

ENGI JÓZSEF

Pihenő

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata II. rész. A 19. század végétől az első világháborúig

A 19. században megindult technikai fejlődés lassan megszüntette a postakocsik romantikáját. A sáros közutak forgalmát átvették a vasutak, az útszéli csárdák vendégeiből pedig a lüktető pályaudvarok utasai lettek. A lovas kocsik napok alatt tették meg azt a távolságot, amit a vonat órák alatt tett meg, ezért a távolsági forgalomban teljesen elveszítették jelentőségüket, és csak a települések belterületén és környékén jutottak szerephez, de hamarosan ott is jelentkezett egy versenytárs, az automobil. Nem csoda, hogy ilyen körülmények között a postakocsik kürtjelei is kedves történelmi emlékké finomultak.

Hazánkban 1840-ben még csak Budáról és Pozsonyból közlekedett Bécsbe naponta gyorskocsi és tárkocsi, a többi, összesen nyolc útvonalon sokkal ritkábban közlekedtek a postajáratok.¹ Budáról Szegedre 41 óra, Temesvárig három nap, Nagyszebenig hat nap volt a menetidő. Nagyszebenből háromnapos várakozás után egy napig tartott az út Brassóba, hat napig Kassára, nyolc és fél napig Kolozsvárra, hét napig Eszékre és nyolc és fél napig Zimonyba. A feketére és sárgára festett delizsánszot négy ló húzta. A zárt kocsiszekrényben kilenc utas részére, nyitott helyen két személy részére volt ülőhely, utóbbiak a menetdíj felét fizették.²

A helytartótanács és a magyar kancellária sürgetésére 1843 decemberétől Budáról Szécsényen és Temesváron át Nagyszebenbe, majd Pest–Debrecen és Pest–Eszék között naponta levélpostakocsikat, valamint Zágráb–Siszek között hetenként kétszer, Fiume–Trieszt között pedig naponta közlekedő malle posta-járatokat léptettek életbe. A Szegeden át történő közlekedést megne-

hezítette, hogy Csongrád megyében ekkor még nem volt kiépített út. 1843-ban új összekötő postavonalakat létesítettek Szegedről Makón át Tótkomlóra és Szegedről Makón, Szentmiklóson át Bánátkomlóra, valamint az erdélyi forgalom gyorsabbá tétele céljából Aradról Dobrára.

Az országgyűlés 1836-ban élénk vita keretében tárgyalta a gazdasági élet fejlesztését és törvényt alkotott az ország közjavát és kereskedelmét gyarapító magános vállalatokról. E törvény keretében 13 vasútvonal irányát határozták meg és kedvezményt ígértek azoknak, akik ezeket a vasútvonalakat kiépítik. 1837-ben megindult a forgalom a pozsony–nagyszombati lóvontatású vasúton, 1846-ban pedig Pest és Vác között helyezték üzembe hazánk első gázüzemű, normál nyomtávolságú (1435 mm), közforgalmú vasútvonalát. A vasútépítés olyan gyors ütemben folytatódott, hogy 1865-ben 2160 km, 1870-ben pedig 3477 km hosszú sínpáron közlekedtek a vonatok.³ A posta ekkor teljesen új helyzetbe került, választania kellett, hogy a postaforgalmat vagy átengedi a vasútnak, vagy igénybe veszi a vonatokat a postaküldemények szállítására. A posta az utóbbit választotta. Az egyre bővülő vasúthálózat már arra is alkalmas volt, hogy a posta nagymértékben növelje teljesítőképességét.⁴ A postának azzal, hogy bekapcsolódott a vasút szervezetébe, teljesen át kellett alakítani korábbi működési rendjét. A posta és a vasutak közötti viszonyt az osztrák kereskedelemügyi miniszter által 1851. november 16-án kibocsátott, minden vasútra érvényes üzletszabályzatban rendezték. A szabályzat 68. §-a kimondja, hogy „a vasutak a postai küldemények és

azokkal küldött postaalkalmazottak ingyenes szállítására kötelesek. Emellett a vasutaknak a posta által beszerzett külön kocsiakat, a mozgó-postakocsiakat is ingyen kell vonatniok és fenntartaniok...⁵ A helyi érdekű vasutakat az 1880. XXXI. tc. korlátolt jövedelemszerzési lehetőségeik miatt a posta ingyenes szállítása alól felmenti és megegyezésükre bízta a posta szállításáért fizetendő díjat. Az ingyenes szállításra vonatkozó rendelkezést az 1888. IV. tc. 4.§-ával úgy módosították, hogy a posta átalányösszeget köteles fizetni a vasútnak a postaküldemények szállításáért. Ugyanebben az évben a vasutak mellékvonalain is elrendelték a mozgópostajáratok bevezetését.

* * *

A közutakon az 1840-es években a helytartótanács és a vármegyék védelme alatt közlekedő gyorskocsi és fuvarozási vállalatok komoly versenytársai lettek a magas költségekkel és egyre megbízhatatlanabban működő postának, és tarifáik is több vonatkozásban olcsóbbak voltak. A magánkocsi-vállalatokat a szabadságharc leverése után sem szüntették meg, de működésüket engedélyhez kötötték. Az engedélyt a kerületi postaigazgatóságtól kellett kérni és a forgalmat annak a felügyelete alatt végezheték. A postaigazgatóságok a vállalkozók bekapcsolásával szolgáltatásaikat is bővítették és a „levélcsempészetet” is korlátozták. Ilyen engedélyt kapott például egy brassói vendéglős Szolnok–Brassó, Arad–Nagyszeben és 1855-ben Brassó–Bukarest közötti közlekedésre. A vállalkozók tiltott szállítással nem foglalkoztak, mert az engedélyük került volna veszélybe. Ugyanakkor a nagyobb forgalmú vonalakon, ahol a vasútvonal még nem épült ki, újfajta, könnyebb kocsikat helyeztek forgalomba, amelyek a levél- és kocsi-postákon kívül négy utast is szállítottak. Az első járatot Arad–Temesvár, majd Arad–Orsova között 1853-ban, Eper-

jes–Lőcse között pedig 1854-ben helyezték forgalomba.

1856-tól a magántulajdonban lévő gyorskocsi-vállalatok engedélyezését, ha azok nem a posta útvonalán közlekedtek, az iparigazgatóságoktól kellett kérvényezni.

Azt, hogy mit nyújtott a közúti verseny és a vasút a korabeli utazóknak, az alábbi példa jól szemlélteti: a 19. század elején Miskolcra Pestre három nap alatt lehetett bérelt szekérrel eljutni. Nagy fejlődést jelentett, amikor 1836-ban megindultak a gyorskocsijáratok, amelyek 22 óra alatt tették meg a 190 km távolságot. A gyorskocsik menetrend szerint közlekedtek, és az utasnak 6 forintot kellett fizetni. A posta delizsánza 17 óra alatt tette meg ugyanezt a távolságot. Közkedvelt volt még a bérelt parasztszekér is, amit 31 forintért lehetett igénybe venni, és ha öten-hatan összeálltak, még jobban is jártak, mert a menetrendhez sem kellett alkalmazkodni.

A miskolci honatyák 1846-ban foglalkoztak először a vasútépítés gondolatával. Tervük többszöri módosítása után a Tiszavidéki Vasút Debrecenből Nyíregyházán át építette tovább pesti vonalát, amelyen 1859. május 24-én közlekedett az első vonat. Ezen a 362 kilométeres vonalon Miskolcra Püspökladányon és Cegléden át 14 óra alatt ért a vonat a fővárosba. Miskolc lakosságát ez az összeköttetés nem elégítette ki, mert a postánál – azonos viteldíj mellett – alig nyújtott kedvezőbb feltételeket. A helyi sajtóban a közvetlen vonal kiépítését szorgalmazták, ami eredménnyel járt, mert a Magyar Északi Vasút 1867. április 2-án megnyitotta pest–hatvan–salgótarjáni vonalát, és ezt követően a MÁV 1870. január 9-én üzembe helyezte a Hatvan–miskolci vonalrészét is. Az új vonalon a menetidő 5 órára csökkent. A vasútvonal megközelítően a szekerek nyomvonalán épült. A forgalom növekedését mutatja, hogy gyorskocsival A

magyar posta legfelsőbb vezetése 1868-ban a földművelés, ipar és kereskedelmi minisztérium hatáskörébe került. 1870-ben ezt a postaügyi osztályt nagyobb önállósággal felruházva országos posta-főigazgatósággá szervezték át, 1871-ben pedig három osztályra bontották, amelyek feladata: a posta-kezelési és számviteli, a gazdasági és a postajáratok ügyek intézése volt.

A főigazgatóságot 1881. január 1-től a vasutakkal való szorosabb együttműködés érdekében a közmunka- és közlekedési minisztériumba helyezték át. A posta főbb teljesítményi adatai és a szállítás lebonyolításában történt lényegesebb változások az alábbiak voltak:

	1868. év	1886. év
Postahivatal	1040	3966
Levélforgalom (millió darab)	24	144
Hírlapforg. (mill. db)	13	51
Pénzeslevél és csomag (millió db)	4,7	11,2*
Postautalvány: be+kifizetés (db/millió Ft)	91.000/4	14.800.000/408
Postajáratok száma	1231	5455
Bejárt kilométer (millió)	17	42
Mallejáratok száma	88	2
Tárkocsijáratok száma	83	26
Lovas járatok száma	64	15
Vasúton fenntartott járatok száma	29	406**
Helyi és pályaudvari járatok száma	393	3086

* 9 millió db csomag, 2,2 millió db pénzeslevél.

** 118 mozgóposta, 288 postai vagy vasúti alkalmazottal kísért menet.

A posta szervezetével és a tevékenységében történt változásokkal a továbbiakban nem foglalkozunk, csak a közúti közlekedéssel kapcsolatos főbb eseményeket, előírásokat foglaljuk össze.

Budapesten a postaszállítást az 1800-as évek végén lovag *Beer Vilmos* végezte. A postaforgalom rohamos növekedésével a kevés

tökével rendelkező vállalkozó nem tudott lépést tartani. A járatok ellátása rendszertelenné vált, a személyzet ellen is sok kifogás merült fel. Fokozta a problémát a lovak között fellépő ragályos betegség is, ami a lóállományt majdnem teljesen tönkretette. Ilyen körülmények között a posta műszaki vezetése úgy döntött, hogy a szállítást saját kezelésbe veszi. Az első kis javítóműhelyt 1898-ban a Mátyás tér 15. sz. házban rendezték be, ahol az első teendő a sokféle típusú lovas kocsis egységesítése volt, de a jövő szállítóeszközét már nem ebben látták. Az első automobil a posta két fiatal mérnökének, *Kolossváry Endrének* és *Haltenberger Samunak* is felkeltette az érdeklődését. Tanulmányaik eredménye az lett, hogy 1900-ban a m. kir. posta pályázatot hirdetett háromkerekű gépjárművek szállítására. A felhívás a külföldi gyártókon kívül a hazai ipart is megmozgatta. Ajánlatot tett Csonka János, a Műegyetem műhelyvezetője is. Az eredményes kísérletek után 1900. november 19-én 21 darab háromkerekű és 1 darab négykerekű gépjárművel megindult a főváros területén a rendszeres motoros levélgyűjtő szolgálat.

A hivatalok és a pályaudvarok között a levélzárlatok közvetítésére 1902-ben kísérleti jelleggel 5 db négykerekű kocsit szereztek be. A kedvező tapasztalatok alapján a posta műszaki vezetősége elhatározta, hogy a főváros területén nagyobb gépjárműveket fog üzembe helyezni. 1904-ben pályázatot írtak ki 8 db gépkocsi szállítására. A pályázaton neves külföldi gyárak mellett Csonka János is részt vett és saját tervezésű, négyhengeres, 16 LE-s gépkocsijával a bíráló bizottság egyhangú véleménye alapján megnyerte a pályázatot. A bizottság jól választott, mert a Csonka-féle gépkocsik 25 éven át folyamatosan üzemben voltak.

Budapest után Szeged volt az első város, ahol 1909-ben gépkocsijáratot rendszeresített a posta, majd 1910-ben Sopron, Pécs,

Károlyváros, Zágráb, Fiume, Kassa, Debrecen, Nagyvárad, Arad és Brassó következett, ahol a lovas kocsik mellett megjelentek a posta gépjárművei is. 1910-ben más jelentős esemény is történt: augusztus 1-jén megindult a posta első személyszállító autóbusszjárata Károlyváros és Plitvicza között, és olyan népszerű lett, hogy hamarosan más viszonylatokban is közlekedtetni kellett őket (1. ábra).

A postajáratokkal kapcsolatos fontosabb előírásokat az 1906-ban első, 1914-ben második kiadásban megjelent *A postakezelés könyvéből* idézzük: (részletek)

I. A szállítás rendje

a) Közúti járatok

A szállítás szolgálatában bármilyen teendőre csak legalább 18 éves, írni és olvasni tudó, feddhetetlen előéletű és megbízható egyéneket szabad alkalmazni, akiknek szolgálatba lépésük alkalmával szabályszerű fogadalmat kell tenniük arra, hogy szolgálati kötelességeiket híven, lelkiismeretesen és pontosan fogják teljesíteni...

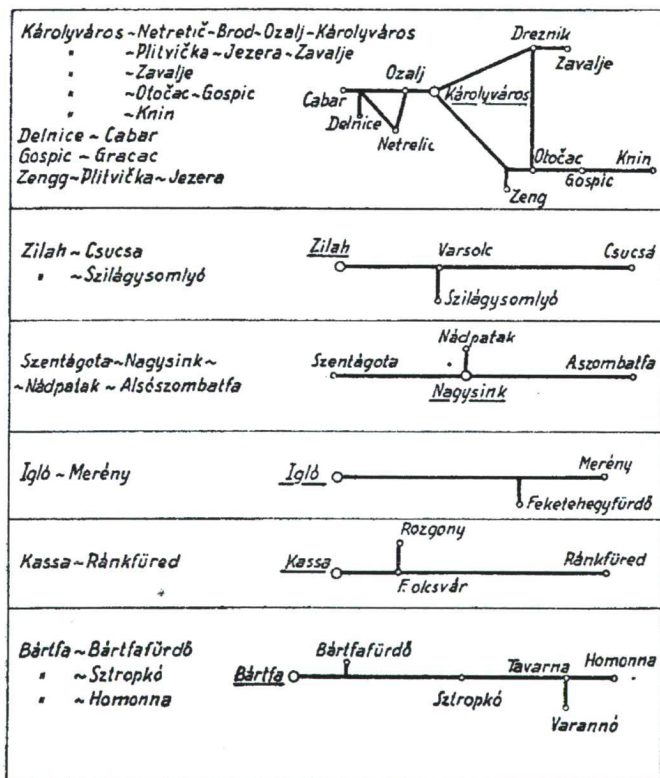
A postahivatalok tartoznak meggyőződést szerezni arról, hogy a postaküldöncök, postakocsisok, postalegények és járatkísérő szolgálak a szállítási szolgálatra alkalmasak-e, azaz megfelelnek-e a feltételeknek és ismerik-e kötelességeiket...

A szállítási idő általában rendes utakon és rendes viszonyok között kilométerenként kettős fogatú járatra hat percben, egyes fogatúra nyolc

percben, gyalogküldöncre nézve 14 percben van megállapítva...

Minden postakocsisnak a következő tárgyakkal kell föltétlenül felszerelve lennie: egy vaslemezzel bélelt és körülpántolt, vagy teljesen vasból készült kocsipénztár a zárlatok és kézi csomagok elhelyezésére és elzárására. A pénztáraknak úgy kell a kocsin elhelyezve lenniük, hogy azok az ülést képezzék, vagy az ülés alatt legyenek és a kocsihoz csavarokkal vagy másként elválaszthatatlanul, vagy csak nehezen elválaszthatóan legyenek hozzáerősítve.

A vasúti pályaudvarokhoz közlekedő postakocsik pénztárainak csak egyes, míg a közúti járatok pénztárainak mindig kettős biztonsági lakattal, vagy zárral kell ellátva



1. ábra A MAGYAR KIRÁLYI POSTA AUTÓBUSZ HÁLÓZATA 1910 ÉS 1917 KÖZÖTT ÖSSZESEN 902 KM VOLT

lenniök. A tartály egyik zárát a postaküldönc, a másikat pedig a járat útjába eső postahivatalok kezelik, amelyek e célból mind egyforma kulccsal vannak ellátva. Ha a lakatnak egy kulcsa elvész, a visszaélés meggátolása végett a lakat belső szerkezete átállítandó. Kulcsmásolatok csak akkor szerezhetőek be, ha a régi kulcs eltörött, de kéznél maradt, vagy ha a kulcsok szaporítása szükséges...

A járatoknak a járatjelző szerint kell közlekedniük és nem szabad késésnek előfordulni sem a postahivatalok, sem a postaküldönc vagy postaszállító hibájából. A járatoknak kellő számban kell közlekedni, a járat nemét megváltoztatni tilos...

A kocsijáratot kivételesen olyan helyeken, ahol rendes, megfelelő út nincs és olyan időszakban, amikor a kocsival való közlekedés legyőzhetetlen nehézségekbe ütközik, csak lovas járat helyettesítheti. A postaküldeményeknek azonban ez esetben sem szabad késniük...

A postajáratokat (kocsisokat, járatkísérőket) éjjel és, ahol ezt a biztonsági viszonyok megkívánják, nappal is ismétlő pisztollyal kell ellátni, és ezt az óralevélben jelezni kell. Az ismétlő pisztolyt a járatok érkezésekor tartoznak a hivatalnak átadni, s csak az induláskor kapják vissza...

A közúti járatok biztonságát szolgálja még az őrkíséret (fedezet) intézménye is. Ahol a biztonság veszélyeztetve van, különösen, ha az éjjeli szállítása veszélyeztetettnek látszik, a postajáratokat fegyveres őröknek kell kísérniük... Őrkísérőül elsősorban csendőrlegényeket kell használni. A pályaudvarokra közlekedő gyalogküldöncöknek lehetőleg a pályaudvarra kirendelt csendőrökhöz, vagy rendőrökhöz kell csatlakozniuk. Azt, hogy mely postajáratoknál szükséges a fegyveres őrkíséret alkalmazása, a vármegyei törvényhatóságok véleményei alapján a postaigazgatóságok állapítják meg, és az őrkísérőnek a postahivatalokhoz való

kirendeléséről az ő megkeresésükre a vármegyei törvényhatóságok gondoskodnak...

Szigorúan tilos a postaküldöncnek (kocsisnak) útközben rendkívüli kényszerítő ok nélkül megállni, vagy az előírt útról letérni. Tilos a postakocsira utasokat felvenni, vagy szállítás végett postailag nem kezelt küldeményeket bárkitől elfogadni. Az utazás 200 koronáig terjedő pénzbüntetéssel, az utasszállítás 15 napig terjedő elzárással és 200 koronáig terjedő pénzbüntetéssel büntetendő...

Szabadon utazhatnak a postakocsikkal a kocsis kisegítésére, vagy a szállítási szolgálat ellenőrzésére rendelt egyének, ha e minőségüket az őket alkalmazó hatóság vagy hivatal igazolványával, rendelvényével igazolni tudják...

Olyan helyeken, ahol a közlekedési intézmények hiányosak, a közönség érdekében megengedhető, hogy a postakocsijáratok utasszállítással is foglalkozzanak... A postát szállító közúti gépkocsi- (automobil) járatok ott, ahol ez a helyi közlekedési viszonyok szerint szükségesnek mutatkozik, rendszeres utasszállításra vannak berendezve. A személyszállítás berendezésének feltétele az, hogy az érdekelt közönség saját költségén megépített színt (*garage*-t) bocsásson díjtalanul a posta rendelkezésére s kötelezze magát, hogy amennyiben az üzemi bevételek az évi leírások költségét, a befektetés 4%-át és az üzemi kiadásokat nem fedeznék, a fedezetlen különbözetet megtéríti.

A postakocsik utasai értéknylvántartással ellátott csomagokat nem vihetnek magukkal. Egyéb csomagjaik 10 kg súlyig, és ha a csomagokat más utas kényelmetlensége nélkül, a személyükre fenntartott helyen maguknál tarthatják, 10 kg súlyon felül is díjmentesek. Egyébként minden poggyásért a postai tarifákban megállapított és a járatjelzőben közölt díjak járnak. A poggyász szállítása csak annyiban követelhető,

2000/XII. 1–2.

amennyiben az alakjánál, súlyánál és minőségénél fogva a kocsiban, a kocsi tetején elhelyezhető. Olyan csomagokat, vagy bármely egyéb, postailag nem kezelt küldeményt, amelyek nem esnek a poggyász fogalma alá, szállítani az utasszállító postakocsinak nem szabad...

A postai szállítmányok és szállítási eszközök a m. kir. belügyminisztérium 1889. évi 55 300. sz. rendelete értelmében abban a kiváltságban részesülnek, hogy a velük, vagy előttük egy irányban haladó, vagy velük szembejövő minden más jármű – „ha ez veszély nélkül történik” – előttük kitérni tartozik. A törvény kifejezésében: „ha ez veszély nélkül történik” – benne foglaltatnak azok a kivételek, amelyek fennforgása esetén a posta kiváltsága megszűnik. Eszerint nem tartoznak kitérni a postai járművek elől a postai kocsiknál jobban megterhelt kocsik, a katonai lőszeres kocsik, vagy bármilyen jármű, ha a postakocsival olyan helyen találkozik, ahol a kitérés rá nézve veszéllyel járna... Olyan helyeken, ahol az útviszonyok olyanok, hogy a postakocsi könnyebben kitérhet, vagy más kocsik mellett könnyebben elhajthat, a kitérést erőszakolni nem szabad, mert ez idővesztést okozna...

Hogy a közúti helyközi postai járműveket mindenki könnyen felismerje, a postakocsisok postakürttel vannak felszerelve...

A postát szállító gépjárművek (autóbilok) postai és műszaki szempontból való helyes felszereléséért a m. kir. belügyminisztérium 1910. évi 57 000, illetve 1912. évi 152 000 sz. körrendelete értelmében a járműveket fenntartó hatóság vagy hivatal felelős, de a felelősség a gépkocsi vezetőire is kiterjed...”

* * *

A hírközlés és a posta fejlődése során fokozatosan lerakta a szervezett közúti közlekedés alapjait, ami a későbbiekben létre-

hozott közúti fuvarozó vállalatoknak is támpontul szolgált. De a közutakon lebonyolódó forgalom szabályozása és biztonsága ennél sokkal összetettebb, bonyolultabb feladat. Az utakon közlekedők biztonságával már akkor foglalkozni kellett, amikor a gyalogosok, lovasok, a magán- vagy bérkocsik a kikövezetlen utakon közlekedtek. Ilyen szabályok voltak például:

– Mária Terézia 1772-ben elrendelte, hogy este 9 óra után mindenki csak lámpával járhat az utcán.

– A 19. század közepéig tilos volt az utcán dohányozni vagy jelmezt viselni. Tilos volt a hajóhídon is a dohányzás, és tábla figyelmeztette a kocsisokat a hídon való óvatos közlekedésre.

– A Lánchíd megnyitása után, 1849-ben rendeletben szabályozták, hogy a gyalogosok a híd jobb oldalán, a járművek a bal oldalán közlekedhetnek, előzni a hídon a szerencsétlenségek elkerülése végett sem lóháton, sem kocsival nem szabad. Tilos volt a hídon a dohányzás és bármilyen fedetlen égi holmi vitele.

– Az 1879. évi 40. tc. kimondta, hogy ötven kemény forinttal büntetik azt, aki a szabad közlekedést akadályozza, vagy nehézi azáltal, hogy az utcán árukat, hordókat stb. lerak, vagy aki a városban sebes vagy vigyázatlan hajtás, vagy lovaglás által mások személyét vagy vagyonát veszélyezteti, vagy a kocsizásra, szánkázásra, lovaglásra vonatkozó szabályokat megszegi.

Budapesten az 1881. XXI. tc. alapján 1881. július 1-jén kezdte meg működését a fővárosi rendőrség, és külön feladatai közé tartozott a szabad közlekedés biztosítása az utcákon, utakon, tereken, a Dunán, és bármilyen okból keletkezett közlekedési akadály azonnali elhárítása. Minden olyan esetben meg kellett tenniük a szükséges intézkedést, ha közlekedés közben a személy- és vagyónbiztonságot, a kényelmet és

általában a jogos igényeket veszély fenyegette. A közlekedésben a köznyugalom fenntartását az is indokolta, hogy 1881-ben a szállított utasok száma közel 13 millió volt. Az 1880-as évek közepétől már egymás után jelentek meg a főváros közlekedési rendjére vonatkozó szabályrendeletek. Külön-külön szabályozták a bérkocsik, az omnibuszok, a terhes szekerek, a közúti vaspályák és a kerékpárosok közlekedését. 1884-ben a főváros közutain a járművekkel való közlekedést a 2228/1884. (VI. 30.) BM. számú rendelettel szabályozták, amit később több más rendelettel egészítettek ki. 1885-ben például előírták, hogy „a főváros területén semmi jármű nem vontatható bivallyal. Egyéb szarvasmarhával való vontatásból eltiltatik: Nagykörúton belül eső terület, Andrássy út, Király útca, Rákóczi út, Rottenbiller úton, Lánchíd útca, Várkert rakpart, Fő útca, Lajos útca. A szarvasmarha mellé az állattal való bánásmódban jártas hajtó adandó...”

* * *

Pesten és Budán 1796-ban már voltak kétfogatú bérkocsik, működésüket 1827-től hivatalos iparként kezelték. A főváros megalakulásakor, 1873-ban 400 egyfogatú és 400 kétfogatú bérkocsi állt a közönség rendelkezésére. Az 1884. évi XVII. tc. 10.§. a bérkocsival történő személyszállítást az engedélyhez kötött iparok közé sorolta, a 11.§. pedig a törvényhatóságok és a rendezett tanácsú városok kötelességévé tette az ipar gyakorlására vonatkozó szabályrendelet megalkotását.

A bérkocsik összlétszámának, valamint az egyes állomások kocsilétszámának megállapítása, az állomáshelyek kijelölése, áthelyezése, megszüntetése a tanács fennhatósága alá tartozott. A bérkocsirendszámok kiosztását, a bérkocsik állomáshelyekre történő beosztását és kirendelését, a közlekedésrendészeti és biztonsági ellenőrzést a rendőrség

hatáskörébe utalták. A bér- és társaskocsikat évenként két alkalommal, áprilisban és októberben ellenőrizték. Az ellenőrzés alkalmával a kocsikat, a lovakat és a lószerszámokat osztályba sorolták. A minden tekintetben kifogástalan fogatok az I. osztályba sorolt állomásokra, a leggyengébbek, de még elfogadható fogatok a III. osztályba sorolt állomásokra kerültek, ahol a forgalom és a kereset is kevesebb volt. Ha a kocsi az előírásoknak megfelelt, a bakon egy „ólomplombot” helyeztek el. Visszaélésekre azonban így is volt lehetőség, mert például a szemle után az új lámpák, pokrócok stb. lekerültek a kocsirol, az ügyesebbek pedig egy számmal két kocsit járatnak.

A bérkocsik általában egyszerű és egyszerű, sötétre festett járművek voltak, előírás szerint bőrrrel bélelve. A szabályrendelet 10 cm nagyságú fehér számok felfestését rendelte el a kocsi két oldalán és hátul, a lámpákra pedig vörös színnel kellett ráfesteni a számokat. (Az egyfogatú bérkocsikat 1-600-ig, a kétfogatúakat 601-től kezdődő számmal látták el.) A bérkocsikon hajtópárnat nem használtak, a fényezett bakra, vagy „putni ládára” pokrócot fektettek, és azon ülve hajtottak.

Az egyetlen jelentős kényelmi előírás a „gumirádlis” kerekek alkalmazása volt, fogalommal is váltak a „gumirádlis fiakerek”.

Az önálló bérkocsiiparosok a kocsisok (segédek) mellett lóápolót vagy cselédet is alkalmaztak az istállószolgálat ellátására, akiknek cselédkönyvük, a segédeknek munkakönyvük és hajtási jogosítványuk volt. Az ötnél több segédet tartó gazda már nagyiparosnak számított.

A szabályrendelet a gazdákat tette felelőssé az állomáshelyek rendben és tisztán tartásáért, nekik kellett beszerezni a kocsik tisztításához szükséges kellékeket, olajat a lámpába stb. Minden állomáson „lóitató”-t alkalmaztak, aki takarított a lovak után,

lemosta a kocsikat, általában kiszolgáltá és gondját viselte az állomáson tartózkodó négy lábúaknak és a személyzetnek. Az „itató” azonban a gazdák helyett a segédek fizették, legtöbbször az abrakot is ők vették meg, sőt még az ostor is az ő tulajdonuk volt, akárcsak a teherfuvaros kocsisoknál.

A bérkocsisok gorombaságáról, visszéléseiről, a fuvarok megtagadásáról és hasonlókról a korabeli újságokban számtalan cikk jelent meg. De nemcsak utasként, hanem városi polgárként is csatázott a közönség a bérkocsisokkal. Már az állomáshelyek kijelölésénél sokan kérték azt távolabb helyezni, mert a henteshez beszállnak a legyek, a kávésnak a bérkocsislegények okoznak kárt, a lakók a bűzös levegő és a zaj ellen tiltakoztak. A bérkocsiallomások helyét a forgalom határozta meg, kirendelés csak a pályaudvarokra és a gőzhajó kikötőkben levő állomásokra történt. A nagyobb forgalmú állomásokra helyezett bérkocsisok többet kerestek, ezért a kisebb forgalmat lebonyolítókon a vasúti pályaudvarokhoz történő kirendeléssel próbálták segíteni. A kocsisok éjjeli fuvar is vállaltak. Az 1890-es évek végén már azt is szabályozni kellett, hogy a több kocsival rendelkező bérkocsi tulajdonosok csak egy éjjeli kocsira válhatnak hajtási jogosítványt.

Az állomásokon sorakozó kocsik rendjét az állomásra érkezés elsőbbsége határozta meg. A kocsisok sokszor éjjel-nappal az állomáson álltak, csak a lovakat váltották. Akik távolabb laktak, kis kocsival, pihent lovakkal hozták az abrakot, átfogták a lovakat és a kocsisok is helyet cseréltek (2. ábra).

A számmal ellátott kocsik mellett versenytársként jelentek meg a számozatlan fogatok. Számozatlan kocsit bárki tulajdonában lehetett, és a kocsis a rendeltetésszerű fuvar teljesítése után nem tért vissza üresen a telephelyére, hanem egy-egy alkalmi fuvart teljesített. A számozatlan kocsik általában



2. ábra FIÁKERÁLLOMÁS BUDAPESTEN AZ 1900-AS ÉVEK ELEJÉN, A VÖRÖSMARTY TÉREN. AZ ÁLLOMÁSHELYEKET KÖZTISZTASÁGI OKBÓL ASZFALTTAL KELLETT BURKOLNI. A MEGÉRKEZÉS UTÁN A KOC SIS A LÓ NYAKÁBA AKASZTOTTA A ZABTARISZNYÁT, SZÉNÁVAL ETETNI NEM VOLT SZABAD

szebbek voltak, mint a bérkocsik, ezért sok esküvői, temető stb. fuvarra is kaptak megrendelést. Ezt a tisztességtelen versenyt 1897-ben úgy próbálták korlátozni, hogy előírták a fuvarozni szándékozóknak a hatósági igazolvány beszerzését. Rövid időn belül 442 számozatlan kocsira kértek engedélyt a tanácstól.

A bérkocsik viteldíját rendszeresen kiadott díjszabásban határozták meg. A taxaméter bevezetéséig a bérkocsis segéd a munkanap végén a bevételből az előzetesen kialakított összeget adta át a gazdának. Ez a szokás lett a munkaadó és az alkalmazott közötti vég nélküli viták és az utazóközönség zavarlásának legfőbb forrása.

A bérkocsik száma évről évre változott. A rendőrség 1896. évi jelentése szerint 812 egyfogatú és 501 kétfogatú bérkocsi volt a fővárosban. A millenniumi mozgalmas év után azonban a bérkocsiipar hanyatlásnak indult. A főváros közlekedésének fejlesztését szorgalmazók a lassúnak minősített fogatok helyett géperejű bérkocsik forgalomba állítását sürgették. A 20. század első éveiben a Budapesti Bérkocsi Ipartársulat még fellépett az autótaxik bevezetését sürgetők ellen, de keresték a megújulás lehetőségét is. 1911-ben, amikor 864 egyfogatú és 456 kétfogatú bérkocsi volt a fővárosban, kötelezővé tették a taxaméter felszerelését, de a jómódú közönség már elpártolt és a gépkocsit vette igénybe. 1912-ben a főváros elkészítette a „géperejű (automobil) bérkocsi”-ipar szabályozásáról szóló rendeletet, ami szabad utat nyitott a géperejű bérkocsik forgalomba állítása előtt. Az autótaxi megindulása után megadták a bérkocsisoknak azt a lehetőséget, hogy általában 2 fiaker, illetve 3 konflis = 1 taxiengedély alapon áttérjenek az új közlekedési eszközre. Az autótaxi rövid idő alatt kiszorította a konflisokat és a fiakereket a forgalomból. 1913 decemberében már 39 állomáson 175 géperejű bérkocsi állt a közönség rendelkezésé-

re. A fővárosi szervek ekkor a hazai iparfejlesztésre is gondoltak, mert úgy foglaltak állást, hogy a taxi bevezetését „a hazai automobilgyártás megvédésével kell megoldani”.

* * *

Az első omnibusz 1832. július 1-jén indult meg a fővárosban. Az omnibuszok kis vállalkozók tulajdonában voltak és a forgalmat is kezdetleges formában bonyolították le. A szabadságharc után a kis omnibusz vállalkozók száma állandóan nőtt, és azok az 1860-as években már közel 100 kocsival közlekedtek.

Az omnibuszközlekedés kisipari rendszere csak a kis vállalkozók egyéni érdekeit vette figyelembe, és egyre kevésbé tette lehetővé a korszerű közlekedés megvalósítását. A főváros közgyűlése 1884-ben omnibusz-szabályrendelet kiadásával próbált ezen a téren rendet teremteni. A kitűnően megalkotott szabályrendeletben kimondták, hogy a koncessziót a jövőben a főváros adja ki. Az útvonalak kijelölését is magának tartotta fenn a főváros, és egyben meghatározták az omnibuszközlekedési hálózatot. A menetrendet is a főváros igényei szerint kellett összeállítani. A jövedelmező vonalra csak a várhatóan gyengébb forgalmú vonalal együtt lehetett az engedélyt elnyerni.

Az omnibusz-szabályrendeletben azt is előírták, hogy a kocsit a végállomásról a menetrendben előírt időpontban akkor is el kell indítani, ha nincs utas. A viteldíjat is szabályozták, előírták a jegyek kiadását és azt, hogy az utas köteles azt elfogadni.

Műszaki szempontból előírták, hogy a kocsi hossza a rúd elejétől a hátsó lépcső végéig 7,5 méter lehet, a kocsi hátsó tengelyének hossza pedig 2,15 méter. A kocsin elől viszonylatjelző lámpának kell lenni, ami előre világított, megvilágította a kocsi belsejét, oldalsó üvegén legalább 10 cm-es pirosszámmal rajta kellett lenni a kocsi számának.

A fényt csak egy gyertya szolgáltathatta! A vonóerőt is szabályozták. Előírták, hogy a kocsiba két lovat kell befogni, és azok nem lehetnek „szánalmat gerjesztő” állapotban. A személyzet egyenruhában teljesíthetett szolgálatot. A forgalmat megállóhelyek nélkül bonyolították le, a kocsinak fel- és leszálló utas jelentkezésekor meg kellett állni. Ha nem volt hely, a kalauz köteles volt ezt a várakozó utasoknak lekiáltani.

Előírták továbbá:

„49.§.

Társaskocsival a kocsis mérsékelt ügésben tartozik haladni.

Olyan utcában, ahol csak két kocsi fér el egymás mellett, továbbá nagy köd alkalmával s akkor, midőn utcát kell kereszteznie, vagy egyik utcából a másikba befordulnia, azután ott, hol a közlekedést személy- vagy kocsiforgalom vagy bármi más ok akadályozza vagy nehezíti; végül mindenütt és mindenkor hol s midőn a lépésben hatjás rendőrileg elő van írva, lépésben tartozik haladni.

Sebesen hajtani tilos.

50. §.

A kocsisnak tiltva van:

a) ülését menet alatt másnak átengedni, vagy ha csak rendkívüli szükség által kényserítve nincsen, elhagyni,

b) utas szerzése céljából lépésben hajtani, vagy meg-megállni.

52.§.

A társaskocsit tilos megállítani hidakon, szűk utcákban, utcakereszteződésekben s utcasarkokon.

A be- és kiszállás csak az utca baloldalán s oldalajtókkal bíró kocsinál csak a baloldali ajtón át engedtetik meg. A társaskocsit e célból a kocsis az utca baloldalán közel a járdához, a járókelők közlekedésének akadályozása nélkül tartozik megállítani, köteles azonban a megállapodás helyének megválasztásakor a fennforgó közlekedési viszonyokra mindig tekintettel lenni.

53.§.

Az állomáshelyeken a társaskocsik egymástól és a járdától oly távolságban helyezendők el, hogy az elhajtásnál egymás akadályára ne legyenek és hogy közöttük személyek, a járda mellett pedig egyéb járművek veszély nélkül, illetőleg szabadon közlekedhessenek.

A főváros az omnibusz-közlekedést nagyüzemi keretek között szerette volna lebonyolítani, ezért 1894-ben egy nagyobb vállalkozással kötött szerződést, de az csődbe jutott, és ezután 1897-ben megalakult az Első Magyar Közlekedési Vállalat Rt. Amikor az omnibuszok versenytársaként jelentek a villamosok, a vállalat továbbra is csak az omnibusz-közlekedést tartotta fenn, kocsijainak nagy részét korszerűsítette, golyóscsapágyon futtatta őket. A vállalat 1907-ben Székesfővárosi Közlekedési Vállalat Rt. (SZKV) nevet vette fel, és ezen a néven váltotta meg 1913-ban a főváros, ami azért történt, mert ekkor elhatározták az omnibusz-közlekedés megszüntetését és az autóbusz-közlekedés bevezetését.

1920-ban már csak 13 omnibusz közlekedett. 1923-ban autóbusz-omnibusz átszállójegyet adtak ki, 1929. november 5-én pedig végig dőcögött a Villányi úton az utolsó omnibusz, és ezzel lezárult egy idillikus korszak.

* * *

A lóvasút első vonalát Pesten 1866-ban, Budán 1869-ben nyitották meg. A lóvasútra vonatkozó, 1886-ban kiadott rendeletben előírták, hogy a veszélyes helyek jelzésére kellő számú őrt kell alkalmazni, akik nappal vörös zászlóval, éjjel lámpával intenek az óvatos közlekedésre. Elrendelték a megállóhelyek táblával történő jelzését, de a külterületi pályán a le- és felszállás céljából bárhol meg lehetett állni. A biztonság érdekében fékek és hangjelző eszközök használatát is előírták, például a lovakra csengő

akasztását, hogy „a gyalogjáró közönség és az egyéb járművek vezetői a kocsi közeledtére figyelmessé tévessenek.”

A lóvasút csak lépésben haladhatott a kanyarokban, útkereszteződésekben, kitérőkben. Menet közben tilos volt a kocsi alsó lépcsőjén állni. A lóvasút a közúti közlekedésben elsőbbséget, de nem kizárólagosságot élvezett. A Margit-híd átadása után, 1876-ban természetesnek tartották a pesti és a budai lóvasúti hálózat összekapcsolását. Ezt azonban megakadályozta az a jogi körülmény, hogy a budai Közúti Vaspálya Társaságnak csak Budára, a Pesti Közúti Vaspálya Társaságnak pedig csak Pestre volt engedélykirata. Ezt a problémát úgy oldották meg, hogy a pesti vállalat 1878-ban teljes felszerelésével együtt megvásárolta a budait, és Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) néven működött tovább. Az egyesítés évében a társaság 32 kilométernyi pályán 556 lóval és 190 személykocsival közel 9 millió utast szállított. A főváros az új vállalat részére többek között előírta, hogy

- a Margit-hídon át legalább negyedóránként a „Károlykaszárnya” és a Császárfürdő, valamint a nyári időszakban a „Károlykaszárnya” és Zugliget között közvetlen vonatokat kell járatni,

- a többi vonal Pest és Buda, valamint Óbuda közötti forgalmában kedvezményes árú átszállójegyet kell kiadni,

- vasárnap délután a zugligeti átszállójegyek kiadását fel lehet függeszteni,

- az óbudai jegyek árát a téli időszakban 20%-kal fel lehet emelni,

- a pesti vagy budai hálózaton belül nem kell átszállójegyet kiadni.

Ekkor rendezték a területhasználati díjat, a háramlási időpontot (1916), és kötelezték a BKVT-t, hogy Zugligetben „a közönség igényeit lehetőleg kielégítő, nyári szellős várótermet építsen úgy a váró közönség, mint a kocsik részére.”

A lóvasút az omnibusszal szemben még

versenyképes volt, de 1887. november 28-a után, amikor megindult Budapesten az első villamos, megszűnt a monopolhelyezete. Ekkor a lóvasút 47 kilométer pályán 360 kocsival és 1225 lóval bonyolította le a forgalmat. A BKVT egész vonalhálózatát 1895 és 1898 között villamosították. Az első villamosvasúti szabályrendeletben előírták a jelzőőrök alkalmazását, a kocsik fékkel és hangjelzőkészülékkel való felszerelését. A sebességet útkereszteződésekben, laktanyáknál, iskoláknál, közhivataloknál, templomok előtt, vagy ha pályán akadály van, vagy az nem tekinthető át, mérsékelni kellett, csak fél árammal volt szabad közlekedni, ami lépésben történő haladást jelentett. Egy villamosszerelvény egy motor- és egy pótkocsiból állhatott, törött ablakú kocsik nem közlekedhettek, két szerelvény között 30 méter követési távolságot kellett tartani. A kocsit csak akkor volt szabad elindítani, ha az utas mindkét lábával földet ért, vagy a lépcsőre lépett (3. ábra).

A fővárosi rendőrség hatáskörét, szervezetét és feladatát meghatározó 1881. évi XXI. tc. végrehajtási utasításában a belügyminiszter a főkapitányt bízta meg a szolgálati szabályzat kidolgozásával, ami csak 1892-ben jelent meg. A szabályzat értelmében az utcákon, tereken a főparancsnok irányítása alá tartozó őrszemélyzet ügyelt a közlekedés rendjére, a közlekedéssel kapcsolatos igazgatási feladatokat a főkapitányság Közigazgatási Osztálya látta el. A Közigazgatási Osztály közlekedésrendészettel foglalkozó részlege évente négy alkalommal a telephelyen ellenőrizte a közúti vasutak járműparkját. Az ellenőrzés kitért a műszaki állapotra, a járművek küllemére, és kötelezték az üzemeltető társaságot a hibák, hiányosságok megszüntetésére.

A millenniumi év és az azzal kapcsolatos nagy idegenforgalom alaposan próbára tette a kis létszámú Közigazgatási Osztályt. A villamosközlekedés mind jobban kiszorított-

ta a lovaskocsikat és több rendszabályt kellett kiadni az utcai közlekedés biztosítására. A villamos, mint új rendszerű közlekedés sok baleset okozója lett, főként azért, mert a villamosvezetők sem voltak kellően kiképezve a vezetésre, de a gyalogosok sem tudtak sokáig alkalmazkodni a megváltozott sebességviszonyokhoz. A Közigazgatási Osztály rendeletet adott ki a közlekedési vállalatoknak, hogy a forgalom biztonsága érdekében a forgalmi személyzetet ne terheljék túl a szolgálattal, a járművezetők tartásuk be az előírt menetsebességet, szüntessék meg a járatok túlsúfoltságát, az indításnál pedig várják meg az utasok fel- és leszállását. A milleniumi ünnepek után a megnövekedett villamosforgalom mellett 1313 egy- és kétfogatú kocsi tette még zavarosabbá Budapest közlekedését. Ebben az időben a kerékpár-közlekedés is annyira fellendült, hogy az már nem sporteszköznek, hanem közlekedési eszköznek minősült. A főkapitányság javaslatára a belügyminiszter valamennyi törvényhatósághoz szóló 42159/1897. (VI. 3.) BM. számú rendeletében szabályozta a kerékpárral való közlekedést. Ez volt az első országos érvényű közlekedési rendelet, ami 1897. július 1-jén lépett hatályba.

A rendelet lehetőséget adott arra, hogy „a törvényhatósági joggal felruházott, valamint a rendezett tanácsú városokban a rendőrhatóságok, a vármegyék más területein pedig az illető járás főszolgabírója bizonyos közutakon, vagy tereken a kerékpárral való közlekedést rendeletileg egészen, vagy részben, vagy a napszak bizonyos időszakában eltilthatja. A rendelet 21 paragrafusban elég részletesen szabályozta a kerékpár felszerelését, és az azzal való közlekedést. Azt is kimondta, hogy „a rendőri közeg felszólításának, s rendelkezéseinek a kerékpározók engedelmeskedni tartoznak, úgyszintén kötelesek a rendőrközegek felszólítására megállni, s ezek kívánatára ma-

gukat igazolni. A magukat igazolni nem tudó kerékpárosok kötelesek – gépüket kézzel vezetve – az illető rendőrközeget a rendőrhatóság legközelebbi helyiségébe követni.”

Szintén 1897-ben adták ki a számozatlan bérkocsik iparendeléjére vonatkozó rendeletet. (48976/f. k. I. 1897. sz.)

A rendelet 4.§-a kimondta, hogy „személyszállító ipar csak olyan kocsival űzhető, mely a közbiztonsági, közegészségügyi és köztisztasági követelményeknek megfelel, szilárd alkotású, dörzsfékkel és két oldallámpával el van látva. A kocsiba csak olyan lovakat szabad fogni, amelyet a vizsgalóbizottságban résztvevő hatósági állatorvos egészségesnek és nyilvános fuvarozásra minden tekintetben alkalmasnak ítél. A lószámnak szilárdnak, tisztának és jó karbanlevőnek kell lennie.” A kocsikat a rendőrség nyilvántartó számmal látta el és a fogatokat rendszeresen ellenőrizte. Ezek a számok a kocsi belsejében, a kívülállóktól rejtve voltak elhelyezve, tehát nem a kocsin, mint a számozott bérkocsiknál.

A 10. §. értelmében „a kocsitulajdonos kocsis gyanánt csak olyan egyént alkalmazhat, ki a munkakönyvön kívül a rendőrség által kiállítandó hajtási jogosítvánnyal bír...” A számozatlan bérkocsik hajtási jogosítványát a Közigazgatási Osztály adta ki.

* * *

1895-ben, amikor az első automobil megjelent Budapest utcáin, a közúti vasutak hossza közel 55 km volt, két évvel később pedig meghaladta a 110 km-t. 1898 januárjától, a hajtási jogosítványok kötelező kiváltásának kezdetétől 1900. december 31-ig a rendőrség 16387 fuvarost vett nyilvántartásba. 1900-ban csak teherkocsira 2574 hajtási igazolványt adtak ki. Ebben az évben már közlekedési anarchia volt a főváros útjain. A villamosvasutak, a lófogatú bérkocsik, az omnibuszok, a kerékpárok és a teherkocsik

keresztül-kasul, kedvük szerint közlekedtek Budapest utcáin és a rendőrség kis létszáma miatt nem volt képes a közlekedésbiztonságra felügyelni. Az említett közlekedési járművekkel 1900-ban 65 millió utast szállítottak.

1895-ben az első automobil megjelenésével új fejezet kezdődött a magyar közlekedés történetében. A „magánjáró” gép olyan gyors ütemben pöfögte ki az elhasznált benzint, és néha olyan sebes iramot vett, hogy még a gyorsan ügöző kettősfogatot is megelőzte, ezért nagy ellenszenvvel fogadták a pestiek. A technika mégis győzött, és egyre több gépkocsi közlekedett a főváros útjain. A gépjárművek közlekedését eleinte egyáltalán nem szabályozták. 1899-ben megjelent a fővárosban az első teherszállító gépjármű, egy 5 tonnás Daimler, amit – talán az első intézkedés keretében – hamarosan kitiltottak, mert a csatornázás beszakadt alatta. Budapest főkapitánya 1900. évi jelentésében már arra is kitért, hogy az automobiloikat gyors menetelésük miatt, ami 10-16 km/óra volt, előbb-utóbb szabályozás alá kell vonni, különösen a nagy kocsiforgalmú vonalakon és a sétakocsizó utakon, ahol sok panaszerő fel ellenük.

Az első személyszállító gépkocsival csaknem egy időben került az országba az első motorkerékpár. Ez a kezdetleges jármű Wolfmüller-féle egyhengeres motorral volt felszerelve, ami izzócsöves gyújtású volt, és mivel lendítő kereke nem volt, a dugattyút egy erős gumiszalag húzta vissza, ami olyan gyorsan elhasználódott, hogy hosszabb útra méterszámra kellett a túrázónak magával vinni.

Az automobil közlekedés szabályozására nem sokáig kellett várni, mert a Közigazgatási Osztály 1901-ben 17902/1901. sz. alatt kiadta Budapest székesfőváros területére érvényes első autóforgalmi szabályrendeletét, ami 17 pontból állt, és többek között előírták, hogy:

1. „Csak oly automobil hozható forgalomba, melyre a főkapitányság által a használati engedély kiadatik.

2. Az engedély írásban kérendő a főkapitányságtól.

3. Vezetésre csak az jogosult, kinek a főkapitányság automobil vezetői jogosítványt állít ki.

4. Minden automobil évente, április hónapban a főkapitányság által megvizsgálandó, s kifogástalansági bélyegzővel látandó el.

5. A tulajdonos köteles gépét a kitűzött helyen és időben bemutatni.

...

11. Minden automobil a főkapitányság által számmal látandó el. Ha az automobil más tulajdonába megy át, az új tulajdonos által bejelentendő.

12. Rendörközeg intésére az automobil megállni, s a vezető jogosítványát fölmutatni köteles.

14. Hajtáskor a jelzőkürttel gyakran jel adandó, baleset bekövetkezésekor meg kell állni.

15. Utcai lámpák felgyújtásakor, ködben nappal is, a gép lámpája kivilágítandó.

16. Hibás, vagy hasznavehetetlen kürttel bíró géppel csak lépésben, s csak mellékutácson szabad haladni.

17. Idegenek csak akkor hajthatnak a fővárosban automobillal, ha a főkapitányságnál jelentkeznek.”

A rendeletből valami miatt a 13-as számot kihagyták! Az automobillal való közlekedést úgy határozták meg, hogy:

„Kétkerekű automobillal tilos járnai ott, ahol a kerékpározás tiltva van. Három és többkerekű, személyszállításra szolgáló automobillokkal mindazon helyeken meg van engedve a hajtás, ahol a személyszállító fogatokkal járnai szabad. Teherszállításra szolgáló automobillokkal a közlekedés csak ott van megengedve, ahol egyéb teherkocsival közlekedni szabad, de ezekkel gyorsab-

2000/XII. 1-2.

ban haladni, mint közönséges teherkocsikkal, tilos!”

A sebességre vonatkozóan előírták, hogy „kétkerékű automobillal nem szabad gyorsabban hajtani, mint a szabályzat értelmében a közönséges kerékpárokkal. Három- és többkerékű személyszállító automobillal a villamos vasutak mentén a villamos vasúti kocsiknak engedélyezett sebességgel: a város belterületének egyéb helyein pedig ott, hol az utca széles és nem nagyforgalmú, legföljebb 15 km gyorsasággal: hol pedig az utca keskeny, avagy nagy a forgalom, csak 10 km gyorsasággal szabad közlekedni. Kültelki utakon, ha az útvonal szabad, a sebesség 30 km gyorsaságra fokozható.” 1900-ban két lényeges esemény történt. Ebben az évben indult újtára Budapesten a Belváros és a Köztemető között az első magyar autóbusz, ami pár hónapig közlekedett, másik a Magyar Automobil Club megalakulása volt. November 30-án a Royal Szállóban húsz résztvevővel alakult meg a Magyar Automobil Club, aminek első elnöke gróf Szapári Pál, társelnöke gróf Károlyi Mihály volt. A klubot lényegében a gépjárművek népszerűsítése érdekében hozták létre és a következő évben már nagy sikerrel megrendezték az első hazai autókiállítást. Közös kirándulásokat, túrákat szerveztek és ismeretterjesztő szakmai előadásokat is tartottak. Az automobilizmusról az 1902. évi Kincses Kalendáriumban többek között az olvasható, hogy „helyes magyar szóval még nem tudjuk megnevezni ezt a minden ízében modern alkalmatosságot, amely egy-két év óta diadalmasan száguld végig a földkerekség országain... Annyi azonban bizonyos, hogy akár legyen jó magyar neve, akár nem, az automobil teljes és végleges diadala Magyarországon sem maradhat el... Külső alakjukra és rendeltetésükre nézve is sokféle automobilt tudnak előállítani. Abban is megnyilvánulhat az automobil haszna, hogy

kedvéért az országutakat mindenütt rendbehozzák...”

Az automobilizmus térhódítása azonban nem minden vonatkozásban volt problémamentes, sőt ellenzői is voltak. Például Rudnay Béla főkapitány elutasító állásfoglalása az automobil-bérekocsik bevezetésével kapcsolatban az alábbi volt:

„Tekintetes székesfővárosi Tanácsnak

Vonatkozással f. évi november hó 25-én 244867/1904 V szám alatt e hivatalhoz intézett átiratára, Tóth Pál és érdektársai kérvényének visszajuttatása mellett van szerencsém a kérelem érdemére vonatkozó álláspontomat tisztelettel a következőkben közölni:

Az automobil bérekocsikkal való közlekedés ellen általánosságban nincs észrevételem, de sőt készséggel elismerem, hogy közegészségi és köztisztasági szempontokból határozottan előnyös volna, ha különösen a város belső részének szűkebb utcáin rendszeresített állomáshelyekre automobil-bérekocsik lennének beoszthatók. Nem lenne tehát kifogásom az ellen, ha a most engedéllyel bíró bérekocsi iparosok e célra megfelelő, zajtalanul járó, dörzsfékkal ellátott s minden tekintetben kifogástalan automobiloikat szereznének be s iparukat ezzel folytatnák.

Tóth Pál és érdektársai kérelmének teljesítését azonban a leghatározottabban ellenzem. Ők ugyanis 100 új automobil bérekocsi rendszámra kérnek engedélyt, mely engedély megadása a már évek óta súlyos válsággal küzdő bérekocsi iparosok teljes tönkretételét eredményezné.

A tek. Tanács előtt is bizonyára eléggé ismeretesek azok a valóban súlyos anyagi bajok, amelyekkel a fővárosi bérekocsi iparosok küzdenek. Köztudomású dolog, hogy a közúti vasutak folytonos fejlődése és mind tökéletesebbé tétele folytán keresetük nagy részét elvesztették elannyira, hogy a mind

nagyobb mérveket öltő drágaság következtében megélhetésük napról napra nehezebbé válik. Ma már oda jutottak, hogy a szegényebb és eladósodott iparosok egy részét csak azzal tudom a teljes tönkrejutástól megmenteni, hogy őket időnkint rendkívüli kedvezményként vasúti kirendelésben részesítem.

Ezeket a bajokat amint ezt már több ízben kifejtettem, egyedül a most engedélyezett bérkocsik létszámának leszállításával lehetne gyökeresen segíteni. Akkor tehát amikor a létszám leszállítására van szükség, azt felemelni képtelenség lenne.

Mindenek alapján méltóztassék Tóth Pál és érdektársai kérelmét elutasítani.

Budapest, 1904. december 10-én

Rudnay Béla
főkapitány"

* * *

1906 augusztusában Jáky Tóth József bankbizományos kérte a fővárosi tanácstól, hogy ötven darab automobil-bérekocsi forgalomba állítását engedélyezze. Részletes kérvényében többek között hangsúlyozta, hogy:

„Közérdekű célt szolgálók és a nagytekintetű Tanács jóindulatára is számítok azért, midőn azon tiszteletteljes kérelemmel járulok a nagytekintetű Tanács elé, miszerint nekem Budapest székesfőváros területére 30 évi időtartamra ötven darab automobil bérekocsinak forgalomba hozatalát engedélyezni méltóztassék.

Tervbe vett vállalatom keresztülvitelének módozatairól következőkben van szerencsém tájékoztatni a nagytekintetű Tanácsot.

Az általam forgalomba hozni szándékolt automobil kocsik az ide mellékelt ábra szerint a közönségnek úgy a belső csíny, mint a kényelem tekintetében emelhető legmesszebbmenő igényeinek alkalmasak megfelelni. A kocsik 4 ülésre vannak berendezve és taxaméterrel ellátva, ami az eddig a

közönség részéről sokat panaszkodott visszaéléseknek van hivatva elejét venni.

A fuvarozási díjak a következőképp alakulnának: a főváros területén reggeli 6 órától éjjeli 11 óráig 1-4 személyig az első kilométerig 50 fillér, minden további megkezdett 500 méter után 25 fillér. Éjjel 11 órától reggeli 6 óráig 1-4 személyig az első kilométerig 1 korona, minden további megkezdett 500 méter után 50 fillér. A főváros területén kívül a fenti díjak kétszerese szedtetnék. A kocsik várakoztatása esetén úgy a főváros területén, mint azon kívül, minden 10 perc 50 fillér.

A kocsik óránként legfeljebb 20 kilométernyi sebességgel haladnának, úgy, hogy közbiztonsági szempontból ezen intézmény létesítése ellen esetleg felmerülő aggodalomra semmi ok fenn nem forog.

Kocsivezetőkül kizárólag vizsgázott szakemberek alkalmaztatnak, kik tisztességes díjazásuk folytán is a most bevettől előnyösen eltérő előzékeny magaviseletet tanúsítanának a közönséggel szemben. A kocsivezetők havonként 60 korona fizetést és a bevételnek 10%-át élvezik...”

1907 májusában a budapesti szíjgyártók ipartestülete intézett felterjesztést a tanácshoz, amiben tiltakoztak az automobil-bérekocsik ellen. Többek között hangsúlyozták:

„Tudva levő dolog, hogy a régen oly hatalmas szíjgyártó ipar az utóbbi években igen sok csapásnak volt kitéve az által, hogy a bérekocsisoknak a keresete óriási mértékben megcsappant a bicikli és a villamos vasúti közlekedés következtében. A most tervbe vett automobil vállalat pedig végképpen tönkre fogja tenni a bérekocsi ipart és így közvetve a szíjgyártó ipart is. Mert mindenki tudja, hogy a szíjgyártók itt a székesfővárosban leginkább már csak a bérekocsisoktól és a fuvarosoktól élnek... Ha az automobil vállalat létesülni fog, akkor még ez a csekély keretük is elvész, nem lesz, aki lószerszámokat csináltasson és javításokat eszközöltes-

sen... Ez az intézmény egy oly katasztrófát fog előidézni, amelynek következményeitől az érdekelt adófizető polgárokat és becsületes családokat megmenteni a hatóságnak elsőrendű kötelessége.

Kétségtelen, hogy a bérkocsisok és fuvarosok tönkremenetelével el fognak pusztulni mindazok, akik ezekkel üzleti összeköttetésben állnak. Csak egyedül a szíjgyártóknál mintegy száz mester és 500 munkás családjakkal egyetemben vesztek el mindennapi kenyerüket, földönfutókká lesznek. Ezen kívül még sok száz iparos és azok családtagjai fog tönkre menni azok közül, akik ma a bérkocsisoktól élnek. Az automobil vállalat tőkepenzesei tehát néhány száz családot fognak tönkre tenni azért, hogy tőkájüknök jó befektetést biztosítsanak. De ezzel az állam és a főváros háztartásának nagy kárt fognak okozni, mert a vállalat feltétlenül sokkal kevesebb adójövedelmet fog hozni, mint amennyit ez a sok száz iparos család közvetlenül és közvetve adózott...

Az automobil vállalat létesítése még nem képez szükségletet, mert a tapasztalat azt mutatja, hogy a mostani bérkocsisok is úgy hétköznapokon, mint ünnepnapiokon rendez állomáshelyükön, még a legforgalmasabb városrészekben is nagy számban üresen állnak, fuvart lesnek és nincs kellő keresetük...”

A tiltakozás ellenére a főváros 1912-ben elkészítette a taxiközlekedésre vonatkozó szabályrendeletet és megindult a taxiközlekedés is. 1914-ben Görlinger Rudolf megszerezte az első iparigazolványt gépjárművel történő teherfuvarozásra, 1915-ben pedig megindultak az első autóbuszok a főváros útjain, de mielőtt ezekkel részletesebben foglalkoznánk, vissza kell térni egy lényeges eseményhez, ami 1910-ben történt. Ebben az évben már 937 személyszállító és 110 teherfuvarozó gépjármű közlekedett az országban, ami szükségessé tette a közúti forgalomban való részvételük átfogó szabá-

lyozását. Így született meg az 57000/1910. BM. számú rendelet, ami az 1909. október 11-én Párizsban tartott nemzetközi konferencián aláírt egyezmény alapján szabályozta a gépjárművek forgalmát, azok megvizsgálását, rendszámmal való ellátását, a közlekedési rendet, a gépjárművezetők képzését, a gépjárművek nemzetközi forgalmát. A rendelet értelmében a járművezetőknek „állandó figyelemmel és nagy elővigyázattal” kellett közlekedniök. A vezető köteles volt arra ügyelni, hogy „a gépjármű füstöt, bűzös gázokat – huzamosabb állást követő indítást kivéve – ne terjesszen.” A sebességet a város belterületén maximálisan 25 km-ben, a 3000 kg-nál nehezebb járműveknek 20 km-ben állapították meg. Ezt a sebességet a lépésben haladó lófogató kocsik sebességéig kellett csökkenteni többek között a keskeny, vagy nagy forgalmú utcákban, gyalogos közlekedésre is kijelölt utakon, beforduláskor, sötétben és síkos utakon. A lófogatók „gyorsaságát” ekkor még azért is figyelembe kellett venni, mert a városi járművek túlnyomó része valódi „lóerővel” működött. A szabályrendelet (első KRESZ) egységes jelzőtáblák alkalmazását is előírta, akkor mindössze négyet: bukkanó, kanyarulat, vágánykeresztezés és útkeresztezés.

A szabályrendelet betartását már a hatálybalépés után szigorúan ellenőrizték. A Közigazgatási Osztály ellenőrei 1911-ben 546 személy ellen tettek feljelentést a szabályrendelet megszegése miatt.

A forgalom növekedésével a következő években egymás után jelentek meg a szabályrendelet módosítások. A gépjárművek szaporodásával pedig annyira megnövekedett az automobilok okozta balesetek száma, hogy 1912-ben közlekedési rendőrség felállításának a gondolata is felmerült.

Az első világháború után aki csak tehetett, valamilyen hasznot ígérő vállalkozásba kezdett, és így természetes volt, hogy sokan a gépjármű-fuvarozást választották. A keres-

kedelmi minisztérium 1924-ben már egymás után adta ki az autóbusz-fuvarozásra és teherfuvarozásra jogosító engedélyeket. Hamarosan elkerülhetetlenné vált a közhasználatú gépjármű-fuvarozás és a közúti közlekedés egységes szabályozása, amit a következő részben mutatunk be.

Felhasznált irodalom

HENNYEY VILMOS: *A magyar posta története*. Budapest, 1926.

HENCZ LAJOS (szerk.): *A magyar posta története és érdemes munkásai*. Budapest, 1937.

MIKOLA ÁRPÁD: *A postakezelés könyve*. Budapest, 1914.

RIMÓTY MIHÁLY (főszerk.): *Postamérnöki szolgálat. 1887-1937*. Budapest, 1938.

LADÁNYI MIKSA (főszerk.) *A magyar közlekedésügy monográfiája*. Budapest, 1935.

H. KOHUT MÁRIA: *Források Budapest történetéhez*. II. köt. Budapest, 1971.

MEDVECZKY ÁGNES: *A kocogó omnibusz, a száguldó villamos és a többiek...* Budapest, 1972.

NAGY ERVIN-SZABÓ DEZSŐ: *Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap*. Budapest, 1977.

SZILVÁSI FERENC: *A közlekedésrendészet krónikája (1872-1987)*. Budapest, 1989.

Jegyzetek

¹ Bécs-Sopron-Zágrád-Zára között hetenként egyszer, Buda-Eger-Mikszolc-Kassa, Buda-Eszék-Pétervárad-Zimony, Buda-Szeged, Temesvár-Nagyszében, Nagyszében-Brassó és Szászsebes-Kolozsvár között két hetenként egyszer, Varasd-Marburg között hetenként egyszer, valamint Fiume-Triest között hetenként kétszer közlekedett postajárat.

² Budáról Temesvárra 11 frt 34 kr, Nagyszébenbe 20 frt 30 kr, Kassára 9 frt 34

kr, Eszékre 10 frt, Zimonyba 17 frt 38 kr volt a menetdíj, amin felül még mérföldenként másfél pengő krajcár ostopénzt kellett a postakocsisnak fizetni.

³ Szeged-Cegléd-Pest-Érsekújvár-Pozsony-Bécs között naponta két pár személyvonat közlekedett. A Bécsből érkező vonat Cegléden kettévált Szeged és Szolnok felé, a Bécs felé közlekedő vonatokat itt egyesítették. A vonatok különböző menettartammal közlekedtek, ami Szegedről Bécsbe 18 óra 34 perc és 19 óra 53 perc, ellenkező irányban 23 óra 15 perc és 19 óra 8 perc volt.

Szintén 1854-től a posta mallejáratai Pest-Eszék-Pétervárad között 60 óra, Pest-Zimony között 30 óra, Pest-Veszprém között 14 óra alatt tették meg az utat, 1855-től Pest és Bécs között 17 óra 30 perc, Pest és Zombor között 36 óra volt a menetidő. A lovas levélpósták Szeged-Arad között 15 óra 45 perc, Arad-Nagyvárad között 17 óra 45 perc, Arad-Nagyszében között 34 óra alatt tették meg az utat.

⁴ Báró Bruck kereskedelemügyi miniszter egy 1851. május 17-én kiadott rendeletével utasította a vasútállomásokat, hogy mindegyiken egy-egy alkalmazott tanulja meg a postakezelést. A következő évtől az államvasutak minden vasútállomása postahivatal is volt anélkül, hogy a személyzet létszámát növelni kellett volna. Ez a rendelkezés 1855-ben, amikor az osztrák államvasutat magántársulatoknak eladták, megszűnt. A postahivatalok önállóan a községekben működtek tovább.

⁵ Hazánkban az első mozgóposta 1864. március 1-től közlekedett Bécs és Pest között Pozsonyon, Érsekújváron és Vácon át 10. és 11. számmal, bécsi tisztviselőkkel. Ezek a mozgóposták 1868-tól már pesti irányítással és magyar tisztviselőkkel közlekedtek. A pest-bécsi mozgópostát I. és II. számmal látták el, majd 1869-ben ezt követte a pest-

temesvár–báziási mozgóposta III. és IV. számmal, a pest–gyulafehérvári V. és VI. számmal, a buda–prágerhofi VII. és VIII. számmal és a pest–kassai IX. és X. számmal jelölve. 1875-ben újabb mozgópostákat közlekedtettek: a cegléd–kassai XI. és XII., a pest–győri XIII. és XIV., a kolozsvár–püspökladányi XV. és XVI., az arad–gyula-

fehérvári XVII. és XVIII., a debrecen–királyházi XIX. és XX., a pest–oderbergi XXI. és XXII., a nagykanizsa–bécsújhelyi XXIII. és XXIV., a nagykanizsa–mohácsi XXV. és XXVI. számot kapott. A mozgóposták számozása a megnyitásuk sorrendjében történt.

(folytatjuk)



3. ábra ILYEN VOLT A RÁKÓCZI ÚT FORGALMA
AZ 1900-AS ÉVEK ELEJÉN

