

EXKLUZÍV SOFŐRÖK A HÁBORÚ UTÁNI ÉVEKRŐL

Emlékezzünk a régiekre!

KIK VOLTAK? HOGYAN DOLGOZTAK? HOGYAN ÉLTEK?

A személy- és áru fuvarozás több ezer éves, ősi mesterség. Sok-sok nemzedék élt már előttünk is ebből a szakmából, de mi most csak a mintegy fél évszázaddal ezelőtti időkre emlékezzünk.

Segítségünkre lesz ebben az a könyv, amelyet a szekszárdi székhelyű Gemenc Volán vezérigazgatója, **Amrein Károly** bocsátott a rendelkezésünkre, amelyben régi kollégáik emlékeznek a világháború utáni nehéz időkre, az akkori munkakörülményekre.

A szekszárdi illetőségű **Lajtai Ottó** újságíró által szerkesztett kiadványból szó szerint idézünk, de semmit sem kommentálunk. Ezek a vallomások önmagukért beszélnek.



Petrás György

1951. február 5-én került Pécsről Bonyhádra áthelyezéssel

izményi külső telephelyesként. Közel 39 éven át mindvégig autóbusz-vezetőként dolgozott.

● **Mit jelentett az ön számára ez az áthelyezés?**

– Sok nehézséget. Nehéz volt a váltás, mert Szurok községben, Somogy megyében laktam, és Pécs előtt Budapesten dolgoztam. Teljesen ismeretlen volt ez a terület. Kényelmetlen volt a munka szempontjából is, mert Bonyhád községben nem volt olyan étkezde, ahol meleg ételt ehettem volna. Hónapokig száraz kosztot éltem.

Amikor idekerültem, 2 darab Rába „busz” volt itt, ami a Bonyhád–Szakály és a vasútállomás útvonalát járta be. Ezek tulajdonképpen fapados, ponyvás teherautók voltak. Ezekkel hordtuk a bányászokat Mázára, Szászvárra és Komlóra. Általában 4 órakor keltünk és fél 5-kor indultunk, hiszen a bányászoknak fél 6-ra a munkahelyükön kellett lenniük. Ők 3 műszakban, mi 24 órás váltásban dolgoztunk. Ketten voltunk a gépkoc-

sin, 24 óra munka és 24 óra pihenő volt a beosztás. Egyszerre általában 25-30 főt szállítottunk.

● **Ez a mai szemmel nem tűnik sok munkának. Mit teljesítettek emellett?**

– A reggeli járat után mentünk Nagymányokra a vajúrtanulói intézetbe, onnan vittük a tanulókat szintén a bányához. Higgye el, ezekkel a rossz autókkal és ilyen körülmények között ez egyáltalán nem volt kevés. 1952-ben a bányában készítettek a teherautóhoz fabódékat, hogy egy kicsit kényelmesebbé tegyék az utazást, de ezeket csak egy évig kellett használnunk, amikor megérkeztek az első gyári bódés buszok, amelyek már ablakok is voltak. Ezek fakaruszként vonultak be a köztudatba, voltak, akik nejlónbusznak hívták. Ezek már 40 személyes, de szintén kezdetleges gyártású kocsik voltak. Rendesen markolni kellett a kormányt, hiszen csak a „kenyér-szervo” segített. Rengetegszer előfordult irányítókar-törés, amittől kormányozhatatlanná vált az autó.

● **Az utak milyenek voltak akkoriban?**

– Nagyon rosszak. Kevés volt az autó, ezért nem voltak kiépítve. Makadám utak voltak, olyan gödrökkel, amikben rendszeresen eltörték a rugók. Sokszor kellett szerelnünk, de itt olyan jó kis összeszokott csapat volt, ha valaki félórát késelt, már önálló-

an indultak a mentésükre. Tudták, hogy gond van, lerobbant a busz, és jöttek segíteni. Útközben is sokat szereltünk. Annyira belejöttünk, hogy rugókat már rendszeresen 5 perc alatt cseréltünk, és mentünk tovább, de szelepszárrugót is cseréltem. Nem beszélve a rossz gumikról. Olyan rossz gumikkal jártunk, hogy amikor megkaptuk a vadonatúj gyári gumikat és felszereltük előre, az első úton kidurrantak. Egysoros vászonnal készülték, és nagyon gyengék voltak. A kezdetleges gumigyártás miatt sokat kínlódtunk, volt olyan eset, hogy 4-5 defektet szereltem egy nap. Ha egy napot megúsztam defekt nélkül, az ünnepnek számított. Akkoriban csináltuk a mandzsettázást is. Nem is számított igazi sofőrnek, aki nem tudta a toldalék gumit olyan szépen befaragni, hogy az úgy befeküdjön a lyukba, hogy ne sértse fel a belsőt.

● **Volt már akkor menetrend?**

– Nem, nem volt, csak a polgári járatok megindulásával, 1960–61-ben alakult ki. Nem is kellett, hiszen a bányászjáratokon nem fizettek, a bánya közvetlenül fizetett a cégnek. Később a bányászok is kaptak bérletet. Eleinte csak hetibérlet volt, később jött be a havibérlet, a polgári járaton utazók – munkába járók – néhány kivételtől eltekintve bérlettel utaztak. Alig-alig volt „jegyes” utasunk.

● **Képeken láttam, hogy komplett egyenruhájuk is volt.**

– Az már a kezdet kezdetétől volt. Vastag posztóruha, majd téli-nyári öltözet. Sőt az 50-es években még bundát is kaptunk, hogy ne fázzunk, amikor kint éjszakázunk a kocsiban. Ezek-

kel átvészeltük a telet. Szállás nem volt, csak a 60-as évektől, amikor Bonyhádon is kialakításra kerültek az éjszakai pihenőhelyek. 1954-ben „megjelent” a kalauz munkakör. 1975-ig minden járaton dolgozott kalauz. Az időjárás néha megtréfált minket. A bányászjáratokat a mázai vasúti aluljárónál vittük át. Akkor még nem volt megoldott a vízelvezetés, így a nagyobb záporok idején ott összegyűlt a víz, és a busz szabályosan „belefulladt” a vízbe. Az utastérbe, bódéba és a motorba is befolyt a víz, így innen már csak vontatással lehetett a telephelyre vinni.

● **Milyen volt a forgalom akkoriban?**

– Nagyon gyér. Sokszor fél nap is eltelt, mire egy személygépkocsival találkoztunk. Nehéz volt, de mégis nagyon szerettem, fájit is abbahagyni.

● **Most ugorjunk megint egy kicsit vissza a múltba. Harmincnyolc és fél év alatt mi volt az a sztori, amit soha nem fog elfelejteni?**

– Igen, van ilyen, bár ez csak most sztori, de akkoriban vérsen komoly dolog volt. 1956 novemberében történt, hogy a váltóm feljött hozzám, és bejelentette, hogy disszidálni akar, elviszi a kocsit, és otthagyja a határon. Ha akarok, menjek vele – mondta. Mivel nagyon pici volt a fiam, én nem is gondoltam arra, hogy elmegyek, de azt mondtam neki, elviszem, hogy a kocsit visszahozzam. Másnap reggel lementünk Hidasra, ott laktak a rokonai, velük együtt majdnem tele is lett a busz. Akkor még a fakaruszok voltak. Négy kocsival indul-

Buszszok elegánsan, egyenruhában a 60-as évek elején. Vajon hányan élnek még?



tunk el és mentünk egészen a határig, Gyalóka községig. Mikor odaértünk, kiszállt a jó-nép, és azonnal szét is széledt. Két kocsit azonnal visszafordult, én egy kollégámmal úgy döntöttem, hogy megreggelizünk, és úgy indulunk vissza. Alig fogtunk neki, megjelentek a határ-őrök, és faggatni kezdtek bennünket, mit keresünk itt, hol vannak az utasok stb. Megrendelő-levél volt, a váltóm szerzett valakitől névre kiállítva. Különjá-rati menetlevéllel mentünk ki, ki is fizették a járatot és a vállalat engedélyezte is a fuvart. Ott volt a gond, hogy hivatalosan a váltóm ment, az én nevemre nem volt megrendelő, hisz én csak a kocsit miatt mentem el. Szerencsére nekem is volt külön-já-rati menetlevelem, amiből egyet gyorsan kitöltöttem. Amikor a határőrség lekapcsolt bennünket, bevitték az őrsre, és ott tartottak, mert a parancsnok nem volt bent. Mikor megjött, egyenként kihallgattak minket. Akkor is elmondtuk, hogy megrendelték a buszt, mi pedig elhoztuk az utasokat, azt nem tudjuk, hová mentek. Többet nem tudunk. Egy kis várakozás után szerencsére elengedtek minket, így aztán másnap reggelre hazajutottunk. Nagy bajunk lehetett volna belőle.



Miszler Miklós

1971-től dolgozott Bonyhádon munkaügyi vezetőként. Később területi igazgató.

● **Több régi dolgozó elmondta, hogy az 50-es 60-as években egy gépkocsivezető megbecsült embernek számított. Ön szerint ma milyen a szakma megbecsültsége?**

– Még én is emlékszem arra, hogy az 50-es, 60-as években az autóbussz-vezető az első emberek egyike volt a településen. Ma már sajnos nem így van. Ma ezt a sokrétű tevékeny-

séget, pénzügyi elszámolás, gépkocsivezetés, óriási forgalom és az ezzel járó felelősség stb. nem kezeli értékén a társadalom. A mi munkánk is, hogy a szakmát ismételten megfelelő rangra emeljük.



Pálmai Béla

Az első gépkocsivezetőkkel együtt

került Dombóvárra. Így emlékszik az első évekre:

– Az államosított Szabó Pál-féle tejüzem telephelyét kapta meg a TEFU. A gépkocsivezetőket Komlóról és a pécsi MÁVAUT-tól vezényelték Dombóvárra. Még 1954-ben kaptunk 9 darab billencs és 10 darab fix platós Csepelt. Később ehhez jött néhány traktor és pótkocsi. A nagy kihelyezések jellemezték ezt az időszakot. Egyszerre építettük a Harkány–Siklós–Turony, valamint a Szászvár–Komló utat. Kilenc kocsit hetelt kint. Ez azt jelenti, hogy minden héten szombaton csak egy-egy kocsit jöhetett haza hétvégére. A billencsek az akkoriban beindult program szerint a köves utak szélesítésében és a padkaépítésben vettek részt. Amikor megjött a tél, két-három kocsira hőekét szereltek, ezekkel mentünk Tamásiba, Pincehelyre és környékére.

Az udvar a telephelyen nagyon kicsi volt, ezért a 19 kocsiból 15 az utcán állt. Én abban a szerencsés (szerencsétlen?) helyzetben voltam, hogy a garázs közvetlen közelében laktam. A ház előtt állt az autóm. Amikor szabadnapon vagy szabadságon voltam, csak bekopogtak és beszóltak az ablakon: „Nem indul az autó, Béla bácsi, gyere!”

Akkoriban 3 db autóbusszunk volt, ebből kettő örökjáró. Ha nem tudtak gurulóra állni vagy mert hideg lett, megint csak nekem szóltak. Akkoriban még nagyon sok órát lehetett dolgoz-



Kártyacsata a pihenőben

Fakarusz az árvízben



ni, és én mindig szolgálatkész voltam. Ezt ki is használták az előjáróim, mert a karácsonyi vacsorától, déli harangszótól, az ebédetől, de vasárnap is elhívtak hol menteni, hol alkalmi fuvarra. Mivel antialkoholista voltam, soha nem mondhattam: „Nem tudok menni, mert ittam.”

● **Milyen kocsik voltak ezek? Sokat kellett velük bajlódni?**

– Rossz utakon, rossz gumikkal közlekedtünk. Sokat javítottunk. Ha azt akartuk, hogy az engedélyezett óraszámunk meglegyen, akkor nekünk is be kellett segítenünk a műhely szerelőinek, hogy másnap újra tudjunk indulni.

Ilyen szempontból a tejfuvar volt a legkényesebb. Egy évben csak egy napon – december 24-én – nem kellett kiállni. 364 napon viszont menni kellett, ennek pedig csak a megbízható emberekkel és kocsikkal lehetett megfelelni. Ehhez a munkához a legjobb kocsikat és gumikat kaptuk. Örökjáró kocsit ide nem lehetett, mert ha lerobbant volna, annak súlyos anyagi következményei lettek volna.

● **1956-ban milyen volt a helyzet?**

– 1956-ban mi más telephelyektől eltérően nem jártunk a határra. Jött egy telefon – éppen a legpuskaporosabb időkben –, hogy 3 autó kell Pestre, tejet szállítani a kórházaknak, óvodáknak, bölcsődéknek. A 3-ból az egyik én voltam. Amikor 56 novemberében felmentünk, Kelenföldön az utcákon darabokra szétlőtt kocsikat láttunk. Mi szerencsére baj nélkül megúsztuk.

Az 56-os rettenetes dunai jeges árvíz idején a mentésben dolgoztunk. Mohács környéke szörnyű volt és veszélyes. Bölcskéről, Madocsról telepítettük az embereket hátrább a dombvidékre. Nekem fix platósom volt, és az állatok mentésében is dolgoztam. Amíg csak járható volt az út, 40-50 cm-es jeges vízben hoztuk őket, majd amikor ez már veszélyessé vált, akkor a dunaföldvári hídon keresztül. Egy-két kollégát még lejjebb is vezényeltek – egészen Mohácsig –, de én itt befejeztem a munkát, és jöttem vissza a tejes fuvarba.



Bödör István

Telepvezetőként élete szintén összefonódik Dombóvárral.

Több mint 30 évet dolgozott a vállalatnál.

● **Kicsit visszakanyarodva a kezdetekhez, Dombóváron hogyan alakult a telephely(ek) sorsa?**

– Telephely ügyszólván nem volt. Szemléletesen azt mondanánk, hogy a telephelyek úgy alakultak ki, hogy egy-egy szabad telekre levertek 4 karót, és kitétték a „Telephely” táblát. Később oda szerkesztettek valamiféle épületeket. Nálunk a régi Szabó Pál-féle tejüzemet vették így birtokba, mely a mai főutcán állt. A tejüzemet alakították ki javítóbázisnak. Kivágták a fákat, lebontották a melléképületeket és egy kézi karos benzinkutat telepítettek. Ezt nevezték ki TEFU-telephelynek. Én is ott kezdtem még 1960-ban.

Eleinte rettentő sok gondot okozott, hogy az itteni terepviszonyok nehezen voltak leküzdhetőek a rossz minőségű autókkal. A vontatórúd, sodronykötél olyan tartozéknak számított, mint ma a pótkerek vagy az elsősegélyláda.



Kiszli Ferenc

Gépkocsivezető volt, 1990-ben ment nyugdíjba.

● **Volt kellemetlen emléke is?**

– Szerettem a méhek szállítását. Egy ilyen alkalommal történt, hogy 3-4 kocsival mentünk konvojban, és az egyik kolléga elaludt. Láttuk már, hogy kovályog az autó az úton. Villogtunk neki és dudáltunk, hogy feléb-

redjen. Nem sokkal később Szolnoknál láttunk egy halálos balesetet. Egy motoros szemből nekiment egy teherautónak. Szinte beleolvadt a hűtőrácsba. Ennél erősebb ébresztő nem kellett... Büszke vagyok arra, hogy ebben a szakmában dolgozhattam, és arra is, hogy tulajdonképpen mi megalapoztuk egy szakma jövőjét.

● **Mennyit dolgoztak annak idején?**

– 1956 előtt nem volt ritka a 400–500 óra közötti teljesítmény sem. Még az 56-os eseményeket követően is a tervezett és a kötelező óraszámcsökkentések után a megengedett 210 óra helyett átlagban 300 órát teljesítettünk.



Erneszt János

1951-ben került Szekszárdra.

● **A telephelyek hogy néztek ki akkoriban?**

– Az első időkben a lóistállókat béreltük, csak Szekszárdon volt saját telep – a Szívpuszta major –, ezt fejlesztettük később. Betonvályúk, kovácsműhely épült

(később itt kapott helyett az autóbuszszobát is – a szerk.). Iparosokat szerveztünk be, például a szekszárdi telepen Töttös Gábor gyógykovács mester gondoskodott a lovakról. De gyártottunk itt saját készítésű gumikerékes lovas kocsikat is.

● **A lovas kocsikat mikor váltották le végleg?**

– 1963–64-ben. Begyűjtést még helyenként végeztünk lovas kocsival, de 2 éven belül ez teljesen leépült.

● **Nehéz volt a váltás?**

– Sajnáltam őket – a lovakat –, mert hűségesekek voltak. Addig húzták a kocsit, amíg meg nem szakadtak, igaz a lószerszámokat is. Én mindent megtanultam a lovakról a gyakorlatban is. Így számon is tudtam kérni az embereimtől, ha valami nem volt megfelelő.



Kiszli Károly

1955-ben került a vállalat-hoz tehergépkocsi-vezetőnek. Később műszaki ellenőrként dolgozott.

● **Könnyebb volt úgy ellenőrködni, hogy volt gépkocsi-vezetői tapasztalata?**

– Nagy előny volt. Már abban az időben is ment a kilométerórák pörgetése, kikapcsolása. Fordulót is sokkal többet írtak, persze az üzemenyag volt a lényeg, de elég sokszor elcsíptük őket.

Épült a hatalmas paksi erőmű, a vállalatot is elszámoltatta a megrendelő, nem írhattunk akármit. Némelyik pilótánál annyi fordulóidő volt beírva egy napra, hogy több volt, mint a 24 óra. Gyakran elszabadult a ceruza. Volt egy mondás; „addig lehet írni, amíg nem sikít a papír”. Persze voltak vidámabb élmények is.

Csak azt sajnálom, hogy ennyire megváltozott, eldurvult a forgalom. Az 50-es években a „mandzsettagumis” világban, ha megálltunk szerelni, kereket cserélni, ha egy-két óra múlva – gyér volt a forgalom – arra jött egy autó, az biztosan megállt. A vezető kiszállt, és megkérdezte: „Kolléga, mit segíthetek?” Volt, aki még a pótkerekét is odaadta. Ma már ez a segítő-készség hiányzik.

● **Ha újra kezdené?**

– Újra gépkocsivezető lennék, mert nagyon szeretem ezt a szakmát. Még most is úgy vagyok, hogyha hosszabb ideig otthon vagyok, már mennék, mennék, mint régen. Hát ez volt az életünk.

Tóth I. Gábor



*„Buszpályaudvar” Bonyhád, 1968
Téli vastag egyenruhában*



Itt már elakadt az Ikarus

Bográcsozás egy hajdani majálison

