

ENGI JÓZSEF

A közúti személyszállítás története

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

III. rész. A két világháború közötti évek eseményei

Az első világháborúban és a trianoni békediktátum következményeként hazánk közlekedési eszközei és közlekedési hálózata is jelentős veszteséget szenvedett. Az I. világháború kitörése előtt 2877 darab személyszállító gépkocsi, 316 darab tehergépkocsi és 126 darab motorkerékpár, összesen 3319 darab gépjármű volt az országban, ami 1919 végén már alig haladta meg az ezer darabot. A közlekedési ágazatok közül a legnagyobb veszteség a vasutak hálózatát és járműparkját érte.

Az 1920-as évek elején, ahogy nőtt a termelés és a vállalkozói kedv, úgy emelkedett ismét a gépjárművek száma, és azok már nemcsak a magánéletben, hanem a közhasznú forgalomban is jelentős szerephez jutottak. A fővárosban a növekvő gépjárműforgalom miatt hamarosan veszélybe került a közúti közlekedés rendje és biztonsága is. A főútvonalakon lebonyolódó vegyes forgalom, a szűk mellékutak kevert irányú forgalma, a gyalogosok és a járművel közlekedők fegyelméletlensége egyre több balesethez vezetett. Ilyen körülmények között elkerülhetetlenné vált a forgalmasabb helyeken a forgalom helyszíni irányítása és ellenőrzése, aminek végrehajtására 1926-ban létrehozták a közlekedési rendőrszolgálatot. Hamarosan napvilágot láttak azok a főkapitányi szabályrendeletek is, amelyek a lassú és a gyorsabb forgalmat különválasztották, a lófogatú teherforgalmat a mellékutakba terelték, a szűk utcákban bevezették az egyirányú közlekedést.¹

A magyar kormány 1926. augusztus 24-én Párizsban aláírta a közúti közlekedést és a gépjárművek közúti forgalmát szabályozó nemzetközi szerződést. A közúti közlekedés

szabályozása tárgyában kötött egyezményt az 1929. évi XXII. tc.; a gépjárművek közúti forgalmának szabályozását pedig az 1930. évi XII. tc. iktatta törvénytárunkba. Az előbbi törvényben nyert felhatalmazás alapján adta ki a m. kir. belügyminiszter a m. kir. kereskedelmi miniszterrel együtt a közúti közlekedési rendszert egységes szabályozása céljából a 25000/1929. B. M. számú rendeletet, az ún. *Közlekedési Kódexet*. Az új rendeletben előírták a közúton a haladás irányát, szabályokat állítottak fel a megelőzésre, kitérésre, a közlekedés sebességére, világító és jelző eszközök alkalmazására, a gépjármű ügyek adminisztrálására és nemzetközi forgalmára. Azt is előírták, hogy a közúti forgalomban csak az a gépjármű vehet részt, amely forgalmi engedéllyel, igazolólappal és rendszámmal rendelkezik, a gépjárművet a közúton csak olyan személy vezetheti, aki a vezetői vizsgát sikeresen letette, és ennek eredményeként gépjárművezetői igazolványt kapott.

A gépkocsik a párizsi egyezményt aláíró államok területén csak akkor közlekedhettek, ha nemzetközi forgalmi engedéllyel és jelzőtáblával rendelkeztek, a vezetőnek pedig nemzetközi vezetői igazolványa volt. A Magyarországról külföldre menő gépjármű és vezetője részére a szükséges nemzetközi okmányokat ekkor a Királyi Magyar Automobil Club és a Touring Club adta ki.

A Kódex a gépjárművek adminisztrálására ún. gépjármű-kerületeket létesített. Az ország területét 18 gépjárműkerületre osztották fel.² A forgalmi engedély, a rendszám-tábla, az igazolólap, a vezetői engedély kiadására és átírására, a nemzetközi forgalmi engedély és a nemzetközi igazolvány

láttamozására a gépjárműkerületek székhelyén levő rendőrkapitányságok voltak első fokon illetékesek. Hamarosan az is kiderült, hogy a Kódex szabályozása nem teljes körű, így további jogszabályalkotás vált szükségessé. Ilyen okok voltak például:

– az érdekeltek több esetben elmulasztották a gépjárművek tulajdonában beállott változást bejelenteni. Kötelezően elő kellett írni előbb a tehergépjárművek, majd a pótkocsik rendszámmal való ellátását is.

(127000-1932. B. M. sz. ill. 159300-1933. B. M. sz.)

– a magánhasználatban levő tehergépkocsikkal személyszállítást is végeztek a szükséges óvintézkedések mellőzéseivel. Szabályozni kellett a személyszállításra felhasznált magánhasználatú üres tehergépjárművek biztonsági berendezését és a szállítható személyek számát, az áruval rakott magánhasználatú tehergépkocsin szállítható személyek számát és a vásári fuvarozást. (157000-1933. B. M. sz.)

* * *

Hazánkban az árufuvarozó vállalatok gépkocsijainak darabszáma 1920-ban 19, 1923-ban 339 volt. A gépkocsival végzett hivatásszerű árufuvarozást az 1884. évi XVII tc. alapján (ipartörvény) engedélyezték. A törvény 1§-a értelmében: „A magyar korona országai területén minden nagykorú, vagy nagykorúnak nyilvánított egyén, nemre való tekintet nélkül, ezen törvény korlátai között bármilyen iparágat, ide értve a kereskedelmet is, bárhol önállóan és szabadon gyakorolhat.”

A 10. § kimondja, hogy a rendes járatú időhöz kötött személyszállítás és bérkocsik forgalomban tartása engedélyhez kötött. Az ipartörvény végrehajtása tárgyában 1884. augusztus 26-án kiadott 39.266. sz. Szabályrendelet alapján az említett fuvarozási tevékenység képesítéshez nem, de engedélyhez kötött iparnak minősült, amit iparigazol-

vánnyal lehetett végezni. Ez a törvény a gépkocsi-fuvarozás szabályozására kevésbé volt alkalmas, de mert más törvény még nem volt, ezt alkalmazták. Az ipartörvényen alapuló, teherfuvarozásra jogosító igazolványt kevesen, az autóbusz-fuvarozásra jogosító igazolványt pedig a főváros kivételével senki nem váltotta ki. Mindezek után született meg az 1922. évi XII. tc., amely több iparágat, köztük (csak!) a géperejű teher-, a rendszeres járatú autóbusz- és a közterületről induló géperejű bérkocsi-fuvarozást kötötte engedélyhez, még a gépjármű-fuvarozás több fajtáját, például az esetenkénti járatokat fenntartó autóbusz-fuvarozás és a telephelyről induló géperejű bérkocsi-fuvarozás továbbra is igazolványos ipar maradt. Az engedélyek kiadása a kereskedelmi minisztérium hatáskörébe tartozott és azt erőteljesen korlátozták. A kiadott engedélyek rendszerint csak 30 km-es körzetre szóltak, és azt még a törvény rendelkezéseit végrehajtó közegek is túl szigorúnak tartották, kellő szigorral nem is ellenőrizték, aminek az lett a következménye, hogy a gépjármű-fuvarozók az egész országban szabadon fuvaroztak. Az autófuvarozók nagy része azonban még ezt az engedélyt sem szerezte meg, hanem mint „vadfuvarozó”, engedély nélkül fuvarozott. Hamarosan a vasutak is felismerték, sőt tapasztalták a konkurencia veszélyét, és az engedélyező hatósághoz védelemért folyamodtak. Az 1926 nyarától kiadott engedélyek már tartalmaztak bizonyos korlátozást, mert kimondták, hogy az engedélyes vasúton is lebonyolítható fuvarozást csak akkor vállalhat, ha a feladás és a rendeltetés helye együttvéve a vasúttól 50 km-nél távolabb van. Ezzel a korlátozással azonban nem sikerült a célt elérni, mivel az engedélyezési feltételeket nem lehetett kellően ellenőrizni. A legkönnyebben ellenőrizhető korlátozásnak az mutatkozott, hogy az engedélyes csak bizonyos körzetben fuvarozhat. 1927 nyarától már a körülmények-

nek megfelelő, legfeljebb azonban 60 km körzetben érvényes engedélyeket adtak ki. 1928-ban látott napvilágot a kontáriparokról szóló kereskedelmi és belügyminiszteri rendelet, amit az engedély nélküli áru fuvarozókra is alkalmaztak, és a jogtalan áru fuvarozók ellen tömeges kihágási eljárás indult. A vasutak a gépkocsiverseny leküzdése érdekében díjmérséklést léptettek életbe, 1927-ben külön gépjármű-fuvarozási vállalatot létesítettek (Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt.), de a várt eredményt így sem tudták elérni.

Ilyen körülmények érlelték meg id. Desseffy Aurélban, a kereskedelmi minisztérium akkori államtitkárában azt az elhatározást, hogy a gépjármű-fuvarozást szabályozó külön törvény készítését folyamatba tegye. A cél az államvasutak megvédése és a gazdaságtalan verseny kiküszöbölése volt, de ott, ahol a gépkocsi előnyösebben képviselte a közérdeket, azt kell segíteni.

A törvénytervezetet Bud János kereskedelmi miniszter 1929-ben terjesztette a törvényhozás elé, amit az némi módosítással el is fogadott. Az új törvény mint a közhasználatú gépjárművállalatokról szóló 1930. évi XVI. tc. került törvénytárunkba és a végrehajtása tárgyában kiadott 57 000/1931. K. M. számú rendelet alapján 1931. október 15-én lépett volna életbe, de az államvasutak javaslatára egyévi átmeneti idő engedélyezésével a kereskedelmi minisztérium csak 1932. október 15-én léptette életbe. Az új rendelet értelmében az engedélyokiratokat 1932. október 15-ig ki kellett cserélni. Az új engedélyek kiadásánál megtörténhetett, hogy a fuvarozó a távolabbi viszonylatra érvényes engedély helyett csak 30 km-es körzetre szóló engedélyt kapott. Az államvasutak autóellenőrző tevékenysége, a sorozatos feljelentések és a hatóságok szigorú fellépése az autófuvarozók létszámát 1932-ben nagymértékben csökkentette, ugyanakkor az ügyesebb autófuvarozók annak is megtalál-

ták a módját, hogy a tiltott fuvarozást milyen módon végezhetik még szabadabban. Mivel a törvény megengedte az üzemi fuvarozást, ami saját gépkocsival saját áru fuvarozását jelentette, csak különféle iparigazolványokat kellett beszerezni, és az áru tulajdonjogát azzal igazolták. Amikor a hatóság ezeket az ál- iparigazolványokat elkezdte felülvizsgálni, például van-e az iparigazolványhoz tartozó üzlet, egyszerűen anynyi áltársat szereztek, ahányféle árucikknek megfelelő iparigazolványuk volt, mert a törvény a gépkocsi üzembentartó tulajdonostársak számát nem korlátozta. Így született meg az álüzemi gépkocsi, illetve az álüzemi fuvarozó.

Ezekben az években a gépkocsival történő teherfuvarozásra négyféle jogosítvány volt érvényben:

1. az 1884. évi XVII. tc. alapján kiadott és az egész ország területére érvényes iparigazolvány,

2. az 1922. évi XII. tc. alapján kiadott és szintén országos fuvarozásra jogosító iparengedély,

3. az 1922. évi törvényen alapuló zóna, és

4. az 1922. évi törvényen alapuló körzeti korlátozást tartalmazó iparengedély.

Az 1930. évi XVI. tc. gépjárművel történő közhasználatú fuvarozást átfogóan szabályozta.

A szabályozás lényegében valamennyi gépjármű-fuvarozó tevékenységét meghatározott körzetekre korlátozta. Az eléggé szűkre szabott körzetben azonban nem volt annyi fuvaralkalom, hogy abból az engedélyesek megélhettek volna. Az automobilizmus fejlődését károsan befolyásoló intézkedések ellen kézenfekvőnek mutatkozott az a megoldás, hogy

1. az érdekeltek közösségbe tömörüljenek,

2. a tömörülés a vasutakkal forgalom-megosztás céljából megállapodást létesítsen,

3. a tömörülés tagjai a m. kir. államvasutaknak adott engedély alapján tevékenykedjenek.

Gróf Teleki János érdeme, hogy az érdekeltek közösségbe tömörültek és megalkotották a Magyar Teherautó-fuvarozás Országos Központi Szövetségét (MATEOSZ), és megkezdték a tárgyalásokat a m. kir. államvasutakkal. A tárgyalások olyan gyors eredményre vezettek, hogy 1933 nyarán már meg is kötötték az együttműködési szerződést, aminek közös célja volt: „úgy vasúti, mint a tehergépjármű-fuvarozáshoz fűződő gazdasági érdekek fokozottabb érvényesítése. A gépkocsival való közúti, helyközi áru fuvarozásnak oly megszervezése, hogy a géperejű tehergépkocsik az ország áruforgalmának lebonyolításában rendszeres és jelentőségüknek megfelelő mérvben, a gépkocsi-fuvarozók okszerű tömörítésével részt vegyenek. Továbbá, hogy a géperejű tehergépkocsiknak és az üzemükhöz szükséges berendezéseknek állomány állaga fenntartható és fejleszthető legyen, anélkül hogy a vasutakban fekvő és közzgazdasági, valamint állampénzügyi szempontokból nagy jelentőségű nemzeti vagyon a vasutak ellen illogikus, vagy rendszertelen versenyezéssel károsíthatnák; sőt ellenkezőleg, a vasutak és a gépkocsik harmonikus együttműködésével a vasutak forgalma nemcsak megóvható, hanem fejleszthető is legyen”. A szerződés leszögezte, hogy a vasutakkal és a fuvarozatókkal szemben mindig a szövetkezet, nem pedig a fuvarát lebonyolító tag, illetőleg alkalmazott áll jogviszonyban. A szövetkezet felelős tagjainak és azok alkalmazottainak a fuvarozással kapcsolatos ténykedéséért és mulasztásaiért. A szerződéssel kapcsolatos kérdések rendezésére intézőbizottságot hoztak létre, aminek három vasúti és három szövetkezeti tagja volt.

A forgalommegosztás úgy történt, hogy a szerződő felek a gépjárművel való teherfuvarozás céljából az ország területét hét

forgalmi körzetre osztották, és a körzetekben az abban telephelyes gépkocsi-fuvarozó elvileg mindenféle árut szabadon fuvarozhatott, de az Intézőbizottság bizonyos árukat és viszonylatokat a vasútnak tarthatott fenn, a vasút pedig a távolsági korlátozásokra, illetve körzeti határokra való tekintet nélkül bizonyos fuvarokat a szövetkezetnek engedhetett át. A szerződő felek abban is megállapodtak, hogy a szövetkezet a vasutak részére áruszerzési tevékenységet fejthet ki, amiért szervezési jutalékot kap, viszont köteles ellátni azoknak a vasútállomásoknak és vasútvonalaknak az áruforgalmát, amelyeket a vasút a csekély forgalom miatt nem szolgál ki. Mindkét fél olyan tarifapolitikát alkalmazhatott, amely a szövetkezeten kívül állók versenyét leküzdötte.³

A MATEOSZ szervezetét a cégbíróság által jóváhagyott alapszabályok írták elő. Az új tagokat az igazgatóság vette fel. A fuvarozást lebonyolító tagoknak az alapszabályon kívül a vasutakkal kötött külön szerződésből és az engedélyokiratból származó kötelezettségeket is be kellett tartani. A szövetkezet a fuvaralkalmakon kívül más előnyöket is biztosított a tagok részére, például beszerezték az üzemanyagot, a szavatossági biztosítást kedvezményes tételekkel kötötték meg a biztosítóval, garázsokat létesítettek, hozzájárultak az új tagok gépkocsijainak beszerzéséhez. A fuvarát vagy a szövetkezet vállalta, és elosztotta a tagok között, vagy a tagok szerezték a szövetkezet nevében, de bárki vállalta, a szövetkezet részesedése minden fuvar után a fuvardíj 5%-a volt.

A szövetkezet igazgatósága 1935-ben 1368 darab 100 pengő névértékű részjegy jegyzését tartotta nyilván, amiből 370 darab a hazai vasutaké volt. A tagok létszáma 1934 végén 494, 1935-ben 500 volt. A szövetkezet 1934-ben 9 525 945 kocsikilométert, illetve 12 186 454 tonnakilométert teljesített. A fuvarozott áru mennyisége 171 896 tonna volt és közel 4 millió pengő fuvardíjat

szedtek be. Az esetenkénti áru fuvarozáson kívül 10 útvonalon rendszeres járatokat is közlekedtettek.⁴

A MATEOSZ központi irányítását Budapest székhellyel a szövetséget végezte. (1. ábra) Az igazgatóságot a közgyűlés választotta meg. Az igazgatóság elnökségből, forgalmi- és kereskedelmi-, műszaki-, jogi-, ellenőrzési- és könyvelési osztályból állt. Minden osztályt osztályfőnök irányított.



1. ábra A MATEOSZ KÖZPONTJÁNAK BÉLYEGZŐ LENYOMATA

A MÁV-MATEOSZ közötti áruforgalom megosztására az intézőbizottság üzemtervet készített, de abban nem lehetett az egész ország területére egységesen meghatározni a forgalom megosztását, mert részben a vasúti érdekek, részben a gépkocsi-fuvarozásra felkínált árú nemek vidékenként más-más intézkedést kívántak. Ezért az intézőbizottság az ország területét hat körzetre osztotta fel és a forgalom megosztást körzetenként szabályozták.

A körzetek és határaik a következők voltak:

I. Budapest körzet: Nagyszentjános, Kisbér, Székesfehérvár, Polgárdi, Simontornya, Nagydorog, Bölske, Harta, Csengőd, Városföld, a Tisza folyó Kisköréig, Heves, Ludas, Pásztó, Zagyvapátfalva, Somoskőújfalú.

II. Szegedi körzet: Az országhatártól a Dunáig, Városföld, Alpár, Kunszentmárton, Almásimajor, Gyoma, Vésztő.

III. Debreceni körzet: A miskolci, budapesti, szegedi körzet által határolt terület.

IV. Miskolci körzet: A budapesti körzet határa és Kiskörétől a Tisza folyóig.

V. Győri körzet: A budapesti körzet nyugati határa Polgárdiig, innen a Balaton északi része Keszthely felett, s onnan egyenes irányban a nyugati országhatárig.

VI. Pécsi körzet: A budapesti, győri és szegedi körzet határai közötti terület. (2. ábra)

A győri körzet kivételével minden MATEOSZ-körzet székhelye megegyezett a MÁV üzletvezetőségek székhelyével, de már ekkor tárgyaltak arról, hogy ezt a körzetet is üzletvezetőségi székhelyre, Szombathelyre helyezik át. A MATEOSZ gépkocsik által fuvarozható árúkat az intézőbizottság árú nemek szerint osztályozta. Voltak olyan árú, amelyeket az egész ország területén szabadon lehetett fuvarozni, olyanok, amelyeket az egész ország területéről csak Budapestre lehetett fuvarozni és olyanok, amelyeket a körzeten belül tilos volt fuvarozni. A MATEOSZ tagok megbízható tájékoztatása és a vasúti ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intézőbizottság a fuvarozni szabad és tilos árúkról jegyzéket készített, és azt a MATEOSZ tagsági igazolvány mellékleteként a tagoknak kiosztotta. A könnyebb megkülönböztetés érdekében minden körzet részére más-más színű kiegészítő lapot bocsátottak ki.⁵

A szegedi körzet fuvarozói részére a kiegészítő lap az alábbiakat tartalmazta:



2. ábra A MATEOSZ „RÁBA SUPER” TÍPUSÚ 2,5 TONNÁS GYORSTEHER-GÉPKOCSIJA 1936-BAN

„I. A körzeti határon túlterjedőleg is megengedett forgalmak:

a) Az egész ország területén szabadon szállíthatók bárholon bárhová:

1. Átköltözködési ingóságok,
2. Vásári fuvarozás tárgyai,
3. Élőállatok országos vásárookra, szabályszerű járatokkal, Budapest kivételével,
4. Gyökeres élő növények és facsemeték,
5. Üres használt göngyölegek,
6. Friss gyümölcs, mindennemű,
7. Friss zöldség és főzelékfélék általában, a petrezselyem és sárgarépa azonban mentenként legfeljebb 1500 kg súlyig. Nem szállíthatók a konzervált és szárított zöldség és főzelékfélék, valamint a fokhagyma és a vöröshagyma.

8. Élő és vágott baromfi, tojás, tejtermékek a kofaforgalomban. Kofaforgalom alatt értendő, ha egy menettel legalább három tulajdonos, legalább háromféle árut legfeljebb 4000 kg összsúlyban szállítat.

9. Bor.

10. Toll, zsír, szalonna és nyersbőr, további intézkedésig, ipari és növényi zsírok kivételével.

11. Bormust.

12. Minden áru, amelyről vasúti fuvarokmány van kiállítva.

b) Az ország egész területéről bárholon szabadon szállíthatók, de csak Budapestre, valamint Rákospalotára, Újpestre, Kispestre, Pestszenterzsébetre, Pestszentlőrincre, Pestújhelyre, Rákosszentmihályra és Csepelre.

1. Élő sertésküldemények, menetenként legfeljebb 25 darab.

2. Borjú, bárány, birka, friss hús, lőtt vad.

3. Halak, élők és jegelték.

4. Új burgonya, április hó 1-től június hó 15-ig.

II. A szegedi körzeti határon belül tiltott forgalmak:

1. Az országhatári helységek nemzetközi átmeneti forgalma.

2. A cukorgyárak cukorforgalma.

3. Gabona és liszt 70 kilométernél nagyobb távolságra.

4. A vasúti fuvarozásra kötelező nyilatkozatot adott dohánynagyárudák dohányküldeményei.

5. Szeged-Békéscsaba, Szeged-Kiskunfélegyháza és Szeged-Gyula egymás közötti forgalma.

6. Szegedről 30 kilométeren túl épületfa, deszka, csomagolt új bútor és őrölt paprika.

Ezen kiegészítő lapon I. A körzeti határon túlterjedőleg is megengedett forgalmak alatt felsorolt áruk körzetben belül minden korlátozás nélkül szabadon fuvarozhatók.

* * *

A szövetkezeti tagok a körzetek határain belül a MATEOSZ tagsági igazolványhoz kiadott kiegészítő lapban közölt korlátozások kivételével általában szabadon fuvarozhattak. A gazdasági követelmények kielégítése, a MATEOSZ tagok megélhetéséhez szükséges anyagi feltételek biztosítása, a káros székelfuvarozás kérdése, a vasúti díjtételek és általában a vasúti érdekek megvédése időközben helyenként szükségessé tette, hogy a MATEOSZ tagok nemcsak a kiegészítő lapok szerint, hanem attól eltérően is fuvarozzanak, amit külön MÁV-MATEOSZ megállapodással szabályoztak. A kiegészítő laptól eltérő fuvarozások a szállítmányozási szakmát is érintették, ezért a megállapodásba a Magyar Vasutak Háztól Házig Szállítványozók Alkalmi Egyesületét (MAHÁZ) is be kellett vonni. Így létesültek a MÁV-MATEOSZ-MAHÁZ megállapodások.

A kiegészítő lap szerinti külön megállapodások alapján történő MATEOSZ gépkocsi-fuvarozások 1937-ben a következők voltak:

1. Rendszeres vasút-kiegészítő MATEOSZ tehergépkocsi-járatok.

2. Szegeden és Debrecenben MÁV–MATEOSZ–MAHÁZ szerint létesített trakciós fuvarozás. (Teljes trakció.)

3. Kiskunfélegyházán létesített MÁV–MATEOSZ–

MAHÁZ fuvarozás. (Fél trakció.)

4. Trakciós élő- és vágott állat fuvarozás.

5. Budapesti darabárus trakciós gépkocsi-fuvarozás.

6. Vasúti visszáru-fuvarozás.

* * *

A MATEOSZ kötelékébe tartozó gépkocsik könnyen felismerhetők voltak, mert a kocsiszekrény felső keretén, a haladási irány jobboldalán 30 cm magas vasrúdon 22 cm átmérőjű fehér kör alakú tárcsa volt felszerelve. A tárcsára a gépkocsi körzetének római száma, alatta pedig nyomtatott betűkkel a *Körzet* szó volt fekete színnel ráfestve. Ezenkívül a porszürkére festett gépkocsiszekrény hátsó- és oldalfalára legalább 25 cm nagyságú betűkkel a MATEOSZ szó volt ráfestve. A MATEOSZ szó alatt a szövetkezeti tag neve és tagsági száma legalább 10-12 cm-es betűkkel volt feltüntetve. Ha valamely MATEOSZ gépkocsi nem így volt megjelölve, a tulajdonos ellen eljárás indult. (Később a jelölést megváltoztatták.)

* * *

A közlekedésügy terén a gépkocsi megjelenésével és a közforgalomban való részvételével a vasutak monopóliuma megszűnt. Ismert tény, hogy a vasutak közvetlen hatása csak meghatározott földrajzi területre terjed ki. Minél távolabb van egy terület a vasúttól, annál kevésbé érvényesül ez a hatás, bizonyos távolságon túl pedig megszűnik. Ezek a vasúttól távol eső területek voltak a legalkalmasabbak arra, hogy az autóközlekedési vállalkozók a jelentkező személy- és árufuva-

rozási igényeket kielégítsék és kapcsolatot létesítsenek a vasutakkal. A közúti verseny egyre jobban érezhető hatásának csökkentése érdekében a hazai vasutak 1927-ben 2 millió pengő alaptőkével közúti vállalatot létesítettek, amit a „Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt.” (MAVART) névvel cégjegyeztettek. Az alaptőke 50%-át a Magyar királyi Államvasutak, 10-10%-át pedig a Duna–Száva–Adria Vasúttársaság, a Mátra–Kőrösvidéki HÉV érdekeltsége, a Magyar Helyiérdekű Vasutak Rt., az Autótaxi Budapesti Közlekedési Rt. és a Deutsche Eisenbahngesellschaft A. G. jegyezte azzal a kötelezettséggel, hogy a kibocsátott részvények a jegyzők által el nem idegeníthetők, forgalomba nem bocsáthatók és ha az egyesület valamelyik tagja a részvényeket eladni szándékozik, azt csak az egyesületnek ajánlhatja fel.

A jóváhagyott alapszabály értelmében a MAVART feladatkörébe tartozott:

1. Személyek és áruk szállítására szolgáló közforgalmú autózem létesítése és fenntartása.

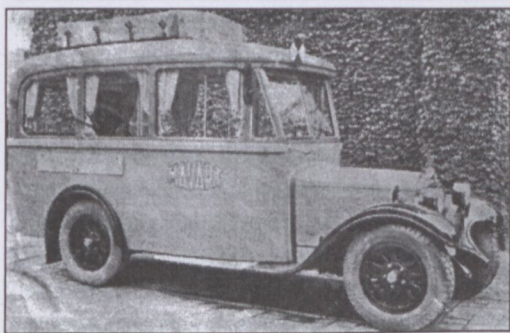
2. Mellékáru-kezelési helyek, valamint háztól és házig történő fuvarozás létesítése.

3. Árugyűjtési szolgálat megszervezése és fenntartása.

A vállalat a kitűzött cél megvalósítása érdekében 32 autóbust és 27 tehergépkocsit szerzett be. (3-4. ábra)

Az autóbustjáratokat olyan vidékeken indították meg, ahol rendszeres személyszállítás nem volt, de az igények már jelentkeztek. Ilyenek voltak például a Baja vidéki, a Gyöngyös környéki és a Nógrád megyei járatok. Az árufuvarozást olyan viszonylatokban végezték, ahol különösen érezhető volt a közúti verseny.

A MAVART Csongrád megyében is tervezte járatainak beindítását. A Szentési Hírlap 1927. október 30-án arról számolt be, hogy autóbustközpontot tervez Szentésre a MÁV. A MÁV vidéki autóbustjára-

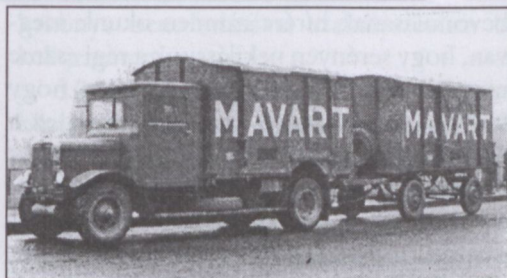


3. ábra L 1000 TÍPUSÚ ALVÁZRA ÉPÍTETT MÁVAG-MERCEDES-BENZ TÍPUSÚ KISAUTÓBUSZ

tok beindítását vette tervbe és ebből a célból autóbusz-közlekedési vállalatot alakított. A MÁV-nak ez a vállalata az egész országot behálózó rendszeres autóbuszjáratot fog létesíteni, hogy az egyes városok között a közlekedést megbízhatóbbá és sűrűbbé tegye. Az autóbusz-közlekedési vállalat vezetői nagyszabású tervet dolgoztak ki és vármegyénként megállapították, hogy mely vonalakon szándékoznak autóbuszjáratot létesíteni. Csongrád megyét illetően három irányú autóbuszjárat van tervbe véve, amely már a jövő év tavaszán megkezdene a forgalom lebonyolítását.

Egy járat Kiskunfélegyháza–Csongrád–Szentés, folytatólagosan Mágocs–Orosháza között közlekedne. A második járat Szentés és Szarvas között létesítene közvetlen összeköttetést, a harmadik Szentés–Hódmezővásárhely–Makó városok között közlekedne. Szentessel nagy tervei vannak az állami vállalatnak, itt akarják felállítani a megyei autóbusz-központot. Hatalmas autóbuszgarázs és megfelelő állomás építését is tervezik, amely a városnak egyik erre alkalmas helyére kerülne. Az autóközlekedési vállalat különösen a tanyavilág közlekedésének a megjavítására alakult. A külterületen, az országutak mentén kisebb megállók lesznek, hogy a tanyai lakosság könnyebben megközelíthesse a várost.

Csergő Károly alispánnak már megküld-



4. ábra NAG-LICENC ALAPJÁN KÉSZÍTETT MÁVAG PÓTKOCSIS MAVART TEHERAUTÓ

ték a tervek Csongrád megyét érintő részét. Az alispán örömmel vette tudomásul az autóbuszjáratok beállításának tervét, egyúttal felhívta a várost, nyilatkozzék arról, hogy elfogadja-e a megyei autóbuszállomást. 1928. július 1-jén már arról írt a Szentési Hírlap, hogy „A magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt. budapesti cég Szentés–Derekegyháza–Orosháza útvonalon gépkocsival való iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadásáért folyamodott a kereskedelmi miniszterhez. A kérelmet véleményezés végett kiadták az érdekelt hatóságnak.”

1928 végén, amikor még a Szentés környéki autóbuszjáratok megindítása is csak terv volt, a Szegvári Első Tanyai Gazdakör azt javasolta, hogy Szentés és Hódmezővásárhely között is járassanak autóbuszokat. Hangsúlyozták, hogy különösen hetipiacos napokon és vasárnap lenne feltétlen szükséges a vásárhelyi autóbuszjárat. A város a maga erejéből nem tudta a tervezett járatokat elindítani, de 1928. december 18-án azt adta hírül a helyi sajtó, hogy: „Jön a Mavart. Úgy hírlik, hogy Szentés környékén az államvasút autófuvarozó vállalata fogja lebonyolítani az autóbusz-közlekedést. Évek óta húzódik a mi környékünkön az autóbuszjáratok ügye... Ha eddig lanyhán is kezelték a környékbeli autóbuszjáratok ügyét, most a MAVART

bevonulásának hírére minden okunk megvan, hogy serényen nekilássunk a régi eszme megvalósításához. Nagy a különbség, hogy szentesi, vagy idegen kezekben van-e ez a Szentes szempontjából oly annyira fontos közlekedés. Anyagi szempontból sem közömbös, hogy szentesicke-e ez a kétségtelesen hasznot hajtó vállalat, de az ellenőrzés, továbbá a közönség jogos igényeinek kielégítése és a szentesi érdekek érvényesítése is azt kívánja, hogy ne idegen, Budapestről dirigált vállalkozás lássa itt el a közlekedési szolgálatot. A környékbeli autóbuszjáratok ügye nem pusztán közlekedési ügy, több annál, fontos gazdasági ügy is. Ezekről a járatoktól a szentesi piac, a szentesi kereskedők és iparosok forgalmának fellendülését várjuk... Az idő fenyegetően múlik, cselekedni kell!"

* * *

Időközben Szegeden is „megjelent” a MAVART, amiről Szeged város törvényhatósági bizottságának jegyzőkönyvei tanúskodnak:

1928. január 26-án a 17. sz. alatt tárgyalatott a Magyar Vasutak Autóközlekedési Rt.-nek gépkocsival történő személyszállító ipar és gépkocsival történő áru fuvarozási ipar gyakorlására vonatkozó engedély kiadása iránti kérelme tárgyában 1704/1928 számú előterjesztett tanácsi javaslat.

Bejelentette az előadó: dr. Pálffy József th. tanácsnok, hogy a Magyar Vasutak Autóközlekedési Rt. kérelmet terjesztett elő a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrnál, melyben a Szeged-Klárafalva-Kiszombor-Makó útvonalon rendes járatú időhöz kötött gépkocsi felhasználásával üzött személyszállító ipar, azonkívül pedig gépkocsival történő iparszerű áru fuvarozás gyakorlására vonatkozó iparendély kiadását kérte.

A m. kir. kereskedelemügyi miniszter úr felhívta a város hatóságát, hogy a kérelemre vonatkozólag az 1927. évi XII. tc. 40. §-

ának utolsó és 66. §-ának első bekezdésére való tekintettel nyilatkozzék.

Határozat

Kimondta a közgyűlés, hogy a jelzett útvonalra rendes járatú időhöz kötött gépkocsi felhasználásával üzött személyszállító ipar gyakorlására jogosító iparendély kiadásához hozzá nem járul, illetve iparendély kiadását nem javasolja a következő indokokból:

Szeged sz. kir. város tulajdonát képező városi géperejű Társaskocsi Vállalat a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrnak 1927. évi szeptember 28-án kelt 102871/1927. XIII. sz. engedélye alapján Szeged-Deszk-Klárafalva-Ferencszállás útvonalon ideiglenes autóbuszjáratot tart fenn.

Ez a járat az érdekelt községek határozott kívánságára nagy anyagi áldozattal és körültekintéssel abban a reményben létesítetett, hogy a m. kir. kereskedelemügyi min. úr. méltányolván a városnak kezdeményező törekvéseit és áldozatkészségét az engedélyt véglegesíti már annál fogva is, mert az 1927. évi augusztus hó 26-án kelt 94513/1927. VIII. sz. K. M. leiratban határozott ígéretet tett arra vonatkozólag, hogy ha a Szeged-Csanádi vasút, mely szintén igényelte ezen járatokat, azokat 1927. évi október 1-ig üzembe nem helyezi, az esetben a járatok létesítésére Szeged város kapja meg az engedélyt. Miután a Szeged-Csanádi Vasút az említett időpontig a járatokat be nem állította, Szeged sz. kir. város közönsége a jelzett útvonalra vonatkozó igényét fenntartja, egyben előterjeszti a város tanácsa által már több ízben kifejezett azon kérelmét, hogy a szóban forgó útvonalra szóló végleges engedélyt a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úr Szeged városának megadni méltóztasson.

Kimondta folytatólagosan a közgyűlés, hogy a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt. azon kérelmét, hogy a Szeged-

2000/XII. 3-4.

Makó közötti útvonalon áru fuvarozási járatokat létesítsen, teljesítendőnek javasolja az alábbi feltételek kikötése mellett:

1. Az áru fuvarozás Szeged telephellyel akként gyakorolható, hogy csakis a jelzett útvonalról kiinduló és oda irányuló szállítások vállalhatók. Egyéb útvonalon az Rt. szállítást nem vállalhat.

2. Az áru fuvarozásra csakis olyan magyar gyártmányú gépkocsik használhatók, melyek az 57 000/1910. B. M. sz. rendeletben foglalt előírásoknak megfelelnek.

3. A kiállítandó iparengedélyben feltüntetett gépkocsikon felül gépkocsikat használatba venni csak a kereskedelemügyi miniszter úr előzetes engedélye alapján szabad.

4. A gépkocsikat állandóan tisztán és jó karban kell tartani.

5. A kocsik külsején szembe tűnő helyen az engedélyes nevét (cégét) és telephelyét feltüntető táblát, vagy felírást kell alkalmazni, és a gépkocsi (pótkocsi) teherbírását fel kell tüntetni.

6. A fuvardíjakat métermázsánként és kilométerenként, vagy tonnánként és kilométerenként, avagy bizonyos viszonylatokra nézve a vállalat üzleti helyiségében fel kell tüntetni és ezeknél nagyobb díjakat szedni nem szabad.

7. A díjszabásnál alapul szolgál, hogy mázsánként és kilométerenként a fuvardíj 12 filléرنél több nem lehet.

8. Gépkocsivezető gyanánt csak az 57 000/1910. B. M. sz. rendeletben előírt követelményeknek megfelelő olyan férfi alkalmazható, aki a gépjárművezetői igazolvány megszerzése után legalább két évig gépkocsivezetéssel foglalkozott, és azt megfelelően igazolja, továbbá józanság és megbízhatóság tekintetében kifogás alá nem esik.

9. Az iparüzemben csak munkakönyvvel ellátott személyzetet (kocsikísérő, kalauz) szabad alkalmazni, és az iparhatósággal az alkalmazásba vételt és elbocsátást a mun-

kaönyv bemutatásával szabályszerűen be kell jelenteni.

10. A gépkocsi legnagyobb sebessége és a közlekedés feltételei tekintetében az 57 000/1910. B. M. sz. rendeletben foglalt rendelkezéseket kell betartani.

11. Személyeket szállítani a gépkocsikon a fuvarozott áru kísérijén kívül tilos. Tűzveszélyes anyagokat kellő elővigyázat mellett és lehetőleg elkülönítve, robbanó anyagokat pedig csak az ezek szállítására vonatkozó előírások betartása mellett szabad szállítani.

12. Engedélyes köteles úthasználati díj címén Csanád-Arad-Torontál egyenlőre egyesített vármegyék törvényhatósági út-alapja javára a hasonló gépkocsikra az említett vármegyében megállapítani szokott községi közmunka értéke kétszeresének megfelelő összeget évenként negyedévi utólagos részletekben befizetni. Ezen összeg az egyes útfenntartó hatóságok között az útvonal hosszának arányában felosztatik.

13. Engedélyes köteles az iparengedély keltétől számított hat hónapon belül az üzemet megkezdni, és azt állandóan fenntartani.

14. Engedélyes köteles az általa lebonyolított szállításokról a megrendelő nevének és a szállítás kiinduló, valamint végpontjának feltüntetésével pontos feljegyzéseket vezetni, továbbá az üzemben beálló lényegesebb változásokat a kereskedelemügyi miniszter úrnál bejelenteni, úgyszintén kívánságára az üzemi adatokat és feljegyzéseket oda beszo-gáltatni.

15. Az 1-14. pontokban előírt feltételek be nem tartása esetén az 1922. évi XII. tc. 70. §-ának 2. bekezdése értelmében az iparengedély visszavonásának van helye.

16. Az iparengedély ötévi érvénnyel állítandó ki, de kizárólagos jogot erre az időre se biztosítson.

Kimondja végül a közgyűlés, hogy ezen határozatát az 1927. évi december hó 7-én

kelt 111375/1927. XII. K. M. leiratra utalással a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrhoz fel kell terjeszteni.

„Miről a szab. kir. város Tanácsa és főjegyzője jegyzőkönyvi kivonaton értesítetik.”

A város törvényhatósági bizottsága 1928. március 29-én 159. szám alatt tárgyalta a MAVART autóbusz iparral kapcsolatban a 63112/1928. XIII. K. M. leiratot bemutató 7920/1928. tanácsi jelentést:

„Előadatott, hogy a m. kir. kereskedelmi miniszter úr 63112/1928. sz. leiratában a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt.-nak Szeged–Makó közötti útvonalon gépkocsival való iparszerű áru- és személyszállítási ipar gyakorlására iparengedélyt adott, úgyszintén, hogy tudomásul vette a szab. kir. város közgyűlésének azon határozatát, mellyel Szeged–Újszeged-Sportpályák vonalra autonóm hatáskörében iparengedélyt adott.

Határozat

Kimondta a közgyűlés, hogy a kereskedelemügyi miniszter úrnak a szab. kir. város és az összes érdekelt községek közönségének határozott tiltakozása ellenére, és a város autóbuszüzemének érzékeny károsodásával járó intézkedését a felsőbbség iránt tartózkodó köteles tiszteletből tudomásul veszi, azonban utasította a város tanácsát, miszerint sürgős felterjesztéssel forduljon a kereskedelemügyi miniszter úrhoz az iránt, hogy a személyszállítási iparengedély 1. pontjának azon megállapítása, mely szerint Szeged-Városháza-Újszeged-Sportpályák megállóhelyekül jelöltetnek meg, hatályon kívül helyeztessék.

Amikor ugyanis a város hatósága szépeszeti és közforgalmi szempontokból a saját üzemében tartott autóbuszoknak sem engedte meg, hogy állomáshelyüket a városháza előtt tartsák, fölöttébb méltánytalan, és

sérelmes lenne, ha a szab. kir. város ezen féltve őrzött, legszebb terének a konkurens vállalat céljaira leendő átengedésére köteleztetnék. Minthogy pedig a kereskedelemügyi miniszter úr ismételten hangoztatta azon álláspontját, mely szerint újabb autóbusz engedélyek kiadásánál elsősorban tekintettel kíván lenni a már meglevő közlekedési vállalatok érdekeinek védelmére, a közgyűlés az egyenlő elbánás elvére hivatkozással, igényt tart arra, hogy a kereskedelemügyi miniszter úr ezen álláspontjának érvényt szerezzen, miért is feliratban kéri, hogy az iparengedélyek azon részét, mely szerint a MAVART a város által fenntartott Szeged-Újszeged-Sportpályák megállóhelyet létesített, hatályon kívül helyezni szíveskedjék.

A szab. kir. város törvényhatósági bizottsága a város jól felfogott érdekéből és az idegenforgalom fokozása céljából a MAVART személyszállító kocsijainak a város középontjába való befutása ellen akadályokat gördíteni nem kíván és e tekintetben folytatandó tárgyalások eredményeként a város és az engedményes vállalati érdekeit összegegyeztethetőnek tartja, éppen ezért feliratban kéri a m. kir. kereskedelemügyi miniszter urat, hogy hatósága területén létesítendő megállóhelyek végleges megállapítása ügyében a MAVART-ot a várossal felveendő tárgyalásokra utasítani szíveskedjék. Kimondta még a közgyűlés, hogy az üzem megindulása előtt szükségesnek tartja az engedélyes által használandó útvonalon a hídvám a kövezetvám és úthasználati díj ügyének rendezését, amire nézve engedményes utasítandó lenne. Utasította továbbá a közgyűlés a város tanácsát, hogy a felsoroltakon túl még szükséges egyéb intézkedéseket saját hatáskörében tegye meg. Miről a szab. kir. város tanácsa jegyzőkönyvi kivonaton értesítettik.”

Ugyanczen az ülésen 161. sz. alatt tárgyalta a közgyűlés a szeged-kiskunmajsai

járat végleges engedélyezése tárgyában a 9322/1928. sz. tanácsi jelentést.

„Előadta a város tanácsa hogy a kereskedelemügyi minisztérium illetékes osztályán nyert szóbeli felhatalmazás alapján Szeged szab. kir. város géperejű társaskocsi vállalta Kiskundorozsma–Forráskút–Kiskunmajsa vonalon Fekete Vilmos engedélyes járatainak megszüntetése óta autóbuszjáratokat tart fenn. Minthogy ezen autóbuszjáratokra úgy Szeged, mint az érintett községek lakossága érdekében szükség van, és mert szeged–kiskundorozsma–forráskúti vonalon – melyből a majsai vonal elágazik – Szeged városa már autóbuszjáratot tart fenn, javasolta a város tanácsa, hogy a bemutatott üzemterv szerint Szeged–Kiskunmajsa közötti autóbuszjárat végleges engedélyezése kérelmeztessek...” A közgyűlés határozatában kimondta, hogy az autóbuszjárat engedélyezésének kérelmét közérdekből szükségesnek tartja, a város Tanácsát a megfelelő intézkedések megtételére utasítja.

1928. november 3-án tárgyalta a közgyűlés a MAVART által kért Szeged–Kiskundorozsma–Kiskunhalas és Szeged–Kiskundorozsma–Kiskunmajsa közötti útvonalon iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadásának tárgyában 23879/1928. sz. alatt előterjesztett tanácsi jelentést. A közgyűlés határozatában kimondta. „hogy miután a kérelmezett járat a város tulajdonát képező autóbuszüzem érdekeit nem sérti és ennek engedélyezését a közforgalom szempontjából a szegedi kereskedelmi és iparkamara is javasolta, a jelzett útvonalakra gépkocsival történő iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadását az alább következő feltételek kikötése mellett javaslatba hozza...”

A feltételek lényegében megegyeznek a makói járatnál leírtakkal.

(A MAVART-ról további részletek olvashatók még a lap XI. évfolyam 3-4. számában.)

A MAVART a közúti verseny továbbfejlesztését megállította ugyan, de minden igyekezete ellenére sem tudott olyan eredményt elérni, mint amelyet az államvasutak elvárt tőle. Az okok között meg kell említeni azt is, hogy a részvényesek a minél nagyobb nyereség elérésére törekedtek, néhány szükséges, de veszteséges járat fenntartásához, majd az intenzívebb működéshez szükséges beruházásokhoz sem járultak hozzá. Az államvasutak az öncélúság megszüntetése és a teljes együttműködés biztosítása céljából 1931-ben a Magyar Helyiérdekű Vasút Rt. és a Deutsche Eisenbahngesellschaft A. G. részvényeit megváltotta. Ekkor újból szabályozták a MAVART működését is. A részvénytársaság megbízást nyert:

1. A vasútállomástól házig vagy háztól vasútállomásig történő fuvarozási szolgálat megszervezésére és ellátására.

2. A háztól-házig a vasúton át való fuvarozás megszervezésére és ellátására.

3. A vasúti fuvarozást helyközi gépkocsi-fuvarozással kiegészítő szolgálat ellátására.

4. Az előbbi pontokban foglalt teendők keretében a teher darabáruk vasúti gyűjtőforgalmának megszervezésére és irányítására.

5. A közúti verseny elleni intézkedés és forgalomszerzés céljából szükséges egyéb intézkedések végrehajtására.

(A M. kir. Államvasutak Igazgatósága 101.067/1931. CII. szám alatt adta ki a MAVART részére a megbízást.)

A megbízás alapján a MAVART 89 vasútállomásra létesített megállapodást a helybeli szállítókkal oly módon, hogy a helyi fuvarozók által felszámolható díjakat a lehetőséghez képest egységesen és az autóversenyre tekintettel lehető mérsékelten állapította meg. Több vasútállomáson az áruk háztól-házig fuvarozását is megszervezték.

1934-ben a MAVART összes részvénye az államvasutak tárcájába került. Még ebben az évben megvalósították azt a közlekedés-

politikai célkitűzést, hogy a különböző állami autóbuszüzemek és a kisebb autóbuszvállalatok helyett egyetlen nagyobb, egységesen irányított autóbuszvállalat álljon az utazóközönség rendelkezésére. (Ekkor mintegy 140 autóbuszvállalat működött az országban.)

1934 tavaszán a posta autóbuszüzeme (5. ábra), december 31-én pedig a MAVART autóbuszjáratok kerültek az államvasutak kezelésébe. A MAVART-ot ekkor az államvasutak, mint a cég egyedüli tulajdonosa feloszlatta és 1935. január 1-től létrehozta a MÁV Közúti Gépkocsiüzemet (MÁVAUT) mint önálló hatáskörrel rendelkező szervezetet.

A MÁVAUT feladata volt:

1. A vasúttal nem rendelkező vidékek bekapcsolása a vasúti hálózatba.

2. A vasutak pályatestével párhuzamosan haladó útvonalakon a vasutak pótlása.

A MÁVAUT kocsiparkja 104 darab autóbusból állt és azokkal 1935-ben 4134 km úthosszon tartottak fenn rendszeres járatot (6. ábra). A MÁVAUT személyzete a MÁV létszámába tartozott, de az autóbuszjáratokon a MÁV utazási kedvezményei nem voltak érvényesek. A MÁVAUT-nak Budapesten kettő, Baján, Békéscsabán, Gyöngyösön, Keszthelyen, Kisújszálláson, Kisvárdán, Kőszegen, Miskolcon, Monoron, Salgótarjánban, Szekszárdon, Vácott és Veszprémben egy-egy kirendeltsége volt (1938. évi adatok.)

A MATEOSZ és a MÁVAUT mellett még jelentős számú, többnyire meghatározott körzetben érvényes engedéllyel rendelkező fuvarozó bonyolított le rendszeres és esetenkénti fuvarozást. Az 1930-as évek végén több mint száz vállalkozó közlekedtetett rendszeres autóbuszjáratot, közülük csak ötven rendelkeztek országos jogosítvánnyal.

A hazai gépjárműállomány kocsitípusonkénti alakulását 1931 és 1938 között a 7.

ábra tartalmazza. A táblázatból kitűnik, hogy a legjelentősebb növekedés a személygépkocsiknál volt, a tehergépkocsik darabszáma alig változott, illetve csökkent, az autóbuszok darabszáma pedig az általános elmaradottság mértékét is felülmúlta.

* * *

Az automobilizmus elterjedésével előtérbe kerültek az útproblémák is. Arra azonban pénz hiányában gondolni sem lehetett, hogy az egész ország úthálózatát korszerűsítsék, csak a forgalom nagysága alapján végezték el a legszükségesebb munkákat. Részletes adatgyűjtés alapján az utakat három csoportba sorolták. (kisforgalmú utak: napi 800 tonnánál kevesebb terhelésű utak, középforgalmú utak: napi 800–1600 tonna terhelésű utak, nagy forgalmú utak: napi 1600 tonnánál nagyobb terhelésű utak.)

Az útfenntartó hatóságok 1924–28 között 3028 km utat hengereltek át és megkezdték a nagyobb gépjárműforgalmat lebonyolító vizes makadám utak végleges burkolattal való ellátását. Mindezek a munkák 78,5 millió pengőt emésztettek fel. Az útépitési tevékenység az 1931 őszen bekövetkezett gazdasági válság miatt alábbhagyott, de még ilyen nehéz körülmények között is kiépítették a Budapest–Kecskemét–Szeged–Horgos közötti nemzetközi út utolsó szakaszát, és azt 1935-ben átadták a forgalomnak.

* * *

Az első világháború után az automobilügyek terén való rendteremtés érdekében adták ki az 5397/1920. ME. számú rendeletet, amiben előírták az ország területén levő gépkocsik és motorkerékpárok kötelező bejelentését, valamint azoknak új forgalmi engedéllyel és rendszámmal való ellátását.

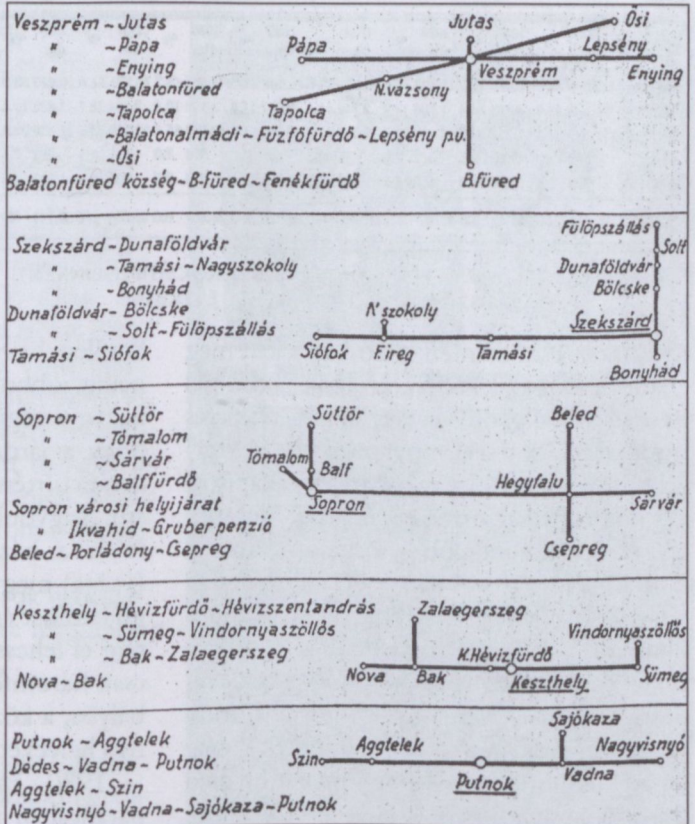
Budapesten a több évtizedes múltra visszatekintő lovasrendőrök feladatköre anynyira megszaporodott, hogy a hiányzó lét-

szám pótlására Kerékpáros Osztályt szerveztek.

1921-ben a kereskedelemügyi miniszter többek között elrendelte, hogy a teherautók motorkocsijai csak gumibronccsal ellátott kerekekkel tarthatók forgalomban.

1923. március 12-én 25 fővel felállították Budapesten a közlekedést ellenőrző és irányító őrszemeket és ezzel egyidőben polgári ruhás rendőröket is szolgálatba állítottak, létszámukat 1924-ben a duplájára emelték.

A Kerékpáros Osztályon motorkerékpárokat is rendszeresítettek. A motorkerékpáros rendőrök kezdetben megfigyelő, felderítő, futár- és összekötő feladatokat láttak el. Az első motorkerékpáros rendőr 1926. július 29-én indult útjára. Feladatuk 1928-ban már a gépjárművek ellenőrzése és a gyorsajtás meg-



5. ábra A M. KIR. POSTA AUTÓBUSZHÁLÓZATA
1926-1933 ÉVEKBEN 815 KM VOLT



6. ábra A MÁVAUT BAJA-MÉLYKÚT-KISÚJ-SZÁLLÁS-SZEGED KÖZÖTT KÖZLEKEDŐ MÁVAG-MERCEDES-BENZ GYÁRTMÁNYÚ TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZA. AZ ELSŐ JÁRATOT A MÁVART 1933. JÚNIUS 12-ÉN INDÍTTA. (A MÁVAUT VONALAINAK TÉRKÉPE LAPUNK XI. ÉVF. 5-6. SZÁMÁBAN TALÁLHATÓ)

akadályozása volt. Ekkor a motoros osztag 5 motorkerékpárból állt, 1-1 vezető és 1-1 intézkedő rendőrrel. 1943-ban a Motoros Osztag 24 oldalkocsis és 7 szóló motorkeréppárral volt felszerelve.

1926. szeptember 9-én alakult a Kerékpáros Osztály külön csoportjaként a Közlekedési Osztag, és nem sokkal később a főváros öt legforgalmasabb helyén megkezdtek a forgalom irányítását. A Közlekedési Osztag 3 szakaszból, a szakaszok 1-1 altiszt vezetésével 19-19 rendőrből álltak.

1926-ban a belügyminiszter 160215/1926. sz. rendeletével intézkedett első alkalommal a gyermekeknek az utcai forgalomban való védelméről, és ebben az évben fektették fel a gépjárművezetők országos

Jármű neve	1931		1932		1933		1934		1935		1936		1937		1938	
	db.	%	db.	%	db.	%	db.	%	db.	%	db.	%	db.	%	db.	%
személy	13.370	43.5	12.070	42.0	11.423	42.1	10.374	43.5	12.106	46.5	14.004	48.7	16.526	51.6	19.070	53.2
teher	4.533	14.7	4.163	14.4	3.608	14.4	2.719	11.4	2.977	11.3	3.128	10.9	3.424	10.7	3.633	10.1
motorkerék	11.449	37.3	11.212	39.0	10.902	39.0	9.512	40.0	9.940	37.7	10.263	35.7	10.619	33.4	11.499	32.1
autobusz	672	2.1	660	2.3	612	2.2	557	2.3	552	2.0	578	2.0	611	1.9	682	2.1
egyéb	703	2.4	646	2.3	622	2.2	681	2.8	700	2.5	724	2.7	765	2.4	827	1.5
Összesen:	30.727	100	28.742	100	27.187	100	23.843	100	26.276	100	28.697	100	31.953	100	35.711	100

7. ábra A MAGYAR GÉPJÁRMŰÁLLOMÁNY KOCSITÍPUSONKÉNTI DARABSZÁMA AZ 1931-1939. ÉVEKBEN

nyilvántartását. Szintén 1926-ban jelent meg „Automobil közlekedési rendészet” címmel az első szabálykönyvecske, amely részletes útmutatást adott a járművezetőknek. A szerző a balesetekkel kapcsolatban megállapította, hogy „Budapesten gyengébb, de sokszorta veszedelmesebb a forgalom, mint a külföldi nagyvárosokban, mert nálunk van a világ legfegyelmetlenebb gyalogjáró publikuma...” A főkapitány 59 204/1927. sz. rendeletével szabályozta a gyalogos közlekedést. Szintén főkapitányi rendelet tiltotta meg a géperejű gépkocsik vezetőinek – még ha a gépkocsi üres is – hogy menet közben dohányozzanak.

1928-ban vezették be a betétlaprendszert, és ebben az évben látták el a gépjárműveket adóbélyeggel.

1929. augusztus 8-án kelt a m. kir. belügyminiszter és a m. kir. kereskedelemügyi miniszter 250 000/1929. BM. Sz. rendelete a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a rend fenntartásának egységes szabályozása tárgyában. Ez volt az első olyan KRESZ, amely egységes keretbe foglalta a gépjárművekre, az emberi vagy állati erővel vont kocsikra, a kerékpárosokra, továbbá a gyalogosokra, a közúton szabadon hajtott vagy vezetett háttas és málhás állatokra, valamint részben a közutakon a sánpályához kötött közlekedési járművekre vonatkozó közlekedési, forgalmi és magatartási szabályokat. Ezzel az 1930. január 1-jén hatályba lépett közlekedési kódexszel

teremtettek első ízben rendet a közlekedést szabályozó rendeletek dzsungelében. (Ez a KRESZ sok módosítással és kiegészítéssel 1950-ig volt érvényben.) A kor követelményeinek megfelelően a gyalogosok haladásával kapcsolatban előírták, hogy a szembejövő gyalogosnak le-

hetőleg balra kell kitérni, az elől haladót pedig jobbról kell előzni. Köztisztasági és közegészségügyi okokból azt is előírták, hogy a járdát tisztán kell tartani, tilos az utcára történő porrongyázás és a köpködés, stb. Nagyobb városokban az utcák névtábláit és a házszámot lehetőleg úgy kellett (volna) megvilágítani, hogy a kellő nagyságú betűket és számokat szürkületől napkelteig el lehessen olvasni. Ez a KRESZ még csak háromféle jelzőtáblát vett be a jogszabályba, a községnév-, az útirány és a veszélyes helyeket jelző táblákat.

1930. szeptember 29-én a főkapitány parancsban rendelte el a közlekedés fokozottabb ellenőrzését. Előírta a rendszám-táblák kivilágításának ellenőrzését, az ittas vezetők előállítását és jogosítványuk bevonását.

A belügyminiszter 1932. november 28-án kelt 127 000/1932. BM. sz. rendeletével összekötötte a gépjárművek felülvizsgálatával az új rendszámok és az új igazolványok kiadását, valamint a kartonnyilvántartás kiigazítását. Ennek végrehajtását 1933. február 1-jétől április 30-ig terjedő időben határozta meg.

A harmincas évek elején Budapesten annyira elszaporodtak a közúti balesetek, hogy szükségessé vált egy külön balesethelyszínelő egység felállítása. Ebből a célból az őrszemélyzetből kiválasztott tíz rendőrnek heteken át tanították a helyszínelés tudományát. A baleseti járőrök a 332/1934. sz. főkapitányi rendelettel augusztus 1-jén kezd-

ték meg működésüket és például 1935-ben 1983 esetben, 1940-ben 2271 esetben vonultak ki.

1936. január 1-jén kezdte meg működését Budapesten a közlekedési büntetőbíró-ság.

A jobb oldali közlekedést vidéken 1941. július 6-án, Budapesten november 9-én, három órákor vezették be. (8. ábra) Az áttérést hónapokig tartó munka előzte meg. A változásról falragaszon és a sajtó útján tájékoztatták a lakosságot. A fővárosban át kellett alakítani az irányító és jelzőberendezéseket, a járműveket, át kellett helyezni a megállóhelyeket. Az áttérés napján közel 1600 rendőr vett részt a forgalom irányításában.

Hazai automobilizmusunk sok nehézséget leküzdő fejlődését egy időre megszakította a második világháború.

Jegyzetek

¹ Válogatás és részletek Budapest székesfőváros területére vonatkozó főkapitányi rendelkezésekből.

59 000/fk. I. 916. sz. Rendelet.

A gyalog-és kocsiközlekedés rendjének a budapesti m. kir. állami hidakon, nevezetesen a Széchenyi lánchídon, a Margit hídon, Ferenc József hídon és az Erzsébet hídon való biztosítása...

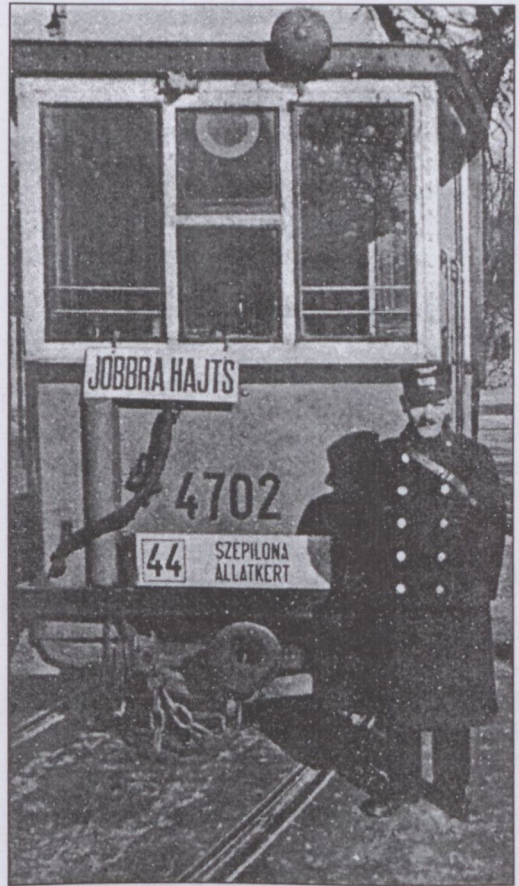
I. A gyalogközlekedésről

1.§. A gyalogosok mindig a menetirányának megfelelő jobboldali gyalogjárón kötelesek haladni. A gyalogjáróról a kocsíútra lépni tilos. Egyik gyalogjáróról a másikra átmenni csak ott szabad, ahol a két hídfő között a híd valamely pontján közúti vasúti, vagy társaskocsi megállóhely van.

2.§. A gyalogjárón megállni, csoportosulni, vagy a közlekedést bármi más módon akadályozni tilos...

4.§. Körmenet, vagy nagyobb néptömeg zenezóval, vagy ütemes lépésben nem mehet át a hídon.

5.§. Katonai csapatok csak zárt sorokban, zene, dob és trombita nélkül haladhatnak



8. ábra A JOBBOLDALI KÖZLEKEDÉS BEVEZETÉSEKOR MÉG A GYALOGOSOK IS SZOKATLANUL ÓVATOSAK VOLTAK. A VÁLTOZÁSRA A VILLAMOSON ELHELYEZETT TÁBLA IS FIGYELMEZTETETT

át a hidakon; ütemes lépésben pedig csak olyan csapat, melynek létszáma hatvan embernél nem nagyobb...

II. A kocsiközlekedésről

6.§. Hajtani csak a kocsíút baloldalán szabad, az előrchajtás pedig csak jobbfelé történhetik.

7.§. A hídfőnél minden jármű csak az emberi lépésnek megfelelő sebességgel haladhat...

9.§. A fogatok és a bérkocsik, ha szabad előttük az út, lassabb üggetésben haladhatnak, a gépjárművek pedig ennek megfelelő sebességgel.

10.§. ...Reggel hét órától esti kilenc óráig a Széchenyi lánchídon teherrel megrakott, rugó nélküli szekerek nem közlekedhetnek.

11.§. Úgy a megrakott, mint az üres teherszekerek, valamint a rugó nélküli járművek csak lépésben haladhatnak a hidakon...

12.§. Két egymás után haladó teherkocsi között legalább nyolc méter távolságot kell tartani.

13.§. A Széchenyi lánchíd két pillérkapuzata alatt egymás mellett egyszerre két teherszekérrel áthajtani tilos...

14.§. Egyfogatú teherszekerekre legfeljebb tizenöt, a kétfogatú közönséges szekerekre 30, a közönségesnél szélesebb, hosszabb, legalább két ló által vont és széles keréktalppal bíró szekerekre 40 métermázsánál nagyobb súlyú terhet felrakni tilos.

15.§. Rossz karban tartott, hiányosan felszerelt vagy dörzsfék nélküli járművel a hidakra hajtani tilos...

17.§. Ősszel, az esős időszak beálltával, valamint télen, fagyos és ónos időben a lovakat éles patkókkal kell ellátni.

18.§. ha a jármű a hídon bármi okból elakad, a kocsisnak, illetve vezetőnek azonnal előfogatról kell gondoskodni, hogy a közlekedés meg ne akasztassék.

19.§. A közúti vasúti kocsik, valamint a társaskocsik is a hídfőnél legfeljebb hat kilométer óránkénti sebességgel, a hídon pedig mérsékelt sebességgel haladhatnak...

20.§. Kézikocsival és talyigával a kocsit baloldalán kell haladni...

III. Büntető rendelkezések

25.§. Aki kihágást követ el 100 koronáig terjedő pénzbüntetéssel büntethető...

12 693/1924. fk. I. sz. rendelet

Budapest Székesfőváros Tanácsa aziránt keresett meg, hogy a szabad levegőn üdülést kereső nagyközönség érdekében a Városliget területét minden év március hó 15-étől október hó 31-éig, a Népliget területét pedig az egész év tartamára reggel 9 órától este 10 óráig a tehergépkocsi-közlekedés elől eltiltsam...

A Tanács indokolt megkeresése folytán... a megjelölt időszakban bármilyen szerkeze-

tű és bármilyen hajtóerőre berendezett tehergépkocsival a közlekedést a Városligetben és a Népligetben megtiltom. Aki jelen rendeletem ellen vét 120 000 korona pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén pedig tíz napig terjedő elzárással büntetendő...

71 910. sz. fk. I. 1926. rendelet

A Rákóczi út és Nagykörút keresztezésénél lebonyolódó nagyarányú gyalog- és járműforgalmat a rendőrség közlekedési osztaga a jövőben villamos jelzőkészülékkel irányítja.

Tekintettel arra, hogy ezen készülék útján leadott jelzéseket úgy a gyalogközönség, mint pedig a járművezetők feltétlenül figyelembe venni kötelesek, a jelzőkészülék felállításával egyidejűleg szükségesnek tartom a székesfőváros nagyközönségét a következőkről tájékoztatni:

A jelzőkészülék váltakozó sorrendben zöld, sárga, vörös, sárga-zöld, sárga-vörös stb. fényt jelez.

A zöld fény a „Szabad közlekedés” jelzésére szolgál.

A zöld fény a kocsitűttestet a járműközlekedés és a járműközlekedéssel párhuzamosan haladó gyalogközlekedés céljaira megnyitja.

A sárga fény a „Vigyázat, menetirányváltás következik” jelzésre szolgál.

A sárga fény felvillanása esetén az utcaereszteződésben levő járművek és gyalogosok, akik a sárga fény felvillanásakor még nem érték el az útkereszteződést, az újabb szabad jelzés adásáig az útkereszteződés előtt (gyalogosok a gyalogjárón) várakozni tartoznak.

A szabad közlekedés céljaira megnyitandó útvonalon várakozó járművezetők és gyalogosok ugyanekkor elindulásra kötelesek elkészülni.

A vörös fény a „Vigyázat, állj!” jelzésére szolgál.

A vörös fény a kocsitűttestet a járműközlekedés és az ezen járművekkel egy irányban haladó gyalogközlekedés elől elzárja.

A járművezetők a vörös fény jelzésére oly távolságban kötelesek a gyalogközlekedés

céljaira fenntartott úttestszakasz előtt megállni, hogy az teljes szélességében a gyalogközlekedés céljaira rendelkezésre álljon... Ismételten hangsúlyozom, hogy a gyalogközlekedés a keresztezéseknél csak a kocsiközlekedéssel párhuzamosan és mindig az úttestre merőleges irányban mehet át. A forgalmat keresztezni tilos. Aki ezen rendelkezésem ellen vét... 500 000 koronáig terjedő pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén megfelelő tartalmú elzárással büntetendő. Ezen rendelkezés azonnal hatályba lép. Budapest, 1926. december hó 22-én.

19477. sz. fk. I. 1927. rendelet

A Rákóczi út és a Nagykörút keresztezésénél a gyalogközönség személy- és vagyonbiztonságát igen gyakran nagymértékben veszélyezteti az a körülmény, hogy a járművek vezetői balra kis ívben és jobbra nagy ívben történő bekanyarodásuk közben keresztezik a kocsiuúttesten sűrű és tömött sorokban áthaladni igyekvő gyalogosok útvonalát...

A személy- és vagyonbiztonság fokozottabb mértékben való biztosítása céljából a Rákóczi út és a Nagykörút kereszteződésében megtiltom a járművekkel a balra kis és jobbra nagy ívben való bekanyarodást...

A menetirány-változtatás céljaira... a közvetlenül szomszédos mellékutcák vehetők igénybe...

56771. sz. fk. I. 1927. rendelet

...A gépjárművek számának legutóbbi időben történő rohamos szaporodása következtében az Alagútban való biztonságos közlekedés céljából a következőket rendelem el:

I. A gyalogközlekedésről

1. A gyalogosok mindig a menetiránynak megfelelő jobboldali gyalogjárón kötelesek haladni. A gyalogjáróról a kocsiuúttestre lelépni tilos.

2. A gyalogjárón megállni, csoportosulni, vagy a közlekedést akadályozni tilos.

3. A kocsiuúttesten gyalogosok nem közlekedhetnek. Azok a gyalogosok, akik

félkézzel hordható poggyásznál nagyobb terhet visznek magukkal, az alagutat nem vehetik igénybe.

II. A járműközlekedésről

1. Reggel 7 órától este 9 óráig az Alagútban teherjárművekkel, kézikocsival, taligával és kerékpárral közlekedni tilos. Ezen idő alatt a kerékpárt kézzel sem szabad az alagúton átvezetni.

2. Ez a rendelkezés nem vonatkozik:

a) két- és háromkerékű motorkerékpárokra,

b) az olyan üzleti kihordó gépkocsikra, amelyeknek hasznos terhelése 1500 kg-nál nem nagyobb,

c) a posta- és gyorszállító vállalatok lófogató és géprejű teherkocsijaira,

3.

a) Az Alagútban a gépkocsivezetők csak kézikürttel jelezhetnek,

b) személyszállító gépkocsival személyszállító gépkocsit megelőzni tilos.

Aki rendeletem ellen vét... 40 pengőig terjedő pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén megfelelő tartalmú elzárással büntethető.

Ez a rendelet azonnal hatályba lép.

53 032/1928. fk. rendelet

Egyéb közúti járművek eltöltése az autóbusz-megállóhelyektől.

Az utóbbi időben mind gyakrabban tapasztalható, hogy az autóbuszok megállóhelyeit egyéb közúti járművek (autók, kocsik) annyira elállják, hogy az autóbuszok vezetői képtelenek kocsijaikkal a gyalogjáró mellé állni...

E visszasz állapot megszüntetése és a forgalom zavartalan lebonyolítása, a közönség testi épségének megóvása érdekében megtiltom, hogy az autóbusz megállóhelyeknél egyéb járművek várakozás céljából tartózkodjanak és elrendelem, hogy az egyéb járművek vezetői az autóbuszok megállóhelyeit legalább 15 méter hosszúságban minden körülmények között szabadon hagyják...

* * *

Köretnyi terjedelmű lenne azokat a további főkapitányi rendeleteket bemutatni, amelyek az utcák, terek és hídfők gyalogos és járműforgalmát a forgalom rohamos növekedése miatt újból és újból szabályozták, de nem is célunk azokat ilyen mélységben figyelemmel kísélni, csupán a forgalom szabályozásának lényegesebb, ma már érdekesebb eseményeit idézzük azokból:

Budapest főkapitánya 1929. február 6-án napiparancsot adott ki a taxisofőrök idézése tárgyában:

„Arról értesültem, hogy az egyes kerületi kapitányságoknál a közlekedési kihágási ügyekben eljáró rendőri büntetőbírák a kihágás miatt följelentett autótaxisofőröket többnyire tizenegy órára és tizenkét órára, sőt még későbbre idézik a kapitánysághoz, miáltal a közforgalmi gépkocsik éppen a legforgalmasabb időben vonatnak el.

A nagyközönség érdekeinek, valamint a gépjárművezetők és tulajdonosok méltánylandó magánérdekeinek megóvása céljából elrendelem, hogy a kerületi kapitányságok, mint rendőri büntetőbíróóságok, az autótaxi-vállalatoknál alkalmazott gépkocsivezetőket az ellenük folyamatba tett kihágási ügyük tárgyalására mindenkor a kora délelőtti órákra idézzék és ügyeiket várakoztatás nélkül, jelentkezésük sorrendjében tárgyalják le.”

A budapesti főkapitányság 450-fk. I. közl. 1932. sz. rendelete alapján:

„1. A közúti járművek egyik útvonalról a másikra csak lépésben (óránkénti 6 km-es sebességgel) kanyarodhatnak be. Ez a rendelkezés a tűzoltók, mentők és a közbiztonsági szervek szolgálatában álló járművekre nem vonatkozik.

2. Azokon a helyeken ahol a villamosvasutak vágányai az úttest közepén vannak, a villamosvasutak vágányai mellett levő járdaszízeket és a gyalog járdák között járművekkel várakozni tilos.”

A 465/fk. I. közl. 1934. sz. rendeletben a főkapitány a Népligeti Mutatványos téren

átvezető főúton március 15-ike és október 15-ike között vasár- és ünnepnapokon délután 2 órától kezdődőleg a járműközlekedést megtiltotta. Ebben az időben a járművek ide akkor sem hajthattak be, ha a forgalmuk oda irányult. A tilalom nem vonatkozott a tűzoltók, mentők és a közbiztonsági szervek szolgálatban levő járműveire.

A 1230/fk. I. közl. 1935. sz. rendelet alapján 1935. november 1-től

a) Csak kézi kürt, vagy kézi kürt hangjánál nem erősebb (tompított) villanykürt használható;

b) A „főútvonalakon”, úgymint a Rákóczi úton, a Kossuth Lajos utcában, az Andrássy úton, a Stefánia úton, a Rudolf rakpartnak a Magyar Tudományos Akadémia és a Kossuth Lajos tér közötti szakaszán, végül a Margit rakpartnak a Jégvelem utca és a Pálffy tér közötti szakaszán: nappal túlkölni egyáltalán tilos. Több „főútvonal” nincs...

A korlátozó rendelkezés alól kivételnek: a közbiztonsági szervek – tűzoltók, mentők járművei – és a közhasználatú autóbuszok...

c) Bekanyarodó és keresztező járművek csak óránként 6 km-es sebességgel közlekedhetnek. A közlekedési rendőr nagyobb sebességgel haladó jelzést adhat...

A főútvonalakon a kocsiiüttesten áthaladó gyalogosok fokozottan figyeljenek. A főútvonal kocsiiüttestén csak az utcakeresztesznél és a gyalogjárók átkelésére külön megjelölt szakaszokon haladhatnak át...

A főkapitány 1935-ben kiadott rendelete alapján „a balatoni főútnak a székesfőváros területén levő határán a lófogatú teherkocsiknak, az 1500 kg-nál nagyobb terhelésű teherautónak és a lábball hajtott kerékpárnak közlekedése tilos.”

A főkapitány 550/1936. sz. rendelete értelmében „a gyalogjárón (járda) általában tapasztalható rendellenességek megszüntetése céljából nyomatékosan figyelmeztetem a gyalogjáró közönséget, hogy a gyalogjárón olvasva vagy másképpen a közlekedés szabad lefolyását akadályozva

haladni és a gyalogjárókban csoportokban járni, vagy ott csoportokban álldogálni tilos... Aki ezt a rendeletet megszegi, a rendőrség 200 P-ig terjedő pénzbüntetést fogja súlytani...”

A m. kir. belügyminiszter 169 800/1936. B. M. számú körrendeletében a gépjárművek reflektoros lámpáinak használatával kapcsolatos rendelkezések pontos megtartására hívta fel a figyelmet.: „...Nem lakott területen más járművel, vezetett vagy szabadon hajtott állattal találkozás esetén a reflektor fényét lefelé kell vetíteni vagy tompítani kell, illetőleg a belső reflektoros lámpát el kell oltani... Több oldalról érkezett panasz szerint ezeknek a rendelkezéseknek egyes gépjárművezetők nem tesznek eleget... A szembejövő jármű vezetőjét a szabad kilátásban, illetőleg tájékozódásban akadályozzák... E тұrhetetlen magatartás megszüntetése céljából felhívom Főkapitány (alispán) urat, késedelem nélkül utasítsa az alárendelt hatóságokat, hogy az idézett rendelkezések pontos megtartására a gépjárművezetőket figyelmeztessék... Arra is utasítsa az elsőfokú rendőrhatóságokat, továbbá a hatósági közegeket, hogy a rendelkezések megszegői ellen a legszigorúbban járjon el...”

A közcsend és a köznyugalom fokozottabb biztosítása érdekében a belügyminiszter 179 100/1935. B. M. számú rendeletével a közutakon közlekedő gépjárművek hangjelzéseit az eddigieknél nagyobb mértékben korlátozta. Ez a korlátozás nem jelentette a gyalogosok és a gépjárművezetők felelősségének csökkenését, hanem ellenkezőleg, még fokozta is azt, mert az eddiginél nagyobb elővigyázatosságot és gondosságot kívánt meg a balesetek elkerülése érdekében.

A rendelet a 250 000/1929. B. M. sz. rendeletet következőképpen módosította:
 „1. §. A gépjárművezetőnek városokban villany kürtöt használni nem szabad.
 2. §. Városokban a rendőrhatalóság által meghatározott főútvonalakon – a gépjárművezetőnek hangjelzést használni tilos...

A rendelkezés nem vonatkozik a közbiztonsági szervek (rendőrség, csendőrség stb.), tűzoltók és mentők gépjárműveire...
 3. §. Lakott területen éjjel 10 órától reggel 6 óráig kürtjelzést egyáltalán tilos használni.

4. §. Gép- és egyéb járművel egyik utcából a másikba... legfeljebb csak a lépésnek megfelelő (de 6 km-es sebességnél nem nagyobb) sebességgel szabad bekanyarodni...

Ez a rendelet 1935. évi augusztus hó 1. napján lép életbe.

A m. kir. belügyminiszter 173 588/1936. B. M. sz. körrendelete valamennyi alispánnak, a m. kir. rendőrség budapesti és vidéki főkapitányának... Kellően nem világított lakott helyen a lefelé vetített, illetve tompított fényű reflektor használatát megengedett eseteknek értelmezése. Több oldalról panasz érkezett hozzám amiatt, hogy ezt a rendelkezést egyes rendőrhatalóságok tévesen értelmezik és reflektor használatát miatt azok ellen a járművezetőket ellen is eljárást indítottak, akik a reflektort kellően nem világított lakott helyen lefelé vetítve, illetve tompítva használták...

Az egységes eljárás érdekében a következőket közlöm.

Lefelé vetített, illetve tompított fényű reflektoros lámpával olyan lakott helyen szabad közlekedni, ahol közvilágítás egyáltalán nincs, továbbá ahol a közvilágítás nem kielégítő. Nem kielégítő a közvilágítás abban az esetben, ha az útvonalon (téren) csekély számú lámpa ég, illetőleg, ha ott az egyes lámpák közt az úttesten olyan meg nem világított (árnyékos) rész van, ami miatt a járművezető kellően nem tájékozódhatik...

Alárendelt közegeit a fenti értelemben késedelem nélkül oktassa ki.

Budapest, 1936. évi július hó 15-én.”

² A Közlekedési Kódex alapján meghatározott 18 gépjárműkerület:

1. Budapest székesfőváros területe (Szék-helye Budapest.)

2. A budapesti gépjárműkerület területe:

Komárom és Esztergom vármegyék Esztergom vármegyei része. Nógrád és Hont vármegyék, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyéből az abonyi, alsódabasi, aszódi, biai, gödöllői, gyömrői, budavidéki, monori, nagykátai, pomázi, ráckevei és váci járások, továbbá Budafok, Cegléd, Kispest, Nagykőrös, Pestszenterzsébet, Rákospalota, Szent Endre, Újpest és Vác megyei városok. (Székhelye Budapest.)

3. A debreceni gépjárműkerület területe: Bihar, Hajdú vármegye és Debrecen thj. város. (Székhelye: Debrecen.)

4. Az egri gépjárműkerület területe: Heves vármegye. (Székhelye: Eger.)

5. A győri gépjárműkerület területe: Győr, Moson és Pozsony vármegyék Győr vármegyei része és Győr thj. Város. (Székhelye: Győr.)

6. A gyulai gépjárműkerület területe: Békés vármegye, továbbá Csanád, Arad és Torontál vármegyék eleki járásának területe. (Székhelye: Gyula.)

7. A jászberényi gépjárműkerület területe: Jász-Nagykun-Szolnok vármegyének jász-sági alsó és felső járása, továbbá Jászberény megyei város. (Székhelye: Jászberény.)

8. A kaposvári gépjárműkerület területe: Somogy vármegye. (Székhelye: Kaposvár.)

9. A kecskeméti gépjármű-kerület területe: Bács-Bodrog vármegye, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyéből a dunavecsei, kunszentmiklósi, kiskunfélegyházai, kiskőrösi és kalocsai járások, továbbá Kalocsa, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas megyei városok, végül Kecskemét thj. város (székhelye: Kecskemét.)

10. A miskolci gépjárműkerület területe: Abaúj-Tolna vármegye, Borsod, Gömör és Kishont vármegyék, Zemplén vármegye és Miskolc thj. város. (Székhelye: Miskolc.)

11. A nagykanizsai gépjárműkerület területe: Zala vármegye. (Székhelye: Nagykanizsa.)

12. A nyíregyházai gépjárműkerület területe: Szabolcs és Ung, továbbá Szatmár, Ugocsa és Bereg vármegyék (Székhelye: Nyíregyháza.)

13. A pécsi gépjárműkerület területe: Ba-

ranya és Tolna vármegye, továbbá Baja és Pécs thj. városok. (Székhelye: Pécs.)

14. A soproni gépjármű-kerület területe: Győr, Moson és Pozsony vármegyék Moson és Pozsony vármegyei része, továbbá Sopron vármegye és Sopron thj. város. (Székhelye: Sopron.)

15. A szegedi gépjárműkerület területe: Csongrád vármegye, továbbá Csanád, Arad és Torontál vármegyék, az eleki járás kivételével, végül Hódmezővásárhely és Szeged thj. városok. (Székhelye: Szeged.)

16. A székesfehérvári gépjárműkerület területe: Fejér, Veszprém vármegye, továbbá Komárom és Esztergom vármegyék Komárom megyei része, végül Székesfehérvár thj. város. (Székhelye: Székesfehérvár.)

17. A szolnoki gépjárműkerület területe: Jász-Nagykun-Szolnok vármegyének központi, tiszai alsó, felső és közép járása, továbbá Karcag, Kisújszállás, Mezőtúr, Szolnok és Túrkeve megyei városok. (Székhelye: Szolnok.)

18. A szombathelyi gépjárműkerület területe: Vas vármegye. (Székhelye: Szombathely.)

³ 1933-ban az ország területén 111 autóbusszvállalat foglalkozott személyszállítással és 494 autóbust üzemeltettek. A járatok 15 366 kilométert tettek meg, 5449 tonna benzint fogyasztottak és 3097 darab gumiabroncsot használtak fel. Ugyanebben az évben 354 áru fuvarozó vállalat 479 kocsival 5,4 millió kilométert tett meg és 250 ezer tonna árut fuvarozott, 1257 tonna benzint fogysztott és 1376 darab gumiabroncsot használt fel.

⁴ Budapest környékén a teherdarabárut MATEOSZ kocsikkal is továbbították. Ez a kísérleti módszer a 15859/1936. C. sz. rendelettel 1936. március 19-től a következő útvonalakon lépett életbe: Budapest-Esztergom, Budapest-Szob, Budapest-Hatvan, Budapest-Újszász-Szolnok, Budapest-Cegléd, Budapest-Lajosmizse, Budapest-Kunszentmiklós-Tass, Budapest-Pusztaszabolcs, Budapest-Székesfehérvár,

Budapest–Felsőgalla. Budapest–Nyugati pályaudvar állomáson szombaton és ünnepnap előtti hétköznapon a rakodás-zárási időpontig feladott darabárukat a feladás napján vasúton, a zárlati időpontra túl befuvarozott és a járatútvonalak állomásaira rendelt darabárukat az első gépkocsijáratokkal kellett továbbítani.

- ⁵ A budapesti körzet kiegészítőlapja citromsárga, a szegedi körzeté világoszöld, a debreceni körzeté világoskék, a miskolci körzeté fehér, a győri körzeté narancssárga, a pécsi körzeté világossárga színű volt.

Felhasznált és ajánlott irodalom

Csongrád Megyei Levéltár iratai. Idézetek szegedi város törvényhatósági bizottságának jegyzőkönyveiből.

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

LENGYEL NÁNDOR: *Összefoglaló ismertetés a Mateoszról*. Szegedi Vasutas iskola XII. sorozat. Szeged, 1937.

MAERTENS GYÖRGY: *A „RÁBA” gépkocsigyártás története*. Budapest, 1980, KÖZDOK.

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

RIMÓTY MIHÁLY (szerk): *Postamérnöki szolgálat. 1887–1937*. Budapest, 1938.

SZILVÁSI FERENC: *A közlekedésrendészet krónikája (1872–1987)*. Budapest, 1989, BM Könyvkiadó.

VISEGRÁDI JÓZSEF: *A gépkocsi hivatása az új Magyarország társadalmi és gazdasági életében*. Budapest, 1939.

ZSUPPÁN ISTVÁN: *A magyar autó*. Budapest, 1994, Zrínyi Kiadó.

