

Nem maradt fenn írásos emlék arról, hogy ki vagy kik indították meg a főváros közlekedését. Akik átérték Budapest ostromát, nagyon is jól emlékeznek arra, hogy egy ideig leszakadt felsővezetékeket kerülgettek az utcákon. A villamosoknak nagy részét feltépték a lövedékek, rájuk omlottak a házak. Aztán egyszer csak újra csörömpölni kezdtek a régi jó, sárga villamoskocsik, vége lett a gyaloglásnak, megindult a közlekedés.

Annyi biztos, hogy mindez sok ember együttes munkájának eredménye volt. A szemtanú, akiről az alábbiakban szó lesz, csak rövid ideig volt kapcsolatban a villamossal — azokban a hónapokban, amikor újra indult az élet, a romvárossá lett Budapesten. Az autóbusz volt a munkahelye, néhány hónap híján egy fél évszázadon át.

Drága jelentések

Pánczél József először 1924. április 8-án vette fel a Székesfővárosi Autóbuszüzem egyenruháját, a vállalat Erzsébet királyné úti garázsában. (Ugyanott volt akkor az omnibusz és a szemeteszkocsik lovainak istállója is.) Három nappal később kapta meg az első jegyeket és táskájára a 265. számot — ami némi nagyzás volt, tekintve, hogy akkor összesen 16 autóbusz járt Budapesten. Emeletes busz közlekedett az 1-es — és jó ideig egyetlen — vonalon, az Aréna út—Andrássy út sarkától (ma Hősök tere) az Apponyi térig (ma Felszabadulás tér). Lent is, fent is 16 ülőhely volt — és külön-külön kalauz.

Mégis gyakran szálltak fel az ellenőrök. Ha valamelyik utas a jegy érvényességén, a szakaszhatáron túl maradt a kocsiban, vagy ha az irányt jelző táblát a kalauz nem fordította meg a végállomáson — már ment is a jelentés. Az a kalauz, akiről jelentést küldtek — büntetést fizetett. Akinek a munkájában nem talált hibát az ellenőr, az jutalmat kapott. Csakhogy — az ellenőrt is aszerint fizették, hogy mennyi jelentenivalót talált munkája során...

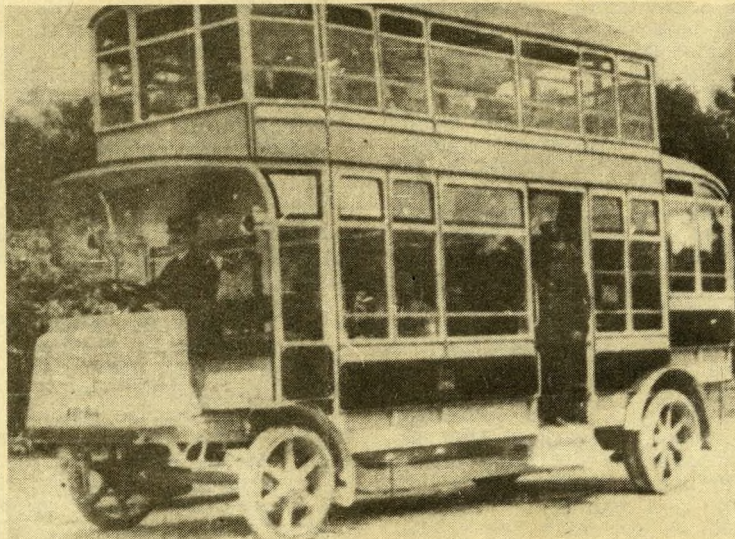
„Ha a menetlevelet már átadtuk az ellenőrnek és azután jelentkezett egy utas jegyért, az már jegy nélküli utasnak számított, az ellenőr így jelentette. Bíróság 5000—20 000 korona és 3000 korona vagyoni elégtétel — írja visszaemlékezésében Pánczél József. (Egy autóbuszjegy 2400 koronába került.) „Így bizony minden megállónál megszámoltuk, hogy hány utas szállt fel, sőt még azt is, hogy milyen ruhát visel és hol ül, s abban a pillanatban igyekeztünk kiszolgálni.”

1924-ben az autóbuszhoz bekerülni — nagy szerencse volt. Pánczél Józsefnél — aki Cegléden élt mindaddig — ez a szerencse autóbuszvezető nagybácsija jóvoltából jelentkezett, ő hozta be a vállalat-hoz. Néhány évvel később — a nagy világgazdasági válság idején — még nagyobb szerencse kellett a bentmaradáshoz. No meg az, hogy télen-nyáron, egészségesen vagy betegen mindig ellássa a szolgáltatást. Pánczél egyszer szövődményes influenzzát kapott, éppen a legnagyobb munkanélküliség idején. Az autóbuszüzem „irgalmas” volt: az orvos tanácsát meghallgatva — kihelyezték Budakeszire. Akkor már indító ellenőr volt, ettől kezdve jó hegyi levegőn indíthatta a buszokat.

Ellenőr volt az autóbusz felfejlődése — és visszafejlődése idején is. A 30-as években egymás után

indultak az új és újabb járatok — 1942 után pedig, gumi és nyersolaj hiánya miatt megszüntették a járatokat, majd a megmaradtakat is a reggeli és a délutáni hivatali csúcsidőkre korlátozták. A buszoknak törzsközönségük volt, többnyire magas vagy közepes beosztású tisztviselőkből, a megmaradt járatok menetidejét, sűrűségét az ő igényeikhez alkalmazták. Munkás csak kivételesen szállt autóbuszra. Nagyon drága volt.

Az önálló autóbuszüzem már évekkor korábban beolvadt a Beszkárt-ba, így a dolgozókat is átcsoportosították a villamosokhoz. Akkor kezdett fellépni a munkaerő-



AKKUMULÁTORHAJTÁSÚ EMELETES PESTI AUTÓBUSZ

Megszámolták, hány utas szállt fel a megállónál

hiány — a mind gyakoribb katonai behívások miatt. Pánczél József előbb az Oktogonon a Földalatti Vasút peronügyeletese lett, majd az Öv utcai villamos-végállomáson árulta a lyukas tantuszokat. (Ez volt a jegyelőváltás első próbálkozása: 40 fillér volt egy ilyen érme, ezérek adtak a villamoson átszállójegyet, ami készpénzben 50 fillérbe került.)

És még egyszer: a szerencse. 1944 nyarán kétszer is beteg lett az akkor már 20 éve szolgáló Pánczél, így itthon maradhatott. Novemberben engedték ki a kórházból, zuglói házában töltötte a harcok heteit.

— Ide 1945. január 5-én, délután 15 óra 20 perckor érkezett az első szovjet járó — mondja, közlekedési emberhez méltó precizitással. — Én mutattam meg nekik a Rákospatakat, figyelmeztetve, hogy annak partján biztosan vannak még németek.

Újjáépítés

Pontosan két héttel később, január 19-én (a pesti oldal felszabadulásának másnapján) jelentkezett munkára a Zugló villamosremízben, a Bosnyák téren.

— Borzalmas volt látni is a kocsiszínt — mondja —, a tetején a harcok alatt a németek betonfedezéket emeltek, onnan lőtték a környéket. Ezért aztán a kocsiszín annyi találatot kapott, hogy alig maradt használható része.

Elkezdődött az újjáépítés. Volt a Beszkártnak egy telke Zuglóban, a Rákospatak mellett, ott akartak a háború idején munkásszállást építeni. Az akarat annyiban maradt, de az építőanyag jó részét kihordták a helyszínre. Jól jött most a kocsiszín újjáépítéséhez, sőt a vállalat Akácfa utcai központjának is jutott belőle.

Történelmi jelen

385.870

Az autóbusz regénye

A 265-ös táskaszámú kalauz
Sínbuszon élelmiszereért

a vasúti síneken. Budapestre érve átadták a Beszkárt központ üzemi bizottságának, az osztotta el a kocsisínek között.

Tél közeledtével egyre nagyobb gond lett a tüzelő. Pánczél József előbb a BUR-telepre került, onnan Ferencvárosba, mindkét helyen személyenként 5 mázsa tűzifát kaptak a közlekedési dolgozók. (És mindkét helyre azért küldték — emlékezik ma is felháborodva —, mert akadtak a nehéz helyzettel visszaélők, akik elsikkasztották a dolgozók járandóságát, azok helyére tették a minősítési lapjának tanúsága szerint mindig tisztá kezű, volt autóbuszkalauzt.)

Egy korszak emlékei

Így ment ez egészen 1948-ig. Már-már szem elől veszítette az autóbusz-üzem fejlődését, szinte elcsodálkozott, amikor visszakerült: mi minden történt ott röpke három esztendő alatt. Kocsira már nem tették vissza, telefonügyeletes lett a Széll Kálmán (ma Moszkva) téren, neki kellett szerelőket küldenie az útközben „lerobbant” buszokhoz. (Ilyesmi pedig abban az időben éppen nem ment ritkaságszámba.)

További hat évet az időmérő-utasszámláló csoportnál — odakerülése után hamarosan csoportvezetőként — dolgozott. Hatáskörébe tartozott, hogy a túlszűfolt vonalakra, a lemaradt utasokért küldjön tartalékbuszokat. (A mai autóbuszutas kettő, hogy napjainkban is lenne ilyen szolgálat.) Végül „körzetes” ellenőr lett az újpesti, rákospalotai, zuglói és pestújhelyi vonalakon, munkájához nemcsak az ellenőrzés, hanem a fiatalok, a kezdők oktatása is tartozott. Onnan ment nyugdíjba.

Betöltötte 78. életévét, de még ma is dolgozik, nyugdíjasként, régi vállalatánál. Kétszer kapta meg az arany törzsgárdajelvényt, kitüntető plakettet kapott a Szép Budapestért mozgalomban és Zugló fejlesztéséért végzett munkája elismeréseként.

Emlékezései — kortörténeti dokumentumok. Néhány gépelt oldalon tekint vissza a korra, amelyben sokszor kellett elhallgatnia véleményét, hogy kényere megmaradjon. Gőgös városatyákról, szolgálalkú beosztottokról — de munkásszolidaritásról és a kisemberrel szolidaritásokról is szólunk azok a sorok. S végül, de nem utolsósorban: egy régi szervezett munkás becsületességéről, amire legbüszkébb fél évszázados szolgálatának esztendőiből.

VÁRKONYI ENDRE