

BUDAPESTI BUSZ-TÖRTÉNET

MEGEMLÉKEZÉS A BELVÁROSI, AZAZ RÉCSEI GARÁZS 70 ÉVÉRŐL

Hetven évvel ezelőtt, 1929–30-ban a budapesti autóbusz-közlekedés ugrásszerű fejlődésnek indult: a főváros autóbusz-állománya hirtelen 37-ről 130 darabra emelkedett, ekkor történt első ízben 100 darabot meghaladó járműbeszerzés, és ekkor épült fel az első jelentős buszgarázs, mely sokáig egyedül, majd később más garázsokkal együtt évtizedeken át otthona volt a sok-sok kék busznak. Egészen a jelenkorig, a 2000. évig, amikor is e garázs megszüntetése mellett döntöttek. – Hogyan alakult, változott, cserélődött a fővárosi autóbusz-közlekedés járműparkja, és a különböző garázsok között mikor hogyan oszlott meg e járművek üzemeltetése az elmúlt évtizedek folyamán? Ezekre a kérdésekre ad választ és sok más érdekességet is megemlít ez a történeti visszatekintés, mely most elsősorban a Récsei (első nevén: Szent Domonkos utcai, utolsó nevén: Belvárosi) garázsnek kíván emléket állítani.

1. A kezdetek

1.1 Beindulás és leállítás: 1915–1917.

Az 1910-es évek elején a főváros már igen kiterjedt villamoshálózattal rendelkezett (1000-nél is több járművel; e korszak jellegzetes nyitottperonos járművei még az 1950-es és részben a 60-as években is közlekedtek), emellett viszonylag jelentős omnibuszközlekedés is volt (100-nál több járművel), főleg villamossal nem járt útvonalakon. Ugyanakkor a főváros környékén egyes magánvállalkozók már autóbusszjáratokat is indítottak. Ebben a helyzetben a főváros is elhatározta a korszerűtlen, lóvontatású járművek helyett autóbusszok forgalomba állítását.

Miután 1914-ben próbameneteket végeztek, sőt ideiglenes próbajáratokat is engedélyeztek különböző típusú járművekkel, a főváros az 1915. évi beindulás mellett döntött. Az omnibuszokat is üzemeltető Székesfővárosi Közlekedési Vállalat Rt (SzKV) 1915. március 1-jén indította be első autóbusszjáratát az Andrásy úton, mindössze **2 db** járművel. Az egyik egy Austro-Daimler Tudor akkumulátoros hajtású, nyitott emeletes jármű volt (forgalmi rendszáma: **XX 1**, majd a 20-as években **Bp17.001**), a másik egy Kistarcsán (Gép- és Vasútfelszerelési Gyár) készített egyszintes, benzinmotoros jármű (**XX 2**). Ez utóbbi nem bírta az igénybevételt és már 1 hónappal az üzembe helyezés után eladták.

1915 augusztusában 2 db MARTA–Weitzer (Aradon gyártott) emeletes benzinmotoros autóbusszt vásároltak (**XX 3 – 4**), majd **1916**-ban 4 db Benz (**XX 5 – 8**) és **1917**-ben 4 db Ganz–Büssing gyártmányú (**XX 9 –12**), az előbbiekhöz hasonló kialakítású autóbusszal bővítették az állományt, mely így **11 db**-ra emelkedett. (Ezek a járművek a 20-as években **Bp17.003 – 012** számmal, 1929-ig voltak állományban.)

Telephelyként az 1915. évi beindulástól az Autótaxi (Budapesti Automobil Közlekedési Rt.) Kerepesi út 15. sz. alatti garázsát használták.

1917 áprilisától a háborús körülmények miatt az autóbussz-közlekedést **szüneteltetni kellett**.

1.2 Újraindulás 1921-től

A háború után 1921-ben vált lehetővé az autóbussz-közlekedés újbóli beindítása, de a benzinhiány miatt csak villamos hajtású autóbusszokkal. A meglévő 1 db mellé ekkor további 5 db akku-

mulátoros üzemű, szintén Austro-Daimler gyártmányú, de már csukott felépítményű emeletes buszt szereztek be (XX 101 – 105, átszámolás után Bp17.101 – 105). A kocsikat Bécsből használtan vásárolták és – az első budapesti autóbuszhoz hasonlóan – szintén **sárga** színre festve, és ugyancsak az Andrassy úton állították forgalomba. Az első 3 kocsi rövidebb, az utóbbi 2 hosszabb kivitelű volt. Az új járművek beszerzését követően az autóbuszok üzemeltetésére megalakult a Székesfővárosi Autóbuszüzem (SZAÜ), viszont az autóbuszok a – továbbra is az SzKV tulajdonában lévő – **Erzsébet királyné útja 55.** sz. alatti, volt omnibusztelepen kaptak helyet.

1923–24-ben a meglévő benzinmotoros járműveket is fokozatosan újból forgalomba állították, és ezekkel ekkor a Lánchídon át Budára indítottak új viszonylatot. A SZAÜ ekkor **16 db** – és már eléggé régi – autóbuszal rendelkezett.

1.3 1925–29: Felkészülés az autóbusz-közlekedés felfuttatására

1925-ben elhatározták különböző típusú próba-autóbuszok vásárlását, abból a célból, hogy eldöntsék, egy későbbi nagyobb járműbeszerzésnél milyen típust válasszanak.

1925–26-ban 11 db különböző kocsi érkezett, melyek a következők voltak:

<i>Gyártmány</i>	<i>Jelleg</i>	<i>Rendszám</i>	<i>A 30-as években</i>
NAG (német)	egyszintes	Bp17.123	BX 287
Laurin Klement (cseh)	nyergesvontató rendszerű	124	teherautóvá építették át
Büssing	3 tengelyes	125	281
AEC (angol)	emeletes	128	298
DAAG (dán)	egyszintes	129	299
Rába	egyszintes	130	295
Renault	egyszintes	131	288
Daimler	egyszintes	132	300
Fross Büssing	egyszintes	133	282
Tilling Stevens	emeletes	134	296
Tilling Stevens	egyszintes	135	297

1926–28 között további 6 db Rába autóbuszt (Bp17.136 – 138, 143, 144, 146, később BX 289 – 294) és (1927-ben) 4 db MÁVAG–NAG trambuszt vásároltak (Bp17.139 – 142, később BX 283 – 286).

Az immár **37 darabra nőtt** járműállománnyal öt új viszonylatot indítottak be, és továbbiak beindítását is tervezték (15-ösig), melyekhez ez a járműállomány már nem volt elegendő.

1927-ben ugyanis a főváros az autóbusz-közlekedés nagyarányú fejlesztését határozta el: 100 új jármű beszerzését vették tervbe, valamint Pesten is és Budán is 1–1 új garázst szándékoztak létesíteni. (Ez később 110 darabra és 1, de nagyobb garázs építésére módosult.) Ehhez 2–3 év idő kellett, addig pedig átmenetileg alvállalkozók bevonásával kívánták bővíteni az autóbusz-közlekedést.

Így történt, hogy **1928-tól** a SZAÜ alvállalkozójaként egy magánvállalkozásból alakult részvénytársaság, a Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt (BART) is részt vett a főváros forgalmában. E cég 30 db meggyipiros színű, kisméretű Rába-LHo autóbuszsal jelent meg Budapest utcáin (Bp17.151 – 180, később BX 151 – 180).

1928-ban a SZAÜ és a BART együttes 37+30 darabos járműállományával 12 autóbusz-viszonylatot üzemeltettek a fővárosban.

A BART-kocsik további sorsa: 1929–30-ban, a SZAÜ új járműveinek megérkezése után 20-astól számozott kifutó vonalakra irányították át őket (pl. a 20-as Újpestre, a 25-ös Rákospalotára közlekedett, 1930-tól), majd 1937-től ezeket a vonalakat is a SZAÜ vette át és a BART-kocsik fővároson kívüli környéki vonalakra kerültek.

Az 1927-ben elhatározott nagyarányú fejlesztés keretében **1929-ben 110 db új autóbusz** érkezett és felépült az új (120–140 autóbusz befogadására tervezett) **Szent Domonkos** (ma: Cházár András) **utcai garázs**, melyet **1930 novemberében** adták át rendeltetésének.

2. A Szt. Domonkos utcai az egyetlen garázs 1930-tól 1948-ig

A 30-as évek elején a 110 db új autóbusz mellett a régiek közül az 1921-ig beszerzettek már nem voltak meg, az 1925–28. közöttiek zöme még forgalomban volt (20 db, melyet átszámoltak: BX 281 – 300). Így összesen **130 kocsi üzemeltetésével indult** az új garázs, és 18 vonalat szolgáltak ki ezzel a járműparkkal. (Ezen felül a BART további 7 vonalon tartott fenn forgalmat.) Az 1929-ben gyártott autóbuszok háromféle nagyságban, de hasonló kialakításban készültek:

N2h típusjelű kisméretű hegyi	(Bp17., majd BX 301 – 315, 351 – 360),
N2 típusjelű kisméretű síkvidéki	(Bp17., majd BX 401 – 415),
N26 típusjelű közepes méretű	(Bp17., majd BX 501 – 545), és
NI56 típusjelű nagy, háromtengelyes	(Bp17., majd BX 701 – 725),

tehát összesen négyféle típus. Alvázukat a MÁVAG készítette Daimler-Benz licenc alapján, a karosszériát különböző cégek készítették, de egységes tervek alapján. Az autóbuszok **favázások és benzínmotorosak voltak**.

Néhány év elteltével hozzáálltak a járművek korszerűsítéséhez: **dízelmotorral és vasvázás felépítménnyel látták el őket** (megjelenésük is megváltozott: lekerekítettebb formát kaptak a korábbi szögletes helyett). Először régebbi tartalék-alvázakra készítettek acélvázás karosszériát (N26: BX 546 – 547, NI56: BX 729 – 730, később N2h: BX 361 – 362, közben a BX 726 – 728-as NI56-osokat 1934-ben még favázasan szereztek be), majd elkezdték a forgalmi kocsik felépítményének cseréjét, és az átalakítottakhoz hasonló új autóbuszok beszerzését is elhatározták.

1936–37-ben érkeztek az **N26/36** típusjelű, „Koporsó” becenevű járművek (BX 550 – 605),

1938-tól folyamatosan pedig a széles elejű, „Harcsa” becenevű társaik:

a közép-kategóriában	N26/38, N26/39 és N26/40	(BX 606 – 699, 800 – 853),
a kis kategóriában	N2h/39 és N2h/40 jelű típusok	(BX 316 – 341).

A buszok színe a harmincas évek közepén már egységes volt: felül krémszínű, alul **sötétkék**, a sárhányók pedig feketék (1937-ig). Később a krémszín helyett szürkét, majd ezüstöt alkalmaztak, és ilyenre festették a sárvédőket is 1938-tól, az első „Harcsa”-sorozattól kezdve. A kocsikon **első ajtó** az N26/36 típustól, a kisméretűeken csak az N2h/40 típusnál jelent meg (szimpla tolóajtó, leszállás céljára). A többieknek továbbra is csak hátul volt ajtajuk, pontosabban csak ajtónyílásuk.

Az új autóbuszok elhelyezése érdekében a Szent Domonkos utcai garázst már 1936-ban bővítették (a szerelőcsarnoktól északra fekvő területen), 1938-tól pedig megkapták a Damjanich utcai villamos-kocsiszínt járművek tárolására (a SZAÜ ekkor már – 1932 óta – a **BSzKRt** alá tartozott). A következő évben (1939) Budán a Hamzsabégi úton elkezdődött a második buszgarázs építése, de ezt – a háború közbejötté miatt – csak 1949-ben adhatták át rendeltetésének.

1938 végén a járműállomány 12 db régi kocsiból, a 110 db-os sorozatból, és 114 db újabb (a harmincas években gyártott) járműből állt, azaz összesen **226 db** volt, ami az 1930. évinek majdnem duplája. Az autóbuszok ekkor 34 (29 alap- és 5 betét-) viszonylaton közlekedtek.

Az 1939-es év újdonsága volt a **trambuszok** sorozatszerű megjelenése (melyek vezetőfülkéje nem a motorház mögött, mint a régi típusoknál, hanem a motorház mellett, arra ráépítve kapott helyet, mint később is, egészen az Ik-620-asig).

1939–40-ben Rába-DST típusú kisméretű, egyajtós (BX 370 – 385),

1940-ben egy **MÁVAG-T4** típusú közepes méretű (BX 900),

1940–41-ben Rába-TS típusú, a DST-hez hasonló (BX 416 – 450)

trambuszok álltak forgalomba. Ugyanakkor a MÁVAG-N26 és N2h típusok újabb évjáratának forgalomba állítása folyamatosan történt és 1944-ig elhúzódott.

1941-ben tértek át a jobboldali közlekedésre. Addig az autóbuszok utasajtaja a baloldalon volt, az összes járművet át kellett ekkor alakítani jobboldali-ajtósra.

1939-től az 1929 előtti beszerzésű kocsik már nem közlekedtek, és az emlékezetes 110 db-os sorozat járműveinek egy részét is fokozatosan kivonták a forgalomból. A háborús körülmények miatt is voltak változások: 1942-től a kisméretű kocsik jelentős részét sínautobusszá alakították át (ezek villamos-vonalakon közlekedtek, a Damjanich kocsiszínből üzemeltették őket), a köze-

pes kocsik és a trambuszok közül pedig sokat elvittek katonai célra (főleg sebesültszállítónak). Mindezek figyelembe vételével **a 40-es évek elején** az egyidejűleg üzemeltetett autóbuszok **legnagyobb száma 340 volt** (1941-ben), ami igen tekintélyes szám a garázs kezdeti 130-as, vagy 1938. évi 226-os, de még a 2000. évi 237 db-os állományához képest is. A kiszolgált viszonylatok számának háború előtti maximuma 35 volt (+5 éjszakai járat), 1939-től 41-ig.

A háború után üzemképes autóbusz nem maradt; ami a harcokban nem sérült meg, azt elhurcolták. A garázs épülete is károkat szenvedett, melyeket 1947-re sikerült kijavítani. A háború befejezte után megkezdtek a sérülten fellelhető autóbuszok összegyűjtését és lehetőség szerinti üzemképessé tételét, mely évekig tartott. A kijavított járművek fokozatosan álltak forgalomba, az 1946-tól 48-ig alkalmazott számozási rendszerben az **X 0000 – 0141** számokat kapták, vagyis darabszámuk az 1930. évi szinten mozgott.

Az 1948. évi újabb rendszámcserenél a fővárosi közforgalmú buszoknak a **GF** betűjelzést, ezen belül a háború előtti típusok részére a **GF 100 – 299** számtartományt jelölték ki, és ezen belül típusonként az alábbiak szerint alakult az átszámozott – tehát megfelelően üzemképesnek talált – autóbuszok száma:

Kis „Harcsa”:	N2h/39	GF 105 – 120	(16 db, mind megmaradt, később 104 – 119)
	N2h/40	121 – 128	(8 db maradt a 10-ből)
Trambuszok:	Rába-DST	—	(egy sem maradt a 16-ból)
	Rába-TS	130 – 139	(10 db maradt a 35-ből)
	MÁVAG-T4	GF 100	(1 db, később 140 -esre számozták át)
„Koporsó”:	N26/36	GF 150 – 184	(35 db maradt az 56-ból)
„Harcsa”:	N26/38	190 – 205	(16 db maradt a 41-ből)
	N26/39	210 – 215	(6 db maradt a 25-ből)
	N26/40	220 – 264	(45 db maradt a 82-ből)

(Ez összesen 137 db és mind az 1936–1943 között gyártott típusokból való.)

Új járművek beszerzésére a háború után először ugyancsak **1948-ban** került sor. Elsőként a Nehézipari Központtól (NIK) vásárolt **MÁVAG-Tr5** típusú autóbuszok (beceneve: „*Nik*”) álltak forgalomba (**X 0200 – 0232**, átszámozva **GF 300 – 332**, majd **333**-tól folytatólag tovább), mely az 1940. évi T4 típusú közepes méretű trambusz továbbfejlesztése volt. Eléggé zajos Láng-dízelmotorja volt, és – elsőként! – dupla ajtaja (táv működtetésű harmonikaajtó), elől is, hátul is. Ettől a típustól kezdve vezették be a homlokfalba süllyesztett, négyzet alakú táblatartót is, a korábbi, vezetőfülke fölötti kocka alakú viszonylatjelző helyett.

Szintén még 1948-ban (de már az átszámozás után) jelentek meg a **Rába-Tr3,5** típusú benzínmotoros kisbuszok (típusjelzéséből láthatóan szintén trambusz, beceneve: „*Benzines*”). Ezeknek szimpla ajtajaik voltak, viszont nevezetességük, hogy ezek voltak az első önhordó felépítményű autóbuszok. (Prototípus: **GF 800**, majd **820**-ra átszámozva, széria: **821**-től.) E típus egy roncsokból helyreállított példánya a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban látható.

Időközben (még mindig 1948-ban) a megszűnő BHÉV Autóbuszüzemtől átvettek 11 db kisméretű Rába autóbuszt (**GF 801 – 811**), de ezek csak 1950-ig voltak a fővárosban.

A Szt. Domonkos utcai garázst 1948-ban **Récsei Ernő**ről nevezték el.

1948 volt az utolsó olyan év, amikor Budapest helyi közforgalmú autóbusz-állományát még **ez az egy garázs** üzemeltette. Az év végén - egyúttal az egygarázsos üzem évtizedeinek végén - a járműállomány a következő volt:

Háború előtti típusok	137 db
BHÉV-től átvett	11 db
MÁVAG-Tr5	147 db
Rába-Tr3,5	17 db
összesen	312 db,

ami megközelítette a háború előtti legmagasabb szintet. Az üzemeltetett viszonylatok darabszáma ekkor 39 volt.

3. A kétgarázsos üzem időszaka: 1949–1957.

1949. január 1-jével átadták rendeltetésének a Hamzsabégi úton (a részben még a háború előtt) felépült új garázst, mely **Fürst** Sándor Autóbusz Állomás néven kezdte meg működését. Ettől kezdve a főváros autóbusz-közlekedésének járműtípusai általában mindkét garázs állományában megjelentek.

1949-ben folytatódott a Rába-Tr3,5 és a MÁVAG-Tr5 típusú autóbuszok beszerzése, ez utóbbiaké 1950-ben is. A **Tr3,5**-esekből összesen 49 db-ot (GF 820 – 868, mindet a Récseibe), a **Tr5**-ösökből 228 db-ot szereztek be (GF 300 – 527, melyből többnyire a 300-as és 500-as számúak voltak a Récseiben, a 400-asokkal a Fürst garázst töltötték fel 1949-ben).

Ezzel az állomány 413 db-ra, a viszonylatok száma 53-ra emelkedett. Az újonnan beszerzett járművekkel ugyanis új viszonylatokat indítottak, részben a belterületi villamosvonalak túlszűfoltóságának enyhítése, részben új külső területek közlekedésbe való bekapcsolása céljából. (1950-ben alakult meg Nagy-Budapest, melynek külső részein akkor még jelentős ellátatlan területek voltak.) Ezekben az években kezdett el az autóbusz-közlekedés a korábbi, a villamoshálózatot csupán kiegészítő szerepéből jelentős önálló közlekedési ágazattá fejlődni. A továbbiakban az Ikarus-gyár megalakulása és az 1952-től sorozatban gyártott autóbuszok folyamatos szállítása biztosította ehhez a feltételeket, jármű-oldalról legalábbis.

Az Uhri Testvérek karosszériagyártó üzeméből – ahol a Tr5-ösök karosszériája is készült – 1951-ben megalakult az **Ikarus Karosszéria- és Járműgyár**. Első típusai az Ikarus-30-as és az Ikarus-60-as autóbuszok voltak, melyeket a **Csepel Autógyár** ugyanezen időben kibocsátott új tehergépkocsi-típusaival együtt alakítottak ki. (Az autóbuszok alvázat és motorját a Csepel Autógyár gyártotta. Évtizedeken át lehetett látni az ideiglenes vezetőfülkével felszerelt alvazakat Szigethalom irányából Mátyásföld irányába önálló járműként haladni). A Csepel-350-es teherautó Steyr-licenc alapján gyártott négyhengeres dízel-motorját kapta az Ikarus-30-as (a motor jellegzetes rezgő hangja és alapjáratban a karosszériát feltűnően rezegtető kiegyensúlyozatlansága a teherautót és a buszt egyként jellemezte). Ugyanezen motor hat-hengeres – másfélszeres lökettérfogatú – változatát (melynek viszont jó kiegyensúlyozási viszonyai és simán bűgő hangja volt) kapta a Csepel-D700-as és az Ikarus-60-as.

1951-ben kapta a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) az első **Ikarus-30**-ast (GF 600), mely a Tr3,5-esnél nagyobb, de a közepesnél kisebb típus volt. Jellegzetessége a két szimpla ajtó, valamint a tetőhajlatba beépített, műanyagból készült világítóablakok, melyről a típus a becenevét is kapta („*Nejlon*”). Gyártása 1956-ig folytatódott és összesen 200 db érkezett a FAÜ-höz, a következő számsorrendben:

GF 600 – 640 (1951-től 54-ig)
 599 – 540 (visszafelé számozva, 1954-ben)
 001 – 098, 039 (1954-től 56-ig),
 melyből a 600-asok és a 0-s sorozat többsége volt a Récseiben.

1952-ben jelent meg az **Ikarus-60**-as (prototípus: GF 901, széria: GF 651-től), mely főbb méreteiben és belső elrendezésében a Tr5-öshöz volt hasonló, annak továbbfejlesztett és esztétikusabb kivitelű utódjának tekinthető. 1959-ig – többféle változatban – összesen **508** db-ot állított forgalomba a FAÜ ebből a típusból. A régebbi évjáratokon a hátfalon középen egy jól látható, de kilincs híján nem nyitható ajtó volt, mely – az akkori hidegháborús készülődés szellemében – a kocsik sebesült-szállítóra való átalakítását célozta volna. Később az ajtót elhagyták, de megmaradt a jellegzetes alakú három ablak, majd 1958-tól már csak egy nagy ablakot alkalmaztak.

Az 1957-ig gyártott változatok a következők voltak:

hátsó 3 ablak és többnyire ajtó is, oldalt leereszthető ablakok, gyártáskor karos irányjelző
 GF 651 – 771 (1952–54. évek, a prototípus a továbbiakban nem volt állományban)
 895 – 925 (1956 nyarán a honvédségtől átvett kocsik)
 hátsó 3 ablak ajtó nélkül, oldalt továbbra is leereszthető ablakok
 772 – 894 (1955-től 56. elejéig gyártottak, a 812 – 879 közöttiek egy része pótkocsi vontatására alkalmas kivitelben)
 hátsó 3 ablak ajtó nélkül, oldalt tolóablakok, már gyártáskor villogó irányjelző
 926 – 950 (1957 elején átvett, részben világoskék, dupla-üléssoros kocsik)
 951 – 999, 100 – 112 (1957. évi gyártás)

(Ezekből a Récsei garázshoz tartoztak hosszabb ideig a 651 – 699, 761 – 790, 911 – 920, 951 – 990, 100–112 számúak. A 651 – 699 számúak hátfalán főjavítás után ajtó már nem volt.)

1954-ben 6 db **Ikarus-601**-es típusú autóbust is beszerettek (az Ik-60-as helyközi forgalomra készült változata, GF 270 – 275), melyek azonban csak 1–2 évig voltak forgalomban, utána vidékre adták el őket.

A jelentős számú új autóbust beszerzésével lehetőség nyílt a **régi** (háború előtti) **típusok selejtezésére**, ami **1955-ig** be is fejeződött. Közben a Tr3,5-eket 1954-ben a már leselejtezett régi kocsik helyére számozták át (GF 150 – 194), hogy helyet adjanak a gyártásban lévő Ik-60-asok folyamatos számozásának. Ekkor már csak 45 db volt meg a kisbuszokból, melyek alacsony terhelhetősége és konstrukciós hibái sok problémát okoztak, ezért 1956-ig ezeket is kivonták a forgalomból. Így lényegében csupán **3 típus maradt**: a Tr5-ös, az Ik-30-as és az Ik-60-as.

Ezek közül is az Ik-30-as 1957-ben már kifutó típusnak számított: ajtajai és utastere szűk volt, a nagy terheléseket nem bírta. A FAÜ vezetése ezért – mivel a kocsik férőhelyéről nem mondhatta le – igyekezett ezeket a kocsikat a honvédséggel és a vidéki AKÖV-ökkel (MÁVAUT) teherbíróbb típusokra elcserélni, de ez már áthúzódik az 1958-as évre. (57-ben csupán 2 db Tr5-ös került a honvédségtől a FAÜ-höz, melyek a GF 528 és 306-os számot kapták.)

A rendelkezésre álló 40 és 60 személyes autóbustok ebben az időszakban nagyon zsúfoltan, túlterhelten közlekedtek, ezért mindenképpen szükség volt a férőhely növelésére. 1954–55-ben két próbálkozás történt erre:

- Megkezdődött az – eddigieknél nagyobb méretű – **Ikarus-66**-os farmotoros autóbust városi kivitelű prototípusának próbaüzeme (GF 100; mielőtt még megjelent volna az ugyanilyen rendszámú Ik-60-as, ezt kivonták a forgalomból).
- Kísérleti pótkocsis autóbustokkal végzett próbamenetek után, beszerettek 16 db 40 személyes **pótkocsit**, melyeknek 1 dupla ajtajuk volt középen és formailag egyébként a vontató Ik-60-as típushoz igazodtak. A pótkocsis járműszerelvényeket ebben az időben a Fürst garázs üzemeltette. Először a nagykörúti 12-es vonalon próbálták ki, majd a kedvezőtlen tapasztalatok folytán – rángatás, nehézkes mozgás – külterületi vonalakra irányították.)

1957 végén a FAÜ járműállománya a következőképpen alakult:

Tr5	229 db (-1 selejt, +2 a honvédségtől)
Ik-30	180 db (20 db eladva ill. elcserélve)
Ik-60	362 db
pótkocsi	16 db
összesen	787 db (771 gépes + 16 pót),

mely ekkor már messze túlhaladta a két garázs mintegy 400 db-os kapacitását. Az autóbust-járatok ekkor már 65 alap- (és 15 betét-) viszonylattal behálózták Budapest csaknem egész beépített területét.

4. Négygarázsos üzem 1958-tól 1969-ig

Ebben a bő egy évtizednyi időben – néhány sikertelen próbálkozás után – sikerült végre felszámolni a régóta súlyosan nyomasztó kapacitáshiányt, sikerült új, nagy befogadóképességű járművekkel megoldani a gerincvonalak forgalmát. Az ismétlődő típuscserék folytán ez volt az autóbust-közlekedés történetének legmozgalmasabb, eseményekben legdúsabb időszaka. Ezért három részre bontva tárgyaljuk.

4.1 1958-tól 60-ig, az első csuklós megjelenéséig

Először is néhány szót a két újabb garásról.

Kispest külső részén, a Nagykörösi úton, a megszűnt szemétszállító vasút forgalmi telepét kapta meg a FAÜ autóbustgarázs céljára. Az elengedhetetlen építési munkák házilagos elvégzése

után („kommunista műszak”) 1958 tavaszán részleges kapacitással használatba vették, és **Kilián** Györgyről nevezték el az új garázst.

Szintén a FAÜ dolgozóinak „önkéntes” társadalmi munkájával alakították ki a volt Ludovika (katonai akadémia) lovardájából, melléképületeinek egy részéből és hátsó udvarából a **Mező** Imréről elnevezett garázst a VIII. ker. Korányi Sándor u. - Diószeghy Sámuel u. szögletében, és 1958 novemberében vették használatba, ugyancsak részleges kapacitással egyelőre.

Ezekbe a garázsokba először régebbi típusú autóbuszokat helyeztek át a Récseiből és Füstből: a Kiliánba Ik-30-asokat, a Mezőbe a Tr5-ösök egy részét; csökkentve ezzel a két korábbi garázs zsúfoltságát és egyúttal relatíve frissítve állományát.

1958-ban Ik-30-asokért cserébe a honvédségtől további 10 db Tr5-ös típusú (GF 290 – 299), a MÁVAUT-tól pedig 31 db **M5**-ös típusú (GF 259 – 289) autóbuszt kapott a FAÜ, melyek a Mező garázsba kerültek. (Az M5-ösök a Tr5-öshöz hasonló, 1950-ben gyártott, de távolsági autóbuszok voltak, és homlokfaluk már az Ik-60-aséhoz hasonlított. Az átvétel után duplaajtósra építették át őket.)

Az **1958.** év következő eseménye a **négyjegyű rendszám** bevezetése volt, amikor is a FAÜ autóbuszai részére a **GA-00-01 – 12-00** számtartományt jelölték ki. Ezen belül típusonként a következőképpen adták ki a számokat:

Ik-30	GA-00-01 – 01-29	
Tr5	01-30 – 03-56	
	03-57 – 03-68	(honvédségtől átvett)
M5	03-69 – 03-99	
Ik-60	04-00 – 07-61	(ebből az újabb évjáratú, tolóablakosok: 04-96 – 05-56, 07-05 – 07-29, 07-61; a honvédségtől átvettek: 07-30 – 07-60)
pótkocsik	XA-00-01 – 00-16	(ezek ekkoriban a Récseihez tartoztak és a 62-es vonalon közlekedtek)

Ugyanakkor megindult az **Ik-60**-asok újabb sorozatának szállítása (hátral egyablakos kivitel), melyből az első néhány darab még régi rendszámmal állt forgalomba (GF 113 – 123), majd átszámolás után a

GA-07-62 – 07-72,
a sorozat többi tagja folytatólag a **07-73 – 08-36,**
az 1959. évi sorozat pedig a **08-57 – 09-26**

számokat kapta. Ezek egy része is pótkocsi vontatására alkalmas kivitelben készült, melyeket a Füst és Kilián garázs kapott. A Récsei a **08-57 – 09-00** számú új buszokat kapta és további Tr5-ösöket adott át a Mezőnek.

Időközben (1959 tavaszán) 20 db **Ik-66**-os is érkezett (**GA-08-37 – 08-56**, beceneve: „*Faros*”), melyeket a Mező garázs kapott meg a nagykörúti 12-es viszonylatra.

A Csepel Autógyár és az Ikarus gyár 1957–59. között megújította az – annak idején közösen kialakított – típusait. A 4 hengeres motor megnövelt teljesítményű változatával szerelték fel a külsőleg is tetszetősebbre formált Csepel-D352 és D420-as teherautókat, a D450-es nyerges vontatót, valamint az (Ik-30-as helyébe lépő) **Ikarus-31**-es autóbuszt. A hasonlóképpen megnövelt teljesítményű 6 hengeres motort pedig a Cs-D710-es teherautó, D705-ös nyerges vontató és az (Ik-60-ast felváltó) **Ikarus-620**-as autóbusz kapta. Ez utóbbi megtartotta az Ik-60-as fő méreteit és elrendezését, viszont az ablakfelületeket jelentősen megnövelték (magasságilag is és a hátsó peronon körkörösén is), ezért az első 620-asok a „*Panorámás*” becenevet érdemelték ki.

1959 őszén és 1960-ban 167 db-ot szerzett be a FAÜ az új **Ik-620**-asokból (**GA-09-27 – 09-80** és **09-97 – 11-09**). Ezekből a 09-es rendszámúakat a Füst garázs a nagykörúti 45-ös és a belvárosi 15-ös vonalon, a 10-es rendszámúak többségét a Récsei az 1-es, 7-es, 7C vonalakon, a 11-es rendszámúakból 4 db-ot a Récsei a Ferihegyi repülőtérre beindított 193-as gyorsjáraton állított forgalomba. (Ez utóbbi kocsiknak a hátsó ajtaja nem működött és a távolsági Ik-630-aséhoz hasonló üléselrendezésük volt.)

1959 végén az **Ik-31**-es típusból is beszereztek 16 db-ot (**GA-09-81 – 09-96**), annak ellenére, hogy ez semmilyen szempontból nem különbözött lényegesen a – korábban – be nem vált Ik-30-as-tól. Ezeket a Kilián garázs kapta és a 9-es vonalon álltak forgalomba.

1960-ban érkezett még 2 db **Ik-630**-as (a 620-as távolsági változata, különjáratú célra, **GA-11-10** és **11-11**, Récsei garázs), valamint 35 db **Ik-66**-os (**GA-11-12 – 11-46**, eleinte Mező 12-12A, később 1-es vonal).

Az egyre sürgetőbb férőhelykapacitás-probléma megoldása érdekében 1960-ban elhatározták egyrészt egy kísérleti csuklós jármű házilag kialakítását (gyári csuklós jármű beszerzésére nem volt lehetőség), másrészt – kényszermegoldásként, noha ez nem vált be – a pótkocsis üzem kiterjesztését arra az időre, amíg csuklósok nem állnak rendelkezésre. Így 1960-ban **újabb pótkocsikat** szereztek be (a székesfehérvári ÁMG-ből: **XA-15-31 – 15-50** és **23-51 – 23-79**, ezeknek már tolóablakuk volt, sárhányó-kiképzésük pedig az egykorú 620-asokéval egyezett meg), melyeket Fürst-, valamint Kilián-beli Ik-60-asokhoz csatolva, nagy forgalmú külterületi vonalakon állították forgalomba (Budafoki út, Rákoskeresztúr, Csepel, de a Récsei garázs újpesti 43-as vonalára is adott a váltós számokba „pótos” Ik-60-asokat a Kilián). Egyébként megjegyzendő, hogy az ekkor új és nagyobb motorteljesítményű Ik-620-asok is vonóhoroggal készültek, de ezeket nem alkalmazták pótkocsi vontatására.

4.2 1960-tól 63-ig, a csuklósítások első szakaszának lezárulásáig

1960 novemberére a Gyömrői úti Sallai Főműhelyben elkészült a **FAÜ saját tervezésű és kivitelezésű csuklós** autóbuszának prototípusa (**GA-12-00**), melyet **egy Ik-60-as és egy Tr5-ös** autóbuszból építettek össze (a hátsó, Tr5-ös részt egy ablaknyival megrövidítve). A három dupla ajtóval rendelkező jármű az Ik-620-as motorját és hátsó lámpatestjét kapta. A Récsei garázsba helyezték és az 1-es vonalon kezdte meg próbaüzemét. (Az új csuklóst a korra jellemző eufemizmusmal 160 személyesnek kiáltották ki, pedig nem kellett szakembernek lenni ahhoz, hogy lássa az ember: utastere rövidebb, mint két Ik-60-as utastere, következésképp 120 alatt lehetett csak reálisan a férőhelye.)

Ugyancsak 1960 őszén készült el a főműhelyben az **Ik-30-as** autóbuszból kialakított **pótkocsi** prototípusa (**XA-20-22**). Utána 1961 tavaszáig folyamatosan további 39 db ilyen átalakítás készült el (**XA-23-80 – 23-99** és **24-51 – 24-69**). Forgalomba állításuk után ugyanennyi 1960-as gyártású ÁMG-pótkocsit az FVV-nek (Fővárosi Villamosvasút) adtak át (a 75-ös trolibuszvonalon vezették be ekkor a pótkocsis üzemet), majd a megmaradt pótkocsikat átszámolták:

1955.évi	XA-30-01 – 30-16,	
1960.évi (ÁMG)	30-17 – 30-26	(23-66 – 23-75-ből),
Ik-30	30-31 – 30-70.	

Egyidejűleg a következő új járműbeszerzések voltak 1961-ben:

Ik-620	GA-11-47 – 11-56, 11-77 – 11-80	(Récsei és Fürst gar.)
Ik-66	11-57 – 11-76	(Mező gar., 55-ös vonalra)
Ik-31	57-01 – 57-06	(Kilián gar., 9-es vonalra)
Ik-630	10-35	(Récsei gar., különjárat)

A **FAÜ-csuklós** prototípusának sikeres próbaüzeme után, 1961 tavaszán egy 3 darabos nullszéria készült (**GA-11-97 – 11-99**), majd megindult a sorozatgyártás. A Récsei garázsba kerülő csuklósokkal először a 6-os vonalon (Nagyvárad tér - Óbuda, Miklós utca) váltották föl a Mező garázs M5-öseit, majd a 12A vonalon Ik-66-osait. A csuklósok végre meghozták a legfrekvenciáltabb vonalakon a szállítókapacitás megfelelő növelését, ezért gyártásukat 1962-ben is teljes erővel folytatták. Ekkor a Fürst garázsba kerülőkkel a 12-es, a Récseibe és Fürstbe egyidejűleg szállítottakkal a 7C, majd a 7-es, a Kilián első csuklósaival pedig a 17-es vonalon hajtottak végre típuscserét. A kocsik először a **GA-11-81 – 12-00**, utána a **GA-58-91 – 60-00** számtartományban kaptak rendszámot (ezen belül az **59-00** és **60-00** Ik-620-asokból készített csuklós volt), majd egy 1962. őszi átrendszámozás után ezek a **GA-83-00 – 84-29**, míg a folyamatosan tovább gyártottak a **84-30 – 84-44** számokat kapták. Ez utóbbiak a Kilián garázs 62-es vonalán már pótkocsisokat váltottak fel. (A pontosság kedvéért: az 59-65 és 59-66 rendszámokat már nem adták ki, **83-69** és **83-70** már az új számmal állt forgalomba.)

Az 1962. évi utolsó kocsit (**84-44**) **2 db Ik-60-asból** készült (típusjele: IC-660), ennek utánfutó-része kicsivel hosszabb volt, mint a Tr5-ösből készítették (típusjelük: ITC-600). A **620-as csuklósok** közül az 1961-ben készített (**60-00**, később **83-00**) négytengelyes volt, ennek utánfutó-része nem volt egy ablaknyival megrövidítve (típusjele: IC-622), az 1962-ben készített (**59-00**, később **83-01**, típusjele: IC-620) pedig ugyanúgy egy ablaknyival rövidebb utánfutó-résszel rendelkezett,

mint az Ik-60+Tr5 összeállításúak. Mindkettő a Récsei garázsban volt és a 6-os viszonylaton közlekedett, az első ITC-600-asokkal együtt.

A csuklós kocsik gyártása közben **az autóbuszok színezésében** változást hajtottak végre: bevezették az alsó díszléc alatt egy **ezüst sáv** felfestését.

1961 tavaszáig a FAÜ valamennyi autóbusza felül ezüst, az ablakok alatti díszléctől lefelé sötétkék színű, a sárhányós típusok sárhányója ezüst színű volt. (Ez alól kivételek csak átmenetileg voltak: leginkább exportból visszamaradt Ik-60-asok, a forgalomba álláskor, átfestésükig.) A FAÜ-csuklósok is eleinte ilyen színezésűek voltak: **12-00-tól 11-89-ig** (visszafelé számozva), valamint a **60-00-s** is. Az ezután következő **11-88-ast** a két díszléc között ezüstre, az ablakok között pedig kékre festették (az esőcsatorna fölött maradt az ezüst, az alsó díszléc alatt a kék). A további csuklósokat pedig (**11-87-től** visszafelé, majd az **58- és 59-es** számúakat már mind) az alsó díszléc alatti ezüst sávval festették, a sárhányók viszont kékek lettek.

Az Ikarusban gyártott autóbuszokon első ízben a 620-asok 1962. évi sorozatánál (**GA-57-07 – 58-84**), a főjavításra kerülő Ik-60-asokon 1963 elejétől alkalmazták ezt a festési módot, majd 1964-től vált általánossá. Ezüst sávval álltak forgalomba 1961-62-ben az első **Nysa mikrobuszok (GA-62-01 – 62-02)** és az első **nyitott Ik-630-as városnéző busz (GA-58-90)** is.

1963 tavaszától az autóbuszok külső megjelenésében még két változás történt:

- a jobboldali oldalfalba süllyesztett táblatartót kaptak a főjavításra kerülő járművek,
- ekkor kaptak az Ik-60-asok hátul kétoldali lámpatestet: a főjavításra kerülők az Ik-620-asét kapták, a többire az Ik-31-esek egyszerűbb lámpatestjét szerelték fel. (Korábban hátul csak 1 féklámpa és helyzetjelző lámpa volt.)

Az 1962 őszén történt átszámozás valamennyi nem 60 férőhelyes autóbuzszt érintette (tehát nem változott a rendszáma az Ik-60-asoknak és 620-asoknak, valamint a még meglévő kevés Tr5-ösnek és M5-ösnek sem). Az átszámozás a **80-as** számtartományba történt, a következő típus-bontásban (az 1962-es állományon túlmenően feltüntetve az 1963–64-es további beszerzéseket, illetve állományból való törléseket is):

Ik-31	GA-80-01 – 80-09	(Már csak 9 db volt meg a 22-ből, Ik-30-as már csak pótkocsiként közlekedett, ezek a típusok nem váltak be. 1963-ban a maradék Ik-31-eseket is eladták.)
Nysa mikrobuszok	80-11 – 80-12 , majd további beszerzés: 80-13 – 80-18	(ezek két nyitott pótkocsival közlekedtek a Margit-szigeten, a Várban és a Vásárban; a pótkocsik rendszáma: XA-30-91 – 30-94 és 32-76 – 32-87)
Ik-630 különjárat	80-30 – 80-32 , majd további beszerzés 1963–64-ben (mind Récsei): 80-20 – 80-29	(helyközi kivitel, részben a repülőtéri 193-as gyorsjáratra kerültek, kiváltva a 620-asokat)
Ik-630 városnéző	80-33 , 80-34 – 80-35	majd további beszerzés:
Ik-66	80-40 – 80-94	(Az 1959-es beszerzésűek már nem voltak meg, a Belvárosban ekkor már csak az 1-es vonalon közlekedtek. Szűk belső terei és lassú utascseréje miatt ez a típus nem vált be, 1964-ig valamennyit átadták a MÁVAUT-nak.)
IC-622 (4teng.)	83-00	
IC-620 (3teng.)	83-01	
ITC-600/1960.	83-02	
1961–62.	83-03 – 84-43	(83-00 – 83-69 Récsei, 83-71 – 84-13 Fürst, a többi Kilián)
IC-660/1962.	84-44 ,	majd az 1963. évi beszerzés:
ITC-600	84-45 – 84-49	
IC-660	84-50 – 85-09 ,	melyek közül az elsők a 61-es vonalon váltot-

ták föl a pótkocsisokat (Kilián garázs), a továbbiak zöme a Fürst garázból a 12A viszonylatra került, hogy a Récsei onnét lekerülő csuklósai a 43-ason állhassanak forgalomba, kiváltva ezzel az ott közlekedő pótkocsisokat (Kilián gar.), a többivel pedig a 35-ös és a 23-as viszonylatot csuklósították.

Ezzel a **csuklósítások első szakasza lezárult**, a legtöbb igazán nagy forgalmú vonalon csuklósok szállították az utasokat. 210 db házilagosan elkészített csuklós autóbusz állt forgalomba Budapest utcáin, mielőtt még az Ikarus gyárban megkezdődött volna a csuklósok gyártása.

Sőt, vidéki közlekedési vállalatok és az FVV trolibuszüzeme részére is készített a Sallai Főműhely csuklós járműveket (ez utóbbiak egyike 2 db Ik-60-asból készített négytengelyes, az IC-622-essel megegyező hosszúságú jármű volt, típusjele: IC-662T). A háromtengelyes IC-620-as pedig prototípusul szolgált a MÁVAUT később nagy sorozatban gyártott csuklósaihoz.

A csuklós autóbuszok megépítéséhez nagy mennyiségű Ik-60-as és Tr5-ös autóbuszt kellett kivonni a forgalomból, melyeket az **Ik-620-asok** nagy sorozatban történő vásárlásával pótoltak:

1959–61.:	181 db	(09-27 – 09-80, 09-97 – 11-09, 11-47 – 11-56, 11-77 – 11-80, oldalablakuk felső harmadában eltolható volt, ezekből 3 db-ot felhasználtak a csuklósok építéséhez)
1962.	178 db	(57-07 – 58-84, ezek már ezüst sávval készültek, és oldalablakuk felső negyedében befelé billenthető volt)
MÁVAUT-tól	5 db	(58-85 – 58-89, más típusokért cserébe átvett, 1960–61.évi)
1963.	261 db	(90-01 – 92-61, melyek már félkör alakú kerékkivágással és oldalfalba süllyesztett táblatartóval készültek),

és ezzel lecserélték az összes Tr5-ös és M5-ös kocsit (a Mező garázs állománya ekkor csupa új 620-asból állt), valamint az Ik-60-asok közül is a régebbi (1956 előtti) évjáratúakat. Befejezték az Ik-30,-31, és elkezdték az Ik-66-osok cseréjét.

1963 végén, mielőtt még megérkeztek volna az Ikarus gyár első csuklós illetve nagy befogadó-képességű padlóalatti-motoros járművei, a FAÜ forgalmi járműállománya – a házi gyártású csuklósok forgalomba állításának köszönhetően – a következők szerint alakult:

Ik-60	242 db			
Ik-66	55 db			
Ik-620	622 db			
FAÜ-csuklós	210 db,	melyből	ITC-600	147 db
			IC-660	61 db
			IC-620	1 db
			IC-622	1 db

—————
összesen **1129 db**

és ezek ekkor már 82 alapviszonylaton és további 64 időszakosan közlekedő viszonylaton (melyből 10 gyorsjárat, 43 betét- ill. elágazó járat, 11 betűjelzéses járat) szállították az utasokat. (Azaz összesen már 146 db autóbuszviszonylat létezett.)

A járműállomány a garázsok között a következőképpen oszlott meg: Récsei 359 db (ebből 74 csuklós), Füst 391 db (ebből 81 csuklós), Kilián 159 db (ebből 55 csuklós), Mező 220 db. (A Kilián és Mező feltöltése még nem fejeződött be, ugyanakkor a Récsei garázs túlszűfolt volt, járműveinek egy részét éjszaka a Dózsa György úton, a Verseny utcától az Istvánmezei út sarkáig terjedő szakasz jobboldali, úttesten kívüli részén hármassorokban tárolta. Már 1963-ban tervbe vették egy ötödik garázs építését is Óbudán, amely azonban csak 1970-re készült el.)

4.3 1964-től 69-ig: az Ikarus gyár felzárkózása az eseményekhez

Miután igény mutatkozott egyrészt csuklós, másrészt az addig szokásos 60 személyesnél nagyobb, kéttengelyes autóbuszok tömeges beszerzésére is (ez utóbbira egy sikertelen próbálkozás volt az Ik-66-os városi kivitele), az Ikarus egy teljesen **új típuscsalád** kialakítását határozta el. A jobb alapterület-kihasználás érdekében a motort a padló alá tették (az első tengely mögötti részen), míg a vezetőülés mellett a jobb oldalon ajtót nyitottak (az első tengely előtt). Az önhor-dó felépítményű, légrugóval is felszerelt járművek típusjelzése **Ikarus-556**, a csuklósé **Ikarus-180** lett, a korabeli propaganda 100 ill. 180 személyesnek tartotta őket, férőhelyüket később 77 ill. 124 főre pontosították, másfél méterrel voltak hosszabbak az Ik-620-ashoz illetve a FAÜ ITC-600-asához képest (az Ik-556-os közel 11 m, a 180-as 16,5 m, a FAÜ négytengelyeséhez hasonló hosszúságú, de háromtengelyes csuklós).

Az új típusok 0-szériája 1963-ban készült el és 1964. elején álltak forgalomba:

- 5 db Ik-556-os (GA-81-01 – 81-05) a 4-es viszonylaton,
- 10 db Ik-180-as (GA-85-10 – 85-19) rövid ideig az 5-ös, majd – a keskeny Lánchídon való áthaladás veszélyessége miatt – a 12-es viszonylaton (Fürst garázs).

A jelentkező műszaki problémák miatt az elkövetkezendő években az új típusokból csak kisebb mértékű beszerzés történt:

- 23 db Ik-556 (GA-81-06 – 81-14 Fürst, 81-15 – 81-28 Récsei, mindkét garázból a 4-es és 5-ös viszonylatra),
- 22 db Ik-180 (GA-85-22 – 85-35 Récsei, 6-os és 7C viszonylatra, 85-36 – 85-43 Fürst, 12A viszonylatra),

ezen kívül 2-2 kiállítási példány is érkezett: először rövid időre a GA-07-38-as 556-os és 07-30-as 180-as (újra kiadott rendszámokkal, ezeknek az ezüst sáv helyett fekete volt), majd később a 81-30 és 85-21 rendszámúak. (A nullszériának és a kiállítási példányoknak elől nem négyzet alakú, hanem hosszú táblatartója volt, és ugyanilyen volt hátul is, míg a későbbi 23+22 db-nak csak elől volt, négyzetes táblatartója. Ez megkülönböztette őket a későbbi szériáktól, amelyeknek szintén csak elől, de mindig hosszú táblatartójuk volt.)

A műszaki problémákra az utóbb beszerzett darabok sem hoztak megoldást. Ezeket a kocsikat gyakran lehetett látni kipukkadtt légrugóval, félrebillenten, vagy kiszakadt, lógó hátsó ajtókkal menni vagy éppen félreállni.

A FAÜ a járműszükségletét továbbra is a régi típusokból fedezte. **1964-től 66-ig** vásárolt 238 db **Ik-620**-ast (GA-92-62 – 94-99, ezek hűtőrácsában „IKARUS 620” felirat jelent meg), melyekkel először a maradék Ik-66-osokat cserélte le (Fürst garázs, 1-es vonal), majd a még meglévő Ik-60-asokat váltotta ki, hogy ezekből is csuklóst készíthessen. Ekkor kerültek először a Kilián garázsba is 620-asok, az itt összegyűjtött 60-asok helyébe.

A **házilag készített csuklósok** újabb, 109 db-os sorozata **1966-67-ben**, két éven át folyamatosan állt forgalomba (GA-85-44 – 86-52, mind IC-660 típusúak, túlnyomórészt tolóablakosok, hátul részint egy-, részint háromablakosok).

Ezekkel csuklósították az 1-es (Récsei - Fürst), 33-as és 55-ös (Récsei - Kilián), valamint több külterületi vonalat (Kilián), továbbá meg kellett kezdeni a legrégebbi csuklósok cseréjét is (az 1961-ben épített ITC-600-asok 1948–1955 között gyártott autóbuszokból készültek, megértek a selejtezésre), leginkább a Récsei 6-os és 43-as vonalán.

E beszerzések és selejtezések után, **1967 őszén** – mielőtt az 556-osok és 180-asok nagyobb sorozatban való gyártása beindult volna – a forgalmi járműállomány típusonkénti összetétele a következő volt:

Ik-620	857 db				
Ik-556	28 db				
FAÜ-csuklós	303 db,	melyből	ITC-600	131 db	
			IC-660	170 db	
			IC-620	1 db	
			IC-622	1 db	
Ik-180	33 db				
	összesen				1221 db

1967 végén újabb sorozat **180-ast és 556-ost** gyártott az Ikarus, melyek már a korábbiaknál valamivel strapabíróbbak voltak, bár motorjuk még a be nem vált JÁFI-motor volt. Az 556-osok már az 1968. január 1-jén megalakuló Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) emblémájával álltak forgalomba. A 180-asokkal folytatták a régi csuklósok cseréjét:

- GA-86-53 – 86-72 Récsei garázs 6-os viszonylat (ekkortól a két 620-as csuklós a 43-ason járt),
- 86-73 – 86-87 Fürst garázs 12-es viszonylat,

az 556-osok pedig továbbra is a 4-es és 5-ös vonalakra kerültek:

- GA-81-31 – 81-75, 82-01 – 82-07 Récsei és Fürst,

miközben a régebbi (1963-64. évi) 556-osokat kivonták a forgalomból, felújítás céljából.

Az új típuscsalád motor-problémáját a győri Rába gyár segítségével sikerült megoldani, amikor az elkezdett gyártani M.A.N.-licenc alapján egy korszerűbb és nagyobb teljesítményű, ugyan-csak padló alá beépíthető motort. Az ezzel szerelt 180-asok **1968 nyarától** álltak forgalomba:

prototípus	GA-86-88
széria	86-89 – 87-83
1969.évi széria	96-26 – 96-90,

az 556-osok pedig 1969. őszétől: **GA-81-76 – 82-00, 82-09 – 82-13.**

Az új motor a réginél jóval csendesebb volt, ugyanakkor jobb gyorsulást biztosított a járműveknek, és olyan mértékben bevált, hogy még az Ikarus újabb típusai is, egészen 1992-ig (25 éven át!) ezzel a motorral készültek. 1969–70-ben a régebbi 180-asokba és 556-osokba is mind ezt a motort építették be.

A korszerű motorral szerelt Ik-180-asok első sorozatát a Récsei üzemegység a 6-os, 7-es, 7C és 43-as vonalaira adta ki (**86-88 – 87-40**), míg a régebbi évjáratú 180-asok a 33-as, 43-as, 84-es és részben az 1-es vonalra kerültek; a többi új kocsit (**87-41 – 87-83**) a Fürst üe. kapta és a 7, 7C, 12, 12A vonalakon járta. Az 1969. évekkel Récsei a 32-est csuklósította (átvette Mezőtől), míg az 1-esen és 55-ösön típuscserét hajtottak végre. Ekkor valamennyi ITC-600-ast selejtezték, az IC-660-asokat pedig Kilián üzemegységbe helyezték át. (Az IC-620-ast és 622-est is selejtezték.)

Az Ik-556-osokból az első MAN-motorosok ugyancsak a 4-es, 5-ös vonalakra kerültek, míg az 1967. évek egy részét különböző vonalakra szórták szét.

A forgalomból kivont régebbi 556-osok közül 26 db jött meg a főműhelyből 1970 folyamán felújítva és átrendszámozva (**GA-82-14 – 82-26 Fürst, 82-27 – 82-39 Récsei**), míg a **81-04**-est különjáratú autóbusszá alakították át, a **81-17**-esből pedig a MÁVAUT – felhasználva ehhez a **81-16**-ost is – egy emeletes buszt épített és a pécsi helyi forgalomban közlekedtette, kísérleti jelleggel.

1969 őszén 15 db új Ik-620-ast is vásároltak (**GA-95-01 – 95-15**, Kilián és Mező üe., széles viszonylatjelzővel).

Mindezekkel a BKV autóbusz-állománya **1969 végére** a következők szerint alakult át:

Ik-620	872 db
Ik-556	108 db
FAÜ-csuklós	149 db (mind IC-660)
<u>Ik-180</u>	<u>279 db</u>
összesen	1358 db

Amint látható, időszakunk végére az Ikarusban gyártott csuklósok száma már meghaladta az üzemben lévő FAÜ-csuklósokét, de az 556-osok száma még elenyészően kevés volt a 620-asokéhoz képest. A csuklós buszok aránya az összesnek már mintegy harmadát tette ki.

4.4 Egyebek a 60-as évekből

A hétköznapi forgalom lefolyását a mainál nagyobb mértékben a hivatásforgalom határozta meg, kiugró csúcsidőkkel. De a csúcsidő fogalma csak az utasszámra értendő, az egyéb közúti forgalom ugyanis elenyésző volt – személyautó ekkor még alig volt több, mint teherautó –, a „forgalmi dugó” fogalma ismeretlen volt – legfeljebb nyugati képeken lehetett ilyen látni –, forgalmi torlódások csak a vasúti sorompóknál voltak.

(Sorompós vonal volt például Észak-Pesten a 25-ös, 31-es, 32-es, 55-ös, Dél-Pesten a 61-62-es, 67-es, 51-es, 68-as, Budán a 3-as és 14-es a Fehérvári út végén is, valamint a 41-es. Hosszú sorompózárások után üres kocsi előreküldésével, csonkáztatással, esetleg átszereléssel igyekeztek helyreállítani az egyenletességet. A 60-as években elkezdték a kritikusabb sorompók felüljárókkal való kiváltását.)

A reggeli csúcsidő két részből állt: gyári csúcs 5–6 óráig és hivatali csúcs 6.30–7.30-ig (a Belvárosban 8 óráig). A vonalak egy részén az első, más részén a második csúcs-rész volt lényegesen magasabb. A szükséges férőhely biztosítása érdekében reggel az ipari területek vonalain besegítettek a belvárosi viszonylatok járművei, 7 óra után pedig az elnéptelenedő gyári vonalak járművei szereltek át a Belvárosba tömegeket szállító vonalakra. Délután a gyárak műszakváltásához kapcsolódó csúcsidő 13–15 óráig tartott, a hivatali csúcs 15.30–17.30-ig, és az esti 22 órai műszakváltásnál is volt egy kisebb csúcs. (Például a Récsei garázs 96-os vonalán - mely Rákospalotáról az újpesti gyárakba szállította a dolgozókat - csúcsidőkben 4-6 perces, csúcsidőn kívül 20

perces közlekedés volt, és este 22.00 órától 20 percen át 5 percenként indultak a kocsik, melyek természetesen más vonalakról szereltek át. Saját kocsijaival csúcsban 6 percenként tudott indulni, a gyári csúcsok idején voltak átszerelői a 4-es, 5-ös, 5A, 25-ös, 30-as, 43-as vonalakról, és saját kocsijai is átszereltek a 43-asra, amikor ott volt rájuk nagyobb szükség.)

Vasárnap a budai kiránduló-vonalakon, nyáron a strand-vonalakon hatalmas tömegek utaztak. (Pl. a fenyőgyöngyei 65-ös vagy a Dagályhoz menő S vonalon egymást érték a zsúfolt kocsik.)

A menetrendekre jellemző volt:

- a sok átszerelés – fentiekből adódóan – különösen csúcsidőkben és hétköznap este,
- a menetidő a nap folyamán általában nem, vagy legfeljebb kis mértékben változott,
- kiállásos pihenő nem volt, csak csúcsidő után egyszer 15 perc végállomási tartózkodás („műszaki pihenő”, elsősorban hűtővíz utántöltésére),
- a gépkocsivezetők napi munkaideje 8 órától 10 és fél óráig terjedt, a „beugrók” (kétrészes szolgálatok) legkésőbb este 20 óráig végeztek,
- a beosztási keret a gkv. és a kalauz munkaidejét is tartalmazta (ez utóbbi a leszámolással együtt a 11 órát is elérhette)
- a szombati menetrend délelőtt 10–11 óráig azonos volt a hétköznapival, majd 11–17 óráig egy előrehozott délutáni csúcs következett (a szombat déli hivatali csúcs 11.30-kor kezdődött, majd 13 órától beleolvadt a – változatlan idejű – gyári műszakváltásos csúcsba), a járműkiadás a hétköznapival megegyezett (nem volt még szabad szombat, 48 órás munkahét volt!).

Nem volt ritkaság a különböző típusú és különböző garázsból való járművek vegyes üzeme. Például a 43-as viszonylaton 1960–62-ben a váltós forgalmi számokban a Kilián garázs pótkocsis Ik-60-asai közlekedtek (részben AMG-, részben Ik-30-as póttal), a beugrók a Récsei Ik-60-asai és Tr5-ösei voltak – melyek átszereltek 143-as gyorsjáratba, 47-esbe, 96-osba és Gy12-es gyári járatba –, ezenkívül jöttek átszerelők a 43-asba a 147-es gyorsból (Récsei, Ik-60 és Tr5, később 96-os, Ik-60), a 44A-ból (Récsei, Ik-620), és a 15-ösből (Fürost, később Mező, Ik-620).

Másik példa: a 25-ös viszonylaton a 60-as, 70-es évek fordulóján alapvetően 620-asok közlekedtek, de rendszeresen ott járt két 556-os és változó számú (1–4) csuklós is (részben FAÜ, részben régebbi évjáratú 180-asok), így nemritkán 4 típus volt egyszerre a vonalon.

1959–60-ban bevezették az **ülőkalauzi rendszert**: a kocsik hátsó ajtajától számított 2. és 3. keresztlés helyére kalauzülést építettek, így a kalauznak nem kellett sokszor 10 órát meghaladó munkaidejét a mozgó kocsin állva töltenie. (A FAÜ-csuklósok kalauzülése közvetlenül a 2. ajtó után volt, hogy a jegyváltás lehetőleg ne akadályozza a felszállást, ami az összes kocsitípuson csak hátul volt megengedve. Kivéve az Ik-66-ost, melyen középen volt a felszállás, elől és hátul a leszállás. A 66-osokon és a pótkocsikon a felszálló-ajtóval közvetlenül szemben volt a kalauzülés.) A kalauzok munkáját nehezítette a sokféle jegyfajta is: vonaljegy 1Ft és 1,50Ft, szakaszjegy 80fillér, gyerekjegy 75fillér, átszállójegy 1,50Ft, 2Ft, 2,50Ft, 3Ft-osok voltak forgalomban, és az átutazott övezetek száma szerint kellett a jegyet kiadni, esetleg pótgjegyet kiadni hozzá.

Az 1966. évi tarifareform alkalmával egységes 1,50Ft-os autóbusz-vonaljegyet vezettek be, az átszállójegyket megszüntették. 1969-ben vezették be az előreváltott, a kocsi belsejében jegykezelő készüléken érvényesítendő vonaljegyket, majd az ezt követő években fokozatosan – a 70-es évek elejére is átnyúlóan – megszüntették a kalauzokat (utoljára a csuklósokon), ezután ismét eltűntek a kocsik belsejéből a kalauzülések.

Metró még nem lévén, ebben az időszakban **a legnagyobb tömegeket a villamos mellett az autóbusz** szállította. Jellemzőek voltak a – mai 7-eshez hasonló – hosszú, átmérős viszonylatok. Ilyenek voltak: az 1-es, 4-es, 5-ös, 6-os, 7-es, 7C, 19-es, 19A, 39-es, 89-es. (Ezek közül a 4-es és az 5-ös járműszáma elérte a 36 db-ot, a 6-oson csuklósítás előtt 40, utána 26 kocsi közlekedett.)

A viszonylatok számozása az ötvenes évek végéig 1-től 69-ig történt, utána sorrendben a 90-től 99-ig, a 80-tól 89-ig, végül a 70-től 79-ig terjedő (a trolibuszokéval megegyező) számokat adták ki, a hetvenes évek elejéig bezárólag. Emellett sok – a viszonylatszám mellé tett A, B, C, Y

betűvel jelzett – betét- és elágazó járat volt, melyek általában csak bizonyos időszakban közlekedtek. A gyorsjáratokat 100 fölötti piros számokkal jelölték (117, 135, 140, 143, 156, 162, 193, vasárnap 121, 134). A csak betűvel jelzett ún. rendkívüli járatok részben csak alkalmanként közlekedő járatok voltak (stadion-járatok, strand-járatok), részben pedig olyan gyári járatok, amelyek később vagy számjelzést, vagy Gy-betűs jelzést kaptak (ez utóbbiak csak néhány menetet teljesítő gyári járatok voltak).

1968-ban már 94 alapjárat és 66 betét- ill. elágazó járat volt, 8 gyorsjárat és 17 betűjelzéses rendkívüli járat mellett, azaz összesen 183 meghirdetett autóbuszviszonylat létezett, nem számítva a Gy1-től Gy14-ig számozott gyári járatokat.

5. Az ötödik garázs belépése: 1970–1975.

1970. januárban üzembe helyezték az Óbudai temető mellett, a Pomázi út végén felépült új garázst, **Óbuda** Autóbusz Üzemegység néven. Járművekkel való feltöltése az ekkor érkező újabb Ik-620-as sorozattal kezdődött (**GA-95-16 – 95-51**), továbbá ide helyezték át Récseiből és Fürstből a régebbi (85-ös rendszámú) Ik-180-asok nagy részét, mellyel az új garázs a 34-es és 42-es vonalat csuklósította. Az 1970. évi további járműbeszerzések zöme is Óbudára történt:

Ik-620 **GA-95-52 – 95-77** (a 620-asok **utolsó** sorozata, melyet elől az 556-osok hosszú táblatartójával gyártottak, Récsei üe. kapta **95-65-től 95-75-ig**.
Összesen **940** db beszerzése történt e típusból.)

Ik-556 **GA-82-40 – 82-74** (ezekkel Óbuda a 4-es vonalat vette át)

Ik-180 **GA-87-84 – 88-00, 95-88 – 96-00** (Fürst üe., 107-es gyorsjárat)
96-06 – 96-25, 96-91 – 97-00 (Óbuda üe.),

ezenkívül sok régi (91- és 92-es rendszámú) 620-ast is Óbudára helyeztek át (Fürstből és Mezőből), mellyel fokozatosan átvette a Moszkva tértől északra fekvő budai vonalakat. Ik-180-asaival pedig főleg Récseitől vett át vonalakat, 1972-ig folyamatosan (6-os, 55-ös, majd 1-es, 32-es, 33-as, 43-as, 84-es, 96-os), mellyel lecsökkent a Récsei garázs zsúfoltsága. Ezekben az években Récseiben és Fürstben elkezdtek selejtezni a legrégebbi évjáratú 620-asokat, miközben az új kocsik nagyrészt Óbudára érkeztek.

A 70-es évek elején a főjavításra kerülő 620-asok (többnyire az 1963–66. évek) elől hosszú táblatartót kaptak (az utolsó, Ikarusban gyártott sorozathoz hasonlóan). Ugyanakkor az Ik-630-as különjáratú kocsik többségét (**GA-80-20 – 80-24** és **80-28 – 80-32**, változatlan rendszámmal) 620-assá építették át a főműhelyben és ezek a Récsei vonalain álltak forgalomba.

Az 556-osok és 180-asok beszerzése 1972 végéig folytatódott:

Ik-556 **GC-45-01 – 46-13 és 47-15 – 47-29**

Ik-180 **46-14 – 47-14 és 47-30 – 47-53** (47-38-ig Récsei, 47-39-től Kilián első 180-asai),

továbbá egy használtan vásárolt 1965. évi 180-as is forgalomba állt **GA-95-85** rendszámmal. Ezzel e típusok beszerzett össz-darabszáma 275 szóló + 416 csuklósra emelkedett.

Az autóbuszok színében ebben az időszakban kisebb változások történtek: az ezüstre festett részek színe a korábbi vakítóan világos ezüstfehér (kályhaezüst) felől a gyöngyházfényű világosszürke (ma azt mondanánk: ezüstmetál) felé tolódott el, az 1968-tól 70-ig gyártottaknál folyamatosan. Az 1972-ben megjelenő új 200-as típuscsalád járművei pedig felül sima világosszürke színt kaptak, míg alul elhagyták róluk az (1961-től alkalmazott) ezüst sávot és ismét egy színű sötétkékek lettek.

Az Ikarus gyár a 60-as évek végén tervezte meg **200-as típuscsaládját**, mely az egységes megjelenésű, de különböző méretű, városi, helyközi és távolsági autóbuszokkal minden kategóriában új típust kínált. A típusváltás a távolsági forgalomban volt a legsürgetőbb, ahol ekkor még (az 50-es években konstruált) Ik-55-ös, 66-os típusok domináltak. Az új típuscsalád ezért a távolsági Ikarus-250-essel indult be 1969-ben, majd 1971-ben készült el a BKV részére a városi kéttengelyes **Ikarus-260-as**, és a csuklós **Ikarus-280-as** prototípusa (**GA-95-86 és 95-87**).

Az új típus szerencsés módon egyesítette magában az 556-os és a 620-as jó tulajdonságait: nagy befogadóképesség, padlóalatti motor által lehetővé tett jó alapterület-kihasználás egyfelől, és erős ajtók, strapabíró konstrukció másfelől. Elöl is dupla ajtót kapott, és főleg a csuklósnál előnyösen megnőtt az egy utasra jutó ajtósávok száma.

(Ajtóelrendezés: lk-620: 0-2-2 lk-556: 1-2-2 lk-260: 2-2-2
 FAÜ-cs.:0-2-2-2 lk-180: 1-2-1-2 lk-280: 2-2-2-2)

Ezeknél a típusoknál vezették be – 556-oson és 180-ason végzett próbaüzem után – az **automatikus sebességváltómű** alkalmazását, amely mentesítette a járművezetőket a gyakori és megerőltető kuplungozástól.

Mindemellett a 200-asok esztétikailag is igényesen megtervezett, harmonikus külső mögött hordták e konstrukciós jó tulajdonságokat.

A prototípusokkal elvégzett próbaüzem után a 260-asok 0-szériája **1972 végén** érkezett meg:

GC-47-54 – 47-73 (ebből az első 10 db-ot Fürst üe. a 3-as viszonylaton, a második 10 db-ot Récsei a 181-es gyorsjáraton állította forgalomba, majd ezek rövidesen a Rákóczi úti 89A-ra kerültek át),

a 280-asok 0-szériája pedig **1973 nyarán** a 7C (a mai 7-es) viszonylaton állt forgalomba:

GC-52-01 – 52-38 (52-19-ig Fürst, 52-20-tól Récsei).

1973 végétől beindult e típusok sorozatgyártása:

lk-260/ 73.	GC-47-74 – 49-35	(48-25-ig Fürst, 48-84-ig Récsei, a többi Mező)
lk-260/ 74.	49-36	(megerősített vázkeretű próbakocsi, Mező)
	49-37 – 50-15	(Óbuda és Kilián első 260-asai, 50-05-től Récsei)
	50-16 – 51-03	(50-32-ig Récsei, a többi Mező, az utolsó 10 db Fürst)
lk-280/ 74.	GC-52-39 – 53-00 és	
	54-01 – 54-35	(52-55-ig Récsei, 52-75-ig Fürst, a többi mind Kilián)
	54-36 – 54-38	(utólag érkezett 1975 elején)

Az új 260-asokkal felgyorsult a régi 620-asok cseréje, elsősorban a Fürst, Récsei és Mező garázsban. 280-asból viszont csak annyit kaptak a Récsei és Fürst garázsok, amennyi a 107-es gyors (a mai 7gy) és a 7A vonalakra kellett, a többi Kilián kapta, hogy az – ekkor már csak itt üzemelő – FAÜ-csuklósok cseréje is felgyorsuljon (61-62-es vonalcsalád, 48-as, 52-es vonal).

1975 tavaszán 4 db **Ikarus-211-es** (kisméretű, távolsági kivitelű) autóbust is beszerzett a BKV, a Clark Ádám térről induló, V jelzésű járatra, mely a sikló helyreállításáig (1986.) közlekedett a Vár-hegy oldalában. A vajszínűre festett kocsikat (**GC-31-37 – 31-40**) eleinte a Fürst, később a Récsei garázs üzemeltette.

A hetvenes évek közepétől jó néhány más, normál forgalmi kocsin is lehetett látni **GC-31-** kezdetű rendszámot, ugyanis ebben az időben az elveszett vagy tönkrement rendszámtáblák helyett ilyen adtak ki.

Az 1974. évi utolsó 20 db 260-as beszerzését (**50-84 – 51-03**) a Cinkota és Rákosliget közötti szabad területen épülő legújabb autóbustgarázs beüzemeléséhez irányozták elő, de az átadás még egy évet váratott magára, így ezeket a kocsikat Mező és Fürst között elfelezték.

Az eddigi 260-asokon és 280-asokon az ablaknak csak egy felső keskeny sávjában volt eltolható szellőzőablak. 1975 őszétől az ablakok fele magasságban eltolható, nagyméretű szellőzőablakokkal készültek, és ilyen volt már az 1974. éviéik közül is 1 kocsi (**GC-51-00**).

Az itt tárgyalt időszakban, pontosabban **a 70-es évek elején**, egymás után indultak be az **új gyorsjáratok**, melyek általában a reggeli és délutáni csúcsidőben közlekedtek. 1974-ben már 30 db volt, melyből 4 expresszjárat. Beindításuk célja az utazási és a keringési (üzemi) sebesség növelése volt, mely az utasok egy részének gyorsabb eljutást, a vállalatnak pedig gazdaságosabb üzemeltetést jelentett.

A hálózat alakulását az első metró-szakaszok átadása is befolyásolta: a várost átszelő hosszú viszonylatok nagy része megszűnt, illetve rövid, metróállomásokra **ráhordó járatokká** alakultak át. Ugyanakkor az autóbust-ágazat összeteljesítménye nem csökkent, hanem tovább nőtt, mert:

- a hálózat metróhoz-igazításakor a villamosvonalakhoz drasztikusabban nyúltak hozzá, mint a buszvonalakhoz,

- a villamos-pályák és -járművek korszerűtlensége miatt az utasok átáramlása tovább folytatódott a gyorsabban fejlődő autóbuszra,
- az egymás után épülő új lakótelepek közlekedését főleg buszokkal (jellemzően új gyorsjáratokkal) oldották meg,
- a kisebb forgalmú, gazdaságtalannak tartott villamosvonalakat elkezdték autóbuszokkal felváltani.

6. Hat garázst töltenek meg a BKV buszai: 1976–1996.

6.1 1976-tól 1981-ig

1975 végén nagy sorozat új Ik-260-as és 280-as érkezett, melyekkel folytatták a régi típusok cseréjét – a FAÜ-csuklósok cseréjét be is fejezték –, továbbá megkezdték a Cinkotai út mellett, Rákosliget közelében felépült új garázs (**Cinkota** Autóbusz Üzemegység) feltöltését járművekkel. (Ebbe a garázsba már csak 200-as típusokhoz tartozó járművek kerültek).

Ik-260-asok: **GC-51-04 – 52-00** (Óbuda, Kilián, Mező)
 70-01 – 70-21 (Idáig az új buszok oldalára az Ikarusban festették fel a rendszámot, jellegzetes alakú, karcsú fehér számokkal, az 50-es évektől kezdve folyamatosan. **70-21** volt az utolsó ilyen szám, csuklóson az **54-35**. Ezután a garázsokban történt a felfestés, általában mindenütt más számtípussal.)
 GC-70-22 – 70-50 (Mező)
 71-51 – 72-00 (Mező, Récsei)
 97-01 – 97-88 (Récsei, Óbuda, Kilián, **97-66**-tól Cinkota első kocsijai. A kiliánosok egy része alacsonyabb szélvédővel készült, mely fölött középen volt beépítve a táblatartó, akárcsak a 211-eseken.)

Ik-280-asok: **GC-54-39 – 55-00** (Óbuda és Kilián, ez utóbbiak az utolsó FAÜ-csuklósokat váltották le)
 99-01 – 99-53 (**99-17**-től Cinkota első csuklószai a 73-173 és 19-es vonalon)

1976-tól nagy ütemben folytatódott tovább – immár 6 garázsba – az Ik-260 és 280-asok beszerzése, mellyel 1978-ig a 620-asokat, 1980-ig az 556-osokat és 180-asokat mind kiváltották.

Ik-260/76.	GC-97-89 – 99-00	Ik-280/76.	GC-99-54 – 99-99
	GE-00-01 – 00-64		85-86 – 86-00
Ik-260/77–78.	00-65 – 02-00		GE-02-01 – 02-71
	05-01 – 05-09	Ik-280/77–78.	02-72 – 04-34
Ik-260/79.	05-14 – 05-28	Ik-280/79.	04-35 – 04-49
Ik-260/80.	GE-05-30 – 07-00	Ik-280/80.	GE-04-55 – 05-00
	09-01 – 09-28		07-01 – 08-27
Ik-260/81.	09-29 – 10-35	Ik-280/81.	08-28 – 09-00
			11-01 – 11-37

Néhány darab **Ik-282**-est is forgalomba állítottak, amely a 280-as 18 méterre megnyújtott változata volt, az utánfutó-részben dupla ülésorokkal (a „C”-tengely túlterhelésének elkerülése érdekében).

Prototípus (1977.): **GC-96-17**

0-széria (1979.): **GE-04-50 – 04-54** (Cinkota, 61E viszonylat)

Ezekkel a járműállomány **1980-ban** és **1981-ben** a következők szerint alakult:

Ik-211	4		4
Ik-260	1035		1031
Ik-280	691		729
<u>Ik-282</u>	<u>5</u>		<u>5</u>
összesen	1735 db		1769 db

Ilyen egységes járműparkja a fővárosnak korábban soha nem volt! Figyelemre méltó a csuklósok magas – és tovább emelkedő – aránya is. 1035 pedig az a rekord, amit valaha is elért egy járműtípus egyidejűleg meglévő darabszáma Budapest tömegközlekedésében.

Az 1980-ban beszerzett sorozatok részben az utolsó 556-osok és 180-asok helyébe kerültek (05-30-tól Fürst és Récsei, illetve 04-55-től Óbuda), részben pedig már a régebbi évjáratú 260-asok és 280-asok cseréjét szolgálták (a 06-os rendszámúak Récseiben, Fürstben, Cinkotán a 47-, 48-as rendszámúak helyébe, illetve a 07-, 08-as rendszámúak főleg Kiliánban az 54-es rendszámúak helyébe kerültek).

A 200-as típuscsaládot ugyanis 400–450 ezer km, főjavítás nélküli futásteljesítményre tervezték, ezt belvárosi vonalakon 8–10 év, külterületeken 5–7 év alatt teljesítették az autóbuszok, és ennek megfelelő idő után selejtezték őket. A (belvárosihoz képest) kevésbé strapás körülmények között üzemeltetett, 5–7 éves, még eléggé jó állapotú járműveket vidéki Volán vállalatoknak adták el. (Ahol esetenként eredeti kék színben álltak forgalomba.)

Az itt tárgyalt időszakra esik a **viszonylatok átszámozása** (1977. I. 1.), melyet az tett szükségessé, hogy már 100-nál több alapjárat volt, és ezért alapjáratokat is kénytelenek voltak viszonylatszám mellé tett A, B, C, Y betűkkel jelölni. Ezután az ilyen alapjáratok 100 fölötti fekete számjelzést kaptak (pl. a 93Y-ból 193-as lett), a gyorsjáratok pedig általában az alapjáratéval megegyező, bekeretezett piros számjelzést kaptak (pl. a piros 107-esből bekeretezett piros 7-es lett). Az új jelzések szerint ekkor 140 alapjárat, 33 gyorsjárat, 5 expresszjárat, 31 betétjárat, 4 betűjelzéses rendkívüli járat és 4 éjszakai járat volt, azaz összesen 217 db viszonylat létezett. Ekkoriban a viszonylatok darabszáma kisebb ingadozásokkal egy időre ezen a szinten stabilizálódott.

6.2 1982-től 1990-ig

1982 tavaszán az autóbuszok **BU** betűjelzéses, fehér alapon feketével írt rendszámtáblákat kaptak. (A harmincas évek eleje óta mindig fekete alapon fehér volt ezidáig a közforgalmú buszok rendszáma.)

Az átszámozást úgy hajtották végre, hogy a járművek többségén a számot ne kelljen átfesteni:

a **GE-00-01 – 10-35**-ig terjedő rendszámoknak csak a betűje változott meg, a **GE-11-01 – 11-37** közöttieket **BU-10-36 – 10-72**-re számozták át, míg a régebbi, (**GA** és) **GC** rendszámú kocsik (**GA**-ból már csak a **95-87**-es volt meg) a **BU-10-73**-tól **17-76**-ig terjedő számokat kapták.

1982 őszén és 1983-ban – 1984 elejére is áthúzódóan – újabb nagy mennyiségű Ik-260-as és 280-as autóbust szereztek be, melyek az ugyanilyen típusú, régebbi gyártású járművek cseréjét szolgálták:

1982.:	BU-20-01 – 21-09 (Ik-280),	21-10 – 23-83 (Ik-260),
1983.(–84.):	BU-86-51 – 87-70 (Ik-280),	87-71 – 90-35 (Ik-260).

1983-ban a Kilián Üzemegység új helyre költözött: a Nagykőrösi út – Méta u. kereszteződésénél épült fel az új, korszerű dél-pesti garázs, amely a régi Kiliánt felváltotta. Az M5-ös autópálya bevezető szakaszának építése tette ezt szükségessé, ugyanis a Nagykőrösi út szélesítése csak a régi garázs épületei egy részének elbontásával volt megoldható. A Kilián átköltözése a többi garázs tevékenységét nem befolyásolta.

1985-ben a bevált és megszokott típusok mellett két új prototípus is megjelent Budapest utcáin: egy **Ikarus-415**-ös, a 260-asnál alacsonyabb padlójú kéttengelyes, és egy **Ikarus-284**-es *tolócsuklós* autóbusz.

Az ekkor már több mint egy évtizede lényeges változtatás nélkül gyártott 200-as típuscsalád leváltására az Ikarus a 80-as évek közepére új tervekkel állt elő: a távolsági forgalomra a magasabb építésű 300-as, a városi forgalomra az alacsonyabb építésű **400-as típuscsalád** terveivel. Az először 410-es, majd 415-ös típuszámmal bemutatott kéttengelyes városi autóbusz motorját a busz végében építették a padló alá, és az előre felé lejtő padló a középső ajtó vonalában már lényegesen alacsonyabban volt, mint a 200-asoké. Ezzel a gyártó a nyugat-európai konstrukciós elvárásokhoz igazodott. (Már 1979-ben is közlekedett rövid ideig a 76-os gyorson egy hasonló kialakítású, nyugatnémet szabvány szerint készült, Ikarus-190-es típusjelzésű próbakocsi, **GE-05-29**-es rendszámmal.)

Mivel ez a konstrukció nem tette lehetővé az eddigi módon szerkesztett csuklós jármű kialakítását (vagyis hogy a „B” tengely a meghajtott, a „C” tengely kormányzott utánfutó-tengely), kísérletet kezdtek az

úgynevezett tolócsuklóssal, melynek motorelrendezése a jármű végében a 415-öséhez hasonló és a „C” tengelye a meghajtott. Az első ilyen kísérleti példányt még a 200-as típuscsaládból alakították ki. Az Ik-415-ös prototípusa (BU-86-07) a Récsei üe. 16-os vonalán, az Ik-284-es kísérleti jármű (BX-55-11) a 7A, 7gyors vonalakon (szintén a Récsei üe.-ből) teljesítette néhány éves próbaüzemét. E két kocsin újdonság volt még – a megszokott harmonikaajtó helyett – a megnövelt üvegfelületű bolygóajtók alkalmazása.

1985-től a 260-asokat a 284-esen is alkalmazott bolygóajtóval gyártották, felváltva ezzel az 1948 óta (a Tr5-ös típustól) alkalmazott harmonikaajtót. A 280-asokon az 1986-os év folyamán tértek át a bolygóajtóra. A további járműbeszerzések ekkor a következőképpen alakultak:

1985.: 151 db 280-as (harmonikaajtó,	BX- 51-01 – 51-41, 51-43 – 51-68, 51-71 – 52-06, 52-10 – 52-41, 52-43 – 52-58)
84 db 260-as (bolygóajtó,	BX- 52-71 – 53-54)
1986.: 162 db 280-as (bolygóajtó:	BX- 51-42, 51-69, 51-70, 52-07 – 52-09, 52-42, 52-59 – 52-69;
visszatérés a harmonikaajtóhoz:	52-70, BX- 58-01 – 58-32, 58-60 – 58-73, 58-93 – 59-00, 59-26 – 59-39, 59-47 – 59-57, 59-62 – 59-64;
ismét bolygóajtó:	58-33 – 58-59, 58-74 – 58-92, 59-40 – 59-46, 59-58 – 59-61, 59-65 – 59-68)
116 db 260-as	(BX- 59-69 – 60-84, a továbbiakban mind bolygóajtós)
1987.: 10 db 415-ös	(0-széria: BX- 60-86 – 60-95, Récsei üe. 120-as viszonylat)
60 db 280-as	(BX- 60-99, 61-00, 62-01 – 62-10, 64-51 – 64-98)
1987–88.: 55 db 280-as	(64-99, 65-00, 71-01 – 71-53)
1988.: 20 db 415-ös	(71-54 – 71-56 Récsei üe. 16–116-os viszonylat, 71-57 – 71-73 Mező üe. 15–15A viszonylat)
76 db 260-as	(BX- 72-01 – 72-76)
1989.: 76 db 280-as	(BY- 62-17 – 62-76, 63-01 – 63-16)
83 db 260-as	(BY- 65-76 – 66-10, 75-76 – 76-23).
1989–90.: 41 db 280-as	(76-24 – 76-64),
77 db 260-as	(76-65, 76-66, 76-76 – 77-50).

Az 1987–88-ban néhány vonalon már menetrendszerűen megjelenő 415-ösök a megszokottól eltérő, alacsonyabb, szögletes hasábformájú, a 200-asokhoz képest esztétikailag kevésbé igényesnek ható kocsik voltak. Az első és középső ajtónál az alacsonyabb lépcsők megkönnyítették, a hátsó ajtónál a dupla ülésorok nehezítették az utascserét. Az utastér egyébként kényelmes és csendes volt, viszont az elhaladó busz hátrafelé a megszokottnál nagyobb zajt bocsátott ki. Megjegyzendő még, hogy nem volt viszonylatjelző táblájuk (ill. táblatartójuk), helyette egy csak 3 hatalmas fekete számjegyet kijelző, tekerős rendszerű készülék volt, mely gyorsjáratú és egyéb speciális jelzéseket nem tudott kiírni.

1988-ban próbaüzemre megjelent egy **Ikarus-435** típusjelzésű tolócsuklós kísérleti autóbusz is (BX-66-07, a 415-ös típus csuklós változata).

1989-ben pedig a budai Várban **Volkswagen-Ikarus-521** típusú 30 személyes minibuszok jelentek meg (BY-62-01 – 62-16, világos színre festve, és csupán 1 szimpla ajtóval). Beszerzésük oka az volt, hogy az útburkolat alatti pincerendszer miatt a normál autóbuszok közlekedését a Vár belső területén meg kellett szüntetni. Ez a Moszkva térről induló viszonylat egyébként nem kapott viszonylatjelzést, hanem „Vár-busz” megnevezés alatt futott.

Ezekben az években terjedt el a járművek oldalán a **reklámok** alkalmazása. Emiatt 1990-től a rendszámot az alsó dízléc alá és az első ajtó fölé kezdték el fölfesteni. (Kivételt képeztek a Mező üe. 415-ösei, melyeken 1992 után is a hátsó kerék fölött megszokott helyére festették, valamint az 521-esek, melyek oldalára nem festettek rendszámot.)

Az ismertetett járműbeszerzések – az aktuális selejtezésekkel együtt – 1988-ig még egy növekvő, 1989-től egy csökkenő össz-autóbuszállományt jelentettek. A nyolcvanas évek derekán ugyanis a budapesti autóbuszhálózat utasszámának 70 év óta tartó **növekedése megtorpant**, majd lassú csökkenésbe ment át. Ennek okai:

- az észak-déli metró újabb szakaszainak átadásával az autóbuszról metróra átáramló utasok mennyisége már nagyobb volt, mint a villamosról autóbuszra átáramlóké,

- csökkenni kezdett a fix munkaidőben nagy tömegeket foglalkoztató munkahelyek száma,
- a személygépkocsi-használat a munkahelyre való utazásokban is számottevő és egyre növekvő szerephez jutott.

A csökkenő utasszámot követve a gazdasági kényszer hatására a járművek forgalmi teljesítményét és a **járműkiadást** is mérsékelni kellett. A hétköznapi autóbusz-járműkiadás **1989.** elején érte el maximumát 1630 darabban, majd még ugyanez évben csökkenő tendenciába fordult át. A maximális kiadási darabszám az üzemegységek között és típusonként az alábbiak szerint oszlott meg, az 1989. március 1-jétől érvényes menetrendek szerint:

	Ik- 260	280	415	521	282	Össz.
Récsei	125	105	9			239
Fürst	177	93				270
Kilián	112	212				324
Mező	167		17	10		194
Óbuda	140	130				270
Cinkota	142	190			1	333
összesen	863	730	26	10	1	1 630

Az állományi autóbusz-darabszám pedig 1870 darabban tetőzött (1988. második felében) és típusonként a következőképpen alakult ezekben az években:

	1987.	1988.	1989.	1990.év
Ik-521			16	16
Ik-260	1013	1009	999	953
Ik-415	10	30	30	30
Ik-280	827	830	812	761
Ik-282	1	1		
összesen	1851 db	1870 db	1857 db	1760 db

Figyelemre méltó, hogy a csuklósok aránya 1988-ban 44%-ban és 831 db-ban tetőzött. Az is látható, hogy az 1985-ben megjelent 400-as típuscsalád ebben az évtizedben nem jutott számottevő szerephez, még nem vált kiforrott konstrukcióvá. És a 282-es típus sem vált be, hosszúsága és rossz utasáramlása miatt.

A **viszonylatok** darabszáma 1989-ben érte el maximumát (242 db), ezen belül alapjáratból 1990-ben volt a legtöbb. Ekkor volt 163 alap-, 43 gyors-, 6 expressz-, 14 betétjárat, 2 rendkívüli és 12 éjszakai járat, azaz összesen 240 db autóbuszviszonylat.

Még ugyanez évtől megkezdődött az autóbusz-ágazat forgalmi teljesítményének kényszerű csökkentése, először járművek kiiktatásával, azaz a közlekedés ritkításával. Mivel ez egy határon túl már nem volt lehetséges illetve nem volt célszerű, a későbbiekben sor került lecsökkent utasszámú és mással pótolható viszonylatok megszüntetésére és egy sor más intézkedésre is. (Üzemidő-módosítás azoknál a viszonylatoknál, ahol csak bizonyos napszakokban vagy például hétvégén volt jellemző az utasszám csökkenése, azután történtek viszonylat-összevonások és egyéb hálózat-módosítások is, annak érdekében, hogy túlzott ritkítás nélkül is meg lehessen tartarítani a ki nem használt teljesítményeket. Ahol pedig a ritkítás elkerülhetetlen volt, ott lehetőleg „kerek”, és az utazóközönség számára is meghirdetett időpontokat tartalmazó, „kötött” menetrendek születtek.)

A menetrendekre jellemző volt ebben az időszakban:

- a menetidők nagy mértékű differenciálódása (az erős közúti forgalom időszakában – főleg csúcsidőben, de sokhelyütt napközben is – a menetidő akár másfélszeresére is megnőhetett a zavartalan időszakokhoz képest, a menetrendek napi 8–10 menetidő-változással készültek a nagy közúti forgalommal terhelt útvonalakon),
- az indítási időközök (a régi merev intervallumos rendszer helyett) a nap folyamán sokszor, szinte folyamatosan változtak, az utasszám – mérésekkel igazolt, állandónak tekinthető – ingadozásait követve (ennek a módszernek a bevezetése ott is teljesítmény-megtakarítást hozott, ahol a járműszám nem volt csökkenthető),
- az ötnapos munkahétnek megfelelően a viszonylatoknak általában csak 1 hétköznapi és 1 hétvégi (szombat-vasárnapi) menetrendjük volt (külön szombati menetrend kevés helyen

- volt, csak ahol az erős piaci forgalom ezt feltétlenül indokolta),
- 15 percnél ritkább indulások esetén az indulási időpontok tételesen meghirdetésre kerültek a megállóhelyi utastájékoztató táblákon (ezeket a „kötött” indulásokat a vállalat a főbb csomópontokon elhelyezett tartalék-járművekkel garantálta),
 - a járművezetők menetrend szerint általában 20–30 perc közötti hosszúságú félreállásos pihenőidőt kaptak, megszűntek a 10 óra fölötti és csökkentek a 9 óra fölötti munkaidők.
- Az erős közúti forgalommal terhelt útvonalakon az autóbuszvezetés a lényegesen korszerűbb járművekkel is idegileg fárasztóbbá vált, mint korábban volt, az autóbuszok átlagos haladási (utazási) sebessége pedig a járművek jó menetdinamikai tulajdonságai ellenére is számottevően lecsökkent a 30 évvel korábbi állapotokhoz képest.

6.3 1991-től 1996-ig

A kilencvenes évek elején – egyre szigorúbb gazdálkodási körülmények között – még néhány évig a 200-as típuscsalád beszerzése folytatódott, majd megtörtént a váltás a 400-asokra, de igen korlátozott járműbeszerzési lehetőségek mellett.

Az új beszerzésű autóbuszok ekkortól a régi, leselejtezett kocsik rendszámait kapták meg, ugyanis 1990-től országosan megkezdődött a – 3 betűből és 3 számból álló – új rendszámok kiadása, melynek bevezetése alól a BKV egyelőre felmentést kapott, de régi rendszerű új számok kiadása már nem volt lehetséges. Az új rendszámokra való áttérés egyébként a BKV-nál egészen 1999-ig halasztódott.

1991-től az autóbuszok elején a hagyományos – dőlt folyóírással – fényes „Ikarus” felirat helyett (ezt a 200-asokon 1975 óta alkalmazták) új rajzolatú, vastagbetűs felirat jelent meg, mely a típuszámot is tartalmazta, egyidejűleg a hűtőrácsban a típuszám feltüntetése megszűnt.

A járműbeszerzések darabszám szerint a következőképpen alakultak:

1991.:	90 db Ik-260 (BU-05-, 06-, 07-, 09-, 10-, 21-, 22-, 23-, 87-, 88-, 89- kezdetű számok)
	4 db Ik-280 (BU-08-00, 20-08, -09, -61)
1992.:	50 db Ik-260 (BU-05-, 06-, 09-, 21-, 22-, 23-, 88-, 89-, 90- kezdetű számok)
	30 db Ik-280 (BU-08-, 10-, 20- kezdetű számok)
	19 db Ik-415 (BU-09-, 10- kezdetű számok)
1993.:	111 db Ik-415 (BU-04-, 05-, 06-, 08-, 09-, 10-, 20-, 21-, 22-, 23-, 88-, 89-, 90- kezdetű számok)
	25 db Ik-280 (BU-20-, 21-, 22-, 23-, 86-, 87-, 89-, 90- kezdetű számok)
	1 db Ik-435 (BU-09-65)
1994.:	15 db Ik-415 (BU-89-, 90- kezdetű számok)
	80 db Ik-435 (BU-20-, 21-, 23-, 86-, 87- kezdetű számok)
	9 db Ik-405 (BU-88- kezdetű számok)
1995.:	87 db Ik-435 (BU-20-, 21-, 22-, 86-, 87-, BX-51- kezdetű számok)
	81 db Ik-405 (BU-23-, 88-, 89-, BX-51-, 52- kezdetű számok)
	+2 db Ik-405-ös mozgássérült-szállító autóbusz (új típusú rendszám: DUH-598, 599)
1996.:	3 db Ik-435 (BX-51-61, -63, -64)
	1 db Ik-411-es kísérleti jármű (új típusú rendszám: FFJ-790)

Az 1992-től gyártott 415-ösök a nyugat-európai előírásoknak megfelelő, DAF gyártmányú **környezetkímélő** motorokkal készültek; a buszok elején és hátán ennek látványossá tételére három ferde zöld sáv jelent meg, a hátfalon zöld fenyőfa-szimbólum is, valamint az ajtókeretek is zöldek lettek. A szép külső fényezéssel és új kárpitozott ülésekkel az autóbuszok tetszetős külsőt kaptak, ugyanakkor – a DAF-motor helyigényére hivatkozva – a hátsó ajtót leszűkítették, ami nem volt kedvező az utascseré szempontjából. (Később a régebbi gyártású 415-ösökbe mégis a dupla hátsó ajtót meghagyva építették be a DAF-motort.)

Az új, úgynevezett **„zöld buszok”** először a 15, 15A és 78-as, majd a 26, 91, 191-es és 5-ös vonalon jelentek meg (Mező üe.), utána Óbuda üe. 22, 22gy, 56-os és a Fürst üe. 2, 102, 112, 105-ös vonalain álltak forgalomba és a Récsei üe. is kapott 10 db-ot a 16, 116-os vonalakra. Az 1994. évi szállítás a 21, 21gy vonalakra került (Mező és Fürst üe.).

A régebbi gyártású 415-ösöket 1993-ban kivonták a forgalomból, hogy ezeket is **„zöld buszokká”** alakítsák. Az első átalakított kocsi (BX-60-94) 1994-ben jött meg az Ikarusból, a többi 28 db (a BX-71-56-os ki-

vételével, amelyből tanulóközi lett) 1995-ben jött meg a Sallai főműhelyből. Ezek a Mező üe. 78-as, 28-as, 128-as vonalára és (a volt récsesiek) Óbuda üe. 56E, 156-os vonalára kerültek (a 78-as korábbi kocsijaival a Kilián üe. hajtott végre típusváltást a 17, 17gy, 185-ös viszonylatokon). [Ez egy olyan ritka pillanat volt, amikor a történelem megismétli önmagát: annak idején a szintén nehezen beinduló 556-os típusból 1968-69-ben ugyancsak az első huszonkilenc darabot vonták ki a forgalomból, átalakítás és korszerűsítés végett.] Az átalakított 415-ösökön jelent meg először az a **Fok-Gyem gyártmányú viszonylat- és megállóhely-kijelző készülék**, amely – fekete alapon világos sárgászöld pontokból számítógép-vezérléssel összeállított betűkkel – a busz elején és oldalán a viszonylatjelzést és az aktuális iránynak megfelelő végállomás nevét, a busz hátán csak a viszonylatjelzést, az utastérben belül pedig mindig a következő megálló nevét (valamint az átszállási lehetőségeket és a pontos időt) jelzi ki. (Ezeknek a buszoknak az eredeti viszonylatjelzőjét egyébként mindenképpen módosítani kellett, mert a gyári készülékük alkalmatlan volt a BKV-nál használatos viszonylatjelzések kiírására.)

Az 1993 végén vásárolt utolsó 25 db Ik-280-as Rába-**D10-es** motorral érkezett, amely az 1968 óta gyártott Rába–MAN motor turbófeltöltős, megnövelt teljesítményű, csökkentett károsanyag-kibocsátású változata volt. Ezt a motortípust az AUTÓKUT (Autóipari Kutatóintézet) fejlesztette ki, és a **BX-52-64-es** kocsin (Récsei üe., 7gy viszonylat) teljesített többéves próbaüzem kedvező tapasztalatai nyomán a 90-es évek első felében mind a 280-as, mind a 260-as járművek többségén motorcserét hajtottak végre (általában az 1988 utáni beszerzésű, de részben az 1986–88-as beszerzésű kocsikon is). A forgalomban különösen az emelkedőkön, de gyorsításkor is feltűnően érezhető volt a nyomatéknövelés jótékony hatása. Különösen a csuklósoknál nagy szükség volt – a sűrű személygépkocsi-forgalom körülményei között – a gyorsítóképesség javítására, de sajnos jelentős számú csuklós kocsik maradt a motorcseréből, miközben sok szóló kocsik megkapta a nagyobb teljesítményű motort. 1994 után a D10-es motorú 260-as és 280-as autóbuszok hátsó ablakán is megjelent a zöld fenyőfa-jelzés.

Az **Ik-435-ösök** a „zöld” Ik-415-ösökhöz hasonló igényes kivitelben és szintén DAF-motorral készültek, még hozzá nagyobb teljesítményűvel. Így ennél a típuscsaládnál a csuklós jármű menet tulajdonságai jobban megközelítik a szóló járművéket, mint a korábbi típuscsaládoknál. Ugyanakkor a csuklósoknál is a hátsó rész dupla-üléssoros, szimplaajtós kialakítása nehezíti az utascserét.

Az 1994-től érkező 435-ösöket már gyárilag a Fok-Gyem rendszerű kijelzőkkel (az átalakított 415-ösökével megegyezővel) készítették, azaz csak a még 93-ban gyártott prototípus-kocsi lett hagyományos „táblás”, az 1994-ig gyártott 415-ösökével azonos kivitelű.

A prototípus kezdetben a Récsei üe. különböző vonalain közlekedett, az első szériakocsik szintén a Récsesibe kerültek és a 7A vonalon álltak forgalomba. A 7-es és a 61E után Cinkota, Fürst és Récsei üe. még jó néhány vonalán történt meg a típuscsere. Egyébként a 18 méter hosszú tolócsuklósok – a konstrukció kezdeti szokatlansága ellenére – beváltak a gyakorlatban. Csak a rosszabb minőségű utakat nem bírják olyan jól az alacsony építésű 400-asok, mint a masszív 200-asok. Végül az utolsó 3 darab, mely csak 1996-ban érkezett meg, kísérletképpen különböző motorokkal készült (**51-61**: Rába, **51-63**: DAF-Euro2, **51-64**: MAN, mind Récsei üe.)

Az **Ikarus-405-ös midibuszok** beszerzésének előzményei a következők voltak: a 70-es és 80-as években a viszonylatok darabszáma nagyon felfutott, a 80-as évek közepe táján már egy csökkenőben lévő utasszám egyre több viszonylat között oszlott meg, így jó néhány viszonylaton a 75 férőhelyes járművek eléggé alacsony kihasználtsággal közlekedtek. Az üzemeltetési költségek csökkentésének egyik lehetőségeként merült föl az ilyen vonalakon kisebb méretű, egyszersmind kisebb fogyasztású autóbuszok beállítása. A „zöldbusz”-program következő lépéseként 90 db 40–45 férőhelyes jármű (*midibusz*) beszerzését határozták el és több gyár ilyen kategóriájú járműve közül választották ki az Ikarus ez alkalomból konstruált 405-ös típusát.

A 400-as család e legkisebb tagjának jellegzetessége a szögletes dobozformájú felépítmény, mely apró kerekeken gördül és nagyobb sebességeknél erőteljes bólintó mozgásokat végez. Egyébként kivitele hasonló az egykorú nagyobb 400-as testvéreéhez, és a kocsi végében a megemelt padló alatt Perkins gyártmányú dízelmotor hajtja.

A 405-ösöket a 6 garázs közül 3-ban helyezték el (Mező 39 db, Fürst 19 db, Óbuda 32 db), a többi garázs néhány felváltandó vonalát is ettől kezdve ez a 3 garázs szolgálta ki.

Az első midibuszok a 158-as, 39-es, „Vár-busz” és 191-es viszonylaton álltak forgalomba, majd a Békásmegyeri lakótelep lett a legnagyobb önálló terület, melyet elláttak. A „Vár-busz” utasai egyértelműen nyertek a típuscserével, mert a szűk belső terű egyajtós 521-esek helyébe (melyeket ekkor eladott a BKV) tágasabb járműveket kaptak. A többi tervezett vonal felváltása nem volt ilyen zökkenőmentes, mert időközben – a már említett gazdasági kényszer hatására – az alacsony utasszámú vonalakon a közlekedést ritkították, illetve több ilyen vonalát meg is szüntették. Ez forgalmi oldalról korlátozta a típus alkalmazhatóságát, ugyanakkor a jelentkező műszaki problémák miatt sem volt lehetséges a bevált típusok-

hoz hasonlóan magas kocsiadási arány elérése. [A 405-ös ebben is és méretében is kísértetiesen hasonlít az egykori Rába kisbuszra (Tr3,5). Érdekes, hogy a főváros közlekedésében a kisbuszok meghonosítása mindig problémás volt.]

A mozgássérültek szállítására szolgáló 2 kocsi úgy alakították ki, hogy lehetséges a tolokocsi-val való be- és kiszállás, valamint a tolokocsi menet közbeni rögzítése. Ezek a kocsik nem menetrend szerint, hanem megrendelésre közlekednek.

Az **Ikarus-411**-es próbakocsi egy normál méretű (11m), de teljesen alacsony padlójú, lépcső nélküli típus volt. A padló ilyen mérvű lesüllyesztése – a mozgássérültek ki-beszállásának megkönnyítése érdekében – azzal járt, hogy az utastérben hatalmas kerékdobok jelentek meg, kihasználatlan alapterületként, a motor számára pedig a kocsi hátsó részét teljesen elfalazták (megszüntették a hátsó ablakot), ami esztétikailag is és a helykihasználás gazdaságosságát tekintve is meglehetősen vitatható színvonalú konstrukciót eredményezett. Ez a jármű rövid ideig a Récsei üzemegység néhány újpesti vonalán teljesített próbaüzemet.

Végül az 1991–1996 közötti járműbeszerzések tárgyalásakor meg kell emlékezni arról, hogy az **Ik-260-asból 1992-ben, az Ik-280-asból 1993-ban az utolsó vásárlások történtek.** Ezekből a típusokból 22 év alatt összesen **2393 db szóló és 1680 db csuklós** jármű beszerzése történt, ami magasan felülmúlja minden más típus beszerzési darabszámát. Tekintve, hogy a szóló kocsikból átlagosan kb. 1000 volt az egyidejű állomány, kis túlzással azt mondhatjuk, hogy a 260-asok két és félszer cserélték le önmagukat.

Példaképpen a Récsei garázs állományán bemutatva, ez a cserélődés nagy vonalakban a következőképpen nézett ki:

Régebbi típusokat felváltó 260-asok	260-asokat felváltó 260-asok	260-asokat felváltó 260-asokat felváltó 260-asok
1972. GC-47-	1980. GE-06-	1988. BX-72-
1973. GC-48-		1989. BY-65-
		1989. BY-77-
1974. GC-50- [20]	1981. GE-09-	1991. BU-...
	1982. BU-22-	1992. BU-...
		<Ik-415/1993.
1975. GC-71- [25]	1982. BU-23-	
Mező GC-50-	1984. BU-90-	
1976. GE-00- [30]		
1978. GE-01-	<Ik-415/1987–88.	
1979. GE-05-		
1980. GE-05- [24;70]	1988. BX-72-	
	1989. BY-75-	

[=jellemző viszonylat]

Régebbi típusokat felváltó 280-asok	280-asokat felváltó 280-asok	280-asokat felváltó 280-asokat felváltó 280-asok
1973. GC-52- [7]	1980. GE-08-	1989. BY-62-
	1981. GE-11-	1992. BU-...
1974. GC-52- [7gy]	1982. BU-20-	1993. BU-...
1975. GC-99-	1983. BU-87-	
1976. GC-85- GE-02-	1985. BX-52-	<Ik-435/1994–95.
	1986. BX-52-	
1978. GE-03- [1]	1986. BX-58- BX-59-	

Az új típusok megjelenésével a járműpark összetétele a következőképpen változott meg:

	<u>1992. I. 1.</u>	<u>1996. I. 1.</u>
Ik-521	16	
Ik-405		90
Ik-260	932	664
Ik-415	30	174
<i>kéttengelyes össz.</i>	978	928
Ik-280	722	433
Ik-435		168
<i>csuklós össz.</i>	722	601
összesen	1700 db	1529 db

A járműállomány csökkenése lehetővé tette az új járműbeszerzések mérséklését (évenként a selejtezendő járműszámnál kevesebb újat kellett vásárolni), viszont a 90-es évek első felében a ténylegesen beszerzett járműszám még az így szükségessé sem érte el, megkezdődött a járműpark előregedése. Ez a szülő járműveknél jelentkezett nagyobb mértékben: az 1992–95 közötti új „zöldbusz”-beszerzések csak az 1982. évi széria lecserélésére voltak elegendők, az 1983. évi szériának csak egy részét tudták selejtezni, így időszakunk végére (1996) az Ik-260-as járműállománynak egy tekintélyes része elérte a 13 éves kort. A csuklósok közül a 435-ösök érkezésekor le tudták selejtezni az 1983. és 1985. éveket (vagyis az akkor már 10 évnél régebbieket), a megmaradó 1986. évek időszakunk végén 10 évesek voltak.

A forgalmi járműkiadás a következőképpen alakult 1996 januárjában:

	<u>Ik- 260</u>	<u>415</u>	<u>405</u>	<u>280</u>	<u>435</u>	<u>Össz.</u>
Récsei	82			61	42	185
Fürst	89	33	15	9	48	194
Kilián	111			134		245
Mező	51	68	26			145
Óbuda	65	36	20	68		189
Cinkota	121			57	49	227
összesen	519	137	61	329	139	1 185

Ez összességében az 1972. évi szintnek felel meg, és ekkor már 445 db-bal volt alacsonyabb az 1989. évi maximumnál, vagyis nagyobb volt már a csökkenés, mint egy garázs teljes kapacitása. (1989-ben garázsonként 194 és 333 között, átlagosan 272 volt a kiadás.) Így forgalmilag lehetővé vált és gazdaságossági szempontok alapján el is határozták, hogy egy garázst meg kell szüntetni. Mint korszerűtlen garázs és jól értékesíthető belterületi ingatlan, a Récsei és a Mező jött számításba. Az elvégzett gazdaságossági számítások azt mutatták, hogy a Mező garázs járműparkja szétsztható a többi üzemegység között a garázsmeneti távolságok nagymértvű növekedése nélkül, míg a Récsei megszüntetése esetén ez a növekedés igen tetemes lenne. Ez a szempont is közrejátszhatott abban, hogy a **Mező** Üzemegység megszüntetése mellett döntöttek.

7. Ismét csak öt garázs üzemel: 1996–2000.

A Mező Üzemegység járműveit, dolgozóit és vonalait (vonalcsoportjait) szétszthatták a többi öt autóbusz-üzemegység között, és 1996. július 31-én **a garázst bezárták.**

Az üzemegység Ik-260-as típusal üzemeltetett vonalai közül Kilián üe. kapta meg a 99, 99A-t, Cinkota a 67-est, 100-ast és 144-est. Az Ik-415-ös vonalak közül Récsei vette át a 15-öst és 16-ost (ez utóbbit csak visszavette, az eredetileg Récseibe beszerzett, majd Mezőbe áthelyezett kocsikkal), Óbuda kapta a 26-ost és 91-est, Fürst a 78-as, 5-ös, 21-es, 28-as, 128-as, végül Kilián a 17, 17gy, 185-ös vonalakat. Az Ik-405-ösökből a legtöbbet Fürst üe. kapta (Vár-busz, 158-as), a többbit Óbuda (39-es, 191-es) és Cinkota (75, 117, 154, 183-as vonalak), a két mozgássérült-szállító kocsit pedig a Récseibe helyezték.

Ezt követően a megmaradt öt üzemegységet – nagyobb önállósággal rendelkező – üzemigazgatóságokká szervezték, és a régóta esedékes névváltoztatásokat is végrehajtották: a Récsei üe.-ből ekkor lett Belvárosi, a Fürst üe.-ből Kelenföldi, a Kiliánból pedig Dél-pesti Autóbusz Üzemigazgatóság (bár a dolgozók az évtizedes megszokás alapján továbbra is többnyire *Récsei-t*, *Fürst-öt* és *Kilián-t* mondtak), Óbuda és Cinkota üe. pedig ugyanezen a néven lett üzemigazgatóság.

Az üzemigazgatóságok induló járműállománya **1997.** január 1-jén:

	Ik-	260	415	405	280	435	Össz.
Belváros	107	20			72	47	246
Kelenföld	115	77	37		18	64	311
Dél-pest	170	14			158		342
Óbuda	80	63	41	83			267
Cinkota	180		12	73	60		325
összesen	652	174	90	404	171		1 491 db (melyből már csak 575 volt csuklós, azaz 39%)

A csuklósok arányának csökkenését az utasszám csökkenése tette szükségessé.

Ugyanakkor a forgalmi járműkiadás hétköznapokon a következő volt:

	Ik-	260	415	405	280	435	Össz.
Belváros	82	15			57	38	192
Kelenföld	93	63	24		13	52	245
Dél-pest	129	10			125		264
Óbuda	64	49	26	68			207
Cinkota	139		9	54	49		251
összesen	507	137	59	317	139		1 159

Ekkor a viszonylatok össz-darabszáma 201 volt (az 1989. évi maximumhoz képest 41 db-bal kevesebb), melyből 139 alap-, 32 gyors-, 2 expressz-, 10 betétjárat, 16 éjszakai és 2 rendkívüli járat volt.

A viszonylatok száma és a járműkiadás ezen a szinten több évre stabilizálódott, ugyanakkor éveken át szünetelt a járműbeszerzés, ami a járműpark elöregedéséhez vezetett.

1996-ban csak az előző évről elmaradt 3 db 435-ös érkezett meg, 1997-ben és 98-ban nem érkezett új jármű, 1999-ben 60 db-os beszerzés történt az új Ik-412-es (a 411-eshez hasonló) típusból. Ami korántsem volt elég ahhoz, hogy az 1983-ban gyártott valamennyi 260-ast le lehessen selejtezni, így ezek életkora 2000-ben elérte a 17 évet, az 1986. évi, javarészt még üzemelő csuklós szériáé pedig a 14 évet. (Ugyanakkor a kéttengelyes autóbusz-állománynak még 70%-át kitevő 260-asok közül a legfiatalabbak is már 8 éves kort értek el.) Az Ik-412-esek érkezése előtt, 1999 elején az állomány már 60 darabbal volt kevesebb, mint 1997 elején: a 260-asokból 53 db-ot és a 280-asokból 5 db-ot teljes elhasználódás miatt, a 405-ösökből 2 db-ot műszaki hiba okozta sérülés miatt az állományból törölni kellett, a kocsikiadási százalék emelkedése árán is.

Időközben **1998-ban** egy mutatós járműkorszerűsítési lépés történt: a 7gyors és 173gyors viszonylatok állományát képező Ik-280-asokat (Belvárosi AÜI 45 db, Kelenföldi AÜI 5 db, 1986 és 1993 közötti különböző gyártási időpontú járművek) teljes méretékben felújították és korszerűsítették. Az Ikarus székesfehérvári gyárában e járművek karosszériáját teljesen felújították, belül a 400-asok üléseivel és új utastájékoztató felületekkel látták el, kívülről elől piros, majd fokozatos átmenettel hátul teljes magasságban sötétkék festést kaptak, nagyméretű fehér „**7-173GYORS**” reklámfeliratokkal, és Fok-Gyem rendszerű utastájékoztató berendezéseket is beépítettek. (Ez utóbbiak a 400-asokon megszokottaknál kisebb méretűek és a fekete alapon piros betűszín miatt is nehezen olvashatóra sikerültek, így sok utas azt hitte, hogy a reklámfelirat egy összevont viszonylatra utal, pedig a két viszonylat maga nem változott.) A kocsik korszerűbb motort is kaptak (D10-Euro2), mely a korábrinál nagyobb teljesítményű és a szigorúbb környezetvédelmi előírásoknak is megfelel. A járművek ilyen átalakítása része volt a BKV Rt. azon intézkedéseinek, melyekkel az utaskapcsolatokat, az utasok elégedettségi szintjét javítani akarta, és egy megújuló arculatot fölmutatva szándékozott új utasokat vonzani, megelőzendő az utasszám további csökkenését (arculatjavító intézkedések, ún. „*arcuatos*” kocsik).

Szintén 1998-ban, további arculatjavító intézkedésként három új, „**BKV_{Rt.} Plusz[®]**” emblémával ellátott viszonylat is beindult, meghirdetett és garantált indulásokkal (ún. „márkavédjegyes” járatok). Ezek a viszonylatok nem viszonylatjelzést, hanem nevet kaptak, ú. m. „City-busz” (1 db

Ik-405, Óbuda üig.), „Tétny-busz” (4 db Ik-415, Dél-pesti üig.) és „Keresztúr-busz” (5 db Ik-435, Cinkota üig.). Járműparkjukat elkülönítették és speciális utastájékoztató felületekkel látták el. (A járműveket Óbudán és Cinkotán a meglévő állományból választották ki, Dél-pestre pedig Óbudáról helyeztek át olyan – egykori récséis – 415-ösöket, amelyek az 1995. évi átalakításkor FokGyem-készüléket kaptak.)

1999-ben az új hűvösvölgyi végállomásra induló 57, 157, 257-es viszonylatok is „márkavédjegyesek” lettek, de ezeknél megmaradt a viszonylat számjelzése. Járműparkjukat Óbuda üig. 1989. évben gyártott, ekkoriban felújított 260-asaiból különítették el, FokGyem-berendezéssel és utas-tájékoztató felületekkel szerelték fel.

Ugyancsak 1999-ben érkezett az **Ikarus-412-es** autóbuszok első, 60 darabos szériája (először 2 db érkezett kipróbálásra, **BPI-005, 006**, majd a többi **BPI-007 – 064** új típusú rendszámokkal), melyet a Kelenföldi garázsba helyeztek és a 78-as, 5-ös, 12-es, 15-ös, 16-os, 4-es, 26-os, 81-es vonalakon állítottak forgalomba. Ezt a típust a 411-es próbakocsi 1 méteres megnyújtásával alakították ki (jelzésében a 12-es szám a hosszára utal), hogy a kerékdobok és a motor fölötti kihasználatlan területek férőhelycsökkentő hatását kompenzálják. Az Euro2-es besorolású környezetkímélő MAN-motorral szerelt korszerű járműveket elöl szürke és zöld, hátul a szürkéből fokozatos átmenettel sötétkék színre festették és elöl extra-nagy méretű FokGyem-kijelzővel látták el. Hátsó ablakot is nyitottak a motor fölött, melyen csöszzerűen lehet átlátni (mint egy vastag várfal lörés-szerű ablakán), egyébként hátul ez is szimplaajtós és belső terei szűkek, de összes ajtaja lépcsőnélküli, a mozgássérültek és idősek le- ill. felszállását megkönnyítendő.

Ugyanez időben a BKV Rt. **alvállalkozásba** adta a Kosztolányi Dezső térről induló 41-es, 87-es és 87A autóbusz-viszonylatokat, ahol a székesfehérvári székhelyű Videoton Transman Kft új beszerzésű (orosz exportból visszamaradt) **Ikarus-263-as** típusú járművei jelentek meg. Ez a típus a 260-as egy méterrel meghosszabbított változata, melyet Székesfehérváron már korábban is gyártottak. Férőhelye 84, ami 16-tal több a vele azonos hosszúságú 412-es férőhelyénél. (Az autóbusz-konstrukciók alapterület-kihasználása a kezdetektől folyamatosan egyre javult egészen a 200-as típusok megjelenéséig, az ezeket felváltó 400-asoknál viszont ismét alacsonyabb értékek felé tendál.) Az alvállalkozói járműveket hagyományos BKV-színekre festették, viszont Budapesten szokatlan, hogy kézi sebességváltójuk van. Rendszámukat (melyek **VID-329 – 342** új típusú rendszámok) a buszok oldalára nem festették fel, amint az új 412-esek oldalára sem festettek föl rendszámot, eltérve ezzel a sok évtizedes bevált gyakorlattól.

Mivel a 412-esek többsége a korábbi „zöldbusz”-programban is szereplő belvárosi vonalakra került, ezekről most nagy számú 415-ös szabadult föl ill. vált máshova átcsoportosíthatóvá. Az átcsoportosítást megelőzően ez a kocsiállomány egy kisebb mértékű „arculatjavító” átalakításon esett át, melynek keretében FokGyem-berendezéssel látták el őket. A Kelenföldi garászból 42 db 1993. évi és a Belvárosiból 3 db 1992. évi gyártású 415-öst alakítottak így át, melyek utána Kelenföld 8-as és 53-as, valamint Óbuda 11-es és 29-es vonalán álltak forgalomba.

Ezek a kocsik a korábbiaknál kisebb méretű, más számrajzolatú kiíró-berendezést kaptak, és ezzel a 400-asokon már a harmadik fajta ilyen berendezés jelent meg, míg a 200-asokon további kétféle ilyen berendezés üzemel (a 7gy–173gy piros, valamint a hűvösvölgyi vonalak normál színű kijelzője).

Végül az 1991. óta elhalasztott rendszámcsere ideje is elérkezett: 1999 nyarától elkezdtek megjelenni az **új rendszámok** és legkésőbb a 2000. év végéig kell maradéktalanul eltűnni a régieknek. A BKV Rt a **BPI-005 – BPI-999** és **BPO-001 – BPO-999** számokat kapta meg és a következőképpen osztotta fel:

BP I -005 – 114	Ik-412-esek (60+50 db beszerzésével számolva)
115 – 500	Kelenföldi AÜI meglévő kocsiparkja
501 – 900	Dél-pesti AÜI
BP I -901 – 999 és	
BPO-001 – 300	Cinkota AÜI
301 – 600	Belvárosi AÜI
601 – 999	Óbuda AÜI,

ezen belül pedig az egyes üzemigazgatóságok különböző szempontok szerint, de általában típusonként elkülönítve jelölték ki az új számok kiosztásának rendjét, mégpedig a következőképpen:

	<i>Kelenföld</i>	<i>Dél-pest</i>	<i>Cinkota</i>	<i>Belváros</i>	<i>Óbuda</i>
260	BP I -198 – 308	BP I -518 – 660	BPO-032 – 194	BPO-301 – 399	BPO-601 – 674
415	BP I -309 – 384	BP I -501 – 517	–	BPO-503 – 521	BPO-701 – 762
405	BP I -385 – 421	–	BPO-195 – 206	–	(függőben)
280	BP I -179 – 197	BP I -700 – 853	BP I -961 – 999 BPO-001 – 031	BPO-416 – 487	BPO-801 – 881
435	BP I -115 – 178	–	BP I -901 – 960	BPO-537 – 583	–

A rendszámcsere megkezdésekor a buszok oldalára a számot a **BP** utáni harmadik betű feltüntetésével (I-124 formában) festették fel, majd rövidesen áttértek a négy számjeggyel való felfestésre (az I betűt 1-essel, az O betűt 0-val helyettesítve, 11-24 formában).

A több mint egy évig elhúzódó rendszámcsere idejére estek az Ik-412-esek érkezéséhez kapcsolódó, majd később az arculatjavításon átesett 415-ösökhöz kapcsolódó, üzemigazgatóságok közti járműátcsoportosítások és selejtezések, így a már kiadott számok az egyes garázsok között kissé összekeveredtek, másrészt (a még régi számmal átcsoportosított kocsik részére) a kijelölt tartományokat helyenként bővíteni kellett. 2000 júniusáig a számtartományok a következő módosulásokon estek át:

	<i>(Kelenföld)</i>	<i>(Dél-pest)</i>	<i>(Cinkota)</i>	<i>(Belváros)</i>	<i>(Óbuda)</i>
260	11-98 – 13-02	15-18 – 16-60 16-63, 16-64	00-32 – 01-94 02-07 – 02-14	03-01 – 03-99	06-01 – 06-74
415	13-09 – 13-84	15-01 – 15-17 16-61, 16-62		05-03 – 05-20	07-01 – 07-62, 07-63 – 07-85
405	13-85 – 14-21		01-95 – 02-06		(függőben)
280	11-79 – 11-97 13-03	17-00 – 18-53	19-61 – 19-99 00-01 – 00-31	04-16 – 04-87	08-01 – 08-81
435	11-15 – 11-78		19-01 – 19-60	05-37 – 05-83	

Az állomány további alakulását pedig már az befolyásolta, hogy elhatározták a Belvárosi Autóbusz Üzemigazgatóság megszüntetését, a Cházár András utcában lévő garázs bezárását 2000. június 30-ával.

8. A Belvárosi garázs bezárása

A kényszerítő gazdasági körülmények hatására (melyet mi sem szemléltet jobban, mint az, hogy éveken át nem volt lehetőség járműbeszerzésre, lásd az előző pontban) újabb garázs-bezárást határoztak el, azt remélve, hogy az értékes helyen lévő ingatlan eladásából a cég nehézségeit mérséklő bevételhez lehet jutni. Az üzemelő öt buszgarázs közül nyilván arra eshetett a választás, amely egyrészt a város belső (értékes) területén fekszik, másrészt a legkisebb kapacitású (járművei a legkönnyebben szétoszthatók a többi garázs között). Vagyis a Belvárosi, korábbi és ismertebb nevén *Récsei* garázsra (így hívták 48 éven át), amely azelőtt Szent Domonkos utcai garázként a fővárosi kék buszok egyetlen telephelye volt 1930-tól 48-ig, és szerelőcsarnokának különleges építészeti megoldással kialakított tetőszerkezete (nincsenek belső oszlopok) műemléki védelmet élvez. 2000 tavaszán még nem lehetett tudni, hogy a garázs 70 éves évfordulóját fogja-e ünnepelni az év folyamán (mely novemberben esedékes), vagy pedig a megszüntetéssel kapcsolatos események fogják még ezt megelőzően a figyelem középpontjába állítani. Végül is a minél előbbi, július 1-jei bezárás mellett döntöttek.

A megszüntetést megelőzően a meglévő öt garázs a következő járműállományt üzemeltette:

	Ik- 260	415	412	405	280	435	Össz.
Belváros	106	14			70	47	237
Kelenföld	82	55	60	37	20	64	318
Dél-pest	145	20			151		316
Óbuda	58	85		39	79		261
Cinkota	170			12	67	60	309
összesen	561	174	60	88	387	171	1 441 db

Az „arculatjavított” és „márkavédjegyes” vonalakra elkülönített járműállomány-részeket is figyelembe véve:

	Ik-	260	415	412	405	280	435	Össz.
Belváros		106	14			25+45A	47	237
Kelenföld		82	33+22a	60	37	15 +5A	64	318
Dél-pest		145	14 +6m			151		316
Óbuda		50 +8m	62+23a		37+2m	79		261
Cinkota		170			12	67	53+7m	309
összesen		553 +8m	123+45a+6m	60	86+2m	337+50A	164+7m	1441 db

(E táblázat szélességéből látható, hogy a hajdani 2 típusból álló járműpark 6 típusra és ezen belül 12 al-típusra bontódott szét, ami a járművek egymással való helyettesíthetőségét – legyen bár műszaki vagy forgalmi ok, ami ezt megkívánja – nagymértékben behatárolja.)

A Belvárosi garázs járműállományának szétosztása a másik négy garázs között azt a nehézséget vetette föl, hogy a garázsmenti útvonalhosszak nagymértékben megnőnek (jelentős többlet-teljesítményt és többletköltséget okozva), ezért olyan döntés született, hogy Dél-pest nem vesz át kocsikat, viszont a – kedvező helyen fekvő – Trolibusz Üzemigazgatóság Pongrác telephelye autóbuszokat is fog üzemeltetni: annyit, hogy a többi szétosztható legyen három garázs között (Kelenföld, Óbuda, Cinkota).

A szétosztással a garázsonkénti autóbusz-állomány a következőképpen alakult át:

	Ik-	260	415	412	405	280	435	Össz.
Kelenföld		82	42+22a	60	37	15+27A	70	355
Dél-pest		145	14 +6m			151	+8(M)	324
Óbuda		110 +8m	67+23a		37+2m	79		326
Cinkota		202			12	67	86+7m	374
Pongrác						25+23A		48
összesen		539 +8m	123+45a+6m	60	86+2m	337+50A	156+7m+8(M)	1 427 db

A **260**-assal üzemeltetett, hagyományosan „récseis” **újpesti és rákospalotai** vonalakat – melyek minden más garáztól távol esnek – Óbuda és Cinkota között osztották szét.

Cinkota kapta a 24-es, 70-es és (Óbudával megosztva) a 30-as vonalat a „Pólus Center” szerződéses járással együtt és ehhez **32 db**, 1983–1992. közötti gyártású 260-ast (a forgalmi kiadás ezekre a viszonylatokra 26 db). **Óbuda** kapta a 20, 25, 25gy, 25Agy, 104, 120, 122gy, 124, 126, 147 és 170gy, valamint kisebbrészt a 30-as vonalat is, az 1-es éjszakaival együtt, és ehhez **60 db**, 1986–1992. közötti gyártású 260-ast (forgalmi kiadás 59 db). A garázs bezárását megelőző napokban leselejtezték **14 db** 1983–1985. évi 260-ast, ugyanakkor új rendszámmal láttak el 4 db olyan 1983. évi kocsi, melyeknek korábban selejtezését tervezték. (A megmaradt 1983. és 85. évi kocsikat mind Cinkota kapta, ahol ilyen évjáratú kocsik még egyébként is szép számmal üzemeltek. Óbudán a szükséges állomány biztosítására újból üzembe helyeztek félreállított 1986. évi kocsikat, melyek az „arculatjavított” 415-ösök forgalomba állásával szabadultak fel. Így garázsok közti áthelyezés nélkül lehetett „elcserélni” 1983. évi harmonikaajtós kocsikat 1986. évre.)

415-ösök a Belvárosból ez idő szerint (a 15-ös és 16-os vonal 412-esítése óta) a 102-esen és 112-esen közlekedtek, melyek közül az utóbbit Kelenföld visszavette, az előbbi Óbuda kapta meg. **Kelenföld 9 db, Óbuda 5 db** állományi 415-öst kapott a kiadandó 7 ill. 4 kocsihoz. (Ezek a 415-ösök részben a Mező garázsba a 15-ös vonalra 1992-ben beszerzett, részben a Récseibe a 16, 116-os vonalakra 1993-ban beszerzett járművek voltak.)

A **280**-as típusból a 7gy, 173gy „arculatos” kocsijait megosztották Kelenföld és Pongrác telep között, míg a „sima” 280-asokat (20gy és 67vp viszonylatok) mind Pongrácra tették.

A megosztás azért volt előnyös megoldás, mert így az Etele téri és Bornemissza téri ki-beállítások ideje lerövidült (Kelenföldi gar.), a pesti végállomások pedig a troli-garázsból nem túl nagy időtöbblettel kiszolgálhatók voltak. **Kelenföld 22, Pongrác 23 db** 1998-ban átalakított (eredetileg 1986–1993. között gyártott) kocsi kapott (ezekből a kiadás 19 ill. 20 db), míg a többi **25 db** (1986–1989. közötti gyártású) kocsi közül naponta 19-et kell kiadni Pongrácra a 20gy és 67vp viszonylatokra, és ebben benne vannak a 78-as éjszakai járművei is.

A **435**-össel üzemeltetett viszonylatok közül a 7A-t Kelenföld, a 7-est és 73gyorsot Cinkota kapta meg.

Ehhez **Kelenföld 6 db** és **Cinkota 33 db** állományi kocsit kapott (forgalmi kiadás 5 ill. 28), **8 db**-ot pedig átalakításra vittek a főműhelybe a márkavédjagyésre tervezett 93-as gyorsjárat (új nevén: „Reptér-busz”) számára, és ezeket a **Dél-pesti** garázs kapta meg.

A kocsik szétszétválasztásánál alapszempont a vonalcsoporthoz-tartozás volt, de ezt módosította esetenként az utasszámláló berendezéssel való felszereltség szempontja (hogy garázsonként a szükséges számban legyenek ilyen járművek). Így például Kelenföld a 7-es viszonylat járműparkjából származó 435-ösöket ad ki a 7A-ra, míg a 7A eredeti járművei Cinkotára kerültek és a 7-esen jelentek meg.

A Belvárosi garázból az autóbuszok már **mind új rendszámmal** kerültek el, és oldalukon magukkal vitték a jellegzetes „récseis” számokat. Néhány busz azonban nem az ekkor szokásos, hanem régebbi idők nosztalgiaiából felfestett számtípusával az oldalán távozott: a **04-17-es**, **05-56-os** és **05-15-ös** az Ikarus gyárban 1955-től illetve 69-től alkalmazott, a **04-71-es** a garázsbeli átfújásoknál az 50-es és 60-as években használt, a **04-46-os** a debreceni főjavítások 1970-ből származó, a Récseiben 1981–82-ben használt, a **05-05-ös** a Récsei 1990–93 között alkalmazott, a **03-78-as** a Mező garázsban 1994-től 96-ig (bezárásáig) használatos, a **03-14-es** az érvényes szabványnak körülbelül megfelelő, a **04-40-es** a székesfehérvári Ikarusban 1998-ban alkalmazott formájú számokkal gördült ki utoljára a Cházár András utcából.

A garázsbezárás ismét együtt járt szervezeti átalakítással is: megalakult a Pesti Autóbusz Üzemigazgatóság és a Budai Autóbusz Üzemigazgatóság 2–2 telephellyel (Cinkota és Dél-pest, illetve Óbuda és Kelenföld), a Trolibusz Üzemigazgatóság pedig saját meglévő szervezeti keretein belül gondoskodik az oda átsorolt autóbuszok üzemeltetéséről.

Az élet nem áll meg. A rendszámcsere a befejezéséhez közeledik, 2000. augusztustól újabb forgalmi és állományi változások következnek... De ez már egy másik történet. Annak a korszaknak a története, amelyben a néhány hónap híján 70 éven át működő **Récsei**, a budapesti közlekedés első komoly nagy autóbuszgarázsa már nem vesz részt.



Budapest–Martonvásár, 2000. október

Mihálffy László



FELHASZNÁLT FORRÁSMUNKÁK:

- A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada, I.-II.-III. kötet. BKV, 1987.
- A fővárosi autóbusz-közlekedés 75 éve. BKV, 1990.
- 1949-1999 Kelenföldi Autóbusz Üzemigazgatóság. BKV Rt, 1999.
- Menetrendi tájékoztatók 1928-tól 1980-ig (SzAÜ, BSzKRt, FAÜ, BKV)
- FAÜ kocsielosztások (belső munkaanyagok) 1958-tól 1967-ig
- BKV járműelosztások, paraméterkönyvek (belső munkaanyagok) 1989-től 2000-ig
- K. Juhász Erzsébet járműállományi adatgyűjteménye (kézirat) 1915-től 1996-ig
- Hajtó Bálint járműállományi adatgyűjteménye (<http://balint.cyberhungary.net>)
- Saját feljegyzések, adatgyűjtések, megfigyelések, visszaemlékezések (1956-tól 2000-ig)

