

Országos Automobil Nagygyűlés

80 éve történt

Az első Országos Automobil Nagygyűlést 1933. május 13-án tartották Budapesten, a Vigadó nagytermében. Az esemény nyolcvanadik évfordulóján idézzük fel a régmúltat, nemcsak azért, hogy tisztelettel emlékezzünk az autózásban sokat tett eleinkre, hanem azért is, hogy tanuljunk tőlük, megmérhessük, miben és mekkorát fejlődött napjainkra hazánk automobilizmusa. És miben nem...



Mielőtt a nagygyűlés két előadását kivonatolnánk felidézni, segítségül hívjuk a kor megismeréséhez Majtényi György: „Életstílus és szubkultúra – Az autózás története (1920–1960)” munkájának néhány fejezetét.

„Az autók előnyeinek megismerése kapcsán megfogant a gondolat, hogy a „történelem annyit haladt, mint nem is olyan régen 50 vagy még több esztendő alatt”. A motorizáció, a technika „nyílegyenes vonalú” fejlődése az emberekben olyan képzeteket keltett, mint a felgyorsuló idő vagy a távolságok lecsökkenése: kitáguló perspektívát érzékeltetett.

A 30-as évektől fogva – a források szerint – már maradinak számított, aki idegenkedett a motorizáció gondolatától. Nem csoda, hogy az autómobil lassan, de biztosan kiszorította a lovat a fővárosi közlekedésből. 1912 és 1927 között kb. 10 000-rel csökkent a fővárosi utakon ügöző lovak, és ugyanennyivel növekedett az itt közlekedő „géperejű járművek” száma. Joggal feltételezhető, hogy az autóhoz, az autózáshoz kapcsolódó személyes élmények egyfajta azonosságérzetet jelentettek a gépkocsi híveinek a számára. (Az alábbiakban ezt az életstílus-közösséget jelölöm az autós szubkultúra fogalmával.)

1930-tól fogva átmenetileg csökkent a forgalomban közlekedő autók száma. Az autók kereskedeleme mélyülő válságát mutatja az a tény, hogy a belvárosból az autók kereskedők a város külsőbb régióiba, olcsóbb helyiségekbe költöztek. 1931-ben jelent meg a közlekedésügyi minisztérium rendelete, amely a helyközi autófuvározást gyakorlatilag megszüntette – azáltal, hogy hatókörét 30 km-es körzetben határozta meg. Az autók ebben az intézkedésben az államvasút és az államhatalom összefogásának a jelét látták.

A városi utakon, az autós szubkultúra háttérbe szorulásának legkézzelfoghatóbb jeleként átmenetileg megszaporodott a lovas kocsik száma. A szubkultúrát sújtó rendelkezések elleni

tiltakozásként az autós szervezetek képviselői 1933-ban nagygyűlést szerveztek. Hogy az autósok érdekeit minél hatékonyabban tudják érvényesíteni, a nagygyűlés végrehajtó-bizottságába a politikai, társadalmi, gazdasági élet prominens személyiségeit kérték fel: többek között vitéz Nagybányai ifj. Horthy Istvánt, a MÁVAG főmérnökét, gróf Teleki Jánost, a KMAC elnökét, gróf Festetics Pált, a Hungária Automobil Club elnökét, József Ferenc főherceget, Bláthy Ottó Tituszt, m. királyi udvari tanácsost, a GANZ és Társa. Rt. igazgatóját.

dr. Schimanek Emil műegyetemi tanár, a Királyi Magyar Automobil Club alelnökének vitaindítója

Az Országos Automobil Nagygyűlésen dr. Schimanek Emil műegyetemi tanár (1872–1955), a Királyi Magyar Automobil Club alelnökének vitaindítójával kezdődött a felszólalások sora. Előadásából idézzük.

„A magyar automobilizmus helyzetét kell változnom. Úgy hiszem, hogy a jelenlevők legnagyobb része bizonyos kapcsolatban van a magyar automobilizmussal és ennél fogva nagyon jól ismeri azokat a nehézségeket és súlyos akadályokat, amelyek Magyarországon régtől fogva, de különösen az utóbbi 5-6 esztendőben az automobilizmus fejlődésének útjában állnak és amelyeknek a következménye, hogy nem csak a messze nyugati országokban észlelhető fejlődéstől, hanem a közvetlen szomszédságban, Ausztriában tapasztalható fejlődési foktól is messze elmaradtunk. Mégis úgy hiszem, hogy a magyar automobilizmuson még lehet segíteni.”

„Az autómobilnak, a gazdasági tevékenység terén betöltött szerepének fontossága a jelenlegi súlyos gazdasági viszonyok között nemhogy csökkent volna, hanem lényegesen

fokozódott, mert a termelés rentabilitásának fokozása és ezzel a versenyképesség növelése sok esetben szoros kapcsolatban van az autómobil használatával.”

„A jó külföldi kocsik vámmentesen jöhetnek be az országba, az autók szaporodása sokkal gyorsabb tempóban haladhatna és amellet, hogy az autómobil használatához kapcsolódó gazdasági érdekek jobb kielégítést nyernének.”

„A mai válságos helyzetnek nem csak a világgazdaság leromlása az oka, hanem főleg egyes, az automobilizmust súlyosan terhelő kormányintézkedések és ennél fogva remény van arra, hogy azoknak megváltoztatásával a további leromlást meg lehet állítani és a gyógyulás folyamatát meg lehet indítani.”

„Ha végig nézünk azokon a terheken, amelyeket az autótörvény és a különböző kormányrendeletek az autótulajdonosokra hárítanak, akkor bizonyos csodálattal kell megállapítanunk egyfelől a pénzügyi hatóságok fantáziájának szárnyalását, amellyel az autótulajdonosok megadóztatásának alapjait és módjait felkutatja, de megdöbbenéssel kell egyszersmind látnunk azt is, hogy nem csak az automobilizmus fejlődésével kapcsolatos gazdasági érdekek, de sokszor a kincstár jól felfogott érdeke is figyelmen kívül marad, amikor az adózás mértékét megállapítják.”

„Nálunk alig van egy pár modernül kiépített jó autót. Az útépítési program gyors végrehajtása, sőt nagymértékű kibővítése, illetőleg kiegészítése sürgősen szükséges. Abból, hogy útjaink nincsenek megfelelő állapotban, nem csak az automobilizmus szenved súlyos károkat ...”

„hanem súlyos kára származik az országos gazdálkodásnak is. A rossz út megrövidíti az autómobil élettartamát...”

„Egyetlen egy mód van arra, hogy a fejlődés előfeltételeit megteremtjük, és ez: az államnak meg kell könnyíteni az autótartást, az államnak elő kell mozdítani az autómobilnak az ipar, a



kereskedelem és egyéb gazdasági ágazatokban való, mentől szélesebbkörű használatát. (...) Ezt az állam annál is inkább megteheti, mert egészen bizonyos, hogy oly intézkedésekkel nem mond le egyetlen fillér bevételről sem, sőt ellenkezőleg, többet vesz be majd a révén, mint amennyit elveszít a vámon.”

Gróf Festetics Pál fővárosi tanár, a Hungária Automobil Club elnökének összefoglaló előadása

„Sok mélyen-szántó, komoly előadásban tárt fel előttünk a magyar automobilizmus valódi képe. Mindnyájan tudjuk, hogy a hazai gépjármű ügy még gyermek, de ma meggyőződhetünk arról, hogy ez a gyermek súlyosan beteg. Rámutatunk a betegség tüneteire, felfedtük a gyógyítási lehetőségeket. Ez azonban nem elég. Ha egész munkát óhajtunk végezni, úgy fel kell használni a nálunk magyaroknál oly ritka jelenségeket, t. i. azt, hogy mind együtt vagyunk. A jelen nagygyűlésen ugyanis mindenki megjelent, akinek a robbanó motorhoz valami köze van. Éppen ezért javaslom, hogy a nagygyűlés mondja ki, a Gépjármű Érdekeltség Országos Szövetségének megalakulását. Azonban itt sem szabad megállni, hanem kérjük további javaslatunkban a Magyar királyi kormányt arra, hogy alakítson mindazon minisztériumok, illetékes tényezőiből, akikhez jelenleg is a motorügyek tartoznak – egy közös miniszterközi szervet.

Meggyőződés, hogy ezen két szerv együttes, egymást támogató munkája meg fogja hozni a kívánt eredményt. Mélyen tisztelt Nagygyűlés!

Hónapokkal ezelőtt, amikor a Nagygyűlés előkészítő bizottságának első ülése volt, tudatában voltunk annak – és egész munkánkat ez jellemzi, – hogy az államnak az előírt bevételeire szüksége van.

Mindnyájan igen jól tudjuk, hogy az a végösszeg, amelyet a kormány a költségvetésbe beállított, be kell, hogy folyjon. Azt is tudjuk azonban, hogy ennek behajtása mindig nagyobb akadályokba és nehézségekbe ütközik, minek következtében ezen összeg állandóan csökken.

Az a célunk, hogy ezen összeg ne csupán nagyságában biztosítva legyen, hanem emelkedjék. Úgy kívánunk a Magyar automobilizmus ügyén segíteni, hogy az egyes egyének terhein könnyítve, nagyobb forgalmat előidézve, az állam jövedelmét fokozhassuk. Egy kézzel oda kívánunk nyúlni a hosszú hónapok óta zárt, poros garázsajtókhoz, megkívánjuk azokat nyitni, hogy visszahívjuk a mindennapi forgalomba a lassan elértéktelenedő, haladó gépkocsikat. A másik kezünkkel a kereskedelem és a gyártás felé nyúlunk, megnyitván az új kocsik forgalomba hozatalának lehetőségét, miáltal a gépjárművek számának állandó emelkedését óhajtjuk elérni.

Mi azt szeretnénk, ha minél több kocsis és motorkerékpár szaladna az úton, mert ez életet, megélhetést jelent több ezer család részére.

Mély tisztelettel kérem a kormányt itt jelenlévő igen tisztelt képviselőit, fogadják megmozdulásunkat szeretettel, rokonszenvvel. Mi jót akarunk, mi segíteni szeretnénk, a közös ügy, hogy magunk is jól járjunk.

Szent meggyőződésem, ha a kormány, hatóság és társadalom összefog és kéz a kézben dolgozik, az eredmény elmaradhatatlan.

Mélyen tisztelt Nagygyűlés, igen jól tudom, hogy a mai gazdasági válságban rögzös, tús-kés az az út, melyet ki kell taposnunk. Járjunk azonban emelt fővel, hittel azt mesgyét, melyet a Gondviselés kiszabott és soha egy pillanatra sem felejtünk, hogy ez az út Nagy-Magyarország felé vezet.”

(Nszl)

Forrás:

<http://www.korall.org/hu/node/1716>,

Nyúl József gyűjteménye,

Köszönjük a Négyesi Páltól kapott információt, miszerint az Autó-Traktor magazin 1933. június 1-i számának, 20. oldalán található a Nagygyűlésről beszámoló. A kötet raktári jelzete az Országos Széchényi Könyvtárban MHB 8.247.

A korabeli sajtó kommentárja:

(részlet) „Felsőbb helyről a legnagyobb jóakarással, az autósok részéről pedig várakozásteljesen készültek a nagygyűlésre. Május 13-án hatszáz fuvarozó taxis, javítóműhely tulajdonos, kereskedő és néhány klubtag töltötte meg a Vigadó nagytermét, várva azt, hogy a fájdalmak, a nyomorúság sikolyát egy-két miniszter, vagy legalább is államtitkár fogja meghallgatni. De tévedtek a nagygyűlés hallgatói, nem jöttek el ezek az urak, mert ezek az urak már tárgyalásban voltak ekkor az autósok érdekképviselőivel. A nagygyűlésre azonban azok az urak jöttek el a hivatalos helyekről, akik 10 év óta ide juttatták az automobilizmust. sajnos, a sok igen értékes előadás fajsúlya nullifikálódott azért, mert maguk az előadók urak sem voltak tisztában avval, hogy a

zárt ajtók mögötti tárgyalások mily stádiumban vannak és melyek azok a sarkpontok, amelyek körül a dolgot gyakorlatilag előrevihetnék. Kovács házy Vilmos fővárosi tanácsnok az idegenforgalom fejlesztésére, míg Röck, Orphanides és Csizmadia előadók az automobilizmus nagy problémái mellett ma csak részletkérdésre zsugorodó témákhoz tettek orvosló javaslatokat.”

Az Autó-Traktor magazin 1933. június 1-i számában a fenti kommentárt jegyző, w-r. szignójú szerző pártállásáról, témában való jártasságáról nincsenek ismereteim. Az előadások java részét elolvastam, azok egyáltalán nem tűntek „részletkérdésre zsugorodó témák”-nak. Az kitűnik azonban, hogy gazdaságilag és emberileg akkor sem volt könnyű a hazai pálya.

(Nszl)