ÚJPEST 1840

Újpesti Helytörténeti Értesítő

2000. július

VII. évfolyam 4. szám

Újpesti Helytörténeti Gyűjtemény

A 20-as autóbusz István úti végállomása 1930-1933 között

*Krizsán Sándor**

Újpest tömegközlekedésének kronológiája

Az autóbuszjáratok I. (1929-1969)

A Helytörténeti Értesítő 1999/3. számában található az újpesti társaskocsi, lóvasút és villamosvasút forgalmában történt változások időrendi összeállítása. Ennek folytatását képezi e kronológia, amely most a helyi autóbusz-közlekedés történetének részét, az útvonalak módosulásait tartalmazza.

Az 1929. esztendővel kezdődő, s napjainkig tartó időszakot felölelő anyagot technikai, illetve terjedelmi okok miatt ketté kellett bontani, így most csak 1969-ig követhetjük nyomon az eseményeket. A változások szemléltetésére számos térképvázlat készült. Ezeken látható az egyes járatok újpesti útvonala, melyre egyébként a szövegben részletesen nem tértem ki. A különböző dátumok mindig csak az események kezdeti időpontját jelölik, a végállomásokat aláhúzással jelöltem meg.

Ez a szelet Újpest tömegközlekedésének múltjából reményeim szerint hasznos adalék lehet a helység általános történetével foglalkozó kutatók és érdeklődők számára. A dátumok pontosítása és az újabb adalékok felderítése után olvasmányosabb formában, tanulmányként is találkozhat e témával a kedves Olvasó.

1929-ben Újpest város vezetősége megkeresi a fővárost, hogy a Székesfővárosi Autóbusz Üzemmel (SZAÜ) indíttasson buszjáratot e településre is. Éppen jókor, mert a SZAÜ hálózatbővítés céljából Budapest környékét amúgy is be kívánja kapcsolni a rendszeres autóbusz-közlekedésbe. Ekkoriban Újpesten kb. 30 taxi, valamint a Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) által üzemeltetett villamosjáratok állnak az utazóközönség rendelkezésére.

A SZAÜ szakemberei — több más tervezett járat mellett — az Angyalföldre, és tovább Újpestre vezető autóbusz útvonalát megvizsgálják, és megállapítják alkalmasságát a nagyobb méretű járművek közlekedésére. Így a 20-as jelű vonalat az István utca és Aréna (Dózsa György) út kereszteződésétől egyelőre csak Angyalföldig, az Agyag utcáig 1929. augusztus 17-én indítják meg. A kocsik a Városligeten, a Hermina úton (nem sokkal később már az Aréna úton), a Vágány utcán és a Szent László úton haladnak keresztül.

Ezzel azonban az újpesti autóbuszkérdés nem oldódik meg. Az illetékes hatóságok közti újabb levelezéseknek és tárgyalásoknak hamarosan meg lesz az eredménye: Újpest is kap buszjáratot.

Járművek hiányában a SZAÜ ezen környéki vonalát egyelőre a Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt.-nek (BART) adja bérbe, mely az üzemet saját kocsijaival tartja fenn.

**A szerző helytörténeti, közlekedéstörténeti kutató.*

1929. december 7.

Megindul a forgalom az angyalföldi Agyag (Dolmány) utcától Újpest belterületéig haladó 26-os járaton. Ez az első menetrend szerinti helyi autóbuszjárat Újpesten. Átszállni a pesti István út és Aréna (Dózsa György) út találkozásáig haladó 20-as viszonylatra az Agyag utcánál lehet.

1930. február l.

A gyenge forgalmú 26-ost és a 20-ast összevonják. Utóbbi járattal már átszállás nélkül lehet az újpesti Szent István térig utazni.

(Ld. az 1. ábrát!)

1930. február 24.

A 20-as pesti végpontja a Keleti pályaudvarhoz kerül.

1931. II. félév

Megnyitják a Szent László úti vasúti átjárót. A 20-as busz is itt halad keresztül.

1931. december 13.

A BSZKRT által 1928-ban forgalomba állított és nagy üzemköltséggel éjszaka közlekedő benzinüzemű sínautók helyett éjszakai autóbuszjáratokat indítanak be. Az RP jelű viszonylat a Berlini (Nyugati) tértől a Váci úton át a Rákospalota-Újpest vasútállomásig jár. Vissza ugyanezen az útvonalon a Berlini térig, majd tovább a Vilmos császár (Bajcsy-Zsilinszky) út– Kiskörút vonalban a Fővám térig szállít utasokat.

1932. május hó előtt

Az RP éjszaki járat kiinduló pontja a Blaha Lujza térre kerül. A Váci útig a Nagykörúton át jut el.

1932. november 21.

A Nagyvásártelep megnyitása után az RP járat Fővám téri végállomását ide helyezik át.

1936. december 31.

A 20-as autóbuszjáratot a Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) Autóbuszüzeme veszi át.

1941. október 16.

A háborús időszak műszaki és gazdasági okai miatt több már járat mellett a 20-as busz közlekedését megszüntetik.

1941. november 9.

Életbe lép a „jobbra hajts".

1944. március

Leállítják az RP éjszakai járatot.

1948. február 3.

Újra indul a 20-as a Keleti pályaudvar és Újpest, Szent István tér között.

1948. november 22.

A 20-as járatot meghosszabbítják, végállomása a Szent László téren lesz.

1949. július 1.

RP I. jelzéssel hajnali céljárat indul a Szent István tértől. Az István utca–Árpád út–Váci út–Nagykörút–Boráros tér–Soroksári út vonalon a Nagyvásártelepig közlekedik.

(Ld. a 2. ábrát!)

1949. július 30.

A 20-as újpesti végállomása a Mátyás térre kerül, útvonala változatlan.

1949. szeptember 30.

A BSZKRT-ot megszüntetik, az autóbuszvonalakat a Fővárosi Autóbusz Községi Vállalat (FAKV) — 1950-től Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) kezeli.

1950. március 13.

A reggeli és délutáni csúcsidőben a Marx (Nyugati) tér és a Fóti út között 50-es számmal új járat indul.

1950. június 26.

A 43-as jelzéssel üzemelő járat a Marx tér és az újpesti Bajcsy-Zsilinszky út között kezd közlekedni.

1950. július 24.

Üzembe helyezik a 47-es vonalat, mely Újpest ipar- és lakónegyede között bonyolítja le a forgalmat.

1950. október 21.

A 47-est meghosszabbítják. (Újpest, Váci út, Cérnagyár–Rákospalota, Hubay Jenő tér)

(Ld. a 3. ábrát!)

1950-1951.

Megszűnik a Nagyvásártelepre közlekedő RP I. éjszakai járat.

1950-1951.

A Nyugati pályaudvartól az Újpesti Stadionhoz rendezvények alkalmával M jelzéssel sportjáratot indítanak.

1951. június 11.

A 43-as útvonalát a Szilágyi utcánál kiépített végállomásig hosszabbítják meg.

1952-1953.

Az 50-es autóbusz jelzését U-ra módosítják, ugyanazon az útvonalon gyorsjáratként közlekedik tovább.

1953.

A 47-es rákospalotai szakaszát meghosszabbítják. A Bajcsy-Zsilinszky (Szőcs Áron) utcán, a Rákos úton és az Arany János utcán át a palotai Madách (Kozák) térig jár.

1953. november hó előtt

A 47-es járat műszakváltások időszakában az Egyesült Izzóig közlekedik.

1954.

Az M járat belső végállomása a Katona József utcába kerül.

1954. II. félév

A 20-as járatot meghosszabbítják, végállomása azonban még mindig a Mátyás téren van.

1954-1955.

Megszűnik az M sportjárat.

1955. február előtt

A 20-as újpesti végállomását a Nádor utca–Vécsey Károly utca kereszteződéséhez helyezik át, útvonala változatlan.

1955. március 21.

A Szabadsajtó út és a Gyöngyösi utca között üzemelő 65-ös járatot a Váci úton az újpesti Árpád útig hosszabbítják meg.

1955. május 9.

A 65-ös vonal kocsijai ismét csak a Szabadsajtó út és a Váci út–Gyöngyösi utca találkozása között járnak.

1955. május 23.

Az U viszonylat gyorsjárati jellege megszüntetve, alapjáratként közlekedik tovább.

1955. július 11.

Az U járat útvonala módosul, a Marx tér és a Megyeri temető, Hám Kálmán (Julianus barát) utca között jár.

1955. augusztus 17.

Az U ismét gyorsjáratként üzemel.

1955. december 19.

A 20-as vonal belső végállomása a Verseny utcába kerül.

1956. október 24.

A forradalmi események miatt az autóbusz-közlekedés átmenetileg szünetel.

1956. december 17.

Újra a teljes vonalon, Újpestig közlekedik a 20-as autóbusz. (A járat november 19-től a Keleti pályaudvar és a Balzsam utca között már közlekedik.)

1957. január 28.

A 43-as járat eredeti útvonalán ismét üzemel.

1957. szeptember 20.

Az U ismét jár a Marx tér és a Cérnagyár között.

(Ld. a 4. ábrát!)

1957. november 18.

A 20-as járatot a Fóti útig meghosszabbítják. A Megyeri út felé 30-as jelzéssel létesítenek új viszonylatot.

(Ld az 5. ábrát!)

1957. december 9.

Módosul a 20-as és a 30-as járatok útvonala. A 20-as buszok mindkét irányban a Nádor utcában közlekednek, a 30-asok a Pamutgyár (Kiss Ernő) és Papp József (Szent Imre) utcákon haladnak át. Utóbbi vonalat a megyeri Szondi utcáig hosszabbítják meg.

(Ld. a 6. ábrát!)

1958. január 13.

Az U járat belső végállomása a Katona József utcába kerül.

1958. augusztus 18.

A 20-as újpesti végállomását a Nádor utcába helyezik át.

1958. november 24.

A 20-as és 30-as járatok útvonala ismét változik. A 20-as jelzésű buszok mindkét irányban a Pamutgyár utcán, a 30-asok pedig a Nádor utcán át közlekednek. A 30-as viszonylat kocsijai a Keleti pályaudvar felé a közúti forgalom számára is megnyitott Béke utcai aluljárón, majd a Béke utca– Dolmány utca–Mautner Sándor utca (Szent László út) vonalon haladnak.

30A jelzéssel — a 30-as járat útvonalán — Verseny utca és az újpesti Tanácsháza (Városháza) között új betétjárat indul.

(Ld. a 7. és a 8. ábrát!)

1959. április 4.

93-as számmal indítanak autóbuszjáratot Óbuda, Miklós utca és a Rákospalota-Újpest MÁV állomás között. A kocsik Óbudáról a Flórián tér–Árpád híd –Váci út irányban érik el Újpestet.

1959. május 4.

A Verseny utca (Keleti pályaudvar) és az újpesti Tanácsháza között üzemelő 30A járat megszűnik, helyette 20A jelzéssel, a 20-as útvonalán ugyanezen végállomások között indul betétjárat.

Változik a 93-as vonala is, Rákospalot-Újpest MÁV állomást az Árpád út–Szilágyi utca irányban éri el.

1959. június 29.

Igénybevétel hiánya miatt a 93-as járat üzeme munkanapokon 8 és 13 óra között szünetel.

1959. július 13.

Csak munkanapokon, a reggeli és délutáni csúcsforgalmi időszakban közlekedik a most meginduló 143-as gyorsjárat. A Madách tértől a Bajcsy-Zsilinszky út–Váci út irányában jut el újpesti végállomására, a Nádor utcába.

147-es számmal szintén új gyorsjárat indul, ez is csak a reggeli és délutáni csúcsidőben jár. A rákospalotai Kozák tértől az újpesti Egyesült Izzóig az Arany János utca–Rákos út–Bajcsy-Zsilinszky (Szőcs Áron) utca–Hubay Jenő tér–Deák Ferenc utca–Dózsa György (Fő) út–Sződliget utca– aluljáró–Újpest, Fóti út–Váci út vonalon halad.

1959. augusztus 3.

J jelzéssel a Tanácsháza és a Jászberényi úti Orion gyár között munkakezdéshez, illetve munkavégzéshez új járatot indítanak. A Tanácsházától reggel két autóbusz a Bajcsy-Zsilinszky (István) út–Dózsa György (Görgey Artúr) utca–Szilágyi utca–aluljáró–újpesti útvonalon, majd Rákospalotán és Zuglón keresztül éri el Kőbányát. A másik két kocsi a Jókai utca–Lebstück Mária utca–Árpád út–Váci út irányában tovább Angyalföldön és Zuglón át közlekedik.

1959. augusztus 17.

A 143-as autóbusz újpesti végállomása a Szilágyi utcához kerül.

1959. szeptember 19.

A 143-as forgalma igénybevétel hiánya miatt megszűnik.

(Ld. a 9. és a 10. ábrát!)

1959-1960.

A 30-as járat a Bajcsy-Zsilinszky út és a Nádor utca között mindkét irányban a Deák Ferenc utcán át közlekedik.

1960. február 15.

A 93-as járat jelzését C-re módosítják.

1960. május 2.

Az U vonal két-két kocsija a reggeli és a délutáni csúcsidőben, meghatározott időpontokban a Petőfi Laktanyáig jár.

1960. december 15.

A C járatot a Szilágyi utcán, az aluljárón és a palotai Pozsony utcán a Dózsa György (Fő) útig hosszabbítják meg.

1960.

A 147-es gyorsjárat útvonala a palotai szakaszon módosul. A Rákos úttól Újpestre a Régi Fóti út–Kazinczy utca–Pozsony utca–aluljáró vonalon jut le.

Új betétjáratot indítanak 47A jelzéssel a Szilágyi utca és az Egyesült Izzó között, a 47-es útvonalán.

1960-1961.

147A jelzéssel új gyorsjárat indul a palotai Sződliget utca és az Egyesült Izzó között, a 147-es útirányában.

Az Árpád úti sorompó hosszú ideig tartó zárásai miatt a 47-es útvonalát megváltoztatják. Újpestről a rákospalotai Dózsa György (Fő) utat a Szilágyi utca–aluljáró–Sződliget utca igénybevételével éri el.

1961. január 16.

A C járat utas-igénybevétel hiánya miatt ismét csak Óbuda, Miklós utca és Rákospalota-Újpest MÁV-állomás között bonyolítja le a forgalmat.

1961. február 6.

A C jelzésű autóbusz vonalát meghosszabbítják. Budai végállomása a Retek utcába, február 7.-től pedig a Moszkva térre kerül. E végpontokat Újpestről a Váci út–Árpád híd–Flórián tér–Korvin Ottó (Pacsirtamező) utca–Lajos utca–Árpád fejedelem útja–Mártírok útja (Margit körút) útvonalon közelíti meg.

1961. február 25.

Az U viszonylag jelzése 143-asra változik.

(Ld. a 11. és a 12. ábrát!)

1961. május 15.

K jelzéssel indul munkásjárat a Marx (Nyugati) tér és Rákospalota, Vegyiműveket Szerelő Vállalat között, Újpesten keresztül.

1961. május 29.

A K járat Újpesten a Megyeri utat igénybe véve halad át.

1961. július 3.

A 20-as, 20A és 30-as járatok az angyalföldi Mautner Sándor utca (Szent László út) helyett a Reitter Ferenc utcán át bonyolítják le a forgalmat.

1961. július 17.

Az üzemekhez közlekedő, ún. gyári járatok jelzése megváltozik.

K → GY1 Marx tér–Újpest–Bp., Vegyiműveket Szerelő Vállalat

J → GY4 Újpest, Tanácsháza–Orion gyár (a Váci úton át)

J → GY5 Újpest, Tanácsháza–Orion gyár (Rákospalotán keresztül)

1961. december 11.

A 147-es gyorsjáratot alapviszonylattá minősítik, jelzését 96-osra módosítják. A palotai Kozák tér felől az Arany János utca–Rákos út–Szőcs Áron utca–Hubay Jenő tér–Deák Ferenc utca–Dózsa György (Fő) út–Sződliget utca–aluljáró irányában jut el Újpestre, a Fóti úton és a Váci úton az Egyesült Izzóig jár.

A 47-es járat rákospalotai szakasza megszűnik, továbbiakban csak az újpesti Szilágyi utca és az Egyesült Izzó között üzemel.

Mindkét járat csak munkanapokon, üzemkezdettől 8 óráig, 8 és 13 óra között, valamint 21 óra után üzemzárásig közlekedik. Munkanapokon egész nap 47A, illetve 96A jelzéssel csak a Cérnagyárig járnak.

A munkanapokon, csúcsidőben üzemelő 147A gyorsjáratból 96B jelű betétjárat lesz. (Rp., Sződliget utca–Egyesült Izzó).

(Ld. a 13. ábrát!)

1961-1962.

A C vonal kocsijai a Rákospalota-Újpest MÁV állomás felé a Kiss János utca–Dózsa György (Görgey Artúr) utca útvonalon, vissza az Árpád út felé a Szilágyi utcán át járnak.

1962. február 26.

Csak munkanapokon, meghatározott időpontokban indul az új, GY12 jelű gyári járat. Útvonala a rákospalotai Kozák tér és az Újpesti Fóti út között azonos a 96-oséval. Újpesti végállomása a Pamutgyárnál található.

1962.

A 47, 47A járatok Dózsa György utca–Pamutgyár (Kiss Ernő) utcai egyirányú szakasza megszűnik, mindkét irányban a Papp József (Szent Imre) utcán át közlekednek.

1964. január 20.

A 43-as belső végállomása a Katona József utcába kerül.

1964.

Munkanapokon este 22 óra után a 47-es viszonylat kocsijainak egyike rövidített útvonalon, a Szilágyi utca és a Fóti út, HPS gyár között 47B jelzéssel közlekedik. Ez a rövidített járat a menetrend átszervezésével még az 1960-as években megszűnik.

1964-1965.

A 20-as járat útvonala módosul, a 30-assal együtt a Béke utcai aluljárón éri el Újpestet. A Rózsa utcához a Pozsonyi, Lebstück Mária és Tél utcákon keresztül jut el.

A 20A alapjárattá minősül és feltételezhetően ekkortól egész napos üzemidőben szállít utasokat.

1965.

Sportrendezvények alkalmával a Katona József utcától a Dózsa Stadionig sportjárat közlekedik.

1965.

Megszűnik a 96B betétjárat.

1965-1968.

A 20-as és 30-as járatok angyalföldi szakaszán, a Béke és a Reitter Ferenc utca között, a Dolmány utca helyett a Gyöngyösi utcán át bonyolítják le a forgalmat.

1965-1969.

A 30-as autóbuszok az újpesti Baross utca és a Megyeri út között, a Gárdi Jenő utca helyett a Fóti úton haladnak keresztül.

1966.

Megszűnnek a gyári (GY1, GY4, GY5, GY12) járatok.

1966.

A C viszonylat jelzése 84-esre változik.

1966.

Az Újpesti Dózsa Stadionhoz járó sportjárat M jelzést kap.

1968. január 1.

A fővárosi tömegközlekedést lebonyolító cégek — így a Fővárosi Autóbuszüzem is — beolvadnak a most létrejövő Budapesti Közlekedési Vállalatba (BKV).

1969.

A 20-as vonal kocsijai a Rózsa és a Pozsonyi utca között a Nádor utcai végállomás felé a Tél utcán át, a Keleti pályaudvar felé az Ősz utcán keresztül szállítanak utasokat.

(Ld. a 14. ábrát!)

Felhasznált irodalom:

- A BSZKRT és a FAÜ menetrendi tájékoztatói az 1948. és 1967. közötti évekből.
- A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada II. kötet. Szerk.: Koroknai Ákos, Sudár Kornélia. Magyar Történelmi Társulat Üzemtörténeti Szakosztálya, Budapest, 1988.
- A fővárosi autóbusz-közlekedés 75 éve, 1915-1990. Szerk.: Kludovácz Tamás. Budapesti Közlekedési Vállalat Emlékbizottsága, Budapest, 1990.
- Bálint Sándor: A Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt. (BART) története. A Közlekedési Múzeum Évkönyve VI. kötet. Szerk.: Dr. Czére Béla. KÖZDOK, Budapest, 1983.
- Buza Péter–Mészáros György–Ráday Mihály: Budapest teljes utcanévlexikona. Dinasztia–Gemini Budapest, Budapest, 1998.
- Dr. Ugró Gyula: Újpest 1831-1930. Magyar Városok Monográfiája XI. Magyar Városok Monográfiájának Kiadóhivatala, Budapest, 1932.
- Forgalmi dolgozók kézikönyve ellenőrök és kalauzok részére. Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Budapest, 1954.
- Forgalmi dolgozók kézikönyve ellenőrök és jegykezelők részére. Fővárosi Autóbuszüzem, Budapest, 1958.
- Forgalmi dolgozók kézikönyve gépkocsivezetők részére, Fővárosi Autóbuszüzem, Budapest, 1951.
- Forgalmi dolgozók kézikönyve gépkocsivezetők részére. Fővárosi Autóbuszüzem, KÖZDOK, Budapest, 1965.
- Jegykezelési utasítás ellenőrök és jegykezelők részére. Fővárosi Autóbuszüzem, Budapest, 1960
- Kimutatás. 1955 január 1-től folyamatosan történt vonal változások, új vonal beindítások, kocsitípus változások, új, maradandó végállomások üzemeltetéseiről. Kézirat. Összeállította: Csónaki István. Fővárosi Autóbuszüzem Menetrendi csoport. Budapest, 1964. aug. 17.
- Mihálffy László feljegyzései. Menetrendek. 1964.

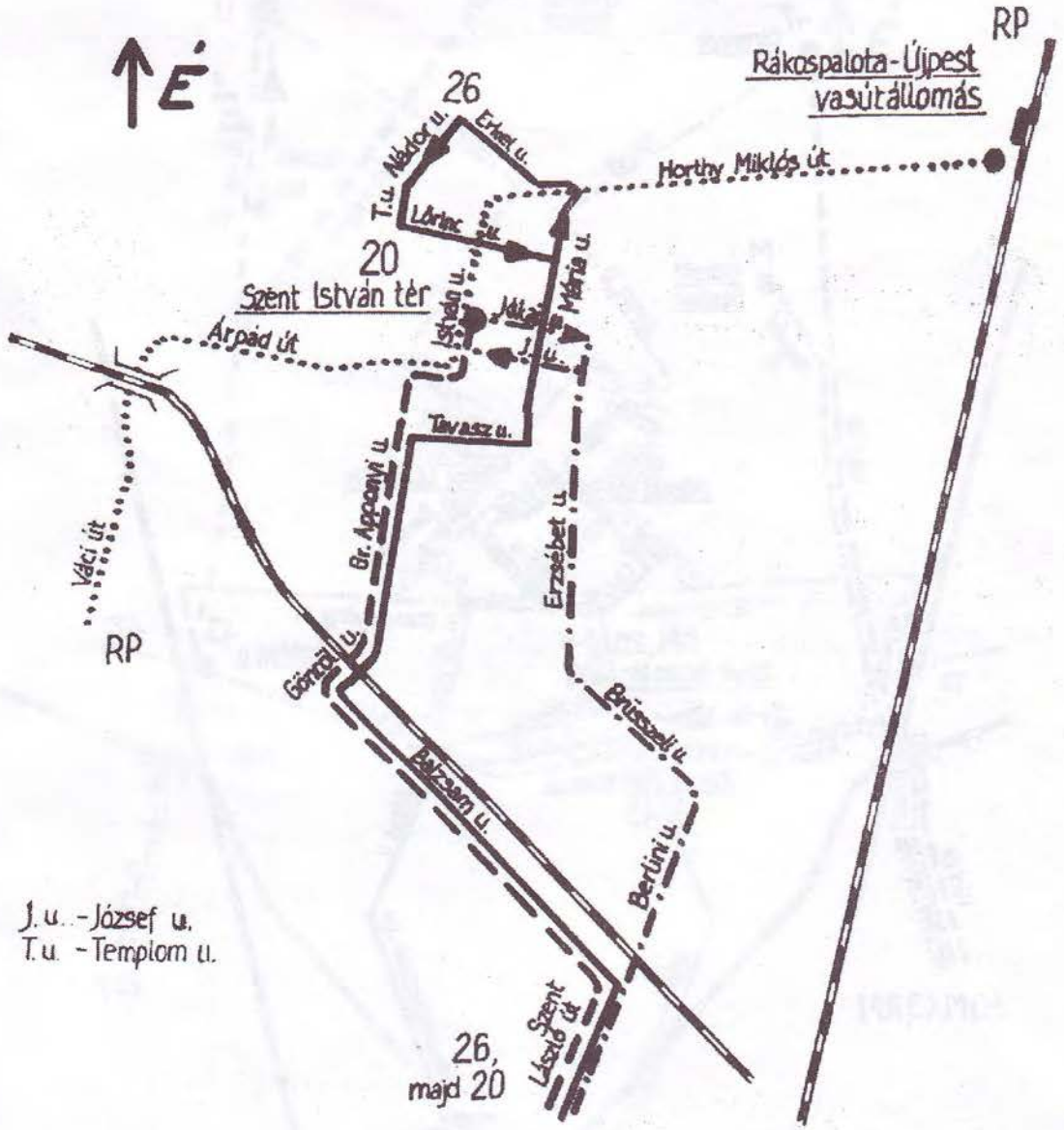
Felhasznált térképek:

- A Budapesti Közlekedési Vállalat vonalhálózati térképe, 1969.
- A Fővárosi Autóbuszüzem vonalhálózati térképe, 1965.
- Budapest közlekedési térképe. Fővárosi Balesetelhárítási Tanács, Budapest, 1968.
- Térképes tájékoztató az autóbuszvonalakról. Székesfővárosi Autóbuszüzem 1932. évi május hó.

A fotók az Újpesti Helytörténeti Gyűjtemény Archívumából származnak, az ábrákat a szerző készítette.

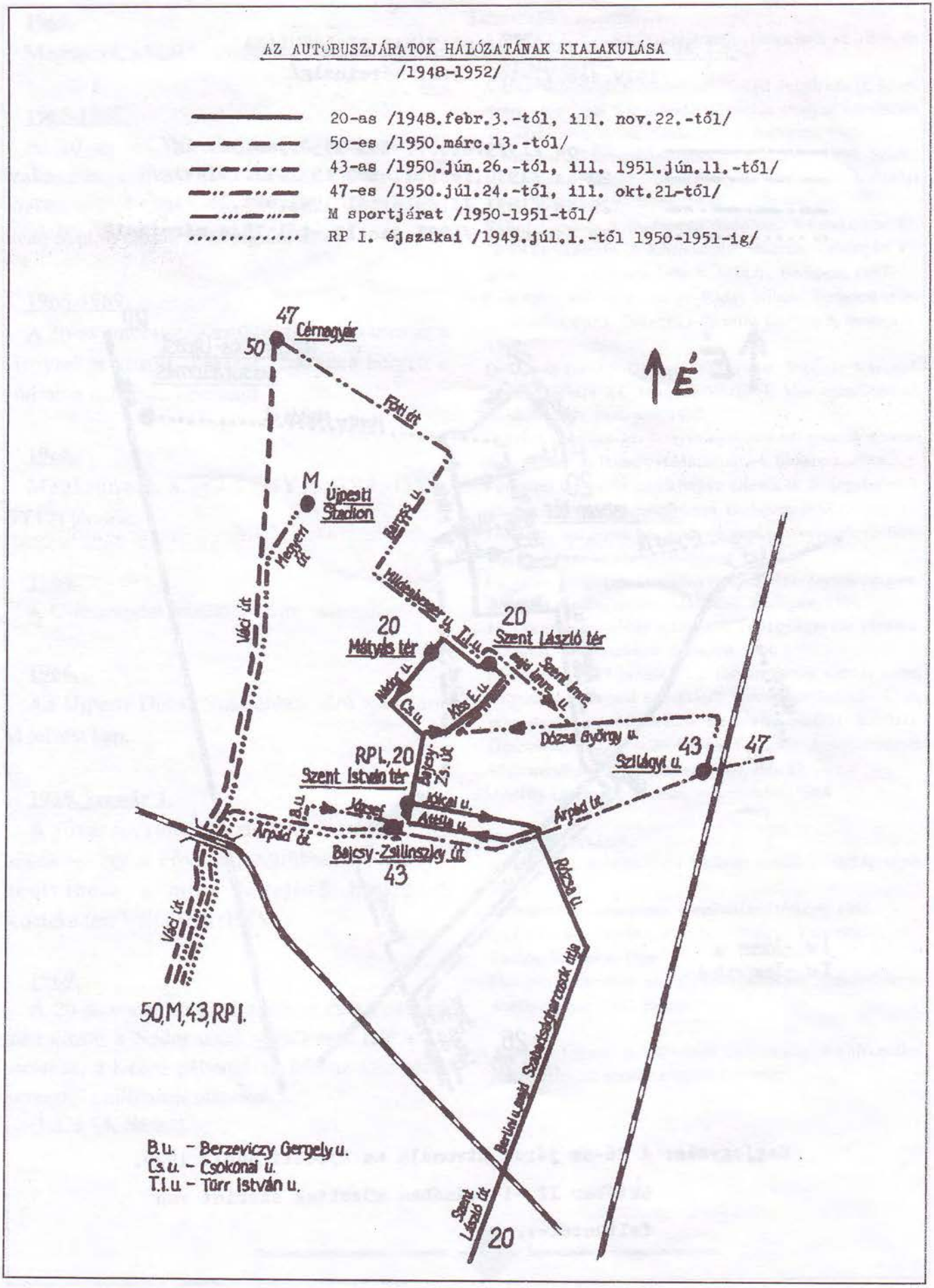
AZ AUTÓBUSZJÁRATOK HÁLÓZATÁNAK KIALAKULÁSA
/1929.dec.7.-től 1944. márciusig/

26-os /1929.dec.7.-től 1930.jan.31.-ig/
20-as /1930.febr.1.-től 1931.II.félévig/
20-as /1931.II.félévtől 1941.okt.16.-ig/
RP éjszakai /1931.dec.13.-tól 1944.márciusig/

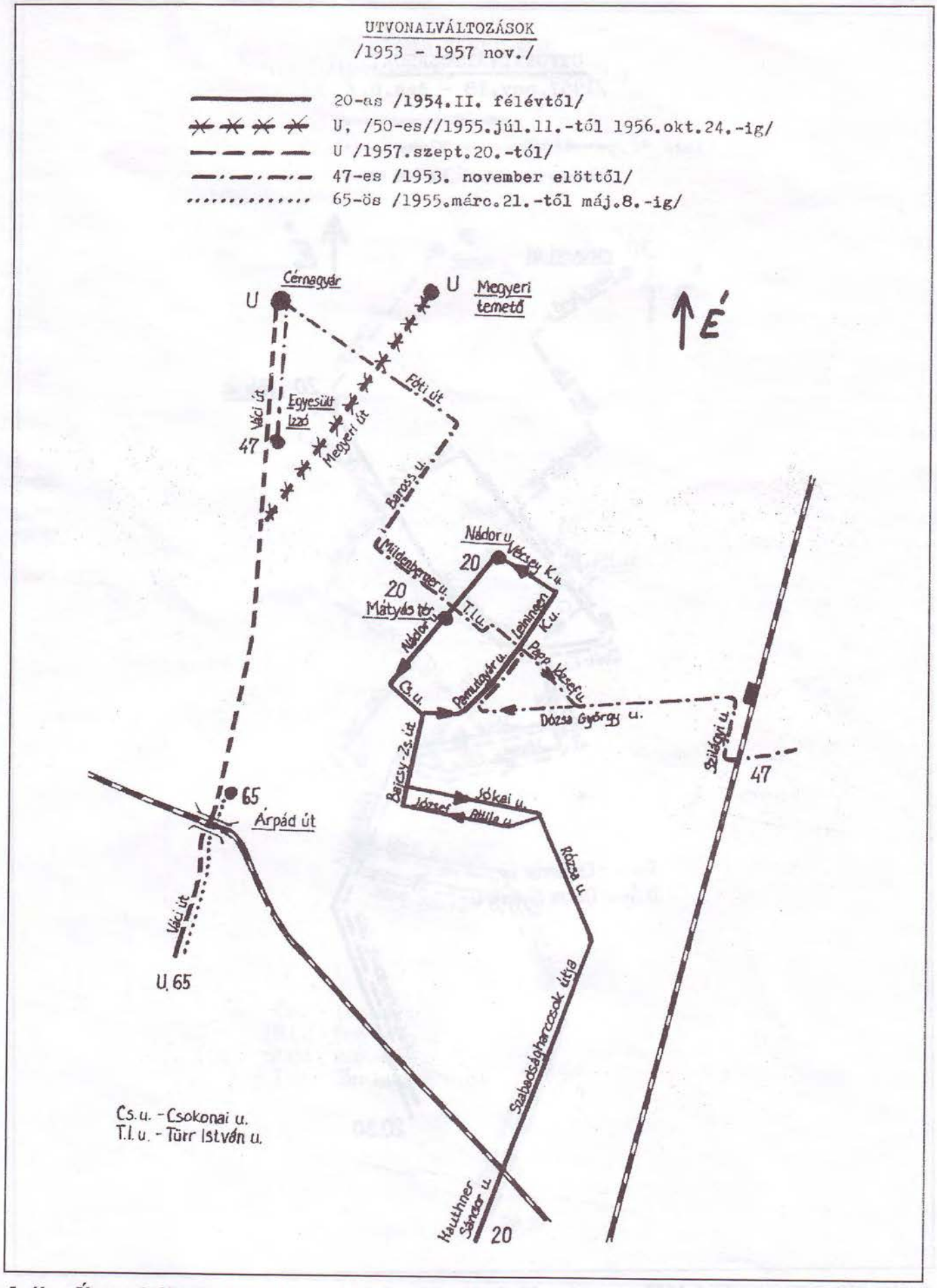


Megjegyzés: A 26-os járat útvonala az Ujpesti Napló 1929. október 12.-i számában közöltek szerint van feltüntetve.

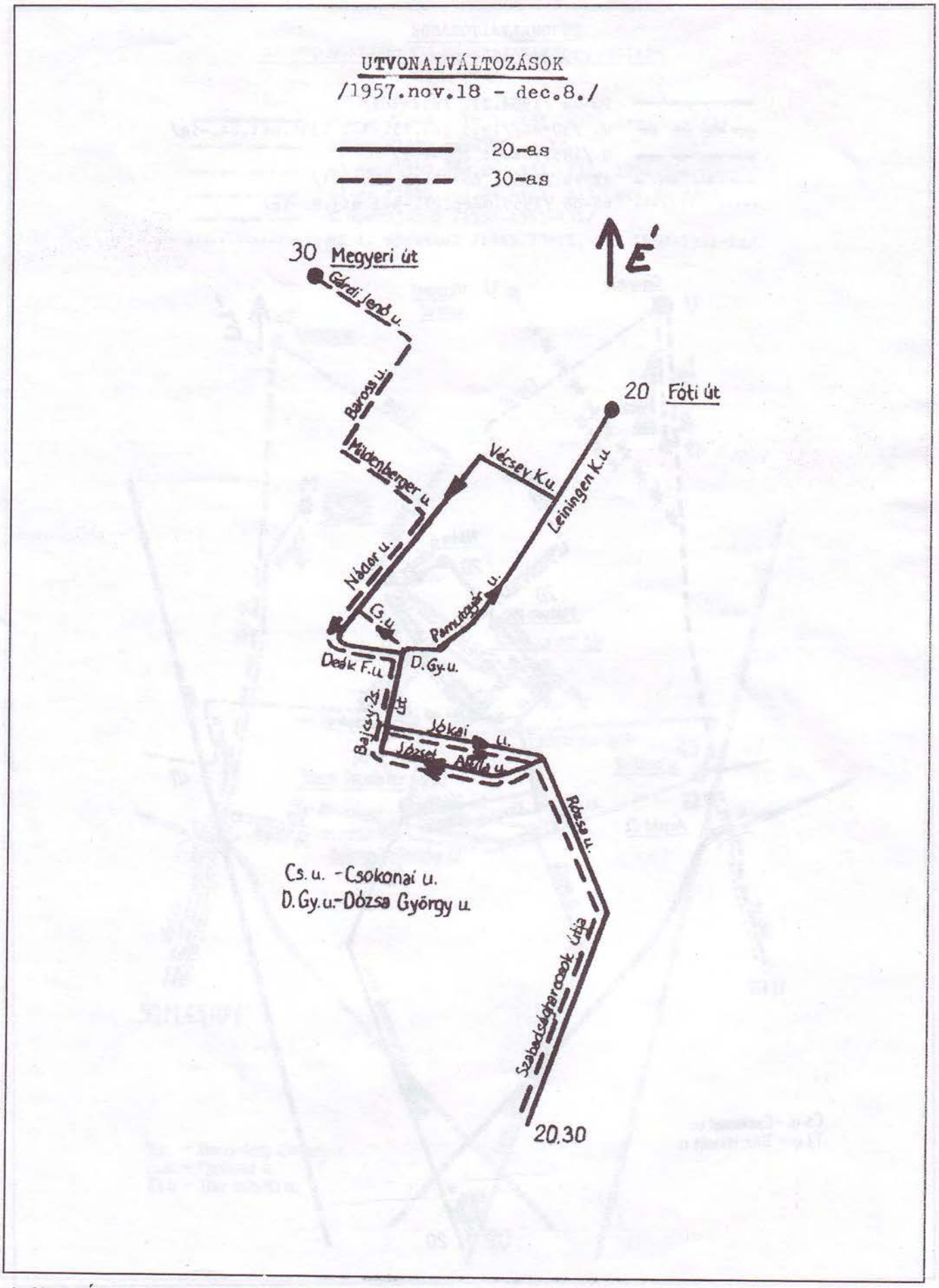
1. ábra: Újpest első autóbuszjáratainak kialakulása (1929. december 7.-1944. március)



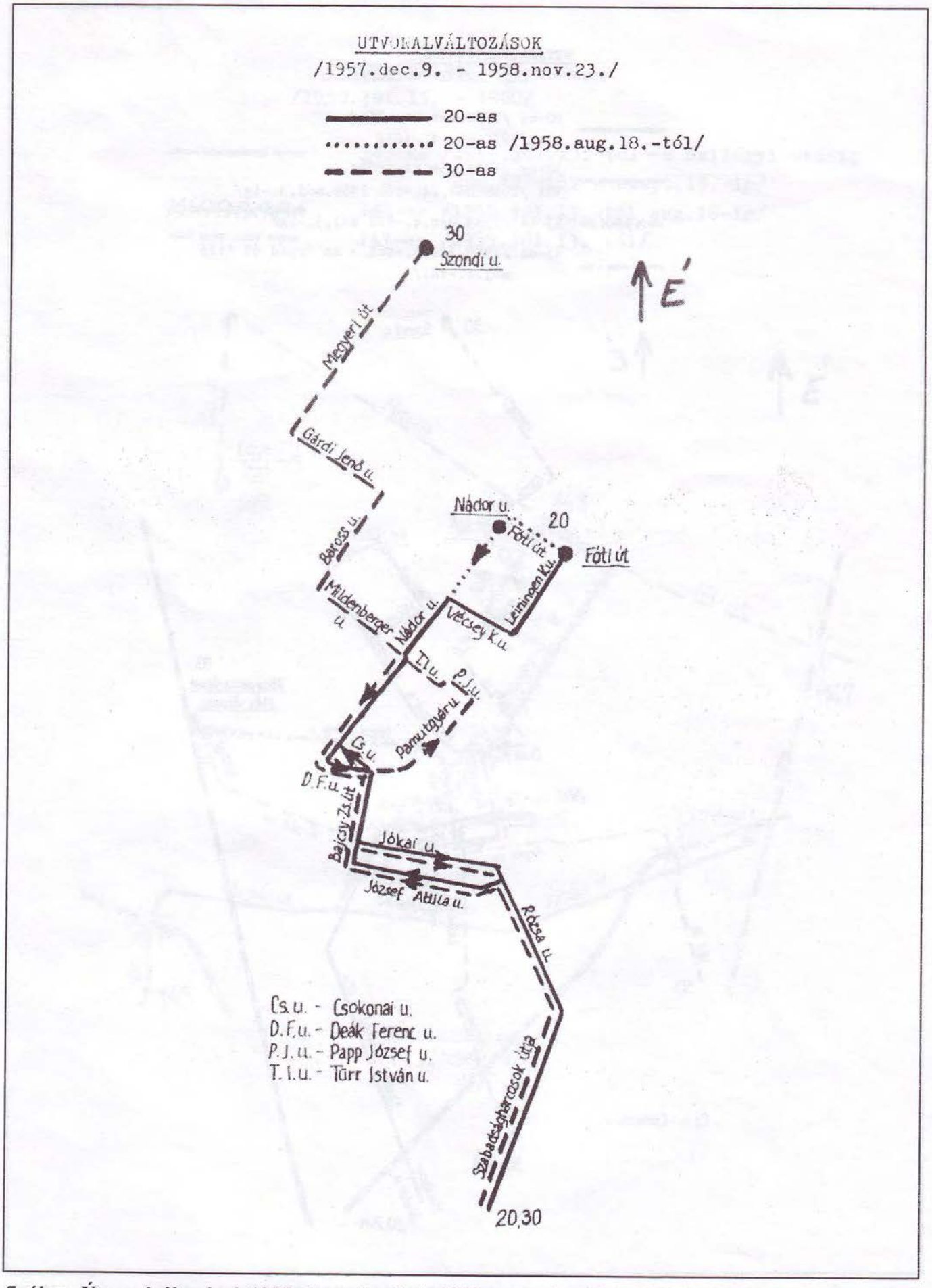
3. ábra: Az autóbuszjáratok hálózatának kialakulása 1948 és 1952 között



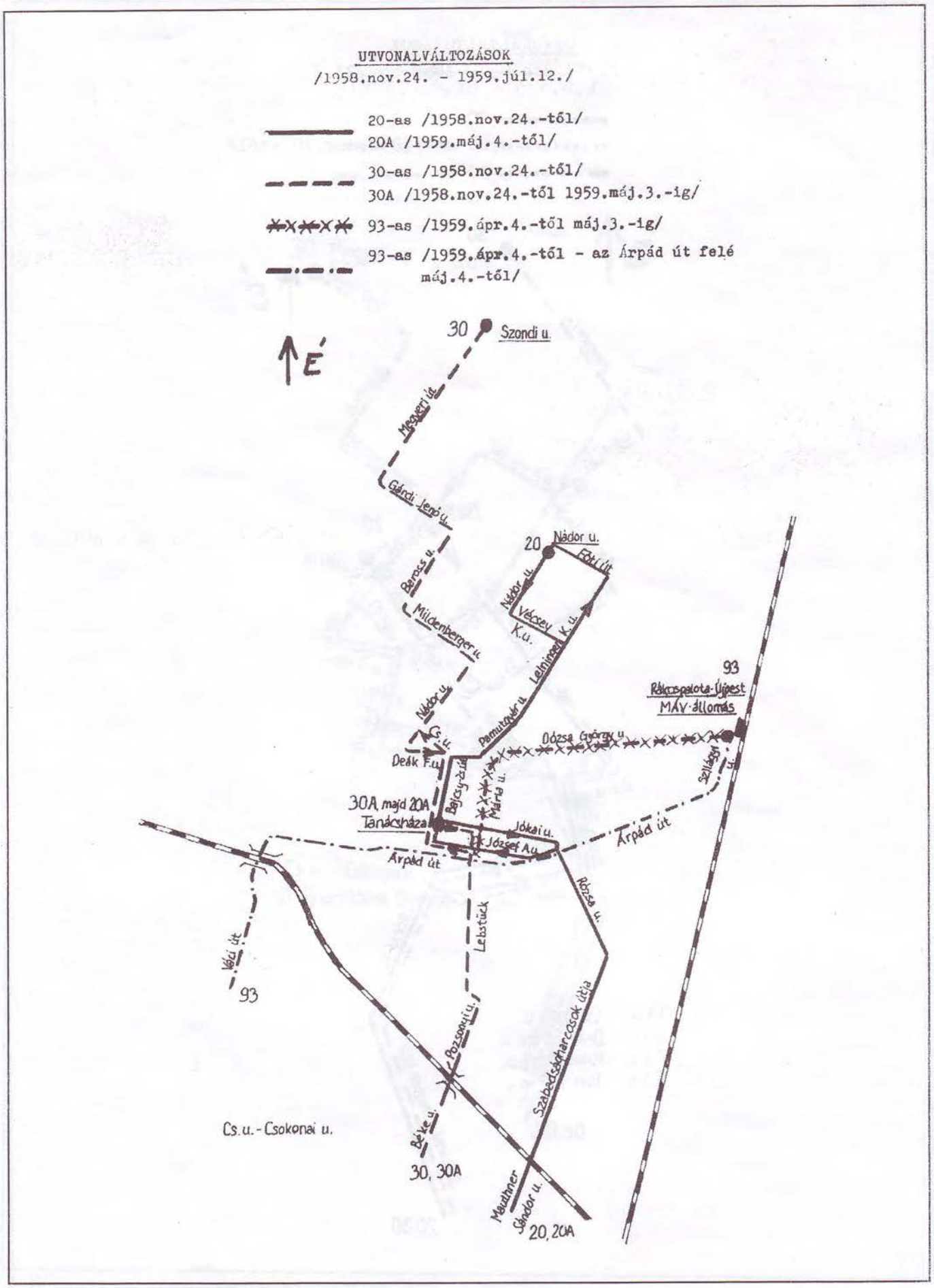
5. ábra Útvonalváltozások 1953 és 1957 novembere között



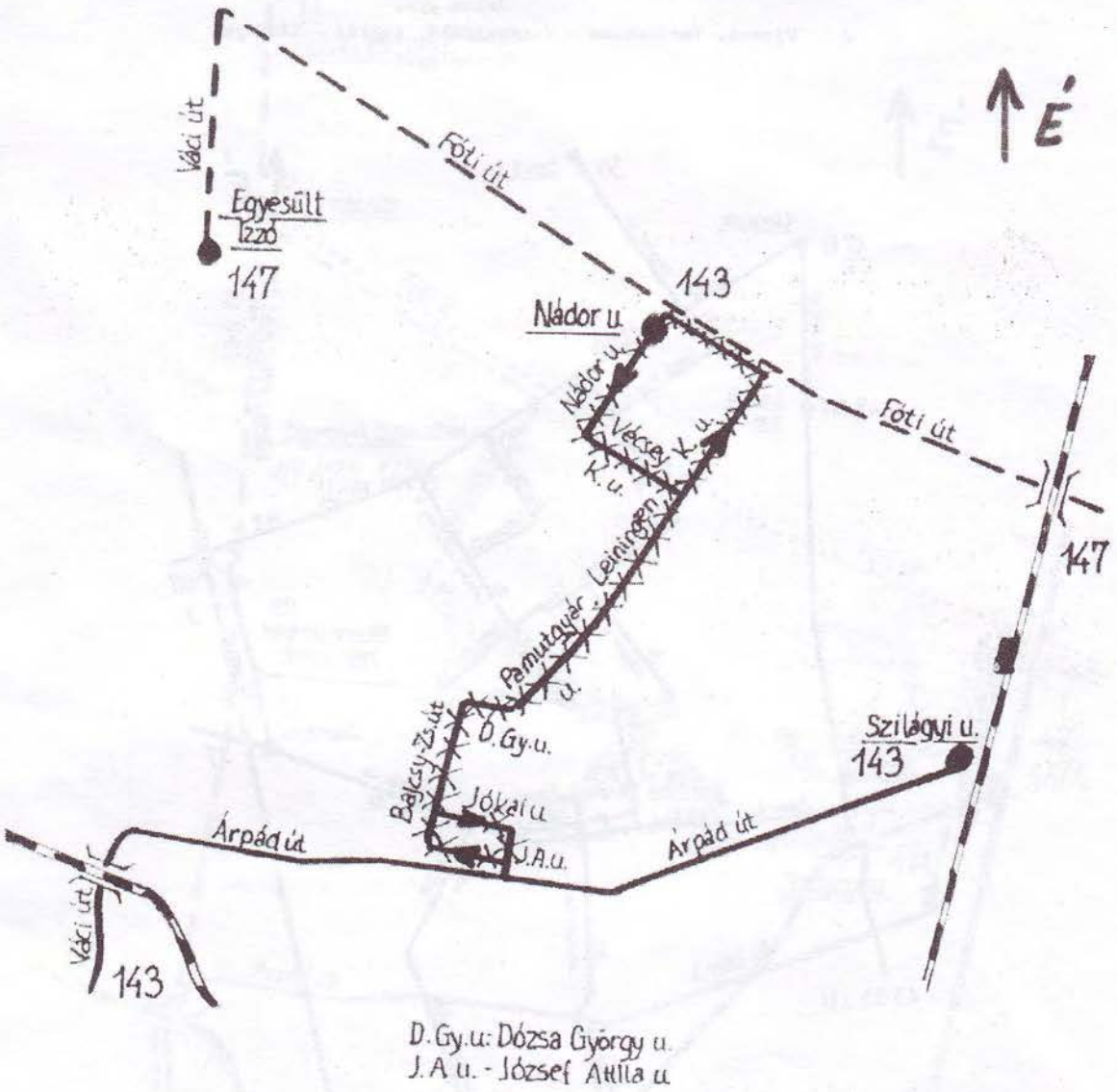
6. ábra: Útvonalváltozások 1957. november 18. és december 8. között



7. ábra: Útvonalváltozások 1957. december 9. és 1958. november 23. között



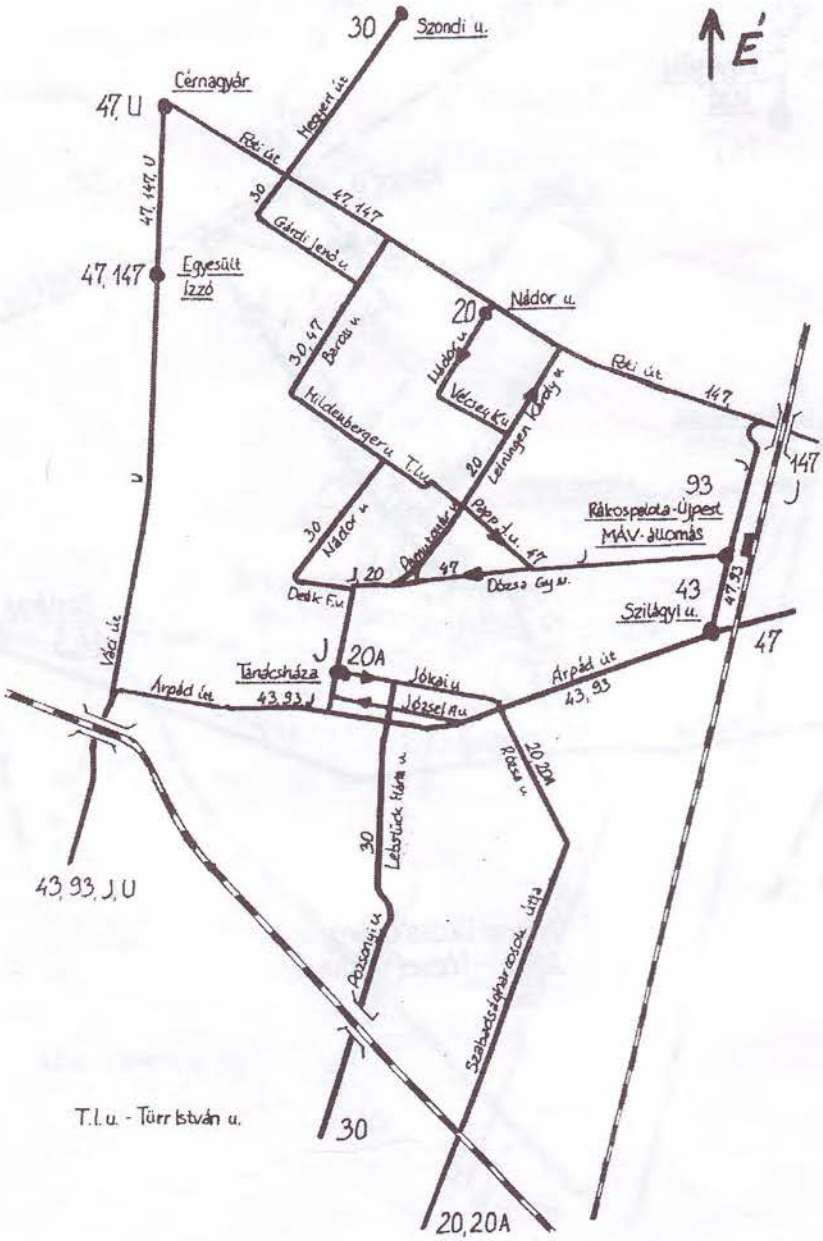
8. ábra: Útvonalváltozások 1958. november 24. és 1959. július 12. között



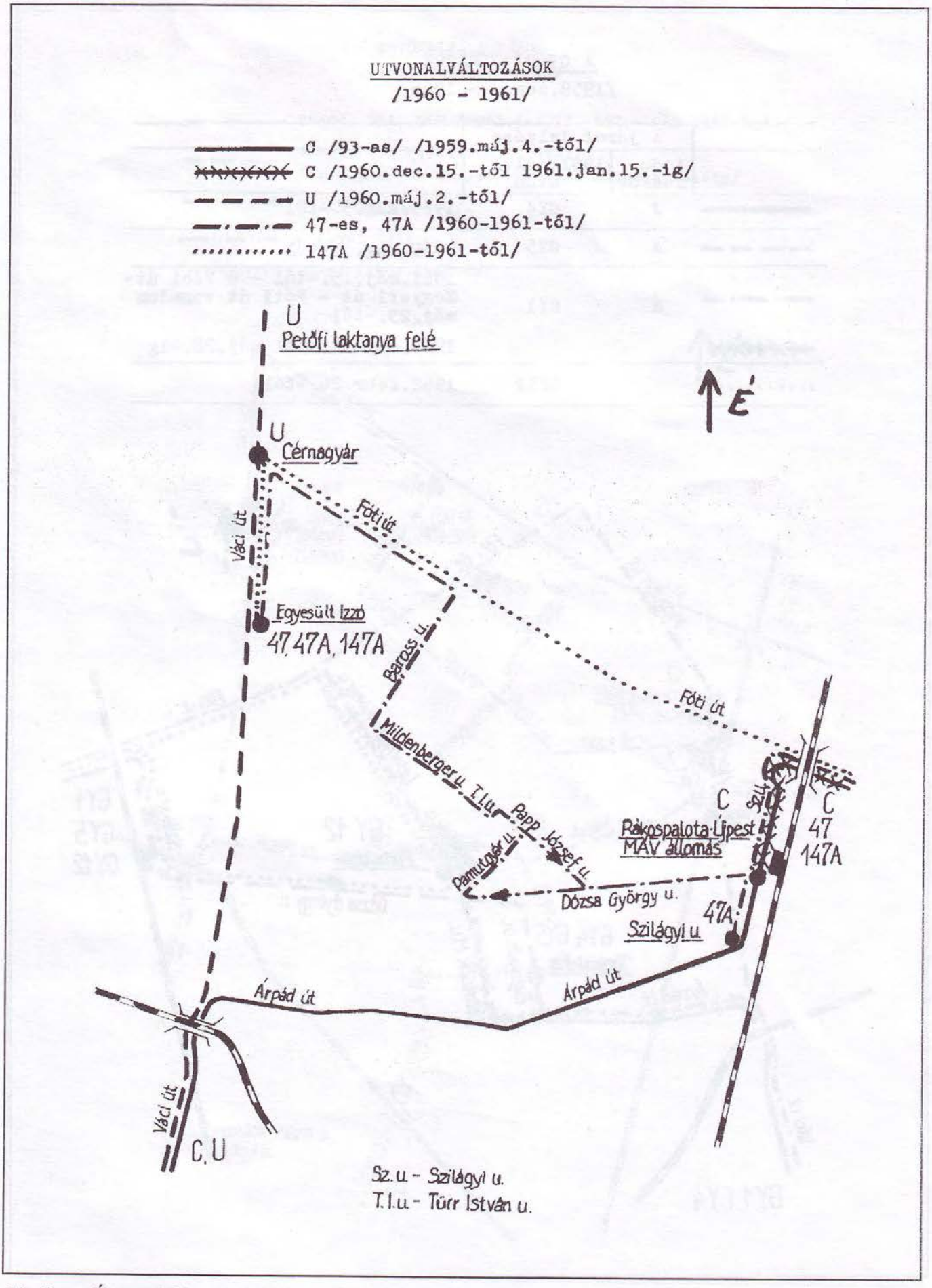
10. ábra: Útvonalváltozások 1959. július 13. és 1960. között

UJPEST AUTÓBUSZJÁRATAI
/1959 december/

20 Keleti pu., Verseny u.- Ujpest, Nádor u.
20A Keleti pu., Verseny u.- Ujpest, Tanácsháza
30 Keleti pu., Verseny u.- Megyer, Szondi u.
43 Marx tér - Ujpest, Szilágyi u.
47 Rákospalota, Kozák tér - Ujpest, Egyesült Izzó, illetve Cérnagyár
93 Óbuda, Miklós u.- Rákospalota-Ujpest, MÁV állomás
147 Rákospalota, Kozák tér - Ujpest, Egyesült Izzó
U Katona József u.- Ujpest, Fóti út /Cérnagyár/
J Ujpest, Tanácsháza - /Rákospalota, Zugló/ - Kőbánya, Orion gyár
J Ujpest, Tanácsháza - /Angyalföld, Zugló/ - Kőbánya, Orion gyár



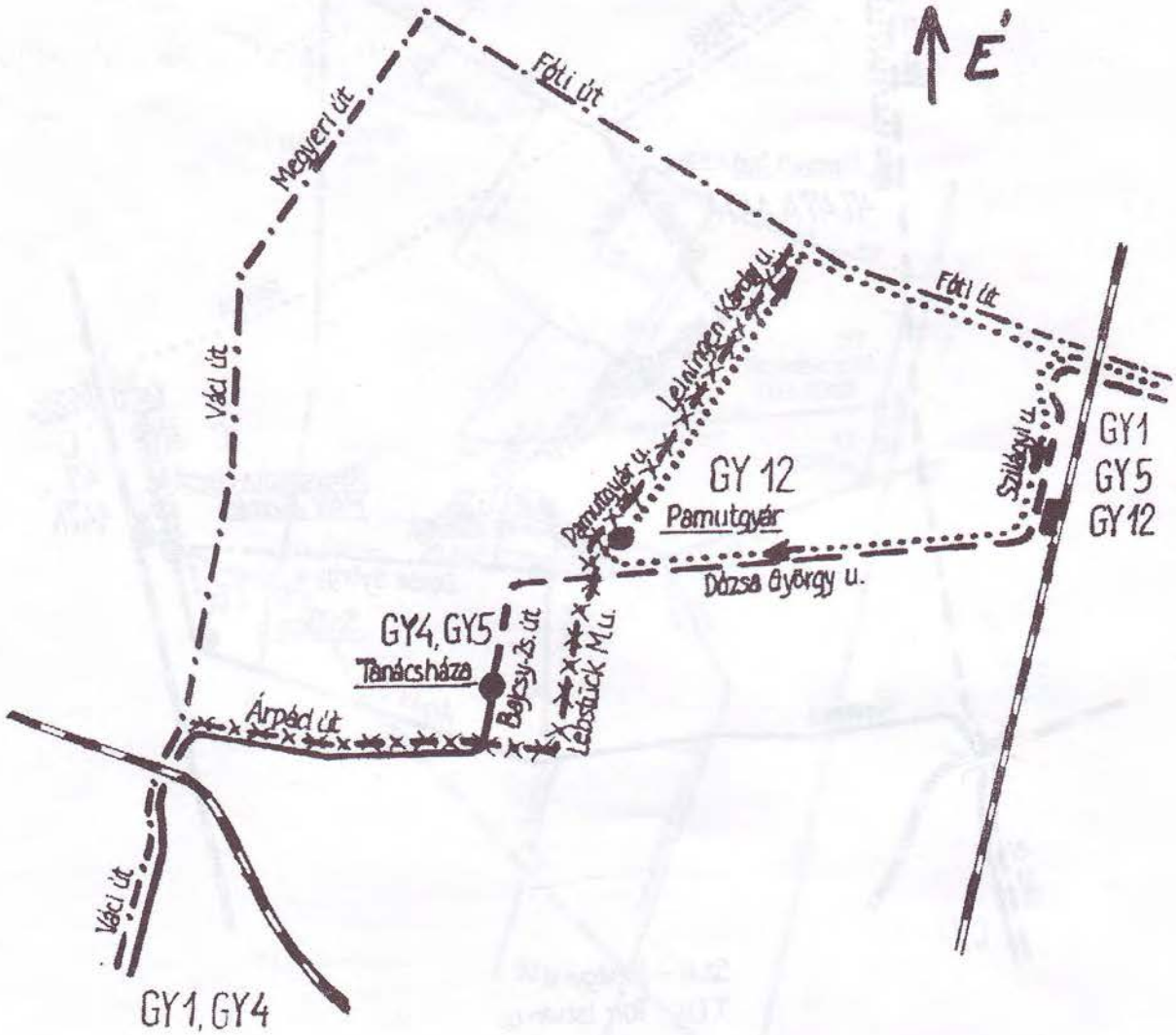
11. ábra: Újpest autóbuszjáratai 1959 decemberében



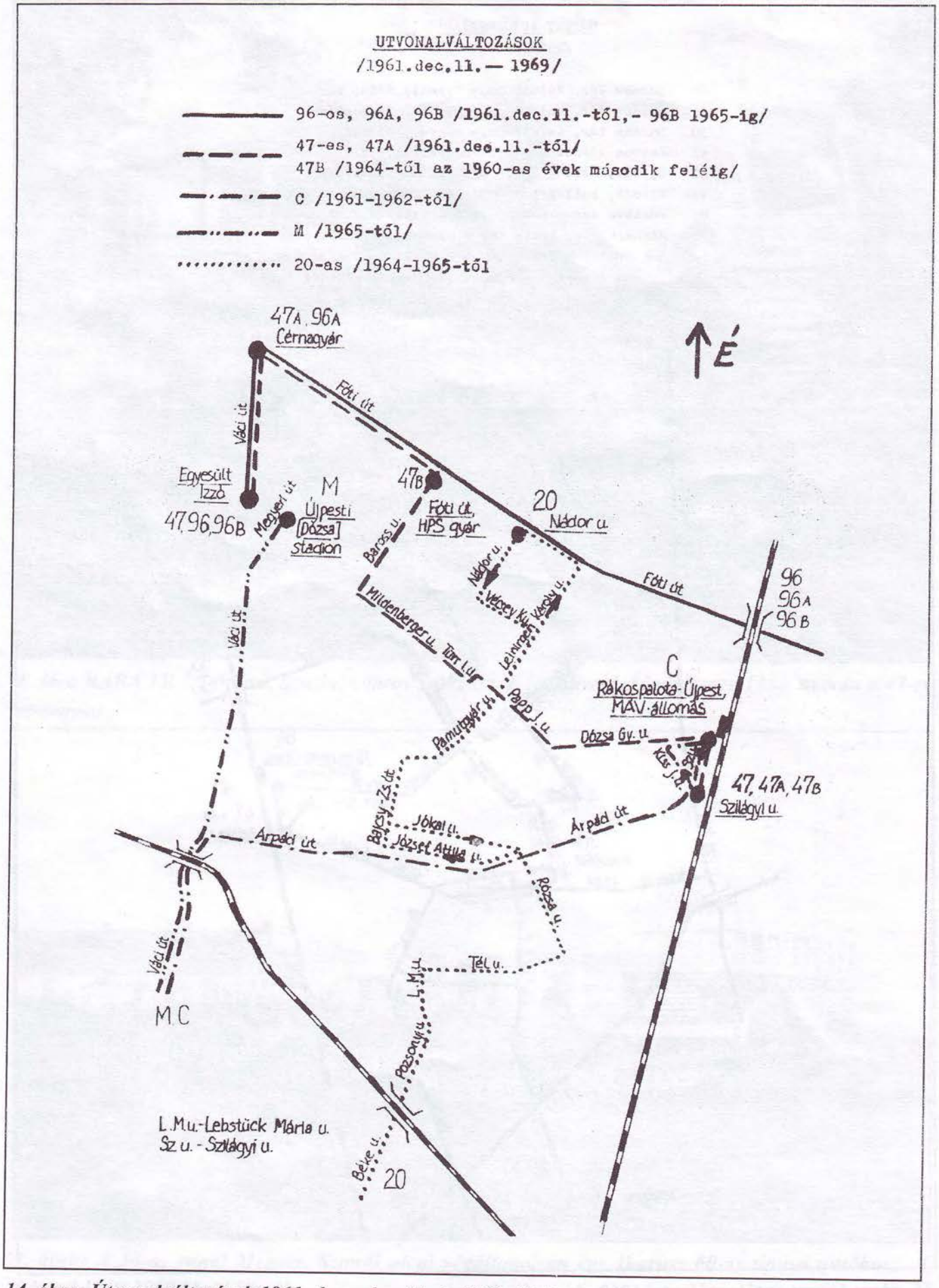
12. ábra: Útvonalváltozások 1960-1961-ben

A GYÁRI JÁRATOK
/1959.aug.3.- 1966/

	A járat jelzése		
	induláskor	1961.júl.17. után	
———	J	GY4	1959.aug.3.-tól
— — — —	J	GY5	1959.aug.3.-tól
—·—·—	K	GY1	1961.máj.15.-től - a Váci út-Megyeri út - Fóti út vonalon máj.29.-től
×-×-×-×			1961.máj.15.-től máj.28.-ig
.....		GY12	1962.febr.26.-tól



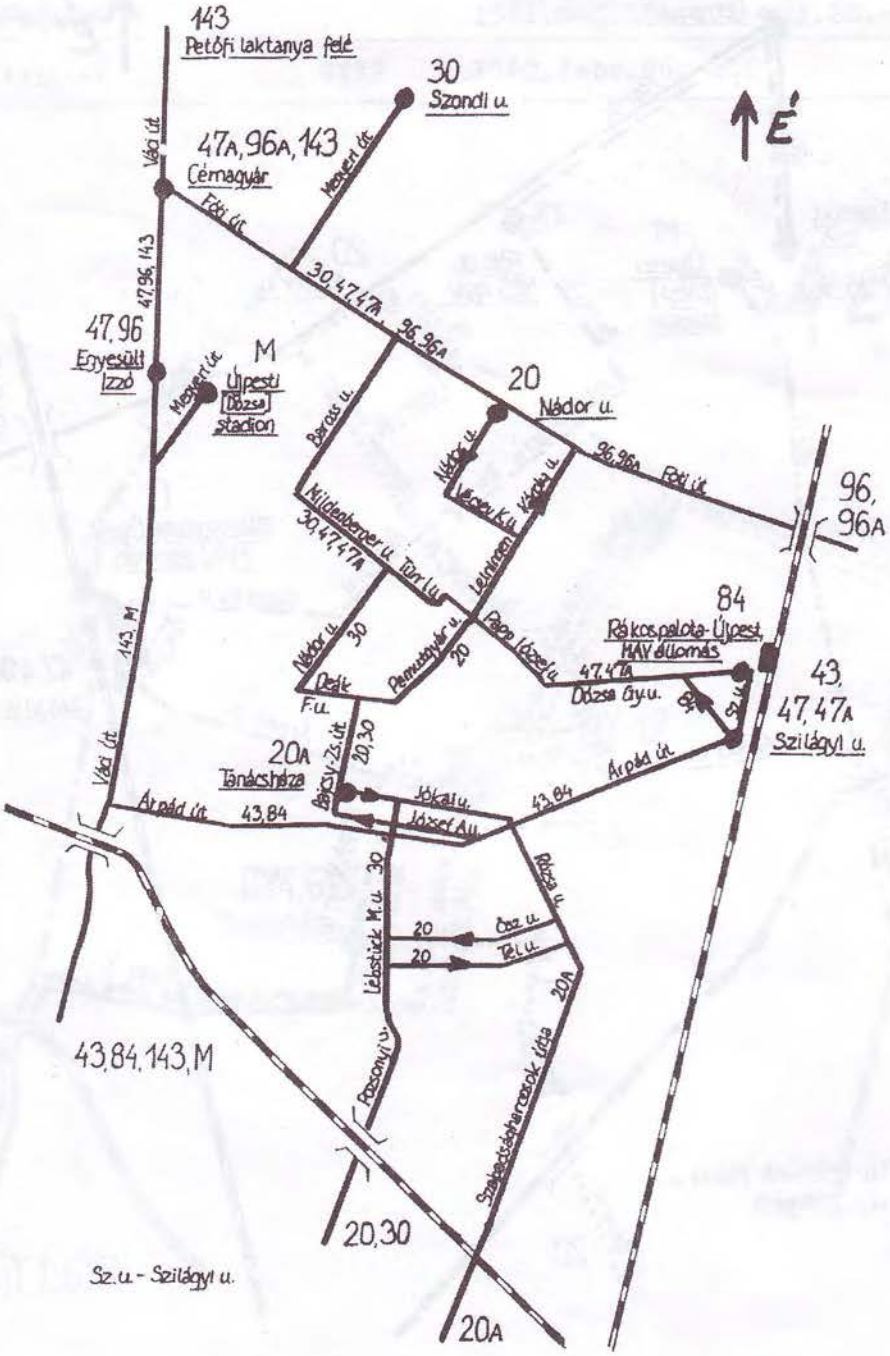
13. ábra: A gyári járatok kialakulása (1959. augusztus 3.- 1966.)



14. ábra: Útvonalváltozások 1961. december 11. és 1969. között

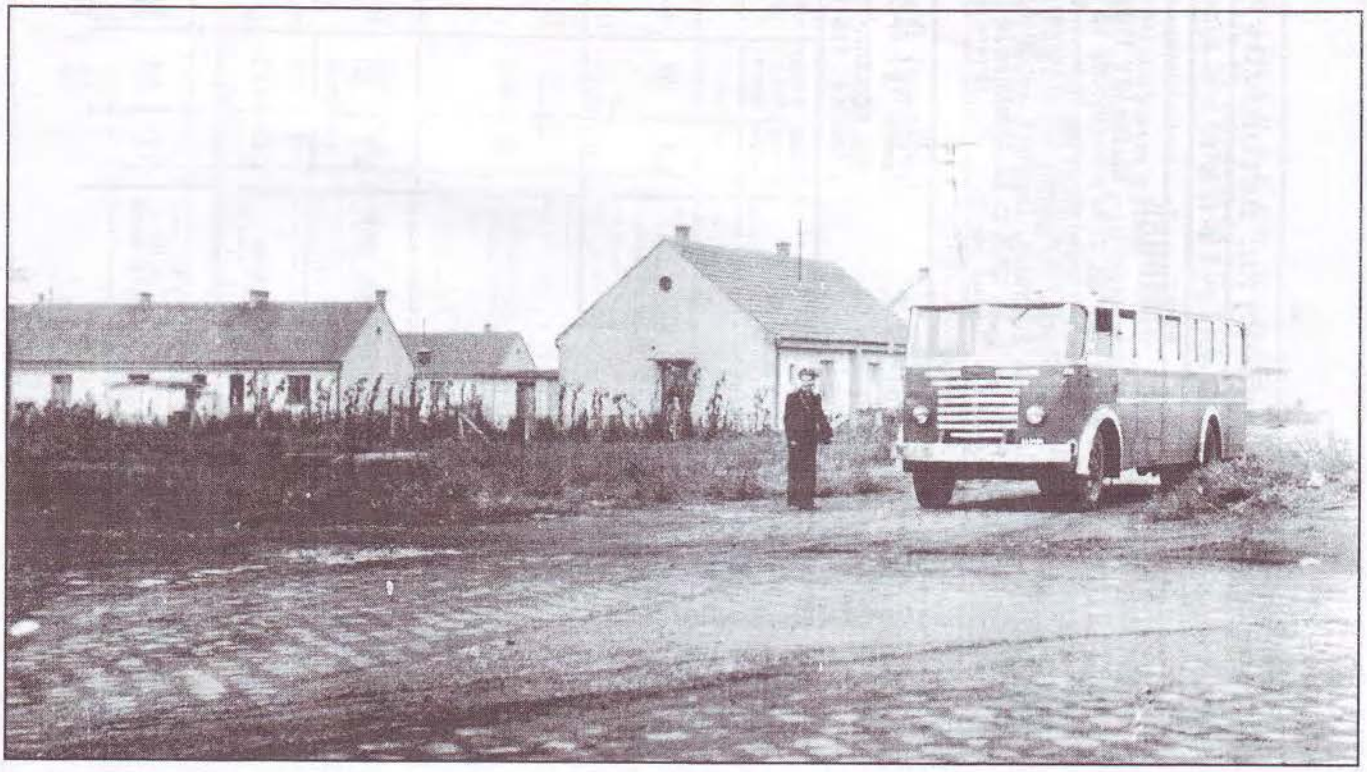
UJPEST AUTÓBUSZJÁRATAI
/1969. december/

20	Baross tér, Keleti pu.- Ujpest, Nádor u.
20A	Baross tér, Keleti pu.- Ujpest, Tanácsháza
30	Baross tér, Keleti pu.- Megyer, Szondi u.
43	Katona József u.- Ujpest, Szilágyi u.
47	Ujpest, Szilágyi u.- Ujpest, Egyesült Izzó
47A	Ujpest, Szilágyi u.- Ujpest, Cérnagyár
84	Moszkva tér - Rákospalota-Ujpest, MÁV állomás
96	Rákospalota, Kozák tér - Ujpest, Egyesült Izzó
96A	Rákospalota, Kozák tér - Ujpest, Cérnagyár
143	Katona József u.- Ujpest, Cérnagyár /Petőfi laktanya/
M	Katona József u.- Ujpest, Dózsa stadion



15. ábra: Újpest autóbuszjáratai 1969. decemberében

4. ábra RÁBA TR 3,5 típusú, benzinmotoros autóbusz. E járművekkel indult meg 1950. nyarán a 47-es viszonylat



9. ábra: A 30-as vonal Megyer, Szondi utcai végállomásán egy Ikarusz 60-as típusú autóbusz. A felvétel 1959-1960 körül készült

GASSNER
BUDAPEST
TEMPLOM-KÖRUT 19.
SZŐNYEG, BUTORSZÖVET,
KARPITOSKELLÉK

FOGÁSZAT!
Budapest, VII., Erzsébet-körut 10. sz., II. emelet.
BARNA I.
fogorvoslásra jogosított áll. vizsgázott fogász.

Műfogak: Szabadalmazott Ergö nemesfém tartósabb az aranynál. — Korona 12 P, tömör fog 13 P 50, 22-es arany-korona 18 P-től, 22-es arany tömör-fog 20 P-től, Viplaacél 7-8 P, porcellán fehér fog 4-5-6 P. Foghúzás, fogtömés érzéstelenítve 3-4 P. — Részletre is.
Telefon: 440-37. 12 éves jótállás.

Mercedes-Benz
autók speciális javitása
Budapest, IX., Páva utca 8. sz.

Szilágyi Dezső
okl. gépészmérnök
Telefon: 416-13.

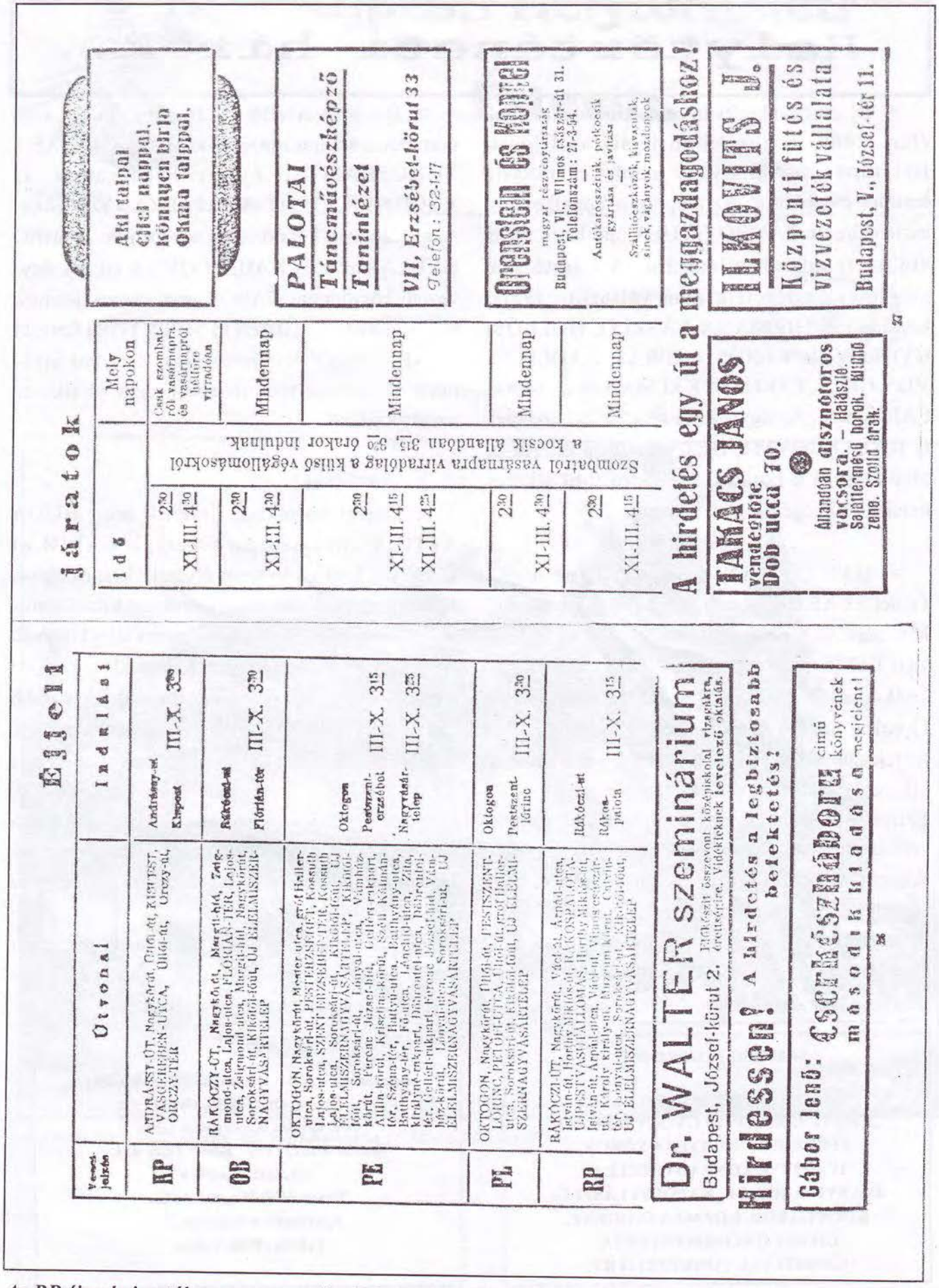
Vonaljelzés	Útvonal	A vonal hossza km	Menetidő pere	Menetsűrűség pere
20	KELETI P.-U. INDULÁSI OLDALA, Thököly-út, Aréna-út, Váguány-utca, Hungária-körút, Szent László-utca, ÚJPEST, Berlini-utca, Brüsszeli-utca, Szechenyi-tér, Erzsébet-utca, Jókai-utca, SZENT ISTVÁN-TÉR	8·4	30	9—12
21	BORÁROS-TÉR, Soroksári-út, Kikötői-főút, CSEPEL, Horthy Miklós-utca, Fő-út, SZENT IMRE-TÉR	6·2	20	7—15
22	SZÉNA-TÉR, Retek-utca, Olasz-lasor, Budakeszi-út, BUDAKESZI	8·7	26	5—30
22/a	SZÉP ILONA, Budakeszi-út, BUDAKESZI	6·3	18	
23	HŰVÖSVÖLGY, PESTHIDEGKÚT, gróf Klebelsberg Kuno-út, Rozmaring-utca, Budai-út, Mária Remetei-út, MÁRIA REMETE, Mária Remetei-út, HŰVÖSVÖLGY	7·0	25	15—30

LÁTOGASSA
a m. k. postatakarékpénztár IX., Lónyai-utca 30-32.
Naponta d. u. 3-6-ig

ÁRVERESI CSARNOKAI
Állandó kiállitások és árverések
MŰVÉSZI AUKCIÓK
február, április, junius, október és december hónapokban.

Deák Kávéház
József krt. és Baross-u. sarok
FEDOROW eredeti orosz zenekara.
Egész éjjel nyitva.

Szakaszbeosztás	Az első kocsi indul végállomás	idő	Az utolsó kocsi indul végállomás	idő
I. Keleti pályaudvar—Hungária-körut II. Hungária-körut—Balzsam-utca III. Balzsam-utca—Ujpest	Keleti pályaudvar Ujpest	6^{10} 6^{20}	Keleti pályaudvar Ujpest	10^{15} 10^{50}
A Budapesti Autobuszközlekedési Rt. kezelésében				
I. Boráros-tér—Kvassay-zsilip II. Közvágóhid—Petróleum-kikötő III. Kvassay-zsilip—Csepel, Szent Imre-tér	Boráros-tér Csepel	6^{10} 6^{30}	Boráros-tér Csepel	10^{55} 11^{20}
A Budapesti Autobuszközlekedési Rt. kezelésében				
I. Széna-tér—Kuruclesi-út II. Kuruclesi-út—Szép Juhászné III. Szép Juhászné—Budakeszi IV. Szanatórium—Budakeszi	Széna-tér Budakeszi	4^{30} 5^{00}	Széna-tér Budakeszi	10^{00} 10^{30}
A Budapesti Autobuszközlekedési Rt. kezelésében				
I. Hűvösvölgy—Wippner II. Kossuth Lajos-utca—Hűvösvölgy	Hűvösvölgy Posthidegkut	5^{00} 5^{13}	Hűvösvölgy Posthidegkut	9^{00} 9^{15}
A Budapesti Autobuszközlekedési Rt. kezelésében				



Éjjeli járatok

Vonal jelzés	Útvonal	Indulási		Idő	Mely napokon
RP	ANDRÁSSY-ÚT, Nagykörút, Váci-út, RÁKÓCZY-TÉR, VASGERBERBEN-UTCA, Váci-út, Orczy-út, ORCZY-TÉR	Andrássy-út Kispest	III-X. 3.00	2.30 XI-III. 4.30	Csak szombat-ról vasárnapra és vasárnapról hétfőre virradóra
OB	RÁKÓCZY-ÚT, Nagykörút, Margit-hid, Zrínyi-utca, Zsigmond utca, Lajos-utca, FLÓRIÁN-TÉR, Lajos-utca, Zsigmond utca, Margit-hid, Nagykörút, Soroksári-út, Kikelő-tőtl, Üll ELELMISZER-NAGYVÁSÁRTELEP	Rákóczi-út Flórián-tér	III-X. 3.20	2.30 XI-III. 4.30	Mindennap
PE	OKTOGON, Nagykörút, Mester utca, gróf Hadlerutca, Soroksári-út, PESTERZSEBET, Kossuth Lajos-utca, SZENT ERZSÉBET-TÉR, Kossuth Lajos-utca, Soroksári-út, Kikelő-tőtl, Üll ELELMISZERNAGYVÁSÁRTELEP, Kikelő-tőtl, Soroksári-út, Lónyai-utca, Vámházkörút, Ferenc József-hid, Gellért rakpart, Attila körút, Krisztina-körút, Szent Imre-tér, Szent Imre-tér, Budaörsi-utca, Bathyány-tér, Fő-utca, Lánchid-utca, Zsil, Királynő-rakpart, Döbrentei utca, Döbrentei-tér, Gellért-rakpart, Ferenc József-hid, Vámházkörút, Lónyai-utca, Soroksári-út, ÜLELMISZERNAGYVÁSÁRTELEP	Oktogon Pestszentérzsébet Nagytétényi-telep	III-X. 3.15 III-X. 3.25	2.30 XI-III. 4.15 XI-III. 4.25	Mindennap
PL	OKTOGON, Nagykörút, Váci-út, PESTSZENTLŐRINC, PETŐFI-UTCA, Váci-út, gróf Haller-utca, Soroksári-út, Kikelő-tőtl, Üll ELELMISZERNAGYVÁSÁRTELEP	Oktogon Pestszentlőrinc	III-X. 3.20	2.30 XI-III. 4.30	Mindennap
RP	RÁKÓCZI-ÚT, Nagykörút, Váci-út, Árpád-utca, Istvánt-út, Horthy Miklós-út, RÁKOSPALOTA-ÚJPESTVASÚTÁLLOMÁS, Horthy Miklós-út, Istvánt-út, Árpád-utca, Váci-út, Vitnos csiszár-ut, Károly király-ut, Múzeum körút, Calvin-tér, Lónyai-utca, Soroksári-ut, Kikelő-tőtl, Üll ELELMISZERNAGYVÁSÁRTELEP	Rákóczi-út Rákospalota	III-X. 3.15	2.30 XI-III. 4.15	Mindennap

Dr. WALTER szeminárium
Budapest, József-körút 2. Érettségi összevont középiskolai vizsgákra, érettségire. Vidékieknek levelező oktatás.

Hirdessen! A hirdetés a legbiztosabb befektetés!

Gábor Jenő: ÉSZTRÉSZHÁBORÚ című könyvének második kiadása megjelent!

Akit talpai égtek napjai, könnyen bírta Okma talpai.

PALOTAI Táncművészképző Tanintézet
VII, Erzsébet-körut 33
Telefon: 32-1-17

Gersen és Kopp
magyar részvénytársaság
Budapest, VI., Vilmos császár-út 31.
Telefonszám: 27-3-54.
Autókarosszériák, pótkocsik gyártása és javítása
Szállítószalagok, kisvasutak, sínek, vagányok, mozdonyok

A hirdetés egy út a megyazdagodáshoz!

TAMÁS JÁNOS vendéglője Dob utca 70.
Állandóan dizsnótoros vacsora. Sajátterméstű borok. Kitűnő zene. Szolid árak.

KLOVITS J.
Központi fűtés és vízvezeték vállalata
Budapest, V., József-tér 11.

Az RP éjszakai autóbusz menetrendje. (Részletek az 1935. évi Autóbusz menetrendből.)

Helytörténeti hírek...

☞ Új elnök alapítványunk kuratóriumának élén. 2000. május 15-én lejárt az Újpesti Helytörténeti Alapítvány munkáját irányító testület megbízása. Az alapító, a következő öt esztendőre dr. ZÁMBÓ GYULA urat kérte fel az elnöki feladatok ellátására. A kuratórium személyi összetétele nem változott, tagjai továbbra is HIRMANN LÁSZLÓ, HOLLÓSI GYÖRGY, dr. KŐRÖS ANDRÁS, KADLECOVITS GÉZA, PÁKOZDI KÁLMÁN és dr. SIPOS LAJOS urak. Az ügyvezetői feladatokat továbbra is KADLECOVITS GÉZA úr látja el. Az új elnöknek és a kurátoroknak, további sikeres munkát és jó egészséget kivánunk!

☞ BAY ZOLTÁN emlékpark Újpesten. A GÖRGEI ARTHUR és a Szt. LÁSZLÓ utca sarkán található, eddig elhanyagolt park lett a BAY ZOLTÁN emlékpark. A neves fizikus 1937-től 1948-ig állt a TUNGSRAM Rt. alkalmazásában. Ő volt a Kutató Laboratórium igazgatója, 1944 márciusától — ASCHNER LIPÓT vezérigazgató elhurcolásától — a vállalat mb. vezérigazgatója. Politikai okok miatt kénytelen volt az önkéntes számüzetést választani, élete végéig az Egyesült Államokban élt és dolgozott. Még megérte, hogy visszaállították akadémiai tagságát. A park közepén elhelyezik szobrát, GÖMBÖS LÁSZLÓ szobrászművész alkotását. Örülünk az új emlékhelynek, vigyázzunk rá!

☞ GÁBOR ANDRÁS 70 éves. Július 1-én ünnepelte születésnapját GÁBOR ANDRÁS a TUNGSRAM Rt. ny. vezérigazgatója, az ASCHNER LIPÓT ALAPÍTVÁNY elnöke. Alapítványunk kuratóriuma nevében dr. ZÁMBÓ GYULA elnök és KADLECOVITS GÉZA ügyvezető köszöntötte GÁBOR urat, akinek jelentős szerepe volt az ÚJPESTI HELYTÖRTÉNETI ALAPÍTVÁNY létrehozásában. Szívből kívánunk az ünnepeltnek jó egészséget és sikeres munkálkodást!

☞ Új könyvek!

A közeli napokban jelenik meg BUDA ATTILA dokumentum kötete, a KÁROLYI ISTVÁN grófról készült életrajz kiegészítése. Már most jelezzük: a helytörténeti kutatók díjmentesen kapják meg alapítványunktól a könyvet. Kérjük, hogy telefonon érdeklődjenek!

A „Könyves" könyvek sorozatban megjelent újabb három könyv. NÁDAS JÓZSEF: Történelmi arckép, JOBBÁGY KÁROLY: Az elhagyott repülőtér és VERBÉNYI JÓZSEF: Vitázom önmagammal c. könyvei izgalmas olvasmányok és értékes darabjai a sorozatnak. Az N.J.PRO HOMINE Alapítvány kiadásában megjelent könyvek sorozatszerkesztője VÍZVÁRY VILMOS úr.

Kérjük az érdeklődőket, forduljanak telefonon vagy levélben szerkesztőségünkhöz, hogy segítsünk a könyvek beszerzésében.

Az alapítvány támogatói:

ASCHNER LIPÓT ALAPÍTVÁNY, „ARANY HORGONY" GYÓGYSZERTÁR, ÉPORG RT., HOLLÓSI GYÖRGY, IVÁNYINÉ KONRÁD GIZELLA, IVÁNYI JÁNOS, DR. KAPOLYI LÁSZLÓ, KOÓS GÁBOR, KOZMA SÁNDORNÉ, ÚJPEST ÖNKORMÁNYZATA, ÚJPESTI VAGYONKEZELŐ RT.

Kiadja: az Újpesti Helytörténeti Alapítvány
Elnök: Dr. Zámbó Gyula
Szerkesztő: Kadlecovits Géza
Szerkesztőség: 1047 Bródy Imre u. 1.
Tel./fax: 233-1976
Tipográfia: Wagner Attila
Készítette: a Spácium Bt.
Felelős: Koós Gábor