

BUDAPESTI SZEMÉLYAUTÓ-KÖZLEKEDÉS A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT

A két világháború közötti időszak a magyarországi autóközlekedés első nagy korszaka, amelyben a hazai motorizáció látványos fejlődésen ment keresztül. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy ez a fejlődés csak önmagában véve jelentős, mivel Magyarország nagyon alacsony szintről indult. Ha a gépjárművek számát az ország területéhez és lakosságszámához viszonyítva adjuk meg, Magyarország úgynevezett motorizációs mutatója 1938-ban 0,5 volt, szemben a felmérésben szereplő 14 európai ország 5,7-es átlagával.¹ Mindezekkel együtt a fejlődés jelentős. Ennek a fejlődésnek a látványos, mindenki szeme előtt zajló megnyilvánulása a személyautók használatának terjedése volt, ugyanakkor a fejlődés jeleként, és következményeként számos más, látványos és kevésbé látványos területen is változások történtek.

A tanulmány célja, felvázolni a két világháború közötti személyautó-használat jellegét, hogy a társadalom mely csoportjait érintette mint autótulajdonost és kik voltak azok, akik ugyan nem tulajdonosként kapcsolódtak a korszak autós szubkultúrájához, de nélkülözhetetlenek voltak annak fenntartásában. Milyen problémákat és feladatokat hozott magával a személyautók terjedése – ide értve az autó tartásából következő



*Dr. Drottlev Jeno és barátnője egy amerikai autó mellett 1930 körül
Fotó: Négyesi Pál gyűjteménye*

mindennapi igényeket, városépítési nehézségeket, közlekedésbiztonsági kérdéseket – és ezekre milyen válaszok és megoldások születtek.

A vizsgált korszak 1920-tól 1938-ig terjed. A kezdő évszám az automobilizmus háború utáni újjászervezésének kezdete, amelynek szimbolikus elindítója az első sváb-hegyi verseny volt 1920 őszén. A záró évszám megválasztásában egyrészt az játszott szerepet, hogy bár a fejlődés 1938-tól robbanásszerű volt, ennek háttérében a háborús erőfeszítések álltak, és fokozatosan beszűkült az autók magánhasználata. Másrészt a forrásként használt szakfolyóiratok egyike sem jelent meg ez évet követően. A téma térbeli lehatárolását az tette szükségessé, hogy a két világháború között az autóközlekedés elsősorban városi jelenség volt, Magyarországon Budapest központi szerepe és döntő súlya a korszak végéig érvényesült.²

A KÖZLEKEDÉSI VERSENY KORA

Az első világháborút követő időszakot Frisnyák Zsuzsa a közlekedési verseny korának nevezte közlekedéstörténeti kronológiájában. A korszak alapvető jellegzetessége, hogy míg a kiegyezés utáni kormányok helyesen ismerték fel a vasút szerepének jelentőségét a nemzetgazdaságban, addig a világháború után figyelmen kívül hagyták, hogy az országot – a világ gazdaság fejlődésének új tendenciáit követve – a motorizáció irányában kell fejleszteni. Néhány fontos infrastrukturális beruházástól eltekintve a közlekedéspolitika nem tudott eleget tenni a megfogalmazott igényeknek és elvárásoknak. A verseny a Monarchia idején elsősorban az osztrák és a magyar vállalatok között zajlott, de a két világháború között a verseny nem a vállalatok, hanem a közlekedési ágazatok között folyt tovább.³

A közlekedési versenyben a gépjárművek terjedését és térnyerését két területen korlátozták. Egyrészt a vasutat védő közlekedéspolitikában, másrészt a fogatolt járművek uralta közutakon. A hivatalos közlekedéspolitika a vasút közlekedési monopóliumát támogatta, mivel a magyar állami vagyon meghatározó részét a magyar állami vasutak képezték. A vasút védelmében a kormányoknak több eszköz állt rendelkezésre, például a törvényhozás, valamint az adó- és vámpolitika. A közlekedési ágazatok egymás mellé helyezését kormányprogramként először a Nemzeti Munkatervbe foglalták bele, felismerve annak szükségét, hogy „a vasutak és a gépjárművek harmonikusan szolgálják a forgalom lebonyolítását.” Valójában a kormány csak 1939-ben kezdett változtatni a MÁV érdekeit érvényesítő közlekedéspolitikán, a hadsereg fejlesztése érdekében.⁴

A közlekedési verseny másik területén, a közúti közlekedésben a motorizációnak a fogatolt járművek mellett kellett helyzetét erősítenie és a gépjárművekkel szembeni előítéleteket eloszlatnia. A 20. század elején fordulat történt a lovak tartásában, a korabeli városi szemtanú számára ez elsősorban a városi lovak számának csökkenése során vált egyértelművé. 1911-ben még 21700 lovat számláltak a fővárosban. 1926-ban a becslések alapján már csak 7000-t.⁵ A jelenség magyarzataként széles körben elterjedt nézet volt, amit Herczeg Ferenc így fogalmazott meg: „A motor elűtötte a hátslovat.”⁶ Valójában a városi közlekedésben használt lovak visszaszoru-

lásában a tömegközlekedési eszközök fejlődése éppúgy szerepet játszott, mint a belsőégésű motorok terjedése. Ezt jelzi, hogy a fővárosban a vidékhez képest már a 19. század második felében kisebb volt a lóállomány, az ezer főre jutó lovak száma 1889-ben 10 volt, miközben például Makón ugyanebben az évben 64 ló jutott ezer lakosra. A fővárosban lakók jelentős része ekkor már nem tartott saját lovat és kocsit, a mindennapi közlekedésben inkább lóvasutat, omnibuszt vagy bérkocsit használtak, és a század végétől ezek helyét is fokozatosan átvette a villamos és a földalatti.⁷

A hatóságok intézkedései egy ideig védték a lovakat az autókkal szemben, így az első nemzetközi egyezmény is feltételül szabta, hogy csak azok az autók közlekedhetnek, amelyek zörejükkel nem ijesztik el a háttas és igavonó állatokat.⁸ A közlekedési verseny ellenére azonban a két világháború között a hazai gépjárműállomány, ha nem is robbanásszerűen, de egyenletesen fejlődött, és csak a világválság vetette vissza rövid időre.

AZ AUTÓVÁSÁRLÁS KÉNYSZERE

Az 1920-as évek elején az autó használatát még korántsem nevezhetjük elterjedtnek, vagy általánosnak, ugyanakkor az élet egyre több területén megjelent. 1928-ban Márai Sándor már arról írt, hogy az autóvásárlás a huszadik század emberének tudat alatti kényszere, egyfajta kortünet, messze túl sznobizmuson, üzleten vagy sporton.⁹

Az autó használatának terjedésével párhuzamosan rendeltetései, feladatai is kezdtek körvonalazódni. A 20. század első felében az autó használatát tekintve három funkciót különböztethetünk meg: az autó lehet státuszszimbólum, a szabadidő eltöltésének eszköze és munkaeszköz.

Az autók reprezentációs és társadalmi értékét státusz- és rangjelző funkciója adta, és fordítva, az elitbe tartozás egyik ismérve az autótulajdonlás volt. Az autó reprezentációs eszközként való definiálása különösen igaz volt az autók terjedésének kezdetére, amikor ritkasága és drágasága miatt a legszorosabb értelemben vett luxustárgynak számított, jelölte a rangot, a presztízst és az anyagi jólétet. Autótulajdonossá is először a születési arisztokrácia vált (hercegek, bárók, grófok), majd a pénzarisztokrácia (gyárigazgatók, bankvezérek) s csak a világháború után növekedett jelentősen a felső-középosztálybeli autótulajdonosok, mindenekelőtt ügyvédek, orvosok, művészek száma.

Az autó státuszszimbólum jellegét leginkább a politikai elit autóhasználatára mutatja. A hivatali autók rendkívül kicsiny száma jelzi, hogy az autóval rendelkező hivatali személyek igen szűk csoportjának presztízst hivatottak emelni. Mindemelllett a politikai elit befogadása az autós szubkultúrába – például beválasztásuk az Automobil Club elnökségébe –, azzal az eredménnyel is járt, hogy állami szinten tudták képviselni az autós érdekeket, így a két világháború közötti autóhasználók elit státusa nagy szolgálatot tett a motorizáció terjedésének.¹⁰

A születési arisztokrácia és a közhivatalt ellátó személyek az autók reprezentációs jellegét, a különös gonddal kiválasztott, és kifejezetten reprezentációs célra gyártott autók mellett megkülönböztető jelzésekkel fokozták. Erba Odescalchi Sándor – Habsburg József Ágost unokája, Margit főhercegnő férje – memoárjában előszeret-

tel emlékezik meg a rangjához tartozó külsőségekről, beleértve autóikat is. Érzékeltesen írja le luxusautóik egyedi festését, arany csíkozásukat, ajtajukra festett hercegi címereiket.¹¹ A kormányzóság autói mindig feketére lakkozott elegáns autók voltak, mint a korszak egyik legjellegzetesebb és legkedveltebb luxusmárkájának, a Minervának egyes típusai.¹² Az állami használatú automobilonkat és a diplomáciai testületek autóit rendszámablájuk és megkülönböztető jelzéseik is kiemelték a forgalom többi járműve közül.¹³

Annak ellenére, hogy az autótartás a két világháború között elsősorban az elit életmódjához tartozott, az 1920-as évektől különböző szakfolyóirat-cikkekben vitatni kezdték annak luxus jellegét. A kérdés rendszerint az automobil adóztatásával, a luxusadóval, az automobilonkat és alkatrészeit sújtó magas vámokkal kapcsolatban merült fel. Az autótulajdonosok amellet érveltek, hogy az adók és vámok kivetésével a hatóságok teszik az autót luxustárggyá és elérhetetlenné a középosztály számára.¹⁴ Az autótartás havi költségei alapján az autó még az 1930-as évek végén is luxus maradt egy átlagos keresetű középosztálybeli számára. 1937-ben egy automobil 264,38 pengő havi költséggel járt, amely kiegészülhetett a sofőr bérével, amely 200–300 pengő között változott havonta.¹⁵

Reprezentációs funkciója mellett az automobil a szórakozás és kikapcsolódás új módjait terjesztette el. A helyváltoztatás nehézsége miatt korábban a kikapcsolódás az otthonra, a belvárosi korzókra, szórakozó helyekre, kávéházakra, mozikra korlátozódott. A várost elhagyni időigényes program volt, megelőzően is hosszú szervezést igényelt. Az autó megjelenése így egyfajta mozgásszabadságot adott a városi embernek és bizonyos spontaneitást a programok szervezésének.

Az egyre részletesebb autóstérképek nagy segítséget jelentettek ebben. A *Gépkocsivezetők Lapja* 1925-től előfizetőinek ingyen mellékletként autóstérképet adott. 1930-tól a Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) hivatalos lapjában, az *Autóban* kéthetente frissülő „útijelentések” olvashatóak térképmelléklettel, amely feltüntette

a z



*Képes üdvözlőlap az 1930-as évekből
A szerző tulajdona*

utak minőségét is. Az 1930-as évek közötti rendszabályozása szerint pormentesített, igen jó utak (beton, kocka, aszfalt), jó utak, közepes utak, rossz utak, földutak léteztek Magyarországon, de a melléklet jelölte a tervezett, a javítás vagy építés alatt álló utakat is. A KMAC térképei jól szemléltetik az akkor már kialakulóban levő fő közlekedési útvonalakat is.¹⁶ Az 1925-től kiadott budapesti zsebtérkép pedig a benzin-töltőállomásokat, javítóüzemeket, a rendőrőrszobákat, mentőket és tűzoltókat tüntette fel.¹⁷ A KMAC a térképek készítése mellett nemzetközi viszonylatban is népszerű túrautakat és túraversenyeket szervezett, a fővárosban pedig helyi versenyeket, amelyek a résztvevők és a közönség számára is a szabadidő eltöltésének egy új módját jelentették. Így az automobil az autótulajdonosokon túl egy szélesebb társadalmi réteg kikapcsolódását segítette elő.

A kirándulások és versenyek kiegészültek az autóval, mint technikai szerkezettel való ismerkedéssel. Ahogy Delmár Walter – a korszak nemzetközi viszonylatban is elismert versenyzője – fogalmazott, egy autó sose lehet olyan „fit”, hogy azon az igazi „motorsportsman” igazítanivalót ne találjon.¹⁸ Az autó „bütykölése”, javíthatása ily módon a felnőtt ember játékigényének társadalmilag elfogadott formájává vált.¹⁹ Annak ellenére, hogy az autótartás a korszakban elsősorban az elit életmódjához kapcsolódott, létezett egy réteg, amelynek az autó, mint egyfajta „haszonállat”, a jövedelemszerzés eszköze volt. Amellett, hogy autó fokozta az ember mobilitását, megkönnyítette a közlekedést a lakóhely és a munkahely között, az autó pénzszerző eszköze lett a hivatásos sofőröknek, egyrészt magánalkalmazásban, másrészt Budapesten közlekedő taxisként, valamint közvetett módon az autó a jövedelemszerzés eszköze lett az autóközlekedésre épülő szolgáltatóiparban, javítóműhelyekben és az autózáshoz kapcsolódó egyéb területeken dolgozók számára is.²⁰

AUTÓS PROPAGANDA

Az autóhasználat látványos terjedése ellenére a két világháború között is akadtak ellenzői. Némelyek megélhetésüket féltették, mint a bérkocsisok, mások túl drágának, vagy különösen veszélyesnek találták. Így az automobilizmus terjesztésében érdekeltnek jelentős propagandatevékenységbe kellett fogniuk, hogy eloszlassák az előítéleteket.

Az információszerzésnek és információadásnak legáltalánosabb módja a korszakban a hirdetés volt. Ezek kezdetben egyszerű szöveges üzenetek voltak, a legszükségesebb információkkal és igen szűk vásárlóréteget céloztak. Később megjelentek az olcsóbb autók, például a Fiat különböző típusai, és ezzel a hirdetések is megváltoztak. A kereskedő érdeke volt, hogy az új, lényegesen alacsonyabb árakról tájékoztassa vásárlóközönségét, mindenekelőtt a kisebb jövedelmű, de még mindig tehetős réteget. A hirdetésekben egyre több adat szerepelt, részletes leírást adtak az autók technikai tulajdonságairól, megjelentek a reklámszövegek és szlogenek („Minerva az autók királynője”, „Bugatti az autók telivérje” stb.) és a képi ábrázolások is.

A hirdetésekben túl egy-egy márka reklámozására lehetőségek hosszú sora kínálkozott. Márai Sándor ironikusan arról írt, hogy „civil ember a legritkább esetekben veszi

azt a kocsit, amit szeretne – neki azt a kocsit kell megvennie, amiből a fiatal Rothschild múlt ősszel vett egyet az agarának, csak drappban”.²¹ A gyárak és cégek igyekeztek kihasználni a közismert embereket övező figyelmet. Rendszeresen hivatkoztak hirdetésekben egy-egy eladott darabra, más esetekben autókat ajándékoztak, például Somogyi Nusi színésznőnek, aki amatőr autóversenyzőként részt vett a budapesti versenyeken.²²

A versenyek önmagukban is hasznos reklámfelületet jelentettek a képviselőknek, a gyorsasági és megbízhatósági versenyeken elért eredmények pedig presztízssértéssel bírtak. Az eredmények a cégeknek hivatkozási alapot, a vásárlóknak pedig viszonyítási alapot jelentettek. Ugyanakkor a szervezők igyekeztek a reklámot korlátozni és hangsúlyozni, hogy a verseny elsősorban sport, ezért a versenyszabályok rendszerint tiltották a gyári vagy képviseleti reklámszövegek elhelyezését az autókon.²³

Az autók népszerűsítésében nagy szerepük volt az autó-kiállításoknak is. Ezeket rendszerint a KMAC, a Magyarországi Automobilkereskedők Országos Egyesülete és a főváros szervezte. 1920 és 1938 között tíz önálló automobil-kiállítás volt Budapesten, a szünetelő években pedig a Budapesti Nemzetközi Vásár autó-kiállítása pótolta azt, de megjelentek kisebb rendezvényeken, vasipari kiállításokon,²⁴ tenyészállatvásárokon is.²⁵ Egyedül 1930-ban maradtak el a kiállítások a súlyos gazdasági helyzetre való tekintettel. Ezt valamelyest pótolta az ugyanebben az évben tartott Magyar Hét autós felvonulása.²⁶

1928-tól az autó-kiállítások sora egy szépségversennyel egészült ki, melyet a Magyar Athletikai Club rendezett margitszigeti sporttelepén.²⁷ A Concours d'Élégance résztvevői az előkelő budapesti közönség tagjai voltak, és inkább beszélhetünk társasági eseményről, semmint versenyről. Részben ez szolgáltatott alapot arra, hogy Széchenyi György gróf elmarasztaló cikket jelentetett meg, melyben „luxusautók drága multságának” nevezte a versenyt.²⁸ A verseny szerepe az automobilizmus terjesztésében mindezekkel együtt jelentős volt, különösképpen, hogy autó-kiállításként nemcsak a legújabb modelleknek, hanem a hazai karosszériagyártóknak is nyilvánosságot adott.²⁹

A versenyek és kiállítások mellett érdekes propagandát jelentett egy hasonlóan fiatal találmány, a mozgófilm. Az 1920-as évek elején a magyar filmgyárak közül a Corvin két autót bérelt, a Star Filmgyár pedig egy sajátjal rendelkezett.³⁰ Az 1930-as évek „autós” filmjei – *Meseautó*, *120-as tempó*, *Köszönöm, hogy elgázolt* stb. – és más filmekben szereplő autós jelenetek jelentősen módosíthatták az autókról a közvéleményben kialakult képet. A mozifilmek mellett gyakran mutattak be ismertető céllal autókról szóló rövidfilmeket, mint például az *Autó* című német filmet 1928 őszén a Budapesti Mozgóképzőházban.³¹

AZ AUTÓKERESKEDÉS

Az autókereskedelem a korszak egyik népszerű üzleti vállalkozásának számított. A vállalkozások jelentős része közvetlen kapcsolatban állt a nyugat-európai autógyárakkal, azok vezérképviseletei voltak. A márkák értékesítése azonban nem volt kizárólagos joguk. Sorra alakultak az autószalokok, melyek közül sok veszteséges volt és

csak rövid ideig működött. Így voltak ezzel azok a fiatalok is, akikre Granasztói Pál emlékezett vissza bátyja baráti köréből, és akik a Dorottya utcában hoztak létre egy üzletet francia márkák terjesztésére.³² Az autókereskedéssel foglalkozó vállalkozások a belvárosban úgynevezett mintatermeket, kiállító szalonokat tartottak fenn. A legtöbb esetben a kereskedők egy raktárral is rendelkeztek a külső kerületek egyikében. A szalonok zöme az V. és VI. kerületben volt, főként a Váci utcában, az Andrássy úton, illetve azok környékén.³³

Herczeg Ferenc némi túlzással arról írt, hogy az 1920-as évek közepén még a belváros minden utcájára jutott autókereskedés.³⁴ Az üzletek a világgazdasági válság alatt súlyos károkat szenvedtek, Budapest belvárosának boltjait sorra bezárták. Néhány cég ugyan fennmaradt, de az éves eladási statisztika erősen romlott. 1931-re a válság előtti utolsó évhez képest közel negyedére esett vissza az eladott járművek száma.³⁵

Ahogy a szalonok, úgy az autókereskedők is csaknem a semmiből tűntek fel, a kortársak pedig gyanakodva tekintettek rájuk. Az autókereskedelem – írta Herczeg



A Metallo Karosszériagyár Rt. standja egy 1928-as kiállításon

Fotó: Négyesi Pál gyűjteménye

Ferenc – „...ki volt szolgáltatva a farkasgyomrú és bádogpofájú ügynököknek”, az autószalonokat „...olyan urak tartották üzemben, akiknek már sem a kávéházi, sem a moziszakmában nem jutott hely”, és „...az egész üzletmenetet irányító elv, hogy jó ügynök az, aki az ócska sporhertet el tudja adni túragépként”.³⁶ A szerző ugyan erősen túlzott, de rossz véleményének volt valóságalapja. A kereskedők egyesülete is panaszkodott a megjelenő alkalmi ügynökökre, akik selejtes járműveket adtak el jóhiszemű vásárlóknak.³⁷

A nagyobb üzletek tulajdonosai autóeladókat alkalmaztak, az alkalmazottak munkájuk után jutalékot kaptak.³⁸ A teljesítménybérezés miatt az ügynök is érdekeltté vált az üzletben, rendszeresen értesítette az autótulajdonosokat a legújabb típusokról.³⁹ Az autók rendszeres cseréje azonban csak egy szűk társadalmi réteg kiváltsága volt. Pálffy-Daun József gróf például 12 év alatt több motorkerékpárt és öt különböző típusú autót vásárolt.⁴⁰

Az autókereskedelemhez szükséges szakképesítést 1929-től a Budapesti Kereskedelmi Akadémián lehetett megszerezni. Az autókereskedelmi szaktanfolyam indítása önmagában is jelzésértékű volt. A terjedő motorizáció, az egyre nagyobb kereslet szükségessé tette szakképzett eladók alkalmazását. A tanfolyam célközönsége elsősorban az alkalmazásban levők, a B listások, a vállalatok tisztviselői, üzlettulajdonosok és alkalmazottak, illetve az új generáció, a főiskolai hallgatók és a pályaválasztás előtt állók voltak.⁴¹

A hazai kereskedésekben az autók különféle típusait lehetett megvásárolni. Köztük csekély számban magyar gyártmányok is voltak. A háború és a forradalmak alatt, illetve a román megszállás következtében az autópark jelentős része megsemmisült, a szükségleteket pedig a hazai gyárak nem tudták fedezni, különösképpen, hogy a legjelentősebb, az aradi gyár a trianoni határokon kívülre szorult. Az országban maradt gyárak – mint a győri Magyar Waggon és Gépgyár, a budapesti Fejes Lemezmotor és Gépgyár, a MÁG, a Weiss Manfréd Művek és a MÁVAG – súlyos nyersanyag gondokkal, tőkehiánnyal és szakképzett munkások hiányával küzdöttek.⁴² Ekkorra a gépészműhelyek és kisiparosok többsége is felhagyott az egyedi tervezésű autók készítésével. A tőkehiány, az értékesítés nehézségei nyilvánvalóvá tették, hogy – bár az elkészült járművek technikai színvonala kifogástalan –, kisipari módszerekkel nem lehet gazdaságosan gépkocsit előállítani.⁴³

A fenti okok miatt a hazai utakon futó autók jelentős része külföldi gyártmányú volt.⁴⁴ A különböző típusok elterjedését leginkább a mindenkorai kereskedelem politika, a védővámok és a kereskedelmi egyezmények határozták meg. Az 1920-as évek elején a legtöbben francia autót használtak, az évtized második felében az európai gyártmányok mellett felfutottak az amerikai típusok is. Számuk jelentős mértékben meghaladta bármely európai országból származó autók számát. Bár az évtized végétől számuk csökkent, dominanciájuk továbbra is érvényesült. Az 1930-as évek elején az európai országok közül Olaszország és Németország autói para kezdett felkapaszkodni az Egyesült Államok mellé, a hazai piacokon előbb az olasz, majd a német gyártmányok száma növekedett jelentős mértékben, melyek az évtized közepétől már-már egyeduralmukodóvá váltak.⁴⁵

Az 1920-as évek végétől előtérbe kerülő olasz és német kereskedelmi kapcsolato-

kat jelezték a kiállítások is. 1936-ban az öt év után ismét megrendezett Budapesti Nemzetközi Automobil, Motorkerékpár és Motorcsónak Kiállításon a 102 kiállított autóból 60 német, 23 pedig olasz gyártmány volt.⁴⁶ 1935-ben Reinhard, a Német Gazdasági Tanács elnöke a német automobiliparról, mint a magyar-német barátság elmélyítésének eszközéről beszélt. A magyar mezőgazdaság jelentős piacot remélhetett a német ipar termékeinek megvásárlása fejében.⁴⁷ A magyar közvélemény pedig reménykedett a német autóipar új programjában, melynek célja a „népautó” kifejlesztése volt.⁴⁸

Márkák tekintetében az 1920-as évek elején az olasz Fiat volt a legelterjedtebb Magyarországon, melyből másfélszer annyi futott, mint a második helyen álló Benz automobilokból. Jelentős állományt képviseltek még a Ford, a Mercedes, a Laurin & Klement, az Austro-Daimler, a Puch és a MÁG automobilok.⁴⁹

Egy évtizeddel később Budapesten a magyar MÁG, a Fiat, a Mercedes Benz, a Buick, a Ford, a Steyr, a Citroën és a Renault képviseltette magát jelentős számban. Elterjedtek voltak az amerikai kisautók is, mint a Nash, Hudson Essex és Overland-Whippet. Az országos eloszlás nagyon hasonló, de feltűnő, hogy Budapesten nagyobb számban voltak magyar autók, a MÁG mellett WM és Marta automobilok, amelyeket elsősorban a bérfuvarozók használták. A magyar gyártmányok az évtized végéig megőrizték vezető helyüket Budapesten, 1938-ra is csak a Fiat gyár autói előzték meg.

Az 1930-as években jelentős átalakulás figyelhető meg a Budapesten használt típusok között. Az amerikai márkák – a Ford kivételével – lassan eltűntek, míg a német autók változatos típusokkal jelentkeztek. A mindvégig elsők között szereplő, nagy múltú Benz-Mercedes mellett nagy számban jelentek meg Opel, Adler, Wanderer, BMW és Hanomag autók. Az olasz gépjárműveknek inkább a számuk emelkedett a Fiat és a Lancia autók által. A francia gyártmányok közül a három legnagyobb márka, a Citroën, a Renault és a Peugeot is egyre kisebb számban futott a fővárosban. A brit autók közül a Morris és Austin kisautók száma emelkedett, a csehszlovák gyártmányok közül pedig a Tatra és az évtized közepétől a Škoda autók voltak jelen.⁵⁰

Az gépjárművek eljuttatása Magyarországra kezdetben nehéz feladat volt. Gyakran az autótulajdonos maga szervezte a szállítást. A világháború után azonban már működtek Budapesten kifejezetten autók szállításával foglalkozó vállalkozások. A nemzetközi szállítók – köztük az egyik legnagyobb, a belga Lloyd Royal Belge – garázshajókon, csomagolatlanul szállítottak autókat, rendszeres hajójáratokat indítottak a tengerentúlra, és Budapesten is tartottak fenn vezérképviseletet.⁵¹ Mellettük magyar érdekeltségű vállalkozások is voltak, például Blum és Polgár szállítók, akik kizárólag autók szállításával foglalkoztak.⁵² A kisebb tőkével rendelkező üzletek sok esetben maguk vállalkoztak az autók behozatalára. Granasztói Pál emlékiratában már-már regényes képet fest bátyja barátairól, akik a karosszéria nélküli autókat maguk vezették Nyugat-Európából Budapestig.⁵³

Az új autók árusítása mellett kezdetektől létezett hazánkban is használtautó-kereskedés. Egyrészt az autótulajdonosok maguk kínálták autóikat hirdetésekben, másrészt különböző márkaképviseletek nyitottak használtautó-telepet. 1930-ban az egyik legnagyobbat az Austro-Daimler–Puch–Steyr művek hozta létre.⁵⁴ Emellett rendszeres autóaukciót tartottak használt gépkocsik értékesítésére a Gépjármű Árverési Rt. vezetésével.⁵⁵

Magyarországon 1927-től jöttek létre autóhitel-intézetek, melyek az Amerikai Egyesült Államokból indulva terjedtek el. A vásárlónak rendszerint 25–33%-ot kellett előlegként kifizetnie, majd a hátralékot a következő hónapokban részletenként. A törlesztés időtartama rendszerint másfél év volt, a vásárló minden részletfizetésre váltót töltött ki, a kereskedő pedig az utolsó kifizetésig fenntartotta tulajdonjogát a járműre. A vásárlásnál a kamat igen magas (11–14%) volt.⁵⁶ Ennek oka, hogy a Magyar Nemzeti Bank 1928-ban megszüntette az autótöltő leszámítolását, ezért a hitelintézeteknek külföldi intézeteken keresztül kellett az üzletet lebonyolítaniuk, így a fizetésnél is a külföldi pénzvviszonyok voltak meghatározóak.⁵⁷

A gyári karosszériák mellett a korszakban még általános volt az egyedi tervezésű kocsiszekrény készítése. A hazai karosszériagyártás a magyar kocsigyártásból fejlődött ki, amely az automobil elterjedése miatt háttérbe szorult ugyan, de a vállalkozó kedvű gyártók áttértek az immár jobban jövedelmező karosszéria-gyártásra, így az első hazai autókarszéria is egy kocsigyártó műhelyben, Misura Mihály műhelyében készült el.⁵⁸

Az autó-kocsiszekrények formai fejlődésének Gulyás Jenő – aki elsőként foglalkozott Magyarországon iparművészként karosszéria-tervezéssel – három korszakát különböztette meg. Az elsőben ráadták az autóra „gyermekruháját”, a lovas kocsik kocsiszekrényét, a második korszakban az autó elhagyott minden feleslegeset, és a légellenállásnak megfelelőbb vízceppformát vette fel, a harmadik korszak pedig a tipizálás kialakításának korszaka.⁵⁹

Az autókat a kocsiszekrény típusa alapján három nagy kategóriára osztották, nyitott, csukott és kombinált autókra. Az 1920-as évek végéig a budapesti személyautók többsége nyitott karosszériájú volt. Az 1930-as évek elejétől emelkedni kezdett a csukott autók száma, és az 1930-as évek végére az autók több mint 80%-ánál ezt a típust regisztrálták. A kombinált autók végig a korszakban alacsony számmal ugyan, de stabilan képviselték típusukat.⁶⁰

Budapesten a korszak egyik legdivatosabb tervező-készítője Nagy Géza volt. Üzletét Albrecht főherceg számára készített karosszériája tette híressé, de sok éven keresztül ő készítette a kormányzóság autóit is, köztük Horthy Miklós Minerva autóját.⁶¹ Nagy Géza mellett a legnagyobb név a Zupka és Fia cég volt, amelyet még 1889-ben nyitottak meg kocsigyártó üzemként Budapesten. A legfelsőbb társadalmi köröknek gyártottak karosszériát, így Frigyes főhercegnek és József királyi hercegnek, amiért 1932-ben József királyi főherceg udvari szállítói címmel tüntette ki őket.⁶² Az említettekén kívül többek között a Metallo karosszéria gyár, a Kölber gyár, a Ludovika karosszéria üzem, Schillinger Gyula és Uhry Imre gyártottak még karosszériát személyautókra.⁶³

Az 1920-as évek elején a kereskedők és a karosszériagyártók között érdekellentét feszült. A kereskedők szorgalmazták, hogy engedélyezzék a kocsiszekrények nagyobb arányú importját, mert a karosszériagyártók nem készültek el időben a megrendelésekkel, emiatt a kereskedő tőkéje esetenként háromnegyed évig le volt kötve.⁶⁴ Tíz évvel később, amikor az autógyárak majd mindegyike rendelkezett karosszéria-üzemmel, az elégedetlenség középpontjában éppen az állt, hogy olyan kevés alváz kerül Magyarországra, hogy „...a magyar automobilipar egyik legnagyobb értéke –

tudniillik a karosszériaipar – szorul háttérbe emiatt.”⁶⁵ A megvásárolt autó forgalomba helyezéséhez szükséges forgalmi engedély kiadását gépjárművizsgálat előzte meg, melyet az illetékes gépjármű-kerületi székhely rendőrhatósága végzett.⁶⁶ Budapest esetében a székesfővárosi rendőr-főkapitányság feladata volt a vizsgáztatás, amely az Országos Automobilszakértő Bizottság hivatalos szakértője előtt zajlott.⁶⁷ A Bizottság által kiállított használhatósági igazolvány alapján a rendőrhatóság forgalmi engedélyt, műszerfalra felerősített igazoló lapot és rendszámot adott, utóbbit az alvázba is beütötték. A tábla téglalap alakú volt, rajta piros színnel a gépjárműkerület jelzése, fekete betűkkel az öt számjegyből álló rendszám.⁶⁸ A rendszámablákat 1933 nyarán kicserélték, az új rendszám két betűből és három számból állt.⁶⁹ A forgalmi engedélyekről gépjármű-kerületi és országos nyilvántartást is vezettek.⁷⁰

AZ AUTÓVEZETŐ

Az autók vezetése speciális szakképesítést igénylő feladat volt. A feladat elvégzésére az autó tulajdonosa felfogadhatott egy, az autóvezetésben jártas férfit, hivatásos sofőrt, vagy maga tanulhatott autót vezetni és úgynevezett úrvezetővé válhatott.

A hivatásos sofőrség mint szakma a második világháborút követő években népszerű foglalkozásnak számított, különösképpen, hogy a foglalkoztatás mellé rendszerint szállás és teljes ellátás is tartozott. A könnyű elhelyezkedés reményében sokan megtanultak autót vezetni, leginkább a vas és fémipari szakmában dolgozók közül. 1924 és 1929 között az állami gépjárművezetői tanfolyamot elvégeztek 67%-a volt fémipari munkás. Mellettük a korábbi bérkocsi-segédék jelentkeztek nagy számban a tanfolyamokra.⁷¹ Az 1930-as évek elejétől, a gazdasági válság hatására munkaerőpiaci helyzetük romlott, sok autót üzemen kívül helyeztek és az autótulajdonosok egyre inkább maguk vezették járműveiket.⁷²

Az álláskereső sofőrök egy része szaklapokban és napisajtóban ajánlkozott „úrházakhoz”. Hirdetéseikben a megbízhatóságot, és a többirányú szakismeretet hangsúlyozták.⁷³ Egyes kereskedők az autóvásárlóknak az autó mellé „megbízható” sofőrt is ajánlottak, esetenként azzal a hátsó szándékkal, hogy saját emberük segítségével könnyebben átvészeljék a kezességi időt.⁷⁴ A munkaközvetítés feladatát a Gépkocsi-vezetők Egyesülete is magára vállalta, kisebb-nagyobb eredménnyel folytatta is. Mellettük megjelentek az önjelölt állásközvetítők, akik bizonyos jutalék, pénzbeli ellenszolgáltatás fejében tájékoztatást adtak arról, hol várható üresedés. Így alkalmi közvetítővé válhattak az autótulajdonos rokonai, alkalmazottai, és bárki, aki értesülhetett a tulaj autóvásárlási szándékáról, vagy egy sofőr elbocsátásáról.⁷⁵

A magánalkalmazásban álló sofőrök javadalmazása az 1920-as években általánosan havi 300 aranykorona volt, évi egy-két rend ruhával, cipővel. A válság éveitől a főúri házak szívesen alkalmaztak házaspárokat, a férjet szerelő-sofőrként, a feleséget pedig afféle háztartási mindenesként.⁷⁶ A sofőrök kötelessége volt az autó vezetése és javítása mellett a háztartásban előforduló lakatos, vízvezeték és villanszerelési munkák elvégzése is.⁷⁷

A sofőröknek az alkalmazottak között elfoglalt helye kérdéses volt. Surányi Endre



Hivatásos sofőr az 1930-as évek végén
Fotó: Seidner Zoltán. Magyar Építészeti Múzeum

emlékezik vissza egy esetre, amikor gazdája egész családját az foglalkoztatta, hogy egy fontos vendég fogadásakor hova állítsák a sofőrt az alkalmazottak sorfalában.⁷⁸ Végül a komornyik és a szobainas közé állították, de a problémának ez nem jelentette a megoldását. 1927-ben a Gépkocsivezetők Egyesületének lapjában felháborodott hangú cikkben tiltakoztak, mert a készülő budapesti statisztika a háztartási alkalmazottakhoz számította a sofőröket.⁷⁹ Szakmai képzettségük valóban kiemelte őket a hagyományos cselédségből, ugyanakkor rájuk is ugyanazok a cselédtörvények vonatkoztak. Képzettségük mellett önrzetességük választotta el őket leginkább a személyzet többi tagjától. Nem szerettek mással foglalkozni, csak az autóval, és nem szívesen érintkeztek vagy étkeztek az alkalmazottakkal. Előfordult, hogy az autótulajdonos közvetlenebb hangot engedett meg magának a sofőrrel szemben, például letegezte. A sofőr persze kifogásolta ezt az „álgentry” és „lipótvárosi” hangnemet, mondván, ő nem „kocsis”.⁸⁰

A sofőrökről a korai időktől kezdve sajátos kép alakult ki a társadalomban. A laikus közönség bizonyos fokú ellenszenvvel viseltetett irántuk, ezért könnyen hitelt adott azoknak a híreknek, melyek a sofőröket rossz színben tüntették fel. 1925 januárjában *Titkos Ilona művésznő részeg sofőrjének garázdálkodása* címmel jelentek meg cikkek. A sofőrtársadalom természetesen szolidaritásának adta jelét, és támadta a „sofőrök tisztességét bemocskoló” újságírókat, míg a másik oldal igazolva látta fé-

lelmét a veszélyes, részeges, a törvény betűjét figyelmen kívül hagyó autóvezetőkkel szemben.⁸¹ Valójában a hivatásos sofőrökkel szembeni bizalmatlanság nem volt alap-talan. Mentalitásukat leginkább a „sofőr-tempó”, másként „zsvivány-tempó” kifejezés-sel jellemezték. Ez magában foglalja azoknak az apró, esetenként jelentősebb vissza-éléseknek az elkövetésére való hajlamot, amelyekkel anyagi vagy más természetű előnyökhöz tudtak jutni. Az élelmes sofőr fekete fuvarokat vállalt, vagy szándékosan elrontotta a kocsit, mert a javítóműhely számlái után közvetítői díjat kapott.⁸² Mások, amíg gazdáik nyaraltak, gazdag földesúrnak adták ki magukat, és luxusautókkal pará-déztak a városban.⁸³

A sofőrök érdekvédelmi egyesületüket, a Magyarországi Gépkocsivezetők Egye-sületét 1925-ben alakították meg. Az egyesület tömörítette azokat a sofőröket, akik közhasznú vagy magánhasználatú automobilon végeztek szolgálatot.⁸⁴ A szervezet célja volt egyrészt, hogy biztosítsák a sofőrök érdekvédelmét a munkáltatójukkal szem-ben, másrészt, hogy előmozdítsák a sofőrök foglalkozásának törvényi rendezését.⁸⁵

A helyzetük törvényes szabályozásának hiánya mellett a legnagyobb indulatokat kiváltó kérdés a sofőrök felelőssége volt. Sok esetben vált kérdésessé, mi a követen-dő joggyakorlat, amikor az autó hivatásos sofőr vezetése közben balesetet okoz. A bírói gyakorlatban az objektív felelősség elve érvényesült, tehát a baleseti károkért a gépjármű üzemtartóját terhelte a felelősség. Kivételt képezett, ha egyértelműen bebizonyosodott, hogy a sofőr a tulajdonos rendelkezése alól jogtalanul vonta ki az autót. Ezt azonban nehéz volt bizonyítani. Egy 1915-ös királyi kúriai határozat pél-dául felmentette azt a sofőrt, aki elvitte gazdáját színházba, majd ahelyett, hogy haza-vitte volna a kocsit, másfelé ment és balesetet okozott. Az ítélet szerint nem jogtalan-ul vette igénybe az autót, alkalmaztatásának körében járt el, még akkor is, ha más útvonalon haladt.⁸⁶

Ezzel szorosan összekapcsolódott az autónak veszélyes üzemként való nyilvántar-tása. Az autótulajdonosnak a veszélyes iparüzem tulajdonosához hasonló felelőssége volt. Az automobilon működése közben az állandó és különös veszélyt a sebesség, a zaj és a riasztó hatás képviselte.⁸⁷ 1930-ban az autóvezetők – hivatásos sofőrök és úrvezetők egyaránt – több fórumon követelték, hogy vonják ki az autót a veszélyes üzem kategóriából és szüntessék meg az objektív felelősséget.⁸⁸

A hivatásos sofőrök mellett a két világháború között teret nyertek azok az autótulajdonosok, akik maguk vezették járműveiket. Az úrvezető fogalma az 1920-as évek-ben már nem volt újdonság, úgy tekintettek rá, mint a „kultúremler egy új típusára.” Az úrvezetők számának növekedésében szerepet játszott, hogy egyre többen tudtak olcsó autóhoz jutni, de a sofőrtartás költségeit már nem vállalhatták magukra, illetve a technikai fejlődéssel az autók vezetése egyre egyszerűbbé vált.⁸⁹ Amikor 1928-ban a lapok szenzációként számoltak be arról, hogy Bethlen István automobilt vásárolt, az autós társadalom értetlenül állt a szenzációhajhászás előtt, hiszen számukra az autó-vezetés hozzátartozott a „savoir vivre”-hez.⁹⁰

A kezdő úrvezetők, korabeli zsargonnal a „datolyák” mindenkor az élcélődés tár-gyai voltak. Számos anekdotában szerepelt az úrvezető, akinek hozzáértése még hiá-nyos, de nagyon szeretne az autóvezetők társadalmához tartozni. Az ilyen vezető volt az alkatrész-kereskedők kedvence, mert bármely hasznos, vagy haszontalan alkatrész

megvásárlására rá lehetett venni.⁹¹ A gúnyolódás azonban nem minden esetben állta meg a helyét. Az úrvezetők nagy része ugyan megtartotta sofőrjét, elsősorban szerelési munkákra, mechanikusként, de az igazi „motorsportsman” a hivatásos sofőrökhöz hasonló műszaki felkészültséggel rendelkezett.

A korszak rendszeresen visszatérő kérdése – általában az autó luxustárgyként való definiálásával kapcsolatban –, vajon demokratikus jelenség-e az autó, és ha igen, jogos kifejezés-e az „úrvezető” fogalma. A felső társadalmi körök rendszerint hangsúlyozták, hogy az autó demokratikus jelenség,⁹² a gyakorlat azonban arról árulkodik, hogy mégiscsak igényt tartottak bizonyos megkülönböztetésre. Ezt mutatja a rendőrökkel rendszeresen összetűzésbe keveredő Odescalchi Miklós herceg esete. 1930 ősztől kirobbant rendőrségi ügye kapcsán az úrvezetők sajtóorgánuma felvetette a kérdést, hogy szabad-e előállítani azt, aki ilyen magas társadalmi pozíciót tölt be. A hatóságok előtt azonban az úrvezető és a hivatásos sofőr mint rendészeti jogalany egyenlőnek számított.⁹³ Az 1933-ban megtartott úgynevezett Automobil Nagygyűlésen, melyen a motorizáció terjedésének gátló tényezőiről, problémáiról tartottak ankétot, magát az „úrvezető” elnevezést is támadták. Helyette javasolták a német „Selbstfahrer” mintájára az „önvezető” elnevezést.⁹⁴

A 19. század végétől egyre általánosabbá váló emancipációs mozgalom az 1920-as évekre elérte a motorizációt is. Korábban a „sport-lady”-ket elegáns amatőröknek tartották, de az évtized közepén látványosan megemelkedett az autóvezető hölgyek száma.⁹⁵

A hölgyek vezetési képességeivel szemben már az 1920-as évek elején bizonyos szkepszis tapasztalható. „Vigyázzunk az újonnan elszaporodott hölgyvezetőkre. Tévesen értelmezik a nőknek kijáró udvariasságot és megbocsátóan tudnak mosolyogni, különösen, ha nekiszorítanak bennünket valamelyik kirakatnak.”⁹⁶ A férfiak a nők legnagyobb érdemének azt tartották, hogy végre a „divat is rámosolygott” az automobilra és finom célzásokat tettek a női lélek és a száguldás közötti összefüggésekre. Az óvatosan fogalmazó úriemberek mellett voltak harcos ellenzői is a női motorizációnak.⁹⁷ Leginkább a hivatásos, rendszerint állás nélküli sofőrök támadták a hölgyvezetőket, azzal érvelve, hogy a nők számára „...a vezetés kivétel nélkül hiúsági kérdés.”⁹⁸ A székesfőváros közlekedésügyi bizottságának egyik ülésén egy bizottsági tag egyenesen azzal fordult a testület felé, hogy nőknek gépjárművezői engedélyt ne adjanak ki, mert „Orvosi megállapítás szerint a nő nem alkalmas minden tekintetben arra, hogy kellő pillanatban elég önuralmat tudjon gyakorolni, lélekjelenléte legyen, ezért a nőket nem tartom arra alkalmasnak, hogy ők a főváros forgalmasabb útvonalain autókat vezessenek, különösen olyan autót, amelyen férfi nem is ül.”⁹⁹

A rossz vélemények ellenére a korszakban jó néhány hölgy bizonyította kiváló autóvezetői képességét. Erre elsősorban a versenypályákon nyílt lehetőség. A női versenyzők közül kiemelkedett Delmár Walterné, aki – mint mondták – a modern „sport-lady” első igazi képviselője volt Magyarországon. A hölgy már az 1925-ös svábhegyi autóversenyen kategóriagyőztesként szerepelt, 1926-ban túraautó-rekordot állított fel és rendszeres szereplője volt a külföldi versenyeknek is.¹⁰⁰

Alig jelentek meg a hölgyvezetők, az autóipar máris lehetőséget látott a női vásárlókban. Az 1927-es párizsi autó szalonon *Spécialement pour vous, Mesdames* címmel

megjelentek a kifejezetten hölgyek igényeinek megfelelő konstrukciók.¹⁰¹ A női igények legjelentősebb és a jövő szempontjából legmeghatározóbb megvalósulása kétségtelenül a csukott karosszériájú automobil volt.¹⁰²

Az automobilizmus terjedésében nagy szerepet játszott az új generáció érdeklődése a motorizáció iránt. Az érdekeltek is fontosnak tartották, hogy idejekorán elkezdjék az autók szeretetére nevelni a gyermekeket. 1927-ben Hadik Mihály gróf javasolta, hogy iktassák be az elemi iskolák tanrendjébe az automobilizmust és a motorizációt, mivel ekkor még sok problémát okozott – főleg vidéken – hogy a kisgyermekek megdobálták az autókat.¹⁰³

A városi gyermekek azonban – akik számára az autó mindennapi valóság volt – nagy érdeklődéssel és sok esetben felnőtteket megszegyenítő szakértelemmel közelítettek az automobилоkhoz: „...a hat éves gyerekek már automobil-barkóhát játszanak, ha hazajönnek az iskolából és minden gymnasista tudja, hogy mit kell csinálni, ha a motor kimelegszik – ezt sokkal több gymnasista tudja, mint autótulajdonos, mert a gymnasistának kortársi szívügye az autó.”¹⁰⁴ Granasztói Pál emlékiratában visszaemlékezik, amint gyermekként biciklivel szegődött egy-egy automobil nyomába, előfizetett az *Autó* című szaklapra, órákat ácsorgott az üzletek és a KMAC székháza előtt, hátha megpillanthatja a korszak autóversenyzőit. Apja gúnyolódva „országos hírű autósakértőnek” nevezte, ő pedig, mielőtt építész lett, az iskolai órákon autókározzériákat rajzolt.¹⁰⁵

1927-től a Bugatti már szériában gyártott elektromos gyermekautót,¹⁰⁶ de Magyarországon inkább a lábbal hajtott kisautók voltak divatosak. A margitszigeti autó-szépségszerepen még gyermek-automobilversenyt is rendeztek, nevelői és pedagógiai céllal.¹⁰⁷ A játékokat gyártó vállalatok is azonnal kihasználták a lehetőséget, a KMAC pedig levelezőlap-sorozatot indított a fiatalok gyűjtőszemélyének kielégítésére.¹⁰⁸

*

Az autóvezetés oktatását a 19. század végén Haltenberger Samu, a posta alkalmazásában álló gépészmérnök kezdte három géplakatos oktatásával. A gyakorlást a Posta Központi Járműtelepének udvarán kezdték, majd a Népligetben, az egykori bérkocsi céh tanpályáján, mai Kismarton út és Lengyel sétány közti területen folytatták. A forgalommal a mai Vajda Péter utcán és a Baross téren ismerkedtek, később a budai hegyeken gyakoroltak, végül a posta autóvezetővé minősítette őket. A képzéssel azonban a hatóság ekkor még nem foglalkozott.¹⁰⁹

A közúti forgalom fejlődésével, a gépjárművek számának emelkedésével azonban szükségessé vált az oktatás egységes, hatóságilag ellenőrzött hálózatának kiépítése. A két világháború között az autóvezetés oktatása már intézményes keretek között folyt. Az automobil ügyek – így a szakoktatás is – 1922-től a Kereskedelmi Minisztérium hatáskörébe tartoztak.¹¹⁰ 1932-ben az autósakértő bizottság és az állami sofőriskola visszakerült a Belügyminisztérium alá, a kereskedelmi miniszter ezután csak a közhasználatú autók ellenőrzését látta el.¹¹¹

Az 1922-es újjászervezése után az állami tanfolyamot a M. Kir. Technológiai és Anyagvizsgáló Intézet épületébe helyezték el, a József körút 6. szám alatt. Az állami



Benzinkút az 1936-ban megnyílt Magyar Fiat központjában

Fotó: Kozelka Tivadar. Magyar Építészeti Múzeum.

sofőriskola rendelkezett egy előadóval, garázzsal, kovácsműhellyel, gépműhellyel és egyéb kisebb helyiségekkel.¹¹² A szervezeti szabályzat 1924-re készült el. A tanfolyam tényleges állami támogatásban nem részesült, költségeit saját bevételeiből fedezte. A tanfolyam oktatói gépészmérnökök, jogi vagy államtudományi végzettségű személyek voltak, a tűzvédelmi és elsősegély-oktatást meghívott előadók végezték. A tanfolyam egymástól független két részből állt, az első rész elméleti képzés volt, melyen azok is részt vehettek, akik érdeklődtek, de nem akartak autót vezetni. A képzés második része képezte a gyakorlati vezetői tanfolyamot.¹¹³

Az iskola évi 10 öthetes tanfolyamot indíthatott, 40–50 fővel.¹¹⁴ 1924 és 1930 között a lehetőségeiket maximálisan kihasználva, összesen 3402 tanulót oktattak. Ez nagy érdeklődést mutat, különösen, ha számításba vesszük, hogy rajtuk kívül a magántanfolyamokon tanulók száma is jelentős volt. Az állami tanfolyamon a legtöbb tanuló jó és megfelelő minősítést ért el, körülbelül minden tizedik növendék megbukott – vagy meg sem jelent – a vizsgán.¹¹⁵ A jelentkezők legtöbbször hivatásos sofőr akartak lenni, és voltak speciális foglalkozásúak (katonatisztek, autókereskedők, tűzoltók), akiknek állása kötelezővé tette a jogosítvány megszerzését. Mindössze 12% volt, aki amatőrként, úrvezetőként akarta megszerezni jogosítványát.¹¹⁶ Ennek oka, hogy az úrvezetők és hölgyvezetők szívesebben látogatták a sok esetben kifejezetten nekik meghirdetett magántanfolyamokat.

Az állami tanfolyam mellett nagy számban alakultak magániskolák, egyes esetek-

ben önállóan, máskor egy garázzsal vagy javítóműhellyel közös vállalkozásként. A korszak magániskolái, mint az egyik legrégebbi Ungár Soffőriskola, az elit jellegű Viktória Autószakiskola vagy a nagy tekintéllyel rendelkező, több tankönyv szerzőjeként is ismert Kerber Áron iskolája magasabb technikai színvonallal próbálták ellensúlyozni az állami sofőriskolával szembeni hátrányukat. Az elméleti oktatáshoz modern szemléltető és segédeszközöket használtak, ideértve a filmet is, a gyakorlati képzést pedig igyekeztek a legújabb típusokon végezni. A Kerber Autószakiskola például egy több helyiséggel rendelkező épületben oktatott, ahol a tantermek egyikében folyt a szorosabb értelemben vett elméleti oktatás, rengeteg szemléltető elemmel, motormetszetekkel, egyéb alkatrészek metszeteivel, szerkezeti és műszaki ábrákkal, egy másik teremben a műhelygyakorlatot végezheték egy karosszéria nélküli alvázon. Az első vezetési gyakorlatokhoz pedig az iskola fenntartott egy külön erre a célra kiépített oktatópályát.¹¹⁷

A hatályos rendelet értelmében autót csak olyan személy vezethetett, aki kellő előképzetség után vezetői vizsgát tett és igazolványt kapott. A vizsgára jelentkezhetett minden 18. életévét betöltött állampolgár, akinek nem volt olyan betegsége, vagy fogyatékosága, ami az autó vezetésében akadályozhatta volna, továbbá erkölcsi és közrendészeti szempontból megbízható volt, és állami vagy magántanfolyamot végzett. A vizsgára a lakhely szerinti rendőrhatóságnál kellett jelentkezni. A járműről a vizsgázó gondoskodott. A vizsga elméleti és gyakorlati részből állt, az elméleti vizsga műszaki részét az OAB szakértője előtt, a közrendészeti részét a rendőrhatóság előtt kellett letenni. Az állami tanfolyamon résztvevők csak gyakorlati vizsgát tettek. Sikeres vizsga után vezetői igazolványt kaptak, amely egy fényképes kartonpapírból állt, három betétlappal. Az igazolvány visszavonásig volt érvényes, háromévente orvosi vizsgálat során kellett megújítani. Az alkalmazásba álló sofőr kiegészítésül kapott egy kis zsebkönyvet, amelybe a szolgálatba lépést és kilépést kellett a munkáltatójának feljegyeznie, hasonlóan, mint a cselédkönyvbe.¹¹⁸

A budapesti vizsgázók kérelmét a főkapitányság Veres Pálné utcai helyiségében kellett leadni. Ezt követően a vizsgázónak jelentkeznie kellett a rendőr főorvosi hivatalban, amely ekkor az V. kerületben, a Vigyázó Ferenc utcában volt. A rendőrhatósági hivatalban pedig gondoskodtak annak megállapításáról, hogy közrendészeti és közbiztonsági szempontból megbízható-e a jelentkező. A kérvény benyújtásától számított körülbelül két hét múlva hívták be a jelentkezőt a Mosonyi utcai rendőrlaktanya melletti Juranics utcában megejtendő vizsgáztatásra.¹¹⁹

AUTÓ A HÉTKÖZNAPOKON

Az automobilon terjedésével párhuzamosan számtalan gyakorlati problémával kellett megküzdenie a fővárosnak és az autótulajdonosoknak. Ezek a problémák leggyakrabban az autók tárolásával, üzemanyag-ellátásával, karbantartásával és javításával kapcsolatban merültek fel. A nehézségek megoldására sorra alakultak Budapesten az új vállalkozások és szolgáltatások.

A problémák közül a legszembetűnőbb az autók tárolása és parkoltatása voltak. A



Autózáshoz öltözött a Fröhner és Pásztyeli család. 1910-es évek.

Fotó: Négyesi Pál gyűjteménye

fővárosi elit autótulajdonosai közül néhánynak lehetősége volt arra, hogy lakóépülete udvarában, kertjében a meglévő kocsiszíneket és istállókat átalakítsa, vagy lebontsa, és helyükre garázsokat építsen, mint ahogy az 1910-es években a belvárosi Károlyi-palota korszerűsítése során Bálint Zoltán és Jámbor Lajos tervei szerint történt.^[20]

A lakóépületek többsége mellett azonban nem volt lehetőség építkezésekre, az autókat az épületek előtt, az utca szélén állították le, ez azonban jelentős akadályt jelentett a forgalom lebonyolítása során. A belvárosi forgalom tehermentesítésére és nem utolsósorban jelentős bevétel reményében, vállalkozó szellemű iparosok, elsősorban javítóműhelyekkel rendelkezők bérgarázsokat nyitottak a belvárost környező kerületekben. A bérgarázsokban a tulajdonos havi fix összeg lefizetése után biztosított helyet az autók számára. A garázsok mérete egészen kicsinytől a több tucat autó

befogadására alkalmasig változott. A legtöbb garázs a VII., VIII., és IX. kerületben létesült, de elszórtnan mindegyik kerületben megtalálható volt néhány.¹²¹

Egy modern garázs alapszolgáltatása, mint „garázsírozás”, kiegészült egyéb szolgáltatásokkal. A két világháború közötti Budapest egyik legnagyobb garázsa, a *Cyklope Garage*, jól illusztrálja ezeket a szolgáltatásokat és a korszak garázsainak működését, bár mérete miatt korántsem nevezhető általánosnak.

A *Cyklope Garage* 1924-ben épült és kezdetben 250 autó befogadására volt alkalmas, majd 1928-ban 500 férőhelyessé bővítették.¹²² A garázs tulajdonképpen egy több emeletes parkolóház volt. Mindegyik emeleten szakmailag képzett ügyeletes őrködött, aki nyilvántartást vezetett az autók érkezéséről és távozásáról. Az épületben kocsimosó helyiség és javítóműhelyek működtek, az úrvezetők automobiljaira pedig külön figyelmet fordítottak, időnként átvizsgálták őket és ellátták az időszakos karbantartási munkákat, melyekről naplót vezettek. A garázsban „úrvezető szolgálat” is működött, melynek lényege, hogy minden reggel kért időpontra az úrvezető által kért címre szállították az autót, majd este telefonbejelentésre érte küldték.¹²³

Az autó működéséhez szükséges üzemanyagot a kezdeti időkben patikákból vagy festéküzletekből, esetleg ruhatisztítókból szerezték be. Az egyre szélesebb körben terjedő motorizáció azonban megteremtette az igényét egy hatóságilag ellenőrizhető és tervszerűen kiépített üzemanyag ellátó hálózat létrehozásának. A KMAC partnereivel közösen már az első világháború előtt megkezdte benzinállomások létesítését, majd az 1920-as évektől már nem csupán klubtagok számára elérhető országos hálózatot szervezett. Ötven fővárosi és száz vidéki lerakatot tervezett, többségük garázs és javítóműhely volt. A hivatalos állomásokon egyforma minőségben és előzetesen közzétett hivatalos áron árultak benzint és kenőolajat ólomzárás kannákból és hordókból.¹²⁴

Nagy előrelépést jelentett egy technikai újítás, a benzinkutak felállítása. A Fővárosi Autóüzem Rt. 1924-ben állított fel két kutat kísérleti jelleggel a Szabadság téren és a Baross téren, majd egy Phöbus benzinkutat állítottak fel a Honvéd és Balaton utca sarkán, s miután az utazóközönség meglepedéssel fogadta, három vállalat jelentkezett hasonlók létesítésére. A főváros az autósoknak benzin-csekkfüzetet állított ki, amelyek 100, 300 és 500 liter benzin felvételét tették lehetővé. A kutakat az utcák szélére állították fel, a 2000–4000 literes tartályok a gyalogjáró alatt helyezkedtek el. A kutakat közeli üzletek tulajdonosai kezelték.¹²⁵ A benzinkutakból hazai gyártmányú benzint hatósági engedéllyel lehetett árusítani.¹²⁶ Külföldi vállalatok számára a belügyminiszter adhatott engedélyt.¹²⁷

A benzinkutak száma mind országos szinten, mind pedig Budapest vonatkozásában az 1930-as évek közepéig emelkedett, ekkor két vállalat kútjait megszüntették.¹²⁸ Budapest jelentősen kiemelkedett a városok közül a benzinkutak számát tekintve. 1930-ban 132 kutat számoltak, míg ugyanebben az évben a második legtöbb kúttal rendelkező város, Győr mindösszesen 19 kúttal rendelkezett.¹²⁹ Budapesten a kutak többsége a pályaudvarok környékén helyezkedett el, illetve a város periferiáin.

Az egyszerű útszéli kutak mellett 1929-től úgynevezett „service állomásokat” állítottak fel. Az amerikai mintára szervezett állomások közül az első a Vacuum Oil Company Határ úti állomása volt, ahol már főállású kezelőt alkalmaztak.¹³⁰

A motorizáció terjedésével egyre világosabbá vált a kőolaj gazdasági és katonai

jelentősége. A kőolajban gazdag területek megszerzésén túl a világ számos országában kísérleteket kezdtek mesterséges benzin előállítására.¹³¹ Magyarországon az 1920-as évek elején nem volt számottevő kőolaj-kitermelés, azt Romániából és Lengyelországból, majd a Szovjetunióból és az Egyesült Államokból szállították, de kiemelten fontosnak találták, hogy az ország – katonai szempontokat is figyelembe véve – kőolajellátás terén függetleníteni tudja magát.¹³² 1920-ban benzollal és spiritusszal kezdtek kísérleteket, majd 1930-ban a Magyar Általános Kőszénbánya Rt. felsőgal-lai szénleparlójában hazai barnaszénből kátrány, majd benzin előállításával próbál-koztak.¹³³ Az eredmények nem voltak jelentősek, de a kiadások csökkentése érdeké-
ben a hatóság 1923-tól a motorszesz használatára ösztönözte az autótulajdonosokat.¹³⁴ A szesszel kevert benzin 1929. november elsején került forgalomba, motalkó né-
ven.¹³⁵

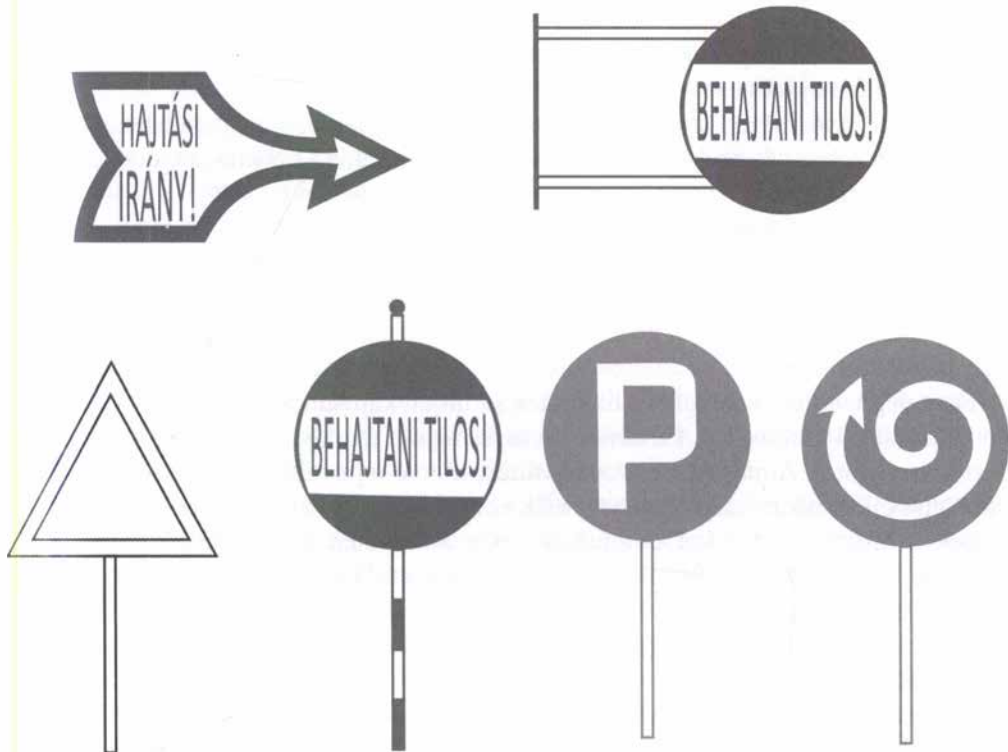
Az autók kisebb-nagyobb javítási munkálatait kezdetben a hagyományos kisipar szakembereire, bognároakra, fényezőkre, kárpositókra, lakatosokra, asztalosokra bíz-ták, és sok esetben ugyanezek a kisiparosok hozták létre a két világháború között az autók karbantartására és javítására szakosodott műhelyek hálózatát. A kisebb javító-műhelyek rendszerint egy-egy kisebb szakterületre specializálódtak, majd a világhá-
borúk között megjelentek a többféle szolgáltatást nyújtó modern műhelyek, „autószu-
natóriumok.” A különböző márkák saját javítóműhelyeket tartottak fenn. A műhelyek legtöbbje Budapest VIII. kerületében működött.¹³⁶ A budapesti autójavítók némelyike autómentő-állomásként is funkcionált, de létrejöttek kifejezetten autómentésre szako-
sodott vállalkozások is.¹³⁷

Az autók természetes amortizációja idővel megteremtette az igényt az autók időn-
kénti átvizsgálására, üzembiztonságának ellenőrzésére. Budapesten 1933-ban nyílt
meg az első autóállomás, amely e célra jött létre. A Steyr-ADM-Puch művek autókár-
bantartó és ellenőrző bizottsága munkája során több technikai újítást alkalmazott,
amelyek addig ismeretlenek voltak a budapesti autójavító iparban, így például első-
ként használtak hidraulikus emelőhidat az autók vizsgálata során.¹³⁸

A műhelyek munkásai kezdetben géplakatosok voltak, majd az 1920-as évektől
kezdtek foglalkozni az autószerelő szakma megteremtésével. Először a Szürketaxi
Kerepesi úti telepén oktattak autószerelő tanoncokat 1923-ban.¹³⁹ Az autószerelő-kép-
zés később is Budapestre koncentrálódott, erre enged következtetni a vidéki tanoncok
nagy számaránya. 1928-ban a tanoncok 50%-a budapesti, 50%-a külföldi vagy vidé-
ki származású volt.¹⁴⁰

A nagy javítóműhelyek – mint például Bárdi Józsefnek, Magyarország egyik első
autó- és autóalkatrész-kereskedőjének műhelye – az általános szakértelmű munkások
mellett egy-egy márka számára speciálisan képzett szerelőket is alkalmaztak, mert a
javítóüzemek legtöbbje a speciális ismereteket igénylő munkákat nem tudta ellátni, a
jármű technikai tulajdonságai újdonságnak számítottak a munkások előtt.¹⁴¹

Az autószerelők – mint általában a műszaki szakmában dolgozók – a munkásság
műveltebb rétegéhez tartoztak. Egyrészt magasabb iskolai végzettséggel rendelke-
tek, mint társaik, 1928-ban az autószerelő tanoncok 56,2%-a nyolc osztályos közép-
iskolát végzett, további 24,4%-a pedig négy osztályos polgári iskolát, míg ugyanez az
arány például a kőműveseknél 10,8% és 5,3% volt. Másrészt az autóipar rohamos fej-



Jelzőtáblák a városi közlekedésben.

Az ábrákat források alapján Márkus Gergely készítette.

lődésével az autószerelők folyamatos át- illetve továbbképzése is szükséges volt.¹⁴² A háború után az autók javítási költségei magasak voltak. A javításhoz szükséges nyersanyagokat és alkatrészeket külföldről hozatták, a költségek pedig a szállítás és a vámok miatt megemelkedtek. A munkások napi bére 1920-ban javítóműhelytől függően 8 és 18 aranykorona között változott.¹⁴³ 1926-ban 0,5–1,1 pengő volt óránként.¹⁴⁴

A javításhoz szükséges alkatrészek, felszerelési cikkek és pneumatikok egy része a hazai kereskedésekben is megtalálható volt. Ezek kereskedelme kapcsolatban állt az autókereskedelemmel, az autókat árusító üzletek közvetlen szomszédságában, vagy azokkal közös vállalkozásként működtek, elsősorban az V. és VI. kerületben.¹⁴⁵

Az alkatrész és felszerelési üzletek működését jól szemlélteti az 1920-as évek egyik legnagyobb alkatrész-kereskedő üzlete, az *Automobilia* nevű vállalkozás. A cég 1904-ben alakult és ezzel Magyarország egyik legrégebbi autóalkatrész- és autófelszerelési áruháza lett. Az üzlet nem csak autófelszereléseket, hanem garázs- és műhelyberendezéseket is árusított. Rendszeres beszerző utakat tartottak Nyugat-Európában, melyek következtében viszonylag hamar megjelentek az új fejlesztések és árucikkek a hazai piacon is. Ezek egy része luxusfelszerelés, más része praktikus használati cikk volt.¹⁴⁶

Az alkatrészek és felszerelési cikkek között kiemelkedő helyet foglaltak el a pneu-

matikok, különösen a Ruggyantaáru gyár termékei. A gyár 1891-ben alakult, gumijátékokat, cipőalapanyagokat és tömítőeszközöket gyártott. 1911-ben kezdett pneumatikgyártásba, majd átvette az aradi Marta gyár irányítását is. Termékeit *Tauril*, majd 1922-től *Cordatic* néven árusította.¹⁴⁷ A magyar termék mellett megtalálhatóak voltak a korszak legelterjedtebb külföldi márkái, a Continental, a Michelin, a Goodyear és a Pirelli pneumatikjai.¹⁴⁸

Az autóközlekedés új üzleti lehetőséget jelentett a biztosítók számára is. 1929-ben az egyik budapesti biztosítónál, a Hermes Biztosító Részvénytársaságnál például négyféle biztosítást köthettek az autótulajdonosok. A szavatossági biztosítás azokat az igényeket elégítette ki, amelyeket a balesetek sérültjei, károsultjai támaszthattak az autótulajdonosával szemben. A kártérítés összege függött a tulajdonos és a károsult kereseti viszonyaitól. A második biztosítás törés, illetve lopás elleni, a harmadik, tűz és robbanás elleni biztosítás volt, a negyedik biztosítás pedig balesetbiztosítás, amit köthettek a sofőrre, az utasokra, és a tulajdonosra. Kár esetén a biztosító kártérítést fizetett, vagy megjavíttatta az autót. Ebben az esetben a tulajdonos küldhetett két, számára is megbízható javítóműhelyről árjegyzéket. A tűzkár kivételével minden biztosító egy bizonyos összegig – minimum 100 pengőig – önbiztosítást kötött ki, az ez alatt esett kárt nem térítette meg.¹⁴⁹

Az autóhasználatnál szoros kapcsolatban működő vállalkozások között akadtak szép számmal olyanok, melyek az autóközlekedés kiszolgálása helyett az autók használóinak igényeit akarták kielégíteni. Az autós társadalom valós igényeire adtak választ a túrafelszerelések, bőröndök, utazóládák gyártásával és árusításával foglalkozó cégek, amelyek az egyre népszerűbb autós turizmusra alapozhattak. Hasonlóan valós igényeket elégítettek ki a különböző ruhakészítők, szabók is, akik elkezdtek kifejezetten sportdresszeket, utazóruhákat készíteni. Kiemelkedtek közülük a bőrt feldolgozó varrodák, megnőtt a kereslet a kesztyűk, bőrsapkák, bőrmellények és kabátok iránt. A Corvin Áruháznak például külön sportruházati osztálya nyílt, ahol a motorsporthoz szükséges felszereléseket is meg lehetett vásárolni.¹⁵⁰

A valóban szükséges, praktikus termékek mellett a legkülönböfélé árucikkek találtak maguknak kapcsolódást az autós szubkultúrához, amelyet harsány hirdetésekben és hangzatos szlogenekkel hirdettek. A legnépszerűbbek ezek közül a kozmetikai termékek voltak a hajszelétől a bőrápoló-krémekig. A kozmetikai ipar kötődésének a motorizációhoz azonban volt egy mélyebb rétege is. A kozmetikumok alapanyagainak egy része ugyanis a kőolaj-finomítás során keletkező melléktermék volt. A Shell csepeli finomítójában például kozmetikai szerek előállítására egy külön részleget is felállítottak.¹⁵¹ A kozmetikai termékek mellett népszerűek voltak a különböző hordozható rádiók, gramofonok, de megjelentek az autósoknak szánt hirdetések között az önvédelmi fegyverek is.¹⁵²

Az új közlekedési eszköz változásokat idézett elő az öltözködés területén is. Azt korántsem állíthatjuk, hogy egyedül változtatta meg az öltözködési szokásokat, ugyanakkor kétségtelen tény, hogy ott szerepel azok között a tényezők között, melyek a 19. századtól kezdve jelentősen átalakították a divatot és az öltözködést. A politika, a

világháború és az abból fakadó nyersanyaghiány; a művészet a historizmustól az art deco-ig, továbbá a népművészet és a film; a nők emancipációs mozgalma és a reformruha-mozgalom; s végül, de nem utolsó sorban a sport és a technika mind szerepet játszottak ebben. A terjedő sportolási kedv fellazította a szigorú öltözködési szabályokat, és mivel a sport sokáig a felső társadalmi körök szórakozása volt, egyfajta mintának is számított a társadalom szélesebb körei számára.¹⁵³

A sofőrök egyenruhát, libériát hordtak, amely valószínűleg a vadászruhából alakult ki, az úrvezetők pedig kockás zakót, térdnadrágot, ellenzős sapkát viseltek. A nyitott autókban a szél elleni védekezésül bőrsapkát, bőrkabátot hordtak.¹⁵⁴ Az 1920-as évek elejéig autózáshoz sötét ruhát illett viselni.¹⁵⁵ Az évtized második felétől azonban a bőrruházatokat különböző anyagokkal kombinálták és különböző színűre festették.¹⁵⁶ A hölgyek a bőr elterjedéséig hosszú fátylas kalapot, szőrmebundát viseltek és utazóruhát, egyszerű szövetrohát, esetleg kosztümöt. Kétségtelen azonban, hogy a női öltözködésre erősebben hatott a bicikli és a motorkerékpár.¹⁵⁷

A technikai fejlődéssel és a zárt karosszéria terjedésével egyre kisebb szerepe lett az autóban viselt öltözetnek, a pormentes utak kiépítésével az úgynevezett porköpenyeket is elhagyhatták. A hétköznapi viselet egyszerűsödésével pedig a speciális autós öltözet feleslegessé vált, bár a sport- és túraautók használata során sportolás és kirándulások alkalmával még használatban maradt egy ideig.

Az autóhasználók öltözete különböző kiegészítőkkal, különböző fazonú autós sapkákkal, kendőkkel, kesztyűkkel, szemüvegekkel vált teljessé, melyeket elsősorban, mint praktikus felszerelés használtak, védték az arcot, a szemet és a frizurát a huzattól.

AUTÓ AZ UTAKON

Az autó és más szárazföldi járművek versenyét erősen befolyásolta a közutak állapota. Az autó és az utak problémája rendszeresen visszatért a szakfolyóiratokban. A hatóságok a korszak elejétől szorgalmazták az autók megadóztatását, hogy a befolyt összegből az utakat helyreállíthassák, mert úgy vélték, hogy a gépjárművek felelnek azok károsodásáért. Az autós társadalom azonban áthárította a felelősséget a lófogatú járművekre, mondván: a rugó nélküli, sok esetben az autóknál nehezebb teherkocsik azok, amelyek az utakat roncsolják.¹⁵⁸

Később azonban kénytelenek voltak felismerni az összefüggést az autó üzemeltetési költségei és az úthálózat minősége között.¹⁵⁹ A rossz út azon túl, hogy megrongálta az automobilt, a becslések szerint a benzinfogyasztást 20–47%-kal, az abroncskopást 200–290%-kal, a javítási munkákat 20–47%-kal növelte.¹⁶⁰ Ezért az autósok is fokozott figyelmet fordított a kérdésre, és a saját érdekükben nem zárkoztak el az új adó kivetésétől.¹⁶¹

Az utak az autó megjelenésekor nagyjából vízrel kötött makadám utak, kisebb részben kockakövel burkoltak voltak. A 20. század elején világszerte elkezdtek korszerűsíteni az útburkolatokat új eljárások segítségével. Angliában a bitumenes anyagokat, az Egyesült Államokban a cementtel kevert betont preferálták, de az 1920-as

évekre még nem dőlt el, hogy vajon melyik burkolat időtállóbb. Magyarországon a döntő szót a természeti tényezők és az építési költségek mondták ki. Rendszerint mindenütt a helyben megtalálható anyagokat használták, és az utak átépítésére csak ott került sor, ahol a forgalom azt indokoltta tette.¹⁶²

Trianon után a közlekedési infrastruktúra is jelentős károkat szenvedett. Az autóközlekedést érintő közutaknak 63%-os vesztesége volt, a békeszerződés előtti 74 477 km útból, 27 558 km maradt. Ennek 4%-a pormentes, 54%-a vizes makadám vagy kavics, 42%-a pedig teljesen kiépítetlen volt. Az 1924-es népszövetségi kölcsön jelentős részét utak és hidak építésére fordították. 1925 és 1929 között a nagyobb forgalmú utakat elkezdték átépíteni sima felületű pormentes aszfalt vagy kiskockakő burkolattal. 1927-ben elkészült az első hazai betonút 3 km hosszan Tát és Nyergesújfalú között. 1938-ban, az utolsó békeévben 30 353 km hosszú úthálózat volt Magyarországon.¹⁶³

Az útépitési és karbantartási munkálatok Budapesten is szüneteltek a háború alatt és jelentősebb előrelépés itt is csak 1924 után történt. 1924 és 1936 között a főváros 100 millió pengőt fordított korszerűsítésre. Az utak javítására a bitumenes hézagkiöntést írták elő, mert az eljárás növelte a kőburkolat állékonyságát, csökkentette a porképződést és tompította a vasabroncos járművek zaját. 1926-tól megszüntették az alapozás nélküli, zúzott köterítéses makadámburkolatot. Ugyanebben az évben elkészült az első hengerelt aszfaltos próbaburkolat és a meggyőző tapasztalatok után 1928-ban több útvonalon bevezették a finomaszfalt-burkolású, 5 cm vastag, úgynevezett topeka utakat (Hidegkúti út, I. Attila út, II. Budakeszi út, V. Balaton utca, VI. Andrássy út). Az útkorszerűsítések során megszüntették a VIII. és IX. kerület vizes makadám útjait, amit már az 1897. évi közgyűlés egyik határozata elrendelt. 1928-ban a táti betonút után Budapesten is megépítették az első betonutat, a XIII. kerületi Mautner Sándor utca Tahi utca és Balzsam utca közötti szakaszán.¹⁶⁴

Az 1931. évi világválság ideje alatt a főváros a munkanélküliség enyhítésére út- és csatornamunkálatokat szervezett, melyre összesen 9 millió pengőt fordított. Ennek keretében tovább épültek a Budapestről kivezető utak (II. Hűvösvölgyi út, III. Szentendrei út, XIV. Telepes utca, IX. Kikötő Főút, X. Jászberényi út, XI. Budafoki út) és a VII., VIII. valamint a X. kerület lakóutcáinak burkolatai. Elkezdték kiépíteni a budai hegyeket feltáró utakat (I. Hunyadi út, III. Hármashatárhegy és XII. Jánoshegy útjai). Kiemelkedő jelentőségű volt 1933-ban a Hegyalja út gellérthegyi szakaszának építése a lebontott Tabán déli részén. 1935 és 1937 között elkészült a Balatoni út a XI. kerületben, amelynek építése során már talajmechanikai vizsgálatokat is végeztek. Megépítették az új budaörsi reptérhez vezető utakat, 1937-ben megtörtént a Margit-híd kiszélesítése, a villamosvágányok középre helyezése a Szent István körúton és a Margit körúton. A pesti oldal észak-déli irányú útjainak megnövekedett gépjárműforgalma miatt elhatározták az alsó Duna-part forgalmi úttá alakítását. Ennek tervei 1936-ban készültek el, és a szükséges előkészületek, így a hajóállomások és a rakodók áttelepítése már 1936–37 telén megtörténtek. A lánchídi aluljárót 1938-ban kezdték építeni, s 1939. június 24-én adták át a forgalomnak.¹⁶⁵

Az automobilizmus terjedése nyomán egyéb nehézségek is jelentkeztek az útburkolat problémája mellett. Budapesten az utcák szűkek voltak, teljesítőképességük



A svábhegyi verseny befutója 1930-ban

Fotó: Carl Zapletal. Négyesi Pál gyűjteménye

pedig korlátozott, kiemelten a Belváros utcáiban. Megoldási kísérletként két utcát, a Cukor és a Sütő utcát egyirányúvá tették.¹⁶⁶ A módszer eredményesnek bizonyult, így 1927-től sorra jelentek meg a hasonló főkapitányi rendeletek. Ennek következtében egész városrészek (Váci utca és környéke, Petőfi utca és környéke stb.) forgalma alakult át.¹⁶⁷

A keskeny utak miatt az autók parkolása is gondot okozott a fővárosban. Általánossá vált, hogy az utak szélén állították le a járműveket, még tovább csökkenve az utak teljesítőképességét.¹⁶⁸ Az 1920-as években a probléma megoldatlan maradt. A Közlekedési Kódex sem tudott alternatív megoldást felmutatni, a rendelet csak azt szabályozta, hol nem parkolhatnak autók: házak, üzletek, utak, hidak bejáratánál, közhasznú járművek megállóhelyein.¹⁶⁹ Felismerték ugyan a „parkhelyek” szükségét, de jelentősebb változást csak az 1930-as évek hoztak. Kisebb próbálkozások voltak ugyan, mint a KMAC Apponyi téri parkolója, de ez csak szűk közönségnek, a klub tagjainak állt a rendelkezésére. A problémán valamelyest enyhítettek az újonnan létesített garázsok, közülük néhányat kifejezetten nagyobb forgalmú helyekre, mozik, színházak környékére építettek. Ilyen volt például az Uránia színház melletti Uránia Garage.¹⁷⁰

Az autóforgalomban, az úthálózat és a közlekedésbiztonság fejlesztésében központi fontosságú volt, hogy hol koncentrálódik legerőteljesebben a forgalom. A legnagyobb csomópontok a hídfők előtti terek, amelyekre több irányból csatlakoztak utak, illetve a régi városkapuk helyén létrejött közlekedési góccok voltak.¹⁷¹ Közülük egyet emelek ki, a Kecskeméti Kapu helyén létrejött Kálvin teret, melynek forgalmi rendjét az egyik legzűrzavarosabbnak tartották, és amely szemlélteti a város jelen-

több csomópontjainak általános jellegzetességeit. A csomópontok rendszerint a város közlekedési szempontból frekvenciált helyein létesültek, ahol a város különböző részei, kerületei közötti „forgalom-csere” történt. Így a Kálvin téren bonyolódott le az átmenő forgalom a Belváros felől a külváros délnyugati része felé és a Duna jobb partjának déli része felől a központ felé. Ide terelődött a Ferencváros és a Józsefváros egy részének forgalmi súlypontja is.¹⁷² Ahogyan a Kálvin tér, úgy a város több csomópontja is szabálytalan alakú, járdasziget nélküli volt, vagy ha építettek szigeteket, azok nem forgalmi igények szerint készültek, hanem geometrikusan, így inkább a balesetveszélyt fokozták, semmint a forgalom irányítását segítették.¹⁷³

A csomópontokon a korszak egyik nagy forgalomtechnikai újítása a körforgalom volt, amely – bár csak kis, vagy közepes méretű forgalomban működhet, és nagy térigénye miatt a városban nem lehet mindenhol alkalmazni – a korabeli forgalomban ideálisnak tűnt.¹⁷⁴ Budapesten először 1928-ban az Apponyi téren (Ferenciek tere), a Vörösmarty téren, és a Szabadság téren alakítottak ki körforgalmat.¹⁷⁵ Az egyik legjelentősebb a Ferenc József téri (Roosevelt téri) körforgalom volt, melyet 1933-ban véglegesítettek.¹⁷⁶ Az 1930-as évek közepének városrendezési terveiben rendszeresen felmerültek a körforgalmi megoldások, a Kálvin teret is kettős körforgalommal akarták szabályozni.¹⁷⁷

A 19. század hatvanas éveitől a forgalom növekedése és az új járművek megjelenése szükségessé tette a forgalom központi szabályozását és a forgalomirányítás tárgyi feltételeinek megteremtését. A vonatkozó általánosabb rendelkezéseket a magyar büntető-törvénykönyv kihágásokról szóló paragrafusai tartalmazták, a szabályrendeleteket pedig a főváros törvényhatósági bizottsága tárgyalta, a polgármester írta alá és a belügyminiszter hagyta jóvá. A főkapitány hirdetményekben figyelmeztetett a szabályos közlekedésre, később a szabályrendeleteket is ő adta ki. Részletesen meghatározta a forgalmi rendet a főkapitány 1896-ban kiadott rendelete, amely 51 pontból álló egységes hajtási szabályzat volt. Az autóközlekedést először 1901-ben, majd az 1909. évi párizsi nemzetközi egyezmény alapján az 57.000/1910. BM. sz. rendeletben szabályozták. A két világháború között a legfontosabb forgalmi szabályrendelet az 1926-os nemzetközi egyezmény alapján létrehozott 250.000/1929. B. M. sz. rendelet, amely Közlekedési Kódex néven vált ismertté.¹⁷⁸ A Kódex jelentősége abban állt, hogy nem csak a gépjárművekre vonatkozó rendeleteket tartalmazta, hanem részletes és egységes szabályozást adott a közúti közlekedés egészére.

A csomópontokon a közlekedési rendőrség megalakulásáig nem volt forgalomirányítás, a közelben szolgálatot teljesítő lovasrendőr csak rendkívüli esetekben avatkozott be. A villamosvasút jelzőőrei segítették a forgalom irányítását, de csak amennyiben az érintette a villamosvasutat.¹⁷⁹ Jelzőtáblákat az 1910-ben létrehozott első közúti szabályozás óta alkalmaztak, de ezeknek a városi forgalom irányításában kevés szerepük volt. Az 1920-as évek végére azonban megjelentek azok a táblák, melyek a városi közlekedés lebonyolításában kaptak fontos szerepet, mint a hajtási irányt, behajtási tilalmat, parkhelyeket vagy körforgalmat jelölő táblák.¹⁸⁰

Az első villamos jelzőberendezés Budapesten 1926-ban jelent meg, a Rákóczi út és a Nagykörút kereszteződésénél.¹⁸¹ Ezt követte az Oktogon és a Berliini tér (Nyugati tér), majd az Andrássy út és gr. Tisza István utca (József Attila utca) kereszteződése,

a Nagykörút és a Baross utca illetve a Nagykörút és az Üllői út kereszteződése.¹⁸² A lámpát a kereszteződés fölé függesztették, a színek egymást váltották. A szerkezet kézi vezérlésű volt, a lámpa alatt egy rendőr állt, aki egy rúd segítségével működtette. Problémát jelentett azonban, hogy az ugyancsak ekkortájt elszaporodó villogó reklámtranszparenszek zavarták a forgalmi irányjelzőket,¹⁸³ illetve a villamos jelzőkészülékek nem voltak felismerhetőek a színvakok számára. Ennek megoldására javasolták az amerikai típusú jelzőberendezéseket, amelyeknél egymás alatt voltak a lámpák.¹⁸⁴ 1938-tól oszlopon álló jelzőberendezéseket használtak, és ekkor tértek át a kontinensen először, a Szent István körút és a Csáky utca (Hegedűs Gyula utca) kereszteződésében, a Vígszínháznál a piros–piros-sárga–zöld–sárga képrendszerre.¹⁸⁵

1926-ban a rendőrség Közlekedési Osztagot hozott létre a Kerékpáros Osztályán belül. Feladatuk a nagyobb kereszteződések forgalmának irányítása, a közlekedési eszközök, alkalmazottak ellenőrzése volt. Bal karjukon fehér szalagot és egy kék „K” betűt viseltek, később kézelőt és fehér kesztyűt. Fegyverzetük kard és pisztoly, 1935-től pisztoly és gumibot voltak. A közlekedési rendőr helyhez kötött szolgálatot végzett, de közelében mindig szolgálatot teljesített egy járőr is, aki szükség esetén intézkedett.¹⁸⁶

Az autóvezetők a rendőröket a városi ember bizonyos fokú felsőbbrendűségével szemlélték. A közlekedési rendőrök egy része az Alföldről került a fővárosba és ez vélt, vagy valós alapot biztosított, hogy esetenként hozzáértésüket is megkérdőjelezzék. Korán megjelentek a rendőrviccek és a rendőrök szellemi képességein ironizáló élcelődések is.¹⁸⁷

A rendőr és az autós mellett az utcai konfliktusok harmadik résztvevője a gyalogos volt. A gyalogosok utcai közlekedésére járdákat biztosítottak, de a kereszteződésekben állandó összetűzés alakult ki. A gyalogosok közlekedését főkapitányi rendeletek és az 1929-es Közlekedési Kódex szabályozta.¹⁸⁸ Az átkelés helyét kezdetben burkolatba süllyesztett „járdaszegély-kövek” jelezték, először 1926-ban a Rákóczi és a Nagykörút kereszteződésében.¹⁸⁹ Majd ezt felváltotta a keramitból kirakott vonal „Gyalogos átkelés itt!” felirattal, mely az 1930-as évektől vált általánossá.¹⁹⁰

Gyalogosok és autósok között állandó konfliktusforrás volt a duda használata is, amit a gyalogosok sok esetben provokációnak vélték. Egy főkapitányi hirdetményből tudjuk, gyakran előfordult, hogy a sofőrök éjjel garázsuk elé érve csengetés helyett dudálással próbálták elérni a kapunyitást, ami zavarta a környék lakóit.¹⁹¹

Az autók terjedése kétségtelenül lökést adott a kulturális és gazdasági életnek, de több emberáldozatot is követelt. A gépjárművek számával együtt nőtt a balesetek száma, a két világháború között ez a szám csak a gazdasági világválság idején csökkent jelentősebb mértékben, amikor a gépjármű forgalom visszaesett.¹⁹² A balesetmegelőzésben jelentős feladatot vállalt a Magyar Vörös Kereszt, mely 1935-ben meghirdette a „Tanuljunk közlekedni!” elnevezésű programot. A megelőzés érdekében minden népművelési eszközt (oktatás, sajtó, plakát, rádió, film) igénybe vettek. A program részeként a Budapesti Nemzetközi Vásáron bemutatót tartottak egy baleset szimulálásával. A jelenetet későbbi oktatás céljából mozgófilmre vették. Ugyanennek a programnak a részeként a Vörös Kereszt és a Népegészségügyi Múzeum Nemzetközi Közlekedésbiztonsági Szakkiallítást rendezett.¹⁹³

A Közlekedési Kódex szerint: aki balesetet okoz, annak kötelessége megállni és segíteni. Mindemellett a sofőrképzésben nem volt kötelező az elsősegélynyújtás oktatása. A mentők azonban rendszeresen tartottak elsősegélynyújtó tanfolyamot.¹⁹⁴ Az automobil felszerelésének 1929-ben már kötelező eleme volt a segítségnyújtáshoz szükséges felszerelés, de már az 1920-as évek elejétől ösztönözték a tulajdonosokat, hogy tartsanak kötszert az autóban. Előre összeállított úgynevezett mentőszekrényt önkéntes alapon 1924-ben már lehetett vásárolni.¹⁹⁵

Az autóbalesetekkel kapcsolatban az autóvezetők sajátos álláspontot képviseltek: mindegyik véletlen, és mindig a gyalogos a hibás. Mindenfajta rendőri eljárás velük szemben rendőri túlkapas, és nyílt levélben sérelmezték, hogy a lapok beszámoltak a balesetekről.¹⁹⁶ Természetesen voltak kritikusabb hangok is. Mailáth József gróf, maga is autótulajdonos, szóvá tette, hogy „minálunk”, ahol az úrvezető többnyire figyelmetlen, a hivatásos sofőr pedig részeg, szigorúbban kellene eljárni. Az igazolvány elvételét szorgalmazta balesetek esetén.¹⁹⁷

Az 1920-as években nem volt előírás, csupán jótanács, hogy alkoholos állapotban a vezetést kerüljék. 1930-ban egy újságcikk beszámolt arról, hogy külföldön a közlekedési rendőrök alkoholpróbát végeznek. A módszerek kezdetlegeseek voltak: lehetőséggel vizsgálat, sétálás krétavonalon, hangos olvasás.¹⁹⁸ Az ittas vezetés mellett a leggyakoribb kihágás a gyorshajtás volt, de még nem állt rendelkezésre technikai eszköz a sebesség egyértelmű meghatározására. A büntetés rendszerint pénzbüntetés, súlyosabb esetekben a jogosítvány visszavonása volt.

Az automobiloikat nem csak a baleset veszélyeztette, hanem az autótolvajok is. Nem lehet pontosan meghatározni, mikor jelentek meg az első autótolvajok Budapesten, de az 1920-as évek elején a szakfolyóiratok már szükségesnek tartották, hogy foglalkozzanak a kérdéssel. Képes melléklettel mutatták meg, milyen módszerekkel dolgoznak a tolvajok. Egyesek gyémántvágóval metszették ki az ablakokat, mások kicserélték a lopott autó rendszámablakját.¹⁹⁹ Az 1930-as évek elején több „autótolvaj-banda” működött Budapesten, akik kulcsokkal felszerelve garázdálkodtak. Az autók eltulajdonítása mellett gyakran reflektorokat, hátsó lámpákat szereltek le, jelzőkészülékeket, hűtődíszeket távolítottak el. A legtöbb autót közutakról, nagy forgalmú szórakozóhelyek előtt kötötték el. A legveszélyesebb környék e tekintetben az Erzsébet körút és a Teréz körút néhány szakasza – a Royal Apollóval szemközt parkoló, a Décsi mozi (Művész mozi) és az Ufa színház (Metro mozi) környéke, valamint a Fővárosi Operettszínház, a Rádium mozgóképszínház (Thália Színház) és a Duna-korzón lévő Hungária szálló környéke volt.²⁰⁰

A tolvajlások egy sajátos csoportját képezték azok a bűncselekmények, amikor csak „kölcsonvették” az autót, aztán, ha kifogyasztották a benzint vagy karambolt okoztak vele, az utca szélén hagyják.²⁰¹ Általában azt az autót lopták el, amelynek úrvezetője volt, hiszen a sofőr rendszerint nem hagyta magára a járművet.²⁰² Az autólopások kivédésére már 1927-ben is kapható volt Magyarországon biztonsági ajtózárral,²⁰³ 1930-tól pedig kormánykerékzár.²⁰⁴

Magyarországon a Királyi Magyar Automobil Club élen járt a motorizáció terjesztésében. Alapszabályában rögzített célja volt az automobilizmus, a motorkerékpározás, a motoros hajózás és a repülés terjesztése társadalmi téren, szakszerűen és tudományosan, valamint a kapcsolattartás a külföldi klubokkal. A KMAC ugyancsak célul tűzte ki, hogy támogassa a hazai automobilipar megteremtését célzó mozgalmakat, benzinállomásokat létesít, közbenjár a hatóságoknál, szaklapokat jelentet meg és összejöveteleket, versenyeket szervez.²⁰⁵

A versenyek különösen fontosak voltak a motorizáció fejlődésében, a sport hasznos szolgálatot tett annak érdekében, hogy a veszélyes találmány a mindennapi életben is használható járművé váljon. Az első autók kezdetlegessége, konstrukciós hibái kockázatosá tették alkalmazásukat a közúti forgalomban, a sportpályán azonban lehetőség nyílt kipróbálásukra, a bennük rejlő lehetőségek kiaknázására. Ez kezdetben a sebesség fokozását jelentette a gyorsasági versenyeken, majd a sportszempontok mellett megjelentek a hagyományos közlekedési eszközökkel szemben támasztott követelmények, és üzembiztonsági, megbízhatósági és gazdaságossági versenyeket is szerveztek.²⁰⁶ A gyorsasági versenyek megmaradtak, de társadalmi jelentőségük csökkent. Egyre szűkebb kört – és egyre kevesebb autótípust – érintettek. A versenyeken futó speciális kocsik és teljesítményeik már közvetlenül nem voltak relevánsak a forgalomban felmerülő igények szempontjából.

A budapesti versenyeket rendszerint a KMAC és a budapesti sportegyesületek rendezték. A versenyek előtt – amennyiben azok közutakon zajlottak – előzetes engedélyt kellett kérni az illetékes rendőrhatóságtól és a belügyminisztertől. A kérvényben meg kellett határozni a verseny nemét, idejét, útvonalát, a résztvevők körülbelüli számát és a versenyszabályokat. Amennyiben az útvonal vasútvonalakat is érintett, a kereskedelmi miniszter engedélyére is szükség volt. A verseny idejére megváltoztatott közlekedési rendről falragaszok, dobszó, hírlapi hirdetések útján az utazóközönseget is tájékoztatták.²⁰⁷

A fővárosban az első világháború után hegyi versenyeket szerveztek. Az első versenyre a Sváb-hegyen került sor 1920 őszén, amit aztán egy évtizeden át minden évben megrendeztek. A verseny útvonala a Déli pályaudvartól az Istenhegyi úton, a Költő utcán, a Diana utcán, a Karthausi utcán és az Agancs utcán keresztül vezetett a Fogaskerekű vasút felső végállomásáig 5 kilométer hosszan. Az első verseny kiírása szerint magánosok, gyárak és cégek is jelentkezhetnek. Az autókat csak túrakarosszériával engedték versenyezni. Nevezni hét kategóriában lehetett hengerűrtartalom szerint. A kategóriagyőztesek arany plakettet és tiszteletdíjat kaptak.²⁰⁸ A verseny kétségtelenül nagy karriert futott be, az 1920-as évek magyarországi motorsportját egyértelműen ez az esemény határozta meg. A korabeli magyar társadalom nem csak sportként tekintett rá, fontos szerepet szánt neki a háború utáni újjáépítésben, a külföld Magyarországról kialakított véleményének formálásában.²⁰⁹ A nyolcadik sváb-hegyi meeting kapcsán már arról írtak, hogy ez a magyar automobil- és motorkerékpársport legkiemelkedőbb és legrepresentatívabb eseménye, jelentőségében és komolyságában legértékesebb versenye.²¹⁰ A XI. sváb-hegyi verseny 1930-ban az európai hegyi

bajnokság IX. futama lett.²¹¹ Ugyanakkor a verseny kapcsán már a motorizmus pusztulásáról írtak.²¹² Az ez évi verseny valóban a sváb-hegyi versenyek végjátékát jelentette. Az 1930-as években átvették helyét Budapest más hegyi versenyei, a gugger-hegyi, a jános-hegyi és a hármashatár-hegyi versenyek.

A gugger-hegyi versenyt először 1926-ban rendezték meg. A versenyben kizárólag úrvezetők vehettek részt szériagyártmányokkal, de autót indíthattak vezérképviseltek is.²¹³ A verseny nem volt túl népszerű, az 1930. évi verseny kapcsán már dekadenciáról, kevés és érdektelen indulóról beszéltek.²¹⁴

A János-hegyen 1926-tól a Magyar Athletikai Club rendezte versenyét. Itt csak egyéni, amatőr versenyzők vehettek részt. Cégek csak abban az esetben indíthattak járművet, ha az automobil a bejelentett áron bárkinek hajlandóak voltak eladni.²¹⁵

A Budapesti Sport Egyesület 1929-ben rendezte meg első hármashatár-hegyi versenyét²¹⁶ és 1931-re átvette a sváb-hegyi meeting helyét. Ekkortól a KMAC és a BSE együtt szervezte az eseményt.²¹⁷ A verseny nyílt jellegű nemzeti bajnokság volt, részt vehettek azon bel- és külföldi versenyzők, akik érvényes versenyigazolvánnyal rendelkeztek. A versenyszabályok szerint az útvonal a Szépvölgyi úton és a Guckler Károly úton vezetett 4 km hosszan. A gépkocsik a Szépvölgyi útról, a barlang alatti starthelyről indultak és a hármashatár-hegyi menedékház előtt érkeztek célba. Az automobilot túra, sport és verseny kategóriába osztották. Külön versenyt futottak a kezdők és a hölgyversenyzők.²¹⁸

A versenypályák biztosítását kezdetben katonai és rendőrségi kordonokkal látták el.²¹⁹ Később ez kiegészült komolyabb biztonsági intézkedéssel. Az 1927-es svábhegyi versenyen – a közönség korábbi fegyelmetlenségéből tanulva – a KMAC karszalagos, fizetett „verseny stewardokat” alkalmazott.²²⁰ A verseny funkcionáriusai karszalagot viseltek, más-más színűt aszerint, hogy döntőbíróként, versenyintézőként, a műszaki bizottság tagjaként, versenyzőként vagy más hivatalos okból jelentek meg a helyszínen.²²¹ A nemzetközi versenyszabályok értelmében a startot és a célt fekete betűs fehér tábla jelezte. A pálya mentén végig útjelző táblákat helyeztek el. A verseny befejezését egy KMAC autó jelezte, amely végigjárta a pályát egy fehér zászlóval.²²² 1927-ben újításként időmérő tornyot állítottak fel, a katonaság pedig telefonvezetékkel is biztosított a verseny számára. A gyakorta előforduló balesetek miatt mentőállomást is felállítottak.²²³

Az indulók között megjelentek a magyar és a nemzetközi autósport neves versenyzői. A versenyt megelőző este a KMAC székházában ismerkedő estét tartottak, s itt fogadásokat is kötöttek, „amelyben magasabbrendű számjegyek szerepelnek”.²²⁴ A versenyzők számára hivatalos tréningnapokat tartottak a helyszínen. Ez különösen fontos volt, hiszen a versenyeket közterületen tartották, és ez sok összeütközéshez vezetett a sportolók és a helyi lakosok között. Előfordult, hogy egy külföldi versenyző az utolsó pillanatban érkezett és nem volt ideje tréningezni, ezért éjjel ment ki gyakorolni a gugger-hegyi pályára, s felverte a környéken lakó polgárokat. A versenyzőt hamarosan előállították, és pár óra múlva autója nélkül bocsátották el a rendőrségi őrszobáról.²²⁵

A versenyeket nézőként elsősorban a városi közönség – a „társadalom színe, java” – látogatta. A versenyek hatalmas, több tízezres nézőközönséget vonzottak, valóságos

társadalmi eseménnyé alakultak. Az 1925-ös jubileumi svábhegyi versenyen elérték az 50 000 fős nézőszámot.²²⁶ A közönség az útvonalat körülvevő kordonon kívül helyezkedhetek el, az útvonal bizonyos szakaszain tribünöket építettek fel számukra. A közönség társadalmi összetételéről keveset tudunk, de a többféle árkategóriás jegyekből következtetni lehet, hogy szélesebb társadalmi rétegekből vártak nézőket a verseny szervezői.²²⁷

Az 1930-as évektől a hegyi versenyek mellett egyre népszerűbbé váltak a gyorsasági versenyek. Budapesten a motoros Grand Prix-k mintájára 1936-ban autós GP-t szerveztek. A motorversenyeket a Városligetben, az autóversenyeket a Népligetben tartották. A díjak összege 3–5000 pengőre rúgott, a pálya 2500 m hosszan tartott a Népligetben és a Simor utca (Vajda Péter utca) 700 m hosszú egyenes szakaszán.²²⁸ A GP már a modern gyorsasági versenyek hangulatát idézte. Teherautókon hozták a nyugat európai nagy istállók (Mercedes, Auto Union) versenyautóit nagyszámú szerelőgárdával. A versenyzők saját autóikkal érkeztek és speciális gépeikkel versenyeztek. A második tréningnapon tíz osztályozó kört futottak, a leggyorsabb eredmény figyelembevételével állapították meg a rajtsorrendet.²²⁹

1927-ben megindult a Magyarországi Automobil Bajnokság, amelyben a KMAC által kiírt négy versenyen kellett részt venni. A szabályok szerint nem kellett mindegyiken ugyanazzal a kocsival indulni, de verseny közben nem lehetett autót cserélni. A versenyben egyaránt szerepeltek síkversenyek és hegyi versenyek. A futamok során az indulók az elért helyezésük alapján pontokat kaptak. A bajnokság győztese az lett, aki a legkevesebb pontot szerezte, döntetlen esetén a svábhegyi verseny eredménye volt döntő.²³⁰ 1931-ben megrendezték az I. Budapesti Autós Motoros Hetet, mely integrálta a korábban egymástól független tavaszi autós programokat. A motoros hét célja az idegenforgalom fellendítése volt.²³¹

KITEKINTÉS

1938-ban az automobilizmus terén is jelentős konjunktúra kezdődött, amelytől mindenki gyors fejlődést remélt. Ebben az illúzióban megerősítette a korszak embezeit, hogy a német autóiipar végre piacra dobta a régen várt népaútót, a Porsche tervezte „KdF” kocsit, mely 990 márkás ára valóban sokak által elérhetőnek számított.²³²

Az automobilizmus fellendülésének hátterében azonban a háborús előkészületek álltak. A hadsereg mindenkor érdeklődéssel figyelte a közlekedés technikai fejlődését. A 20. század első felében többször szervezett harcászati megmérettetést különböző közlekedési eszközök között, így 1904-ben kétszer is léghajóüldözést, melyben a Tattersall udvaráról induló Turul nevű léggömböt kellett az ugyanonnan induló automobiloknak üldözniük oly módon, hogy a ballon leszállását követő negyedórán belül odaérjenek a földetérés helyére. A kísérlet nem sok sikert hozott, az autók csúfos vereséget szenvedtek.²³³ A kísérletet megismételték 1913-ban is, ekkor az autók a katonaság által meghatározott helyszíneken várták a ballonok feltűnését, „és azután Isten nevében utána”. De ez a második kísérlet sem hozott egyértelmű sikert.²³⁴ Mind-ez azonban nem jelentette, hogy az autó a hadsereg számára használhatatlan lett vol-

na, sőt, az első világháború után a civil lakosságnak is az volt a meglátása, hogy a háború elvesztésében nagy szerepet játszott, hogy az ország „lemaradt a motorizáció versenyében.”²³⁵ A második világháborút megelőzően azonban a hadsereg nem tudott lépést tartani a polgári gépjárműpark fejlődésével, ezért elrendelték bizonyos járművek átadását a katonaságnak.²³⁶ Majd szabályozták a fogyasztható üzemanyag mennyiségét és jegyrendszert vezettek be.²³⁷ Ezzel a korábban lendületet vett személyautózás hosszú időre megkezdte.

A II. világháború után hiába indult meg az újjáépítés és újjászervezés a személyautó-közlekedés terén. A politikusok a mindinkább teretnyerő ideológia jegyében ostromozták a megelőző korszakot, amelyben a dolgozó középosztály elesett az autóbiltól, és az autózás az arisztokraták és iparmágnások „sportja” maradt. Az ideológiailag támogatott „automobilizmus demokráciáját” azonban nem sikerült megvalósítani, ahogyan Pentelényi János kisautó tervei is papíron maradtak. Az autók szabad piaca beszűkült, majd eltűnt és az autó mindinkább az állami és pártfunkcionáriusok kiváltsága, státuszattribútuma lett. Utolsó lépésben 1950-ben a magánautók forgalmát csaknem teljesen beszüntették. A vonatkozó 298/1950. M. T. sz. rendelet címében a *Gépjárművek üzemanyag-ellátásának szabályozásáról* szólt, de ezen keresztül egyértelműen kijelölte azon személyek körét, akik autó használatára jogosultak voltak. A rendelet szerint üzemanyagot csak vásárlási könyv vagy utalvány ellenében adtak ki, utalványt pedig csak közületek, állami vállalatok, közhasznú gépjárműveket közlekedtető vállalatok, tömegszervezetek, szövetkezetek, diplomáciai képviseletek, állami, társadalmi vezetők, sztahanovisták, tudósok, művészek, írók, mérnökök, orvosok kaphattak.²³⁸

A magyarországi személyautó-közlekedés csak az ötvenes évek végétől indult újra lassú fejlődésnek. Mára pedig az automobilizmus elérte azt a szintet, amikor önmagától gátolja azt a célt és funkciót, ami miatt létrejött. Már a hetvenes évek végén kérdésként fogalmazódott meg, hogy vajon az automobil nem tartozik-e azon civilizációs vívmányok közé, amelyek csak addig hasznosak, kényelmesek és célszerűek, amíg kevesek birtokában vannak, s amint demokratizálódnak, bekövetkezik a „túlautósodott városok” csődje.²³⁹

ÖSSZEZÉS

A budapesti személyautó-közlekedés látványos fejlődésen ment keresztül a két világháború között, annak ellenére, hogy jelentős számban voltak fejlődését gátló tényezők is, úgymint Magyarország lemaradása a motorizációban, a vasútcentrikus közlekedési politika, a hagyományos közlekedési eszközöket védő és az autókát veszélyesnek tartó közvélekedés. A fejlődést jelzi egyrészt a személyautók számának emelkedése, a különböző márkák és típusok iránti kereslet növekedése és az autókereskedelem prosperálása. Másrészt ugyanezt jelzi a személyautók elterjedéséből fakadó új igények kielégítésére létrejött vállalkozások sora, például üzemanyag-ellátó állomások létesítése, bérgarázsok üzemeltetése, javítóműhelyek létrehozása. Harmadrészt a látványos fejlődésre utalnak az ugyancsak az új jármű elterjedéséből fakadó közleke-

désrendészeti változások, útburkolatcserék, forgalomtechnikai újítások (körforgalom, jelzőtáblák, jelzőberendezések), melyek erőteljesen meghatározták és megváltoztatták a városképet és a főváros közötti közlekedését.

A két világháború között a szűkebb értelemben vett autóhasználat elsősorban az elit – a hagyományos, a gazdasági és a politikai elit – életmódjának volt szerves része, ők voltak az autótulajdonosok és ők képviselték az autós társadalmat. E csoport mögött azonban volt egy, az elitnél sokkal nagyobb társadalmi csoport – a munkásoktól a felső-középosztálybeliekig –, akiknek életét nem kevésbé határozta meg a motorizáció terjedése. Ők lettek az autós szubkultúra kiszolgálói, az ő feladatuk lett az autóhasználatához szükséges feltételek megteremtése. Ide tartoztak a gyári munkások és a javítóműhelyi alkalmazottak, a bérgarázs-tulajdonosok, a szakértők és oktatók, akik a gépjárművezetés oktatásban vettek részt, a közlekedési rendőrök, az építőmérnökök és az útépítő munkások, akik a gépjármű-közlekedéshez szükséges infrastrukturális feltételeket teremtették meg. Az autók terjedése így módon az autóhasználat jellegétől függetlenül kezdetektől a társadalom széles rétegeit mozgatta meg, segített reprezentálni, munkát adott vagy szabadidős tevékenységet.

A fejlődés mellett már a két világháború között megmutatkoztak az autók terjedésének káros következményei is. Megnövekedett a közúti balesetek száma, új utak nyíltak a bűnözésben (csempészet, autólopások), és hiába volt széles társadalmi összefogás a feltételek megteremtésében, a változás új típusú konfliktusokat is eredményezett a társadalomban. Így a hivatásos sofőr és az úrvezető, az autóvezető és a gyalogos, a vezető és a közlekedési rendőr, a kereskedő és a karosszériagyártó között, hogy csak a legjellemzőbbeket említsük. Mindez kiegészült káros, valós vagy alaptalan sztereotípiákkal – például a zsvány sofőr, az alföldről a városba került buta közlekedési rendőr vagy a vezetésre alkalmatlan hölgyvezető –, amelyek a mai napig élő és elterjedt, nehezen megváltoztatható előítéletek.

JEGYZETEK

1. *Eperjesi* 2001. 171.
2. 1926-ban Budapesten volt bejegyezve a gépjárművek 67,9%-a és vidéken csak 32,1%-a. 1938-ban már vidéken volt több gépjármű, de az autóközlekedés tekintetében továbbra is Budapest járt elől. *Magyar Statisztikai Szemle; Eperjesi* 1978. 7–32.
3. *Frisnyák* 2001. XVI.
4. *Eperjesi* 2001. 171–192.
5. *Pásztor* 1926. 295.
6. *Herczeg* 1993. 54.
7. *Frisnyák* 2005. 55–56.
8. A Párizsban, 1909. október 5–11-én kelt, a gépjárművek forgalmára vonatkozó nemzetközi egyezmény szövegét közli: *Automobil közlekedési rendszet*. Szerk.: *Kontz Endre*. 3. javított és bővített kiadás. Budapest, 1929. 7–11.
9. *Márai* 1928. 7–8.
10. *Majtényi* 2000. 104.
11. *Erba Odescalchi* 1991. 444.
12. *Bartók* 1928. 25–27.
13. A rendszám táblákról és a megkülönböztető jelzésekről a 250 000/1929 B. M. sz. rendelet 65–67. § rendelkezett. Eszerint az államfői autóknek nem volt rendszámuk, az államkincstári autóké fekete alapon fehér számokból állt és megkülönböztető jelzésből, a diplomáciai testületeknél

- pedig a rendszám mellett egy kék alapon fehér betűs tábla volt látható, „diplomáciai testület” felirattal. A rendeletet közli: *Kontz* 1929. 34–141.
14. Luxus-e az automobil? *Gépkocsivezetők Lapja*, 1926. 22. sz. 6–9.
 15. Autótartás számokban. *Autó*, 1937. 17–18. sz. 21.
 16. *Jasinszky* 1974. 106–108.
 17. Budapest közlekedési zsebtérképének hirdetése. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1925. 9. sz. 7.
 18. Egy magyar űrvezető ideális otthona. *Az Űrvezető*, 1927. 1. sz. 5.
 19. *Losonczy* 1977. 445.
 20. Hivatásos sofőrökről, gépjármű közlekedésre épülő egyéb szakmákról (kereskedő, szállító, bér-garázs tulajdonos, karosszérikészítő, autójavító stb.) ld. alább!
 21. *Márai* 1928. 8.
 22. Nő a volánnál. *Autó*, 1935. 23–24. sz. 73.
 23. Versenyfelhívás. *Az Űrvezető*, 1928. 8. sz. 6.
 24. Az autóipar a vasipari kiállításon. *Autó*, 1923. 17. sz. 14.
 25. A tenyészállatvásár autókiállítása. *Autó*, 1928. 7. sz. 11.
 26. A magyar autógyártás a „Magyar Hét” tükrében. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1930. 22. sz. 5–6.
 27. Versenyfelhívás. *Az Űrvezető*, 1928. 8. sz. 6–7.
 28. Vita a Concours d'elegance fölött. *Az Űrvezető*, 1929. 7. sz. 23.
 29. *Nagy* 1930. 2–3.
 30. *Schreiber* 1920. 8.
 31. Az *Autó* című film bemutatója a budapesti mozgóképszínházban. *Az Űrvezető*, 1928. 9. sz. 48.
 32. *Granasztói* 1965. 639.
 33. *Schreiber* 1936.
 34. *Herczeg* 1993. 132.
 35. Magyarország automobil-kereskedelme 1931-ben. *Autó*, 1932. 3–4. sz. 2.
 36. *Herczeg* 1993. 132.
 37. *Reiman* 1920. 7.
 38. Mibe kerül az autó tartás? *Az Űrvezető*, 1927. 4. sz. 28.
 39. *Márai* 1928. 8.
 40. Látogatás Pálffy-Duan József grófnál bicskei birtokán. *Az Űrvezető*, 1927. 1. sz. 2.
 41. Kereskedelmi szaktanfolyam a budapesti kereskedelmi akadémián. (hirdetés) *Autó*, 1929. 7.. sz. 10.
 42. Az automobil ipar helyzete nálunk és külföldön. *Automobil*, 1920. 1. sz. 6.
 43. *Hídvégi* 2005. 306–310.
 44. A hazai autókereskedelemre vonatkozólag Magyarországon csak töredékes statisztikák maradtak fenn. A korabeli sajtóban többször említett amerikai kereskedelmi minisztérium által gyűjtött részletes adatok feldolgozása jelenleg is folyik. Jelenleg a legteljesebb elérhető állományadat a *Magyar Statisztikai Szemlében* 1926–1943. között évente publikált statisztika, amely ugyan nem a forgalomba helyezett, hanem a forgalomban levő járműveket számolta, de a népszerű típusokról, az érvényesülő tendenciákról ennek alapján is képet kaphatunk.
 45. *Magyar Statisztikai Szemle*. 1927–1939.
 46. A diadalmas kiállítás. A kiállítás anyaga. *Autó*, 1936/7–8. sz. 5.
 47. *Reinhard* 1935. 59.
 48. *Strasser-Silton* 1935. 31.
 49. A személyautók márkák szerinti eloszlása Magyarországon. *Autó*, 1923. 18. sz. 26. A forrás budapesti adatokat nem említ, hivatalos statisztika pedig csak 1926-tól készült.
 50. *Magyar Statisztikai Szemle*. 1927–1939.
 51. Hirdetés. *Az Űrvezető*, 1928. 10. sz. 28.
 52. Hirdetés. *Az Űrvezető*, 1928. 8. sz. oldalszám nélkül
 53. *Granasztói* 1965. 640.
 54. Megalakult az ország legnagyobb használt-autótelepe. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1930. 19. sz. 15.
 55. Rendszeres autóaukciók használt kocsik értékesítésére. *Autó*, 1932. 21–22. sz. 9.
 56. *Lux* 1929. 538.
 57. A Királyi Magyar Automobil Club jubiláris aranykönyve: 1900–1930. Budapest, 1930. 53.
 58. *Nagy* 1930. 1–2.
 59. *Gulyás* 1923. 26–27.

60. *Magyar Statisztikai Szemle.* 1927–1939.
61. *Bartók* 1928. 25.
62. Zupka Lajos és Fia cég kitüntetése. *Autó*, 1932. 23–24. sz. 11.
63. A Királyi Magyar Automobil Club jubiláris aranykönyve: 1900–1930. Budapest, 1930. 40.
64. Az autó-behozatal és benzin ellátás nehézségeiről. *Autó*, 1923. 6. sz. 12.
65. A magyar karosszéria útja. *Autó*, 1935. 23–24. sz. 77.
66. A gépjármű-kerületek a közigazgatási egységektől független, mesterségesen kialakított egységek voltak. 1926-ban 10, 1927-ben 24, 1933-ban 18 kerületet hoztak létre. Budapest mindvégig önálló gépjármű-kerület volt.
67. Az Országos Automobilszakértő Bizottság műszaki és közlekedésrendészeti kérdésekben a Belügyminisztérium és a Kereskedelmi Minisztérium véleményező szakközege volt. Véleményt nyilvánított, típusvizsgálatokat végzett, és műszaki vizsgáztatáson vett részt.
68. 250.000/1929. B. M. rendelet. 65–67. §. A rendeletet közli: *Kontz* 1929. 34–141.
69. 15.9300/1933. B. M. sz. rendeletet közli: Magyarországi Rendeletek Tára, 1933. Budapest, 1934. 1487.
70. 250.000/1929. B. M. rendelet. 68–70. §. A rendeletet közli: *Kontz* 1929.
71. *Eperjesi* 1978. 34–35.
72. Országos Automobil Nagygyűlés. Budapest, 1933. 62.
73. Hirdetés. *Az Úrvezető*, 1928. 10. sz. 20.
74. *Herczeg* 1990. 132.
75. Állástalanok hiénái. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1927. 5. sz. 9.
76. Sofőrfelvétel. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1933. 17–18. sz. 7.
77. Hová süllyedünk? *Gépkocsivezetők Lapja*, 1926. 23. sz. 12–13.
78. *Surányi* 1972. 99.
79. Sofőr, mint háztartási alkalmazott. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1927. 3. sz. 6.
80. Inasok vagy kocsisok? *Gépkocsivezetők Lapja*, 1926. 19. sz. 10–11.
81. Inzultálták Titkos Ilona művésznő sofőrjét. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1925. 3. sz. 3–4.
82. *Herczeg* 1990. 133.
83. *Surányi* 1972. 76–78.
84. Megalakult a Magyarországi Gépjárművezetők Egyesülete. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1925. 2. sz. 2.
85. Egységes frontot! *Gépkocsivezetők Lapja*, 1926. 19. sz. 1.
86. Királyi Kúria Rp. IV. 8370/1915. *Sándorfi* 1929. 288.
87. *Sándorfi* 1929. 289.
88. *Dán* 1930. 10–11.
89. *Az úrvezető.* *Az Úrvezető*, 1927. 1. sz. 1.
90. Miniszterelnökúr a volánt mellett. *Az Úrvezető*, 1928. 7. sz. 1.
91. *Vajda* 1928. *Vajda Ignác:* Az úrvezető, mint vásárló. *Az Úrvezető*, 1928. 12. sz. 17.
92. *Az úrvezető.* *Az Úrvezető*, 1927. 1. sz. 1.
93. Hat hónapra eltiltották az autóvezetéstől. *Az Úrvezető*, 1930. 10. sz. 13.
94. Országos Automobil Nagygyűlés. Budapest, 1933. 64–65.
95. ...amint kormánykerékhez ült az első nő, a divat is rámosolygott az autóra... *Az Úrvezető*, 1927. 4. sz. 9.
96. Józan ész mindenütt és mindenhol. *Az Úrvezető*, 1927. 1. sz. 18.
97. Nő a kormánykeréknél. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1932. 17–18. sz. 2.
98. Nő a kormánykeréknél. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1935. 19–20. sz. 2.
99. A női autóvezetők ellen. *Autó*, 1923. 19. sz. 30.
100. *Delmár Walterné.* *Az Úrvezető*, 1928. 11–12. sz. 1.
101. Spécialement pour vous, Mesdames. *Az Úrvezető*, 1927. 3. sz. 16.
102. A nő a volánnál. *Az Úrvezető*, 1928. 3. sz. 34.
103. *Hadik* 1927. 16.
104. *Márai* 1928. 7.
105. *Granasztói* 1965. 638–640.
106. Le voiture Bugatti. Type Baby à moteur électrique et accumulateurs. Agyártmány nyolc év feletti gyermekeknek készült, 18 km/h sebességre volt képes. Akkumulátora segítségével három órán keresztül volt üzemeltethető. 185 cm hosszú, szélessége 68 cm, magassága 57 cm. Súlya 70 kg. Karosszériája a Grand Prix-t nyert Bugatti karosszériája után készült. *Autó*, 1927. 19. sz. 30.

107. Jövő évi programunk. *Autó*, 1933. 23–24. sz. 8.
108. Az „Autó” levelezőlap sorozata. *Autó*, 1925. 21. sz. 22.
109. *Bálint* 1999. 1999. 362.
110. 250.000/1929. B. M. rendelet. 114. §. A rendeletet közli: *Kontz* 1929. 34–141.
111. Az autószakértőbizottság és az állami sofőriskola visszakерült a Belügyminisztérium alá. *Autó*, 1932. 3–4. sz. 6.
112. *Ordódy* 1929. 553–556.
113. Az Állami Sofőriskola Szervezeti Szabályzatát közli: *Kontz Endre*. 3. javított és bővített kiadás. Budapest, 1929. 556–562.
114. *Automobil közlekedési rendészet*. Szerk.: *Kontz Endre*. 3. javított és bővített kiadás. Budapest, 1929. 556.
115. *A Királyi Magyar Automobil Club jubiláris aranykönyve: 1900–1930*. Budapest, 1930. 287.
116. *A Királyi Magyar Automobil Club jubiláris aranykönyve: 1900–1930*. Budapest, 1930. 297.
117. *Kerber* 1933. 100.
118. 250.000/1929. B. M. rendelet. 74-80. §. A rendeletet közli: *Automobil közlekedési rendészet*. Szerk.: *Kontz Endre*. Budapest, 1929. 34–141.
119. Tájékoztató a rendőség előtt teendő gépjárművezetői vizsgáról. *Kontz* 1929. 402–403.
120. *T. Ridovics Anna*: Budapest. Magyar Irodalom Háza. Károlyi palota. Tájak, korok, Múzeumok kiskönyvtára 580. szám. 14.
121. *Schreiber* 1936.
122. A nagy Cyklop garage. *Autó*, 1928. 24. sz. 31.
123. *A Királyi Magyar Automobil Club jubiláris aranykönyve: 1900–1930*. Budapest, 1930. 308.
124. A benzin és olajellátás országos szervezése. *Autó*, 1923. 7. sz. 16–17.
125. Hús benzintöltő állomás. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1925. 1. sz. 6.; *Autó Hírek* Rovat. Utcái benzinvételező állomások. *Autó*, 1923. 24. sz. 45.; *Megnyíltak a benzinkutak*. *Autó*, 1924. 19. sz. 22.; *Megnyílt a Phöbus benzinkútja*. *Autó*, 1924. 22. sz. 17.
126. 52.998/1926. IV. B. M. sz. rendeletet közli: *Kontz* 1929. 27–28.
127. 54.711/1926. B. M. sz. rendeletet közli: *Kontz* 1929. 28–29.
128. *Magyar Statisztikai Szemle*, 1936. 6. szám. 495.
129. *Magyar Statisztikai Szemle*, 1931. 4. szám. 365–369.
130. *Megnyílt az első „service”-állomás Magyarországon*. *Az Úrvezető*, 1929. 6. sz. 37.
131. *Benzin és benzinpótlék*. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1925. 2. sz. 4–5.
132. *Schimaneck* 1920. 3–4.
133. *Magyar benzin*. *Autó*, 1930. 16. sz. 17.
134. A szesszel kevert benzin jelentősége az automobilizmusban. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1927. 14. sz. 6.
135. Útbaigazítás a motalko használatánál. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1929. 22. sz. 4..
- 60.200/1929. P. M. rendeletet közli: *Kontz* 1929. 179–188.
136. *Schreiber* 1936.
137. *Schreiber* 1936.
138. *Metropole Autoservice Budapest*. *Autó*, 1933. 17–18. sz. 8.
139. *Bálint* 1991. 20.
140. *Magyar Statisztikai Szemle*, 1928. 5. sz. 461–469.
141. *A Bárdi József cég központi üzeme*. *Autó*, 1933. 24. sz. 24.
142. *Magyar Statisztikai Szemle*, 1928. 5. sz. 461–469.
143. *Krisztinkovics* 1920. 9.
144. *Bálint* 1991. 20.
145. *Schreiber* 1936.
146. *KMAC* 1930. 297.
147. *KMAC* 1930. 316–318.
148. *Schreiber* 1936.
149. *Radó Ödön*: Mit kell tudni a gépjárművek biztosításánál. *Kontz* 1929. 512–516.
150. *A Corvin Áruház sportruházati osztálya*. *Autó*, 1934. 17–18. sz. 20.
151. *Teljes üzemmel dolgozik a Shell csepeli gyára*. *Az Úrvezető*, 1930. 11–12. sz. 22–23.
152. *Déván* 1925162.
153. *F. Dózsa* 1989. 77–82.
154. U. o.

155. *Sutner Margit*: Autóban. *Automobil*, 1922. 1. sz. 5.
156. Autó és sport divat. *Az Úrvezető*, 1927. 1. sz. 14.
157. *F. Dózsa* 1989. 77–82.
158. *Szelmár Andor*: Az automobil és az országút. *Automobil*, 1920. 2. sz. 5.
159. *Pruzsinszky* 1927. 6.
160. KMAC 1930. 48.
161. Aközúti gépjárművek közötti célokra való megadóztatásáról szóló 1928. évi VI. törvényeket közli: *Kontz* 1929. 189–194.
162. *Pruzsinszky* 1927. 5–6.
163. *Czére Béla*: Bevezetés a két világháború közötti kor közlekedéstörténetébe. *Közlekedéstudományi Szemle*. 1996. 4. sz. 126–129.
164. *Preisich* 2004. 346.
165. *Preisich* 2004. 347.
166. 62.592/1926. Főkapitányi rendeletet közli: *Kontz* 1929. 378.
167. 31.785/1927. Főkapitányi rendeletet közli: *Kontz* 1929. 381–382.
168. *Pruzsinszky* 1927. 10.
169. 250.000/1929. B. M. rendelet. 13. §. A rendeletet közli: *Kontz* 1929. 34–141.
170. *Urania-garage. Autó*, 1924/18. sz. 21.
171. *Nagy – Szabó* 1977. 57.
172. A Calvin téren rend van. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1930. 1. sz.
173. *Nagy – Szabó* 1977. 64.
174. *Nagy – Szabó* 1977. 67–68.
175. *Preisich* 2004. 346.
176. Véglegesítették a Ferenc József téri körforgalmat. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1933. 3–4. sz. 7.
177. A Kálvin tér rendezése. *Autó*, 1935. 7–8. sz. 7.
178. *Medveczki* 1974. 263–276..
179. *Nagy – Szabó* 1977. 63.
180. *Kontz* 1929. 336–337.
181. Az 71.910/1926. sz. főkapitányi rendeletet közli: *Kontz* 1929. 379–380.
182. KMAC 1930. 55.
183. Forgalmi bajok, amelyek sürgős orvoslásra várnak. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1929. 13. sz. 8.
184. Fölismerhetővé kell tenni a jelzőkészülékeket. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1931. 19–20. sz. 2.
185. *Nagy – Szabó* 1977. 64–66.
186. *Szilvási* 1989. 45–46.
187. Józan ész mindenütt és mindenhol. *Az Úrvezető*, 1927. 1. sz. 18.
188. 250.000/1929. B. M. sz. rendelet. 19–23. §. A rendeletet közli: *Kontz* 1929. 34–141.
189. 71. 910/1926. számú főkapitányi rendeletet közli: *Kontz* 1929. 379.
190. *Nagy – Szabó* 1977. 64.
191. 64.689/1928. Főkapitányi hirdetményt közli: *Kontz* 1929. 389–390.
192. *Melly* 84. k. 82–83.
193. Tanuljunk meg közlekedni! *Autó*, 1935. 11–12. sz. 8.
194. *Krizanec Károly*: Első segítségnyújtás autótűrák közben előforduló balesetknél. *Kontz* 1929. 489–483.
- Az „Autó” mentőszekrénye. *Autó*, 1924. 19. sz. 23.
196. *Steff Miklós*: Nyílt levél a napilapok rendőri riportereihez. *Az Úrvezető*, 1931/6. sz. 1.
197. *Mailáth József*: Reflexiók az automobilizmus válságához. *Autó*, 1932. 1–2. sz. 4.
198. *Székely Wladimir*: Az autókulisszák mögül. *Autó*, 1930. 6. sz. 10.
199. *Vármay Géza*: Hogy dolgoznak az autótolvajok? *Automobil*, 1921. 19. sz. 7.
200. Fel kell lépni az autótolvajok ellen. *Autó*, 1931. 3. sz. 7.
201. Kocsilopások. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1933. 1–2. sz. 4–5.
202. A kocsilopásokhoz. *Gépkocsivezetők Lapja*, 1933. 5–6. sz. 4.
203. Hirdetés. *Az Úrvezető*, 1927. 4. sz. 9.
204. Hirdetés. *Autó*, 1930. 12. sz. 27.
205. *A Királyi Magyar Automobil Klub alapszabályai*. Budapest, 1926. 1–5.
206. *Schimanek Emil*: Az automobilizmus fejlődése. *Kontz* 1929. 434–439.
207. 250.000/1929. B. M. rendelet. 52–53. §. A reneletet közli: *Kontz* 1929. 34–141.

208. A Királyi Magyar Automobil Club hegyi versenyének versenyfeltételei. *Automobil*, 1920. 8. sz. 9–10.
209. *Illés István*: A svábhegyi verseny. *Autó*, 1922. 1. sz. 12.
210. Svábhegyi-verseny. *Az Úrvezető*, 1927. 3. sz. 4–12.
211. A XI. Nemzetközi Svábhegyi verseny. *Autó*, 1930. 16. sz. 6.
212. Caracciola, Stuck és Runtsch voltak a svábhegyi verseny hősei. *Az Úrvezető*, 1930. 9. sz. 2–8.
213. Autó- és motorkerékpárverseny a Gugger-hegyen. *Autó*, 1926. 12. sz. 41.
214. Új motoros pályarekordot hozott az V. Guggerhegyi verseny. *Az Úrvezető*, 1930. 6. sz. 32.
215. Magyar Atlétikai Club jánoshegyi országos versenye. *Autó*, 1926. 18. sz. 22.
216. *Weil Tibor István*: Az első hármashatárhegyi verseny. *Autó*, 1929. 12. sz. 11–13.
217. Hármashatárhegyi Verseny. *Az Úrvezető*, 1931. 8–9. sz. 1.
218. A KMAC hivatalos közleményei. *Autó*, 1934. 17–18. sz. XVIII.
219. A Királyi Magyar Automobil Club 1920. évi hegyi versenye. *Automobi*, 1920. 9. sz. 9–19.
220. A klasszikus magyar hegyi verseny. *Autó*, 1927. 19. sz. 5–7.
221. A svábhegyi verseny. *Autó*, 1923. 19. sz. 9–10.
222. U. o.
223. A klasszikus magyar hegyi verseny. *Autó*, 1927. 19. sz. 5–7.
224. *Illés István*: A svábhegyi verseny. *Autó*, 1922. 1. sz. 12–19.
225. Új motoros pályarekordot hozott az V. Guggerhegyi verseny. *Az Úrvezető*, 1930. 6. sz. 32.
226. A Jubileumi Svábhegyi verseny 1925. *Autó*, 1925. 20. sz. 10–25.
227. Svábhegyi verseny 1927. *Autó*, 1927. 20. sz. 6–33.
228. Május 5-én Automobil Grand Prix lesz Budapesten. *Autó*, 1935. /3–4. sz. 1–3.
229. Az első magyar Grand Prix. *Autó*, 1936. 11–12. sz. 2–4.
230. Magyarország 1927 évi Automobil Bajnoksága. *Autó*, 1927. 5. sz. 19.
231. A nagy hét után. *Autó*, 1931. 8. sz. 1–2.
232. A népautó-gyár alapkövetétele. *Autó*, 1938. 11–12. sz. 3–6.
233. *Zeidler Miklós*: Pálya a magasban. *Magyar Narancs*. Politikai-kulturális hetilap, 2007. 44. sz. 54–55.
234. KMAC 1930. 91–93.
235. Az autó-behozatal és a benzinellátás nehézségeiről. *Autó*, 1923. 6. sz. 12.
236. Szállítóeszközöknek honvédelmi szolgáltatás címen történő igénybevételéről szóló 7990/1939. M. E. rendeletet közli: *Magyarországi Rendeletek Tára*, 1939. Budapest, 1940. 1251.
237. A közúti és vízi benzinüzemű gépjárművek hajtására szolgáló benzin és szeszeverék fogyasztásának szabályozásáról szóló 8230/1939. M. E. számú rendeletet közli: *Magyarországi Rendeletek Tára*, 1939. Budapest, 1940. 1265.
238. *Majtényi* 2000, 101–118.
239. *Losonczi* 1977. 431.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bálint* 1991=*Bálint Sándor*: A budapesti magántaxisok története. A szürketaxi. *Taxisok Világa*, 1991/8. sz.
- Bálint* 1999=*Bálint Sándor*: A múzeum legrégebbi automobilja. *Közlekedési Múzeum Évkönyve XI. 1996-1998*. Közlekedési Múzeum. Budapest, 1999.
- Bartók* 1928=*Bartók Tibor*: Intim részletek előkelő emberek karosszéria-rendeléseiből. *Az Úrvezető*, 1928. 12. sz.
- Bartók* 1928=*Bartók Tibor*: Intim részletek előkelő emberek karosszériarendeléseiről. *Az Úrvezető*, 1928/12. sz.
- Dán* 1930=*Dán György*: Az objektív felelősség és az automobilizmus. *Az Úrvezető*, 1930. 7. sz.
- Déván* 1925=*Déván István*: Automobil-almanach: 1924–25. 1925.
- Eperjesi* 1978=*Eperjesi László*: Gépjárművezetők a magyarországi munkásmozgalomban (1901–1938). Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet 32. sz. kiadványa. Budapest, 1978.
- Eperjesi* 1978=*Eperjesi László*: Gépjárművezetők a magyarországi munkásmozgalomban (1901–1938). Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet 32. sz. kiadványa. Budapest, 1978.
- Eperjesi László*: Közlekedéspolitikai a két világháború között Magyarországon, vasút és gépjármű

- közlekedés. *Közlekedési Múzeum Évkönyve XII. 1999–2000.* Közlekedési Múzeum, Budapest, 2001.
- Erba Odescalchi* 1991=*Erba Odescalchi Sándor*: Testamentum. Dovin Művészeti Kft. Budapest, 1991. II. köt. 444.
- F. Dózsa* 1989=*F. Dózsa Katalin*: Letűnt idők, eltűnt divatok. 1867–1945. Gondolat, Budapest, 1989.
- Frisnyák* 2001=*Frisnyák Zsuzsa*: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest, 2001.
- Frisnyák* 2005 *Frisnyák Zsuzsa*: Aló a közlekedésben. História, 2005/1–2. sz.
- Granasztói* 1965=*Granasztói Pál*: Vallomás és búcsú. 2. bővített kiadás. Budapest, Magvető Könyvkiadó. 1965.
- Gulyás* 1923=*Gulyás Jenő*: Az automobil formai fejlődése. *Autó*, 1923. 24. sz.
- Hadik* 1927=*Hadik Mihály*: Az automobilizmus és a jövő generáció. *Autó*, 1927. 17. sz.
- Herczeg* 1993=*Herczeg Ferenc* emlékezései: Hűvösvölgy. Szépirodalmi könyvkiadó, Budapest, 1993.
- Hídvégi* 2005=*Hídvégi János*: A magyar autógyártás 100 éve. *Közlekedéstudományi Szemle*. 2005. 8. sz.
- Jasinszky* 1974=*Jasinszky István*: A térképgyűjtemény. A Közlekedési Múzeum Évkönyve II. 1972–1973. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1974.
- Kerber* 1933=*Kerber Áron*: Soffőriskola. Személy- és teherautók. II. kötet. Budapest, 1933.
- KMAC 1900–1930*=*A Királyi Magyar Automobil Club jubiláris aranykönyve: 1900–1930.* Budapest, 1930.
- Kontz* 1929=Automobil közlekedési rendszet. Szerk.: *Kontz Endre*. 3. javított és bővített kiadás. Budapest, 1929.
- Kontz* 1929=Automobil közlekedési rendszet. Szerk.: *Kontz Endre*. Budapest, 1929.
- Krisztinkovics* 1920=*Krisztinkovics Béla*: Az autójavítás költsége. *Automobil*, 1920. 4. sz.
- Losonczy* 1977=*Losonczy Ágnes*: Az életmód az időben, a tárgyakban és az értékekben. Gondolat Kiadó, Budapest, 1977.
- Lux* 1929=*Lux Vilmos*: Az autók részletre való vásárlása. *Automobil közlekedési rendszet*. Szerk.: *Kontz Endre*. 3. javított és bővített kiadás. Budapest, 1929.
- Magyar autóipari és kereskedelmi címtár. Szerk.: *Schreiber József*. Budapest, 1936.
- Majtényi* 2000=*Majtényi György*: Életstílus és szubkultúra. Az autózás története. (1920–1960.) *Korall*. Társadalomtörténeti folyóirat, 2000/1. sz.
- Márai* 1928=*Márai Sándor*: Az autótétel lélektana. *Az Úrvezető*, 1928/11–12. sz.
- Medveczki* 1974=*Medveczki Ágnes*: A budapesti városi forgalom szabályozásának kialakulása. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve II. 1972–1973.* Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1974.
- Melly* 84. k.=*Melly József*: Balesetek Budapesten és más nagy városokban. *Statistikai Közlemények*, 84. kötet, 2. szám.
- Nagy* 1930=*Nagy Géza*: A Concours d'Elegance, a magyar ipar és Az Úrvezető. *Az Úrvezető*, 1930. 7. sz.
- Nagy* 1930=*Nagy Géza*: A Concours d'elegance, a magyar ipar és Az Úrvezető. *Az Úrvezető*, 1930. 7. sz.
- Nagy – Szabó* 1977=*Nagy Ervin – Szabó Dezső*: Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap. Budapest, 1977.
- Ordódy* 1929=*Ordódy János*: Gépjárművezetői tanfolyam. *Automobil közlekedési rendszet*. Szerk.: *Kontz Endre*. Budapest, 1929.
- Pásztor* 1926=*Pásztor Mihály*: Budapest zsebe. Budapest, 1926.
- Pruzsinszky* 1927=*Pruzsinszky Gábor*: Az automobil közlekedés. Különlenyomat a *Közgazdasági Szemle*ből. Budapest, 1927.
- Reiman* 1920=*Reiman Gyula*: Néhány szó automobil-kereskedelmünkről. *Automobil*, 1920. 2. sz.
- Reinhard* 1935=*Reinhard*: A német automobil ipar a német-magyar barátság szolgálatában. *Autó*, 1935. 23–24. sz.
- Sándorfi* 1929=*Sándorfi Kamill*: A gépjárműközlekedés magánjogának és büntetőjogának általános elvei és anyaggyűjteménye. *Automobil közlekedési rendszet*. Szerk.: *Kontz Endre*. 3. javított és bővített kiadás, Budapest, 1929.
- Schimanek* 1920=*Schimanek Emil*: Egnéhány szó a közeljövő feladatairól. *Automobil*, 1920. 1. sz.

- Schreiber* 1936=Magyar autóiipari és kereskedelmi címtár. Szerk.: *Schreiber József*. Budapest, 1936.
- Schreiber*1920=*Schreiber Dániel*: A mozi és az automobil. *Automobil*, 1920. 5. sz.
- Strasser-Silton* 1935=*Strasser-Silton, V. E.*: Technikai optimizmus és az üzemanyagkérdés fejlődése. *Autó*, 1935. 13–14. sz.
- Surányi* 1972=*Surányi Endre*: Az autó és...én. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1972.
- Szilvási* 1989=*Szilvási Ferenc*: Budapest közlekedésbiztonságáért. Budapest, 1989.
- Vajda* 1928=*Vajda Ignác*: Az úrvezető, mint vásárló. *Az Úrvezető*, 1928. 12. sz.
- Preisich* 2004=*Preisich Gábor*: Budapest városépítésének története. Buda visszavételétől a II. világháború végéig. 2. átdolgozott kiadás. Budapest, 2004.

ILONA DÁVID

DER PERSONENKRAFTWAGENVERKEHR ZWISCHEN DEM ERSTEN UND ZWEITEN WELTKRIEG IN BUDAPEST

Der budapester Personenkraftwagenverkehr entwickelte sich sehenswert zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg, trotzdem, dass die Umstände sich auf den hinderlich auswirkte, wie zum Beispiel das Zurückbleiben von Ungarn bei der technischen Entwicklung, die Eisenbahn unterstützende Politik, die traditionelle Verkehrsmittel schützende und den Wagen gefährlich haltende öffentliche Meinung. Die Entwicklung wurde durch die Zunahme der Zahl des Wagens, durch die Prosperität des Autohandels, durch zum Zwecke der Befriedigung der neuen Ansprüche entstandene Unternehmen gezeigt, z. B. die Treibstoffstelle, die Mietgaragen, die Reparaturwerkstatt. Die Entwicklung des Wagenverkehrs verwiesen die Änderungen der Straßenverkehrsordnung, das Erneuern des Pflasters, die verkehrstechnische Erfindungen (Kreisverkehr, Verkehrsschilder, Verkehrsampeln, Signalanlagen usw.), die das Stadtbild und den Straßenverkehr der Hauptstadt betrafen.

Zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg war die Benutzung des Autos vor allem das organische Teil der Lebensform der Aristokratie, der wirtschaftlichen und politischen Elite. sie waren die Autoinhaber und sie vertraten solche Gruppe, die zur Welt des Wagens gehörten. Hinter der Elite stand eine größere Gesellschaftsschicht – von den Arbeitern bis zur oberen Schicht der Mittelklasse -, die mit der „Automobilsubkultur“ in engem Kontakt standen. Zu dieser Schicht gehörte die Fabrikarbeiter und die Angestellte der Reparaturwerkstätte, die Inhaber der Mietgaragen; die Experten und die Lehrer, die an dem Fahrunterricht teilnahmen; die Verkehrspolizisten; die Bauingenieur und die Wegebauarbeiter, die infrastrukturelle Voraussetzungen für Personenkraftwagenverkehr schufen; und die an dem Autosport interessiert waren. Auf diese Art und Weise übte die Verbreitung des Autos auf den breiten Schichten der Gesellschaft eine große Wirkung. Der Wagen leistete bei dem Repräsentieren der Lebensverhältnisse Hilfe, Arbeitsmöglichkeit und Freizeittätigkeit gab.

Neben den Vorteilen kamen oft in dieser Epoche die schädlichen Folgen der Verbreitung des Autos vor. Die Zahl der Verkehrsunfälle vergrößerte, neue Weisen erschienen auf dem Feld der Kriminalität (z. B. der Schmuggel, der Automobildiebstahl), bzw. die Änderung brachte in der Gesellschaft neue Konflikte zur Welt, z. B. zwischen beruflichem Autofahrer und Selbstfahrer, dem Autofahrer und dem Fußgänger, dem Fahrer und dem Polizisten, dem Kaufmann und dem Karosseriehersteller. Diese wurden mit wirklichen oder grundlosen Stereotypen – z. B. betrügerischer Fahrer, dummer Verkehrspolizist oder zum Fahren unfähigen Damen – die bis zur heute lebenden und verbreiteten Vorurteilen sind.