

Engi József

Pihenő

A szegedi autóbusz-közlekedés története

2. rész: 1945-től napjainkig

A szegedi napilap, a Délmagyarország, amit április 16-án betiltottak és november 19-én jelent meg újra, a meginduló életről többek között ezt írta: „A város él, mozog, létezik. Az utcákon a régi sárga villamosok csak futnak; villany-, víz-, gázszolgáltatásban nincs fennakadás; az üzleteket minden reggel kinyitják; helybeli postaforgalom is van, amely a telefonforgalom hiányát igyekszik pótolni s általában a város képe megnyugtató...” A cikkből azonban az is kiderül, hogy a Gázgyár szénkészlete csak december 15-ig elég, és a szénellátást feltétlen meg kell oldani. A város újjáépítésének problémáit Dr Valentiny Ágoston polgármester így foglalta össze: „A várost elhagyó németek és cinkosaik is hozzájárultak ahhoz, hogy megbénítsák az itt maradó lakosság életét... Lerombolták a közúti és a vasúti hidat, elhurcolták a gépjárműveket és a lófogatú kocsik nagy részét, s az élelmiszerkészletet is jó részben. Teljesen ellátatlan állapotban hagyták a várost. A város és az országközi forgalom jelentős lépéssel haladt előre a vasúti híd és a közúti híd fahíddal történt pótlásával, amelyhez a város és a közeli falvak népe is hozzásegített munkájával. Remélhető a vasúti forgalom mielőbbi rendbehozása és a polgári személyforgalom valamint a nagyon kívánatos teherforgalom megindítása...” A villamosközlekedésről az olvasható, hogy „ma már csaknem valamennyi vonalon közlekedik. Már az is megnyugtató volt a város lakosságára nézve, amikor először a Takaréktár-utca és a rókusi vasútállomás között megindult a forgalom. Ma már szabályszerűen közlekedik a két pályaudvar között; ezenkívül a Széchenyi tértől a Fodortelepig és az Annavíz-forrástól

Somogyitelepig jár a villamos... A Vágóhíd felé egyelőre nem állítják be a villamosokat, úgyszintén a Belvárosi temető felé sem. Valószínű azonban, hogy egy későbbi időpontban erre is sor kerül...”

A kisvasútról többek között az olvasható, hogy „a Rudolf-téren reggelenként és kora délután feltűnik a tanyai kisvasút jól ismert szerelvénye, amely még azokban az időkben is szorgalmasan járt a tanyák között, amikor a hóviharak minden más közlekedést lehetetlenné tettek... A kisvasút már hetek óta bekapcsolja ismét a tanyavilágot Szeged vérkeringésébe, a közellátást szinte egyedül biztosítja...”

A várost érintő vasútvonalakon a közforgalmú vonatközlekedés nehézségei és a forgalom korlátozása mellett jelentős hadiforgalom bonyolódott le. Átmenetileg ismét megindult a közforgalmú vonatközlekedés Nagyvárad–Szeged–Szabadka–Baja és a Délvidék között is. A háborús eseményeken túljutva már 1944. október 31-én megindult a vonatközlekedés Szeged és Kiskunfélegyháza között. Az első szerelvény 6 kocsi-ból állt és 350 utas vehette igénybe. Az üzletvezetőség hangsúlyozta, hogy „a megindult forgalom nem teljesen menetrendszerű személyszállító vonat, hanem csak szükségjárat, ami késhet is, vagy rendkívüli okok miatt egy-egy napon el is maradhat. Természetesen a vasútigazgatóság mindent elkövet, hogy biztosítsa a járatot...” Ugyanez a szerelvény Szeged-Rókus és Nagyszéksós között is tett egy „fordulót”. 1944. november 3-tól Szegedtől az algyői hídig, november 12-től Szegedtől Szőregig jártak a vonatok. A vonalak többi részét 1945-ben üzembe helyezték, de az árufuvarozás még

nagyon akadozott. A város szénellátását sem tudták folyamatosan biztosítani, ezért többször volt gázhiány, áramkimaradás, és többször leállt a villamosközlekedés is.

A közlekedési nehézségek enyhítése és a fővárosi közellátás javítása érdekében a közellátási hivatal 1945. május elején rendszeres lófogató kocsijáratot tervezett indítani Szeged és Budapest között, amit a kereskedők kizárólag árufuvarozási céllal vehettek volna igénybe. Ekkor Szegedről Budapestre egy éjszaka Ceglédig közlekedő személyvonattal, majd itt a Debrecen felől zsúfoltan érkező személyvonatra történő átszállással lehetett eljutni. 1945. május 25-től már Budapestig közlekedett az éjszakai személyvonat, de csak azok vehették igénybe, akik a rendőrhatalomtól utazási engedélyt kaptak. 1945. június elejétől megindult a gyorsáruforgalom, ekkor Szegeden az éjszakai személyvonathoz 5 fedett teherkocsit is csatoltak. Június 24-től megindult a darabáru fuvarozás, ami már jelentősen javította a közellátást is

Szeptember 20-án már arról számolt be a helyi sajtó hogy „a MÁVAUT telepén a közeli napokban befejeződik egy társaskocsi helyreállítása, és az orosz városparancsnokság hétfőn, szerdán és pénteken autóbusszjáratot indít Szegedről Budapestre. A 40 személyes autóbusszon 20 helyet a polgári lakosság részére engednek át. A járat reggel 6 órakor indul a rókusi vasútállomástól, kb. 10 órakor érkezik a fővárosba, onnan délután 4 órakor indul vissza. A járatot állandóan orosz őrség kíséri, tehát tökéletesen biztonságos utazást nyújt...” (A volt MÁVAUT telep ma a Magyar Autóklub tulajdona.) 1945. október 14-én a Szent István téri garázsban elkészült az első roncsokból újjáépített teherautó, és befejezés előtt állt egy autóbussz is. Az autókkal a MATEOSZ keretében vállaltak személy- és árufuvarozást, ami akkor sem volt problémamentes. 1946 februárjában a szegedi

MATEOSZ már a hatóság védelmét kérte a „vadfuvarozók” ellen:

„A szegedi körzetnek 20 tagja van, és 12 teherautóval áll a város szolgálatában. A szegedi körzet tagjai roncsokból építették fel kocsijaikat és a múlt év eleje óta szakadatlanul fuvaroznak. Legnagyobb konkurenciát az álüzemi fuvarozók jelentenek, mondta Och Nándor a MATEOSZ szegedi körzetének vezetője. A MATEOSZ tag hatósági ellenőrzés alatt áll, és jelentős összegű adót fizet, teljes anyagi és biztonsági felelősséggel tartozik az üzletfélnek. A kocsik is állandó hatósági ellenőrzés alatt állnak. A vadfuvarozók nem vesznek részt a közteherviselésben, olcsóbban vállalják a fuvart, ezzel rontják a legális fuvarozók helyzetét... 1945. V-XII. hónapokban összesen 100 ezer km-t futottak a MATEOSZ kocsik és kb. 16 ezer személyt és 20ezer tonna árut fuvaroztak egyetlen sérülés nélkül...” A szabad szakszervezetek autójavító munkaközössége a Szent István garázsban 1946. február végére elkészítette a már említett autóbusszt, és átadták a városnak. Ezzel a 40 személyes autóbusszal indult meg Szegeden a II. világháború utáni első rendszeres autóbusszjárat. Március 2-án először Felsőközpontra, majd onnan visszatérve Sándorfalvára tették meg a hatósági próbatutat, ami olyan jól sikerült, hogy másnap megindult a menetrend szerinti közlekedés. [10. ábra]

Március 18-tól Szeged-Kiskundorozsma és Szeged-Árpádközpont /ma Üllés/ között is megindultak az autóbusszjáratok.

Szegedről indult Kiskundorozsmára:	8.00	9.00	12.00	16.00
Kiskundorozsmáról indult Szegedre:	8.30	9.30	12.30	16.30
Szegedről indult Árpádközpontra:	6.30	14.00		
Árpádközpontból indult Szegedre:	7.30	15.10		

A sándorfalviak ekkor két pár járatot kaptak:

Szegedről indul Sándorfalvára: 6.30 13.30
 Sándorfalváról indul Szegedre: 7.10 14.10

Az autóbuszjáratok Árpádközpontra csak kedden, szerdán, pénteken és szombaton, Kiskundorozsmára és Sándorfalvára vasár- és ünnepnap kivételével naponta közlekedtek.

Március 20-tól a felsőközponi járat útvonalát Kistelekig meghosszabbították, és megindították az algyői járatot.

Szegedről indult Algyőre: 7.30 16.00
 Algyőről indult Szegedre: 8.10 16.40

Ezt követően a szegedi autóbusz-közlekedés főbb eseményei a következők voltak:

– 1946. július 20-tól, szombattól minden szerdán és szombaton Szeged–Szőreg–Deszk között is közlekedett autóbuszjárat. (Az autóbusz Újszegén a gyógyszerártól indult, ami a Vedres utca sarkán volt. A belvárosi hídról jobbra kanyarodva kb. az első házgyári lakóépület helyén volt egy magasföldszintes házban.)

Ugyanekkor indult meg, és naponta közlekedett a szeged–szőreg–kübekházi járat is.

– 1946. november 1-től vasárnap kivételével naponta, az eddigi járat meghagyásával új autóbuszjáratot indított a MÁVAUT Budapest és Szeged között. A járat 6.45-kor indult a fővárosból és 20.00-kor érkezett vissza.

– A szegedi vasúti hídon 1944. augusztus 24-én, a légitámadás után végleg megszűnt a forgalom. A híd pótlására a szovjet katonai csapatok ideiglenes fahidat építettek, amin 1944. november 12-től 1946. december 6-ig közlekedtek a vonatok és a közúti forgalom is lebonyolódott rajta. A forgalom megszűntetése után Szeged és Újszeged között 111 km-re nőtt a távolság! A fahidat hamarosan elbontották.

– 1947. február 17-től a MÁVAUT menetrendjében az alábbi változás történt:

Budapestről indul:	6.45	Szegedre érkezik:	10.55
Budapestről indul:	16.30	Szegedre érkezik:	20.40
Szegedről indul:	5.30	Budapestre érk.:	9.30
Szegedről indul:	15.50	Budapestre érk.:	20.00
Bajáról indul:	5.00	Szegedre érkezik:	9.00
Szegedről indul:	15.30	Bajára érkezik:	19.30

A járatok csak munkanapokon közlekedtek és a szegedi induló állomás a Széchenyi téren volt. [11.ábra]

– 1947. március elején Debrecen városa értesítette Szeged város közönségét, hogy autóbuszjáratot akar létesíteni a két város között. Ha az előkészületek megtörténnek, a legrövidebb időn belül megindulnak a járatok.

– 1947 márciusában foglalkozott a tanács az iparkamara azon kérésével, hogy a volt vasúti híd mellett, a Tiszántúllal való közlekedési kapcsolat fenntartása érdekében létesítsen a város pontonhidat. Ezt a város nagyon költségesnek tartotta, és úgy határoztak, hogyha a Bertalan emlékműnél üzembe helyezik a teherkompot, az újszegedi vasútállomástól a Nagykörúton át Szeged állomásig autóbuszjáratot indítanak. (A Bertalan emlékmű az újszegedi oldalon, az árvízvédelmi töltésen álló obeliszk volt, amit azért, mert a jelenlegi Északi híd tengelyében lett volna, elbontottak.)

– 1947. április végén a MÁV bejelentette a városnak, hogy a Tiszán átkelő vasúti forgalom lebonyolítása céljából autóbuszjáratot szeretne indítani a szegedi és az újszegedi vasútállomás között de a mostani teherkomp nem alkalmas az autóbusz átszállítására. A város válaszában közölte, hogy az új teherponton már alkalmas lesz arra, hogy az autóbusz átmenjen rajta, de amíg elkészül, a kompot megerősítik és a lejárókat rendbehozzák.

– Szeged város autóbuszüzeme 1947. május 1-től az alábbi menetrend szerint közlekedtette járatait:

Szegedről indult Kiskundorozsmára:	6.00	7.20	9.00	12.00	15.00
Kiskundorozsmáról indult Szegedre:	7.45	8.05	9.25	12.25	15.25
Szegedről indult Sándorfalvára:	6.00	13.30			
Sándorfalváról indult Szegedre:	6.40	14.10			
Szegedről indult Árpádközpontra:	6.00	14.00			
Árpádközpontról indult Szegedre:	7.10	15.10			
Szegedről indult Kistelekre:	6.00	14.00			
Kistelekről indult Szegedre:	7.00	15.00			

Vasárnap és pirosbetűs napokon üzemszünet volt. Az üzem forgalmi irodájának címe: Bajcsy-Zsilinszky utca 2-4.

- A MÁVAUT szegedi kirendeltsége a Szegedi Nemzetközi Vásár látogatói részére 1947. június 1-én, 5-én és 8-án különjáratot indított Bajára és Budapestre. A különjáratú autóbusz Bajára 15.30-kor, Budapestre 15.50-kor indult.

- Szeged általános rendezési tervével kapcsolatban 1948 májusában felmerült az a kívánság, hogy a városba több irányból befutó MÁVAUT, városi és magánkezelésben levő autóbuszok központi állomása egy helyen legyen. A rendőrség a Széchenyi téren a Tombác vendéglő és a városi idegenforgalmi iroda közötti részen építené fel a központi állomást, még az utazóközönség és a kiskereskedelem a Klauzál térre helyezné az állomást.

- 1948. október 3-tól a MÁVAUT szegedi menetrendje az alábbi volt:

Szegedről indult:		Szegedre érkezett:	
5.00 Budapest	5.50 Kiskunhalas-Kalocsa		
9.00 Baja-Kelebia	9.50 Budapest		
13.15 Kelebia-Baja	10.00 Kalocsa-Kiskunmajsza		
14.25 Kiskunmajsza-Kalocsa			
	10.30 Pécs-Baja-Mélykút		
15.30 Budapest	18.30 Kalocsa-Kiskunhalas		
16.10 Mélykút-Baja-Pécs			
	19.45 Budapest		

A járatok csak munkanapokon közlekedtek.

- A MÁVAUT szegedi főnöksége 1948. december 20-án indította új járatát Szeged-Makó-Hódmezővásárhely-Szentes-Szarvas viszonylatban. A járat csak munkanapokon közlekedett, 4.35-kor indult Szarvasról, 9.10-kor érkezett Szegedre, innen 12.50-kor indult vissza és 17.15-kor érkezett Szarvasra.

- A városi autóbuszüzem 1949. február 27-én, vasárnap délután az újszegeden levő SzAK-pályára különjáratot indított. A járatok 13 órától 5 percenként indultak a Városházától, a menetdíj 90 fillér volt.

- A Szegedi Hírlap 1949. március 3-án arról számolt be, hogy „a kormányzat a nemrégiben létesített Tanyai Tanács útján gondoskodni fog arról, hogy megszűnjön a rendszertelen építkezés, és gondoskodik arról is, hogy a kialakítandó tanyaközpontokat középületekkel, utakkal, kisvasúttal lássák el... Közlekedési szempontból nehéz helyzetben van a dorozsmai tanyavilágban alakult Árpád-község és Kistemplomtanya. A postai küldeményeket eddig a Szeged-Kalocsa között közlekedő MÁVAUT autóbuszok vitték, de ezek időközben leálltak, így újabb szállítóeszközzel kell gondoskodni. Dr. Szolnoki János szegedi postaigazgató a kérdés megoldása érdekében érintkezésbe lépett a várossal, aminek eredményeként a jövőben a városi autóbusz viszi Árpádközségbe és Kistemplomtyára a postai küldeményeket...” (Ma: Üllés és Bordány.)

- 1949. március 13-án arról számolt be a Délmagyarország, hogy kultúrjárat indul Sándorfalvára. „A városi autóbuszüzem segítséget nyújt a dolgozó parasztságnak. Ezentúl minden szombat este 6.15 perckor kultúrjárat indul rendes menetjeggyel Sándorfalvára. Így a szórakozni kívánó sándorfalvi dolgozó parasztoknak nem kell már kora délután hazautazniuk, hanem szombat délután ellátogathatnak a színházba és a moziba is...”

– A szegedi autóbuszüzem nyerte meg a vidéki városok közötti versenyt, adta hírül a Délvidéki Hírlap 1949. június 10-én. „Elsősorban az önköltségsökkenés terén igyekeztünk példát mutatni. A mi kocsijaink némelyike egymillió kilométert futott és nagyon kihasznált állapotban van...Egy kilométerre az önköltség országosan 4.50 forint, amit mi 2.50-re leszállítottunk. Nem akarták elhinni Budapesten, hogy ezekkel az ósdi kocsikkal ilyen eredményt értünk el, mondta Komáromi István, de a könyvekből mindent ellenőrizhettek... Ha így haladunk, hamarosan élüzemek leszünk.”

– 1949. július 3-tól a MÁVAUT a szegedi dolgozók kérésére vasárnap és ünnepnapokon vikend-autóbuszjáratot indított a Klauzál térről Kiskundorozsma Szikósfürdőre. A járatok esős, rossz idő esetén nem közlekedtek. Jó időben kb. óránként indultak és tértek vissza.

– A hatodik autóbuszt építették újjá a szegedi autóbuszüzem dolgozói, olvasható a Délvidéki Hírlap 1949. szeptember 24-én megjelent számában. „Az üzem dolgozói néhány hónappal ezelőtt újjáépítettek egy használhatatlan állapotban levő autóbuszt. A modern, Diesel motorral ellátott 30 személyes kocsit azóta bekapcsolódott a szeged környéki községek közötti közlekedés lebonyolításába. A napokban egy újabb autóbuszroncsot kapott az üzem. A dolgozók vállalták, hogy két hónap alatt egy új, tetszetős karosszériával 40 személyes autóbuszt készítenek belőle. Ez a hatodik autóbusz, amit az üzem dolgozói forgalomba állítanak...”

– A városi autóbuszüzem dolgozói egy újabb 30 személyes autóbuszt építettek roncsokból, és ezzel 1950. február elejétől minden szerdán és szombaton új járatot indítanak Szeged tanyavilágába. A járat menetrendje:

6.30	14.00	Szeged	8.15	16.15
7.05	14.35	Szatymaz	8.10	15.40
7.25	14.55	Összeszék	7.50	15.20
7.30	15.00	Veszelovszki tanya	7.45	15.15

A járatokat egy hónap próbaidőre indították azzal az ígérettel, hogy ha kellő számú utas lesz azokon, a forgalmat továbbra is fenntartják.

– Város- és piacrendezési okok miatt 1950. február 20-án megszüntették a szegedi kisvasút Átrakó pu. és a Rudolf téri végállomás közötti vonalszakaszát. Ekkor a városi autóbuszüzem (a szegedi Gépkocsiközlekedési Községi Vállalat) a villamosközlekedés megindításáig, március 1-ig, autóbuszokat közlekedtetett a Marx tértől a kisvasút Átrakó állomásáig az érkező és az induló vonatokhoz. Március 1-től 6-os jelzéssel, 24 percenként közlekedtek a villamosok. [12. ábra]

– 1950. május 21-től, vasárnaptól kezdve a szegedi autóbuszüzem a dolgozók kívánságára minden vasárnap autóbuszjáratot indított Kiskundorozsmára és Sándorfalvára.

Szegedről indult Kiskundorozsmára:				
8.00	14.00	21.00		
Kiskundorozsmáról indult Szegedre:				
8.30	14.30	21.30		
Szegedről indult Sándorfalvára: 9.00 19.30				
Sándorfalváról indult Szegedre: 9.40 22.10				

A korabeli sajtó szerint: „Ezekkel a járatokkal az Autóbuszüzem nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy a falvak dolgozói parasztjai közelebb kerüljenek a városhoz...”

A következő években az autóbuszjáratok viszonylata, gyakorisága, menetrendje a szükségletek, igények és főként a lehetőségek szerint változott. A Szegedi Gépkocsiközlekedési Vállalat 1954. október 18-tól, hétfőtől, munkanapokon a szegedi autóbuszállomástól indult és a Sztálin (ma Tisza Lajos) körút, Szentháromság utca,

Mátyás tér, Földmíves utca, Sárkány utca útvonalon haladt Hattyastelepre. A járat menetrendje:

Autóbuszállomástól indult:	7.15	7.30
Hattyastelepről indult:	13.15	13.30

1949-ben az ipar, a kereskedelem és a mezőgazdaság átszervezésével együtt a Magyar Teherfuvarozók Országos Szövetségét (MATEOSZ) is átszervezték, és megalakították a Teherfuvarozási Nemzeti Vállalatot. (TEFU) A TEFU szegedi főnöksége 1949 májusában 16 db gépjárművel kezdte meg működését. A következő években a TEFU-t többször átszervezték. Így jött létre 1950. október 1-én az önálló, Csongrád megye területére kiterjedő hatáskörrel rendelkező Szegedi Teherautófuvarozási Vállalat.

1953. október 1-től újabb átszervezés történt, amit az tett szükségessé, hogy az ország területén eltérő rendeltetésű, de üzemeltetés szempontjából alapvetően azonos jellegű gépjárműveket üzemeltető vállalatok működtek különböző irányítási rendszerben. A közúti személyszállítás feladatát a MÁVAUT látta el, amely egységeit főnökségei és kirendeltségei útján irányította. A Vidéki Taxi Egyesülés a városokban üzemeltetett személygépkocsik és bérautók foglalkoztatását irányította. A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium (KPM) a különböző szakágazataiba tartozó területi egységeit 1953-ban vegyes profilú vállalatokká alakították át, és középírányító szervként létrehozta az Autóközlekedési Igazgatóságokat.

1953. október 1-én alakult meg Békéscsabán a 8. sz. Autóközlekedési Igazgatóság, a szegedi ekkor 82. sz. Autóközlekedési Vállalat nevet kapta. 1953. november 1-én minisztertanácsi rendelet alapján a Vidéki Taxi Egyesülés beolvadt a 82. sz. Autóközlekedési Vállalatba. 1953. december 1-én a MÁVAUT szegedi kirendeltsége is a 82. sz. Autóközlekedési Vállalat irányítása alá került. Ebben az időszakban a kirendeltség 7

darab autóbuszal, 3 darab bódés és 4 darab ponyvás Csepel tehergépkocsival rendelkezett. A ponyvás tehergépkocsik voltak az első vonatpótló „autóbuszok” Szeged és Újszeged állomás között.

1954-ben újabb átszervezés történt. Az Autóközlekedési Igazgatóságok új székhelyei a MÁV igazgatóságok székhelyét követték, és területi határait is azzal azonosan határozták meg.

Így került 1954. október 1-jén Békéscsabáról Szegedre a 8. sz. Autóközlekedési Igazgatóság, és Szegeden új számozásban 4. számot kapott. A békéscsabai vállalat ezek után 41., a szegedi 42. sz. Autóközlekedési Vállalat név alatt működött tovább. A szegedi igazgatóság új vállalatai a kecskeméti 43. sz. és a bajai 44. sz. Autóközlekedési Vállalatok lettek.

Az 1950-es évek közepére Szegeden a villamossal el nem látott területeken már annyira megnövekedtek az utazási igények, hogy elkerülhetetlenné vált a helyi autóbuszjáratok megindítása. A villamos és a helyi autóbusz-közlekedés egységes irányítása és fejlesztése érdekében 1955. április 1-től megalakították a Szegedi Közlekedési Vállalatot. Ekkor 6 darab MÁVAG gyártmányú, Budapesten leselejtezett, de felújított autóbuszal Annaforrás–Petőfitelep–Tápé, Annaforrás–Szőreg, Annaforrás–Hattyas-telep és Annaforrás–Mihálytelek viszonylatban indították be a helyi járatokat. A járatok induló és végállomása közel az Annaforrás-hoz, a MÁV Igazgatóság épülete mellett, annak a Tisza Lajos krt. felőli oldalánál volt. Innen kevés gyaloglással elérhető volt a legtöbb hivatal, intézmény, és majdnem közvetlen átszállási lehetőség volt a villamosra is.

Helyközi és távolsági forgalomban az alábbi járatok közlekedtek:

A) A szegedi Gépkocsiközlekedési Vállalat járatai:

1. Szeged–Bordány–Üllés–Siposmalom megyehatár–Kiskunhalas viszonylatban Szeged és a megyehatár között naponta 2 pár járat, Szeged és Kiskunhalas között szerdán és szombaton 2 pár járat közlekedett.

2. Szeged–Kistelek–Csongrád között naponta 2 pár járat,

3. Szeged–Sándorfalva–Dóc között naponta 2 pár járat,

4. Szeged–Sándorfalva között munkanapokon 3 pár, vasárnap 2 pár járat,

5. Szeged–Kübekháza között munkanapokon 2 pár, vasárnap 2 pár és szombaton 1 pár járat közlekedett.

B) A 82. sz. Autóközlekedési Vállalat járatai:

1. Szeged – Kiskunmajsa – Kalocsa viszonylatban munkanapokon 1 pár járat,

2. Szeged–Baja viszonylatban (Kelebia átm.) munkanapokon 1 pár járat,

3. Szeged–Baja–Pécs viszonylatban (Mélykút átm.) munkanapokon 2 pár járat,

4. A Szeged–Makó–Tótkomlós viszonylatú járat Szeged és Hódmezővásárhely között csak csütörtökön közlekedett. (1 pár járat.)

5. Vonatpótló gépkocsijárat Szeged és Újszeged állomás között: naponta 7 pár járat.

C) A 16. sz. AKÖV járatai:

1. Budapest–Szeged viszonylatban naponta egy és munkanapokon még egy járat,

Szeged–Budapest viszonylatban munkanapokon 2 járat, munkaszünetes napokon 1 járat.

1955-től a Szegedi Gépkocsiközlekedési Vállalat „Csongrád megyei Gépkocsiközlekedési Vállalat” néven üzemelt tovább, telephelye változatlanul Pacsirta utca 1 sz. alatt maradt. A már említett viszonylatokban közlekedő járataikat vasárnap és munkaszüneti napokon közlekedő járatokkal bővítették. Új járatokat indítottak Szentes és Derekegyháza között hétfőn, szerdán és

szombaton, Hódmezővásárhely–Rárós és Hódmezővásárhely–Erzsébettelek között kedden és pénteken. Ezekben a viszonylatokban az említett napokon 2-2 pár járat közlekedett.

A budapesti autóbuszjáratok menetrendje nem változott.

1956. június 3-tól helyi viszonylatban

1. Annaforrás–Tápé,

1/a Annaforrás–Petőfitelep 1. utca,

2. Annaforrás–Hattyastelep–Gyálarét,

3. Annaforrás–Lemezgyár–Halgazdaság,

4. Annaforrás–Csongrádi sugárút,

5. Annaforrás–Szőreg között közlekedtek az autóbuszjáratok.

A Csongrád megyei Gépkocsiközlekedési Vállalat autóbuszrészlegét 22 db autóbuszt, 1959. május 1-től átvette az AKÖV.

A Klauzál térről a tér rendezése miatt a MÁVAUT szegedi állomását átköltöztették a Takaréktár utcába. Amikor megszűnt a Csongrád megyei Autóközlekedési Vállalat, az átvett járatok induló és végállomását az autóbuszállomással együtt a Bajcsy-Zsilinszky utcából szintén a Takaréktér utcába helyezték át, ahol ekkor hiába bővítették az autóbuszállomást, az hamarosan szűknek bizonyult. Erről az eseményről a Dél-magyarország 1959. július 2-án többek között ezt írta: „Nagy változásoknak lehetnek szemtanúi a Takaréktár utcában a távolsági autóbuszokkal utazók és Szeged lakossága... A 42-es Autóközlekedési Vállalat a városi tanács által adományozott helyiségekből kényelmes, tetszetős, tiszta, ízléses várótermet, irodákat s mellékhelyiségeket alakított ki. A mennyezet és oldalvilágítással, nikkelezett fémfelírásokkal, dísznövényekkel, politúrozott, igen szép bútorokkal ellátott váróterem átadására tegnap délelőtt került sor. Józsi Ferenc, az AKIG igazgatója és Csiszár Károly, az AKÖV igazgatója szólott az átadás és az átvételkor az utazóközönség igényeinek egyre fokozódó kielégítéséről.

Bejelentették, hogy az új váróterem is csak ideiglenes, mert Szeged egy nagy autóbusszpályaudvart kap... A Bajcsy-Zsilinszky utcai autóbusszállomás ezzel megszűnik és augusztus 6-tól minden irányba a Takaréktár utcai váróterem elől indulnak az autóbusszok...”

1959. október 1-től a MÁV megszüntette az (Újszeged)–szőreg–vedresházi gyenge forgalmú vasútvonalat. A vonalon naponta négy pár személyvonat közlekedett. Az átvétel után az AKÖV 8 pár, 1960 októberétől pedig már 13 pár járatot indított a Takaréktár utcából ebbe a térségbe. Ezen a vonalon vezették be először Csongrád megyében a három műszakba szállító járatokat. 1960-ban megkezdődött a megyei vegyesprofilú vállalatok szervezése. 1961-ben megalakult az Autóközlekedési Vezérgazgatóság (AVIG) és befejeződött a megyei Autóközlekedési Vállalatok (AKÖV) szervezése. Ezzel az átszervezéssel a szegedi székhelyű Csongrád megyei Autóközlekedési Vállalat 10. sz. kapott. (10. sz. Autóközlekedési Vállalat. Szeged, Marx tér 10–11. Városi iroda: Takaréktár u. 8.)

Az átszervezés időszakában a szegedi AKÖV 54 db autóbusszal bonyolította le a személyszállítást. 1960. március 7-től új autóbusszjáratot indítottak Szeged–Mórahalom–Ásotthalom között, ami azért volt jelentős, mert addig ezeket a településeket csak a kisvasút kötötte össze Szegeddel. [13. ábra]

A Szegedi Közlekedési Vállalat helyi autóbusszjáratok az alábbi viszonylatokban közlekedtek:

1. Annaforrás–Tápé,
2. Annaforrás–Hattyas - Gyála,
3. Annaforrás–Lemezgyár–Halgazdaság,
4. Annaforrás–Csongrádi sgt.,
5. Annaforrás–Újszeged–Szőreg,
6. Annaforrás–Mihálytelek,
7. Annaforrás–Petőfitelep.

A Délmagyarország című napilap a helyi autóbusszjáratokkal kapcsolatos eseményekről is rendszeresen beszámolt. 1960. június 17-én pl. az olvasható, hogy: „a legutóbbi tanácsstag beszámolón több kritika érte a Közlekedési Vállalat autóbusszainak menetrendjét. A Közlekedési Vállalat a kérésnek eleget téve június 22-től a 4-es számú Csongrádi sugárúti autóbusszvonalon heti piacos napokon a jelenlegi járatok fenntartása mellett 10.10-es indulási idővel is közlekedtet autóbusszt. A hattyastelepiek kérésére pedig 21.45-kor is indul autóbussz. A járatok próbaként két hónapig közlekednek, és ha beválnak rendszeresen fognak közlekedni ebben az időpontban...”

1961. július 1-én arról ír a lap, hogy „több autóbusszjáratot megszüntet a Közlekedési Vállalat. A hónapok óta végzett utasszámlálás alapján néhány kevésbé kihasznált járatot július 3-tól, hétfőtől megszüntet a Közlekedési Vállalat...” (Lényegében napközben ritkították a járatokat.)

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a nagyüzemi gazdálkodás elvének megfelelően a szegedi helyi autóbussz-forgalom lebonyolításával a szegedi 10. sz. AKÖV-öt bízta meg. Ekkor az AKÖV18 autóbusszt vett át az SZKV-tól és azokból 14-et selejtezték. Az új beszerzés és felújítás eredményeként 1963. január 1-től 9 helyi vonalon 19 autóbussz naponta 280 járatot teljesített. Az 1964. május 31-től érvényes helyijáratok menetrendjét a 14. a) ábra tartalmazza.

A város az új központi távolsági autóbusszpályaudvar részére a Marx (ma Mars) téren biztosította a szükséges területet. Az új pályaudvart 1965. november 13-án nyitották meg. Ekkor a helyi autóbusszjáratok végállomása a MÁV Igazgatóság épülete mellett volt. Mivel az AKÖV a helyi autóbusszjáratok viszonylatának számát 14-re emelte, és a végállomás forgalmát egyre nehezebben lehetett lebonyolítani, az új központi pályaudvar megnyitása után ezt is áthelyezték a Marx térre.

1969. február 1-től az újszegedi villamosvonalat a közúti hídon lebonyolódó nagy forgalom akadályozása és a híd műszaki állapota miatt megszüntették. Ekkor az AKÖV 6-os jelzéssel járatot indított, amit 7 darab csuklós autóbusszal bonyolítottak le. [15. ábra]

1969-ben már Csongrád megye minden települése be volt kapcsolva az autóbussz-közlekedésbe. A helyközi járatokon kívül 11 távolsági és 2 nemzetközi járat indult, illetve érintette Szegedet. A helyi járatok útvonalait a 15/a ábra tartalmazza. Az AKÖV 1970-ben vette fel a VOLÁN márkanévet. Ekkor Budapest központtal az óramutató járásával megegyezően érintve a megyék székhelyét, számozták a megyei VOLÁN vállalatokat. Így lett a Csongrád megyei AKÖV neve VOLÁN 10. sz. Vállalat, Szeged.

Az egyre növekvő utazási szükségletek és utazási igények kielégítése miatt egyre több és nagyobb befogadóképességű autóbusszt kellett forgalomba állítani. Az egyre növekvő forgalom miatt azonban hamarosan szűknek bizonyult a Marx téri pályaudvar és környéke. Ekkor a Közlekedéstudományi Egyesület szakembereiből alakult bizottság azt javasolta, hogy decentralizált formában működjön a helyi autóbussz-közlekedés. A város tanácsa 1971-ben elfogadta ezt, az országban egyedülálló javaslatot. A decentralizált közlekedés bevezetésének előfeltételként a város különböző részein megfelelő szolgálati helyeket kellett létesíteni. Ekkor új, fémvázaz szolgálati helyeket építettek a Mars téren, a Szent György téren, Tarjántelepen, később a Bajcsy-Zsilinszky utcában (a MÁV Igazgatóság kertjében), amelyekben forgalmi iroda, elővételi pénztár, személyzet tartózkodó, fedett utasváró és mellékhelyiségek voltak.

Az alközpontonként (decentrumonként) átszervezett forgalomirányítás bevezetésére 1971. november 7-én került sor. Ekkor már 30 vonalon 66 autóbussz naponta 2180 járatot teljesített. [16. ábra]

A helyközi és a távolsági járatok útvonala az 1970–1971-ben érvényes térképrészleten látható. [17. ábra]

A helyi járatok átszervezésével a Marx tér forgalma csak átmenetileg csökkent, pár év múlva már az is megkérdőjeleződött, hogy mennyire volt szerencsés a központi pályaudvart ide telepíteni. [18. ábra]

A helyi járatok átszervezésénél a tervezők figyelembe vették a város távlati fejlesztési tervét, a házigyári elemekből gyors ütemben épülő új városrészek lakóinak várható utazási szükségletét, a kettő és három műszakban dolgozó, valamint a reggeli és a délutáni csúcsidőben jelentkező tömeges utasforgalom minél jobb lebonyolítását. A gyakorlat bebizonyította az elképzelés helyességét, ami kisebb-nagyobb módosításokkal még ma is érvényben van.

Ezekről a kisebb-nagyobb módosításokról a teljesség igénye nélkül csak egy-egy lényegesebb esemény felsorolásával emlékeztünk meg. Részben azért, mert minden szakszolgálati ágnak, minden autóbusszjáratnak külön-külön története van, és ez terjedelmi okokból sem közölhető, részben pedig azért, mert az elmúlt évtizedek eseményeiről a Tisztelt Olvasó – mint utas, vagy a Tisza Volán Rt. dolgozója, nyugdíjasa – tapasztalatból is nálunk sokkal többet tudna mondani. Mi csupán gondolatébresztőül sorolunk fel egy-egy régebbi eseményt, változást.

– Az 1960-as évek elején, amikor még közlekedtek a belföldi légi járatok, a Klauzál tér és a Repülőtér között is közlekedett autóbusszjárat.

– 1968-ban, amikor a MÁV Budapest és Szeged között megszüntette az éjszakai személyvonatokat (720/719 sz. vonatok) a hálókocsit, a szegedi AKÖV kísérleti jelleggel fekvőhelyesre átalakított autóbusszjáratot indított ebben a viszonylatban.

– Csongrád megyében is közlekedtek pótkocsis autóbusszjáratok, és Szeged volt az

első vidéki város, ahol csuklós autóbusz közlekedett. (Pótkocsis járat volt a szeged-tiszasziget-térvári vonalon.) [19-20. ábra]

- A napi átlagos utasforgalom 1970-ben meghaladta az 50 ezer főt, 1975-ben pedig már 100 ezer fölé emelkedett.

- 1975. május 1-től iránytaxi közlekedett minden éjjel a Tarján víztorony és az SZTK rendelőintézet között. [21. ábra]

- 1977. március 1-től a Felső-Tiszaparton közlekedő 2-es villamosvonalat megszüntették és a forgalmat a VOLÁN 22-es új járata vette át. Július 14-től a petőfitelepi új alközpont érintésével közlekedtek az autóbuszok, a 22-es járat a Csap utca érintésével haladt a Fő tér felé.

- 1977. július 1-től megszüntették a kiskundorozsmai villamosvonalat a külső végállomás és a Délép II. sz. telep között. A villamosok forgalmát a VOLÁN 63, 75 és 75y járata vette át.

- 1979. november 4-én adták át a forgalomnak az Északi közúti hidat. A hídavatást követő napon 14-es jelzéssel új autóbuszjárat indult Tarján és a Gabonatermesztési Kutatóintézet között. A hídépítés miatt elterelt járatok is visszatértek eredeti útvonalukra. A tiszántúli járatok is az új hídon át közlekedtek.

- Változtak az alközpontok is. A 4. sz. alközpontot [22. ábra] a Bajcsy-Zsilinszky utcából – a MÁV Igazgatóság kertjében volt – először a Bartók Béla térre helyezték át. Itt az autóbuszjáratok végállomása először a tér északnyugati oldalán volt, majd áthelyezték a délkeleti oldalára, innen pedig a Marx térre. Az alközpontot itt és a közelmúltban a Szent György téren is megszüntették.

- A Bajcsy-Zsilinszky utcából elköltöztetett, majd a Bartók Béla térről induló járatok egy része a Marx (ma Mars) térről most a Mikszáth Kálmán utcából indul.

- Megindultak a nemzetközi autóbusz-

járatok is, a Volán Utazási Iroda széles körű szolgáltatásaival állt a közönség rendelkezésére. [23/a1, a2, b ábra]

- Az 1982. év nagy vállalkozása LÉGITAXI. AN-2-es géppel tervezték beindítani hetenként két alkalommal. A 11 személyes utasszállító repülővel Szegedről Budapestre 1 óra alatt lehetett eljutni, a menetjegy ára 298 Ft volt. Szegedről Szombathelyre 376 forintért lehetett volna utazni. A szolgáltatáshoz hozzátartozott, hogy az utasokat Volán-taxival vagy mikrobuszszal szállították volna a repülőtérről a belvárosba. [24. ábra] Ugyanebben az évben újra megindították az éjszakai iránytaxikat is. [25/a, b ábra]

- 1985. március 16-tól 7T jelzéssel Marx tér – Kiskundorozsma fürdő, április 1-től 1T jelzéssel Szeged-Tarján-Víztorony tér – Kiskundorozsma fürdő között indultak a nyári hónapokban az ún. telkes járatok.

- 1987. március 20-tól naponta közlekedett Szeged-Budapest között a Holdfény expressz járat. [26/a, b ábra]

Azóta napjainkig nagyon gyorsan „elszaladtak” az évek és nagy változások történtek. A Volán 10. sz. Vállalat is teljesen átalakult, és Tisza Volán Rt. néven üzemel tovább.

Az utóbbi évek másik nagy terveként többször felmerült a Volán és a Szegedi Közlekedési Társaság összevonása. Talán ennek a folyamatnak a kezdete, hogy a Volán már átvette az SZKT 2-es autóbuszjáratát. Az azonban biztos, hogy a helyi közlekedés szervezése és irányítása csak akkor történhet egységes szemlélet alapján, ha az egy kézben összpontosul.

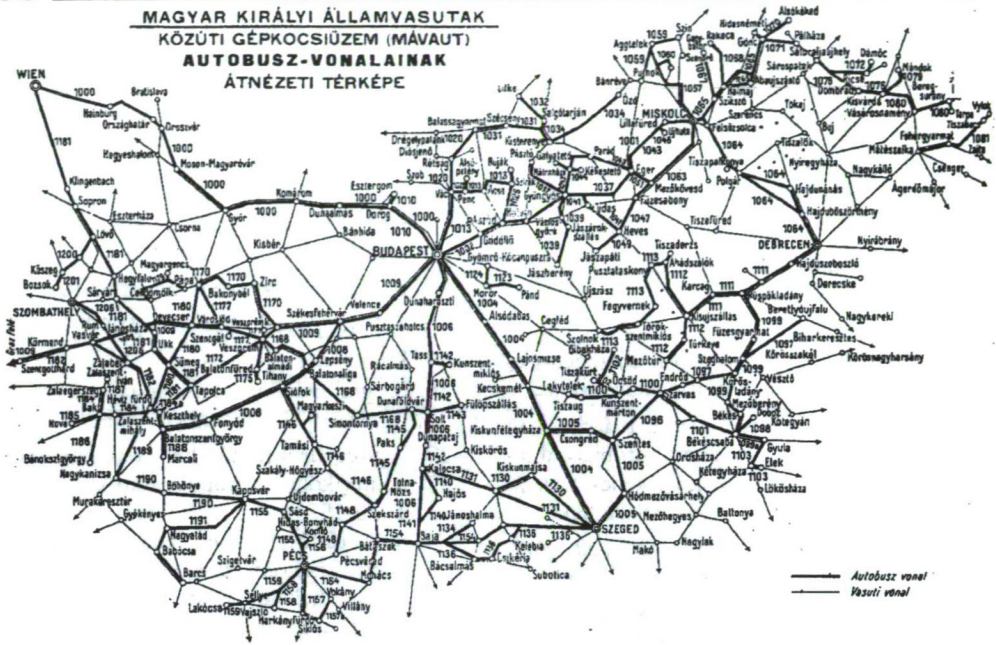
A Tisza VOLÁN Rt. jelenleg a városi tömegközlekedést több mint 130 autóbuszszal, köztük egyre több „TEVÉ”-vel, azaz gázmotoros autóbuszszal bonyolítja le, és azok naponta „írják” tovább az üzemtörténetet...

Ábrák jegyzéke*

- Az ábrák sorszámozása, a kéziratnak megfelelően, folytatólagos. Az 1-5. ábrák lapunk előző számában találhatók.
6. A MÁVAUT autóbusz-vonalainak átnézeti térképe 1938-ban.
 7. A MÁVAUT autóbusza Szegeden.
 8. A helyi autóbuszjáratok 1938. évi nyári menetrendje.
- 9/ a, b
- A szegedi régi közúti hídon Újszegedre és Szegedre megy a nyitott Rába autóbusz.
10. A II. világháború után, 1946. március 3-án egy roncsokból újjáépített autóbuszal indult meg az autóbusz-közlekedés. A járatok csak munkanapokon közlekedtek.
 11. A MÁVAUT autóbusz-vonalainak 1947. május 4-től érvényes átnézeti térképe.
 12. A 6-os jelzésű villamosok 1950. március 1-től 1966. május 22-ig közlekedtek. Ettől az időponttól az AKÖV, majd jogutóda a VOLÁN 10. sz. Vállalat 1973. szeptember 30-ig autóbuszjáratot közlekedtetett a Marx tér és az átrakó pályaudvar között. A kisvasút üzemének megszüntetése után, 1975. szeptember 1-től a térség személy- és áruforgalmát a Volán 10. sz. Vállalat vette át. Az átrakó pályaudvar területén konténerpályaudvart építettek, amit 1983. február 10-én nyitottak meg.
 13. Szeged és Ásotthalom között 1960. március 7-től közlekedő autóbuszjáratok menetrendje.
- 14/a-1
- Az 1964. május 31-től érvényes helyi járatok menetrendjéből nemcsak a járatok viszonylatát és gyakoriságát, hanem a korabeli díjszabást is megismerhetjük. Az 1960-as évek közepén a növekvő létszámihiány miatt a helyi járatokon a kalauz feladatát, a bérletek ellenőrzését és a viteldíj pénzbedobó perselybe helyezését a gépkocsivezetők vették át. A perselyes rendszer bevezetése miatt került sor az egységes tarifa bevezetésére. Ekkor egy utazás viteldíját 2 Ft-ban állapították meg. Szegeden az első perselyes autóbusz 1967. májusától közlekedett. 1977. július 24-től Szeged város területén közlekedő csuklós autóbuszokon viteldíjbeszedő és menetjegykiadó gépeket rendszeresítettek.
15. Az újszegedi körjárat menetrendje.
- 15/a
- A helyi járatok útvonalai 1969. június 1-től.
16. Szeged helyi autóbuszjáratainak vonalhalozata: 1971. november 7-től.
 17. A Szegedről induló helyközi, távolsági és nemzetközi autóbuszjáratok útvonalai 1970-1971-ben. (A vonalak melletti számok 1000 alatt nemzetközi, 1115-1139 között belföldi távolsági és a 8000-es számok helyközi járatokat jelentenek.)
 18. Ritkán előforduló „csendes percek” a Marx téri autóbuszpályaudvaron 1976 januárjában.
 19. Ikarus 620 típusú autóbusz pótkocsival Makón a Korona Szállónál az 1960-as évek elején.
 20. „Öreg” csuklós autóbusz Szegeden, a Víztorony téren 1976 januárjában.
 21. Tájékoztató az új szolgáltatásként bevezetett iránytaxi járatokról.
 22. A 4. sz. Alközpont a Bajcsy-Zsilinszky utcában 1976 októberében.
- 23/a1, a2
- A Volán 10. sz. Vállalat nemzetközi járatai. – A Volán 10. sz. Vállalat szolgáltatásai 1982-ben.
24. Indul a LÉGITAXI!!!
- 25/a, b
- Az iránytaxik ismét elindultak.
- 26/a, b
- Információ a HOLDFÉNY EXPRESSZ-ről.

* A tanulmány irodalomjegyzéke lapunk előző számában, a 142. oldalon található.

**MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK
KÖZÜTI GÉPKOCSIÜZEM (MÁVAUT)
AUTOBUSZ-VONALAINAK
ÁTNÉZETI TÉRKÉPE**



FRANKLIN TÁRSULAT, 1936.

6. ÁBRA



Pihenő, avagy a közúti személyszállítás története

Szeged szab. kir. város társaskocsi vállalata.

2161. Szeged—Dorozsma.

Szegedről ind.: 5³⁰, 7⁰⁰, 8⁰⁰, 9⁰⁰, 11⁰⁰, 12²⁰, 13³⁰, 14³⁰, 16⁰⁰, 18⁰⁰ és 20¹⁵-kor. Dorozsmáról ind.: 5⁴⁰, 7³⁰, 8³⁰, 9³⁰, 11³⁰, 12⁴⁵, 13⁴⁵, 14⁴⁵, 16³⁰, 18³⁰ és 20³⁵-kor. Viteldíj 44 fillér.

2162. Szeged—Árpád központ.

Szegedről ind.: 5³⁰, 13⁴⁵, 19¹⁰-kor. Dorozsmáról ind.: 5⁵⁰, 14⁰⁵, 19³⁰-kor. Árpád-központtól ind.: 6³⁰, 15¹⁵ és 20⁰⁵-kor. Dorozsmáról ind.: 7²⁰, 15⁵⁰ és 20³⁰-kor. Viteldíj 1.60 pengő.

2163. Szeged—Sándorfalva.

Szegedről ind.: 6³⁰, 8¹⁰, 11³⁰, 13⁰⁵, 14¹⁰, 15³⁰ és 19³⁰-kor. Sándorfalváról ind.: 7⁰⁰, 8⁵⁰, 12¹⁰, 13³⁵, 15¹⁵, 16¹⁵ és 20¹⁰-kor. † csak vasárnap, * csak szerdán és szombaton. † csak az iskolaév alatt közl. Viteldíj 0.90 pengő.

2164. Szeged—Kübekháza.

Szegedről ind.: 6¹⁵, 13³⁰ és 19¹⁵-kor. Szőregről ind.: 6³⁵, 13⁵⁰, 19³⁵-kor. Kübekházáról ind.: 7⁰⁰, 14⁵⁰ és 19⁵⁰-kor. Szőregről ind.: 7²⁵, 15¹⁵ és 20¹⁵-kor. Viteldíj 0.90 pengő.

2165. Szeged—Kistelek.

Szegedről ind.: 5³⁰, 13³⁰ és 18⁰⁰-kor. Kistelekről ind.: 6³⁵, 15⁰⁰ és 19¹⁵-kor. Viteldíj 1.80 pengő.

2166. Szeged—Ujzaged.

Szegedről 7⁰⁰–20³⁰-ig és vissza. Ujzagedről 7¹⁵–20⁴⁵-ig félóránként közlekedik. Viteldíj 0.16 pengő.

2167. Szeged—Deszk.

Szegedről ind.: 6³⁰, 13²⁰ és 19³⁰-kor. Szőregről ind.: 6⁴⁵, 13³⁵ és 19⁴⁵-kor. Deszkről ind.: 7¹⁵, 14³⁰ és 20⁰⁰-kor. Szőregről ind.: 7²⁵, 14⁴⁰ és 20¹⁰-kor. Viteldíj 0.66 pengő.

2168. Szeged—Szőreg.

Szegedről ind.: 6¹⁵, 8⁰⁰, 11⁰⁰, 13³⁰, 17³⁰ és 19¹⁵-kor. Szőregről ind.: 7²⁵, 8³⁰, 11³⁰, 15¹⁵, 18⁰⁰ és 20¹⁵-kor. Viteldíj 0.44 pengő.

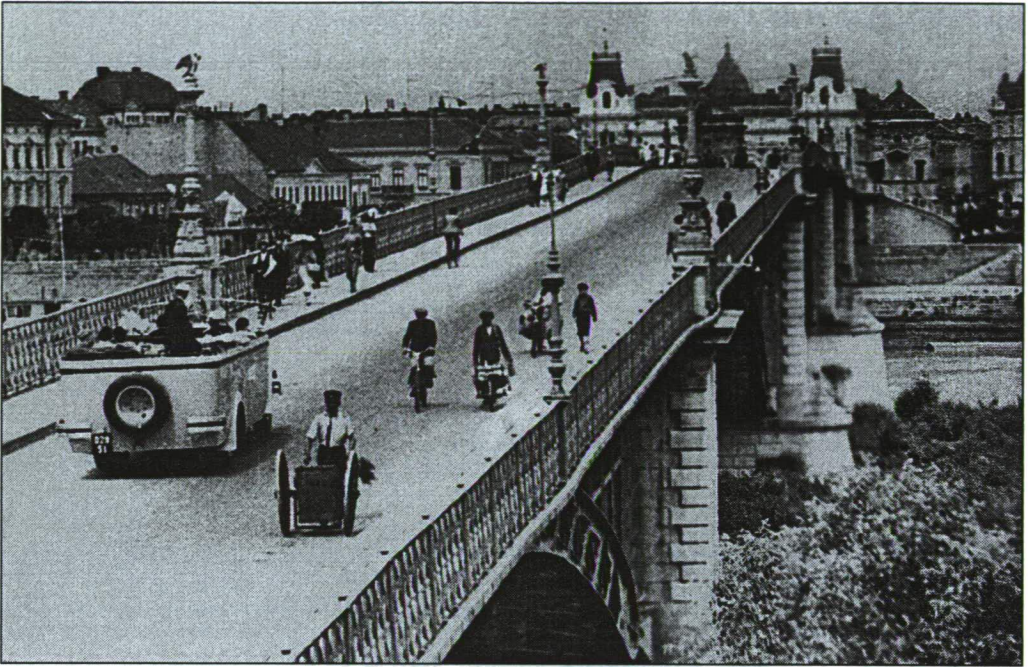
2169 Szeged—Szatymaz.

Szegedről ind.: 6³⁰, 13⁴⁵ és 19³⁰-kor. Szatymazról ind.: 7¹⁰, 15¹⁰ és 20¹⁵-kor. Viteldíj: 0.66 fillér. Csak nov. 1-ig közlekedik.

8. ÁBRA



9/A ÁBRA



9/B ÁBRA

Autóbusz-menetrend Szeged, Szeged-Felsőközpont

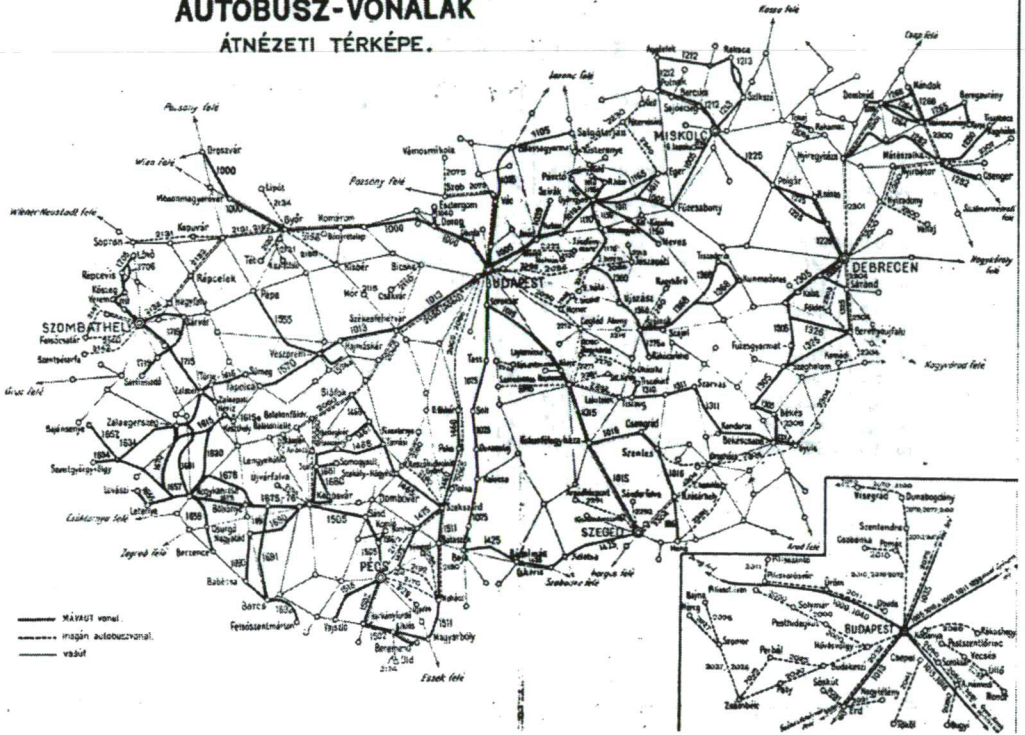
Oda			Vissza	
5.30	14.—	i.	Szeged	é. 7.10 15.40
5.35	14.05		Vámház	↑ 7.05 15.35
5.40	14.10		Lemezgyár	7.— 15.30
5.45	14.15		Kettőshatár	6.55 15.25
5.50	14.20		Szatymaz alsó bejáró	6.50 15.20
5.55	14.25		Szatymaz felső bejáró	6.45 15.15
6.—	14.30	↓	Gerez kocsmá	6.40 15.10
6.10	14.40	é.	Felsőközpont	i. 6.30 15.—

Szeged-Sándorfalva

7.30	16.—	i.	Szeged	é. 9.— 17.30
7.35	16.05		Vámház	↑ 8.55 17.25
7.40	16.10		Lemezgyár	8.50 17.20
7.45	16.15		Kettőshatár	8.45 17.15
7.50	16.20		Szatymaz alsóbejáró	8.40 17.10
7.55	16.25	↓	Szatymaz felsőbejáró	8.35 17.05
8.—	16.30	é.	Sándorfalva	i. 8.30 17.—

10. ÁBRA

AUTOBUSZ-VONALAK ÁTNÉZETI TÉRKÉPE.



11. ÁBRA

3430a Szeged Mórhalom Ásotthalom

3430 3430a

Km	42 sz. AKOV Szeged	410	284	203	014	254	006	410s	296	258s	029
0.0	Szeged Takaréktár	0 02	0 33	0 35	12 45	14 35	15 59	17 50	21 55	23 35	020 35
12.2	Kiskörmendornai útiág	0 29	0 50	10 20	13 00	14 30	16 05	18 05	18 25	23 59	23 30
12.2	Zákányvári útiág	0 29	0 53	10 20	13 05	14 35	16 05	18 05	18 25	23 59	23 30
19.0	Domaszéki útiág	0 29	0 58	10 25	13 08	14 38	16 12	18 13	18 26	23 59	23 30
24.9	Mórhalom szab. áll.	0 40	0 10	11 10	13 20	15 10	15 25	18 25	20 10	21 10	0 10
33.0	Ásotthalom útiág	0 41	0 11		13 21	15 20	16 20	18 20	18 41		0 11
38.0	Ásotthalom központ	0 29	0 22		13 22	15 22	16 22	18 22	18 52		0 22

R. m. sz. még : 1,1 km Pétervári költő, 0,0 km Szeged-Rékus v. a. bej. ut. 4,4 km Jutagvár, 4,9 km Bevetési tere, 10,9 km Bajai iskola v. m. 17,4 km Kőszegi költ., 19,1 km Bajai 611 iskola, 21,9 km 17-es k. kö. 27,6 km Szili tanya, 29,7 km Pétervári, 31,1 km Kise F. iskola

Km	42 sz. AKOV Szeged	309	257	410	410s	009	255	253	425	254	003
0.0	Ásotthalom központ	0 00	0 30					13 30			19 00
2.0	Ásotthalom útiág	0 01	0 34	7 42	8 12	10 12	15 34		17 42	19 14	20 22
10.1	Mórhalom	0 04	0 44	7 32	8 22	10 22	15 44		17 52	19 14	20 32
19.0	Domaszéki útiág	0 45	0 45	7 55	8 25	10 25	12 45	15 45	17 55	19 15	20 35
19.0	Domaszéki útiág	0 07	0 57	8 07	8 37	10 37	12 57	15 07	18 09	19 29	20 47
22.8	Kiskörmendornai útiág	0 12	0 59	8 12	8 42	10 42	13 02	15 02	18 12	19 32	20 52
24.8	Kiskörmendornai útiág	0 15	0 58	8 15	8 45	10 45	13 05	15 05	18 15	19 35	20 55
26.0	Szeged Takaréktár	0 50	0 20	8 33	9 00	11 00	13 20	15 20	18 30	19 50	21 10

N a lét; utolsó munkanapján és munkanapján napközben X munkanapján; O egész nap közlekedik

13. ÁBRA

5500 SZEGED

„13” Marx tér—Dugonics tér—Személy pu.—Átrakó v. á.

M. idő	Km	Megállóhelyek	Km	M. idő
0	0,0	MARK TÉR	3,4	10
—	—	Mérey u. ÁB. Bók	3,0	9
2	0,6	Jégkúnyhó	—	—
3	0,8	Dugonics tér	2,6	7
5	1,3	SZTEK Intézet	2,1	5
6	1,8	Bécsi körút	1,6	4
7	2,1	Háman Kató u.	1,3	3
8	2,6	Személy p.u.	0,8	2
9	2,9	Paprikafeldolgozó	0,5	1
10	3,4	SZEGED ÁTR. V.Á.	0,0	0

MARK TÉRRŐL INDUL:				
(Átrakó v. á.-ra)				
5.10	5.35	6.48	7.30	x 9.50
12.50	13.13	17.05	18.28	

ÁTRAKÓ V. Á.-RÓL INDUL:				
(Mark térről)				
5.22	6.38	6.58	7.45	x10.05
13.03	13.30	18.19	18.40	

JELMAGYARÁZAT:
x = munkanapokon közlekedik.

720

„72” Marx tér—Szeged, Átrakó v.á.

M. idő	Megállóhelyek	M. idő	Átszállási lehetőségek	JÁRATOK INDULNAK
0	MARK TÉR	7	42, 75, 21, 70, 71, 73, 11	MARK TÉRRŐL:
1	Tolbuhia egt.	6	31, 33, 63, 11	5.10 5.35 6.48 7.30
3	Petőfi Sándor egt.	4	33, 11, 32	12.50 13.13 17.00 18.28
4	Bécsi krt.	3	30, 33, 11	SZEGED, ÁTRAKÓ VÁ-TÓL:
5	Szeged, Személy pu.	2	11, 50	3.22 6.38 6.58 7.45 x10.28
6	Paprika Feld. Váll.	1	—	13.03 13.30 18.19 18.40
7	SZEGED, ÁTRAKÓ V.Á.	0	—	

Jelmagyarázat:

munkanapokon közlekedik

12. ÁBRA

SZOLGÁLATI PÉLDÁNY

MAVÁUT
AUTÓBUSZ MENETREND

5500 SZEGED

10. sz. AKÖV, Szeged
-3- Annaforrás-Pétfőtelep, 12. u.

Annaforrástól indul:	M. idő	Km	Megállóhelyek	Km	M. idő
Annaforrás 12. u.-től	12,17	0,00	Annaforrás	0	12,17
7,30 7,45 8,00 8,15	12,32	0,50	Maros utca	0,50	12,32
8,30 8,45 9,00 9,15	12,47	1,00	Majláty utca	1,00	12,47
9,30 9,45 10,00 10,15	13,02	1,50	Majláty utca	1,50	13,02
10,30 10,45 11,00 11,15	13,17	2,00	Majláty utca	2,00	13,17
12,15 12,30 12,45 13,00	13,32	2,50	Majláty utca	2,50	13,32
13,30 13,45 14,00 14,15	13,47	3,00	Majláty utca	3,00	13,47
14,15 14,30 14,45 15,00	14,02	3,50	Majláty utca	3,50	14,02
15,00 15,15 15,30 15,45	14,17	4,00	Majláty utca	4,00	14,17
15,45 16,00 16,15 16,30	14,32	4,50	Majláty utca	4,50	14,32
16,30 16,45 17,00 17,15	14,47	5,00	Majláty utca	5,00	14,47
17,15 17,30 17,45 18,00	15,02	5,50	Majláty utca	5,50	15,02
18,00 18,15 18,30 18,45	15,17	6,00	Majláty utca	6,00	15,17
18,45 19,00 19,15 19,30	15,32	6,50	Majláty utca	6,50	15,32
19,30 19,45 20,00 20,15	15,47	7,00	Majláty utca	7,00	15,47
20,15 20,30 20,45 21,00	16,02	7,50	Majláty utca	7,50	16,02
21,00 21,15 21,30 21,45	16,17	8,00	Majláty utca	8,00	16,17
21,45 22,00 22,15 22,30	16,32	8,50	Majláty utca	8,50	16,32
22,30 22,45 23,00 23,15	16,47	9,00	Majláty utca	9,00	16,47
23,15 23,30 23,45 24,00	17,02	9,50	Majláty utca	9,50	17,02
24,00 24,15 24,30 24,45	17,17	10,00	Majláty utca	10,00	17,17
24,45 25,00 25,15 25,30	17,32	10,50	Majláty utca	10,50	17,32
25,30 25,45 26,00 26,15	17,47	11,00	Majláty utca	11,00	17,47
26,15 26,30 26,45 27,00	18,02	11,50	Majláty utca	11,50	18,02
27,00 27,15 27,30 27,45	18,17	12,00	Majláty utca	12,00	18,17
27,45 28,00 28,15 28,30	18,32	12,50	Majláty utca	12,50	18,32
28,30 28,45 29,00 29,15	18,47	13,00	Majláty utca	13,00	18,47
29,15 29,30 29,45 30,00	19,02	13,50	Majláty utca	13,50	19,02
30,00 30,15 30,30 30,45	19,17	14,00	Majláty utca	14,00	19,17
30,45 31,00 31,15 31,30	19,32	14,50	Majláty utca	14,50	19,32
31,30 31,45 32,00 32,15	19,47	15,00	Majláty utca	15,00	19,47
32,15 32,30 32,45 33,00	20,02	15,50	Majláty utca	15,50	20,02
33,00 33,15 33,30 33,45	20,17	16,00	Majláty utca	16,00	20,17
33,45 34,00 34,15 34,30	20,32	16,50	Majláty utca	16,50	20,32
34,30 34,45 35,00 35,15	20,47	17,00	Majláty utca	17,00	20,47
35,15 35,30 35,45 36,00	21,02	17,50	Majláty utca	17,50	21,02
36,00 36,15 36,30 36,45	21,17	18,00	Majláty utca	18,00	21,17
36,45 37,00 37,15 37,30	21,32	18,50	Majláty utca	18,50	21,32
37,30 37,45 38,00 38,15	21,47	19,00	Majláty utca	19,00	21,47
38,15 38,30 38,45 39,00	22,02	19,50	Majláty utca	19,50	22,02
39,00 39,15 39,30 39,45	22,17	20,00	Majláty utca	20,00	22,17
39,45 40,00 40,15 40,30	22,32	20,50	Majláty utca	20,50	22,32
40,30 40,45 41,00 41,15	22,47	21,00	Majláty utca	21,00	22,47
41,15 41,30 41,45 42,00	23,02	21,50	Majláty utca	21,50	23,02
42,00 42,15 42,30 42,45	23,17	22,00	Majláty utca	22,00	23,17
42,45 43,00 43,15 43,30	23,32	22,50	Majláty utca	22,50	23,32
43,30 43,45 44,00 44,15	23,47	23,00	Majláty utca	23,00	23,47
44,15 44,30 44,45 45,00	24,02	23,50	Majláty utca	23,50	24,02
45,00 45,15 45,30 45,45	24,17	24,00	Majláty utca	24,00	24,17
45,45 46,00 46,15 46,30	24,32	24,50	Majláty utca	24,50	24,32
46,30 46,45 47,00 47,15	24,47	25,00	Majláty utca	25,00	24,47
47,15 47,30 47,45 48,00	25,02	25,50	Majláty utca	25,50	25,02
48,00 48,15 48,30 48,45	25,17	26,00	Majláty utca	26,00	25,17
48,45 49,00 49,15 49,30	25,32	26,50	Majláty utca	26,50	25,32
49,30 49,45 50,00 50,15	25,47	27,00	Majláty utca	27,00	25,47
50,15 50,30 50,45 51,00	26,02	27,50	Majláty utca	27,50	26,02
51,00 51,15 51,30 51,45	26,17	28,00	Majláty utca	28,00	26,17
51,45 52,00 52,15 52,30	26,32	28,50	Majláty utca	28,50	26,32
52,30 52,45 53,00 53,15	26,47	29,00	Majláty utca	29,00	26,47
53,15 53,30 53,45 54,00	27,02	29,50	Majláty utca	29,50	27,02
54,00 54,15 54,30 54,45	27,17	30,00	Majláty utca	30,00	27,17
54,45 55,00 55,15 55,30	27,32	30,50	Majláty utca	30,50	27,32
55,30 55,45 56,00 56,15	27,47	31,00	Majláty utca	31,00	27,47
56,15 56,30 56,45 57,00	28,02	31,50	Majláty utca	31,50	28,02
57,00 57,15 57,30 57,45	28,17	32,00	Majláty utca	32,00	28,17
57,45 58,00 58,15 58,30	28,32	32,50	Majláty utca	32,50	28,32
58,30 58,45 59,00 59,15	28,47	33,00	Majláty utca	33,00	28,47
59,15 59,30 59,45 60,00	29,02	33,50	Majláty utca	33,50	29,02
60,00 60,15 60,30 60,45	29,17	34,00	Majláty utca	34,00	29,17
60,45 61,00 61,15 61,30	29,32	34,50	Majláty utca	34,50	29,32
61,30 61,45 62,00 62,15	29,47	35,00	Majláty utca	35,00	29,47
62,15 62,30 62,45 63,00	30,02	35,50	Majláty utca	35,50	30,02
63,00 63,15 63,30 63,45	30,17	36,00	Majláty utca	36,00	30,17
63,45 64,00 64,15 64,30	30,32	36,50	Majláty utca	36,50	30,32
64,30 64,45 65,00 65,15	30,47	37,00	Majláty utca	37,00	30,47
65,15 65,30 65,45 66,00	31,02	37,50	Majláty utca	37,50	31,02
66,00 66,15 66,30 66,45	31,17	38,00	Majláty utca	38,00	31,17
66,45 67,00 67,15 67,30	31,32	38,50	Majláty utca	38,50	31,32
67,30 67,45 68,00 68,15	31,47	39,00	Majláty utca	39,00	31,47
68,15 68,30 68,45 69,00	32,02	39,50	Majláty utca	39,50	32,02
69,00 69,15 69,30 69,45	32,17	40,00	Majláty utca	40,00	32,17
69,45 70,00 70,15 70,30	32,32	40,50	Majláty utca	40,50	32,32
70,30 70,45 71,00 71,15	32,47	41,00	Majláty utca	41,00	32,47
71,15 71,30 71,45 72,00	33,02	41,50	Majláty utca	41,50	33,02
72,00 72,15 72,30 72,45	33,17	42,00	Majláty utca	42,00	33,17
72,45 73,00 73,15 73,30	33,32	42,50	Majláty utca	42,50	33,32
73,30 73,45 74,00 74,15	33,47	43,00	Majláty utca	43,00	33,47
74,15 74,30 74,45 75,00	34,02	43,50	Majláty utca	43,50	34,02
75,00 75,15 75,30 75,45	34,17	44,00	Majláty utca	44,00	34,17
75,45 76,00 76,15 76,30	34,32	44,50	Majláty utca	44,50	34,32
76,30 76,45 77,00 77,15	34,47	45,00	Majláty utca	45,00	34,47
77,15 77,30 77,45 78,00	35,02	45,50	Majláty utca	45,50	35,02
78,00 78,15 78,30 78,45	35,17	46,00	Majláty utca	46,00	35,17
78,45 79,00 79,15 79,30	35,32	46,50	Majláty utca	46,50	35,32
79,30 79,45 80,00 80,15	35,47	47,00	Majláty utca	47,00	35,47
80,15 80,30 80,45 81,00	36,02	47,50	Majláty utca	47,50	36,02
81,00 81,15 81,30 81,45	36,17	48,00	Majláty utca	48,00	36,17
81,45 82,00 82,15 82,30	36,32	48,50	Majláty utca	48,50	36,32
82,30 82,45 83,00 83,15	36,47	49,00	Majláty utca	49,00	36,47
83,15 83,30 83,45 84,00	37,02	49,50	Majláty utca	49,50	37,02
84,00 84,15 84,30 84,45	37,17	50,00	Majláty utca	50,00	37,17
84,45 85,00 85,15 85,30	37,32	50,50	Majláty utca	50,50	37,32
85,30 85,45 86,00 86,15	37,47	51,00	Majláty utca	51,00	37,47
86,15 86,30 86,45 87,00	38,02	51,50	Majláty utca	51,50	38,02
87,00 87,15 87,30 87,45	38,17	52,00	Majláty utca	52,00	38,17
87,45 88,00 88,15 88,30	38,32	52,50	Majláty utca	52,50	38,32
88,30 88,45 89,00 89,15	38,47	53,00	Majláty utca	53,00	38,47
89,15 89,30 89,45 90,00	39,02	53,50	Majláty utca	53,50	39,02
90,00 90,15 90,30 90,45	39,17	54,00	Majláty utca	54,00	39,17
90,45 91,00 91,15 91,30	39,32	54,50	Majláty utca	54,50	39,32
91,30 91,45 92,00 92,15	39,47	55,00	Majláty utca	55,00	39,47
92,15 92,30 92,45 93,00	40,02	55,50	Majláty utca	55,50	40,02
93,00 93,15 93,30 93,45	40,17	56,00	Majláty utca	56,00	40,17
93,45 94,00 94,15 94,30	40,32	56,50	Majláty utca	56,50	40,32
94,30 94,45 95,00 95,15	40,47	57,00	Majláty utca	57,00	40,47
95,15 95,30 95,45 96,00	41,02	57,50	Majláty utca	57,50	41,02
96,00 96,15 96,30 96,45	41,17	58,00	Majláty utca	58,00	41,17
96,45 97,00 97,15 97,30	41,32	58,50	Majláty utca	58,50	41,32
97,30 97,45 98,00 98,15	41,47	59,00	Majláty utca	59,00	41,47
98,15 98,30 98,45 99,00	42,02	59,50	Majláty utca	59,50	42,02
99,00 99,15 99,30 99,45	42,17	60,00	Majláty utca	60,00	42,17
99,45 100,00 100,15 100,30	42,32	60,50	Majláty utca	60,50	42,32
100,30 100,45 101,00 101,15	42,47	61,00	Majláty utca	61,00	42,47
101,15 101,30 101,45 102,00	43,02	61,50	Majláty utca	61,50	43,02
102,00 102,15 102,30 102,45	43,17	62,00	Majláty utca	62,00	43,17
102,45 103,00 103,15 103,30	43,32	62,50	Majláty utca	62,50	43,32
103,30 103,45 104,00 104,15	43,47	63,00	Majláty utca	63,00	43,47
104,15 104,30 104,45 105,00	44,02	63,50	Majláty utca	63,50	44,02
105,00 105,15 105,30 105,45	44,17	64,00	Majláty utca	64,00	44,17
105,45 106,00 106,15 106,30	44,32	64,50	Majláty utca	64,50	44,32
106,30 106,45 107,00 107,15	44,47	65,00	Majláty utca	65,00	44,47
107,15 107,30 107,45 108,00	45,02	65,50	Majláty utca		

SZOLGÁLATI PÉLDÁNY 1964 MÁJ 31.
Ervényes 1964. május 31-ig.

SZOLGÁLATI PÉLDÁNY 1964 MÁJ 31.
Ervényes 1964. május 31-ig.

MAVAUT
Autobusz menetrend

MAVAUT
Autobusz menetrend

5500 SZEGED
10. sz. AKÖV, Szeged
-5- Annaforrás-Széreg

M. 100	Km	Megállóhelyek	Km	M. 100
Annaforrástól indul: (Széreg, József A. utcáig) 5,30 x 6,00 6,30 x 7,00 7,30 x 8,00 8,30 x 9,00 9,30 x 10,00 10,30 x 11,00 11,30 x 12,00 12,30 x 13,00 13,30 x 14,00 14,30 x 15,00 15,30 x 16,00 16,30 x 17,00 17,30 x 18,00 18,30 x 19,00 19,30 20,30 21,40 22,45				
0	0,0	Annaforrás	8,9	23
2	0,6	Szechenyi tér	8,3	21
4	1,7	Vedres u. bérházak	7,2	19
6	2,3	Újszeged v. á. bej. út.	6,6	17
8	3,4	Ilyi Géza	5,5	14
9	4,1	Kamaratölés	4,8	12
13	4,8	Szabadság u.	4,1	10
15	5,6	Allatorvos	3,3	8
16	6,2	Széreg, szöv. lb.	2,7	7
17	6,8	Széreg, óvoda	2,1	6
19	7,2	Árpád utca	1,7	4
20	7,8	Rósa utca	1,3	3
21	8,1	Palackozó Üzem	0,8	2
23	8,9	József Attila u.	0,0	0

Jelmagyarázat:
x = munkanapokon közl.
s = szerda és szombati hetipiacos napokon közl.

Díjszabás:
1. Menetjegyek:
Annaforrás
1.- Kamaratölés
1,50 1.- Allatorvos
2.- 1,50 1.- Széreg, József Attila utca

2. Gyermekjegyek:
Vonaljegy 2 szakaszra 0,70 Ft
Vonaljegy 3 szakaszra 1,- Ft
Átszállóegy 2 „ 0,70 Ft
Átszállóegy 3 „ 1,- Ft

3. Átszállójegyek:
2-szer egy szakaszra 1,50 Ft
2-szer két szakaszra 2,- Ft
2-szer három szakaszra 2,50 Ft

4. Bérletjegyek:
Tanuló havi bérletjegy (fényképes)
I. vonalra átszállásra
I. szakaszra 17,- Ft 25,- Ft
II. szakaszra 25,- Ft 33,- Ft
III. szakaszra 33,- Ft 41,- Ft

Dolg. havi bérletjegy
1 vonalra átszállásra
I. szakaszra 25,- Ft 38,- Ft
II. szakaszra 30,- Ft 50,- Ft
III. szakaszra 50,- Ft 75,- Ft

5. Csomagjegy:
Kiadható az utas utazási távolságának megfelelően 1 db szakaszjegy.

14/E ÁBRA

SZOLGÁLATI PÉLDÁNY 1964 MÁJ 31.
MAVAUT
Autobusz Menetrend
Ervényes: 1964. május 31-ig

5500 SZEGED
10. sz. AKÖV, Szeged
-5b- Annaforrás-Újszegedi Kendergyár-Hatházak-Füvészkert

M. 100	Km	Megállóhelyek	Km	M. 100
Annaforrástól indul: (Öregassa városi bérh-ig) x7,30 u13,00 u16,40 (Újszegedi Kendergyár-ig) x5,30 x7,18 9,00 u11,30 13,00 x15,30 x18,00 18,10 18,45 x21,30 (Hatházakhoz) x8,15 9,00 12,00 16,10 18,45 (Füvészkertben) 9,30 12,00 16,30 18,45				
0	0,0	Annaforrás	4	13
2	0,6	Szechenyi tér	4	11
5	1,7	Vedres u. bérházak	3,4	8
8	2,1	Öregassa városi bérh.	2,6	7
8	2,6	Újszegedi Kendergyár	1,8	5
8	2,6	Újszegedi Hatházak	1,1	4
13	4,1	Füvészkert	0,0	0

Jelmagyarázat:
x = munkanapokon közl.
n = hétfőtől péntekig munkanapokon közlekedik.
u = a hét utolsó munkanapján közlekedik.

Díjszabás:
1. Menetjegyek:
Annaforrás
1,- Újszegedi Kendergyár és Hatházak
1,50 1,- Füvészkert

2. Gyermekjegyek:
Vonaljegy 2 szakaszra 0,70 Ft
Átszállóegy 2 szakaszra 0,70 Ft

3. Átszállójegyek:
2-szer 1 szakaszra 1,50 Ft
2-szer 2 szakaszra 2,- Ft

4. Bérletjegyek:
Tanuló havi bérletjegy (fényképes)
I. szakaszra 17,- Ft 25,- Ft
II. szakaszra 25,- Ft 33,- Ft

Dolg. havi bérletjegy
1 vonalra átszállásra
I. szakaszra 25,- Ft 38,- Ft
II. szakaszra 30,- Ft 50,- Ft

5. Csomagjegy:
Kiadható az utas utazási távolságának megfelelően 1 db szakaszjegy.

5500 SZEGED

10. sz. AKÖV, Szeged
-5a- Annaforrás-Újszeged v. á.

M. 100	Km	Megállóhelyek	Km	M. 100
Annaforrástól indul: (Újszeged v. á.-ig) x 4,15 5,50 x 7,00 7,33 8,00 9,50 11,00 12,10 14,30 16,50 18,20 19,35				
0	0,0	Annaforrás	4	2,4 6
2	0,6	Szechenyi tér	4	1,8 4
4	1,7	Vedres u. bérházak	3	0,7 2
6	2,3	Újszeged v. á. elág.	2	0,2 1
6	2,4	Újszeged v. á.	0,0	0 0

x = munkanapokon közl.

Díjszabás:
1. Menetjegy:
Annaforrás-Újszeged
vasúttalomás 1,- Ft

2. Átszállóegy:
2-szer egy szakaszra 1,50 Ft

3. Gyermekjegyek:
Vonaljegy 1 szakaszra 0,70 Ft
Átszállóegy 2 „ 0,70 Ft

4. Bérletjegyek:
Tanuló havi bérletjegy (fényképes)
I. vonalra átszállásra
I. szakaszra 17,- Ft 25,- Ft

Dolg. havi bérletjegy (fényképes)
I. vonalra átszállásra
I. szakaszra 25,- Ft 33,- Ft

5. Csomagjegy:
Kiadható az utas utazási távolságának megfelelően 1 db szakaszjegy.

14/F ÁBRA

14/G ÁBRA

SZOLGÁLATI PÉLDÁNY

MÁVAUT
Autóbusz menetrend

5500 SZEGED

10. sz. AKÓV, Szeged
»6« Annaforrás—Hattyastelep—Gyálárét

M.100	Km	Megállóhelyek	Km	M.100
Annaforrástól indul: (Hattyastelepre)				
x 4,30 x 5,15	5,30 x 6,15			
6,45 x 7,15	7,45 x 8,15			
9,45	9,45	10,45	11,45	
12,30	13,15	13,45	14,15	
14,45	15,15	15,45	16,15	
16,45	17,45	18,45	19,45	
20,30	21,45	22,45		
(Gyálárét th.-hez)				
x 4,30	5,30	6,45	8,45	
10,45	12,30	13,45	14,45	
15,45	16,45	17,45	18,45	
20,30	22,45			
Hattyastelepről indul: (Annaforráshoz)				
x 4,45 x 5,00	x 5,30	6,00		
x 6,30	7,12	x 7,30	8,00	
x 8,30	9,12	10,00	11,12	
12,00	13,00	x13,30	14,12	
x14,30	15,12	x15,30	16,12	
x16,30	17,12	18,12	19,12	
20,00	21,00	22,00	23,12	
Gyálárét th.-ől indul: (Annaforráshoz)				
x 4,52	5,52	7,05	8,05	
11,05	12,52	14,05	15,05	
16,05	17,05	18,05	19,05	
20,52	23,05			

Jelmegnyarászat:
x = munkanapokon közl.
n = szerda és szombati piacok napokon közlekedik.

Díjszabás:
1. Menetjegyek:
Annaforrás
1,- Kisvárdt. v. á.
1,50 I.- Holt-lászlai strand
2,- 1,50 I.- Gyálárét th.

14/H ÁBRA

SZOLGÁLATI PÉLDÁNY

MÁVAUT
Autóbusz menetrend

Érvényes: 1964. május 31-ig

5500 SZEGED

10. sz. AKÓV, Szeged
»7« Annaforrás—Mihálytelek

M.100	Km	Megállóhelyek	Km	M.100
Annaforrástól indul: (Mihálytelekre)				
x 4,30	4,30	6,00	6,50	
7,40	8,40	8,40	10,40	
11,40	x13,40	13,30	x14,40	
16,40	15,40	16,00	16,40	
17,40	16,40	18,40	20,40	
21,40	22,40			
Mihálytelekről indul: (Annaforráshoz)				
x 4,50	5,30	6,30	7,10	
8,00	8,00	10,00	11,00	
12,00	x12,00	13,40	x14,30	
15,00	15,40	16,30	17,00	
18,00	18,00	20,00	21,00	
22,00	23,00			

Jelmegnyarászat:
x = munkanapokon közl.

Díjszabás:
1. Menetjegyek:
Annaforrás
1,- Ságvártelep
1,50 I.- Mihálytelek v. t.

2. Gyermekjegyek:
Vonaljegy 3 szakaszra 0,70 Ft
Átszállójegy 2 .. 0,70 Ft

3. Átszállójegyek:
3-szer egy szakaszra 1,50 Ft
2-szer két szakaszra 2,- Ft

4. Bérletjegyek:
Tanulói havi bérletjegy (fénycépes)
I. szakaszra 17,- Ft 35,- Ft
II. szakaszra 25,- Ft 31,- Ft

Dolg. havi bérletjegyje
I. vonalra átszállásra
I. szakaszra 25,- Ft 30,- Ft
II. szakaszra 28,- Ft 36,- Ft

5. Csomagjegyek:
Kiadható az utas utazási távolságának megfelelően 1 db szakaszjegy.

14/I ÁBRA

SZOLGÁLATI PÉLDÁNY

MÁVAUT
Autóbusz menetrend

Érvényes: 1964. május 31-ig

5500 SZEGED

10. sz. AKÓV, Szeged
»8« Kőszepi Egyetem—Textilművek

M.100	Km	Megállóhelyek	Km	M.100
Kőzp. Egyetemről I.: (Textilművekhez)				
x 4,10 x 4,30	x 4,30 x 4,50			
x 4,50 x 4,50	x 4,50 x 4,50	x11,30	x11,30	x14,30
x14,40	x15,00	x15,30	x16,00	
x16,00	x21,30	x21,30	x22,30	
Textilművektől ind.: (Kőszepi Egyetemhez)				
x 4,30 x 4,40	x 4,50 x 4,50			
x 4,50 x 4,50	x 4,50 x 4,50	x11,30	x11,30	x14,30
x14,30	x15,15	x15,30	x15,30	
x16,10	x21,30	x22,10	x23,30	

Jelmegnyarászat:
x = munkanapokon közl.
u = a hét utolsó munkanapján közlekedik.
n = a hét utolsó munkanapján és munkaszüneti napokon nem közlekedik.

Díjszabás:
1. Menetjegy:
Kőszepi Egyetem—Textilművek 1,- Ft

2. Gyermekjegyek:
Vonaljegy 3 szakaszra 0,70 Ft
Átszállójegy 2 .. 0,70 Ft

3. Átszállójegyek:
3-szer egy szakaszra 1,50 Ft
2-szer két szakaszra 2,00 Ft

4. Bérletjegyek:
Tanulói havi bérletjegy (fénycépes)
I. szakaszra 17,- Ft 35,- Ft
II. szakaszra 25,- Ft 31,- Ft

Dolg. havi bérletjegyje (fénycépes):
I. vonalra átszállásra
I. szakaszra 25,- Ft 30,- Ft
II. szakaszra 28,- Ft 36,- Ft

5. Csomagjegyek:
Kiadható az utas utazási távolságának megfelelően 1 db szakaszjegy.

Bérletjegyek
az Annaforrástól lévő autóbusz állomáson válthatók.

14/J ÁBRA

SZOLGALATI PÉLDANY 10-11/1969. május 31-ig
MAVAUT Erőforrás: 1964. május 31-ig
AUTÓBUSZ-MENETREND

SZOLGALATI PÉLDANY 1964. MÁJ 31
MAVAUT Erőforrás: 1964. május 31-ig
Autóbusz menetrend

5500 SZEGED
 10. sz. AKÖV, Szeged
-9- Annaforrás—Lemezyár—Halgazdaság

5500 SZEGED
 10. sz. AKÖV, Szeged
-10- Annaforrás—Béketelep

M. idő	Km	Megállóhelyek	Km	M. idő
0 0,0		Annaforrás	4	8,5 10
0 3,0		Rókus kőrház	7,5	10 10
0 6,0		Gázgyár	11,0	13 10
0 9,0		Rókus v. á. bej. út	14,5	16 10
0 12,0		Isabella-híd	18,0	19 10
0 15,0		Jutagyr	21,5	22 10
0 18,0		Lemezyár	25,0	25 10
0 21,0		Szegedi Gumigyár	28,5	28 10
0 24,0		Nyár-tanya	32,0	31 10
0 27,0		Kiefer, Gazdaság	35,5	34 10
0 30,0		Halgazdaság	39,0	37 10

M. idő	Km	Megállóhelyek	Km	M. idő
0 0,0		Annaforrás	4	3,5 13
0 3,0		Rókus kőrház	7,5	6 13
0 6,0		Gázgyár	11,0	9 13
0 9,0		Rókus v. á. bej. út	14,5	12 13
0 12,0		Isabella híd	18,0	15 13
0 15,0		Béketelep Tapolca. u.	21,5	18 13

Szegedi Gumigyártól L. (Annaforrásig)
 0 0,0 0 3,0 0 6,0 0 9,0 0 12,0 0 15,0 0 18,0 0 21,0 0 24,0 0 27,0 0 30,0

Lemezyártól indul:
 0 0,0 0 3,0 0 6,0 0 9,0 0 12,0 0 15,0 0 18,0 0 21,0 0 24,0 0 27,0 0 30,0

Halgazdaságtól ind.:
 0 0,0 0 3,0 0 6,0 0 9,0 0 12,0 0 15,0 0 18,0 0 21,0 0 24,0 0 27,0 0 30,0

Jelmagyarázat:
 x = munkanapokon közl.
 u = a hét utolsó munkanapján és munkaszüneti napokon nem közlekedik.
 u = a hét utolsó munkanapján közl.

4. Bérletjegyek:
 Tanuló havi bérletjegy (féléves) 1 vonalra átutalásra I. szakaszra 17,— Ft 25,— Ft
 Dolg. havi bérletjegy 1 vonalra átutalásra I. szakaszra 25,— Ft 38,— Ft

Díjszabás:
 1. Menetjegy: Annaforrás—Béketelep 1 Ft
 2. Átszállójegy: 2-szer egy szakaszra 1,50 Ft
 3. Gyermekjegy: Vonnaljegy 2 szakaszra 0,70 Ft Átszállójegy „ 0,70 Ft

5. Csomagjegy:
 Kiadható az utas utazási-távolságának megfelelően 1 db szakaszj.

M. idő	Km	Megállóhelyek	Km	M. idő
0 0,0		Annaforrás	4	2,0 4
0 3,0		Párisi krt. Terveit	7,5	5 4
0 6,0		Bakal Nándor u.	11,0	8 4
0 9,0		Vas-Műsz. N.-ker.	14,5	11 4

Díjszabás:
 1. Menetjegyek:
 Annaforrás
 1,— Lemezyár
 1,50 L—Kieferi Gazdaság
 2,— 1,50 L—Halgazdaság
 Annaforrás
 1,50 Vas-Műsz. Nagyker. V.

2. Gyermekjegyek:
 Vonnaljegy 1 szakaszra 0,70 Ft
 Vonnaljegy 2 szakaszra 1,— Ft
 Átszállójegy 1 „ 0,70 Ft
 Átszállójegy 2 „ 1,— Ft

3. Átszállójegyek:
 2-szer 1 szakaszra 1,50 Ft
 2-szer 2 szakaszra 2,— Ft
 2-szer 3 szakaszra 2,50 Ft

4. Bérletjegyek:
 Tanuló havi bérletjegy (féléves) 1 vonalra átutalásra
 I. szakaszra 17,— Ft 25,— Ft
 II. szakaszra 20,— Ft 32,— Ft
 III. szakaszra 22,— Ft 34,— Ft
 Dolg. havi bérletjegy 1 vonalra átutalásra
 I. szakaszra 25,— Ft 38,— Ft
 II. szakaszra 30,— Ft 45,— Ft
 III. szakaszra 35,— Ft 50,— Ft

5. Csomagjegy:
 Kiadható az utas utazási-távolságának megfelelően 1 db szakaszjegy.

Ára: 20 fillér

Fk: Császár Károly — 14X/1009, 64—6011 — SZNYV Hírvetési Helyi Üzem

AUTÓBUSZ-MENETREND
 10 II-15/1968—69

Erőforrás: 1969. február hó 1-ig

14/K ÁBRA

14/L ÁBRA

15. ÁBRA

5500 Szeged
 10. sz. AKÖV Szeged
„5” Marx tér—Újszeged (Kőrjárt)

M. idő	Km	Megállóhelyek	Km	M. idő
0 0,0		MARX TÉR		
3 0,9		Szabcheny tér		
5 2,0		Vadras utca		
7 2,3		ABC áruház		
10 2,7		Gyermekkorház		
12 3,1		Rózsa Ferenc sugárút		
14 3,4		Rózsa Ferenc Gimnázium		
16 4,0		Liget Védőgőz		
19 4,9		Móra park		
21 5,2		Szabcheny tér		
23 5,1		MARX TÉR		

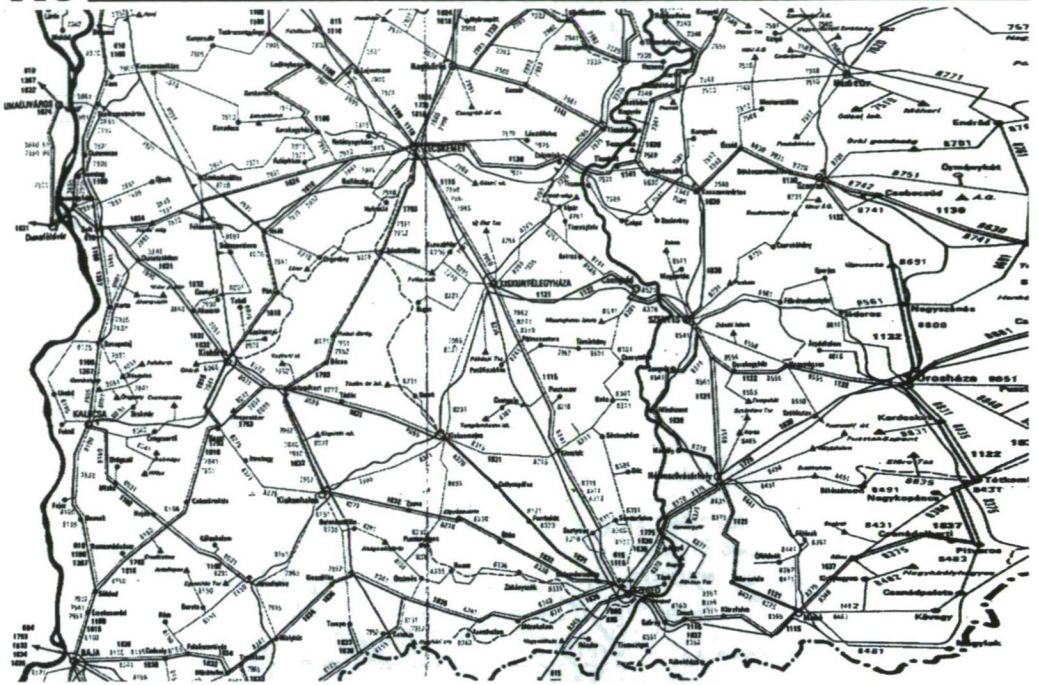
DÍJSZABÁS:
 Menetjegy 2,— Ft
 Ált. havi autóbusz-bérletjegy egy vonalra 30,— Ft
 Ált. havi autóbusz-bérletjegy övön vonalra 60,— Ft
 Tanuló és nyugdíjas havi autóbusz-bérletjegy övön vonalra 30,— Ft
 Kombiútjé villamos és autóbusz övön vonalra 100,— Ft
 Kombiútjé villamos és nyugdíjas övön vonalra 40,— Ft

Gyermek menetjegy:
 6 évet be nem töltött gyermek felébe 1 db-rendben díjmentesen utazhat.
 6 évet betöltött gyermek kétféle kedvezményre jogosult.
 Pénzmentes 2,— Ft

A bérletjegyek korlátlan számú utazásra jogosítanak.
 Szeged, 1969. január 10.

10. sz. AKÖV
 Forg. és Hír. Szabvány

Fk.: Császár Károly — Szegedi Hírvetési Helyi Üzem



17. ÁBRA



18. ÁBRA



19. ÁBRA



20. ÁBRA

Tájékoztató

Vállalatunk új szolgáltatást vezet be:

1975. május 1-től éjszakai iránytaxi járatot közlekedtet naponta:

Tarján viztorony—SZTK Rendelőintézet között
23,00 órától—4,20 óráig 20 percenként
SZTK Rendelőintézet—Tarján viztorony között
23,10 órától—4,10 óráig 20 percenként

Az iránytaxi járatot 8 személyes Mikrobusz végzi.

Útvonala: Tarján viztorony—Budapest körút—Csillag tér—Retek u. (Retek utca lezárásának időtartama alatt Sziléri sgt.)—József Általa sgt.—Lenin krt.—SZTK Rendelőintézet és vissza.

A iránytaxi a meghatározott útvonalon belül bárhol megállítható az utasok fel, illetve lezárlása céljából.

Az iránytaxi viteldíja:

10,— Ft személyenként

— 6 éven aluli gyermekek díjmentesen utazhatnak.

A hiltzeletti viteldíjat az iránytaxi vezetője menetjeggyel nyugtázza.

A: iránytaxin bármilyen címen élőzetti kedvezmény nem alkalmazható.

Bérletjegyek nem érvényesek.

VOLÁN 10. sz. Vállalat

Isk 12160



21. ÁBRA	22. ÁBRA
23/A1 ÁBRA	23/A2 ÁBRA

Közvetlen  autóbusszjárat

SZEGED—DUBROVNIK között

A Volán 10. sz. Vállalat az elmúlt évhez hasonlóan az évben is beindítja menetrendszerinti nemzetközi autóbusszjáratát, és ezzel közvetlen összeköttetést biztosít az Adriai tengerpart kedvelt üdülőhelye között.

1975. június 6—szeptember 14. között heti egy alkalommal közlekedik járatunk az alábbiak szerint:

Szegedről indul	pénteken 15.00 órákor
Dubrovnikba érkezik	szombaton 08.00 órákor
Dubrovnikból visszaindul	szombaton 19.00 órákor
Szegedre érkezik	vasárnap 12.00 órákor

A kocsikon Ft fizetés ellenében, hűsítőkről gondoskodunk.

Menetdíj:

egyszeri útra	313,60 Ft
menettérti útra	627,20 Ft

Helyfoglalás, információ: Volán Utazási Iroda

Szeged, Bajcsy-Zsilinszky u. 28.
Telefon: 12-223, 12-448

VOLÁN 10. SZ. VÁLLALAT
S z e g e d

UTAZZON a



NEMZETKÖZI

MENETRENDSZERINTI

JÁRATAIVAL

Utazása előtt 60 nappal oda-vissza útra forint-fizetés ellenében válthatja meg menetjegyét a VOLÁN Utazási Irodában a VOLÁN nemzetközi menetrendszerinti autóbusszjáratokra.

Nemzetközi járataink:

SZEGED—ARAD
SZEGED—SZABADKA
SZEGED—DUBROVNIK

Dubrovnikban teljes ellátással biztosítja üdülését, kényelmét a VOLÁN Utazási Iroda.

Jó utazást kíván a 

Szolgáltatásaink javuló színvonalával várjuk Önöket!

- kül- és belföldi társasutazások üdülési programok szervezése
- autóbussz különjáratok szervezése
- diákkirándulások szervezése
- XX személygépkocsi bérebeadás
- valutavétel
- MALEV repülőjegy árusítás
- idegenvezetés
- belföldi és nemzetközi autóbussz járatainkra menetjegy árusítás
- rendezvény-szolgálat
- senes sétahajó programok a Tiszán
- szállítmányozás
- nemzetközi fuvarozás
- darabáru fuvarozás
- MÁV pályaudvari oda- és elvisszaadás
- tiszeli és építőipari anyag házhoz szállítása TÖZÉP telepekről
- költöztetés rakodókkal
- autóműtési szolgálat
- teherautó és képviselői szolgálat
- eseménytaxi és túrntaxi megrendelés éjjel nappal
- FB gép és tiszeliolaj házhoz fuvarozás
- építkezéshez szükséges rakodógép és autódaru rendelkezésre bocsátás
- iránytáxi járatok éjjel a belvároshoz az Északi és Tárján városrészekben

Köszönjük, hogy velünk dolgoztak



10. sz. VÁLLALAT SZEGED

KIVÁLÓ VÁLLALAT

Vadna 10. ny. 820618



TAJÉKOZTATÓ

Taxi szolgáltatásunk bővítéséeként iránytáxi járatok közlekedését vezetjük be

1982. április 2-től

pénteki, szombati, vasárnapi napokon éjszakai órákban.

As iránytáxi járatok két útvonalon közlekednek:

"A" JELŰ ÚTVONAL:

Gyermekklinika - Lenin krt. - Nagy Jend. u. - Széchenyi tér -
Károlyi u.
- Régi Tisza híd - Székely sor - Odessa krt. - Új Tisza híd -
- Római krt. - Szállérii egt. - Budapesti krt. - Vistoronyi tér.

"B" JELŰ ÚTVONAL:

Gyermekklinika - Lenin krt. - Szt. Mihály u. - Szt. István tér -
Vida u.
- Csongrádi egt. - Északi krt. - Óbalmi út.

Közlekedési időpontok:

"A" JELŰ ÚTVONALON

Gyermek klinikától: 23,30;
01,30; 03,30.

(Vistoronyi tér)

Vistoronyi tértől: 0,00; 02,00;
04,00.

(Gyermek klinikához)

"B" JELŰ ÚTVONALON

Gyermek klinikától: 0,30;
02,30.

(Óbalmi úthoz)

Óbalmi úttól: 01,00; 03,00.

(Gyermek klinikához)

AZ IRÁNYTAXI JÁRATOK AZ UTAZÁSI SZÁNDÉKÁT JELZŐ UTASNAK BE, ILLETVE KISZÁLLÁS CÉLJÁBÓL A JÁRATI ÚTVONALON MINDENÜTT MEGÁLLNÁK, KIVÉVE AZOKAT A HELYEKET ES ESETEKET AHOL EZT A KRESZ VONATKOZÓ RENDELÉTE TILTJA.

VEGYE IGÉNYBE AZ IRÁNYTAXI JÁRATOKAT!



MALEV
Hungarian Airlines

INDUL A

LÉGITAXI!!!

Vállalatok, intézmények kérésére 1982. május 4-től

AIR TAXI járatok:

Budapest—Szeged

Szeged—Szombathely—Győr—Budapest—Szeged

Szeged—Budapest

viszonylatban, (hetente kétszer!)

RÉSZLETES FELVILÁGOSÍTÁS:

VOLÁN IRODA

Szeged, Bajcsy Zs. u. 28.

Tel.: 11-792, 12-070 - Telex: 082415

Hétfőtől—péntekig: 8,30—16,30-ig.

Szombaton: 7,30—12-ig.

SZOLGÁLTATÁSAINK:

autótaxi, szállás, étkezés, városnézés, csoportos kirándulás.

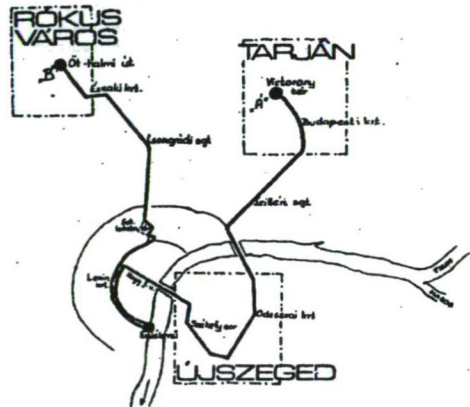


10. sz. Vállalat Szeged

KIVÁLÓ VÁLLALAT

Próbálja ki! * Olcsó! * Gyors! * Megérik!

IRÁNYTAXI JÁRATOK KÖZLEKEDÉSI ÚTVONALA



Viteldíj: 20 Ft (bárhol veszi igénybe az utas).

Az iránytáxi utazási igazolvány **NEM ÉRVÉNYES!**

A gépkocsivezető a viteldíjat menetjeggyel nyugtázza.

VEGYE IGÉNYBE SZOLGÁLTATÁSUNKAT!



Vadna 10. ny. 820618

Szeged

Pihenő, avagy a közúti személyszállítás története

Járatunkon szolgáltatásaink:

Utaskísérőnk kávét — üdítőt — hetilapokat
MÁV-VOLÁN menetrendi információt biztosít.

Ezen szolgáltatások díját, továbbá az utas-
baleset biztosítást és az útipoggyász szállítás
díját a részvételi díj magában foglalja.

SZEGEDRŐL a reggeli induláshoz
gyors-kényelmes
eljutást biztosít a

VOLÁN TAXI

megrendelhető a 13-333 és 13-008-as telefonon,
vagy a jegytömbben szereplő nyomtatvánnyal.
A kiöltőt megrendelést az ALFÖLD TOURS
Utazási Irodában szíveskedjen leadni.

A **HOLDFÉNY EXPRESSZ** járatral kapco-
latban bővebb felvilágosítás, jegyelővétel:

ALFÖLD TOURS
Szeged, Bajcsy-Zs. u. 28.
Telefon: 12-070

Kellemes utazást kíván



Tisza Volán ny. 070977



HOLDFÉNY
Expressz

TÁJÉKOZTATÓ

23/B ÁBRA	24. ÁBRA
25/A ÁBRA	25/B ÁBRA

26/A ÁBRA

Tisztelt Partnerünk!

Szeretnénk bemutatni Önnek a

TISZA VOLÁN
legújabb szolgáltatását.

1987. március 20-tól naponta közlekedik
SZEGED—BUDAPEST között

HOLDFÉNY EXPRESSZ
járatunk.

Szeged Marx tér autóbuszállomás
4-es kocsiállásról
3,30 órákor

Budapest Engels tér parkolóból
23,00 órákor indul.

Menetidő: 3 óra!

A **HOLDFÉNY EXPRESSZ** járatunk meg-
állítás nélkül közlekedik, csak Ferihegy II. ill.
Ferihegy I. repülőtérén áll meg fel- és leszállás
céljából.

Budapesten az Engels térre érkezik, ahonnan
gyors eljutást biztosít valamennyi fővárosi va-
sútállomásra.

Jegyváltás:

Menetjegyét már 30 nappal korábban megvál-
thatja Szegeden az Alföld Tours Utazási Iro-
dában. Közvetlenül indulás előtt is megveheti
jegyét a személyzetnél, ha van szabad hely az
autóbuszon, mert álló utast nem szállítunk.

Részvételi jegy ára:

220 Ft
(egy irányba)

GYERMEKEK 2 éves korig díjmentesen utaz-
hatnak. 2 éves kortól teljes áru jegy szükséges
külön ülőhely foglalással.

A **HOLDFÉNY EXPRESSZ** járaton
bérletek és utazási igazolványok
nem érvényesek!

26/B ÁBRA

Rónyai László

A kerékpár története

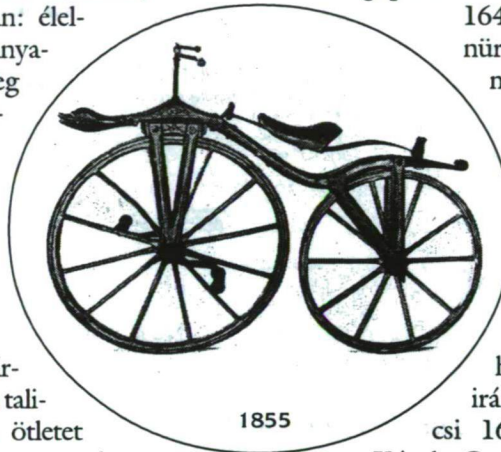
A közlekedésnek az a célja, hogy segítsen legyőzni a távolságokat. A vasút, a hajó, a gépkocsi nemcsak azt teszi lehetővé, hogy mi magunk utazzunk, hanem hogy nagy távolságokról szállítsuk mindazt, amire szükségünk van: élelmiszereket, tüzelőanyagot, és az ipar ezer meg ezer termékét. A korszerű közlekedés hosszú fejlődés eredménye. A vasút és a gőzhajózás alig másfél esztendő. A kerék? Sok ezer esztendő története.

Az első kerek járművek közé tartozik a taliga, szekér. Az első ötlet talán akkor kaphatta az ember, amikor nehéz tárgyakat a talajon vonszolva alájuk dorongokat helyezett, hogy azon gördíthesse. A tengely és a kerék tehát kezdetben egy darabból készültek, együtt forogtak. A nehézkes korongkerék csak lassan-lassan alakult át küllős kerékké.

Hérodotosz megemlíti valamiféle kétkerekű alkalmatosságot, amit állítólag az arab postafutárok használtak. A görög hadjáratokról szóló tudósításokban Plutarkhosz is szól ilyen eszközökkel közlekedő küldöncökről. (Ezeket a feljegyzéseket kételkedéssel kell fogadni, a görög források fantáziával átszótt misztikumai miatt.)

Leonardo da Vinci neves polihisztor 1519 körül sok különböző mechanikai eszköz megalkotásának tervén gondolkozott; közülük nem egy tervező papírra került. Valami emberi erővel mozgatható hajtányt is tervezett. Középkori feljegyzések arról is

megemlékeznek, hogy a kínaiak időszámításunk több mint kétezer évvel olyan közlekedési eszközt használtak, ami nagyon hasonlított a kerékpár őseinek elfogadott „futógéphez”.



1649-ben Hans Hautsh nürnbergi kovácmester műszaki leírást ad saját találmányáról: egy szekérszerű kocsija belsőjében óramű segítségével, de izomerővel mozgatva óránként kétezer lépésnyi sebességgel haladva megállhat; újra elindulhat és tetszés szerinti irányba fordulhat: ez a kocsit 1650-ben Stockholmban

Károly Gusztáv svéd herceg birtokába került. A vallási fanatizmusban nevelt nép nem a technika megszállottjaként tevékenykedő feltalálót látta Hautshoban, hanem a sátán szolgáját. Elismerés helyett üldözésben volt csak része. Érdekes módon a vallási fanatizmusát építő gondolkodásmód fellegvárában, egy templomban is találkozzunk járógépféleség rajzával: az angliai Stock Poges-i templom 1642-ből származó színes ablaküveg festménye a járógépre kísértetiesen hasonló kétkerekű alkotmányt ábrázol.

1769-ben megjelenik a tandem őse: a London Magazin említést tesz egy Vevers nevű feltaláló kocsijáról, amelyet – a kocsit ülve irányító gazdája mögött a szorgoskodó szolga igyekezett mozgásban tartani. Az agyondíszített utazógép kezdetleges voltuk miatt hepehupás utakon elakadtak. Inkább csak a hatalom, a vagyon fitogtatására voltak

jók. Lehet hogy a kísérletezők hallottak is valamit egymás találmányáról, de az biztos, hogy egymástól függetlenül önállóan kísérleteztek.

Felismerte első készülékének hibáit, majd korszerűsítette a kerekeket összekötő építményt, és 1817-ben végül megszületett a „Draisienne” ahogy ma mondják a drezina Tulajdonképpen egy faszerkezet, a hátsó kerék fölé hosszabb bőr bevonatú ülést szereltek. A nyereg előtt keresztben ún. egyensúlyozó keret van, amire a vezető az alsó karját támasztja és a gépet széles futólépepszerű mozdulatokkal tolja előre az úton. 10-15 km/h közötti sebességet is elért. Drais maga „velocipedjéről” így ír:

„– Hegynek felfelé, jó minőségű országúton olyan gyorsan halad, mint egy jól kiléző ember.

– Sík vidéken, erős zivatar után mint egy postai futár a második órában.

– Sík vidéken, száraz gyalogúton, mint egy ügető ló a 4. óra felé.

– Hegyről le gyorsabban, mint egy ló versenyvágatában.”

Érdekessége ennek a szerkezetnek az, hogy a technikai megoldást, amit kitalált – önbeálló kerekek – ma a zsúrkocsikon használnak tömege 50 font (24 kg); előállítási ára tetszetős kivitelben 4 Karolina-arany (mai értékben 450 Ft körüli összeg – 1984-es adat). Az előrehaladás az utas lábaink földhöz csapkodásaival, illetve elrugaszkodásával történt. A két kerék egymástól való távolsága 1 méter 80 cm volt. A kerék átmérője 65 cm-es. A kereket vassín védte a kopástól.

Drais halála után néhány éven belül az angol posta a küldemények kézbesítésére a drezinával azonos, de angol elnevezésben hobby horse-oknak elkeresztelt járógépeket készítetett, és állított használatba. A mágnesok, úri „arszlánok” is felkapták az új divatot. Amikor azonban a köznép körében divattossá kezdett válni a becenevén csontra-

zónak keresztelt járógép, főúri nyomásra mind tilalmát állítottak a hatóságok a használatára. Használóikat kitiltották a városi forgalomból. Nagy propagandát jelentett a kerékpárnak egy Jenkiss nevű artista mutatványa, aki egy 300 méteres kötelet feszített ki a Niagara-vízesés zuhataga fölött és ezen a kötélén 11 perc alatt kerékpározott át az egyik oldalról a másikra.

Egyesek a gépet úgy építették, hogy az első nagy kereket követő kis kerék előre került. Ez volt a Star elnevezésű „Bicycle”. A kerékpárkerekeken a gumit tömör formában 1870 körül egy Cooper nevű angol sportember használta fel először. A végső forradalmasítást egy ír állatorvos, Dunlop újítása jelentette: 1879-ben ő találta fel a pneumatik – felfújható gumitömlős – rendszert. A történet szerint kertecskéjében locsolgatott mikor biciklizgető fia megállt apjánál és panaszkodott, hogy a tömörgumis kerékpár förtelmesen rázza. Dunlop egy hirtelen ötlettől vezérelve a locsolótömlőből levágott egy darabot, – mai szóval légkamrás tömlőt – s rászerezte a levett tömör gumiabroncs helyére.

1822-ben Lewis Gompertz a futógépet kézi emeltyűs-fogaskerekes mechanizmussal szerelte fel. 1839-ben Kirk Patrick Macmillan skót kovács elsőnek épít pedállal ellátott kerékpárt. 1855 körül Pierre Michaux francia kocsiepítő ugyan nem ismeri Macmillan skót kovács újításait, így hát egyelőre szerkezeti vázlatokat készített. Az az ötlete támadt, hogy a kereket köszörűként kellene meghajtani, vagyis pedálokkal. Michaux fia, Henry egy levelében 1861-et jelölte meg a feltalálás pontos évének. Apja találmányát életképesnek ítéli és rááll a pedálos kerékpárok gyártására. Igaz először csak fél pedállal próbálkoztak, ez azonban megnehezítette az egyensúlyozást. A vázat nemsokára fa helyett vasból készíti, és a nyeret ruganyosan rögzíti egy gyengén meghajlított acélszalagon. Kerékpárjára már

hátsó kerékhéket is felszerelt, amely az abroncsra nyomódik. A gyakorlati kivitelezésben segítségére van fia Ernest is. Ha Michaux első pedálos kerékpárját valóban csak 1861-ben készítette el, akkor megelőzte őt egy másik francia, Pierre Lallement kovács- és hintókészítő, aki saját bevallása szerint már 1860-ban megépítette az első, pedálokkal felszerelt, egy nyomvonalú hajtányt. A pedálok egyszerű puszángfa korongok voltak, amelyeken vaspecket dugott keresztül. Barátai azt tanácsolták Lallementnek, hogy mutassa be kerékpárját Párizsban. Ez 1863-ban meg is történt. Ebben az évben ismeri meg Michaux-t és elhatározza, hogy munkatársául szegődik. Michaux és Lallement átmenetileg együtt gyártják a michaulineket, majd Lallement kivándorolt Amerikába. Elszegényedve tért vissza 1867-ben

Párizsba, ahol Michaux közben fényes üzleteket csinált a kerékpárral és a pedálmeghajtás feltalálójaként ünnepezték. A kerékpár acélküllőket kapott 1867-ben. Egy Madison nevű angol először látja el a kerékpár kerekeit acélból készült nyomóterheléses radiálküllőkkel. Madison drótküllőit elsősorban W. F. Reinold és J.A. May angol kerékpárgyártó cége hasznosította nagy üzleti sikerrel.

Újdonságok könnyítik meg a kerékpározást: 1869-ben szerkesztette meg az első hátsó kerékhajtású kerékpárt Johann Friedrich Trefz stuttgarti tornatanár. Ugyanebben az évben M. Meyer Párizsban először gyártott vas kerékpárokat. A francia Surriray pedig a kerékpárok egyszerű tengelycsapágóját görgős és golyóscsapágókkal helyettesítette.

A XIX. század közepén két amerikai az USA-ban kísérleteket végez a Macmillan-biciklivel: F. Estell Richmondban és Calvin Witty Brooklynban. Tökéletesítik a skót kerékpárt, de a lábítónál maradnak.

A sváb Trefz, aki a hátsókerékhajtású pedálos biciklijét calcorotának nevezi, nem talált ugyan lehetőséget a gyártásra, de az ő ösztönzésére alakul meg Stuttgartban a C. F. Müller első nagy velocipédgyára. Franciaországban a következő „extrák” jelentek meg: könnyű tiszta fémgépek, vas kerékpárok, tömör gumiabroncsok, az első kerékhékek és kerékrugózás, sárhányó, szabadonfutó, sebesség váltómű, kettő és négy fokozatú golyóscsapágy, megnagyobbított hajtókerekű bicikli.



VASBÓL KÉSZÜLT PEDÁLOS KERÉKPÁR 1868-BÓL

1855. november 5-én a veló-kiállításon bemutatták a kerékpár történetének egyik legfontosabb újítását: a Guilet–Meyer-kerékpárt: pedálkarja van, amely azonban nem rudakon és fogantyúkon keresztül hat a hátsó kerékre, hanem hajtólánccal. Azonban a Michaux-féle sorozatban gyártott frontális meghajtású kerekek mellett nem tudott érvényre jutni. A kerékpár fejlődése tehát egy időre zsákutcába jut, még pedig az óriáskerekű velocipedek gyártásával. A gyorsaság növelésére csak egy mód nyílik: meg kell növelni a meghajtott első kereket, akár 250 cm-es átmérőig is. Ennél igen nagy a felborulás veszélye, így jókora bátorság kell ahhoz, hogy valaki nyeregbe szálljon. Divatba jöttek a kerékpáriskolák. Az Amerikai Egyesült Államokban valóságos iskolák alakultak

a velocipéd meglovagolásának gyakorlására. Egyedül New Yorkban több mint ötezer diákot számláltak akik ilyen intézményeket látogattak. Hasonló kerékpáriskolák Európában is alakultak.

1855 novemberében az első gyorsjáratú belső égésű motorral felszerelt kétkerekű jármű megteszi első három kilométeres útját. Itt már azonban a motorkerékpár őse jelenik meg.

Felhasznált irodalom

- ☐ Borbély Tibor: *Kerékpározás*. Bp., 1984.
- ☐ Czéra Béla–Nagy Ernő: *A legyőzött távolság*. Bp., 1967.
- ☐ Paturi, Felix: *A technika krónikája*. Bp., 1992.

