet folytatott a közlekedési szektorban is, 1892-ben megalapította a Magyar Helyi Érdeklő Vasutak Rt-t. A bankról az Interneten fellelhető ismertető számos, a bank érdekkörébe tartozó vállalkozást említ, többek között mindkét nagy budapesti villamosvasút társaságot (BKVT és BVVV), valamint az aradi MARTA gépkocsi és autóbuszgyárat. A bank új iparvállalatok létesítésére és fennálló vállalatok fejlesztésére tőkét bocsátott rendelkezésre. „A bank csak akkor bocsátkozott ilyen vállalkozásba, ha megfelelő szakvélemények alapján biztosítottak látták a vállalat életképességét. Rendszerint megkívánta, hogy az illető ipart alaposan ismerő szakember, aki a vezetést ellátja, szolgáltatassa a tőkének megfelelő részét, tehát maga is viseljen arányos kockázatot. Az üzleti irányításban és ellenőrzésben is részt vett e végből kiküldött bizalmi emberei útján.”- olvasható a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank százéves (1841-1941) történetét feldolgozó, 1941-ben megjelent kiadvány 130. oldalán.)

A BART által működtetett vonalak számozása az alábbiak szerint alakult: 20-Újpest, 21-Csepel, 22-Budakeszi, 23-Pesthidegkút-Máriaremete, 24-Pestújhely, 25-Rákospalota, 26-Margitsziget. (Koroknai – Sudár, 1997)

A 22-es Budapest-Budakeszi és a 23-as Budapest-Pesthidegkút-Máriaremete vonalak forgalmának ellátását 10 db Rába AFa típusú, 18 ülőhellyel és 5 állóhellyel kiépített, hegyi

terepen való közlekedésre alkalmas autóbusszal javasolta a BART, melyeket a fővárosi jóváhagyás után rövid határidővel meg is rendelt. 1932. július 15-én indult meg a BART budakeszi autóbusz járata. (Frisnyák, 2001)

9. ábra: Rába AFa busz



Forrás: Istvánfi, 2011

A következő fotón három 23-as jelzésű, Budapest-Pesthidegkút-Máriaremete útvonalra beállított busz látható.

10. ábra: Rába AFa busz/2



Forrás: Istvánfi, 2011

Rába AFa-k a BART színeiben, a BART kapta a 20 feletti, fővárosból kifutó járatokat. (Frisnyák, 2001)

Takarékossági újítként a budakeszi és máriaremetei vonalakon kalauz nélkül jártak a buszok. A vonalak kiszolgálására később további 4 db Benz-Mercedes gyártmányú autóbust is beszerzett a BART, így ekkor már összesen 44 db autóbusszal rendelkezett.

4. táblázat: A BART autóbusz állomány változása 1928-1932

	Típus	Rába LHo	Rába AFa	MÁVAG	Egyéb	Összesen
Év						
1928		30				30
1932		30	10	2	2	44

Forrás: Koroknai – Sudár, 1897

A BART az 1932. évet 135 ezer, 1933. évet 157 ezer, 1934. évet 108 ezer, 1935. évet 60 ezer pengő üzemi veszteséggel zárta. 1936-tól fordul szerény nyereségbe a vállalkozás: 1936. évben 17 ezer pengő üzemi nyereséget realizált. (Frisnyák, 2001)

1933. március 17-én alakult meg a Magyar Közhasznatú Gépjárművállalatok Országos Egyesülete (KÖGE), mint az összes magyar autóbusz-, teherautó-, autótaxi- és bérautó vállalatoknak egyedüli országos érdekképviselője, mely „Elnökké gróf Teleki Jánost, alelnökké az autóbusz-autótaxifront reprezentánsát, dr. Halász Jánost választotta. ...Négy szakosztályban folytatta működését... Az autóbusz szakosztály elnöki tisztét kezdettől fogva Békefy Elemér, a BART igazgatója, a teherautó szakosztályát dr. Visegrády József, az autótaxi-szakosztályát Kirschner Béla, az Autótaxi igazgatója, a bérautó-szakosztályát vitéz Berta János töltötte be” (Pártos, 1937, 268-269.o).

Az 1934. évi költségvetést tárgyaló fővárosi közgyűlésen ismét napirendi pontként tárgyalták a fővárosi buszközlekedés ügyét. 50 autóbusz beszerzését indítványozták azzal, hogy gondolni kell az 1936. dec. 31-én lejáró BART szerződés következményeire, azaz arra, hogy a fővárosnak kell átvennie a környéki vonalak üzemeltetését is.

A BART, mivel a fővárossal kötött szerződése 1936. december 31-én lejárt, még 1936 decemberében is próbálkozott azzal, hogy az üzemeltetési jogát meghosszabbíthassa. Éles vita alakult ki a BART átvételéről, sokan elleneztek a deficiteseknek ígérkező Budapest környéki járatok átvételét. A főváros végül a BART hosszabbítási kérelmét elutasította, a vonalak visszavételét határozták el. Ennek eredményeként a volt BART vonalakon – 20, 21, 22, 24, 25 és 26 – 1937. január 1-jétől kék BSZKRT buszok jártak. (Koroknai- Sudár,

1897) Csak a 23-as, valamint a pilisvörösvári, a nagykovácsi¹⁸ és a tököli távolsági vonalak maradtak a BART kezelésében. A BART ekkori 45 buszából csak 10-nek akadt munkája. 263 alkalmazottjából a BSZKRT 215-öt „átvett”.

A BART legjövedelmezőbb üzletágát elveszítette. Az intézkedés a BART tulajdonosát, az Autótaxit is érzékenyen érintette. **A BART az adott üzleti kényszer hatására úgy döntött, hogy működését Budapest környékére helyezi át.**

1937. január 1-jei állapot szerint Budapesten a közúti villamos vasutak pályája 181,5 km-t, a helyiérdekű vasutak pályája 121 km-t tett ki. Az autóbuszok 160 km hosszú útvonalon közlekedtek. A közúti villamoskocsik száma 1786, a buszok száma 182 volt. A helyiérdekű vasutak 381 személyszállító és 290 teherszállító járművel bonyolították le a forgalmukat.

A közúti villamoskocsik 1936. évben 333 millió utast, a buszok 27 millió utast szállítottak. (Pártos, 1937)

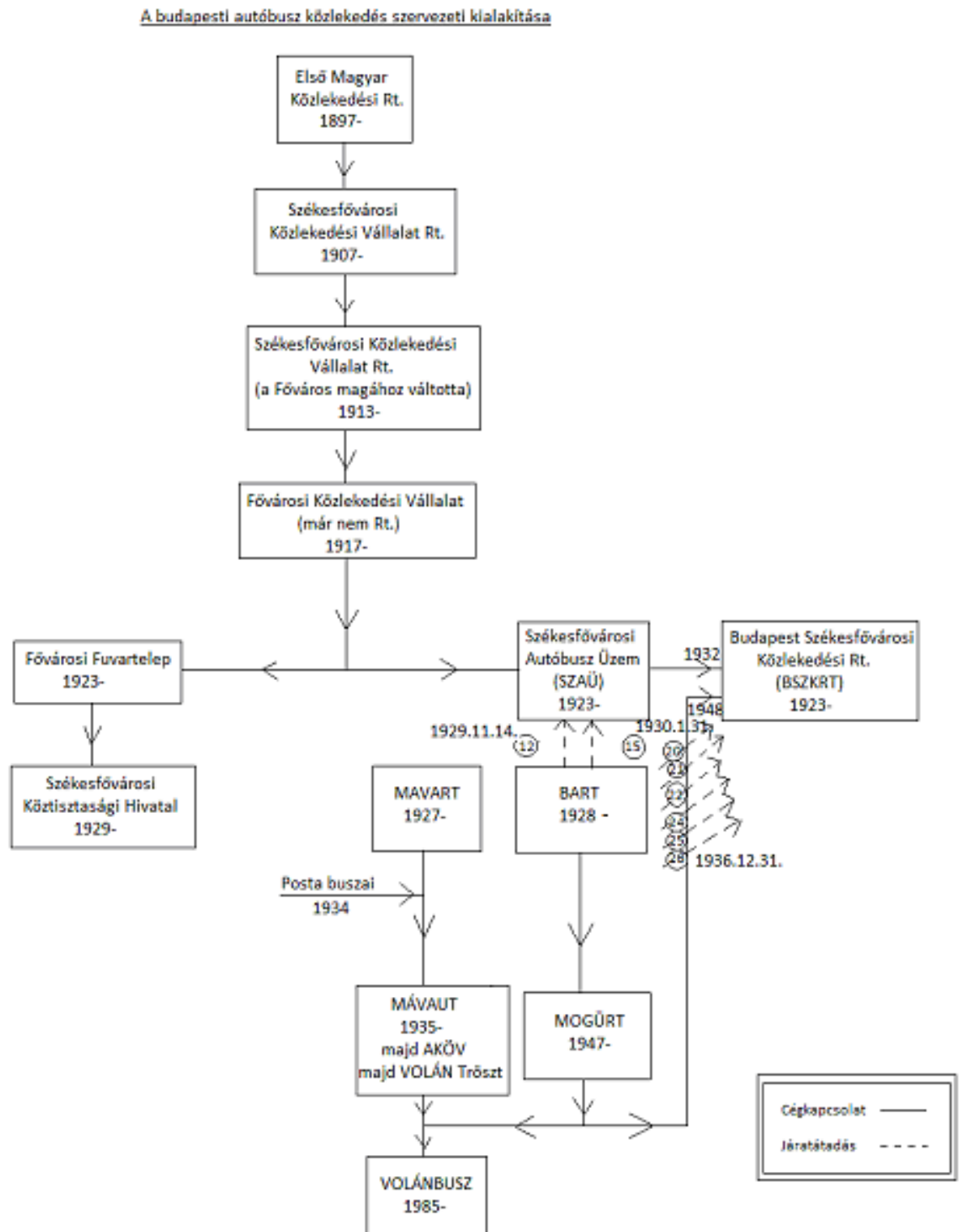
1937. aug. 31-én a magyar gépjárműállomány: személykocsi: 19.912 db, motorkerékpár 10.770 db, autóbusz 611 db, teherkocsi 4.461 db, egyéb 773 db, összesen 32.527 db. (Pártos, 1937)

Így az 1922/23-as BSZKRT alapítást követő tizenöt éven belül az akkori Budapest és környékének/elővárosainak - a távolsági vasúti közlekedést és egy-két kisebb jelentőségű helyi buszvállalkozást leszámítva – összes közforgalmú kötőtpályás és autóbusz közlekedési vállalata a főváros irányításába ill. nagyjából a tulajdonába került. Budapest székesfőváros közlekedését 1937-től a szürke és kék autótaxi vállalatok kocsijai és a BSZKRT vasút és autóbusz hálózata bonyolította le.

Az alábbi folyamatábrán követhető a budapesti autóbusz közlekedés szervezeti átalakulásának folyamata, melynek következménye volt a bevezetett BART járatok SZAÜ-be, illetve BSZKRT-be olvadása 1929 vége és 1936. december 31. között.

¹⁸ A Budai Polgár című, II. kerületi önkormányzati újság 2012. február 24-i száma 19. oldalán található cikkből az is megismerhető, hogy mennyire rossz út vezetett Nagykovácsiba, nem véletlenül hagyták ezt a rossz járatot a BART-nak. „1932-ben a Budapesti Autóbusz-közlekedési Részvénytársaság (BART) elindította a Hűvösvölgy-Nagykovácsi járatot. ...A nagykovácsi országút állapota azonban olyan rossz volt, hogy előbb fel kellett javítani....”

11. ábra: A budapesti autóbusz közlekedés szervezeti kialakítása



Forrás: Saját szerkesztés

8. SZEMÉLYI KOMPETENCIA, EMPÁTIA, EGYÜTTMŰKÖDÉSI SZÁNDÉK

A BART történetnek számomra igen érdekes gazdaságtörténeti aspektusa a személyi kompetencia kérdése. A vállalkozás már az ajánlat szerint is ideiglenesnek indult 1927-ben. Azt természetesnek gondolom, hogy egy magánkörnek nem lehet monopóliuma, kizárólagossága egy olyan tevékenység fölött, ami a közösséget szolgálja. Azt hiszem, korrekt ajánlatot tettek a Vállalkozók. Feltételezem, hogy a buszok félig-meddig már készen álltak az 1927. október 10-i ajánlattételkor, mert különben nem készülhettek volna el 1928 elejére. A főváros feltehetőleg nem dönthetett a nem a legkorszerűbb buszok mellett, mert az akkori ellenzék – ahogy ez mindig így van – nagy botrányt csapott volna ebből. De arra bizonyára volt lehetőség, hogy a vonalak bejáratása, a szükséglet azonnali kielégítése érdekében, ideiglenes megoldásként elfogadják a Vállalkozók ajánlatát.

Rekonstruálva a történéseket, jól követhető, hogy az első két év elteltével a főváros nem akarta tönkretenni a BART-ot, hanem hagyta, hogy két lépcsőben a városközponttól kifelé húzódjon tevékenységi útvonalaival. A második időszakban a városközpontbeli útvonalak feladása után a városközpontból a környező településekre vezető útvonalakon (ezek a települések ma már Budapest peremkerületei), majd a harmadik időszakban a Budapest környéki településeken, az agglomerációban tudott a BART hasznos tevékenységet kifejtetni.

Tehát gyakorlatilag sem lehetetlen, hogy egy magánvállalkozás a közösség javára is tudjon működni, ehhez folyamatos empátia és együttműködés kell a vállalkozó és a közösség érdekében képviselőért felelős állami, önkormányzati adminisztráció között.

IRODALOMJEGYZÉK

Szakirodalom

A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank története (1941), Posner Rt., Bp.

Berend T. Iván - Ránki György (1966): Magyarország gazdasága az első világháború után 1919-1929, Akadémiai Kiadó, Bp.

Budapest és környéke utcái, középületei és egyéb adatainak Jegyzéke (1928), M.Kir.Állami Térképészet kiadása, Bp.

Dezséri Bachó László (1930): A Magyar Kir. Honvéd Ludovika Akadémia története, A Magyar Királyi Honvéd Ludovika kiadása, Bp.

Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000, História, MTA-TTI, Bp.

Gyáni Gábor (2000): Budapest története 1873-1945 in: Bácskai Vera - Gyáni Gábor - Kubinyi András: Budapest története a kezdetektől 1945-ig, Budapest Főváros Levéltára, Várostitörténeti tanulmányok, Bp.

Kertész István (2012): A nagykovácsi autóbusz. Budai Polgár, 2012.febr.24., Bp.

Koroknai Ákos - Sudár Kornélia (szerk.) (1897): A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada, Budapesti Közlekedési Vállalat, Bp.

II. kötet 1919-től 1985-ig, 432 oldal,

III. kötet, 321 oldal, valamint szerkezeti rajzok és fekete-fehér fotók oldalszámozás nélkül

A III. kötetben B. A tömegközlekedési vállalatok működéséről készített táblázatok (1919-1949)

B. 15. A Budapesti Autóbuszközlekedési Rt. (BART) 1928-1944

C. Kiegészítő táblázatok (1919-1946)

C. 26. A Budapesti Autóbuszközlekedési Rt. (BART) bevétele viszonylatonként, kiadása költségcsoportonként és üzemi eredménye 1828-1946

Ladányi Miksa Dr. (főszerk.) (1936): A magyar közlekedésügy monográfiája, Bp.

Mándoky Sándor, vitéz - Faragó László (1938): Magyar frontharcos mozgalom, Merkantil Nyomda, Bp.

Novotnyé Pletscher Hedvig (1995): A főváros 120 éve 1873-1993, KSH, Bp.

Pártos Szilárd, Dr. (szerk.) (1937): Magyarország közlekedésügye, Pallas Rt., Bp.

Internetes források

175 éve indult a pesti omnibusz (2007) www.stop.hu/belfold/175-eve-indult-a-pesti-omnibusz/157448/ Letöltés dátuma: 2013.03.21.

Az autóbusz-közlekedés kezdete a Fővárosban <http://www.old-ikarus.hu/bevezet.htm> Letöltés dátuma: 2013.03.21.

Baudry, S. http://fr.wikipedia.org/wiki/Stanislas_Baudry Letöltés dátuma: 2013.03.21.

Budapest népessége, <http://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest> Letöltés dátuma: 2013.03.18.

Kisalföld Volán Zrt. Cégtörténet <http://kvrt.hu/article/2009/cegtortenet> Letöltés dátuma: 2013.03.21.

Horváth Norbert (2009) Hosszú az út hazáig. A közforgalmú közúti személyközlekedés története a Római Birodalom postakocsijától a Volán Egyesülés autóbuszaig, http://freeweb.hu/tavolsag/bemutat/ubemutat_hosszuazut.html Letöltés dátuma: 2009.02.05.

Istvánfi Péter (2011): Megszűnt buszgyárak nyomában: Rába - 1. rész <http://iho.hu/hir/megszunt-buszgyarak-nyomaban-raba-1-resz-111127> Letöltés dátuma: 2013.03.20.

Magyarjarmu.hu: Kirschner Béla, Haltenberger Samu <http://magyarjarmu.hu/emberek/haltenberger-samu-1875-1956/> Letöltés dátuma: 2013.03.20.

Pesti Magyar Kereskedelmi Bank, http://hu.wikipedia.org/wiki/Pesti_Magyar_Kereskedelmi_Bank Letöltés dátuma: 2013.03.20.

Ripka Ferenc http://hu.wikipedia.org/wiki/Ripka_Ferenc Letöltés dátuma: 2013.03.21.

Sipőcz Jenő http://hu.wikipedia.org/wiki/Sipőcz_Jenő Letöltés dátuma: 2013.03.21.