

ENGI JÓZSEF

A közúti személyszállítás története

## A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata IV/1. rész A II. világháborútól az 1970-es évekig

### A közforgalmú gépjármű- közlekedésről

Az 1930-as évek második felében felgyorsult nemzetközi események már előre vetítették egy újabb világháború kitörésének lehetőségét. 1938. március 12–13-án a német hadsereg megszállta Ausztriát, és ezzel a hadművelettel Németország közvetlen szomszédunk lett. Október elején a Szudéta-vidéket is megszállták a németek, novemberben pedig Hitler titkos parancsot adott a megmaradt Csehszlovákia megtámadásának előkészítésére. November 2-án a bécsi Belvedere-kastélyban német–olasz döntőbíráóság Szlovákia és Kárpát-Ukrajna túlnyomó többségben magyarok lakta déli területeit visszajuttatta Magyarországnak. A visszacsatolt terület vasútvonalain a MÁV hamarosan felvette a forgalmat, kijelölték a gócponti állomásokat, hétvégi menettérítkeket rendszeresítettek, áramvonalas gyorsvonatot indítottak Budapest és Kassa között, stb. 1939. március 15-én Kárpát-Ukrajnát Magyarországhoz csatolták, és ekkor a Kárpátokban magyar-lengyel határ jött létre. Április elején a MÁV szabályozta Kiszolyva, Uzsok, augusztusban Kőrösmező határállomásokon át a szomszédos magyar-lengyel személy- és útipoggyászforgalmat. A huszt–kőrösmezői vonalon kombinált MÁV–MÁVAUT-forgalmat vezettek be. Az autóbuszjáratokon a MÁVAUT kálauz a vasúti menetjeggyel utazók létszámát és a felmutatott menetjegyek adatait kötele volt jegyzékbe foglalni, és keletbényegzővel lebélyegeztetni. (1. ábra)

1939. augusztus 10-től Taracköz és Terbesfejérpatak állomások között a román

államvasutak vonalán életbe lépett az átmenő (*passage*) forgalom, de ettől függetlenül az utasok továbbra is utazhattak MÁVAUT autóbusszal is. A MÁV előírta, hogy az utasok kívánságára a menetjegyeket a közúti vonalon át is ki kell szolgáltatni azzal a figyelmeztetéssel, hogy az autóbusszok csökkentett számban és korlátozott férőhellyel közlekednek. 1939. szeptember 1-jén életbe lépett Hitler I. számú hadparancsa. Hajnali 4 óra 45 perckor elkezdődött Lengyelország megszállása, és ezzel kirobbant a második világháború.

1940. augusztus 30-án a második bécsi döntés Magyarországnak juttatta Erdély északi felét. A MÁV ebben a térségben is hamarosan felvette a forgalmat. Teljes- és mérsékeltárú éves öszvonalas bérletjegyet, „Erdélyi” csoportos bérletjegyet rendszeresítettek, gyorsínautóbusszt indítottak Budapest és Kolozsvár között, stb.

Azokon a vonalakon, amelyeket az új határ kettévágott, kombinált MÁV–MÁVAUT forgalmat vezettek be. Ha az utas például Budapestről Biharkeresztesen és Besztercén át Sepsiszentgyörgyre akart vonattal utazni, ami 802 kilométer volt, Beszterce és Szászrégen között 63 kilométert autóbusszal kellett megtenni. Voltak ennél bonyolultabb esetek is, mert ha az utas Bethlen állomásról a 265 kilométerre levő Székelykeresztúrra utazott, hat alkalommal kellett átszállni.<sup>1</sup> (2. ábra) 1941. március 17-től a nagykaroly–szilágyssomlyói vonalon is bevezették a MÁV–MÁVAUT kombinált fuvarozást. A bemutatott példákön kívül még több viszonylatban (Mezőtúr–Túrkeve között is) volt MÁV–MÁVAUT kombinált fuvarozás, és azokat az igények és a lehetősé-

gek egyre szűkülő keretei között többször átszervezték.

1941. június 22-én 140 német hadosztály hadüzenet nélkül átlépte a szovjet határt, és feltartóztathatatlanul vonult Moszkva felé. A kezdetben német sikerekkel folyó háborúban a fordulat 1942 végén és 1943 tavaszán következett be, amikor kialakult a Szovjetunió, Nagy-Britannia és az Egyesült Államok alkotta szövetségi rendszer. 1941. június 27-én Magyarország hadba lépett a Szovjetunió ellen, október 16-án a német csapatok Moszkva közvetlen közelébe értek, ahol a szovjet hadsereg megállította őket, december 5-én pedig megkezdte az ellentámadást.

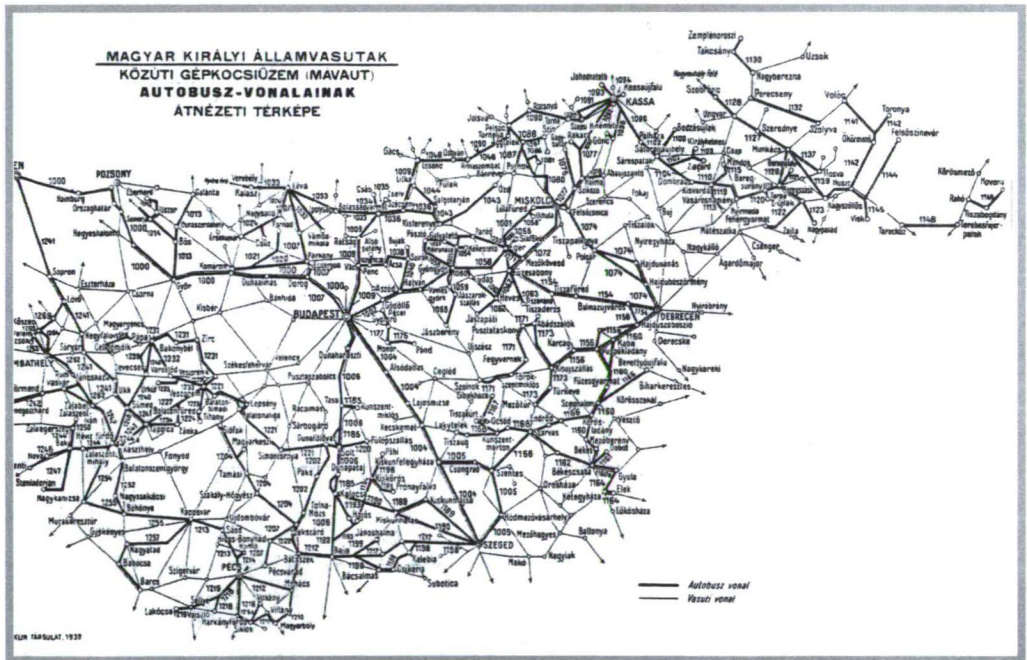
1944. március 19-én a német csapatok megszállták Magyarországot. A MÁV vonalhálózatán jelentős hadiforgalom bonyolódott le, és ezzel együtt többször jelentősen korlátozták a közforgalmú vonatközlekedést.<sup>2</sup> Egyre nagyobb számban vették igény-

be hadicépra a gépjárműveket és a lovas kocsikat is. Akadózott az üzemanyag- és gumiellátás és egyre nehezebbé vált a menetrend szerinti autóbusz-közlekedés is. A magyar királyi kormány 1944. május 3-án vezetett be először utazási korlátozást a keleti országrész meghatározott területére, amit szeptember 5-én és 26-án további területekkel egészített ki.<sup>3</sup>

1944. augusztus 28-án arról tájékoztatta a m. kir. államvasutak Hivatalos Lapja a magyar vasutasokat, hogy a keleti események határainkra hozták a háborút, és „ebben az ádáz küzdelemben, ebben a létünkért vagy nemlétünkért folyó harcban szükség van intézetünk minden alkalmazottjának, kinevezetteknek és munkásoknak önfeláldozó munkájára...”

A szovjet hadsereg 1944. október 6-án kezdte meg magyarországi hadműveleteit.

1944. november 10-én a m. kir. államvasutak egész személyzetét, ideértve a MÁV-



1. ábra A MÁVAUT AUTÓBUSZVONALAINAK ÁTNÉZETI TÉRKÉPE 1939-BEN

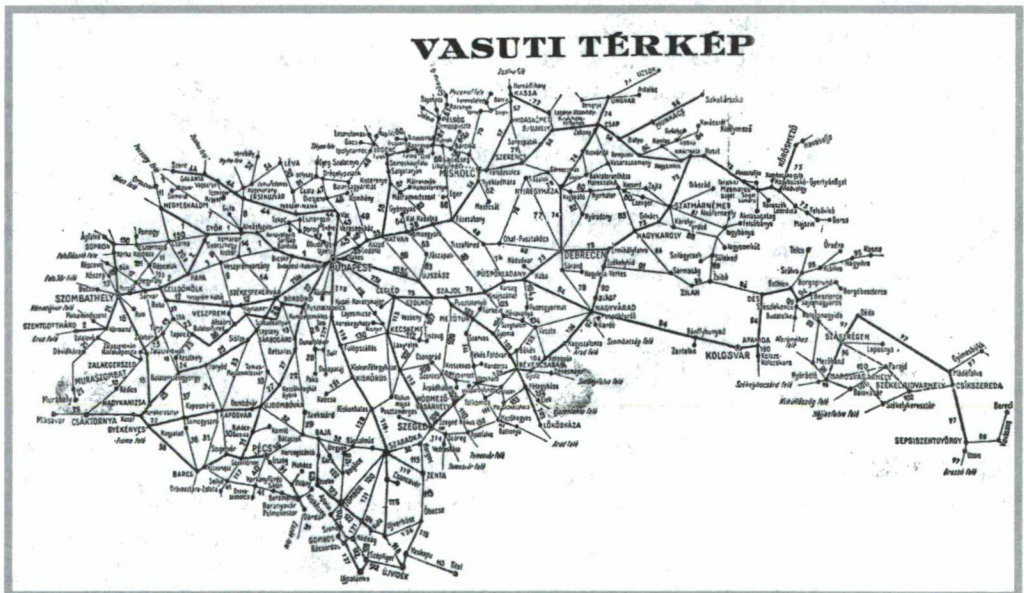
AUT 1740 dolgozóját is, katonai vezetés alá helyezték.<sup>4</sup> Ekkor már a szovjet csapatok megállíthatatlanul vonultak Budapest, majd Bécs és Berlin felé, és május 9-én véget ért Európában a második világháború.

\* \* \*

1947. február 10-én Magyarországgal is aláírták a párizsi békét, ami szeptember 15-én lépett hatályba. A békeszerződés semminek és érvénytelennek jelentette ki az 1938. november 2-án és 1940. augusztus 30-án kelt bécsi választott bírósági határozat rendelkezéseit, és visszaállította az 1938. január hó 1-jén fennállott határokat. Ezzel hivatalosan is véget ért a MÁV és a MÁVAUT üzeme a bécsi döntések által visszacsatolt területeken.

1945. február 13-án véget ért Budapest ostroma, a pincék lakói feljöttek a napvilágra, és hozzáláttak a romok, a törmelék és a sok szemét eltakarításához, a közlekedés megindításához, a romváros életre keltésé-

hez. A háború során a közlekedési eszközöket vagy elhurcolták a harcoló csapatok, vagy használhatatlanná váltak kiszolgáló létesítményeikkel együtt. A közlekedés újjászervezése az ország területén nagy számban elhagyott roncsok összegyűjtésével és a sérült járművek üzemképessé tételével kezdődött. 1945. június 12-én a Gépjármű Iparosok és Kereskedők Szabadszervezete, a Magyar Közhasználatú Gépjármű Vállalatok Országos Egyesülete, a MATEOSZ és a Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt. kétmillió pengő alaptőkével megalapította a Gépjármű Roncsgyűjtő és Építő Központot. A befektetett tőke és a részesedés aránya az alapítók sorrendjében 60, 30, 30 és 10% volt. A Központ feladata volt az ország egész területén levő gépjárműroncsok, gépkocsirészek, tartozékok, gépjárműgumik, közúti vontatók, pótkocsik, motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok, valamint ezek tartozékainak összegyűjtése és ezekből üzemképes gépjárművek létesítése. Kérték a



2. ábra A MÁV HÁLÓZATI TÉRKÉPE 1942-BEN  
(BÁCSKÁT 1941. ÁPRILIS 11-ÉN VISSZAFOGLALTA MAGYARORSZÁG)

kereskedelmi minisztériumot, hogy az eddig kiadott roncsgyűjtő és -építő engedélyeket érvénytelenítse, és erre kizárólag a Központ kapjon megbízást, és csak az igazolt tulajdonosok kapjanak engedélyt saját gépkocsironcsaik helyreállítására.

A kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter június 15-én azzal a kikötéssel hagyta jóvá a Központ megalakulását, hogy „az újjáépített gépjárműveket az általam elfogadott feltételek mellett a gépjármű-kereskedők útján kell forgalomba hozni.

Tekintettel a Gépjármű Roncsgyűjtő és Építő Központ országos viszonylatban is elsőrangúan fontos működésére, felkérem és utasítom az összes hatóságokat és hivatalokat, hogy a Központ és annak megfelelő igazolvánnyal ellátott küldöttein és szerveit közérdekű munkájukban minden erejükkel támogassák.

Ez alkalommal is felhívom a hatóságok figyelmét arra, hogy a gépjárművek, roncsok és alkatrészek igénybevételére a M. Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszternek van joga... Minden más hatóság és hivatal által kiadott engedély szabálytalan, a roncsgyűjtés pedig jogtalannak tekintendő...”

A Központ fő telephelye Budapesten volt és az ország nagyobb centrumaiban is létesítettek telephelyet. Szakbizottságot hoztak létre és annak tagjai döntötték el, hogy a járművek mely csoportját javítják a fővárosban és vidéken. A Központ biztosította (beszerezte, legyártatta, megvásárolta) a javításhoz szükséges alkatrészeket és a kész automobiloikat kereskedői útján méltányos áron hozta forgalomba.<sup>5</sup> Ebből a magántársaságból alakult meg 1946-ban az állami Magyar Országos Gépkocsi Üzem Rt. (MOGÜRT).

\* \* \*

1943-ban a MÁVAUT-nak 224 autóbusszvonal volt, de ekkor már 105 vonalon

szünetelt a forgalom, 93 vonalon pedig korlátozott járatszámmal közlekedtek az autóbusszok. A háborúban az autóbusszpark megsemmisült. A budapesti központi telepen 1945. július 1-ig kizárólag az orosz haderő gépjárműveit javították, és csak ezután kezdhettek hozzá egy-egy autóbussz roncsokból történő újjáépítéséhez, amit az is nehezített, hogy a roncsok zöme a Dunántúl nyugati részén volt, és a vontatáshoz szükséges eszközökkel sem rendelkeztek. A nehézségek ellenére mégis újjáépítettek három 21 ülőhelyes autóbusszt és 1945. július 19-én megkérték az engedélyt a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztertől Budapest–Gyöngyös és Budapest–Kecskemét viszonylatban közlekedő autóbusszjárat megindítására. A minisztertől kapott engedély alapján a járatok 1945. július 31-én indultak meg, és az üzemképes autóbusszok számának emelkedésével ebben az évben még nyolc viszonylatban helyeztek üzembe autóbusszjáratot.<sup>6</sup>

1945. december 1-jén a MÁVAUT vonalhálózatának hossza 946 kilométer volt, és 127 tisztviselő, 79 gépkocsivezető, 21 kalauz és 449 munkás teljesített szolgálatot. 1947 januárjában már 37 autóbussz 35 vonalon, összesen 2510 kilométer vonalhosszon 175911 kocsikilométert teljesített és 72756 utast szállított.

Az államvasutak gazdaságos működése érdekében a közlekedésügyi miniszter a MÁV Igazgatóság keretében 1947. január 3-tól Közúti Közlekedési Főosztály létesítését engedélyezte. A MÁV Igazgatóság 1947. február 11-én együttes ülésen tárgyalta a Közúti Közlekedési Főosztály megalakulásáról, és napirendre tűzte az új főosztály megalakulásáról és feladatokról készült jelentést. Az elnöklő *Varga László*, a MÁV elnöke napirend előtt bejelentette, hogy a közlekedésügyi miniszter 1742/1947. eln. sz. rendeletével a távollevő *Fazekas József* MÁV igazgatóhelyettest bízta meg a MÁVAUT vezetésével. Az új osztály alapvető

feladata lesz a közúti fuvarozás és a MÁV között az együttműködést úgy megszervezni, hogy mind a ketten megtalálják számításukat.<sup>7</sup> 1947 januárjában a MÁVAUT 16 darab saját tehergépkocsijával 25480 kilométert és a Közlekedési Minisztériumtól kapott 46 darab tehergépkocsival 85208 kilométert teljesített.<sup>8</sup> Még ebben a hónapban amerikai árukölcsönből, a Gazdasági Főtanács kiutalásával 200 darab GMC gyártmányú, 2,5 tonna teherbírású tehergépkocsit kapott a MÁVAUT. Az 1,4 millió forint vételárát 24 hónap alatt kellett visszafizetni.

A MÁV a Közúti Közlekedési Főosztályt önálló költségvetéssel, részletesen meghatározott feladattal, hatáskörrel és szervezeti felépítéssel létesítette.<sup>9</sup>

A MÁV Igazgatósága *Bebrits Lajos* államtitkár szóban adott utasítása alapján 1949. január 18-án foglalkozott először a MÁVAUT önálló nemzeti vállalattá történő átalakításával. Varga László előterjesztésében javasolta, hogy a MÁV költségvetési szempontból eddig is önálló üzemét „MÁVAUT Gépkocsiközlekedési Vállalat” elnevezéssel önálló jogkörrel rendelkező nemzeti vállalattá alakítsák át. Az átalakítással kapcsolatos vagyonmegosztást az igazgatóság elnöke úgy javasolta, hogy mindazok az ingatlanok, gépi berendezések, felszerelések, leltári tárgyak és anyagok, amelyeket a Magyar Államvasutak Közúti Közlekedési Főosztálya (MÁVAUT) szerzett be, vagy amelyek a közúti közlekedést szolgálják, s mint ilyenek, az említett főosztály rendelkezésére állnak, a vagyontárgyakkal kapcsolatos terhekkel együtt a MÁVAUT Gépkocsiközlekedési Nemzeti Vállalat tulajdonába kerüljenek. A gépjárműparkból az összes autóbusz és a MÁVAUT által használt személygépkocsik, a tehergépkocsik közül pedig csak az új nemzeti vállalat üzemi szállításhoz szükséges mennyiség átadása szerepelt az előterjesztésben. A tervezett nemzeti vállalat alapítása már közel 1800 hosszú és

érdemes múlttal rendelkező államvasúti alkalmazottat érintett. Azok, akik 1949. április 1-jén MÁVAUT alkalmazottak voltak, az új Nemzeti Vállalat kollektív szerződésének megkötéséig MÁV státusban maradtak. Az új kollektív szerződés megkötése után az alkalmazott választhatott, kérhette a szerződés hatálya alá vonását az államvasúti nyugdíjellátás fenntartásával, vagy maradt MÁV státusban és megmaradtak vasúti kedvezményei.

Az új Nemzeti Vállalat 1949. április 1-től ellenszolgáltatás nélkül megkapta a MÁV közúti gépkocsi üzeme rendelkezésére álló ingatlanokat, autóbuszokat, gépi berendezéseket, stb. A kiválással kapcsolatos vagyoni, üzemi és szervezeti kérdésekben a MÁV és a MÁVAUT N. V. hosszas viták után csak 1949. december 31-el jutott megegyezésre. Az új vállalat neve és címe: MÁVAUT Gépkocsiközlekedési N. V., Budapest, VI. kerület, Lőportár u. 1. Feladata: a helyközi, valamint Nagy-Budapest területén kívüli helységekben helyi autóbusz (társas gépkocsi) járatok fenntartása, a Magyar Államvasutak tulajdonát képező személygépkocsik és üzemi tehergépjárművek üzemben tartása. A vállalat felügyeletét a Közlekedés- és Postaügyi miniszter gyakorolta.<sup>10</sup>

A MÁV Igazgatósága 1947. július 2-án az alábbi körlevelet adta ki valamennyi üzletvezetőségének, MÁVAUT Főnökségnek és kirendeltségnek:

(Kivonat)

„Az intézet tulajdonában levő közúti tehergépkocsikat f. évi július 15-től a vasúti áruforgalom akadálytalan lebonyolításának kielégítésére vonatpótló, kiegészítő vagy kombinált (csatlakozó) forgalomban rendszeres vagy kiegészítő járatokként fogjuk foglalkoztatni...

Tehergépkocsijainkkal a fenti időponttól:

1. házhoz szállítást,

2. ház-házforgalmat,
3. rendes darabáros teherjáratokat,
4. vasúti fel- és elfuvarozást és
5. esetenkénti kisegítő helyközi fuvarozást fogunk lebonyolítani...”

(A járatok csak szeptemberben indultak meg.) A közúti fuvarozás feltételeit, körülményeit részletesen szabályozó, a MÁVAUT főnökségek és kirendeltségek feladatait meghatározó terv ellen a MATEOSZ erősen tiltakozott. Különösen az 5. pontban tervezett esetenkénti fuvarozás ellen tiltakoztak, mert a MATEOSZ mintegy 2000 darab gépkocsija csak 40-60%-ban volt kihasználva, és a tervezett MÁVAUT fuvarozás tovább rontaná ezt az arányt. A MÁV Igazgatóság Közúti Közlekedési Főosztálya 1947 júliusában elkészítette hároméves tervét, és a jóváhagyott tervhiteleből az 1947-48. első tervében 10 075 000 forintot, a második tervén első felében 8 180 000 forintot fordítottak beruházásokra.

1947. szeptember 20-án a MATEOSZ azért tiltakozott ismét a MÁVAUT teherfuvarozás ellen, mert „a Közlekedésügyi Miniszter Úr és f. évi július 3-án megtartott tárgyaláson Bebrits államtitkár úr is kijelentette, hogy a MÁV nem kíván szövetkezetünkkel szemben konkurens állami teherfuvarozó üzemet létesíteni és a MÁVAUT gépkocsijait a MÁV kizárólag üzemi fuvarozásra kívánja felhasználni. Az augusztus 2-i átirat alapján azonban a legnagyobb sajnálatunkra, sőt megdöbbenésünkre azt kell megállapítanunk, hogy a MÁVAUT tehergépkocsi fuvarozásának terve homlokegyenest ellenkezik a fent idézett kijelentésekkel.

Le kell szögeznünk, hogy ez a terv tényleges keresztülvitele szövetkezetünkkel szemben igen veszedelmes és káros tarifális versenyt létesítene a szövetkezet és az állami üzem között, amely lezüllesztené a kocsiparkot, tönkretenné a teherautókba fektetett nemzeti vagyont, nem biztosítaná a kocsik karbantartását, aláásná a fuvarozási megbíz-

hatóságot és végeredményben a közbiztonságot is veszélyeztető fuvarozási anarchiát teremtené. A magunk részéről a MÁVAUT tehergépkocsijainak a Miniszter Úr által megjelölt keretben való felhasználását a MÁV üzemi fuvarozására kérjük korlátozni, ami:

- a) a vasút üzemanyagának, felszerelési, berendezési tárgyainak fuvarozása,
- b) az egyes pályaudvarok közötti helyi átmenő forgalom lebonyolítása,
- c) a vasúton feladott áruk háztól-házig fuvarozása.

Itt szembe kell néznünk azzal az érveléssel is, hogy a MÁVAUT 200 gépkocsit foglalkoztat és ez szövetkezetünk több mint 2000 gépkocsijának fuvarozási volumenét lényegesen nem érinti... Sajnos ennek az ellenkezője is igaz. A múlt már megmutatta, hogy a MÁVAUT, illetve a MÁV tisztviselői kara részben vezetőségi utasításra, részben önérdékből is a fuvarszerzés eszközeinél nem válogatós... Létrejönne a MÁV és a MATEOSZ között egy káros és kerülendő verseny. Ebben a versenyben az állami üzem kétségtelenül nagy előnyben volna, és nem lenne kétséges, hogy addig, amíg a 200 kocsijának teljes kapacitását le nem köti, addig minden eszközt igénybe fog venni, hogy kocsijai részére megfelelő fuvarvolumen biztosítson... Mindezek alapján kérjük, hogy a MÁVAUT teherfuvarozását az üzemi fuvarozás területére korlátozni szíveskedjék...”

1948. június 7-én a MÁVAUT és a MATEOSZ között olyan megállapodás született, hogy a MÁVAUT az üzemi fuvarozást lebonyolító, a budapesti pályaudvarok közötti áru fuvarozás céljaira használt és a menetrend szerint közlekedő vegyes járatokban foglalkoztatott tehergépkocsik kivételével a közúti teherforgalmat lebonyolító teljes gépkocsiparkját a MATEOSZ rendelkezésére bocsátja. A tehergépkocsik üzemeltetője továbbra is a MÁVAUT maradt,

a MATEOSZ kötelezte magát, hogy a rendelkezésre bocsátott kocsikat saját gépkocsijaival egyenlő arányban foglalkoztatja.

1948 novemberében ismét új helyzet állt elő. A MÁVAUT és a Győri Közlekedési Kft. tehergépkocsi fuvarozási részlegéből megalakult a Teherfuvarozási Nemzeti Vállalat (TEFU NV.), és kizárólagos jogot kapott az állami vállalatok által feladott áruk teherkocsival történő fuvarozására, és ebbe bérfuvarozás formában bevonták a MATEOSZ szervezetét is. Az állami tulajdonban lévő, 18 vidéki főnökséggel működő vállalat új központi telepe Budapesten, a Dózsa György úton, a jelenlegi Népstadion területén, illetve mellett volt. Itt történt a gépkocsik javítása, magánfuvarozóktól átvett gépkocsik bontása vagy újjáépítése, a közúti szállítási feladatok országos irányítása. A TEFU 1949-ben már 557 darab gépes és 68 pótkocsival állt a fuvaroztatók rendelkezésére. 1950-ben megszűnt a MATEOSZ, és a magánfuvarozók szerepét az országos feladatokat ellátó állami TEFU vállalatok vették át. A TEFU járműállománya ekkor már 1589 teher- és 198 pótkocsiból állt.

A Népgazdasági Tanács határozata alapján a jobb kihasználás és gazdaságosabb üzemeltetés érdekében, valamint azért, hogy a MÁV területén, illetve tulajdonában levő gépkocsik egy szervezetbe legyenek tömörítve, 1951. február 1-jén MÁV Autófuvarozási Üzemi Vállalatot hoztak létre. A gépkocsik főleg a MÁV üzemi vállalatoknál és építési tevékenységet folytató szerveknél voltak foglalkoztatva, darabáru fuvarozást ekkor a kocsipark alig 20-30%-val végeztek. 1951 végén a vállalathoz 78 teher, 63 személy és 8 pótkocsi tartozott, a foglalkoztatott dolgozók létszáma pedig 255 fő volt. 1954 végén az üzemi vállalatot főnökséggé szervezték át, feladatkörében nagyobb változás nem történt, de a darabáru-fuvarozás lebonyolítására egyre több gépkocsit kellett

üzembe állítani. A munkák decentralizálása érdekében 1954-ben Nyíregyházán, 1955-ben pedig Miskolcon és Szegeden autófuvarozási kirendeltséget állítottak fel. 1957-ben 5 darab autósdarut helyeztek üzembe. 1958-tól a főnökség munkájában előtérbe került a darabáru fuvarozás, és ezzel együtt a vonatpótló járatok teljesítménye is lényegesen emelkedett. 1959-ben a kocsipark növelése mellett előtérbe került a műszaki fejlesztés is, és a pótkocsik állományát 80%-kal növelték. Még ebben az évben kirendeltséget állítottak fel Debrecenben és Szombathelyen, Balatonszentgyörgyön pedig javítószolgálatot szerveztek. 1964. január 1-jén kísérletképpen Hajdú-Bihar megye területén vasútpótló járatokat indítottak a vasúttal el nem látott területeken.

1964-ben a főnökség 297 tehergépkocsit, 91 személygépkocsit, 222 pótkocsit és 17 autósdarut üzemeltetett.

A MÁV 1971. január 1-től a belföldi darabáru fuvarozást a szükséges személyzettel, eszközökkel, berendezésekkel és a darabárus raktárakkal együtt átadta a Volán vállalatoknak.

Meg kell még említeni, hogy Dunapataj-Kalocsa-Baja között a tervezett vasútvonal kiépítése anyagi okok miatt elmaradt, de 1956. szeptember 10-től vasúti tarifával vonatpótló autóbuszokat és teherautó járatokat közlekedtetett a MÁV. Ezeket a járatokat 1960. április 1-től átvette a MÁVAUT, de a vasúti tarifa továbbra is érvényben maradt.

\* \* \*

A második világháború után a közúti áru fuvarozást szervezett formában a MATEOSZ indította el. 1947-ben 320 kirendeltséggel, 100 fuvarvállaló irodával és mintegy 2000 gépkocsival rendelkezett. (3. ábra) A megváltozott társadalmi-gazdasági viszonyok között a magánkézben levő teherautófuvarozó vállalat is igyekezett a fokozottabb

igénybevételhez alkalmazkodni, amit 1948. június 13-án tartott országos értekezleten határozatban is rögzítettek, de annak végrehajtására már nem került sor, mert megjelent a nemzeti vállalatok alakításáról szóló 1948. évi XXXVII. tc. (1948. VII. 2.) törvény, aminek értelmében 1948. november 15-én a kormány létrehozta a Teherautó-fuvarozási Nemzeti Vállalatot. A kormányzati intézkedések előírták a magánfuvarozóknak is a TEFU menetokmányok használatát, és így ők is TEFU ellenőrzés alá kerültek. A TEFU fokozatosan felvásárolta a MATEOSZ-tagok tulajdonában levő gépkocsikat. A TEFU vállalatok szerepe és tevékenysége országosan meghatározóvá vált, eszközállománya jelentősen megnőtt, ezért a hatékonyabb irányítás érdekében 1950

júniusában 5 budapesti és 13 vidéki önálló TEFU-vállalatot, ezek egységes irányítása érdekében, Budapesten Teherautó-fuvarozási Központot hoztak létre. Az alkatrészellátás gondjainak enyhítésére 1951-ben a Dózsa György úti telepen létrehozták az Alkatrészbiztosító Vállalatot, 1952-ben megkezdte a termelést a Cinkotai Autóalkatrészgyár, a későbbi AURAS. Szintén 1952-ben alakult meg az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet, az ATUKI.

A TEFU vállalkozások minden igyekezetük ellenére sem tudták a gazdasági élet fuvarozási szükségleteit teljes egészében kielégíteni, ezért az 1950-es évek elejétől a szakminisztériumok ún. célfuvarozási vállalatokat hoztak létre. Ilyenek voltak például az építőiparban az ÉPFU, a gépiparban a GAFU, a kereskedelemben a KSZV, BSZV, stb. Hasonló módon ún. közületi gépkocsikkal oldották meg egyes termelőüzemek, vállalatok, szövetkezetek stb. saját szállítási szükségleteiket. A célfuvarozó és közületi gépjárművek hamarosan jelentős szerephez jutottak, a TEFU-hoz viszonyítva részarányuk 1954-ben már elérte a 75%-ot.

Minisztertanácsi határozat alapján került sor 1953. október 1-től a MÁVAUT Autóközlekedési Nemzeti Vállalat, a TEFU Nemzeti Vállalatok és a vidéki Taxi Egyesülés összevonására, és Autóbusz-közlekedési Vállalatok (AKÖV) létrehozására. Országosan 38 vállalatot szerveztek, és azok munkáját kilenc, területileg szervezett Autóközlekedési Igazgatóság (AKIG) irányította.<sup>11</sup> A KPM VI. Gépjármű-közlekedési Főosztályt is átszervezték, és létrehozták az igazgatóságokat felügyelő KPM.

**MATEOSZ TAGOK****Belvárosi Fuvarvállaló Irodája****BUDAPEST, IV. ESZK-ÚT 6. TELEFON: 189-080****0.5—10 TONNAIG BARMILYEN SZALLITÁST VALLALUNK****PONTOS KISZOLGÁLÁS — JÚTÁNYOS ÁRAK ALLANDÓ SZOLGÁLAT****ERZSÉBETVÁROSI MATEOSZ TAGOK****SZALLITMÁNYOZÁSI IRODÁJA BUDAPEST VII, THÖKÖLY-ÚT 30. SZ.**

**FUVAROZÁST VALLALUNK AZ ORSZÁG BARMILYEN RÉSZÉBE SZAKSZERŰ BUTOR-, BOR-, JÓSZÁG- ÉS ARÚ-SZÁLLÍTÁS SPECIALIS VÁSÁRI FUVAROZÁS SZOLGÁLAT NAPONTA 17-20-IG**

**TELEFON: 225-681, 428-182****KÖBÁNYAI****MATEOSZ TAGOK FUVARVÁLLALÓ IRODÁJA****B U D A P E S T, X. ZALKA MÁTÉ-TÉR. TEL.: 182-416**

Fél tonnától 10 tonnáig mindenemű fuvarozást vállalunk. Úgy vidéki, mint helyi fuvarozásoknál előzékeny, gyors és pontos kiszolgálást biztosítunk!

**TELEFON: 182-416**

3. ábra A BUDAPESTI MATEOSZ FUVARVÁLLALÓ IRODÁK HIRDETÉSEI 1948-BAN



Autóközlekedési Főosztályt. 1954-ben a tehergépjárművek gazdaságosabb foglalkoztatása érdekében létrehozták a Közúti Áru- és Menetirányító Szolgálatot, az autóbusz-közlekedés országos menetrendjének összeállítására és a járatok ellenőrzésére pedig az Országos Autóbusz Menetrend Szerkesztő-séget. (4. ábra) 1959 júniusában a belföldi szállítmányozási vállalatok (BELSPED) beolvadtak a területileg illetékes AKÖV-be.

1960. január 1-től a KPM utasítása alapján az Autóközlekedési Igazgatóságok számát hatra csökkentették, és azok területi hatásköre is megváltozott.<sup>12</sup> Ez az átalakítás a közúti személy- és áru fuvarozás irányítási rendszerét lényegében nem egyszerűsítette,

és az Autóközlekedési Vállalatok sem tudták a nagyüzemi gazdálkodás előnyeit a társadalmi elvárásoknak megfelelően érvényesíteni, ezért 1961. október 1-jével újabb átszervezésre került sor. Megalakították a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóságot (KPM AVIG), és hatáskörébe utalva létrehoztak 18 megyei vegyes profilú autóközlekedési vállalatot. (Kivétel csak a főváros és Pest megye volt.) Az új szervezeti formában a szolgálati helyek: vállalati központ, üzeme-gység, főnökség, kirendeltség és autóbusz-állomás voltak.

A vezérigazgatóság megalakulásakor a menetrend szerinti helyközi autóbuszjáratok 2581, 1964-ben pedig 2740 települést érintettek. A forgalmi szolgálat korszerűsítését jelentette a kalauz nélküli járatok növekvő részaránya és a szerződéses munkajáratok fokozatos bevonása a menetrend szerinti forgalomba. A közúti áru fuvarozás terén a közlekedési ágazatok és a közhasználatú, közületi és cél fuvarozó vállalatok közötti munkamegosztás és együttműködés összehangolására 1962-ben létrehozták a Központi Szállítási Tanácsot, aminek operatív bizottságában a KPM vezetésével a társmínisztériumok vettek részt. Az AKÖV-ök áru fuvarozási tevékenysége 1962. január 1-től kiegészült a belföldi szállítmányozással. A MÁV-val való szorosabb együttműködés biztosítása érdekében 1963 közepén létrehozzák az AVIG Országos Áruirányító Szolgálatát, és még ebben az évben 86 vasútállomás és tizennégy TŰZÉP-telep kiszolgálását végezték központi irányítással. Tovább bővítették az autóközlekedési vállalatok tevékenységét a hozzájuk csatlakozó cél fuvarozó és helyi tanácsai vállalatok autóbusrészlegei is.<sup>13</sup>

A Gazdasági Bizottság határozata alapján 1968. január 1-jével megalakult az Autóközlekedési Tröszt, és megszűnt a KPM AVIG. Az ebben az évben elfogadott közlekedéspolitikai koncepció a tröszt elsődleges



4. ábra A II. VILÁGHÁBORÚ UTÁN 1947. MÁJUS 4-ÉN ADTÁK KI AZ ELSŐ HIVATALOS MENETRENDKÖNYVET, AMIBEN A HAJÓ, A LÉGI- ÉS AUTÓBUSZJÁRATOK MENETRENDJE AZ ÖSSZES UTAZÁSSAL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓVAL EGYÜTT 320 OLDALON MEGTALÁLHATÓ VOLT. 1956-BAN JELENT MEG ELŐSZÖR ÖNÁLLÓ KÖTETBEN AZ AUTÓBUSZ-MENETREND, AMI 432 OLDALON TARTALMAZTA AZ ÖSSZES INFORMÁCIÓT. AZ AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT MUTATJA, HOGY 1970-TŐL MÁR HÁROM KÖTETBEN JELENT MEG A MENETREND, ÉS AZOK 350, 744, ÉS 672 OLDALASAK VOLTAK

feladataként írta elő a közúti közlekedés erőteljes fejlesztését, részarányok növelését, beleértve a kisforgalmú vasútvonalak forgalmának átvételét és a körzeti pályaudvarok kialakítását. Az új gazdaságirányítási rendszer megszüntette az áru fuvarozás terén a fuvarozási kötelezettséget. A Tröszt 1969-ben kiadta a Darabárus Járatok Országos Menetrendjét. Ekkor már közel 1500 darabárus járatot üzemeltettek. (5-6. ábra)

1970. szeptember 1-től bevezették a Volán Tröszt és 1-24-ig Volán Vállalatok elnevezést. A vállalatok az év végén már 5490 autóbusszal bonyolították le a helyi és helyközi autóbussz-közlekedést, és 823,4 millió utast szállítottak. A személy- és áru fuvarozás területén egyaránt korszerűsítették a járműparkot és a rakodógépeket.

\* \* \*

A nemzetközi közúti fuvarozás megszervezésére a gazdasági viszonyok stabilizálódását követően került sor. Erre a célra alakították meg 1948 őszén 50%-os állami és 50%-ban a bankok érdekeltségén alapuló NEFORT Részvénytársaságot. A NEFORT 14 darab 10-10 tonnás pótkocsis szerelvényt és 2 nyergesvontatóval kezdte meg

**FRISS FŐZELÉK-,  
ZÖLDSÉG-,  
GYÜMÖLCS-küldeményeiket  
gyorsan és pontosan a  
VOLÁN „ZÖLD DARABÁRUS” JÁRATAI FUVAROZZÁK**

6. ábra SPECIÁLIS SZOLGÁLTATÁST NYÚJTOTTAK  
A „ZÖLD DARABÁRUS” JÁRATOK

működését. A részvénytársaság 1949. december 1-jén megszűnt, és beolvadt a TE-FU Nemzeti Vállalatba. A nemzetközi fuvarozás csak 1954/55-ben indult meg újra, amikor a 14. sz. Autóközlekedési Vállalat Bécsbe történő primórúru fuvarozásra kapott a külkereskedelmi szervektől megbízást. Intenzívebb nemzetközi fuvarozásra 1958-tól került sor. Ilyen volt például a brüsszeli világkiállításon lévő magyar pavilon rendszeres utánpótlásának biztosítása és a magyar zöldség- és gyümölcsexport lebonyolításában való részvétel is. Az ország külkereskedelmének fejlődésével 1961-ben már több mint 80 gépkocsi bonyolította le a nemzetközi közúti forgalmat. 1961 második felében a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium és a Pénzügyminisztérium rendeletére bevezették az árukiegyenlítési rendszert, és ugyanekkor jelent meg a Kereskedelmi Minisztérium irányítási rendelete és a kamionfuvarozást elősegítő költség-szorító kulcs alkalmazására vonatkozó utasítás, ami elősegítette a devizahozam kedvező alakulását is.

A KPM 1962. január 1-jétől megszüntette a Budapesti Autóközlekedési Igazgatóságot, és ekkor a 14. sz. AKÖV a Budapesti Autóközlekedési Vállalat kötelékébe került és 04. sz. üzemegységként tevékenykedett tovább. Az üzemegység 1965 végén már 327 gépkocsival rendelkezett, a járatok száma 9086 volt. A fuvarfeladatokat ekkor még 10-12 tonna teherbírású gépkocsikkal bonyolították le. (7. ábra) 1965-ben tranzakci-



**darabárus fuvarozás**

**HÁZTÓL—HÁZIG**

a darabárus szolgálati hellyel nem rendelkező  
helyiségekben is megrendelhető

**LEVELEZŐLAPON**

a szükséges felvilágosítást megadja  
a helyi postahivatalban működő

**DARABÁRUS TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT**

5. ábra A DARABÁRUS-FUVAROZÁS MINDENKI  
ÁLTAL IGÉNYBE VEHETŐ SZOLGÁLTATÁSA  
A VOLÁNNAK



7. ábra A HUNGAROCAMION SKODA GYÁRTMÁNYÚ PONYVÁS SZERELVÉNYE AZ 1960-AS ÉVEK VÉGÉN

ós hitel igénybevételével 32 Saurer vontatót, 30 darab 20 tonnás hűtőpótkocsit és 10 darab 20 tonnás „dobozos” normál pótkocsit vásároltak. Ezekkel a modernebb gépkocsikkal kezdődött meg a vállalat fejlesztése és önállósulása is. Az önálló, tiszta profilú, nemzetközi fuvarozást lebonyolító vállalat 1966. január 1-jén alakult meg, a neve: *Hungarocamion*. A vállalat már az első évben kedvező gazdasági eredményt ért el. Jelentősen nőtt a hűtőforgalom is. 1966-ban 9829 tonna export és 5352 tonna import hűtést és fűtést igénylő árut fuvaroztak. A második évben saját gépkocsival összesen 12 467 járatot bonyolítottak le. 1967 elején újabb 50 nagy teljesítményű és nagy kapacitású Mercedes típusú gépkocsit és 30 Mercedes-Blumhardt típusú hűtőkocsit vásárolt a vállalat. A nagy kocsik elősegítették a normál kereskedelmi áruk fuvarozását, az új hűtőkocsikkal enyhült a kapacitáshiány is. A vállalat 3 korszerű, élőállat szállítására alkalmas univerzális, nyerges Blumhardt gyártmányú pótkocsival is kibővítette állományát.

Meghatározó volt a forgalom alakulásában, hogy megnégyesződött a francia,

megháromszorozódott az angol járatok száma és más tőkés országokba is egyre több Hungarocamion szerelvény fuvarozott. Megnyílt az út a Közel-Kelet felé is, 1967-ben már 47 járatot bonyolította le a vállalat a tö-rökországi forgalmat.

A devizakímélő viszonylatok jobb kihasználása érdekében, a zöldség- és gyümölcsszállítások zavartalan lebonyolítása érdekében a Hungarocamion szükség szerint az AKÖV-ök tulajdonában lévő gépkocsikat is igénybe vette. 1967-ben újabb

20 darab nagy kapacitású hűtőgépkocsit állítottak forgalomba, de még így sem lehetett az igényeket kielégíteni, csak a TERIMPEX több mint 600 külföldi hűtőgépkocsit vett igénybe.

1968-ban rendszeressé vált az ún. cserepótkocsis fuvarozás, és mind nagyobb mennyiségű hűtött árut fuvarozott a Hungarocamion közvetlen áthajózással a kontinensről Angliába.

Az új gazdaságirányítási rendszer jelentős változásokat hozott a vállalat életében. Az új mechanizmus szabályozóinak következtében változott egyes viszonylatok gazdaságossága, az új szabályozókkal kellett a gazdasági számításokat elvégezni, és a kieső viszonylatok helyett újabbakat kellett felkutatni. A vállalat érdeke azt is megkívánta, hogy növelni kellett a speciális áruk fuvarozását. A Hungarocamion fuvarpiacon elfoglalt helyzetéből törvényszerűen adódott, hogy egyre szervezettebb üzletpolitikát folytasson. A vállalat összteljesítménye az 1970-es években rendkívül nagy mértékben emelkedett. A külszolgálati kilométer elérte a 39 milliót, a járatok száma pedig a 13 ezret. A gépjárműpark ekkor 534 korszerű, nagy

teljesítményű szerelvényből állt. A vállalat 1973-ban 14 695 járatot bonyolított le, a külszolgálati kilométer elérte az 51 milliót, a nettó devizahozam pedig 11,5 millió dollár volt. A megnövekedett forgalom miatt 1973 elején a Hungarocamionnál négy új szakigazgatóság alakult. Külön-külön szakigazgatóság irányítása alá került a forgalmi, a műszaki, a kereskedelmi és a gazdasági munka.

A vállalat 1974-ben 0,4 millió tonna árut fuvarozott.

\* \* \*

A közúti közlekedés fejlődésével és szervezeti formáinak változásaival együtt már foglalkoztunk a közforgalmú autóbusz-közlekedéssel is. Az 1949. április 1-jén alakult MÁVAUT Autóbusz-közlekedési Nemzeti Vállalat 371 autóbusszal és 44 pados, ponyvával takart teherautóval kezdte meg üzemét. A vállalat 24 szolgálati főnökséggel rendelkezett, az alkalmazottak létszáma 610 gépkocsivezető, 500 kalauz és 481 forgalmi, műszaki, fizikai dolgozó, a vonalhálózat hossza 11 222 kilométer volt, és 293 vonalon bonyolították le a forgalmat. A szállított utasok száma meghaladta a 1 800 000-et.

A MÁVAUT a postával kötött megállapodás alapján postaszállításokat is végzett. 1950 szeptemberében 147 járatral 415 helység volt bekapcsolva a postaszállításba. Több járat igénybevételére azért nem került sor, mert a KPM állásfoglalása az volt, hogy „a kocsik túlsúfolttsága miatt a jelenlegi szállításokat is csak nehezen tudja elvégezni a MÁVAUT, a postai szállítmányok le- és felrakása pedig járatí késéseket okoz. A MÁVAUT csak ott foglalkozzon postaküldeményekkel, ahol az igényt a MÁV egyáltalán nem tudja kielégíteni...”

A postaszállítással kapcsolatos rendelkezéseket az 1958-ban hatályba lépett Kereskedelmi Utasítás részletesen tartalmazza. Többek között előírja, hogy a „postaanya-

gok átvétele-átadása rendszerint a járat útvonalán, megállóhelyeken, lehetőség szerint a bekapcsolt postahivatal előtt történik... A postaanyagot az átvételre, illetőleg átadásra kijelölt helyen a gépkocsivezetőnek közvetlenül a járatí autóbusz mellett kell a postajáratostól átvennie, illetőleg átadnia... A postatitkot meg kell őrizni. A járatokon szállított postaanyagról csak a posta és az autóbusz-közlekedési vállalatok hivatalos közegeit szabad tájékoztatni. Az autóbusz-közlekedési vállalatok közegeinek tájékoztatása csak a statisztikai adatokra terjed ki... A postaanyagok átvételéért, elhelyezéséért, őrzéséért, továbbításáért és átadásáért, ha a posta a küldeményt saját alkalmazottjával nem kísérteti, autóbuszokon a gépkocsivezető, darabárusjáratokon az árukezelő felelős... A postakezelésben a kalauznak lehetőség szerint segédkezni kell, ekkor a postakezelés szabályszerűségéért egyetemlegesen felelősek... ha a postajáratos a járat megérkezése után a postazáratok átadására vagy átvételére nem jelentkezik, figyelmeztető kürtjelzéseket kell adni, feltéve, hogy ezt hatósági rendelkezés nem tiltja, és a postajáratosra legalább 3 percig várakozni kell. Ha a járat tartózkodása alatt a postajáratos nem jelentkezik, a postaanyagot a megállóhelyen a forgalmi szolgálattevőnek kell átadni, ahol pedig forgalmi szolgálattevő nincs, tovább kell szállítani, és a legközelebbi olyan postahivatalnak kell átadni, amely a járat útvonala mellett van... Ilyen rendellenességeket a gépkocsivezető a menetlevélen, az árukezelő az okmánykönyvben jelenteni köteles... A forgalmi szolgálattevő az átvett postaanyagot a forgalmi irodában való biztonságos elhelyezéséről gondoskodni és az átvételről a posta helyi szervét haladéék nélkül értesíteni köteles...”

A KPM főfelügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok részére 1958. december 30-án megjelent Forgalmi Utasítás terjedelme 414 oldal.<sup>14</sup> Ebből az utasításból

csak az autóbuszjáratok közlekedtetésével kapcsolatos előírásokból válogattunk:

„Az autóbuszállomásokon legalább három perccel az indulás előtt a kalauz, vagy az erre kijelölt dolgozó köteles a váróhelyiségben, az autóbuszállomásokon az étteremben is a járat irányát és az érintett helységek nevét jól érthetően kihirdetni, és az utazóközönséget az autóbuszba történő beszállásra felhívni...

Az utasok az autóbuszba az alábbi sorrendben szállhatnak fel:

a) érvényes menetjeggyel rendelkező személyek;

b) párt- és szakszervezeti funkcionáriusok, valamint államügyészek, ha hivatalos minőségben utaznak;

c) az utazás szükségességét indokló hatósági, orvosi vagy kórházi bizonyítványt felmutató személyek;

d) bírósági vagy rendőrségi tárgyalásra idézettek;

e) más hivatalos ügyben utazók, ha ezt igazolják;

f) terhes és kisgyermekes anyák;

g) öregek és rokkantak;

h) távolsági utasok,

i) egyéb utasok.

Az egyes csoportokon belül a felszállási sorrend az utasok jelentkezési sorrendjéhez igazodik...

(Az Utasításban részletesen fel vannak sorolva az utazásból kizárt és kizárható személyek és tárgyak, valamint a kézi- és útipoggyászok súlya, mérete stb. is.)

Az ülőhelyek elfoglalásánál ügyelni kell arra, hogy az utasok az autóbusz jobb- és baloldalán egyenlő arányban helyezkedjenek el... Egyes utasok kiváltságos elhelyezése tilos...

Az autóbusz-állomásról a járatot a forgalmi szolgálattevő jelzőtárcsával indítja... A járat indításához a forgalmi szolgálattevő a jelzőtárcsát a nyelénél fogva, bal hónalja alá helyezve megy ki a járat indulási helyére.

Miután megállapította, hogy a járat „menetkész” és a menetrend szerinti indulási idő elérkezett, mintegy három méter távolságra a gépkocsi előtt oldalt állva, arccal a gépkocsivezető felé fordul, és a jelzőtárcsát jobb kezében piros lapjával 45°-os szögben a föld felé tartva az „indulásra készen” jelzést mutatja. Erre a jelzésre a járat személyzete a gépkocsi ajtajait becsukni, a nem levegőnyomásra működő ajtókon pedig a biztosító kallanttyút ráfordítani köteles. Ennek megtörténte után a forgalmi szolgálattevő jobb kezében a jelzőtárcsát arcmagasságban, zöld lapjával a gépkocsivezető felé tartva mutatja az „indulás” jelzést... Sötétben a járatokat zöld színű elemlámpával felszerelt jelzőtárcsával azonos módon kell indítani...

A gépkocsi elindulása után a forgalmi szolgálattevő arccal az úttest felé fordulva alapállásba helyezkedik, a jelzőtárcsát az eredeti állásba bal kezébe helyezi vissza, és viszonzozza a kalauz tisztelgését...

A forgalmi szolgálattevőnek meg kell várni az autóbusz teljes elhaladását, és figyelnie kell, hogy az indulás után nem tapasztalható-e az elhaladó gépkocsin valami rendellenesség...

Az indulás után a kalauznak az elhagyott állomás felé kell figyelnie mindaddig, amíg az állomást látja, hogy az állomásról nem adnak-e esetleg „megállj” jelzést. Ezután elkezd a jegykezelést...

Az autóbuszban a rend és a fegyelem fenntartása a kalauz feladata. Az utasok közötti esetleges nézeteltéréseket a kalauznak kell elsimítania... A kalauz köteles menetközben érdeklődni, hogy nincs-e valamelyik utasnak kívánsága az ablakok nyitva- és zárvatartására, a fűtésre, belső világításra, stb-re vonatkozólag... Mindig a menetirány szerinti jobboldalon levő ablakokat kell kinyitni. Szürkülettől virradatig és ködben a járatú autóbuszok belsejét ki kell világítani. A fűtés szabályozását általában a kalauz kezeli...

A járat személyzete az utasok által kért felvilágosítást azonnal és a legudvariasabb formában tartozik megadni. Beszélgetést nem kezdeményezhet, azonban az útvonal nevezetességeire, érdekességeire az utasok figyelmét kérdés nélkül felhívhatja...

Azt az utast, aki menetközben rosszul lett, az ajtó melletti ülésre kell ültetni, a legközelebbi ablakot ki kell nyitni, és az utast fel kell szólítani, hogy vegyen mély lélegzetet. Ha ez az eljárás a rosszulétet nem szünteti meg, a gépkocsi esetleges bepiszkításának megelőzése érdekében az autóbust meg kell állítani...

Az autóbuszokon általában nem szabad dohányozni... Olyan járatokon, amelyek útvonala az 50 kilométert, vagy a menetidő a 3 órát meghaladja, és a kocsiban álló utas nincs, a cigarettázást meg lehet engedni... Ha ez ellen valamelyik utas kifogást tesz, a kalauznak kérnie kell a cigarettázás beszüntetését...

Pipázás, szivarozás és köpködés az autóbuszokon tilos!

A kalauz köteles a megállóhoz való érkezés előtt a megállóhely nevét hangosan, érthetően kihirdetni, és az esetleges átszállási lehetőségekre, valamint a tartózkodás időtartamára az utasok figyelmét felhívni. Induláskor köteles meggyőződni arról, hogy a továbbutazni kívánók helyüket elfoglalták-e, illetőleg az utasoktól megkérdezni, hogy a leszálló utasok a tartózkodási idő letelte után visszaérkeztek-e az autóbuszba... Megállás esetén a kalauz elsőként száll le, és az utasok le- és felszállása után csak utolsóként szállhat fel az autóbuszra.

Az utasok leszállását csak akkor szabad megengedni, ha az autóbusz megállása után képződött por már elült. Ha a megállóhelyen csak úgy lehet megállni, hogy a leszállás céljára szolgáló ajtó az úttest közepe felé nyílik, a kalauz a leszállást csak akkor engedheti meg, ha az úttest szabad. Ilyen esetben a kalauz az úttesten az ajtó mellett

állva köteles felügyelni arra, hogy a leszállókat baleset ne érje, és hogy az utasok az úttestet óvatosan és gyorsan elhagyják...

A kalauznak ügyelni kell arra, hogy a megállóhelyhez közeledő és utazási szándékát jelző utast az autóbusz bevárja...

Ha a megállóhely környékén a megállóhelyről jól látható utcai óra vagy toronyóra van, és ez három percnél többet nem késik, az autóbusz indulásával várni kell addig, amíg ez az óra is az indulási időt mutatja.

A autóbusz indítására a kalauz érthető „mehet” szóval ad jelzést, a gépkocsivezető csak erre a jelzésre indulhat el...

Feltételes megállóhely előtt fekvő megállóhelyről való elindulás után a kalauz a gépkocsivezetővel közölni tartozik, hogy a feltételes megállóhelyen leszálló utas lesz-e...

Tanyai jellegű vonalszakaszokon a járatot bárhol meg kell állítani, ahol fel- és leszálló utas jelentkezik...

A gépkocsivezető a menetrendszerű járatban közlekedő autóbust a járáti megállóhelyeken minden esetben köteles megállítani, még akkor is, ha az autóbusz teljesen megtelt. Ebben az esetben a kalauz az utazni kívánókkal közli, hogy az autóbusz megtelt, és elszállításukra milyen intézkedések történtek... A gépkocsivezető és a kalauz együttesen felelős azért, hogy az autóbusz megengedett terhelését ne lépjk túl...

Az autóbuszjáráttal a legnagyobb menetsebességet akkor sem szabad meghaladni, ha a csatlakozás elmulasztásának veszélye áll fenn...

A gépkocsivezetőnek kürtjelzést kell adni, ha ezt hatósági rendelkezés nem tiltja, minden be nem tekinthető kanyarba történő behajtás előtt, tolatás megkezdése előtt és egyébként annyiszor, ahányszor a vezetés biztonsága ezt megkívánja. Menetrendszerű járatok gépkocsivezetői kötelesek továbbá kürtjelzést adni a megállóhelyre érkezés és onnan elindulás, valamint a feltételes megállóhely melletti elhaladás előtt...

A járáti személyzet az autóbustól, illetőleg a megállóhelytől – rendkívüli esemény kivételével – nem távozhat el. Ha az autóbusz elhagyása szükségessé válik, vagy a kalauznak vagy a gépkocsivezetőnek az autóbusz mellett kell maradnia. Tehát a gépkocsit együttesen semmiféle körülmények között nem hagyhatják el... A járáti személyzet menet közben nem étkezhet...

A forgalmi szolgálattevő köteles az érkező járatot fogadni és megfigyelni. Az autóbuszjárat kijelölt helyét a beszállás és a kiszállás idejére már az érkezés előtt 5 perccel minden akadálytól szabadabbá kell tenni és meg kell győződni arról, hogy az iránytáblák felszerelése, a tetőcsomagtartót védő ponyva lecsatolása, valamint az autóbusz belső és külső világítása előírászerű-e. Ellenőrizni kell a járáti személyzet menetleveleit és az autóbusz szolgálati órájának pontosságát...

A járáti személyzet a talált tárgyat köteles a forgalmi szolgálattevőnek átadni...

Az utazóközönség és a fuvaroztatók panaszainak bejegyzésére minden szolgálati helyen panaszkönyvet kell tartani... Fali hirdetmény útján tájékoztatni kell az utazóközönséget és a fuvaroztatókat arról, hogy a panaszkönyv hol található...

A panaszokat lehetőleg szóban, előzékenyen és udvariasan kell elintézni, ha ez nem lehetséges, és az utas vagy a fuvaroztató kéri a panaszkönyvet, azt haladéktalanul rendelkezésre kell bocsátani. Nem szabad a panaszkönyvet bejegyzés céljából kiadni:

- a) az AKÖV dolgozóinak;
- b) nyilvánvalóan ittas személynek;
- c) olyan fiataloknak, akik 16. életévüket még nem töltötték be.

A panasztevőt fel kell szólítani, hogy a panaszt olvasható névaláírással írja alá, és hogy foglalkozását, pontos lakcímét, valamint az esetleges tanúk nevét és címét is jegyezze be. Írni nem tudó panaszos helyett a panaszt más is bejegyezheti. Vállalati

dolgozó nem köteles az írni nem tudó panaszos helyett a panaszt bejegyezni...

A panaszt iktatni kell, és a vizsgálatot haladéktalanul le kell folytatni. A panasz elintézéséről a panaszost a bejegyzéstől számított harminc napon belül értesíteni kell. A betelt panaszkönyvet a vállalati irattárban három évig meg kell őrizni...

Minden szolgálati helynek, személyszállító gépkocsinak (autóbusz, bányász-bűdés gépkocsinak), váróteremnek, valamint ezek összes helyiségének állandó és kifogástalan tisztségét a szolgálati főnök minden eszközzel biztosítani tartozik. A felsorolt valamennyi helyiséget, illetőleg gépkocsit rovarirtó porzószerrel legalább kéthetenként alaposan be kell porozni."

\* \* \*

A szervezett autóbusz-közlekedés megakadulásakor az ország közlekedési helyzete elég kedvezőtlen képet mutatott. Azon községek zömének, amelyeket vasútvonal nem érintett, autóbuszjárata, többnek még kiépített útja sem volt. Az ilyen települések lakóinak kilométereket kellett megtenni gyalog, vagy lovaskocsival a legközelebbi közlekedési eszköz állomásáig. A cél az volt, hogy minél több helyiséget bekapcsoljanak az autóbusz-közlekedési hálózatba, de azt hátrányosan befolyásolta, hogy a rendelkezésre álló autóbuszok száma kevés volt. Az autóbusz-közlekedés fejlesztésének egyik módja az lett volna, ha lehetőség nyílik lényegesen nagyobb befogadóképességű autóbuszok üzembe helyezésére és azok darabszámának növelésére. A hazai autóbuszgyártás ekkor ezt még nem tette lehetővé, ezért a meglévő autóbuszállomány kapacitását pótkocsival növelték. 1964 végén már 332 pótkocsi futott. Olyan viszonylatokban, ahol a darabfuvarozás és a piaci csomagok mennyisége nem volt számottevő, de az igényeket ki akarták elégíteni, vegyes járatú szerelvényeket közlekedtettek. A Forgalmi Utasításban

az ezekre vonatkozó szabályok is megtalálhatók.

(Kivonat)

„Pótkocsit csak megfelelő vonószerkezettel, légfékkel és csatlakozó berendezésekkel felszerelt és pótkocsi vontatásra levizsgáztatott autóbusz vontathat. A pótkocsit vontató autóbuszra és a pótkocsira csak e szolgálatra külön kioktatott gépkocsivezetők és kalauzok oszthatók be. Pótkocsis szerelvényen a két kalauz közül az egyiknek férfinak kell lennie. A pótkocsira lehetőleg a férfi kalauzt kell beosztani. A pótkocsis szerelvényen szolgálatot teljesítő utazó személyzetet havonta egyszer a szerelvény kezelésére vonatkozó különleges oktatásban kell részesíteni... A pótkocsi ajtaját indulás előtt és megállás után a kalauz zárja be, illetve nyitja ki. A pótkocsi kalauza csak az utasok le- és felszállásának befejezése, illetőleg az ajtó bezárása után adhat csengőjelzést az indulásra. A gépes kocsikalauza a pótkocsi kalauzának indulási jelzése után csak akkor adhat indulási jelzést, ha a gépes kocsin a le- és felszállás befejeződött. A gépkocsivezető viszont csak a gépkocsi kalauzának jelzésére indulhat...”

A vegyes járatú szerelvényekre ugyanazok a szabályok a mérvadók, mint a személyszállító szerelvényekre. Vegyes járatban csak személyszállításra berendezett bódés-tehergépkocsik<sup>15</sup> (8. ábra) és az azokhoz hozzácsatolt műszaki előírásoknak megfelelő teher pótkocsik közlekedhetnek. A teher pótkocsin személyeket szállítani tilos. A pótkocsit a csomagok kezeléséhez elegendő fényt adó belső világítással, könnyű fel- és leszállást biztosító, valamint a nehezebb poggyászokét lépcsőben történő felrakódását elősegítő és lehajtható hágcsóval, a rakterület beázását, porosodását megakadályozó minden oldalon lecsatolható, gyorsan lebontható ponyvával kell ellátni. Vegyes járatok csak sík terepen, legfeljebb 30 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A vegyes

járatú szerelvényen három alkalmazott teljesít szolgálatot: a gépkocsivezető, a kalauz és a pótkocsi-kezelő.

A gépkocsivezető feladata a járat üzembiztos, baleset- és késésmentes közlekedtetésén és az általános kötelmeken kívül: a kalauz és a pótkocsi-kezelő segítségével a pótkocsi le- és felakasztása... Irányítja a pótkocsin az áru elhelyezését úgy, hogy a rakodótér egyenletesen legyen terhelve... A kalauz teendője a jegykezelésen kívül a pótkocsi kezelőjével együtt az áru fel- és lerakása.

A pótkocsi-kezelő feladata az áru kezelése, súlymegállapítás, a csomagolás ellenőrzése, a fuvardíj elszámolása. Felelős az áruszállítással kapcsolatos mindennemű teendőért... A pótkocsi-kezelő utazás közben a gépkocsivezető mellett foglal helyet, rajtuk kívül itt más nem tartózkodhat...”

A pótkocsis autóbusz-közlekedés kényelmi és biztonsági szempontból is csak átmeneti megoldásként jöhetett számításba. 1962-től, amikor a vidéki vonalakon is fokozatosan forgalomba állították a korszerűbb csuklós autóbuszokat, fokozatosan



8. ábra AZ 1950-ES ÉVEK KÖZEPÉN MEGJELENT „FAKARUSZ”-OK A PONYVÁS, PADOS TEHERAUTÓKHOZ VISZONYÍTVÁ MODERN AUTÓBUSZOK VOLTAK



kivonták a forgalomból a pótkocsikat. (9. ábra) A csuklós autóbuszok forgalomba állításával is sok, főként minőségi probléma jelentkezett. Az utasok is tapasztalhatták, hogy gyakran előfordult, hogy a csuklónál felverődött a por az utastérbe, vagy eső időben a „harmonika” tetején becsurgott az eső. Ennek ellenére a csuklós buszállomány erőteljesen fejlődött, és fejlődik ma is.



9. ábra A CSUKLÓS AUTÓBUSZOK TÉRHÖDÍTÉSÉVEL A KISEBB FORGALMÚ VONALAKON AZ ÁTALAKÍTOTT AUTÓBUSZ-PÓTKOCSIKKAL DARABÁRUT FUVAROZTAK

A közhasználatú autóbusz-közlekedés gépjárműállományának és teljesítményének növekedését a 10. ábra szemlélteti.

1968-ban a helyközi autóbusz-közlekedésbe bekapcsolódott községek száma 2880, a szállított utasok száma 704 millió 460 ezer volt. Ekkor már 354 db csuklós autóbusz volt forgalomban. A közúton lebonyolódó forgalmat tovább növelték a közületi és magánhasználatú gépjárművek, valamint a nemzetközi forgalom.

A közlekedésrendészeti szervek tevékenységét, a növekvő forgalommal kapcsolatos erőfeszítéseit a következő részben mutatjuk be.

### Jegyzetek

- 1 Bethlen-Beszterce MÁV vonat: 36 km.  
Beszterce-Szászrégen MÁVAUT busz: 63 km.  
Szászrégen-Marosvásárhely MÁV vonat: 34 km.  
Marosvásárhely-Balavásár MÁVAUT busz: 24 km.  
Balavásár-Parajd MÁV vonat: 43 km.  
Parajd-Székelyudvarhely MÁVAUT busz: 38 km.  
Székelyudvarhely-Székelykeresztúr MÁV vonat: 27 km.  
Az új erdélyi országhatár Kolozsvár alatt elvágta a Kolozsvár-Tövis-Brassó vasútvonalat, és ezzel megszakította a Székelyföld vasúti összekötöttségét az anyaországgal. 1940. szeptember elején olyan döntés született, hogy a Marosvásárhely-Madéfalva-Sepsiszentgyörgy vonalat a Kolozsvár-Dés-Beszterce vonallal Déda és Szeretfalva között új fővonallal kell összekötni. A 48 km-es új vonalon két alagút, sok, helyenként 20 méternél magasabb töltés vagy bevágás, sok műtárgy, völgyhíd, négy állomás és három megállóhely épült. A vonalat 1942. december 5-én helyezték üzembe. Az építést dr. Álgvai Pál műegyetemi magántanár, államtitkár irányította.

- 2 A vasutasok helytállását bizonyítja, hogy a m. kir. honvédszerezet honvédezétkar főnöke 1944. június 23-án elismerését fejezte ki „a magyar vasutasság kiemelkedő teljesít-

Év	Autóbusz /db/	Papados és bódés gk. /db/	Helyközi járatok vonalhossza /km/	Tehergépkocsiai /db/	Szállított áru /1000 t/
1950	413	70	12 190	1 589	5 001
1955	976	1 098	15 098	3 621	15 726
1960	2 264	1 063	19 551	8 455	43 894
1965	4 216	136	21 841	14 441	88 196
1968	4 746	7	23 055	15 171	98 494

10. ábra A KÖZHASZNÁLATÚ AUTÓKÖZLEKEDÉS FŐBB ADATAI A KORSZAKBAN

ményéért és fáradtságot nem ismerő munkásságáért, amelyet az utóbbi hónapokban a magyar és a szövetséges német haderő hadműveleteivel kapcsolatban kifejtett...”

<sup>3</sup> A magyar királyi kormány 1944. május 3-án a kárpaátaljai területre, Ungvár és Mohács városokba, valamint Ung, Bereg és Ugocsa vármegyék területére utazási korlátozást vezetett be. Ezekre a területekre csak olyan személyek utazhattak, akik utazási igazolvánnyal rendelkeztek, amit a lakóhely szerinti alispáni hivatal, illetve rendőrkapitányság állított ki. Szeptember 5-én Csanád, Arad és Torontál közigazgatásilag egyesített, továbbá Békés, Bihar, Szatmár, Szilágy, Kolozs, Szolnok-Doboka, Beszterce-Naszód, Maros-Torda, Csík, Udvarhely és Háromszék vármegyék területére, valamint Szatmárnémeti, Kolozsvár, Marosvásárhely és Nagyvárad városok területére is kiterjesztette az utazási korlátozást. Szeptember 26-tól már a Tisza, Sajó és Hernád folyóktól keletre eső területekkel egészítették ki az utazási korlátozást.

<sup>4</sup> 1944. november 10-én a MÁV személyzetére is kiterjesztették a honvéd büntetőbíráskodás és a katonai fegyelmi szabályok rendelkezéseit. „Ezzel egy időben a rögtönbíráskodást mind a polgári, mind a honvéd büntető bíráskodás körében a m. kir. államasutak személyzetére is kiterjesztették... Ennek folytán a honvéd rögtönítélő bíráskodás fog ítélni, mint katonaszökevény felett, aki szolgálati helyét vagy beosztását önkényesen és igazolatlanul elhagyja. Ugyancsak afölött is, aki szolgálatát lanyhán, lelkiismeretlenül látja el, mert ez szabotálásnak minősül. Fenti esetekben a vétkes alkalmazottakra szigorú, esetleg halálbüntetés vár... A szolgálati főnökök minden erővel azon legyenek, hogy az alkalmazottak a régi fegyelmmel, vaszorgalommal és lelkiismeretességgel lássák el szolgálatukat... Ismerve a magyar vasutasok hazafias érzését, kötelességteljesítését, bízom abban, hogy a fenti szigorú intézkedések alkalmazására nem lesz szükség...”

Dálnoki Kováts Gyula vezérőrnagy.”

<sup>5</sup> 1945 végén üzemben levő gépjárművek darabszáma:

Személygépkocsi	3454 darab.
Tehergépkocsi	5000 darab.
Autóbusz	80 darab.
Motorkerékpár	7000 darab.
Különleges gépjármű	246 darab.
Vízijépjármű	100 darab.

A gépjárművek üzemanyagellátása céljából a közlekedési minisztérium az ásványolaj-gazdálkodási miniszteri biztostól december hónapra 200 vagon benzint és 12 vagon kenőolajat kért a budapesti és a vidéki finomítók készletéből.

<sup>6</sup> 1945-ben az első kettőt követő autóbuszjáratok üzembe helyezésének napja és viszonylata:

Augusztus 17.	Budapest–Esztergom,
Augusztus 21.	Budapest–Balassagyarmat,
Augusztus 30.	Budapest–Győr,
Október 1.	(Bp.)–Kecskemét–Szeged,
Október 29.	Budapest–Baja,
November 19.	Budapest–Veszprém,
November 20.	Veszprém–Pápa,
November 21.	Veszprém–Tapolca.

<sup>7</sup> Az államvasutak és a tehergépkocsi-fuvarozók közötti évtizedes ellentétek az ország újjáépítésének időszakában sem szűntek meg. 1946. szeptember 14-én a MÁV igazgatósága engedélyt kért a közlekedésügyi minisztertől a közúti tehergépkocsi-fuvarozás ellenőrzésére, mert a közúton igen nagy számú gépkocsival végeztek engedély nélkül, a tulajdonosok elhatározásából, szabadon, közhasznúnak minősített fuvarozást. Ezek a „feketefuvarozók” nemcsak az engedéllyel fuvarozó gépkocsi-tulajdonosnak, hanem a vasútnak is felmérhetetlen anyagi kárt okoztak. A MÁV a közbiztonsági szervek bevonásával Budapest hat pontján végzett négy napon át megfigyelést és 67 jogosulatlan árufuvarozást és számtalan fuvardíjért történő személyszállítást tapasztaltak. A MATEOSZ kocsik négy esetben végeztek menetlevél nélküli árufuvarozást és 1087 személyt szállítottak. Sok szegedi, kecskeméti, dunaföldvári és gyöngyösi telephelyű MATEOSZ tehergépkocsival történt menetrend szerinti jára-

tokkal kizárólag személyszállítás. A gépjárművek örvendetes gyarapodása parancsolóan előírta, hogy a vasút éljen a még hatályon kívül nem helyezett 163.200-1933. B. M. sz. rendeletben előírt jogával, ami a gépkocsi-ellenőrzést országos viszonylatban hatáskörébe utalta. A Közlekedésügyi Minisztérium 1946. november 27-én adott válaszában nem adott az ellenőrzésre engedélyt, mivel saját Közúti Jármű Főosztályán belül erre a célra létrehozott egy ellenőrző csoportot. Ugyanakkor felhívta az igazgatóságot, fontolja meg az ellenőrzések mellőzését és az ezzel foglalkozó csoport feloszlását. Az Államvasutak ellenvetéseket tett, és tovább folytatta az ellenőrzést, és annak eredményéről tájékoztatta a felügyeleti hatóságot.

<sup>8</sup> 1946. január 9-én a Nemzeti Kormány 200/1946. M. E. sz. rendelete alapján a közlekedésügyi miniszter a természetes és jogi személyek tulajdonában, illetve birtokában lévő személy- és tehergépjárműveket a közellátás biztosítása, illetőleg az újjáépítés céljára szolgáló híd-, út-, vasútépítés és bányászat előmozdítása, végül az esetleg fellépő járványok és árvízvédelem elhárítása céljából személy- és teherfuvarozásra, mint közérdekű szállítások elvégzésére kötelezhette. A rendeletben tételesen meghatározták a mentességet és azt, hogy az igénybevétel havonta legfeljebb 15 nap lehet. A közlekedésügyi miniszter az igénybevett gépjárműveket a gépjármű telephelye szerint illetékes közigazgatási hatóság rendelkezésére bocsátotta.

<sup>9</sup> A m. kir. államvasutak Hivatalos Lapja január 18-án 4073/1947. sz. alatt közölte, hogy:

„A magyar közlekedésügyi miniszter 1947. január 3-án kelt 565/1/1/1947. sz. rendeletével Közúti Közlekedési Főosztályt létesített. (MÁVAUT)» A főosztály feladata és hatásköre az alábbi volt: (Kivonat)

- „1. Az államvasutak közúti gépkocsi-fuvarozásának ellátása.
2. Az intézet társasgépkocsi és tehergépkocsijainak üzemben tartása.

3. A főosztálynak külön költségvetése van. Ennek keretén belül gondoskodik a hitelek felhasználása tekintetében...
4. Menetrend és díjszabás összeállítása...
5. A közúti személy- és teherzállítás kérdésének irányítása a vasúti szállításokkal összefüggésben.
6. Kapcsolatok fenntartása egyéb közlekedési vállalatokkal.
7. Közreműködés a közhasználatú gépjárművállalatok engedélyezési tárgyalásain.
8. Új szolgálati helyek kijelölése.
9. Személyzeti ügyek.
10. A közlekedési főosztály alá tartozó alkalmazottak létszámnyilvántartása. Nyugdíj- és betegbiztosítási ügyek. Segélyek és jutalmazások.

*K. 1. osztály. Kereskedelmi és szállítási ügyek*

1. A személy- és teherfuvarozásból eredő balcseti ügyek és a tűzkárokból származott kártalanítások előkészítése, illetve tárgyalása.
2. Az üzletvezetőségeknél a számosztályok feladat körébe utalt teendőknél a közúti közlekedési ügykörrel ellátása azzal az elteréssel, hogy nyilvántartás és könyvelés mind a társasgépkocsi-járatok, mind a tehergépkocsi-járatok bevételeire is vonatkozik.
3. Kiadások és bevételek ellenőrzése.
4. A költségvetés és indoklásának elkészítése.
5. Havi zárszámadás elkészítése.
6. Évi zárszámadás elkészítése és indoklása.
7. Díjszabások szerkesztése, módosítása, illetőleg ezeknek jóváhagyásra való előkészítése.
8. Idegen vállalatokkal való együttműködésre vonatkozó megállapodások előkészítése.
9. Önköltségek megállapítása, üzemgazdasági ellenőrzés.
10. Megállapodások előkészítése árufelvétele. Megállapodás szállítmányozókkal.
11. A gazdasági viszonyoknak, az áruforgalomnak, közlekedési eszközök versenyének, továbbá a forgalmat befolyásoló gazdasági intézkedéseknek megfigyelése. Ide vonatkozó javaslatok.

*K. II. osztály. Műszaki ügyek*

1. A járművek karbantartása, időszakos ellenőrzése.
2. Újjáépítések beszerzése, tervezése, szerkesztési ügyek és átalakítások.
3. Javítóműhelyek létesítése...
4. Üzemi épületek létesítésének előkészítése, karbantartása, kezelése...
5. Anyag- és leltárszükséglet beszerzése.
6. Anyag- és leltárnyilvántartás és számadás.
7. A műszaki szolgálat személyzeti létszám-szükségletének előirányzása, a személyzet kiképzése és oktatása. Javaslat a szolgálati helyek betöltésére.
8. Műszaki végrehajtó szolgálat ellenőrzése.

*K. III. osztály. Forgalmi ügyek*

1. Menetrendek szerkesztése, módosítása, illetőleg czekek jóváhagyására való előkészítése.
2. Új vonalak tanulmányozása.
3. Üzemi statisztika.
4. Különjáratok.
5. Idegen engedélyokiratok nyilvántartása.
6. Posta- és újságszállítás.
7. A közhasználatú tehergépkocsi-fuvarozás megszervezése és szabályozása a közlekedésügyi miniszter által megadott keretekben.
8. Tehergépkocsi-fuvarozás lebonyolítása a vasúti szolgálattal karöltve.
9. A közúti tehergépkocsi-fuvarozás megfigyelése, ellenőrzése.
10. A forgalmi szolgálat személyzeti létszám-szükségletének előirányzata, javaslat a szolgálati helyek betöltésére. A személyzet kiképzése, oktatása és a végrehajtó szolgálat ellenőrzése.

Az államvasutak közúti közlekedésének külső végrehajtó szolgálatát:

1. MÁVAUT főműhely (Közvetlenül a K. II. osztálynak alárendelve),
2. MÁVAUT szertár (Közvetlenül a K. II. osztálynak alárendelve),
3. MÁVAUT főnökségek,
4. MÁVAUT kirendeltségek látják el..."

<sup>10</sup> Az 1945. XI. tc. alapján kiadott 1100/1945. ME. rendelettel november 15-ével megszüntették a Kereskedelmi és Közlekedésügyi

Minisztériumot és ügykörét a Kereskedelem és Szövetkezetügyi Minisztérium, valamint a Közlekedésügyi Minisztérium vette át. Az új Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya felső vezetésben összpontosította a minisztériumi és vezérigazgatósági funkciókat. 1949. március 1-től a MÁV üzletvezetőségeket vasútigazgatóságokká szervezték át, növelték hatáskörüket és a felelősségüket is a feladatok végrehajtásában. Ugyanekkor a Vasúti Főosztályt is jelentősen átszervezték.

<sup>11</sup> Az autóközlekedési igazgatóságok székhelyei és számozásuk az alábbi: 1. Budapest, 2. Pécs, 3. Miskolc, 4. Székesfehérvár, 5. Szolnok, 6. Győr, 7. Zalaegerszeg, 8. Békéscsaba, 9. Debrecen.

<sup>12</sup> Az autóközlekedési igazgatóságok székhelyei, számozásuk, területük és a felügyeletük alá rendelt vállalatok:

1. Budapesti AKIG: Területe a főváros és Pest megye. Vállalatok: 11-18. sz. AKÖV, ÁFKV, Belsped.
2. Pécsi AKIG: Baranya, Somogy, Tolna és Zala megye. Vállalatok: 21-26. AKÖV.
3. Miskolci AKIG: Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Nógrád megye. Vállalatok: 31-34. és 37. z. AKÖV.
4. Szegedi AKIG: Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye. Vállalatok: 41-44. sz. AKÖV.
5. Debreceni AKIG: Hajdú-Bihar, Szolnok és Szabolcs-Szatmár megye. Vállalatok: 51-54. sz. AKÖV.
6. Győri AKIG: Győr-Sopron, Komárom, Vas és Veszprém megye. Vállalatok: 60-69. sz. AKÖV.

<sup>13</sup> 1962-1964 között a GAFU Vállalatából megalakult a 22. sz. AKÖV és a VSZV-ből a 23. sz. AKÖV. Az Erdőgazdasági Szállítási Vállalatot az 1. sz. AKÖV, a Kecskeméti Városi Autóüzemet, a Kiskunfélegyházi és a Bajai Gépkocsi Vállalatokat a 9. sz. AKÖV, a Szegedi Közlekedési Vállalat autóbusrészlegét a 10. sz. AKÖV, a Pécsi Közlekedési Vállalatot a 12. sz. AKÖV vette át. 1962. január 1-jétől az AKÖV-ök

székhelyei és számozása: 1. Budapest, 2. Salgótarján, 3. Miskolc, 4. Eger, 5. Nyíregyháza, 6. Debrecen, 7. Szolnok, 8. Békéscsaba, 9. Kecskemét, 10. Szeged, 11. Szekszárd, 12. Pécs, 13. Kaposvár, 14. Székesfehérvár, 15. Veszprém, 16. Zalaegerszeg, 17. Szombathely, 18. Tatabánya, 19. Győr, 20. MÁVAUT Budapest.

- <sup>14</sup> A közületi gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatos szabályokat, rendeleteket az 1973-ban megjelent Gépjármű ügyintézők kézikönyve 439 oldalon tartalmazza, a 3 év múlva megjelent 2. kiadás terjedelme már 893 oldal.
- <sup>15</sup> A székesfehérvári repülőgép-javítóból 1954-ben alakult Általános Mechanikai Gépgyár autóbusz-felépítmények előállításával kezdett foglalkozni. Az első autóbuszok Csepel D350 típusú teherautóalvázra épültek. A plató helyére dobozserű, zárt kocsiszerényt szereltek fapados ülésekkel. Ezekkel az autóbuszokkal szállították a bányászokat a munkahelyükre, de iskolabuszként és vegyes járatú szerelvényként is közleked-

tették. A fapados ülésekről nevezte el a köznyelv ezeket az autóbuszokat „fakarusz”-nak. Hasonló felépítménnyel szerelő- és műhelykocsikat is építettek. Saját fejlesztésű autóbuszait azért nem tudták legyártani, mert a gyárat 1963-ban átvette az IKARUS, és saját típusának gyártására állította át.

## Felhasznált irodalom

VERŐ GÁBOR (főszerk.): *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949.)* KÖZDOK, 1981.

TAPOLCZAI KÁLMÁN: 20 éves a közhasználatú állami autóközlekedési. *Közlekedési Közöny*, 1969/27. sz.

25 éves a VOLÁN autóközlekedés. A Volán Tröszt kiadványa. 1974.

*Camion História. 25 éves a Hungarocamion. (1966–1991).* A Hungarocamion kiadványa.

*A szerző saját gyűjteménye.*

PUSZTAI JÁNOS

## Hetven éve alakult a Délvidéki Aero Club Szegeden

A Délmagyarország című napilap 1930 elején adta hírül, hogy „sportrepülő klubot alakított a szegedi egyetem ifjúsága” A felsőoktatási intézmények ifjúsági egyesületeinek elnökei január 15-i ülésükön elhatározták egy közös repülő szervezet létrehozását. A majdani egyesület előkészítő bizottsági elnökéül dr. Vinczi Károly egyetemi titkárt választották. Az alakuló ülés időpontját január 21-re tűzték ki. Az alapítani szándékolt szervezetnek a Sportrepülő Egyesülete nevet tervezték adni. A város vezető elitje – az ifjúság tervében látva a kitűzött célnál sokkal szélesebb spektrumon mozgó lehetőségeit, – magához ragadta a kezdeményezést. A városatyák felismerése

messzebbre mutatott annál, amit az egyetemi önkormányzat – szerény lehetőségeivel – finanszírozni képes.

A januári újsághír után polgári mozgalmat indítottak Szegeden egyrészt a helyi, a lakossági szimpátia felmérésére, másrészt – kapcsolataik révén – az országos hatáskörű szervek támogatásának elnyeréséért a klub létrehozása érdekében. Nyilvánvalóan a nagyobb szabású terv hosszabb előkészítést igényelt, ezért a január 21-re kitűzött alakuló közgyűlést el kellett napolni.

A város virilistái világosan látták, – a kor technikai lehetőségének szintjén – hogy a repülőter fontos gócpont lehet a nyugatkeleti, a Balkánra és az Indiába irányuló

légiforgalom útvonalán. Ezek nem légből kapott ideák, hanem a város katonai repülőtérének tizenöt éves tapasztalatából merített tényekre alapozódtak. Mindez egyértelmű megvilágítást kapott az 1930. április 9-re összehívott előkészítő ülésen, ahol dr. Aigner Károly városi főispán mondott beszédet. Az, hogy Szegedet, – a már említett cél szempontjából, – „Európa egyik legalkalmasabb légikikötőjének” tartották, nem homályosította el az alapvető célt. A sportrepülő egyesület (és repülőtér) létrehívásával nemcsak kizárólagos városi érdeket kívántak szolgálni, hanem a „délvidék városaiban, a repülés érdekében propagandát kifejteni, repülőversenyeket rendezni és az ifjú generációval a repülést megkedveltetni.”

Az alakuló ülést szervező bizottság elnöke dr. Aigner Károly főispán volt, ő vezette a városháza bizottsági termében a közgyűlést előkészítő értekezletet 1930. április 9-én. Megnyitójában a nagyszámú megjelent között köszönthette Bethlenfaly Pál Andort a Magyar Aero Szövetség alelnökét.

Az elnök felkérésére dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár ismertette az előkészítő bizottság eddig végzett munkáját, és az alakuló közgyűlésig teendő feladatokat. Itt tett javaslatot az alakuló összejövetel húsvét utáni időpontjára és a jelölő bizottságra. Annak elnökéül dr. Aigner Károly főispánt javasolta, tagoknak dr. Bodnár Béla egyetemi tanársegédet, Endrey Béla hódmezővásárhelyi polgármester helyettesét, Hány László őrnagyot, a katonai repülőtér parancsnokát, valamint helyettesét, Schwager János századost, majd dr. Varga Zsigmond MEF-HOSZ<sup>1</sup> vezetőt, dr. Vinczy Károly egyetemi titkárt és az előterjesztő professzor önmagával egészítette ki a választásra előterjesztendők névsorát.

Eleve elrendelés az, hogy a jelölő bizottság egyik tagja, még a megválasztása előtt rámutasson a létrehozandó repülőklub vezetőire, olyanokra, „akiket szívesen látna Sze-

ged közönsége”, – hangsúlyozta Kogutowitz professzor. Így – most már a kibővített terveknek megfelelően, – a Délvidéki Aero Klub elnökének dr. Aigner Károly főispánt, társelnöknek Kubinyi Gyula altábornagyot, dr. Somogyi Szilveszter polgármestert, ügyvezető elnöknek pedig önmagát, azaz Kogutowitz Károly professzort indítványozta majdan megválasztani.<sup>2</sup>

A Délvidéki Aero Klub alakuló gyűlését előkészítő „nagy bizottság” április 11-én, a városházán tartotta ülését. Az értekezleten megjelentek: Vámos Béla tábornok, a szegedi központú 5. vegyes dandár képviselőjében, v. Horváth Gyula tábornok, dr. Somogyi Szilveszter polgármester, Endrei Béla Hódmezővásárhely polgármester helyettese, Szathmáry Tihamér nyugállományú főispán, dr. Lang-Miczky Ernő táblai elnök, dr. Berecz János, dr. Ditrói Gábor, dr. Kerékgyártó Béla, mindhárman egyetemi tanárok. Résztvett még az értekezleten dr. Paraszky Gyula járásbírói elnök, dr. Boross Dezső főügyész, dr. Dósa István fősolgabíró, Sztriha Kálmán és dr. Bogass Béla esperes plébános, dr. Tihanyi Béla gimnáziumi igazgató, dr. Tonelli Sándor kamarai főtitkár, Matkovits Péter miniszteri tanácsos és még sokan mások a város polgári és egyházi elitjéből. A történelmi pillanat 1930. május 17-én köszöntött rá Szeged és környéke repülni vágyó fiataljaira. A remélt érdeklődők számát sokszorosan meghaladó tömeg gyűlt össze a városháza közgyűlési termében.<sup>3</sup>

Az alakuló közgyűlésre ellátogattak a magyar repülés reprezentásai is. Jelenlétével tisztelte meg a klub alapító értekezletet dr. József Ferenc főherceg, a Magyar Aero Szövetség elnöke, akinek kíséretében volt Farkas Kálmán alelnök, valamint Kara Jenő ügyvezető alelnök is. A Légügyi Hivatalt Bisits Tibor, v. Csicseri Gyula és Szirmay Aladár százados képviselte.

Dr. Aigner Károly elnöki megnyitó be-

szédében az egyesület programjából idézte, „...a klub létrehozásával is nemzeti élni akarásunkat kívánjuk hangsúlyozni.” A Trianon okán, ... – majd folytatva a gondolatot kiemelte, – „Az élethez, az önvédelemhez nekünk is annyi jogunk van, mint a többi nemzetnek.” – továbbá ráutalt, „...ha valaki élni akar, levegőre van szüksége”. Nekünk is „...a levegőt kell meghódítani, nehogy a világversenben hátra maradjunk.”

Dr. József Ferenc főherceg, majd Kogutowitz professzor hazafias, lelkesítő gondolatokkal buzdították a jelenlévőket. A főherceg gondolatai közül kiemelést érdemel az, hogy „...ma még nincs magyar repülés, ezzel ne is áltassuk magunkat. Repülés csak akkor lesz, ha behozzuk a más nemzetekkel szembeni lemaradásunkat.” Kogutowitz professzor példák sorával egészítette ki a főherceg igazságát akkor, amikor a vélt és valós ellenségeink nyomasztó légifölényét vázolta. Kertelés nélkül ecsetelte azt az iszonyatosan hosszú utat, amelyet rövid idő alatt be kell járnunk ahhoz, hogy méltó ellenféllel lehessünk.

Az ország politikai szándékának kinyilvánítása után azt is bejelentette, hogy a MAeSZ jóvoltából az alakulandó klubnak már három darab Hungária típusú motoros sportrepülőgépe van. Amennyiben a nagyközönség is támogatja a helyi érdeklő aviatikát, akkor rövidesen lehetnek repülőgéptaxijai is melyekkel Szegeden és a környező városokban repülőnapokat rendezhetnek. Ezt követően dr. Vinczy Károly ismertette az alapszabály (tervezetet), majd ennek elfogadását követően kimondták a DAeC megalakulását.<sup>4</sup>

A klub első, alapító, választott vezetői a következő városi személyiségek lettek:

- elnök: dr. Aigner Károly városi főispán,
- ügyvezető elnök: dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár,
- társelnökök: dr. Somogyi Szilveszter

Szeged város polgármestere, dr. vitéz Shvoy Kálmán tábornok, az 5. vegyesdandár parancsnoka, dr. Mecsky Zoltán, dr. Farkas Béla, dr. Feilits Berthold, dr. Burgli Emil és dr. Balka Gyula.

– főtitkár dr. Bodnár Béla, titkár Horváth Péter, a gazda pedig Rácz Antal lett.

Könyvtáros dr. Szécsényi Sándor, pénztárossá Horváth Jánost választották. Az ellenőr posztját v. Vikes Zoltán vállalta. Az ügyészi feladatok ellátására dr. Csermák Ernő kapott bizalmat. A társadalmi vezetésen túl meg kell említeni Csontos Ferenc főhadnagy repülőtér parancsnokot, Holló Lajos őrmester és Kalina László szakaszvezető oktatót, valamint Csiki Lajos főhadnagy, okleveles gépészmérnök-pilótát, a műszakiak vezetőjét, akinek ugyancsak elévülhetetlen érdemei vannak a szegedi sportrepülés motoros ágának pályára állításában. Róluk – méltánytalanul – sehol sem emlékeznek meg a hivatalos jelentések, visszaemlékezések.

Négy hónappal később, szeptember 19-én beszámoló taggyűlést tartott a klub vezetősége. A főtitkár dr. Bodnár Béla ismertette az alakuló értekezlet óta történeteket és a jövőre tervezett feladatokat. Először a közgyűlés záró eredményét tárta a nagyszámú hallgatóság elé, mely szerint a klubnak 20 alapító-, 464 rendes- és 117 pártoló tagja van.

Dr. Ditrői Gábor egyetemi tanár, a klub vezetősége nevében bejelentette, hogy „taggyűjtési akciót” indítanak. A tagszervezés mellett adományokat is elfogadnak egy negyedik gép vásárlására, valamint a saját klub-repülőtér megszerzése ügyében is intézkedéseket tettek. A pilóták – akik az alakuló ülés után szinte azonnal megkezdtek a kiképzést a klub három, ajándékba kapott Hungária típusú gépén, – rövidesen vizsgázni fognak. A kiképzés négy hónapja alatt baleset nem történt. A klub mint szervezett erő, nem minden előzmény nélküli. A város-

ban a repülésnek messze visszaható szellemi és 1915-től, – a katonai repülés kezdetétől, – gyakorlati gyökerei is voltak. Az aviatikai érdekcsoportok, különféle tömörülések, iskolai szakosztályok, tanulókörök fogták össze a repülés ügye iránt érdeklődő, kutató, álmodozó elméket, a modell- és repülőgép építéssel kísérletezőket.

A klub létrejöttével nem csupán az a keret teremtődött meg amely összekapcsolja a szétszórt, egymástól többnyire elszigetelt csoportokat, hanem új értelmet, megfogható távlatot adott tagjai kezébe a repüléssel és a modellezéssel. A klub megalakulásával, a repüléssel kacérkodó, értő és kedvelő lelkes amatőrök, repülési vágygal teli emberek biztos, szakszerűen irányított bázis szervezetre leltek. Ezzel Szegeden is az aviatikának új fejezete kezdődött, a pillanatnyi lehetőségeinél jóval messzebbre mutató tervekkel és kapcsolatokkal, de még a katonai repülőtéren.

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> Magyar Egyetemi, Főiskolai Hallgatók Országos Szövetsége.
- <sup>2</sup> Mindez erős sugallat, olyan befolyásolás, ami a kor etikai normáival sem csengett együtt. Nyilvánvalóan a feladat hatalmas

volta, intézkedni képes, tudó és akaró személyeket követelt a legfontosabb posztokra. A kijelölt cél biztos elérése érdekében aligha rendelhetek alá egy (talán) nem kellően mérlegelt jelölést, a közgyűlési választás esetlegességi próbájának.

- <sup>3</sup> A polgári kezdeményezésen túl jól szolgált az alapító közgyűlés propagandáját a MAeSz repülőrajja, amely a megbeszélés kezdete előtt hosszú ideig körözött a város felett.
- <sup>4</sup> Az adatgyűjtés során több forrásanyagban találok a Délvidéki Aero Klub írásmódjának, illetve rövidítésének következtelen alkalmazásával. Leggyakrabban – a klub kiadványai között is – a DAeC és a DAC forma fordult elő. A sajtó anyagban ritkábban, de előfordult a DAK és a DAeK rövidítés is.

### Források

*Délmagyarország* 1930. január 16-i, az április 10-i, az április 12-i, majd a május 8-i, illetve a szeptember 20-i száma.

Megemlékezett még a klub alakításáról a *Szegedi Friss Újság*, a *Szegedi Napló* és a *Szegedi új nemzedék* című napilap május 18–20-i száma, azonban a felhasznált írásoknál bővebb információval nem szolgáltak, csak azok hitelességét megerősítették.

