

Kapillerné Megyeri Anna

## Adatok egy kisváros közlekedéstörténetéhez (Bérautósok Zalaegerszegen a két világháború között)

Zalaegerszeg a két világháború között az ország gazdasági, kereskedelmi centrumaitól távol eső hely volt. Lakosainak száma ezekben az években alig nőtt. 1930-ban 13 100 (MSÉ 1931, 8), 1941-ben 13 967 (TSK 1976, 166) főt tartottak számon. Városi arculatát erősen meghatározta megyeszékhely volta. Nagy számban éltek itt a vármegye közgazgatásának és jogszolgáltatásának intézményeiben dolgozó tisztviselők. Rajtuk kívül főként iparosok, kereskedők, földművesek laktak. Utóbbiak jórészt önellátásra termeltek, mindössze négy 100 holdnál nagyobb földdel rendelkező birtokosról tudunk. (A polgármester felterjesztése... = ZU 1926. ápr. 18. 1).

Az ipar és kereskedelem csupán a város és a környék lakóit szolgálhatta ki. Nagy ipari vállalat, vagy gyár nem települt ide. Ebben szerepet játszott az is, hogy Zalaegerszeg meglehetősen későn kapcsolódott be egy szárnyvonallal a vasúti közlekedésbe — 1885-ben — a zalaszentiváni állomásnál, ahova 1890-ig csak fiákerrel vagy szekéren lehetett eljutni. 1889-ben kezdtek építeni a zalaegerszegi vasútállomást, így haladhatott itt át a Boba—Lenti—Csáktornya vonal, Göcsej déli részeit kapcsolva be a forgalomba. Az 1900-as évek elején Zalalövőig kiépített sínpár az Őrséggel teremtett kapcsolatot.

A vasút tehát kiépült, ám számottevően nem fejlődhetett tovább. Az 1920-as évek nagy vasútépítési, átalakítási terveiből (120 milliárdba kerülne a Déli vasút bevezetése Zalaegerszegre = ZU 1926. nov. 4. 1) pénz híján szinte semmi valósulhatott meg. Kisebb korszerűsítések történhettek csak, mint a Nagykanizsa—Zalaegerszeg közti sínautóbusz indítása (ZU 1925. okt. 17. 4), állomások és vasúti hidak építése (Megindulnak a zalai vasúti építkezések = ZU 1925. febr. 22. 3), motoros vonatok beállítása. Igyekeztek javítani a menetrenden, az utasok kényelmét szolgálta egy közvetlen kocsi csatolása a nagykanizsa—budapesti vonathoz. (A polgármester közlekedésügyi tárgyalásai a szombathelyi üzletvezetővel = ZU 1924. dec. 12. 2), a személyszállítás és a teherszállítás külön-

választása. A zalaegerszegi állomásról 1931-ben 20 (ZU 1931. febr. 15. 4), 1937-ben már 25 vonat indult (ZU 1937. máj. 26. 5).

Ám a korabeli újságok tudósításaiból tudjuk, hogy a vonatok forgalma így is gyér volt, a fővonalakra történő átszállások miatt hosszú a várakozási idő — megfelelő bosszúságot okozva az utasoknak. Megegett, hogy egyikük a közeli Zalaszentgrótról 11 óra alatt ért Egerszegre (Hetivásár Zalaszentgróton = ZU 1925. máj. 16. 2.).

A vasút fejlődésének lelassulását a fejlett tőkés országokban az új közlekedési ágak, főként az autóközlekedés térhódítása kísérte. Magyarországon azonban ez nagyon lassan következett be. A rendkívül alacsony gépjárműállomány többségét is a személygépkocsik tették ki, vagyis a második világháborúig a modern tehergépkocsi szállításnak úgyszólván csak a kezdeteiről beszélhetünk (MoT 1984, 755).

Az egy automobilra eső lélekszám 1933-ban az Amerikai Egyesült Államokban 5, Ausztriában 95, Franciaországban 25, Németországban 105 főre rúgott. A szomszédos Csehszlovákiában egy automobilra 149 fő jutott, míg hazánkban 544 (MALÉTER 1935, 251). Pedig Magyarországon a század elején már hazai gyártmányú gépkocsi is készült. Budapesten 1913-ban taxivállalatok kezdtek meg működésüket, 1915-ben autóbuszjáratok indultak.

Az első világháború után, ha lassan is, de nőtt az autók száma. Míg 1910-ben összesen 455 személyszállító automobil volt (MSK 1911, 380), addig 1926-ban már 5817 autóról tudunk, ebből 895 a bérautó (MSÉ 1927, 161). 1928-ra az autók száma csaknem megduplázódott, bérautó pedig 1234 volt (MSÉ 1929, 164).

Zala megye 1910-es évekbeli gépjárműállományáról abból az összeírásból kaphatunk képet, melynek elkészítésére a honvédelmi minisztérium utasította az alispánt. A világháború alatt folyamatosan kérték az autók, tulajdonosaik és a sofőrök számbavételét. 1914-ben, s ez a szám 1918-ig alig változott, a novai járásban 1, a zalaegerszegi járásban 2, Zalaegerszegen, Nagykanizsán és

Keszthelyen 3—3 személyautót írtak össze. Ezek mellett a városokban még egy-két motorkerékpár is volt (ZmL IV 404/b, 162/922).

A húszas évek közepén már megyénkben is egyre több autó közlekedett.<sup>1</sup> A személyszállításban mind nagyobb jelentősége lett az autóknak a hagyományos fogatok, fiákerok mellett. A háborús évek utáni nehéz gazdasági helyzetben, melyet a korona inflációja is tetézt, sokan igyekeztek használni a gépkocsival történő áru- és személyfuvarozás is. Nagykanizsán már 1921-ben hirdeti magát Zób Elemér autófuvarozó vállalata (ZVC 1921.). Ugyanakkor a kisebb forgalmú Zalaegerszegezen még 1924-ben is csak 17 bérkocsist ismerünk (MoC 1924, 129). (ld. 1. melléklet). Többségük szerény körülmények között élt, a fuvarozás mellett földműveléssel is foglalkozott. Kiemelkedő jövedelemmel rendelkezett Szakonyi József bérkocsitulajdonos, akit felvettek a legtöbb adót fizető polgárok lajstromára, és mint ilyen, tagja lett a képviselőtestületnek is (ZmL V. B. 1603/a, N° 12441/922). Valószínűleg több fogata és egyéb jövedelemforrása is volt.

A bérkocsisok helyzetéről szólva dr. Róth Andor rendőrfőkapitány azt panaszolta 1924-ben a Zala megyei Újság riporterének, hogy csak a kocsik tisztaságára tud felügyelni. A „mai nehéz körülmények között nem kötelezheti a bérkocsisokat arra, hogy jó lovakat tartsanak. Engedélykérő pedig egyáltalán nincs.” (Dolgozik a rendőrség = ZU 1924. jan. 3. 2).

Am a csoda megtörtént: Zalaegerszegezen is megjelentek az első bérautók. 1925 januárjában már két hirdetést olvashatunk a helyi újságban. Varga Elek bérautóvállalata nyitott és fedett autóival, biztos vezetővel állt a közönség rendelkezésére, telefonon is hívhatták (ZU 1925. jan. 11. 5) Juhász Lajos megbízható bérautóját kínálta (ZU 1925. jan. 22. 4). 1925 elejétől szinte gombamód szaporodtak a sajtóban a gépjárművekkel kapcsolatos hírek. Autótulajdonosok reklámozták szolgáltatásaikat, sofőrök kerestek álláslehetőséget, használt autókat kínáltak eladásra. Autógyárak képviselői hirdették járműveiket. Sőt autóbemutatókat is tartottak. A Magyar Általános Gépgyár legújabb típusú Magomobil autójával ismerkedhettek meg a zalaegerszegiek 1925 júliusában az Arany Bányás Szálloda előtt (Szenzációs automobil-bemutató Zalaegerszegezen = ZU 1925. júl. 11. 3), 1926-ban pedig Ford gyártmányú személy- és teherkocsikat, ipari és mezőgazdasági traktorokat láthattak az automobil iránt érdeklődők (Megérkezett a Ford karaván = ZU 1926. máj. 11. 3).

Az első vállalkozók nem maguk vezették autóikat, hanem sofőrt alkalmaztak, akik Budapestről vagy nagyobb városokból érkeztek ide, hogy tudományukkal elkápráztassák a kisvárosi közönsé-

get. A mértékhitelesítő és lakatos szakmával rendelkező Juhász Lajos például egy kaposvári vállalkozó megbízottjaként működtette autóját, a sofőr is Kaposvárról jött.

A hirtelen megjelent három autó, az új konkurencia nagy elhatározásra készítetett néhány bérkocsist. Megunva a standon való ácsorgást (ZU 1925. febr. 17. 3) rövid időn belül négyen is kértek engedélyt bérautó iparra: Némethy Ignác, Szlávitsek Antal, Szakonyi Gyula és Gergáczy Ferenc. Utóbbi már 1924-ben iparendeléért folyamodott (ZML, V. B. 1607/c, N°4535/1924). Ugyanő 1927-ben kérte a városi képviselőtestületet, hogy közmunkaváltság fizetése alól mentse fel, mert autója pár heti használat után összetört. Hasonlóképpen járt Szakonyi Gyula is, autója használhatatlanná vált. (ZmL V. B. 1603/a N°1559/1928). Szlávitsek Antal Steyr autóját pedig elárverezték (Vagyonilag tönkretett egy zalaegerszegi családot egy szélhámos pesti fiatalember = ZU 1926. okt. 15. 3).

E férfi vállalkozása bukással végződött, mert autót csak úgy tudtak vásárolni, ha eladták lovukat, sőt esetenként földjüket is. Pénzükből csak régi, használt autókra futotta, s ezek hamar tönkrementek a rossz utakon. Ezt csak tetézte az, hogy nem értettek a gépekhez. A volt bérkocsisok közül egyedül Némethy Ignácnak sikerült autóját fenntartani. Miután jogositványt szerzett Budapesten, az állami sofőriskolán, egy öreg Opellel járt. Azon megtanult vezetni, majd újabb kocsikkal kezdett fuvarozni: Chevrolettel, Opellel, Chyslerrel. Később egyszerre két autója volt, sofőrt is alkalmazott.

A megmaradt bérkocsisoknak természetesen nagy gondot jelentett a konkurencia, mert már 1925 májusában arra kérték a polgármestert, „akadályozza meg, hogy a bérautó tulajdonosok bérkocsit is tarthassanak, mert ezzel kizárólag a bérkocsiiparral foglalkozók megélhetését nehezítik meg.” (A zalaegerszegi bérkocsisok panasa = ZU 1925. máj. 20. 5).

Szerencsésebbek voltak a lakatos vagy gépész szakmával bíró autótulajdonosok, mint Beke Gyula, Schreiner István, Inkovits Ferenc, Szökrönyös Pál, akik (szintén használt) autójukat maguk tudták karbantartani, javítani. Bár e szakmabeliek között is előfordult tiszavirág életű vállalkozás. Miszory Béla géplakatos, kinek anyagi hátterét egy, a családja tulajdonában levő nagy lakatosműhely jelentette, 14 személyes autót hozatott, amivel teher- és személyfuvarozást vállalt. Fontos szolgáltatása a szegény embereknek is sokat jelentett volna, mert elegendő utas esetén a vasúti fuvarnál olcsóbban szállíthatta a fürdőszekszonban a betegeket Hévízre, a kirándulókat a Balatonhoz. „Fontos az autó a kereskedőknek is, akik a közeli és távolabbi vásárookra, ha csapatosan összeállnak,

háromnegyed nap alatt megfordulhatnak.” (Nincs már messze Zalaegerszegtől Hévíz és a Balaton = ZU 1925. júl. 1. 4). Nem lehet tudni, mi okból, e vállalkozás hamarosan megszűnt, többé nem halunk róla.

Az egyre élénkülő autóforgalom miatt Zalában is elszaporodtak a balesetek. A közigazgatási bizottság egyik ülésén egy keszthelyi autószerencsétlenség kapcsán felszólalt Malatinszky Ferenc kormányfőtanácsos. A balesetek okát abban látta, hogy „a vidéki berautótulajdonosok többnyire rossz kocsikat vásárolnak, amelyek vezetésére alig kiképzett, sokszor részeges sofőröket alkalmaznak. Ezek az autók rendkívül gyorsan hajtanak”. Kérte az alispánt, hogy alkosson szabályrendeletet az autóforgalom szabályozására. (ZU 1925. júl. 15. 1). Ez még abban az évben, 1925-ben megszületett. A főszolgabíró juttatta el az egerszegi járásban levő jegyzőségekhez és csendőrparancsnokságokhoz. A forgalom biztonságának hiányát nem annyira az autóforgalom növekedésében látta, hanem a fogatos járművekkel közlekedő közönség nemtörődöm-ségében, valamint abban, hogy az 1890. évi I. tc. közlekedésre vonatkozó rendelkezései nem eléggé ismereteseek, vagy már feledésbe merültek. 15 pontban foglalta össze a közlekedési szabályokat. Ezek nagy része még az állatokkal vontatott járművek tulajdonosaira vonatkozott (A közönség is felelős a közlekedési balesetekért = ZU 1925. aug. 5. 2). (Valóban sok balesetet okoztak az autók hangjától vagy túlkölésétől megriadt állatok.)

Két év múlva új, a közlekedés biztonságát szabályzó rendeletet hoztak Zalaegerszegen azon okból, hogy „a szarvasmarhákkal vontatott fogatok mellett a városban az autók és más fogatok nagyobb mérvű forgalma indult meg.” E szerint tilos a város belső területén szekérbe fogott szarvasmarhát, hacsak lószerszámba nincs fogva, a szekérből hajtani; az ilyen fogatot hajtó egyén a vonó állatok mellett vagy előtt köteles menni; tilos az ostonnal való patogatás is. Ugyanakkor szabályozta a gépkocsik sebességét a város belső területén: ez 15 km-nél nagyobb nem lehetett (ZmL. V. B. 1603/a. N° 3735, 3786/1927). A rendelkezések megszegői ellen eljárást indítottak. 1926-ban 14 ismert gépkocsitulajdonos ellen 44 feljelentést tettek. Ötnapi elzárás és egymillió korona volt a legmagasabb büntetés. A büntetéseket főként sebes hajtás, vigyázatlanság, a kipufogó nyitva tartása, engedély nélküli gépkocsivezetés és lámpa nélküli hajtás címén rótták ki. (A rendőrség kérlelhetetlen szigorúsággal akadályozza meg Zalaegerszegen az autószerencsétlenségeket = ZU 1926. szept. 8. 2).

Az első években tehát számtalan panaszra adtak okot a berautósok. Egyik ilyen ok az volt, hogy a sofőrök ekkor még tetszés szerinti árért szállították az utasokat.<sup>2</sup> Hasonló ok miatt merült fel ki-

fogás az új berautóállomással kapcsolatban. A város központjában álldogáló, fuvarra váró autók-nak 1926 májusában jelöltek ki állandó helyet (Rendezték a zalaegerszegi standot = ZU 1926. jún. 1. 2). A két főutca találkozásánál épült Arany Bárány szálloda egyik felén a bérkocsik, a Kazinczy tér felőli oldalán a berautók álltak. A szépen sorakozó autók látványa meglepedéssel töltötte el a város lakóit. Gondot jelentett viszont az, hogy a várakozó sofőrök mellett sok ismerős trécselt, beszélgetett. Nem ritkán trágár beszéd botránkozott meg a járókelőket. „Ha a hatóságok eltávolítanák a sok ismerőst — írta az újságíró —, az utasok helyzete is jobb lenne, mert különösen kell, mikor a magas árak miatt sokszor alkudozni kell, nem kellemes nekik, hogy az üzleti ügyeket egy sereg széltoló között kell megbeszélniük.” (Rend-szabályozzák meg a berautósokat = ZU 1926. aug. 12. 2).

A további panaszra főként a rossz utakon száguldozó autók adtak okot. 1923-ban a Zalamegyei Újság egyik tudósítója így kesergett: „városunk sáros, poros, sőt annyira poros, hogy a tüdőnkön képződik sár a sok kocsí és szekérverte irtózatos por miatt”. (Régi nóta = ZU 1923. nov. 4. 2). Nem csoda, hogy pár év múltán a burkolatlan főutcák lakói és a korzózók „az automobil közlekedés magas civilizációjától már éppen torkig” voltak (ZU 1925. máj. 24. 3). Ezen a helyzeten javítandó, a városi közgyűlésnek már 1927-ben állandó gondot jelentett az utak kiépítésének problémája, „mert nagyon jól tudja, hogy a forgalom növekedése és a közlekedési eszközökben való hatalmas változás ezt parancsolólag kötelességévé teszi.” (ZmL V. B. 1603/a N° 4457/1928). Ekkor tervezik a városban két útszakasz aszfaltozását is (A polgármester jelentése a vasút és templom közti útszakasz burkolása tárgyában = ZmL V. B. 1603/a N° 9568/1927). Ugyanekkor a vármegye külföldi kölcsönt vett fel a közutak építésére. De a nagyobb igénybevételtől az utak hamar javításra szorultak. Ezek karbantartását és új burkolatok készítését segítette valamelyest a gépjárművek 1928-ban országosan bevezetett közúti adója.

A vármegye közgyűlése már 1927. január 1-től úthasználati díj fizetésére kötelezte berautósainkat is. Az útfenntartási alapra a közmunkaváltság kétszeres összegét kellett befizetniük (ZHL 1927, 72).

Az 1930-as évek második felében ismét új utak épültek, mint például a Zalaegerszeg—Bazita—nagygyengyeli (ZU 1937. júl. 23. 3) törvényhatósági út, vagy a Zalaegerszeg és Keszthely közti makadám út, de mindez nem változtatott azon a tényen, hogy Zalaegerszeg környékén, főként Göcsejben továbbra is rosszak, néhol járhatatlanok voltak az utak.

Jó néhány panaszt orvosolt az 1928-ban végre kiadott bérkocsi és berautóipari szabályrendelet,

mely a viteldíjakat is meghatározta (ZmL V. B. 1603/a N° 6881/1928). Előírta, hogy a bérautó ipar csakis iparendedély alapján gyakorolható, minden kocsit után az ipartörvényben előírt díj fizetendő a város pénztárába. Az autókat a gépjárműkerületi rendőrhatalóságoktól kapott számmal, feltűnő helyen kellett ellátni. Az árszabást nyomtatott cédulán az autóban kellett kifüggeszteni, ezek egyben panaszlapként is szolgálhattak, ha az utasoknak szüksége volt rá. Az engedélyezhető bérautók és bérkocsik számát összesen 40-ben állapították meg. Egy 1931-ben kiadott címtár 14 automobil-fuvarozót és 7 bérkocsist tüntet fel Zalaegerszegen (MoC 1931, 641). (ld. 1. és 2. melléklet). Ez a szám a harmincas években szinte állandónak tekinthető. (A címtár szerint Nagykanizsán 7 autós mellett 11 bérkocsis működött ekkor, de ott már három vonalon rendszeresen jártak az autóbuszok.)

1931-ben készült el a csak autósokra vonatkozó szabályrendelet (ZmL V. B. 1603/a N° 2435/1932). Iparengedélyt elsősorban azok kaphattak, akik a rendelet keltétől számított 5 éven belül lófogatú bérkocsiengedélyükről lemondva a gépjárművel üzőtt bérkocsiiparra szándékoztak áttérni. A fennmaradó iparendedélyekre elsősorban rokkantak, volt hadifoglyok, hadiözvegyek és az 1919-ben elhaltak özvegyei tarthattak igényt. Amennyiben ilyen igénylők nem voltak, mások is kaphattak iparendedélyt. A rendelet részletesen szabályozta az esetleges balesetet okozó autótulajdonosok kártérítési kötelezettségét biztosítás formájában.

A szabályrendelet második fejezete a gépjárművekre, azok berendezésére, felszerelésére és a közlekedésre vonatkozó rendelkezéseket tartalmazta. E szerint az iparosok csak hazai gyártmányú autókkal közlekedhettek. Ez a kötelezettség a járművek egyéb alkatrészeire és az üzemanyagokra vonatkozott. E paragrafus az 1907-es ipartörvény nyomán alaposan megkésve született, mert a századunk elején megindult hazai gépkocsigyártás a gazdasági válság következtében a harmincas években lassú haldoklás után megszűnt, s a törvény ezen pontját hatálytalanították. De még 1935-ben is a közlekedésügyi miniszterhez kellett fordulnia Dormán Zoltánnak azért, hogy a tulajdonában levő Steyr autóra engedélyt kérjen. Indoklásul ezt írta: „a gépkocsival való bérfuvarozás képezi egyedüli keresetemet. Hazai gépkocsit újat nem vagyok képes venni, a fenti kocsit viszont kedvező áron tudtam megvásárolni”. A miniszter válaszában felmentette a hazai gyártmányú autó beszerzési kötelezettsége alól, amennyiben a használt járművet a gépjárműkerületi rendőrhatalóság közhasználatra alkalmasnak minősíti. De megjegyezte, hogy a felmentés nem terjed ki azokra a szükségletekre, amelyeket nevezett a gépjármű jelenlegi felszerelésének elhasználódása után kíván be-

szerezni, sem pedig az üzemanyagokra (ZmL V. B. 1607/c N° 236/1936).

A rendelet szerint a bérautókat taxaméterrel kellett ellátni. A taxaméter felszerelésére mégsem került sor. A bérautósok is tiltakoztak ellene, de a képviselőtestületi tagok sem szavazták meg. 1937-ben ugyanis ismét napirendre került a taxaméter ügye. Az egyik érv így szólt ellene: „A taxaméter csak a város belső területén alkalmazható, az pedig kicsiny, így nem szolgálja a közönség érdekeit, mert nemcsak az utat, de az időt is méri. Most az utas ki tudja alkudni az utat, s így jobban jár.” (ZmL V. B. 1603/a N° 8483/1937.)

Az 1932-es rendelet díjszabása idő szerinti tarifát állapított meg a város határain belül. A bérkocsi díja az első fél órára 1 pengő 50 fillér volt, fél napra 10 pengő, az autóké az első fél órára 3 pengő, fél napra 18 pengő volt. (Akkoriban egy férfi gyapjúpulóver 9 pengőbe, egy férfi egész cipő 10 pengőbe került.) A vasúti állomásokra a bérkocsi és autó egységesen 1 pengő 50 fillért számolhatott el, kivéve Zalaszentivánt, ahova a kocsit díja 5 pengő 50 fillér volt, az autóé 1 pengővel drágább. Ezek szerint nem volt nagy különbség a két jármű árai között. Az egyik bérautós — valószínűleg elfogult — véleménye szerint ekkor az járt fiákerrel aki passziózott, vagy félt az autótól.

Ebben az időben egyéb közlekedési eszköz is állt már az utazni vágyók rendelkezésére. Távolági autóbuszjáratokat indított a Magyar Posta Zalaegerszeg és Keszthely között, valamint Nováról Bakon át szintén el lehetett jutni a megyeszékhelyre. A közlekedés így is nehézkesen ment, mert a novai buszról Bakon át kellett szállni a keszthelyre. A közlekedés javítását szolgálták az alkalmi buszjáratok. A zalaegerszegi postafőnökség a novai vásárra kedvező időben külön buszt indított (ZU 1932. ápr. 15. 4.) 1937-ben már a MÁVAUT közlekedtetett a nyári dőszakban egy-egy buszt a szentiváni állomásra és Körmentre (ZU 1937. jún. 16. 3., jún. 23. 3.). 1940-ben Zalaegerszegről Bak—Hévíz—Keszthely, Nova—Lenti, Lisperzentadorján, valamint Nagykapornak felé közlekedtek buszok. Igaz nem sűrűn, s az utóbi vonalon csak kedden és pénteken (Autóbusz menetrend = ZU 1940. máj. 27. 4.).

Helyijáratú autóbuszok indítását is szorgalmazta a város, de nem sok sikerrel. Az első autóbuszok egy Kondor nevezetű magánvállalkozóé voltak. Az újsághír szerint két busszal érkezett. Az egyik 1927. június 14-én tette meg első útját Ola (Egerszeghez csatolt helység) és a város központjától távol eső vasútállomás között. „A járókelők értetlenül, a fiákeresek és a bérautósok pedig nem valami barátságos ábrázattal nézték a vasúti vagonformájú nehézkes járművet. A premier anyagilag nem volt valami fényes, utas nemigen akadt.” (A zalaegerszegi autóbuszjárat első napja = ZU 1927.

jún. 15. 3.) Pár nap múlva úgy tűnt, hogy a közönség mégis igyekezett kihasználni ezt az olcsó járművet, mellyel igen „gyorsan” és könnyen megközelíthette a város távol eső pontjait. (Régi hiányt pótol a zalaegerszegi buszjárat = ZU 1927. jún. 19. 4.) Az öröm nem sokáig tarthatott. Még egy hónap sem telt el, s mindkét busz tönkrement. A nagyobbik zöld színű végképp, a kisebb sárgát a győri vagongyárban javíttatta gazdája. (Új autóbust állítanak forgalomba... = ZU 1927. júl. 9. 3.). A helyette beállított jármű csak az Arany Bárány és a vasútállomás közötti forgalmat bonyolította le. Ezért a képviselőtestület utasította a polgármestert, járjon el a buszvállalkozónál, hogy a forgalmat Ola külvárosba is bonyolítsa le (ZmL V. B. 1603 N° 199/1923).

1931-ben már egy másik vállalkozóról olvashatunk. A tulajdonosok erejükön felüli áldozatot hoztak, hogy fönnttarthassák autóbuszukat. (Néhány szó a kék autóbusz közlekedéséről = ZU 1931. jún. 17. 4.). Visszaemlékezések szerint az állomáson felszálló utasok gyakran nem értek be a városba mert elszakadt a jármű meghajtó lánc. Rettenetes füstöt csinált, nem egyszer szégyenszemre lóval vontatták. Hamarosan ez a járat is megszűnt, így a bérkocsisok és bérautósok kereseti lehetőségei javultak.

A fellendülő gépkocsiforgalom az itt élő kereskedőknek is hasznot hozott. Kezdetben az üzemanyagokat festékkereskedőknél, szerszám- és vaskereskedésekben vagy egyéb vegyeskereskedésekben lehetett beszerezni. Az első benzintöltő állomás 1926-ban került Komlós Miksa üzlete elé a Kossuth Lajos utcába. A 3 m<sup>3</sup> űrtartalmú, szurokkal és jutazsákokkal bevont vastartályt nagy nézőközönség jelenlétében állították fel (ZU 1926. jún. 20. 4.). Sommer Sándor 1923-ban kért engedélyt benzinkút felállítására. A városi képviselőtestület tiltakozott ellene, mert „a hordozható benzinkút a város legforgalmasabb utcájában csak a forgalmat akadályozná s az utca szépségét is rontja” (ZmL V. B. 1603/a 510/1931). De három évvel később városunkban már 5 olajipari részvénytársaságnak volt képviselője a forgalmasabb utcákon és tereken. A Kossuth Lajos utcán és a Széchenyi téren 2—2 kút is volt.<sup>3</sup> Hat évig e részvénytársaságok 200 pengő helyfoglalási díjat fizettek a városnak. 1937-ben ezt 300 pengőre emelték azzal az indoklással, „hogy a városon átmenő autóforgalom szépen növekedett, és a benzin ára is 33%-kal emelkedett (ZmL V. B. 1603/a 3319/1937). Közben az egyik társaság a rossz gazdasági viszonyok miatt két kútjából egyet bezárított, ezért kérte helyfoglalási díjának mérséklését (ZmL V. B. 1603/a N° 5039/1937). A részvénytársaságok megbízottai ekkor Mike Gyula, Mayer József, Gyarmati Vilmos, Komlós M. Miksa, Sommer Sándor és Weisz Ernő kereskedők.

A két világháború között 41 autótulajdonosról tudunk Zalaegerszegen (ld. 2. melléklet), akiknek hosszabb-rövidebb ideig a személyfuvarozás jelentette megélhetésük fő forrását, vagy egyéb foglalkozásuk mellett autójuk és alkalmazott sofőrjük volt. Ezek az autótulajdonosok a társadalom különböző rétegeiből kerültek ki. A fuvarosokról és a lakatos iparosokról már esett szó. De tulajdonosként jelentek meg az iparosok között a törvénytársasági elnökök menyé (dr. Czikó Lászlóné), a hordógyártó üzem tulajdonosa (Riszt Sándorné), a bognármester (Bácsay János), valamint a vendéglőtulajdonos nyugalmazott vármegyei irodatiszt (Varga Mihály). Később cipészből és kereskedőből lett autótulajdonosról is tudunk. Az autósiparosok közül hosszú évekig csak a már említett lakatosok—gépészek fuvaroztak. Ahogy egyikük megfogalmazta, aranyat érő foglalkozásuk segítette őket az első nehéz időkben, amikor rossz autóikkal esetenként egy napig fuvarozhattak, másik két napot javítással kellett tölteniük. (A többiek a városban ekkor működő 4—5 autójavítással is foglalkozó gépműhelyhez fordulhattak segítségért.)

Amelyik iparosnak jó autója, kellemes modora volt, nem ivott, s valamelyest értett az autókhoz, az hamarosan kialakíthatta megrendelőinek körét, s nagyon jó, tisztas anyagi körülményeket teremthetett magának és családjának. A bérautókra nagy szükség volt a vonatok, autóbuszok és egyéb járművek mellett. Minden rendű és rangú utast szállítottak, sőt poggyászt is. Kereskedők és iparosok utaztak rajtuk áruikat beszerezni, eladni. Gyakran igénybevették a bérautókat a vármegyei tisztviselők, bár a megyének volt saját járműve. (Néhány hivatalnok kedvezményes részletfizetéssel saját autót is vásárolhatott.)

A helyi közlekedés jó része még a bérkocsisoké volt. Szabados fiákeres ki sem ment a városból, az összes keresztelőre, esküvőre, temetésre őt hívták.

A kényelmetlenebb, nyitott autóval rendelkező iparosok olcsóbb árakkal próbálták az utasok kegyét elnyerni. Az 1930-as évek közepétől, mikor egyre többen próbálkoztak a személyszállítással, komoly harc dúlt az autósok között a fuvarokért. Nem véletlenül tiltotta meg a szabályrendelet, hogy az autók fuvarszerzés céljából az utcán cserkészenek.

A konkurrenciától való félelem készítette arra bérautósainkat, hogy 1937-ben a képviselőtestülethez forduljanak azzal a kéréssel, hogy a lehetséges bérautók számát az akkori 14 db-ban állapítsák meg (ZmL V. B. 1603/a N° 8438/1937). A képviselőtestület ülésén elhangzott véleményekből kiderül, hogy a város vezetői elégedettek voltak a bérautósokkal és járműveikkel. Most oly szép és jó kocsik vannak, mint kevés helyen — nyilatkozta az egyik képviselő. De félték az engedélyek túl-

zott csökkentésétől, mert „ha a szabad versenyt megakadályozzák, a taxisok kartellbe tömörülését segítik elő”. Ha az engedélyek számát csökkentik, „nem fognak a kocsitulajdonosok oly nagy gondot fordítani azokra”. Megtudjuk azt is, hogy a berautótulajdonosok eddig pontos adófizető alanyok voltak, ám kérdés, ha sokan lesznek, azok maradnak-e? Végül is az iparosok megélhetését biztosítandó, az engedélyezhető berautók számát 18 db-ban állapították meg. Ez a szám a háborús években tovább nem növekedett; néhány tulajdonosnak két-három autója és alkalmazottja volt.

Az egyik legjobbmódú iparos az 1897-ben született Szökrönyös Pál volt. Lakatosműhelye mellett két cséplőgéppel dolgozott. 1928-ban vásárolt, s ekkortól vezetett autót. 1940 körül már három autóval fuvarozott, kettővel a platzról, eggyel otthonról. A háború miatt ekkor már nem lehetett autógumit kapni, ezért ha fuvarozni akartak, autót kellett vásárolniuk akár csak a négy gumijáért. Így előfordult, hogy garázsukban még két autó is állt.

Szintén az elsők között kezdett Schreiner István. Fivérével közösen 1926-ban vásároltak autót, O. M. márkájút. Ehhez anyagi lehetőséget egy cséplőgép teremtett számukra. A személyszállítással nagyon sok pénzt kerestek. Ebből két házat, és 1935-ben malmot vásároltak. Schreiner István 1940-ig még fuvarozott háztól — főként vidékre, majd a malmot eladva fakereskedő lett. Az O. M. autó után — melyet alkatrészhány miatt adott el — az egyik tönkrement fiákeres Steyr autóját vásárolta meg. Később Chevrolet, Chrysler, Peerles és Delage autói volt, 1940-ben vásárolt Mercedesével már nem fuvarozott.

A valóban csak személyfuvarozásból élő Inkovits Ferenc 20 éves korában váltott iparengedélyt, 1931-ben. Előtte lakatosként próbált elhelyezkedni, de Egerszegen akkoriban nem volt munkalehetőség. Ezért Budapesten vállalt munkát a Gräf és Stift autószerelő műhelyben. Három hónap múlva a Kerber sofőriskolába ment, ahol három hétig autókat javított, s közben levizsgázott vezetésből. Rövid ideig tartó sofőriskodés után visszatért Zalaegerszegre, ahol a Schütz áruház és képfestőgyár gazdag tulajdonosának autóját vezette. Az munkájával megelégedve följánlotta neki, hogy jótáll érte. Így vette első autóját, egy 521-es Fiatot 6950 pengőért a Király garázsban Pesten. Elmondása szerint 6 üléses, válaszfalas, úri autó volt. Öt év múltán 1500 pengőért adta el, de nem Egerszegen az itteni konkurenciának, hanem Hévízre. Adósága fejében egy évig ingyen fuvarozott a Schütz cégnek. (Hasonló módon jutott első teherautójához Mihalecz József kereskedő 1931-ben. Brandl Móríc zsidó bőrkereskedő állt jót érte. Ennek fejében „megmozgatta” az üzletét. Nyers bőrt szállított Pestre a bőrgyárba, s helyettük kikészített bőrt-

ket szállított vissza az egerszegi bőrkereskedőnek, aki így mindig jó minőségű áruval tudta ellátni a város és a falvak cipésziparosait. Mihalecz József jól keresett, 1935-ben már személyautót is tudott vásárolni.)

Inkovits Ferenc is vásárolt másik autót 1935-ben, egy négyszemélyes Fiat Balillát, 4800 pengőért. Szűk volt és kicsi, de szerette, mert ha valahol megsüllyedt a rossz úton, egyedül is ki tudta emelni. Ettől kezdve mindig két autóval fuvarozott. 1936-tól a már ismert Némethy Ignác kuncaftkörét vette át. Főként az akkori „úri” osztály képviselőit szállította: megyei és városi tisztviselőket, ügyvédeket, orvosokat, politikusokat. Ekkor vette vadonatúj Mercedes autóját 10 500 pengőért. Később is Mercedest vásárolt, mert ezek erős, kényelmes autók voltak.

A második világháború idején a sofőrök egy részét és autóikat is bevonultatták. Így járt Inkovits Ferenc 1942-ben, valamint több sorstársa. A szerencsésebb, itthon maradt berautósok is küszködtek az alkatrészek, az autógumik és a benzin hiánya miatt. Autóik később pedig a német, majd a szovjet hadsereg gépjárműállományát gyarapították.

A felszabadított Zalaegerszegen 1945 áprilisában egyetlen használható autó sem maradt.

#### 1. melléklet

##### Bérekocsitulajdonosok Zalaegerszegen 1924-ben:

Fercsel Sándor  
Gergác József  
özv. Horváth Józsefné  
Horváth József  
Némethy Ignác  
Simon Pál  
Sipos János  
Steiner Károly  
Szabados János  
özv. Szakonyi Istvánné  
Szakony József  
Szakonyi József  
Szávitsek Antalné  
Szocsák Lajos  
id. Szökrönyös József  
ifj. Szökrönyös József

##### Bérekocsitulajdonosok 1931-ben:

Gergác Ferenc  
Kámán János  
Sipos József  
Steiner Károly  
Szabados János  
Szakonyi Gyula  
Szökrönyös József

## 2. melléklet

## BéROUTÓTULAJDONOSOK ZALAEGERSZEGEN 1931-BEN:

Anhalczér Ödönné  
 Bácsay János  
 dr. Czíkó Lászlóné  
 Erdélyi Jenő  
 Fercsel István  
 Gehér István  
 Kovács József „Lisztes”  
 Némethy Ignác  
 Pollák Imre  
 Riszt Sándorné  
 Schreiner Gyula  
 Szedenik Gyula  
 Szökrönyös Ferenc  
 Szökrönyös Pál

## BéROUTÓTULAJDONOSOK 1925—1945 KÖZÖTT (ÚJSÁGHIRDETÉSEK ÉS ADATKÖZLÉSEK ALAPJÁN):

Juhász Lajos  
 Szlávitsek Antal  
 Varga Elek  
 Miszory Béla

Schreiner István  
 Beke Gyula  
 Inkovits Ferenc  
 Háy Sándor  
 Kámán János  
 Kis István  
 Répási János  
 Takács István  
 Németh József  
 Kovács József  
 Horváth János  
 Mihalecz József  
 Farkas József  
 Farkas Gábor  
 Farkas Lajos  
 Leibinger Lajos  
 Bordács Ernő  
 Kovács István  
 Szalóki Géza  
 Hegyi István  
 Bedő István  
 Dormán Zoltán  
 Chornitzer Ede

## Jegyzetek

1. „Az autónak ritkán akad bámulója. Mindenütt ismerik már, csak Göcsej egyes vidékein néznek rá furcsa szemmel, de már ott sem csodálkoznak rajta. Az emberek a csodálkodás helyett panaszkodnak a gyenge termésre, borra, búzára, a sok egérré.” (Autón Zalában = ZU 1925. jan. 25. 3.)
2. A sofőrök „horribilis árakat kérnek a legkisebb utakra is. Bozsokra például senki sem mer kirán-

- dulni autóval, mert azt aligha tudja megfizetni.” (ZU 1926. aug. 12. 2.)
3. Területhasználati szerződések ZmL. V. B. 1603/a Vacuum Oil Company RT (N° 510/1931, 512/1931) Schell Kőolaj RT (N° 511/1931) Hazai Kőolajipari RT (N° 24/1931) Nyugatmagyarországi Olaj és Vegyipari RT (N° 11847/1930) Steauna Magyar Kőolaj RT (N° 191/1931)

## IRODALOM

Bálint Sándor: Pirostaxi — Kéktaxi = A Közlekedési Múzeum Évkönyve III. (1974—1975), 263—355. p.  
 Bálint Sándor: Autózásunk hőskora, Bp. 1986.  
 A tanulmány elkészítésekor a még élő béROUTÓSOK

adatközléseire is támaszkodhattam. Különösen Schreiner István, Inkovits Ferenc és Feili Antal elbeszéléseit tudtam hasznosítani (Göcsej Múzeum adattára, Gyűjtőnapló 1261/87, 1262/87).

## RÖVIDÍTÉSEK FELOLDÁSA:

## MALÉTER 1935

MoC 1924

MoC 1931

MoT 1984

MSÉ 1927

MSÉ 1929

MSÉ 1931

MSK 1911

TSK 1976

ZHL 1927

ZML, IV. 404/b

ZmL, V. B. 1603/a

ZmL, V. B. 1607/c

ZU

ZVC

Maléter Jenő: Az automobilizmus fejlődése és annak akadályai ≡ Magyarország Ütügyi Évkönyve 1935, Bp. 1935.

Magyarország kereskedelmi, ipari és mezőgazdasági címtára, Bp. 1924.

Magyarország kereskedelmi, ipari és mezőgazdasági címtára, Bp. 1931.

Magyarország története 1918—1919, 1919—1945, Bp. 1984.

Magyar Statisztikai Évkönyv 1923, 1924, 1925, Bp. 1927.

Magyar Statisztikai Évkönyv 1928, Bp. 1929.

Magyarország Statisztikai Évkönyve 1930, Bp. 1931.

A magyar szent Korona országainak 1910. évi külkereskedelmi forgalma ≡ Magyar Statisztikai Közlemény, Új sorozat, 37. köt. Bp. 1911.

Az 1941. évi népszámlálás, Történeti Statisztikai Kötetek Bp. 1976.

Zalavármegyei Hivatalos Lap, Zalaegerszeg 1927.

Zala Megyei Levéltár: Zala Vármegye alispánjának iratai.

Zala Megyei Levéltár: Zalaegerszeg város képviselőtestületének jegyzőkönyvei.

Zala Megyei Levéltár: Zalaegerszeg város polgármesterének iratai, általános közigazgatási iratok.

Zalamegyei Újság

Zalavármegyei általános közigazgatási, kereskedelmi és ipari címtár, Nagykanizsa, 1921.



## Beiträge zur Verkehrsgeschichte einer Kleinstadt (Mietautofahrer in Zalaegerszeg in der Zwischen-Kriegszeit)

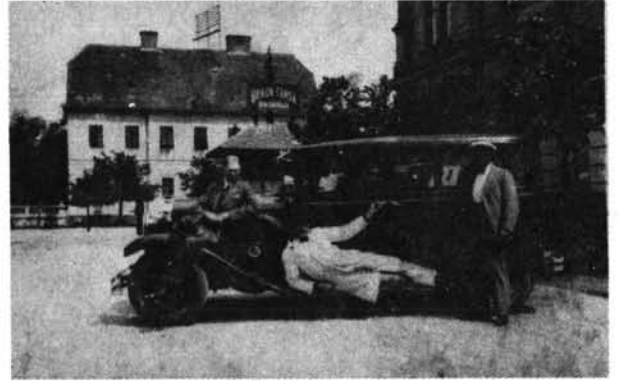
Zalaegerszeg, der Sitz des Komitates Zala wurde erst 1895 dem Eisenbahnnetz des Landes angeschlossen. Das war der Grund, daß Zalaegerszeg auch weiterhin eine Beamtenstadt blieb, wo auch zahlreiche Bauern neben den Handwerkern und Kaufleuten lebten, die die Siedlung und ihre unmittelbare Umgebung versorgten. In der Zeitspanne zwischen 1914—18 registrierte man nur zwei bis drei Autos in der 13 000 Einwohner zählenden Stadt. Der örtliche Verkehr wurde durch Gespanne und Fiaker abgewickelt. Nach dem I. Weltkrieg wuchs die Zahl der Autos langsam und außer den Bevorrechteten wollte auch die Bürgerschaft die Vorteile dieses schnellen Fahrzeuges ausnutzen. Zur Befriedigung dieses Anspruches entwickelte sich ein neuer Zweig des Kleingewerbes, nämlich das Mietautofahren. Das schien in den 20er Jahren ein einträgliches Unternehmen

zu sein. Die ersten Mietautos erschienen 1925. Wohlhabende Leute kauften sie und die Schofföre wurden von Budapest gerufen. In kurzer Zeit verkauften auch einige Fiaker das Gespann und kauften ein gebrauchtes Auto, erwarben Führerschein. In dem behandelten Zeitabschnitt sind 41 Mietautofahrer bekannt, die kurz- oder langfristig durch die Personenbeförderung den Hauptteil ihres Unterhaltes verdienten. Die Mehrzahl der Unternehmen ging bankrott, weil sich die Besitzer auf die Fahrzeuge nicht verstanden. Nur die Mietautofahrer, die von Beruf Schlosser und Mechaniker waren, konnten fortbestehen, da sie das Fahrzeug selbst verbesserten. Gegen das Ende der 30er Jahre, d. h. zur Zeit des Aufschwunges nach der wirtschaftlichen Weltkriege konnten einige von ihnen anstatt des gebrauchten Autos ein neueres, modernes Fahrzeug kaufen.

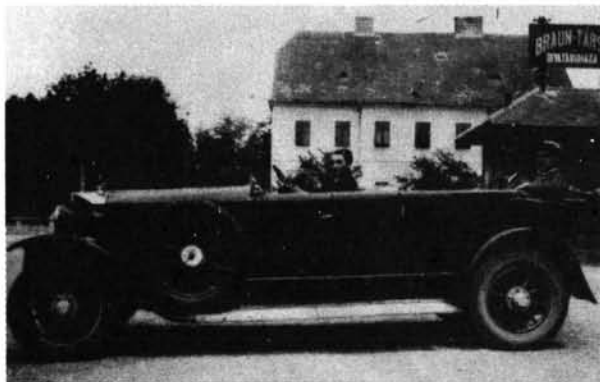
A. Megyeri



1. kép: Bérautóállomás az Arany Bárány előtt, 1934 körül.



2. kép: Inkovits Ferenc Fiatja a platzon. A sárhányón Hány Sándor fekszik köpenyben, mely a nyitott autókön beáramló portól védte a sofőrök ruháját. 1934 körül.



3. kép: Nagy Steyr autó lehúzott tetővel. Hátul Inkovits Ferenc bérautós és üzletkötője, Feili Antal ül. 1934 körül.



4. kép: Bérautó-tulajdonosok az autóállomáson 1934 körül.



5. kép: Szökrönyös Pál Chrysler autója kortesúton. Némethy Vilmos, Lenti agrárpárti képviselőjelöltjének korteseit fuvarozta az 1931-es választások idején.



6. kép: O. M. autó kortesekkel 1930 körül. A hetekig tartó kortesutak mindig jó kereseti lehetőséget jelentettek a bérautósoknak.



7. kép: Reklám az 1937-es Zalamegyei Újságból.



**A KÖTET SZERZŐI**  
**(DIE AUTOREN DES BANDES)**

H. Simon Katalin, régész (Göcseji Múzeum, Zalaegerszeg)  
Bondár Mária, régész (MTA Régészeti Intézet, Budapest)  
Horváth László, régész (Thury György Múzeum, Nagykanizsa)  
Maróti Éva, régész (Ferenczy Múzeum, Szentendre)  
Müller Róbert, régész (Balatoni Múzeum, Keszthely)  
Gyulai Ferenc, archaeo-botanikus (Balatoni Múzeum, Keszthely)  
Holl Imre, régész (MTA Régészeti Intézet, Budapest)  
Kestýál László, művészettörténész (Göcseji Múzeum, Zalaegerszeg)  
Solymos Ede, néprajzkutató (Baja, Deák Ferenc u. 1.)  
Pintér István, néprajzkutató (Göcseji Múzeum, Zalaegerszeg)  
Kapillerné Megyeri Anna, történész (Göcseji Múzeum, Zalaegerszeg)

Szerkesztőség: 8900 Zalaegerszeg, Batthyány út 2.

Telefon: (92) 11-455

HU—ISSN 0238—5139

Zalai Nyomda 87 4811

Felelős vezető: Galla József igazgató



