

STAR-GARAGE / GYŐR,

Avagy a győri tömegközlekedés kezdete, ami egy „garázsból” indult el.



Ritka családi fotó a munkahelyről, a Vilmos császár út (ma : Szent István út) felől

Autóbuszsal történő rendszeres személyszállításról Győrben 1927-től kezdve beszélhetünk - olvashatnánk több helyen is, ha utánanéznünk.

De ez irányú próbálkozások már történtek a megelőző években is, sőt a rendszeresség is inkább már az 1926-os évre datálható. Ha a vasút által nem érintett területeken szerettek volna teherautó és autóbusz forgalmat lebonyolítani - Győr és környékén - akkor ennek elengedhetetlen feltétele volt a kiépített és jó minőségű úthálózat.

Még győriként is meglepődtem a kutatásaim során, hogy a megyeszékhely tömegközlekedésének felvirágoztatásában ekkor szorult ki az évek óta tervezgetett villamos vasút terve (ezt eddig városi legendának hittem). A ma már szinte hihetetlenül hangzó és megvalósíthatatlan, vízi közlekedés számos útvonalát is a nemsokára megjelenő autóbuszokkal akarták pótolni. Reménykedtek a Balatonnal való gyorsabb összeköttetésben is, mert a vonatok ez időben a 100km-es távot mintegy 5 órás úttal hidalták át, ami már akkor is soknak számított.

Néhány gondolat szerintem szükséges a garázsüzem ekkori fogalmához.

Anno ugyan már 1906-ban megszerkesztették a Magyar Automobil Club-nál a garázs szabályzatot, melynél, mint érdekesség, még Csonka János is segédkezett.

Csak ezután kezdtek első hullámként megalakulni országszerte a javítóműhelyek és garázsok, mint pl. a Velodrom garage (később Adorján), Szám garázs, Westinghouse, Bárdi Garage Palota, Royal Automobil Garage, Waszky és Zachár vagy az Általános Automobil-Garage Vállalat.

Micsoda hangzatos nevek csábították szolgáltatásaikkal a korabeli gépjármű tulajdonosokat. Ezek aztán a későbbi szervizhálózat alapját jelentették a történelmi Magyarországon, vagyis ugyebár 1920 előtt és persze a néhány megmaradt az azutáni időkre is.

Nemcsak a megyeszékhely szempontjából volt tehát jelentős ez a nyitás, de országos szinten is nagyjából ez időben történtek az immár nemcsak korabeli szárnybontogató, hanem már nevesebb és ismertebb garázsok megjelenései is, mint pl. a Cyclop-, Gellért-, Fácán-, Metropol- vagy Petra garage-ok.

De hogy átlássuk milyen szolgáltatásokat foglalhatott ekkoriban egy ilyen „garage” nyitása magában, érdemes a szó jelentése mögé néznünk. Egy olyan műszaki bázist kell elképzelnünk, ahol például benzinkút mellett szállás is volt kialakítva a nagy távolságot utazó sofőrök pihenéséhez és szervizelési lehetőség több emelősámlós állásokon. Továbbá még márkaképviselők is jelen voltak (pl. Győrben a Bosch, Castrol, Opel, stb...) és természetesen garázsírozni (tárolni) is lehetett járműveket a különböző autós-motoros kiegészítők és alkatrészek vásárlási lehetőségei mellett.

Nézzük hogyan is alakult ki mindez Győrben.

Miközben a város tárgyalásokat kezdeményezett a különböző szervekkel és hivatalokkal (főként a MÁV-val) a helyi közlekedés beindításáról, addig Csillag István vállalkozó is beadta a kérelmét egy autógarázs és benzinkút megnyitásához. Persze hogy ellenezték és fellebbeztek a kérelme ellen, de mind hiába, megkapta az engedélyt, amellyel birtokában az Árpád u. 50 szám alatt 1926.április 1.-én megnyitott, Star Autó-Garage néven.

Magáról az épületről annyit lehet tudni, hogy az 1920-as évek elején, a már körülötte felépült többszintes házak közötti, családi ház került átépítésre. Mindössze ennyit lehetett Győr korabeli fotóiból kideríteni az erre vonatkozó hiányos adatok miatt.

A közkedvelt néven csak Star-garage szervesen összefonódott a kezdetektől a helyi és helyközi buszjáratok életre hívásában. Ebben az időben többen is nyújtottak be kérelmet és kaptak is engedélyt egy-egy buszjárat üzemeltetéséhez, mint pl. Győr-Gönyű, Győr-Hédervár vagy volt, aki teherautó fuvarozásra a teherpályaudvar és 30km-es körzetére.

Tehát több üzemeltető próbálkozott különböző mennyiségű és minőségű járműparkkal ellátni a környék Győrhöz kapcsolását. Volt például olyan, akinek a Győr-Tét vonal beadványát az ott közlekedő gyakori vonatjáratokra hivatkozva nem is adták meg.

A kérvényezők között találhatóak Békeffy Elemér ny. százados és Inkey László is, akik később Csillag Istvánnal együtt autófuvarozásra (a kor nyelvezetén gépkocsi felhasználásával üzött személyszállítási, vagyis társaskocsi) kaptak engedélyt, Star Autóbusz Üzem néven 1926. márc.31.-ével. Hogy még egy kicsit belekeveredjünk az elnevezésekbe, a kor egyik jellegzetessége volt a hanyag eleganciával többször is Győri Autóbusz Vállalatként való megemléstük. Hogy mekkora is volt az érdeklődés ilyen iparúzésre jó példa, hogy ugyan ekkor egy budapesti vállalkozó is beadott kérvényt az általuk felvázolt útvonalakra, de a helyi érdekek diadalmaskodtak.

Apró, nehezítés volt számukra, hogy egy régebbi ipartörvény szerint szándékukat csak magyar gyártmányú autóbuszszal tehették volna meg. Ám a hazai akadozó és drága buszgyártásra hivatkozva az első három járműre engedélyt kaptak ennek figyelmen kívül hagyásával is, így lehetett egyéb származású is. Az ebben az években jelentkező hatalmas igények miatt a helyi, Győri Waggon- és Gépgyár is berendezkedett a nagy járművek gyártására, mivel a MÁVAG és a Magyar Általános Gépgyár Rt. nem bírták az országos szintű megrendelések teljesítését.

Mivel a megrendelt buszokat Budapesten építették az első buszjáratok csak augusztus 16.-tól kezdhették meg működésüket, amit persze alapos próba- és bemutatójárat előzött meg nagy hírveréssel. A Győri Hírlap írta 1926.augusztus 10.-én: „Ma délelőtt 12 órakor a Star autóbuszüzem próba-útra vitte új kocsiján a városi tanácsot és a hírlapírókat...”.

A polgármesterrel, Farkas Mátyással az élen dicsérték a szürke kocsi 24 kényelmes, a budapesti villamosokhoz hasonló piros-fehér léces padokat, amellyel az előző napon már a nagyközönséget is tesztelték jó pár fordulóval. A karosszériát a Király autógyár készítette a fővárosban és a teljes terhelésű kocsit a 26Le-s Chevrolet motor 32km/h-s sebességgel tudta vinni. Hamarosan, pár hét tolóással érkezett a második, majd a harmadik busz is, amik érkezésük másnapjától már szolgálatot is teljesítettek, habár nem így tervezték először, mondanom sem kell, nagy volt az igény és a nyomás is.

Korábban már kaptak engedélyt az előterjesztett útvonalakra és azokon megállók létesítésére is táblák és menetrend kihelyezésével, ami persze hosszas ügyintézés eredménye volt. Az utazóközönség nagyon örült a város egyes részeit így már „pillanatok alatt” összekötő járatoknak, amelyekre a diákoknak fényképes kedvezményes bérletet is biztosítottak. Persze nem csak a jó, de a rossz oldala is hamar felszínre került a buszoknak, mert a földes utakon eléggé poroztak az utak utánuk, amit az akkori lovas kocsis locsolással már nem tudtak orvosolni. Így a Waggon gyártól rendelni kellett egy immár gépesített locsoló kocsit, amely a helyi Kommunális Vállalat első gépjárműve lett. Szerencsénkre ennek nemcsak a fotója, de még a tervrajza is fennmaradt az utókornak.



Vállalati fotó, előtérben egy távolsági Büssing busz



Locsolókocsi a Star-garage sarkán

Első távolsági útvonalként 1926.okt.6.-án a Győr – Hédervár vonal születte meg, aminek szintén nagyon örültek, **mivel a Szigetköz közlekedése jócskán elhanyagolt volt mióta az említett vonalon a hajóforgalom (!) megszűnt és még a MÁV részéről is csak tervek voltak kilátásban.** Újabb érdekesség, ennek az útvonalnak az engedélyeztetési ülésén részt vett többek között Lindner Ernő (korábbi autós szaklapok „Nemzeti sport és az automobil”, „A Motor”, „Autó” szerkesztője) a kereskedelemügyi miniszter képviselőjeként.

Békeffy külön engedélyt kért, az ekkor már tulajdonában lévő, nem magyar gyártmányú, Chevrolet buszára, mivel egy az útvonalon lévő fahíd állapota amúgy sem engedne volna meg a 3tonna feletti tömegű járműveket.

Napi 3 járat jelentette a kezdetet fix kilométer viteldíjjal (az előre meghatározott 15 fillér helyett csak 10 fillérért) és kisebb csomagok díjtalan szállításáért, illetve a már ekkor megjelenő kedvezményes bérlet és füzet-jegy lehetőségekkel.

A kor sajátos érdekessége az iratokban feltűnő különféle pénzegységek és –összegek, mivel 1926.aug.25.-től már hivatalosan ugyan a pengő volt az ország fizető eszköze, de még egy darabig a felülnyomott (vagy lebélyegzett) korona értékeit használták.

Ahogy sűrűsödtek a járatok, jöttek a nagyobb igények és a beváltandó ígélet a hazai gyártmány iránt is. A Waggon gyárban készülő új buszok bemutatására meghívták a vezetőséget egy bemutatóra, ami után kérvényezték a meglévő három járaton immár 2-2 busz közlekedését, amit természetesen meg is szavaztak számukra.

Nagyon korán, már 1926 őszén a város vezetősége, látván a helyközi járatok nyereségességét, tárgyalást kezdeményeztek a vállalkozás részvénytársasággá alapításáról, melyben a város 52%-al vett volna részt. Végül, ekkor még nem valósultak meg a város tervei, de ekkortól mondható, hogy a Star-garage és az Autóbusz vállalat egybeolvadt.

A szeptemberben induló járatokat A,B,C jelölésekkel látták el és egy-egy újabb vagy módosított útvonalalt részletesen leközölték a helyi napilapban.

Az első három helyi járat útvonalai Újvárost, Szabadhegyet és Nádorvárost kötötték össze a belvárossal és Gyárvárossal, **ezek ma is létező szeletei Győrnek.**

De hogy ne legyen túl könnyű eligazodni a kutakodás során, több esetben számjelzéseket (1-15) említenek, amit a felkutatott fotók is inkább visszaigazolnak.

Az utazó közönség gyorsan megkedvelte az ekkor még többnyire szürke és piros színű buszokat és mind nagyobb rétegekben használták is, ami persze elkerülhetlenné tette a túlszűfolttságot, ebből adódtak az első problémák. Magának a rendőrségnek a közbenjárására is szükség volt őrszemekkel, szinte megállónként a 24 ülő- és 6 állóhely kihasználásának ellenőrzésére.

A következő év májusától (1927), ahogy megérkezett a 3db - immár 34 ülőhelyes - megrendelt Rába busz megindulhatott két újabb helyközi járat a Győr-Kisbér és Győr-Nagyigmánd vonalakon. Eredetileg 4db-ra kaptak ugyan további engedélyt, de az utolsót csak Chevrolet alvázsal, de hazai gyártmányú felépítménnyel tudtak beszerezni.

Érdeemes megemlíteni a korabeli leírások alapján nagy feltűnést keltő új Rába autóbuszok sárga színét is, mivel ebből az időből csak fekete-fehér fotók állnak rendelkezésünkre, micsoda extra adalék a múltból. A helyközi járatok érdekessége volt még a postaforgalom ellátása levelek és csomagok számára is.

Szintén ebben az évben már különjáratit engedélyt is kapnak a pünkösdi ünnepektől 2 járatra, Kiskutra (ma Gyárváros része) és a fürdőző közönség kényelmére a Strandfürdőhöz délutánonként félórás indítási sűrűséggel.



Ilyen és ehhez hasonló állapotú autókat, itt éppen egy Borgward 2300-as típust hoztak rendbe a szervízben

A város ekkor, 1927. júliusában újból lépett és beszállt az üzletbe és a korábbi tulajdonosoknak, Csillag Istvánnak és Békeffy Elemérnek 40% részesedést meghagyva az ingó és ingatlanok révén. Ez volt az a pont amikortól a fotókon látható Győri Általános Közlekedési Vállalat Kft. „Győr szabad királyi város és györmegyei közlekedési vállalat Rt.” hivatalos néven működnek tovább, céges papírjaikon még feltüntetve: „ezelőtt „Star”Garage és Autóbuszüzem”. Meghatározták az irányelvek mellett azt is, hogy a nyereséget a buszüzem fejlesztésére kell fordítani, így tartva fenn mind a gazdaságosság, mind a megtérülés szempontjait.



Hivatalos papírjuk fejléce

Alig egy évvel a buszjáratok elindítása után már jócskán szorgalmazta mindenki a sűrűbb járatokat és a sűrűbb megállóhelyeket. Az az utazóközönség kérte mindezt, amely nem is olyan régen még nem látott nagy jövőt a buszozásban. Ahogy a Győri Hírlap, amely ebben az esetben a közvetítő szerepet töltötte be a vállalat és a kiszolgált utasok közt azt írta: „az újítások azonban mindig ilyen jóslatokkal járnak, melyek aztán a legtöbb esetben nem válnak be”.

Itt is így történt és a cikk megjelenésekor már a 12-es számú járat róttá az utakat. Az autóbusz üzemet tehát folyamatosan fejleszteniük kellett az elvárt és jócskán megnövekedett igények miatt, sorban érkeztek a további, többnyire Rába gyártmányú buszok a telepre.

Más is látta a sikerességet és próbálkozott, így ifj. Rémann Ferenc kónyi lakos is adott be kérvényt Győr-Tét-Nagymórchida útvonalra, amire menetrend, viteldíj és járatszám megkötések mellett engedélyt is kapott 1927. júliusában, ámde egy évvel később már ez a járat is a Star buszüzemhez tartozott.



Az egyik vidéki járatot teljesítő Chevrolet kompon kel át

1928 közepére már 15 (más források szerint 16) busz közlekedett város- és megyeszerte. Már ekkortól kezdtek jelentkezni a panaszok is és még a gazdaságosság kérdése is felmerült. Most is a szócso, a helyi napilap segít felfedni a kritikák forrásait, így némely járat járműveit korszerűtlen régi vasaknak titulálták és mihamarabbi cseréjüket kérték a vállalattól, míg máshol „csak” a járatok sűrűbb jelenlétét kérték. Volt még egy kifogás is, ez pedig a járatok azonosítása, melyet pedig a budapesti villamosok szisztémáját követve nappal fehér alapon, míg este kivilágítottak voltak. Igaz, a Star-garázs bevallotta, megrendelte ezeket ám az akadozó gyártás miatt nem került mindegyikre, így ott az információt kalauzokkal pótolták. 1929-ben büszkén tudatják a 18. busz érkezését, ami egy 34 személyes piros-sárga színű Rába-Krupp típusú volt, hozzáteszem a tiszta Rába modellek mellett csak néhány Fiat- és Mercedes licenzű róttá ekkor az utakat. Rendeltek továbbá egy 50 személy szállítására alkalmas buszt is, mellyel bakonyi, balatoni és budapesti járatot helyeztek kilátásba, maga a busz 1930. januárra meg is érkezett.



Az udvar, amikor éppen olasz motorosokat fogadott a GYAMC

1930-ban rendszámjuk alapján fellelt és beazonosított Star Garage tulajdonú buszok:

E 61-506	Chevrolet	E 61-513	Rába	E 61-523	Rába
E 61-507	Chevrolet	E 61-514	Rába	E 61-524	Rába
E 61-509	Chevrolet	E 61-515	Rába	E 61-525	Rába
E 61-510	Chevrolet	E 61-516	Rába	E 61-526	Rába
E 61-511	Chevrolet	E 61-517	Rába		
E 61-512	Chevrolet	E 61-519	Rába		

Az évek során, ma már furcsának tűnhet, de keletkeztek versek a buszokhoz vagy azok csak egyes járataihoz éppúgy, mint „merényletek” a gépek ellen.

1930 tavaszán történt, hogy az esti órákban szögekkel kivert, másfél méteres deszkát tettek keresztben az úton és csak a sofőr ügyességén múlt, hogy nem történt tragédia a zsúfolásig telt busz utasaival, amikor a lámpa fényességénél észrevette a megcsillanó holmit.

„Alattomos és céljában is egyelőre érthetetlen, titokzatos ügyben folytat szigorú nyomozást a rendőrség” írta a Győri Hírlap március 11.-i száma. Pár nap múlva meg is lett a három fiataalkorú elkövető, akik mindössze csínytevésből hajtották végre tettüket.

Habár a hely, vagyis annak viszonylagos hiánya nem engedi meg, jókat lehet derülni az egykori, szinte megszerkesztett tréfás hangvétellű leveleken, amiket az utasok egy-egy járaton teljesítő „kimustrált ládaformájú autóbuszoknak csúfolt valamik, amelyek a város belső területén már nem nagyon merészkednek megjelenni, mivel esetleg holmi múzeumból elcsent ősrégi vasládának tekintenek” gép cseréjével kapcsolatban írtak.



Társas kiránduláson, közepén Francis Ferenc szerelő/alkalmazott a Rába AFa előtt

Az 1930-as évek első fele Sopron városának „behálózásával” telt, majd az ottani helyi járatok után következhetett a határ menti város környékének bevonása az infrastruktúrába.

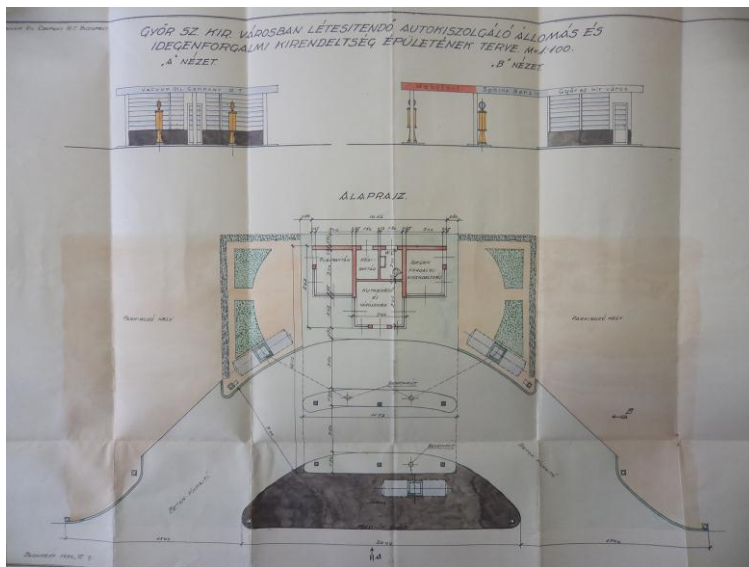
Referenciának elegendő volt a győri viszonyok felvázolása, így következhetek Harka, Horvátjásfalva, Fertőrákos lakosságának bekapcsolása a központi városuk elérhetőségének lehetőségével.



A horvátjársfalusi járatot teljesítő NAG-Büssing T550-es pihenőjén
(Franciscs Ferenc családi fotók)

Habár a műszaki bázisnak volt saját tankoszlopa zárt udvarában, nem sokkal a megnyitása után benzinkút telepítéséhez is kértek és kaptak engedély a városban, aminek a helyét a Royal szálló (ma Rába Hotel) melletti Fehér Hajó szállodával szemközti oldalon határozták meg. A megvalósítást a többek között a KMAC tervei mellett mégis a Magyar Fantó Művek Rt. nyerte meg, aki nem csak a helyiek igényeire épített, de a környéken is igen ritka üzemanyag töltőállomás hálózatot kívánta gazdagítani.

Levelezésük a várossal fennmaradt, amiben a magyar tőkeérdekeltséggel és az első, általuk a városban már 1925-ben üzembe helyezett kút és az abból idáig a város részére befolyt adókra „hivatkozva” próbáltak nyomást gyakorolnia városi hatóságokra. Tervük bevált és még a kút tervrajza is megmaradt az utókornak, 1934-ben járunk. 1935-ben pályázatukat visszavonják az eredeti kiírás lényeges változtatása miatt felmerült túlzott kiadással indokolva. Így tett a versenytárs Vacuum Oil Company is, micsoda keveredés, **de azért csak megépítette a nyertes a üzemanyagtöltő állomást.**



A versenytárs Vacuum Oil Company tervrajza...

Mint egy vigaszként, persze nem csak Győrben, de a Vacuum Oil Company 1936 tavaszán felállított egy nagyon látványos, teljes kirakatot elfoglaló autó alvázat. Ezzel és ezen szemléltették áttekinthetően az autó alsó részének kenési helyeit, ráadásul a megfelelő Mobiloil és Mobilgrease termékek bemutatásával.



...és a megvalósult Fantó művek benzinkútja, háttérben a Városháza
(Nagy István gyűjteménye)

1936 szeptemberében Győr testvérvárosában, Szombathelyen megszüntették a villamos közlekedést, így a korábban behálózott Sopron után várható volt ez irányú terjeszkedésük, amely sokak szemét szúrta már. Több ízben is hangot adtak pl. a soproni Hétfői Újság hasábjain, tartva a cég Felsődnántúlon kialakuló monopol helyzetétől és a megkötöttségtől, mely gátolhatná az egészséges üzleti fejlődést. Igaz, korábban voltak mások részéről is járat indítási kérelmek és próbálkozások az évek során, ámde a győri megyeközpont mobilizálása olyan jól sikerült anno, hogy az ilyen irányú kérvények szinte mindig a „közönség érdekeinek megfelelő buszvonalak egységes kezelése és vezetése” indokkal buktak el. Ugyanezen fórum keretei közt szintén nehezményezték a Győrben korábban elengedett kövezetvám kérvényüket Sopron felé, mivel ekkor nagyobb ingatlan investáció és telephelyfejlesztésben voltak, ugyan ne Győrben szépüljenek már a megspórolt pénzből.

Teljes biztonságban nem állítható, hogy mekkora gépparkkal is rendelkeztek, de egy másik 1937-es listából a következő 21 járművük beazonosítható :

RI 002 Chevrolet	RI 003 Rába	RI 014 Rába	RI 024 Rába
RI 004 Chevrolet	RI 005 Rába	RI 015 Rába	RI 025 Rába
RI 006 Chevrolet	RI 007 Rába	RI 016 Rába	
RI 010 Chevrolet	RI 009 Rába	RI 017 Rába	
RI 019 Chevrolet	RI 011 Rába	RI 020 Rába	
	RI 013 Rába	RI 022 Rába	

RI 008 és RI 021 – MÁVAG;

Szintén ez idő táján Csillag István lemondott a vállalat megalapítása óta őt illető igazgatói posztjáról és tulajdonrészét eladta Tárnok Árpád Béla, ismert győri műszaki vállalkozónak (GYAMC tag).



A jobbra hajts bevezetésekor, 1941-ben még futottak az első buszok, elől Chevrolet mögötte Rába AFa (Nagy István gyűjteménye)

1941-től aztán a fellelhető, lényegesen csökkenő híradások is inkább egyre többször az üzemanyag utánpótlás növekvő hiánya miatt vagy az előző évek folytán kiépített vonalak ritkításáról szólnak, amely aztán 1943-ra teljes járatok beszüntetéséig is eljutott.

A korabeli sajtóorgánumok még 1944 közepéig hirdetik a garázst annak szolgáltatásaival, pl. az Autó-Motor számokban mint Bosch márkaképviseletet, de ami utána következett, azt már sajnos tudjuk.



Az egyetlen fellelt, 1941 körüli színes fotó a vállalatról (Komondi Miklós gyűjteménye)

A háború után a Kft. üzemképes autóbusszal nem rendelkezett. A város önkormányzata és a Magyar Vagon- és Gépgyár 1945-ben közös erőfeszítéssel 2 autóbust üzemképes állapotba hozott, amikkel megindulhatott újra a forgalom, még Kft.-ként.

Az államosításakor Győrben a helyi tömegközlekedést 2db Büssing típusú busszal kezdték el, majd később 2 Rába Super és 2 Rába MAN segítette a közlekedést. A két darab Büssing a vasúti közlekedés helyreállításáig Győr-Budapest járatot is ellátott.

Az első járatok vezetői Szemethy Károly, Szemethy Alajos, Méry Ferenc, Szűts Gyula és Rozsloznic János voltak.



Még balra hajts érvényben a Star garázs előtt áthaladó német katonának (Nagy István gyűjteménye)



Bombázás után ugyan az a rész... (Nagy István gyűjteménye)



...és az udvara (Nagy István gyűjteménye)

A Győr városát ért 1944. áprilisi bombázások, amik elsősorban a Rába Vagon- és Gépgyárat célozták, sikeresen lerombolták a belváros egy részét is. A Star garázs túl közel volt az említett komplexumhoz, így olyan találatokat kapott, melyek után értelmetlen lett volna a felújítása. Az 1946 körül lebontott romok aztán egészen 1964-ig üres telekként csúfította a belvárost, amikor is, az azóta is ott álló héteemeletes panelház és egy Művelődési Ház kapott helyet.



Az árválkodó üres telek, középen a várost ma is átszelő főút (Komondi Miklós gyűjteménye)

Ja, majdnem elfelejtettem megemlíteni még egy, a Star-garage palettájához tartozó, szabadjon mondanom funkciójukról. A győri taxi, régies nevén autótaxi története is velük és pont náluk kezdődött, de ez, már egy másik történet.

Köszönet a ritka családi fotókért Francsics Ferencnek és Nagy István fotósnak győri fotógyűjteményéből.