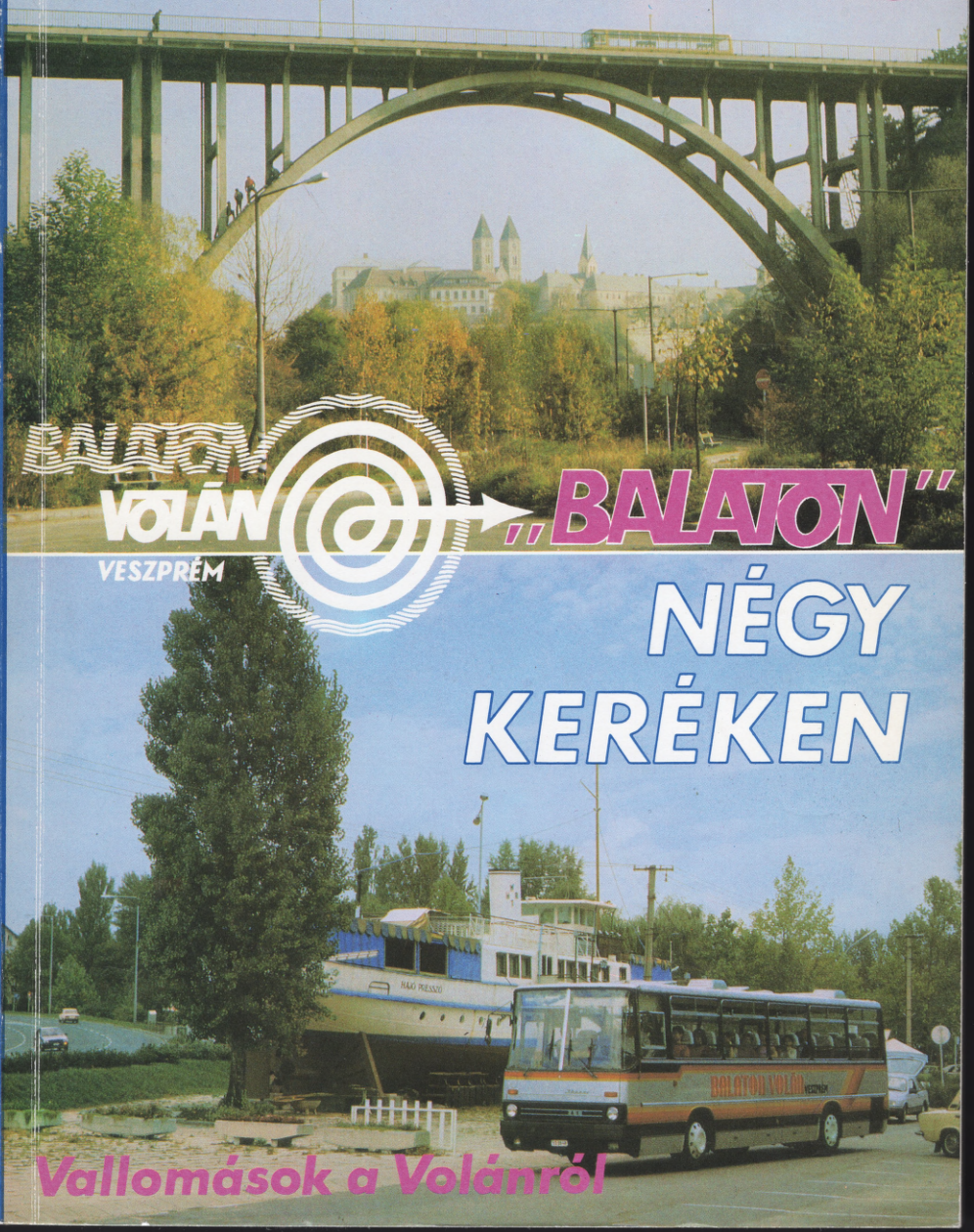
40

BALATON VOLÁN VESZPRÉM

„BALATON"

NÉGY KERÉKEN



Vallomások a Volánról

„Balaton” – négy keréken

Vallomások
a
Volánról

A Balaton Volán és jogelődei a dokumentumok és visszaemlékezések tükrében

A könyvet szerkesztette,
a riportokat készítette:
ANDRÁSSY ANTAL

A fejezetek megírásában
közreműködött:
ANDRÁSSY ANTAL
BARÁTH ZOLTÁN
DEMÉNY ZOLTÁN
DOMIÁN PÉTER
DROSZT MIHÁLY
HORVÁTH GYULA
JAKAB SÁNDOR
DR. JUHÁSZ LÁSZLÓ
KLUNYT ANTAL
RAJNAI ELEMÉR
VARGA ISTVÁN

A fotókat készítette:
PÉTERFAY ENDRE

Tervezőszerkesztő:
SZAKÁL ERIKA
A könyvet lektorálta:
DEMÉNY ZOLTÁN
PAISCH NÁNDOR
RAJNAI ELEMÉR

ISBN 963 02 8243 7

„BALATON” – négy keréken

A Bakony és a Balaton-felvidék autóközlekedési szakvállalatának 40 éves története

Előszó

Háládatlan feladatra vállalkozik az, aki ma a múltat idézi. Különösképpen akkor, ha annak összes gondja és nehézsége ellenére is fejlődésről, s eredményekről is számot kíván adni. Napjainkban másfajta történetírás divatját éljük.

Ennek okán is elismerésre méltó a Balaton Volán Vállalat vezetésének kezdeményezése, hogy egy dokumentum-riportkönyv közreadásával emléket, s minden bizonnyal maradandó emléket állít azoknak, akik a közlekedés területén az elmúlt évtizedekben nem kis erőfeszítéseket tettek egy régió személyszállítási, közúti fuvarozási és különböző szolgáltatási tevékenységének kialakítása, megszervezése érdekében.

Az út hosszú és gyötrelmes volt. A természeti adottságok mellett mindenkor meg kellett küzdeni az emberi gyarlóságokból adódó tudatos, vagy szándékosság nélküli, de mégis hibás döntésekkel, azok következményeivel. Kisebb-nagyobb területek státusszimbólumának kialakítása, fenntartása, vagy éppenséggel személyes villongások következtében számos átszervezésen, összevonáson és szétválasztáson esett át a közlekedési ágazat, miközben névtelen „katonái" minderről mit sem tudva, minderről tudomást sem véve, éjt nappallá téve birkóztak feladataikkal. Vitték az utasokat, mozgatták, továbbították a teherárut és személyes erőfeszítéseikkel pótolták mindazt, amit a túlcentralizált társadalom nem tudott megadni, de hirdetett egyfajta hamis szociálpolitikai gondoskodás álságos érvelése alatt. Mert a közlekedéssel szemben mindig követelményként állították, hogy az a maga szűkös lehetőségei közepette is részese, formálója legyen egyfajta társadalmi közérzetnek.

S részese legyen forintjaival, nyereségével a gazdaság erősödésének, izmosodásának. Nem csoda, hogy e kettős szorításban napjainkra a közlekedés és ezen belül a közúti közlekedés olyan helyzetbe jutott, hogy immáron csakis az erkölcsi elismerésnek és köszönetnek biztosítottak a lehetőségei.

A könyv, amit a kedves Olvasó a kezébe vesz, ennek az elismerésnek egyfajta bizonyítéka, de még mint ilyen is egyedülálló, hiszen a múltat és jelent bemutató, szerényen a jövőbe is utaló dokumentumkönyv tudomásom szerint egyetlen Volán vállalatnál sem készült. Talán e könyv megjelentetését motiváló szándék is magyarázza, hogy a Balaton Volán az elmúlt évek megrázkódtatásait is átélve máig is „talpon" maradt, a Balaton Volán – négy „keréken" – még rajta van azon az úton, melyről eddig nem tudták letéríteni, s amelyben meghatározó szerepük volt mindazoknak, akikről e könyv szól.

Köszönet érte.

Paisch Nándor

I. PILLANTÁS A MÚLTBA

A közlekedés, amely együtt változik, fejlődik egy adott táj vagy település arculatával, mindig fontos alkotóeleme annak a vidéknek, amelyet összeköt a nagyvilággal. Elválaszthatatlan része a táj történelmének, kultúrájának, az ott élő vagy oda látogató emberek életének. Nemcsak követi a fejlődést, hanem vissza is hat rá. A történelem számos példát mutatott arra, hogy a közlekedési útvonalak változása egyes területeken rohamos gyarapodást eredményezett vagy éppen virágzó városok hanyatlását okozta.

Ez a táj, ez a vidék, ez a megye – amelynek közlekedését a Balaton Volán kiszolgálja – gyönyörű. Hazánk méltán kiemelt idegenforgalmi centruma. Városai pedig páratlan módon ötvözik a legrégebbi korok emlékeit napjaink településfejlesztési eredményeivel és gondjaival. Éppen ezért mielőtt megismerkednénk e vidék autóközlekedési vállalatának múltjával, jelenével, a cég néhány alapítójával, s jelenlegi vezetőivel, vessünk egy pillantást Veszprém megye történelmi, gazdaságtörténeti és persze közlekedéstörténeti múltjába.

A „kapocs": Pannónia

Veszprém megye ismert története messzi korokig vezethető vissza. Már a paleolit ősember keze nyomát megőrző történelmi emlékeket is fellelhetünk a Lovas községhez közeli 80 ezer éves festékbányákban, ahol késői elődünk a jégkorszakban élt óriási gímszarvasok csontjaiból készített szerszámokkal dolgozott. A Sümeg határában feltárt kovakőbányából pedig 10 ezer éves csiszolt kőeszközök, balták és nyílhegyek kerültek elő.

E gyönyörű táj alkalmas földrajzi tagoltsága, völgyei, patakmedrei, egészséges vizet adó forrásvidékei minden korszak emberét állandó letelepedésre csábították. Gazdag kultúrájának alapját már a bronzkor megteremtette. Az időszámításunk kezdetén a Bakony és a Balaton-felvidék mint római provincia, Pannónia kapcsolódik a nyugati civilizációhoz. Fontos szerepe volt Valcumnak, a Balaton nyugati végén kiépített erődvárosnak (a mai Fenékpusztának), az északi partvidéken létesített őrhelyeknek és hadiutaknak. A Veszprémhez közeli Baláca-pusztán központi fűtéses villák, fürdők és gazdasági épületek maradványait tárták fel. A rómaiak nevéhez fűződik az idegenforgalom meghonosítása: ebben az időben Balatonfüred már ismert fürdőhely, a hagyomány szerint itt vett gyógyvízkúrát Galerius császár hitvese, Valéria is. A népvándorlás korában a keleti gótok, gepidák, longobárdok, avarok lakták e vidéket, majd itt telepedtek le a honfoglaló magyar fejedelmi nemzetségfők. A Bakonyon átvezető ősi kereskedelmi utak találkozópontjában kialakult Veszprém már évszázadokkal korábban is lakott település volt, de az államalapító István korában országos jelentőségű királynéi és püspöki székhellyé vált. Kiemelkedő kulturális központi szerepkörét történelmünk viharos évszázadain keresztül mindmáig megőrizte, noha tatár és török hadak dúlták, oligarchák (Újlakiak, Garaiak, Gyulaffyak) belviszályai rombolták időről időre a megye kódexmásoló kolostorait, kultúraterjesztő apátságait. A XVI.–

XVIII. század végvári harcainak olyan tanúhegyei sorakoznak e tájon, mint Szigliget, Csobánc, Sümeg, Somló, Pápa, Csesznek, Várpalota és Nagyvázsony.

A középkori történelmi késleltetettség után a XVIII. század elején kibontakozik egy újabb fejlődési szakasz. Ez idő tájt, amíg Veszprém, Sümeg és Zirc az egyházi hatalmi székhelyek és birtokok révén városiasodott, addig Pápa – a Bakony és a Kisalföld találkozásánál – a kereskedelemnek köszönhette polgári utas fejlődését, s éppenhogy a reformáció országos jelentőségű fellegvárává vált. Balatonfüred idegenforgalmi felfedezése is az 1800-as évek reformkorának idejére tehető, noha ásványvizes gyógyfürdője már 1743-ban megnyílt.

A „Kisfaludy"-val kezdődött

Széchenyi és Kossuth nevéhez fűződik a balatoni személyhajózás megteremtése, s ezzel együtt a balatoni idegenforgalmi „struktúra" alapjainak lerakása. Festetics György sószállításra használt Christoph (1753) és Phoenix (1797) nevezetű vitorlásgályáin kívül 1846. szeptember 21-ig, a Kisfaludy – fatestű, kétárbocos, oldalkerekes személyszállító gőzös – vízre bocsátásáig nem volt hajóközlekedés a Balatonon. Nem ok nélkül írta a tóról Kossuth Lajos a híres, úgynevezett fürdőlevelében: „...oly holt, minő csak Palesztinában a megátkozott Holttenger lehet! 20 mérföldnyi sima út, nagyobb, mint némely vármegye, mint némely fejedelemség, s a honnak legszebb vidéke által körítve, s rajta egyetlen hajó sem libeg...".

A Kossuth által felvetett ideát Széchenyi váltotta valóra, akinek kezdeményezésére 1846-ban megalakult a Balatoni Gőzhajózási Társaság, amely még abban az évben vízre tette a Kisfaludy gőzöst. 1861-ig, a déli vasút megépítéséig a Kisfaludy Kenesén várta a postakocsijáratot, amelynek utasait Balatonfüredre vitte. A „közlekedési alágazatok" korabeli együttműködése szerint Lobmayer vállalatának az első balatoni gőzhajó menetrendjével összehangolt járata reggel hatkor indult a fővárosból, délután 2 órára ért Kenesére, ahol a postakocsi utasai hajóra szállván 3 órára Füredre érkeztek. A Kisfaludy Bécset is közelebb hozta a Magyar Tengerhez: a soproni Szarvas vendéglő gyorskocsija négy óra alatt Keszthelyre ért, ahonnét az utasok szintén hajóval mentek Füredre.

A Kisfaludy 1887-ig volt forgalomban. 1889-ben vízre került a Baross, amely később a Helka név alatt majd egy évszázadig szelte a habokat, s ma is megtekinthető Balatonfüreden, szárazföldi nyughelyén. Társa, a Kelén 1891-ben készült. 1913-ban állt forgalomba a Jókai, 1927-ben pedig a másik két testvérpár hajóegység, a Csongor és a Tünde, illetőleg a Csobánc és a Szigliget.

A balatoni hajózás – e tájegység közlekedésének szerves része – a vidék idegenforgalmával együtt fejlődött. 1940-ben például 180 000 utast szállítottak a balatoni flotilla hajói, napjainkban ennek hússzorosát. A Szántód és Tihany-rév közötti kompközlekedés valószínűleg egyidős a tó környékét

immár 80 ezer éve lakó ember történetével. 1928. augusztus 1-jén kezdte meg szolgálatát az első motoros komp, amely például 1938-ban már 5186 járművet és közel 20 ezer főt szállított a Balaton két partja között. A tihanyi révkikötő 1967-ben, a szántódi 1968-ban nyerte el mai alakját.

Ásványkincseinkre alapozva

Ajka, Tapolca és Várpalota a környékük ásványkincsére telepített ipar által gyarapodott várossá századunkban, noha mindhárom településnek ősi múltja van. A megye e városainak közelében kinyerhető nyersanyagai, a szén, a bauxit, a mangánérc felszínre hozása, s feldolgozása kedvező lehetőségeket teremtett az energiatermelés, vegyipar, a timföld- és alumíniumgyártás, az üveg- és porcelángyártás kialakulásához és fejlődéséhez. Lignitből és barnaszénből az ország termelésének 15–16 százalékát, bauxitból és kohóalumíniumból több mint 70 százalékát, ammóniából és műtrágyaféleségekből felét Veszprém megye bányái és üzemei állítják elő. Ajkán – 1214-ben említik először az oklevelek – 1872-ben kezdődött a barnaszén-bányászat. Az üveggyár 1878 óta termel. Itt épült fel 1937-ben a világ első kriptongyára. A téglagyár 1910-től működik, az erőmű első kazánját 1943-ban indították be. Az 1959. november elsején városi rangra emelt Ajka iparvidékéhez szervesen kapcsolódik a padragkúti szénbánya, az úrkúti ércbánya, a halimbai bauxitbánya, a városlődi kerámiagyár.

Tapolca a Veszprémen keresztül Aquincumba vezető római hadiút fontos állomása volt Caesariana néven. A Balaton-felvidék közlekedési-kereskedelmi csomópontjában álló középkori mezőváros szintén a bauxitbányászat révén fejlődött a megye jelentős településévé. Várossá fejlődését (1966) a Bakonyi Bauxitbánya Vállalat letelepítésének köszönheti. Jelentős ipari üzeme az önállósult szigetelőanyag-gyár. Közvetlen környékén országos jelentőségű kőbányák (Zalahaláp, Diszel, Uzsa) találhatók, de számottevő az erdőgazdasági és feldolgozó tevékenység is. Anonymus írja, hogy „Usubu magyar vezér Peyton mezején ütvén tábort, 3 napig tartózkodott itt, a 4. napon Veszprém alá száll, és azt beveszi". Peyton mezeje, a mai Várpalota (Pétfürdő, Inota) – főleg Thury György kapitánysága idején – legendás ütközetek színtere a török korban. Szénbányászata 1876-tól indult meg. A Péti Nitrogénműveket 1931-ben alapították, az inotai November 7. Erőműben 1951. november 7-én kezdett villamos energiát termelni az első gépegység, s rá egy évre helyezték üzembe az alumíniumkohót. A Pétfürdő, Fűzfő, Peremarton háromszögben épült ki a magyar vegyipar legnagyobb bázisa.

A felszabadulás utáni években a közigazgatási, iskolai, egyházi karakterű megyeszékhely is ipari negyedekkel bővült. Ugyanakkor – a második világháborút követő újjáépítés lendületével megteremtett szocialista nagyipar mellett – fennmaradtak és továbbfejlődtek olyan hagyományos megyei iparágak, mint a bakonyi faművesség, a herendi porcelángyártás, a Somló-vidéki fazekasság,

a pápai kékfestő- és szövőipar. Ugyanitt – szerény kezdetek után – a Pápai Húskombinát ma világszínvonalú üzem, amely harminc országba exportál. Az országos átlagot meghaladóan fejlett ipar tudományos hátteréként logikusan települtek Veszprémbe – a Vegyipari Egyetem mellett – olyan kutatóműhelyek, mint a Magyar Ásványolaj- és Földgázkísérleti Intézet, a Nehézvegyipari Kutató Intézet, a Műszaki Kémiai Kutató Intézet, a Veszprémi Akadémiai Bizottság.

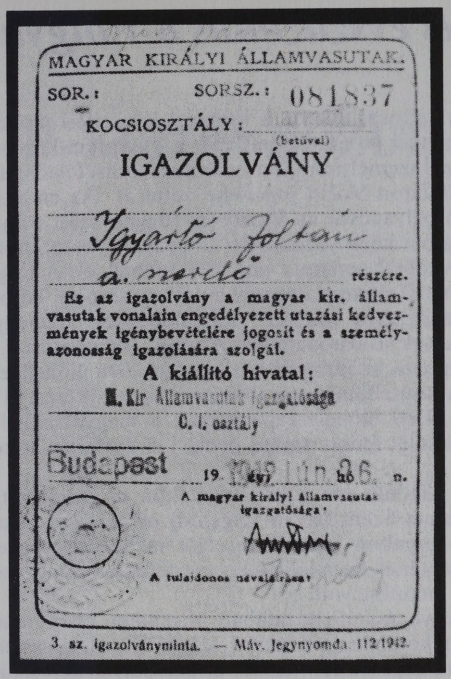
A megye mezőgazdasági termelőszövetkezeteinek 40 százaléka ugyan kedvezőtlen termőhelyi adottságú, ennek ellenére számos közös és állami gazdaság országos hírnévre tett szert termelési eredményeivel, mint például a badacsonyi, a városlődi, a vaszari, a veszprémi és az összevont nemesvámosi.

Meghatározó a közút

Kilenc városával, fejlett iparával, jelentős tudományos műhelyeivel, patinás iskoláival, nagy idegenforgalmával, értékes műemlékeivel, világhírű (badacsonyi, csopaki, somlói) borvidékeivel, pannon hangulatú apró falvaival, a mai kor minden terhével és eredményével Veszprém megye harmonikus és értelmes szerkezetű államigazgatási egység. A Bakony hegyvidéki jellege, a Balaton-felvidék változatos domborzati viszonyai, a kilenc város köré csoportosuló aprófalvas településhálózat, az ipari létesítmények kiszolgálása, az idegenforgalom szezonális igénye s a nagy hivatásforgalom azonban nem egyszerű feladat elé állítja a közúti közlekedést.

A megye 1716 kilométer hosszúságú országos közúthálózatának és 2200 kilométernyi tanácsi úthálózatának eredete a római időkig vezethető vissza. A római Pannónia provinciának három főútvonala is átszelte e közigazgatási egység mai területét: a pécs–győri (Sopianae–Arrabona), a szombathely–óbudai (Savaria–Aquincum) és az előbb már említett Balaton-parti. A mai 8. számú főközlekedési útvonal is nagyjából a szombathely–óbudai római út nyomvonalán épült ki századunk harmincas éveiben. Legjelentősebb műtárgya a veszprémi völgyhíd a megyeszékhely jelképévé is nemesedett. E „grazi műút", mint a megye közúthálózatának gerince, felfűzi a Bakonyt átszelő 82. (veszprém–győri), a 83. (városlőd–pápa–győri), valamint a balatoni irányt kiszolgáló 71., 72., 73. és 84. számú másodrendű főutakat. Az M7-es autópálya csak kis szakaszon érinti a megyét, de annál jelentősebb forgalmat továbbít a Balaton északi üdülőövezetébe.

A megye vasúthálózata az országos hálózathoz képest ritka. A fontos ipari, igazgatási, kulturális és tudományos központ szerepét betöltő Veszprémnek csak egy vasúti fővonala van (Székesfehérvár–Szombathely). A győr–veszprém–dombóvári vonal helyi jellegű, jelentéktelen szerepű. Hazánkban az elsők között itt került sor – az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának jegyében – a Veszprém-külső–Káptalanfüred közötti szárnyvonal felszámolására (1969. október 1-jével).



MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK.

SOR.: SORSZ.: 081837

KOCSIOSZTÁLY: (betűvel)

IGAZOLVÁNY

Ügyvető Foltán

a. nevelő részére.

Ez az igazolvány a magyar kir. államvasutak vonalain engedélyezett utazási kedvezmények igénybevételére jogosít és a személyazonosság igazolására szolgál.

A kiállító hivatal:

M. Kir Államvasutak Igazgatósága

C. I. osztály

Budapest 19 évi hó 26. n.

A magyar királyi Államvasutak igazgatósága:

A tulajdonos névaláírása:

3. sz. igazolványminta. — Máv. Jegynyomda. 112/1942.

Az első autószerelőket még a jogelőd egyike, a MÁV alkalmazta

A megyeszékhely szempontjából tehát a Bakony legnagyobb része és a Balaton-felvidék vasúttól elzárt terület, ahol a közúti közlekedés a meghatározó. Ugyanakkor az országos vasúthálózat történelmileg kialakult fővároscentrikus, sugaras szerkezete miatt a Balatonra irányuló nyugati, illetőleg NDK-beli, lengyel, csehszlovák idegenforgalom is a közutakra koncentrálódik. A balatoni főidényben Veszprém megye útjainak egyes szakaszain a külföldi rendszámú gépkocsik részaránya eléri a 40–45 százalékot.

A közúti közlekedési alágazat, illetőleg Veszprém megye közlekedésének idegenforgalmi előzményei közé tartozik, hogy a Mávautnak az Osztrák Birodalmi Postával létrejött megállapodása alapján 1934 nyarán indultak be a Graz és Keszthely között menetrendszerűen közlekedő autóbuszjáratok. A közös ügyviteli szerződés szerint a járatok felét az osztrák posta autóbuszai végezték. A Bécs és Budapest közötti autóbuszjáratoknak Győrben volt csatlakozása Balatonalmádi és Füred felé. A belföldi forgalomban Budapest és Keszthely között volt autóbusz-forgalom, de közvetlen járat volt már Pápa és Keszthely viszonylatban is.

Fél évszázados a Völgyhíd

Igen jelentős változás állt be a megye közlekedési struktúrájában 1969. október hó 1. napján 00 órától, mikor is a Veszprém-külső–Alsóörs közötti vasúti szárnyvonal személyszállítási és árufuvarozási feladatait a közúti közlekedés, azaz a Balaton Volán jogelődje vette át. Az említett vasútvonalon Veszprém-külső pályaudvar és Veszprém (úgynevezett nagyállomás) között naponta 14 vonatpár közlekedett 8400 ülőhellyel, Veszprém-külső és Alsóörs között pedig további 7 vonatpár járt 4200 ülőhellyel. A forgalom áttterelése előtt Veszprémben 3 viszonylatban 47 autóbuszjárat-pár kötötte össze Veszprém-külső pályaudvart a várossal 3760 ülőhellyel. A megyeszékhely és a balatoni üdülőhelyek (Balatonalmádi, Alsóörs, Balatonfüred, Káptalanfüred) között pedig naponta 48 járatpár közlekedett 2016 ülőhellyel. A vasútvonal kiiktatása után a vasútállomás–városközpont összeköttetést 117 autóbuszjárat-pár biztosította 9360 ülőhely-kapacitással, a megyeszékhely Balaton-parti közlekedési kapcsolat fenntartására pedig 112 autóbuszjáratot indítottak be 9860 ülőhellyel.

A veszprémi Viadukt (az 1988-ban méltón megünnepelt fél évszázados jubileuma óta ismét Szent István-völgyhíd) megépítése és az északi irányú balatoni vasúti forgalom közútra terelése mellett a megye legújabb kori közlekedéstörténetének harmadik nagy mérföldköve a megyeszékhelyt övező közúti körgyűrű kiépítése volt.

Veszprém megye közúthálózatában – miként erről már volt szó – a megyeszékhelyen korábban áthaladó 8. számú főközlekedési útvonal a legfontosabb. Ez teremt kapcsolatot – az M7-es autópályán keresztül – a fővárossal, a várpalotai és ajkai iparvidékkel, a Somló térségével és Nyugat-Dunántúllal, Szombathellyel, majd a határt Rábafüzesnél átlépve a nemzetközi úthálózattal és Alsó-Ausztria központjával, Grazcal. A Veszprém belvárosán – és a Viadukton – átvezető főút megnövekedett forgalmát az országban elsőként teljessé formált körgyűrű hivatott tehermentesíteni. Különösen a második ütemben átadott déli körcikkely alkalmas a nemzetközi kamionáramlás és a belföldi távolsági forgalom megkönnyítésére, ezzel együtt a balatoni irány jó ütemű elosztására, mivel az északi ág a Bakony Művek és a vasútállomás közötti szakaszon felfűzött új iparnegyed helyi forgalmával máris túlterhelt. A körgyűrű hét csomópontja a budapesti, a győri, a vasútállomási (városi), a grazi (nemzetközi), a tapolcai (7301), a csopak–balatonfüredi (73) és a balatonalmádi (7217), és e hét csomópont forgalmi adata jelzi a Dunántúl földrajzi közepén elhelyezkedő Veszprém megye – és megyeszékhely – közlekedési kulcspozícióját.

E földrajzi helyzet határozza hát meg a Balaton Volán, a Bakony és a Balaton-felvidék autóközlekedési szakvállalatának ellátási felelősségét is. Árufuvarozási, személyszállítási és idegenforgalmi tevékenysége során egyfelől állandó szolgáltató partnere a megye ipari, mezőgazdasági nagyüzemeinek, illetőleg lakosságának, másfelől egy kicsit házigazdája is az idelátogató bel- és külföldi vendégeknek. De minderről részletesebben könyvünk további fejezeteiben.

II. KIÚT: A KÖZÚT

A Balaton Volán ma az ország egyik legismertebb és elismertebb autóközlekedési szakvállalata. Ám igen hosszú és nehézségekkel, gondokkal bőségesen megtűzdelt út vezetett idáig. Távolba veszett már a kezdet, holott az egyszerű számbavétele is jelzi, mennyi küzdelem, kudarc, tervezés és átszervezés kellett a szervezett közúti közlekedés beindításához.

A hőskor: Mercedesek és „százlábúak"

A „hőskor" kezdetét a Veszprémből és Keszthelyről elindított menetrend szerint közlekedő társasgépkocsik jelentették. E két város azért kapott különösen fontos jelentőséget a közúti forgalomban, mert Veszprém–Pápa, valamint Keszthely–Hévíz között, vasút hiányában, kizárólag csak közúton, vagyis autóbuszon lehetett megszervezni a személyszállítást. Mindennek érdekében 1927-ben megalapították a veszprémi és keszthelyi kirendeltségeket a Magyar Posta Központi Járműtelepe kirendeltségeiként. Egy éven belül már 12 darab Rába L típusú 22 személyes autóbusz üzemelt. Veszprém–Pápa, Veszprém–Tapolca, Veszprém–Enying–Dunaföldvár–Fülöpszállás, Veszprém–Keszthely–Hévíz között bonyolítottak személy- és postaszállító járatokat. A járatok viszonylag hamar népszerűvé váltak, mivel a megyén belül a vasútforgalom fejletlen volt, több fontos helyiséget – így például a megyeszékhelyet Pápával, Enyinggel, Pápát Keszthellyel vasút nem kötötte össze, illetve nagy kerülővel lehetett csak ezeket a helységeket elérni és igen gyakran ez többnapi utazást is jelentett. Ez időben mind vonzóbbá vált a Balaton. Így indultak útjukra már 1930-ban, a keszthely–hévíz–bécs–grazi autóbuszjáratok is.

Egyébként minden autóbusz-vezetőnek „saját" autóbusza volt, ez azt jelentette, hogy azt csak kizárólag ő vezethette, így a váltásokat a váltó gépkocsivezető a saját autóbuszával bonyolította le. Ha szabadnapos volt az autóbusz-vezető, úgy az autóbusza is a garázsban garazsírozott. Egyenruhában teljesítettek szolgálatot, ez meghatározott színű, többnyire fehér köpenyből és sapkából állt. Saját magának kellett szerelői ruháról gondoskodnia. Kalauza is állandó volt. A havi szolgálati idejük meghaladta a 400 órát. Ennek ellenére ebben az időben az autóbusz-vezetők igen nagy népszerűségnek örvendtek, „elit" foglalkozásnak számított a vezetés és csak nagyon nehezen lehetett ide bejutni. Több vizsgán is át kellett esnie a jelöltnek és szerelői vagy legalább vasipari szakmunkásnak kellett lennie.

Már a háború alatt megindult a munkásszállítás is, miután Veszprémből a Magyar Lőszerművek Rt.-hez, a Danuvia lőszergyárhoz és a fűzfői gyárhoz is szállították rendszeresen (három műszakra) a munkásokat Rába L típusú ponyvás tehergépkocsikkal. 1942–1944-ben már 10 db ilyen ponyvás „autóbusz" üzemelt rendszeresen! 1 db Rába L típusú tehergépkocsival árufuvarozást is végzett a Veszprémi Kirendeltség, így lényegében az országban az első vegyes profilú főnökség volt, amelynek tulajdonosa a 30-as évekből a MÁV volt, mivel átvette az üzemeket a Postától.

A felszabadulás után 1946 tavaszán indult be ismét a rendszeres közúti forgalom. A háború alatt a teljes géppark elpusztult, illetve elhurcolták. Roncsokból, feljavított motorokból kellett összeállítani az első közlekedési eszközöket. Az első járat Veszprém–Budapest között 1946 nyarán indult meg egy Mercedes Kässbohrer típusú 44 személyes autóbusszal. Ez a járat igen népszerű volt, mivel jelentős helyet biztosítottak a csomagok számára is. A járat jellegzetessége volt az, hogy főleg kiskereskedők vették igénybe, igen sok pápai, és naponta hozták-vitték az árujukat az autóbuszon olyannyira, hogy sokszor az autóbusz fele (a belső tér hátsó ülései is) csomagokkal volt tele. (Az akkori kalauznak, Péterfalvi Lajosnak, aki több mint 42 évi szolgálat után 1978-ban ment nyugdíjba, jelentős borravaló-bevétele volt naponta, amit szigorúan megosztott gépkocsivezetőjével Oláh Lászlóval. Ezt az autóbuszt egyébként a német katonai alakulatok hagyták vissza az országban és UNRA-segélyként kapta meg a magyar állam, így a Mávaut is, valamint 4 darab Rába L autóbuszt is, amelyeket a magyar hadsereg használt előzőleg. Ezek után

Családias Mávaut-majális a negyvenes évek végén

kapott a főnökség 2 darab LO–2500, 1 darab LO–2600 Mercedes autóbuszt, 2 darab Reichpost 30 személyes autóbuszt, 1 darab LO–4500-as Mercedes 40 személyes autóbuszt. Ez utóbbival indult be a veszprém–győri járat.

1947-ben ugyancsak UNRA-segélyként kapott a főnökség 6 darab GMC amerikai tehergépkocsit, „százlábúnak" hívták, amit az Európában járt amerikai katonaság hagyott vissza, miután nem érte meg ismét haza, Amerikába szállítani. Ezek Padragon, Csékúton, a Bakonyban és másutt főleg fát fuvaroztak. De ezekkel „fapados ponyvás autóbusz"-ként személyszállítást is végeztek. Az új forint belépésével nagymértékben megnövekedett az utazási kedv. Ekkor már Mávaut-főnökség volt az előzőleg kirendeltségként működ-

dött üzemegység, méghozzá az ország első vegyes profilú főnöksége. Később egy személyszállítással, árufuvarozással működő főnökség Debrecenben is kialakult.

Az államosítás után országos szinten csak a Mávaut, Tefu, Taxi, Belsped vállalat létezett. A MÁV Autóbusz Üzeme vidéki kirendeltséget, később főnökséget működtetett. Ebben az időben a veszprémi főnökség kirendeltsége volt a Győri Mávaut és a Székesfehérvári Mávaut is. Ezekben a városokban az államosítás előtt – Győrben a Sztár Garázs – Székesfehérvárott pedig a Bart Rt. üzemeltetett autóbuszokat menetrendszerűen. De Balatonfüreden egy maszek szállító tartotta üzemben a balatonfüred–balatonszőlős–dörgicsei járat autóbuszát, amit aztán az államosítás után a veszprémi Mávaut-főnökség vett át és üzemeltetett tovább.

1948-ban kapta a főnökség az első modern 44 személyes Chausson típusú francia gyártmányú autóbuszokat.

1950. augusztus 1-jével megérkeztek az első Csepel 300 típusú tehergépkocsik. Ezekre nagyon büszkék voltak új tulajdonosaik, mert ezek voltak az első magyar gyártmányú gépjárműveik, amit már a szocialista ipar állított elő. Először három kocsi érkezett, amelyeket az újonnan beindult bányászjáratokhoz helyeztek Ajka–Úrkút, Ajka–Kislőd között. Itt alakult az első jelentősebb főnökség is, amely az akkori üzemen kívül helyezett kazánházban kapott helyet. Több éven át itt is üzemelt. Előzőleg ugyan már 1949 őszén is végeztek bányászjáratokat a ponyvás GMC tehergépkocsikkal, de rendszeres járatok csak 1950. augusztus 1-jétől indultak be. A teherfuvarozás szervezettebb formában 1949-ben kezdődött el 8 db GMC-vel, amelyeket 1950. év végén Rába tehergépkocsikra cseréltek át. Előzőleg ezek is katonai tehergépkocsik voltak. Majd 1951-ben ezeket a lényegében selejtezett tehergépkocsikat is már modern Csepel 300-as kocsikra cserélték le.

Katonás sorrendben szemlézték az első tehergépkocsikat Pápán

Az átszervezések kora

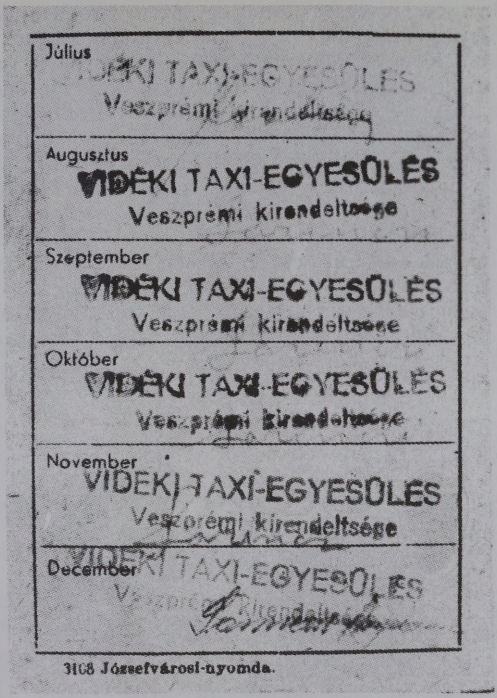
Jelentősebb fejlődést az államosítás hozott a vállalat életében. 1949-ben megkezdődött az országos hálózat kialakítása is. Ez természetszerűleg átszervezéssel járt. Így került sor 1949-ben néhány dunántúli megyeszékhely Veszprémhez és Keszthelyhez tartozó kirendeltségének önálló főnökséggé való kialakítására. A veszprémi főnökségtől levált a győri és székesfehérvári kirendeltség, a keszthelyi főnökségtől pedig különvált a szombathelyi és a zalaegerszegi telep és megyei főnökséggé alakultak a Mávaut Autóközlekedési Nemzeti Vállalat országos szervezetében. Ebben az esztendőben alakult meg az országos Tefu vállalat is, amely Veszprém megyében is gazdája lett a közúti teherfuvarozásnak. Az államosítás esztendejében 84 községet érintettek a vállalat autóbuszai és 955 000 utast szállítottak. Ekkor 54 autóbusz közlekedett menetrend szerint a megye országútjain. A gépjárműpark mintegy kétharmada „fapados" gépkocsi volt.

A történeti hűség kedvéért kronológiai sorrendben idézzük fel az átszervezések eseményeit és irányítását. Tehát 1949. július 1-jével végbement az államosítás. Ekkor került állami tulajdonba a Mateosz-géppark is, de ezeket pl. az akkori fuvarozó maszek cég (Serfőző) Budapesten adta le. Veszprémben a Székesfehérvári Tefu szervezetében alakult Tefu-főnökség, amelyet 1954. április 1-jével vett át Veszprém, egyúttal „lemondott" a győri és a székesfehérvári Mávaut-kirendeltségeiről.

1952. augusztus 1-jével alakult meg a veszprémi önelszámoló egység és egy évig székesfehérvári igazgatóság irányítása alatt üzemelt.

1953. szeptember 1-jével megalapították a Veszprémi Mávaut Autóbuszközlekedési Vállalatot. Lényegében ekkor kerül felosztásra az országos Mávaut Autóbuszközlekedési Nemzeti Vállalat, amelynek székhelye Budapest, Szabolcs u. 17. szám alatt volt, ahol ma is üzemel a Volánbusz Vállalat.

1953. október 1-jével megalakultak az Autóközlekedési Igazgatóságok (AKIG-ok). Számszerűen 9 az országban. Így Székesfehérvárott, Keszthelyen, Jászberényben is volt AKIG. A jogelőd ekkor a Székesfehérvári AKIG-hoz tartozott mint 43. számú AKÖV. 1954-ben megszüntettek több AKIG-ot, így a keszthelyit, a székesfehérvárit, a szolnokit is. Ekkor az országban összesen 6 AKIG alakult, 64. számú AKÖV néven a 6. Győri AKIG-hoz sorolták a mai megyei vállalatot. 1953. október 1-jével megszűnt a Vites (Vidéki Taxi Egyesülés) és beolvadt a Veszprémi Mávautba. Teljesen elhasználódott 25 db taxit hoztak át. Ezek Opel Olimpia, Opel Ádám és kisebb mértékben Skoda 1100-as gépkocsik voltak. Veszprémben 12 db, Balatonfüreden 2 db, Ajkán 1 db, Tihanyban 1 db, Berhidán 1 db, Zircen 2 db, Pápán 6 db, összesen 25 kocsit vehettek leltárba. Pápán főleg Opel Ádám favázas, igen régi gépkocsikat kaptak és egyetlen egy sem volt üzemképes. A taxi vezetője Szász István volt, aki később a vállalat anyaggazdálkodási osztályvezetőjévé lépett elő, majd Párizsban szerencsétlenül végezte életét. (Meggyilkolták, s a Szajnába dobták.)



Július
VIDÉKI TAXI-EGYESÜLÉS
Veszprémi kirendeltsége

Augusztus
VIDÉKI TAXI-EGYESÜLÉS
Veszprémi kirendeltsége

Szeptember
VIDÉKI TAXI-EGYESÜLÉS
Veszprémi kirendeltsége

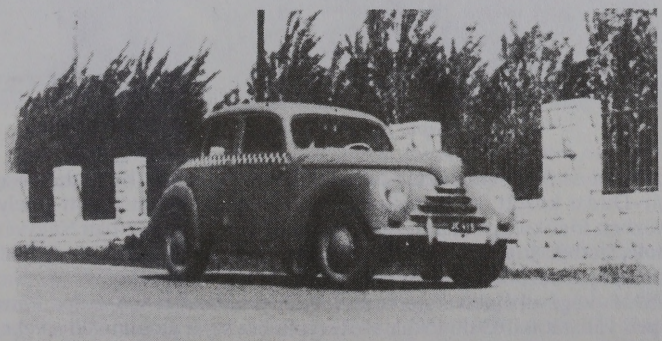
Október
VIDÉKI TAXI-EGYESÜLÉS
Veszprémi kirendeltsége

November
VIDÉKI TAXI-EGYESÜLÉS
Veszprémi kirendeltsége

December
VIDÉKI TAXI-EGYESÜLÉS
Veszprémi kirendeltsége

3108 Józsefvárosi-nyomda.

A taxizókat fővárosi és vidéki egyesülés tömörítette a kezdetekben



Az első kockás taxik egyike Veszprémben

1954. április 1-jével is végrehajtottak egy bizonyos fokú területátszervezést. A Székesfehérvári Tefutól a Veszprémi Tefu főnökséghez került 18 db tehergépkocsi 35 fővel. A főnökség vezetője Varga Ferenc volt. Ugyancsak ekkor került átvételre a fehérvári vállalattól a Tapolcai Tefu főnökség is, de ezt az akkor még létező 60. számú Keszthelyi AKÖV vette át. Ebben az időben a megyében a Keszthelyi AKÖV önálló vállalatként működött. Előzőleg 72. számú AKÖV néven a Keszthelyi AKIG irányítása alatt. Ekkor ide tartozott a zalaegerszegi és a szombathelyi, valamint a nagykanizsai Mávaut-kirendeltség is. Később ezeket leadták és 27. számú AKÖV néven a 2. sz. Pécsi AKIG-hoz tartoztak, majd 1954. október 1-jétől 60. sz. AKÖV néven a 6. Győri AKIG-hoz tartoztak ők is, a Veszprémi 64. sz. AKÖV-vel együtt. 1957-ben újabb területátszervezés folytán a megyei közlekedési vállalat vette át a Várpalotai Mávaut főnökséget is Mazák Ferenc vezetésével, majd rövidesen Puspán Kálmán kapott főnökségvezetői kinevezést. A várpalotai üzemegység későbbi igazgatója 55 éves korában hunyt el.

Egy csapat az „ősidőkből", 1958 táján

Ezekben az években alakult a dudari főnökség, amely kezdetben Nagyesztergár–Dudar között, az út mellett egy „Zöldbarakk"-ban kapott elhelyezést. Időközben főnökséggé szerveződött Pápa is. Ide még 1948-ban Nagyvázsonyból telepítették át a „Csővázas" barakkot, és ebből alakult ki a vasútállomás melletti pápai központi műhely.

1959. év végével újabb átszervezés folytán a vállalatba beolvadt a Veszprémi Belsped vállalat is 163 db lóval, szekerekkel és saját gumiműhelyével együtt. Természetesen a hozzá tartozó kirendeltségek, így Devecser is ide került. Ekkor már kezdett kialakulni a megyei nagyvállalat. 1960-ban már csak 99

A mindennapi munka mellett a vállalat dolgozói részt vettek a tsz-ek szervezésében is, amelyért díszes oklevelet adományoztak az ötvenes évek végén

lóval dolgozott a Szefu-részlegük, miután a jórészt kiöregedett lóállomány nagymértékben kiselejteződött. De a vállalat célul tűzte ki azt is, hogy minél hamarabb tehergépkocsira terelje át a Szefu forgalmat. Ennek volt köszönhető, hogy az államosítás második évtizedében 1959–1969 között 411 darabról 836 darabra növekedett a tehergépkocsi-állomány, közben a lóállomány teljesen leépült.

1960. december 31-ével felszámolták a 60. sz. Keszthelyi AKÖV-öt is, beleolvadt a megyei vállalatba, ezzel megalakult a megyei nagyvállalat. Először 64. sz. AKÖV néven, majd egy év múlva – miután újabb átszervezés folytán megszűntek az AKIG-ok, így a Győri AKIG is, – 15. sz. AKÖV néven, s közvetlenül az ekkor megalakult Autóközlekedési Vezérigazgatóság felügyelete alá került. Ide 1961. október 1-jei megalakulásakor vezérigazgató-helyettessé éppen a megyei vállalat igazgatóját Paisch Nándort nevezték ki, akinek rendkívül nagy szerepe volt abban, hogy a megyei közlekedési vállalat közben az ország harmadik legnagyobb AKÖV-je lett.

A „karrier" állomásai

Az állami autóközlekedés területi elv alapján történő átszervezése – 1961. október 1. – után a Megyei Autóközlekedési Vállalat – Veszprém megyei illetékességgel – 15. sz. Autóközlekedési Vállalat (AKÖV) név alatt folytatta gazdasági tevékenységét. Kossa István akkori közlekedési és postaügyi miniszter erről intézkedő létesítő határozata már tartalmazza a nemzetközi árufuvarozás jogosítványát, de a tevékenységi körök között még rendelkezik a fogatolt – lóvontatású – járművel való árutovábbításról is. A területi – megyei – elv merev érvényesítésére utal az alapító okirat azon kitétele, miszerint a vállalat – a visszfuvarokat kivéve – csak Veszprém megye területéről fogadhatott el fuvarrendeléseket.

Vajh gondolná-e valaki, ez volt a hatvanas évek elején a Volán devecseri „telepe"

Tefu-parádé Ajkacsingerben

Tapolcán nagy úr volt a muszáj, még a roncsból is autót csináltak

Már bontották a megyeszékhely piacát, de éjszakára még jól elfértek a teherautók

Veszprém központjában, a Rákóczi téren jól megfért egymás mellett a régi piac s a Mávaut-„állomás" földszintes vezénylője

Sorjáznak a ZIL-ek

1965-ben a veszprémi autóbusz-pályaudvart ünnepi külsőségek között adták át

1964–65-ben befejeződött a vállalat megyei hálózatainak, az úgynevezett szolgálati helyek rendszereinek kiépítése. A veszprémi és a keszthelyi üzemegység mellett főnökség alakult Ajkán, Balatonfüreden, Dudaron, Pápán, Sümegen, Tapolcán és Várpalotán. Ezek gyors fejlődését jelzi, hogy Tapolczai Kálmán, az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatója 1968. július elsejével a balatonfüredi, október elsejével pedig az ajkai, a pápai, a tapolcai és a várpalotai főnökséget is üzemegységgé nyilvánítja. 1968-tól az ajkai üzemegységnek Devecserben, a dudari főnökségnek pedig Zircen működik kirendeltségi szintű szolgálati helye. 1969. október elsejével egyébként a dudari és a sümegi főnökség is elnyeri az üzemegységi rangot.

1970. szeptember elsejétől Volán 15. sz. Vállalat név alatt folytatta működését Veszprém megye autóközlekedési szakvállalata. A Volán márkanév – egyébként tröszti szintű – felvétele a rövidesen lendületét vesztő új gazdasági mechanizmus hatását tükrözi.

S élni kezdett a „fogazott" állomás

Elismerés az alapítóknak

A vállalat 1974-ben a közúti közlekedés negyedszázados évfordulója, illetve a jogelőd vállalat 25 éves jubileuma alkalmából emlékezetes ünnepséget rendezett Veszprémben. Vajda Miklós a vállalat akkori igazgatója összegezte az eltelt negyedszázad küzdelmeit, majd a 25 éves jubileumi kiállítás megnyitásakor Droszt Mihály igazgatóhelyettes, a vállalat egyik alapító tagja, s történetének legjobban ismerője idézte fel a kezdeti éveket.

A jubileum alkalmából arany pecsétgyűrűt adtak át 18 olyan alapító tagnak, akik még akkor is dolgoztak a vállalatnál. Így Bencsik Ferenc keszthelyi gépkocsivezetőnek, Blénessy Tibor balatonfüredi lakatosnak, Droszt Mihály igazgatóhelyettesnek, Jassek Béla központi osztályvezetőnek, Kollár Lajos keszthelyi osztályvezetőnek, Koskán László keszthelyi üzemigazgatónak, Lovasi Gábor veszprémi csoportvezetőnek, Mészáros János veszprémi gépkocsivezetőnek, Molnár József keszthelyi művezetőnek, Németh Ferenc tapolcai forgalomvezetőnek, Németh János keszthelyi osztályvezetőnek, Papp Lajos sümegi gépkocsivezetőnek, Péterfalvi Lajos pápai kalauznak, Szancsik Béla veszprémi osztályvezetőnek, Szokoly János keszthelyi gépkocsivezetőnek, Tóth Ernőné pápai ügyintézőnek, Vajda Károly pápai gépkocsivezetőnek és Varga József veszprémi gépkocsivezetőnek. Jutalomban részesültek azok az alapító tagok is akik már nyugdíjban voltak, mint az ajkai Kléber József, a keszthelyi Dudás István, a keszthelyi Németh József, s Veszprémből Laborczi József, Mészöly János, Ígyártó Zoltán, Vizi Lajos.

A jubileum alkalmából a vállalat fejlődését 12 nagyméretű tablón is bemutatták korabeli dokumentumok, fotók segítségével, amelyeket ma már sajnos nem tudunk megismertetni – ezek nyomdatechnikai hiányosságai miatt – az olvasókkal. Ám azoknak, akik kezdetben a vállalat, illetve jogelődjének létrejöttekor vállalták a szervezés, vezetés, korántsem hálás, s fáradságtól, lemondástól nem mentes posztját, dokumentált emléket állítani mindenképpen kötelességünk. Tekintsük hát át, kik is voltak az egyes munkaterületek vezetői, kiegészítve napjainkig. (Az igazgatók számbavétele a könyv utolsó fejezetében található meg.)

A forgalmi szakágazat vezetői: Hernádi Gyula, Podmaniczky János, Szabó Ferenc, Bobonka Antal, Rajnai Elemér.

A műszaki szakszolgálat vezetői: Ígyártó Zoltán, Szabó Miklós, Vajda Miklós, Demény Zoltán, Fiola Gyula.

A termelési főosztály vezetője: László Dénes. (1988. november 1-jétől a forgalmi, illetve a műszaki szakágazat összevonásával jött létre.)

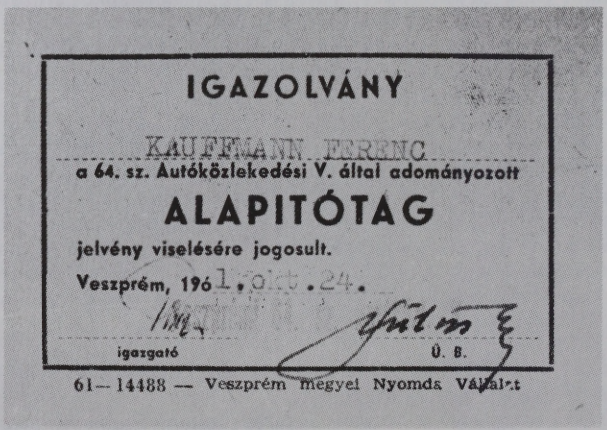
A gazdasági szakszolgálat vezetői: Droszt Mihály, dr. Palatinusz Tibor.

Főnökségvezetők, üzemigazgatók:

Ajkai üzemegység: Németh János, Freund Béla, Tury Károly, Mecseki Géza, Ocskay Ákos, Gersei Gyula, Pálvölgyi Árpád.

Balatonfüredi üzemegység: Hantó Gyula, Tőke Kálmán, Villám József, Csima László.

Halimbai főnökség, üzemegység: Pupos Géza, Tóth Zoltán.
Dudari üzemegység: Endresz János, Lakner Ferenc, Szöllősi József.
Keszthelyi üzemegység: Koskán László, Lakner István.
Pápai üzemegység: Bakos Dezső, Péntek Lajos mb., Szabó Ferenc, Bálint Jenő, Major Ferenc.
Sümegi üzemegység: Nemess Imre, Pupos Géza.
Tapolcai üzemegység: Sirsom István, Bogdán Vince.
Várpalotai üzemegység: Puspán Kálmán, Bebesi István.
Veszprémi üzemegység: Goreczky András, Demény Zoltán, Törőcsik István, Fiola Gyula.
A társadalmi szervek vezetői:
Párttitkárok: Fülöp Sándor, Hantó Gyula, Horváth Gusztáv, Vass Gábor, Varga István, László Dénes, Szabó László.
KISZ-titkárok: Kirner József, Kovács László, Moravecz Lajos, Laszczik László, Horváth Gyula, Szautner Sára, Gesztesi Mária, Braun István, Polgár János.
Szb-titkárok: Dávid József, Sánta Károly, Mecseki Géza, Fülöp Imre, Freund Béla.


IGAZOLVÁNY
KAUFFMANN FERENC
a 64. sz. Autóközlekedési V. által adományozott
ALAPITÓTAG
jelvény viselésére jogosult.
Veszprém, 1961. 10. 15. 24.
igazgató Ü. B.
61—14488 — Veszprém megyei Nyomda Vállalat

A jogelődök többek között 64. sz. Autóközlekedési Vállalat néven adtak ki alapítótagi jelvényt

Márkanév, amely már mindenütt ismert

A Balaton Volán jogelődje – teljesítménye és létszáma alapján 1977. július elsejével érdemli ki az „A" kategóriába sorolást. A megye ipari körzeteinek fuvarozási feladataiból, illetőleg a Bakony és a Balaton-felvidék településjellegéből, valamint idegenforgalmából fakadó közúti szállítási igények a legnagyobb Volán vállalatok közé sorolják a céget. A keszthelyi járás Zala megyéhez átcsatolása ugyan „megfosztotta" a vállalatot a jelentős nagyságrendű keszthelyi üzemegységtől, de „karrierjét" nem törte meg. E szervezeti egység kiesését rövidesen pótolta a halimbai főnökség – 1989-től üzemegység – megszervezésével. 1981-ben ugyanis a Volán 15. számú Vállalat átvette a Bakonyi Bauxitbánya Vállalattól a teljes bauxitérc- és bányameddő-szállítási feladatait, létszámmal és eszközökkel együtt. E komplex feladat teljesítése azóta is a halimbai szolgálati hely eredményesen ellátott teendője.

A vállalat szervezeti helyzetében, jogállásában 1983. december 31. a következő jelentős dátum. A Minisztertanács ekkor szünteti meg a Volán Trösztöt – helyébe a Volán vállalatok egyesülés jellegű központja lép –, ugyanakkor a Volán vállalatok közvetlenül minisztériumi irányítás alá kerülnek. E státusváltás egyik látványos jele a Balaton márkanév felvétele.

A gazdasági reform megélénkülése, a merev trószti szervezet feloldása a Balaton Volánnál is elindít egy tudatos szervezet- és létszám-racionalizálási folyamatot. A nyolcvanas évek elejétől a döntési jogkörök, a döntési szintek és döntéshozó személyek számát tekintve egészségtelenül felduzzadt vállalati központ folyamatos decentralizációjára, ezzel együtt az üzemegységi önállóság fokozatos növelésére kerül sor. Egyfelől megszűnik az úgynevezett törzskari irányítás, illetőleg összevonásra kerül a forgalmi és a műszaki szakvonali vezetés, másfelől önálló nyereségérdekeltségű, önelszámoló egységekké alakulnak át a területi szolgálati helyek.

E szervezeti koncepció konzekvens továbbvitelét jelenti egyes belső szervezeti egységek jogi önállósítása és ezekkel a szervezeti kapcsolatok szerződéses kapcsolatokká való átalakítása. Ilyen korszerű gazdasági formációkkal kötődik már a Balaton Volánhoz

– a Jutas Volán Darabárufuvarozási és Szállítmányozási Leányvállalat,
– a Balaton Volán Ipari Leányvállalat,
– a Balaton Volán Jogtanácsosi Iroda,

továbbá

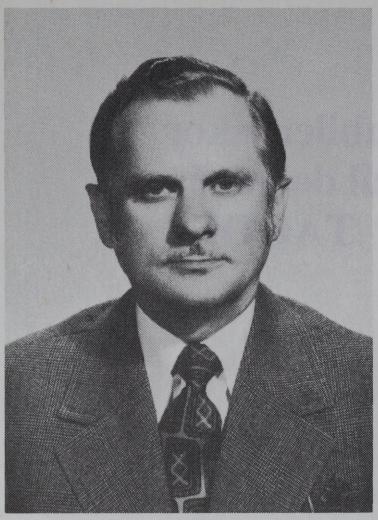
– a Generál Volán Idegenforgalmi Kft.,
– az Exodus Autóbusz-különjárati Kft., valamint
– az Aranyhíd Kiadó- és Nyomdaipari Kft.,

amelyek egyúttal a vállalat sokszínű tevékenységéről is tanúskodnak.

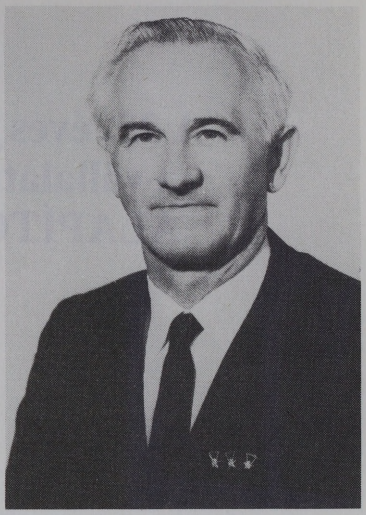
A 25. éves jubileumkor a vállalatnál dolgozó ALAPÍTÓ TAGOK

Bencsik Ferenc
gkv., Keszthely

Blénessy Tibor
szerelő, Balatonfüred



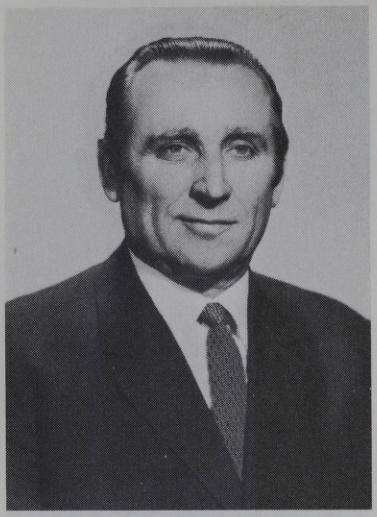
Droszt Mihály



Koller Lajos
üzemgazd. oszt. vez., Keszthely

Jassek Béla
ov., Veszprém

Koskán László
üzemig., Keszthely



Mészáros János
gk. vez., Veszprém

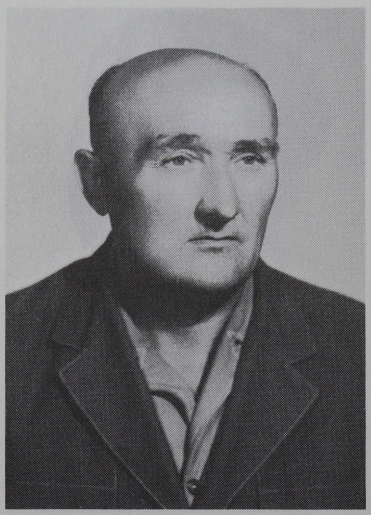
Molnár József
művezető, Keszthely

Lovasi Gábor
Veszprém

Németh Ferenc
forg. vez., Tapolca

Pap Lajos
gk. vez., Sümeg

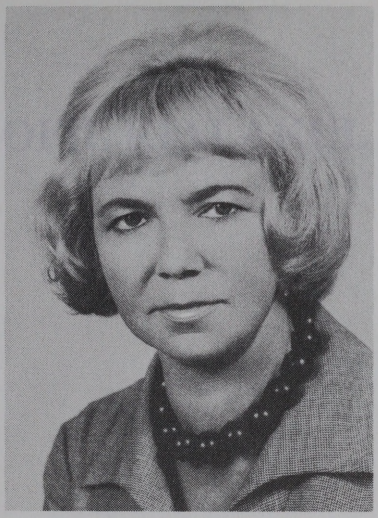
Németh János
forg. oszt. vez., Keszthely



Varga József
gk. vez., Veszprém

Szancsik Béla
ov., Veszprém

Szokoli János
taxi gkv., Keszthely



Tóth Ernőné
forg. üz., Pápa

Péterfalvi Lajos
kal., Pápa

Vajda Károly
autóbusz gkv., Pápa

III. AMÍG EGY PROFIL KIALAKUL

1. Milliók járműve

A Balaton Volán „életrajzának" minden bizonnyal korátsem teljes körű megismerése, megismertetése után ideje, hogy a vállalat gazdasági tevékenységéről, annak alakulásáról, fejlődéséről is kapjanak olvasóink némi képet. Meglehet, hogy „szárazabbnak", szakmaibbnak tűnik, de áttekintése dokumentumot állít a múltnak és jelennek. Olyan dokumentumot, amellyel tartozunk a jövőnek, a vállalat leendő dolgozóinak, s a vállalatot a jövőben is remélhetőleg becsülőknek, tisztelőknek.

Száműzött „bódések"

A Volán már megalakulásától kezdve vegyes profilú vállalat volt, de hosszú ideig a személyszállítást tekintették elsődleges feladatnak. S bár később folyamatosan az árufuvarozásra is berendezkedett, a személyszállítás mindig is meghatározó maradt. Milliók járművét biztosította és biztosítja a Balaton Volán, melynek hatékony kihasználása természetesen évről évre változó és növekvő feladatot jelentett.

Az 1961. január 1-jével megalakult veszprémi 15. számú AKÖV-nek – az összevont veszprémi és keszthelyi autóközlekedési vállalatnak – kezdetben kilenc üzemegységében 351 autóbusza és 83 taxija volt. E járműpark összetétele nagyon is jellemző volt a 60-as évtized elejére. Az Ikarus 30–31-esekből ugyanis 85 db, az Ikarus 55-ösökből 8, az Ikarus 600–630-asokból 65 db, az AMG típusból pedig 9 darab állt rendelkezésre. „Bódés" Csepelből ez időben 184 kocsija volt a vállalatnak. Ezekkel elégítették ki a menetrend szerint közlekedő járatok, ezen belül a nemzetközi, a belföldi helyközi, a távolsági, az elővárosi, a környéki, a helyi autóbuszjáratok igényeit. Ezeket alkalmazták a szerződéses munkásszállításnál, valamint a különjáratú személyszállításnál. A taxipark 45 Moszkvicsból és 38 Warsawából állt. A 60-as évtizedben a teendőket mindenekelőtt a mennyiségi igények kielégítésére, a minőségi színvonal fokozatos emelésére kellett koncentrálni. Újabb és újabb területeket, megyei községeket és városokat kellett bekapcsolni a közlekedési hálózatba. Meg kellett szervezni a rendszeres távolsági járatokat Budapesttel és több megyeszékhellyel, emellett számos nemzetközi járatot is be kellett indítani.

Az autóbusz-állomány 1968-ra összetételében kedvezően megváltozott. A Csepel „bódésakat" végképp száműzték, és meghatározóvá váltak a korszerű Ikarusok, amelyekből már 330 darabot tartottak nyilván.

Az 1958-ban Veszprémben beindított helyi járati közlekedést – a nyitást az 1. számú helyi járat, a Neviki–Hotel–Veszprém-külső közötti járat jelentette, bár előtte a Bakony Művekhez már rendszeresítettek munkásjáratot – további járatok beállításával 1962-re az egész városra kiterjesztették. A megye többi városaiban is 1958-ban indult be a menetrend szerinti helyi járati közlekedés. Így Ajkán, Balatonfüreden, Pápán, Tapolcán, Várpalotán. 1966-ban beindították a Veszprém–Pécs, Balatonfüred–Győr, Tihany–Budapest, majd később a Veszprém–Budapest, Veszprém–Zalaegerszeg, Ajka–Esztergom, Keszt-

hely–Budapest távolsági járatokat. A megyén belüli közlekedésben a zsúfoltság enyhítése alapvető követelmény volt. Ezért sűrítették a járatokat Ajka–Veszprém, Pápa–Veszprém, Várpalota–Veszprém, Tapolca–Veszprém, Tapolca–Keszthely, Pápa–Ajka, Zirc–Veszprém, Balatonfüred–Veszprém helységek között úgy, hogy a közbeeső településeket is bekapcsolták. 1968-ban pedig már újabb, az autóbusz-közlekedésben addig még nem érintett helységeket „csatlakoztattak" a hálózatba, így Marcalgergelyit, Vinárt, Szerecsenyt, Bakonytamásit, Pálihálást, Felsőperepusztát. A Balaton-parti igények kielégítése érdekében körjáratot indított a vállalat Fonyód–Keszthely–Balatonfüred–Siófok–Fonyód között. Ugyanakkor rövidített járatokat is közlekedtettek a tihanyi komp beiktatásával Siófokra. Sőt 1963-ban nemzetközi járat is indult már a vállalat gondozásában a Balatontól Pozsonyba, Grazba, Bécsbe.

A megyei autóközlekedési vállalat személyszállítási feladatai között már a 60-as évtizedben is mind jelentősebbé vált a szerződéses munkásszállítás. A bányászati, építőipari és más ipari vállalatok részben külön autóbuszokkal szállították a dolgozóikat, több üzemhez kettő, illetve három műszakra. Emellett a nagyobb ipari üzemekhez a vállalat közvetlen járatokat indított, így Enyingről, Dégről a balatonfűzfői Nitrokémiához, Kislődről az Ajkai Timföldgyárhoz, Csehbányáról a Bakony Művekhez, Pápateszérről a pápai üzemekhez.

A személyszállítás fejlődéséről tanúskodik, hogy míg 1961-ben 34 millió utast szállított el egy évben a vállalat, addig 1968-ban már majdnem 60 milliót.

Pályaalkalmassági vizsgálat a hatvanas évek elején

Az autóbusz-közlekedés mellett a taxis személyszállítás is mind jelentősebbé vált. Bár a taxik száma ez időben némiképpen csökkent, de összetétele nem változott. A Warsawából már kereken 50, Volgából pedig 5 db állt rendelkezésre. A szolgálati helyek mindegyikénél volt taxi gépkocsi, 1968-ban 5 db Trabant bértaxit is (!) forgalomba állítottak.

A koncepció jegyében

1968 októberében a parlament jóváhagyta a közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseit. Ez, valamint az új gazdasági irányítási rendszer új helyzetet teremtett és új feladatokat állított a vállalat elé. A személyszállítás területén például további településeket kellett bekapcsolni az autóbusz-hálózatba, mindenekelőtt a megszűnő vasútvonalak forgalmának átvételével. A városok és nagyobb települések között, valamint a megyei és regionális központok környékén sűríteni és gyorsítani kellett a járatokat. Általános követelményként fogalmazódott meg a szolgáltatások minőségének javítása, a zsúfoltság csökkentése, az utazási választék és a kényelem növelése, valamint a különleges utazási igények kielégítése. Nem volna érdektelen áttekinteni, hogy évről évre miként változott, fejlődött mindezek tükrében a megyei személyszállítás, de erre már csak terjedelmi okokból sem vállalkozhatunk. Így hát egy-egy jelentősebb „állomást" emelünk ki.

Példaértékű mérföldkő volt, hogy 1969. október 1-jétől a Veszprém-külső–Alsóörs között megszüntetett vasútvonal személyszállítási feladatait a Volán vette át. Igen alapos előkészítő munka után – új autóbuszokat is beszerzett – Veszprém–Balatonalmádi között főidőben 20 percenként, holtidőben 30 percenként, Veszprém–Balatonfüred között főidőben 30 percenként, holtidőben 60 percenként indítottak járatokat. A premier igen jól sikerült és az első szezonban a vállalat több mint félmillió utast szállított el. A nagy feladat mellett néhány gazdaságtalan vonatpár forgalmát is átvették a vasúttól. Így a Celldömölk–Pápa, a Veszprém-külső–Pét, a Balatonfüred–Balatonfűzfő, a Balatonfűzfő–Fűzfőgyártelep közötti vonatpárokat. A koncepció megvalósítása során az egyes csatlakozó vonalakon is ugrásszerűen megnőtt az utasforgalom, Zirc–Eplény–Veszprém, Ajka–Herend–Veszprém viszonylatokban.

A zsúfoltság enyhítése érdekében az úgynevezett AMG gépkocsik helyett nagyobb kapacitású autóbuszokat állítottak forgalomba. Emellett az állomány mintegy félszázzal növekedett is. Eredményeként újabb közvetlen járatokat indított be a vállalat, valamint sűrítette is mindenekelőtt a balatoni járatokat.

Az 1971-es évben az újonnan beszerzett 74 autóbusz révén bővítette a vállalat helyi járatait Veszprémben, Ajkán, Pápán és Balatonfüreden. Új távolsági járatot indított be Hévíz és Szekszárd között. Veszprém és a Balaton között közel 1000 rásegítő járatot közlekedtetett. Ez az év egy új üzletág beindításának esztendeje is, a vezető nélküli bérautóbusz munkába állításáé, valamint említésre méltó, hogy a helyi járatokon perselyeket állítottak fel.

Az új járatok indításának esztendeje az 1973-as év is, amikor is Sümeg–Devecser–Pápa–Győr, valamint Tapolca–Sümeg–Zalaegerszeg között rendszeresítették a megyei közlekedési vállalat járatait. A helyi járatok zsúfoltságának csökkentését pedig 17 korszerű, nagy befogadóképességű Skoda beállításával

A hetvenes években megjelentek az első cseh buszok

Már egész Ikarus-családnak ad helyet a veszprémi központi telep

segítették elő. Két évvel később 1975-ben újabb vasútról közútra terelt forgalom bonyolítása jelentett kiemelt feladatot. Méghozzá a Zalabér–Batyk vasútállomás Balatonszentgyörgy–Zalaapáti vonalon. Ebben az évben rekordot ért el az autóbusz-beszerzések száma, hiszen már több mint 620 autóbusza volt a vállalatnak. Így a hivatásforgalmi feladatok mellett felvállalhatta a 143 iskolához kapcsolódó tanulószállítást, amely 4,5 ezer tanuló iskolába juttatását, illetve hazaszállítását jelentette.

A közlekedési koncepció életbelépésének évétől eltelt esztendőkre az állandó fejlődés és az igénynövekedés volt jellemző, amit jól tanusít, hogy a koncepció évében elszállított 60 millió utassal szemben 1975-ben már 95 millióan vették igénybe a 15. számú Volán autóbuszait.

Színre lép a konkurencia

A 70-es évtized végén a keszthelyi üzemegység kivált a vállalattól és a 16-os számú Volánhoz került. Ez, valamint az a tény, hogy a közületek is mindinkább berendezkedtek dolgozóik sajáterős szállítására, ismét új helyzetet jelentett a megyei autóközlekedési vállalat számára. Hogy a konkurencia színre lépése milyen jelentős volt, azt jól érzékelteti, hogy ez időben a Veszprém megyei közületeknél 360 db, elsősorban 8–10 személyes, de ennél nagyobb kapacitású személyszállító eszköz állt rendelkezésre.

Az új helyzethez való igazodás érdekében a 80-as évtized elején tovább törekedett a vállalat a kiszolgálás minőségi zavartalanságára és újabb és újabb korszerű eszközöket állított munkába. A városokhoz csatolt településekre kiterjesztette a helyijárati rendszert és az új díjszabást. 1981 közepétől így már helyi járati díjat alkalmaztak Kádártán, Ajkarendeken, Bakonygyepesen, Diszelen, Borsosgyőrön, Kéttornyúlakon, Padragkúton, Tapolcafőn, Gyulafi-

Újabb és újabb típusú Ikarusokat próbál ki a vállalat

Az emeletes busznak nem volt sikere a megyeszékhelyen

rátóton. E településeket helyi járattal a területileg közel eső városokhoz kapcsolták. 1984–85-ben Sümeg és Zirc városokban is beindították a helyi közlekedést, majd 1986-ban Balatonalmádiban. A helyi járati közlekedés érdekében a 80-as évek közepén több városban URH- és CB-rádiókat szereltek fel a buszokban.

Tovább bővítette a megyei autóközlekedési vállalat távolsági járatainak számát is, és így többek között Veszprém–Dunaföldvár–Kecskemét, Veszprém–Füred–Szekszárd, Ajka–Pécs, Pápa–Veszprém–Budapest útvonalakon. Sőt újabb nemzetközi járatokat is beindítottak Veszprém–Bécs, Veszprém–Nyitra között.

Az idegenforgalmi utazási ágazat erősítése érdekében egyrészt az utazási irodák tevékenységi körét bővítette a megyei vállalat, rendezvények előkészítésével, ajándékszolgálattal, boyszolgálattal, elővételi jegyárusítással, bel- és külföldi utaztatással, fizetővendég-szolgáltatással, valutavétellel-vásárlással. A 80-as évek második felében újabb megyei városokban – Tapolcán, Várpalotán, Füreden, Almádiban – nyitott a Balaton Volán idegenforgalmi irodát.

A tervszerű fejlesztések és korszerűsítések eredményeként 1988-ban a Balaton Volán már több mint 100 millió utast szállított el. A megtett szervezési intézkedések, az utaztatás hatékonysága, kulturáltsága érdekében természetesen nem mindig találkoztak az utasok tetszésével. Így a különböző járatleállítások évenként változó mennyiségben, járatkorlátozások a holtidőben, az útvonal-változtatások közlekedési korlátozások miatt, a viteldíj-változtatások 1982-ben 1985-ben és 1989 elején. A vállalat azonban igyekezett mindenkor széles körű egyeztetéseket folytatni a lakossággal és az érdekképviseleti szervezetekkel. Ennek is köszönhető, hogy végül is a változtatások nagyobb bonyodalmakat nem váltottak ki, zökkenőmentesek voltak.

2. Nem teher a teheráru

A megyei közlekedési vállalat egy másik nagy szakágazata a teherfuvarozás. E területen is, a több mint negyedszázad alatt rendkívül jelentős változásoknak lehettünk szemtanúi.

Besegítenek a társvállalatok

Igen érdekes áttekinteni, hogy milyen volt 1961-ben a megyei autóközlekedési vállalat tehergépkocsi-állománya. Nos, egy tonnán aluli 47 db, egy-három tonnás 65 db, 3–4,2 tonnás 282 darab, 4,2 tonnán felüli pedig 41 db állt rendelkezésre. A vállalat ezekkel, majd később a korszerűbb és nagyobb teljesítményű tehergépjárműivel olyan kiemelt feladatokat látott el, mint a kereskedelmi áruszállítás, az útépítkezések kiszolgálása s a lakossági igények kielégítése. Az utóbbin belül a darabáru háztól házig fuvarozása. Mindemellett rendkívüli fuvarozási feladatokat is meg kellett oldani árvizek esetén, mezőgazdasági termékek betakarításakor, a szezonális vasúti kirakodásokkor, áruelfuvarozáskor.

A konkurencia néhány típushosszal még tartja előnyét

A 60-as évek elejétől az úgynevezett szóródó áruféleségeket már géppel „kezelte" a vállalat, és így kisebb-nagyobb zökkenőkkel, de eleget tudott tenni a tömegáru-fuvarozási igényeknek. De csak egy ideig. A növekvő feladatok miatt a mezőgazdasági üzemek és más vállalatok fuvareszközeit is be kellett vonni a feladatok elvégzésébe. Az ezzel kapcsolatos teendőket a Megyei Szállítási Bizottság osztálya koordinálta. A billenősgépkocsi-hiányokat elsősorban szombat–vasárnapi kampányszervezésekkel, valamint éjszakai fuvarozásokkal pótolta a vállalat. Ám mindenképp támaszkodni kellett a társvállalatok segítségére is.

1967-ben a MÁV-tól átvette a vállalat a korábban végzett darabáru-fuvarozást, és így valamennyi helységből lehetővé vált, hogy az ország bármely helységében háztól házig darabárut, küldeményt adjanak fel. A 60-as évek második felében megszűnt az AKÖV-ök monopolhelyzete az árufuvarozásban. Egyidejűleg jelentős fuvaridő-csökkenés volt tapasztalható ez időben. A vállalat mindezt úgy próbálta ellensúlyozni, hogy újabb és újabb feladatokat szerzett, kocsiparkját tovább korszerűsítette és bővítette, meghatározóvá vált a 3 és 4 tonna feletti gépjármű, a gépekből és billenős kocsikból gépláncot alakított ki. Korszerű fuvarozási formákat szervezett meg. Növelték például az átrakás nélküli raktártól raktárig folyó közvetlen árufuvarozást – így a Badacsonyi Borforgalmi Vállalatnál, a Füszértnél – megszervezték a bútorbolti üzlethálózatból a házhoz fuvarozást.

Képviselet 41 helyen

1969-ben a közlekedéspolitikai koncepciók előírták a szállítókapacitások kihasználásának további javítását, a korszerű fuvarozástechnikai módszerek kiterjesztésével, a gyűjtő-elosztó jellegű átrakás nélküli fuvarozási tevékenység minőségének javítását, a gyors továbbítást igénylő, a nagy távolságú és különleges fuvarozások szükségszerű fejlesztését, továbbá a darabáru-fuvarozás kiterjesztését. Mindezek érdekében a Megyei Autóközlekedési Vállalatnál több sikeres intézkedés és kezdeményezés követte egymást. Így megkezdődött a Csepel gépkocsik cseréje ZIL gépkocsikra. A 70-es évtized elejére ebből 160 darabot szerzett be a vállalat. Két újabb rakodógépet is vásároltak, és így már 1971-ben 7 millió tonna árut tudtak elszállítani.

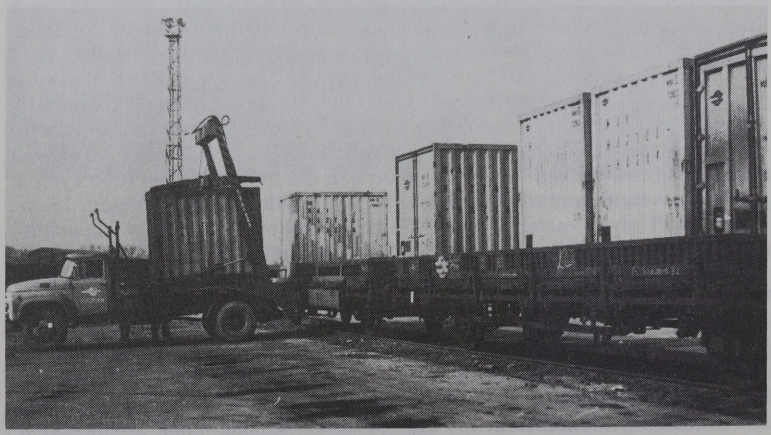
1970-től a fontosabb fuvaroztatóknál sikerült olyan fuvarozási módszereket kialakítani, amelyek eredményeként az árutovábbítás gondját a gyártó üzemektől a fogyasztóig teljes mértékben átvették. Így többek között a Tégla- és Cserépipari Vállalatnál, az Országos Érc- és Ásványbányánál, a KPM Közúti Igazgatóságánál, a közúti építő vállalatoknál. 1971-ben a MÁV-tól teljes egészében átvette a vállalat a darabáru-fuvarozást raktárakkal együtt, és 12 körzeti irodát alakítottak ki. A darabáru-fuvarozások keretében a vállalat megkezdte a Traubisoda, a Pepsi Cola és a zsákos műtrágya „terítését". Bekapcsolódtak a bauxitfuvarozásba és az új feladatok feltárásának egyik első és legjelentősebb állomásaként Csehszlovákiában is munkába álltak a megyei autóközlekedési vállalat billenős gépkocsijai. Csehszlovákiában több éven át jelentős bevételre tett szert különböző építkezések kiszolgálásában a 15. sz. Volán. Volt olyan esztendő, pl. 1975-ben, amikor félszáz nagy kapacitású gépkocsival és rakodógéppel majd 100 millió forint bevételt könyvelhettek el.

A 70-es évek második felében újabb és újabb feladatok megoldása érdekében és a már addig végzett sikeres teljesítmények eredményeképp a vállalat továbbfejlesztette a gépkocsiparkját. Nagy teljesítményű, nagy kapacitású járműveket szerzett be, évenként 30–40-et, UB rakodógépeket és Volvókat állítottak munkába. A Skoda pótkocsis tehergépkocsikkal az Iharkút–Kislőd közötti bauxitszállításokat oldották meg, másutt pedig ugyancsak nagy tömegáru szállítására vállalkoztak. Így erdőgazdasági vállalatoknál, kőbányáknál, vegyipari vállalatoknál.

Irány Észak-Európa

1978-tól a fuvarpiac ismételten tapasztalható beszűkülése miatt újabb üzletpolitikai elgondolást követve megkezdődtek a feladat- és eszközátvételi lehetőségek felmérései. A megyében ugyanis a vállalatoknak jelentős része saját gépkocsival is rendelkezett, és önmaga igyekezett fuvarozási feladatait megoldani, nem mindig a legnagyobb hatékonysággal. Népgazdasági szinten ez pedig különösen ellentmondott az ésszerűségnek. A felmérési tapasztalatok kedvezőek voltak, és a megyei autóközlekedési vállalat ajánlatai is. Így 1981 közepén a 15. számú Volán átvette a Bakonyi Bauxitbánya Vállalat gépkocsiparkját – 33 Tátrát, 15 pótkocsit – a gépkocsijavító-bázist és a kapcsolódó

A 15-ös Volán ponyvás Skodái már nap mint nap elhagyták a megye határait



Veszprém-külsőn a konténerben érkezett áru fogadása sem jelent gondot

A Balaton Volán kamionjai már Európa útjain is ismertek

létszámot. Már az átvétel évében Nyirád, Halimba–Ajka-rakodó és a timföldgyár viszonylatban majdnem másfél millió tonna bauxitot fuvaroztak el. A közületi fuvarfeladatok átvételének keretében később az Országos Érc- és Ásványbányáktól átvették a nemesgulácsi homokfuvarozást – Skoda gépkocsikkal együtt –, a Kőszig-től a Rába pótkocsis szerelvényeket s a feladatot, a Kőbánya Vállalattól pedig a kisvasúti fuvarozást, melyet közútra tereltek.

A vállalat nemzetközi fuvarozási tevékenysége is ez időtől kezd mind jelentősebbé válni. A Hungarocamiontól vásárolt tehergépkocsikkal nemzetközi fuvarozási feladatokat vállal el a megyei autóközlekedési vállalat. Ausztriába, NSZK-ba, Olaszországba, sőt a skandináv államokba is indulnak nap mint nap a 15. számú Volán gépkocsijai. Az osztrák Raupac cég által a Balatonnál megépített szállodáknál is devizatermelő fuvarozási feladatokat végzett a cég, és 1982-ben már közel 300 ezer dollár nettó devizahozammal büszkélkedhetnek.

Öt esztendő mérlege

1983–88 között a vállalat kiemelt feladatnak tekintette a bauxitfuvarozást, a ıemzetközi fuvarozás további szélesítését – az NSZK és Anglia területére is ‚betörni" szándékoztak –, a téglaipari vállalattól, a kereskedelmi vállalatok, ·zen belül mindenekelőtt a Pannonker sörszállítási igényeinek megszervezét. A teendők sorában ott volt még a rakodógép-állomány további korszerűsíése, a költségtakarékos gazdálkodás érdekében a benzinüzemű gépkocsik olyamatos csökkentése, új foglalkoztatási formák meghonosítása, a belföldi ávolsági fuvarozások növelése és a megyei bányászati tevékenységhez kapcsoódó szállítási feladatok megszervezése.

Érdemes és figyelemre méltó számba venni, hogy mindezen kiemelt feladatoknak, teendőknek miként tett eleget a Balaton Volán. Nos, a bauxitfuvarozásokat a mindenkori igények szerint végezték; 1986-ban már 2,2 millió tonnát fuvaroztak el. 1983-tól rakodógépekkel és nagy teljesítményű gépkocsikkal bekapcsolódott a vállalat a külszíni szénbányák lefedési munkálataiba. Évenként több mint 2 millió tonna földet és 100–200 ezer tonna szenet raktak fel és fuvaroztak el. A nemzetközi fuvarozásokat kiterjesztették Európa teljes területére; 1988-ban már 120 millió forint konvertibilis elszámolású bevételt könyvelhet el a vállalat. Az elképzeléseknek megfelelően bővítették a téglaipari fuvarozásokat Veszprém megyén túl Budapestre, Pest megyébe, és Bács megyébe is szállított már a vállalat. A fel- és lerakásokat gépekkel segítették, mind nagyobb teljesítményűekkel, melyhez a feltételeket az teremtette meg, hogy a 80-as évek közepén valóban a legkorszerűbb rakodógépeket vásárolta meg a vállalat. Sőt, 1987-től élve az új lehetőségekkel Volvo rakodógépeket is bérelt. A terveknek megfelelően szélesítették a foglalkoztatási normákat, pjt. és szerződéses üzemeltetéssel 1988-ban már közel 100 gépkocsit működtettek. Ebben az évben 11 millió tonna árut fuvarozott el a vállalat megfelelő hatékonysággal, gazadaságosan, bizonyítva, hogy jó és hatékony szervezéssel a teheráru korántsem teher.

3. Előtérben az ipari háttér

A személy- és áruszállítási és a kapcsolódó ipari feladatokhoz – melyekről a későbbiekben még esik szó – elengedhetetlen volt az elmúlt évtizedekben is, hogy megfelelő technikai, technológiai feltételeket biztosítsanak a vállalatnál is.

Ismerős kritikus pontok

Az 50-es évek végén a vállalat telephelyein – Veszprémben, Ajkán, Dudaron – a forgalmi feladatokon túl igyekezett maga is berendezkedni a gépjárművek technikai ellátására. Elsősorban a gépipari-műszaki feladatok megoldására, így a gépjárművek tárolására, mosására, a revízió és szemlemű-veletekre, a gépjárművek javítására, raktározásra. A technikai követelmények azonossága mellett is jelentős eltérések voltak tapasztalhatók a műhelyek mennyiségében, minőségében, a telephely nagyságában, kiépítettségében, a segédüzemi gépek és berendezések fajtáiban és technikai állagában. Érdemes és jellemző a különbségek egyikét-másikát számba venni.

Veszprémben az igazgatóság a várban székelt. A műszaki részleg és az autóbuszok javításának első „otthona" a József A. utcai telep, a későbbi gumiműhely. A tehergépjárműparknak a Pápai úton, a „Süle" garázsban volt a helye. Jellemzője volt ennek a helyzetnek, hogy a kis telepekre csak a legminimálisabb járműmennyiség fért be, ezért a járműpark jelentős része a város különböző helyein, elsősorban a fuvaroztatóknál, nem egy esetben a

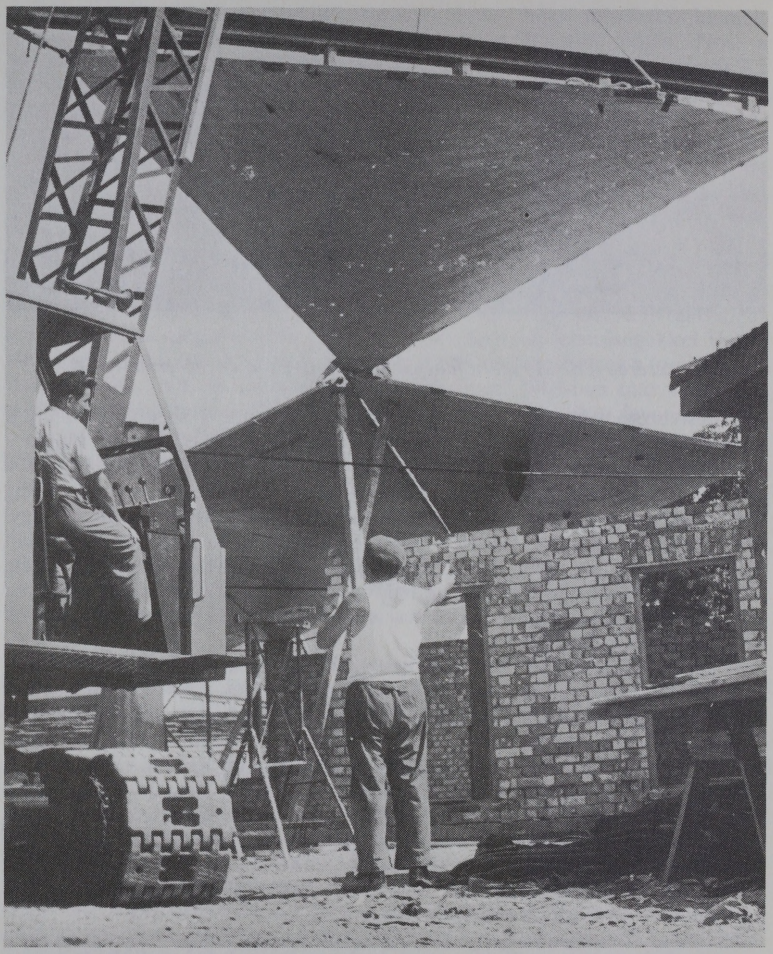
Szerény, de korszerű feltételeket teremt az új devecseri telep

gépkocsivezető lakásánál „telephelyezett". Dudaron, a szénbánya mellett alakult egy kis javítótelep a legszükségesebb feladatok ellátására. Pápán a Devecseri vértanúk útján a „villanegyedbe" ékelődve helyezkedett el a közlekedési vállalat telephelye, amelyet mind városképileg, mind pedig kapacitásában rövid idő alatt kinőtt a szállítási igény. Ajkán a csingervölgyi telep egy a negyvenes években épült és elhagyott kripton-gyárban talált otthont. Különféle helyi bővítésekkel ez a telep 1988. december 1-jéig üzemelt. Balatonfüreden a falu feletti domboldalon egy kis bekerített területen lehelyezett bódék és a műhelygépkocsi mellett folyt a kihelyezett gépjárművek szervizelése és szükségjavítása.

A gépjárműparkban ebben az időszakban a kis- és középkapacitású járművek voltak túlsúlyban. Ám hamarosan megjelentek a nagyobb teljesítményű és korszerűbb gépjárművek is – amelyekről a vállalat „termelő" tevékenységének számbavételekor már esett szó –, és ezeknek műszaki ellátása a mai szempontokhoz viszonyítva kezdetleges körülmények között egyre nehezebbé vált. A vállalat azonban nemcsak járműparkjában fejlődött, hanem tevékenységi körében és területileg is bővült. A műszaki szakszolgálat feladatai ennek megfelelően jelentős mértékben megnövekedtek. Ám amikor Keszthely, Tapolca, Sümeg és Várpalota területének a közlekedési létesítményeit és feladatait a vállalathoz csatolták, akkor sem vált jobbá a helyzet, mert az „új" egységekben sem volt jobb az ipari háttér.

Ebben az időszakban a gépjármű-karbantartásnak, a mind nagyobb részarányú üzemképes gépkocsi-kibocsátásnak a mai szemmel nézve szerény műszaki eszköz háttéren túl alapvetően egyik meghatározója volt a gépkocsivezető és a szerelőszemélyzet. Ezekkel a régi, tapasztalt és kipróbált dolgozókkal a mai napig is találkozunk még a vállalatnál, igaz, hogy egyre kevesebbel. Sokan nyugdíjaskorban vannak, találni foglalkozási betegségben megrokkantakat, egyre többen pedig véglegesen eltávoztak.

Az anyag- és alkatrészellátás helyzete, amely a hazai autózás egyik rákfenéje, 30 évvel ezelőtt sem volt jobb a mainál, sőt sok területen egészen kritikus volt. Ilyen volt például a gumiellátás. Számos esetben előfordult, hogy a



1964 elején már felkerültek a jellegzetes fogazott állomás elemei az épülő új veszprémi autóbusz-pályaudvarnál

hosszabb útra induló gépkocsivezető a másik kollégájától kérte kölcsön a pótkereket, mert mindegyik gépkocsira nem jutott. Rendszeres volt a „mandzsettás" kerék alkalmazása. Ezt a forgalmat és módszert a mai gépkocsivezetők túlnyomó többsége már talán nem is ismeri. Elmaradhatatlan útikelléke volt a gépkocsinak különféle mandzsettadarab és a schaller, más néven a foltvulkanizáló, amelyre a patkószeges országutakon elég sűrűn volt szükség.

A szerelőknek az egyéni találékonyságukkal kellett nem egy esetben úrrá lenni a problémán, néha bizony a szakszerűség rovására is, és a fedett, fűtött javítócsarnokok hiánya miatt sok esetben a sáros, fagyos udvaron. De ugyanezt végezték a gépjárművezetők is. A most nyugdíjban lévők tudják bizonyítani, hogy nagyon sok gépkocsivezető a szabadnapján ment be a telepre a gépkocsit megjavítani azért, hogy a következő napon fuvarozni tudjon.

A kezdetek utáni fejlődésről, annak koncepciójáról és a jelentősebb állomásokról szólni igen tanulságos. A vállalat létesítményeinek módszeres fejlesztése lényegében 1957–58-ban kezdődött, amikor is megtörtént a jelenlegi veszprémi komplex telep területének a kisajátítása és a tervezés megindítása. Ez a tervezés egy országos fejlesztési koncepció részeként indult be. A korábbi fejlesztések és létesítmények általában egyedi kisebb létesítmények megvalósítását szolgálták. A fejlesztési koncepció célja ekkor kettős volt. Egyrészt egy olyan teleptípus kialakítása, amely magában foglalta a közlekedési vállalat teljes tevékenységét, megalapozva az ún. „komplex" telep kifejlesztését, másrészt a hasonló nagyságrendű vállalatok részére is alkalmas mintául szolgáljon. Különösen a javítóbázis kialakításában volt ez uralkodó szempont. Hasonlóan épült pl. a székesfehérvári Volán-telep műhelye is.

Mint egyik első ilyen telep, magában hordozta a tervezés „gyermekbetegségeit" is. Ezek közül meg kell említeni a szétszórt, pavilonrendszerű épületelhelyezést. Ez egyrészt felesleges technológiai útvonalakat tartalmaz, másrészt akkor még nem kellett figyelembe venni a későbbiekben fontossá vált hőtakarékossági szempontokat. A 250 gépkocsi kezelésére méretezett telepet a veszprémi üzemegység 500 gépkocsira viszonylag gyorsan felfutott állománya hamar kinőtte. Így a következő években további lépésként toldozásos átalakítás, bővítés vált szükségessé. A fentiek ellenére nagy jelentőségű volt a munka, hiszen itt elsők között megteremtődött a korszerű gépjármű-karbantartás és kiszolgálás minden addig ismert feltétele.

Ebben az időszakban, 1957-ben létesült a tapolcai autóbusz-állomás és a hévízi autóbusz-állomás is, amely egy közepes forgalmú kiszolgálást tudott ellátni a korszerűnek mondható érkeztető- és indítóállomásokkal, körforgalom-kialakítással.

A vállalat telepi létesítményeinek és autóbusz-állomásainak fő tervezője az UVATERV volt. Néhány korai tervet az AKIG tervezőiroda is elkészített, de félig-meddig egyeduralkodó jellege miatt a Volán vállalatok később terveik nagy részét inkább az UVATERV-re bízták, hiszen az évek alatt sok tapasztalatuk gyűlt össze a speciális Volán-technológiákból. Ezt a tényt tükrözik is az évek során egyre inkább a technológián alapuló szerkezettervek.

Beruházások – időrendben

Az 50-es évek végétől a jelen időszakig az alábbi kisebb-nagyobb létesítményekkel gyarapodott a vállalat:

1957: – Autóbusz-állomás Tapolca, Autóbusz-állomás Hévíz. **1960:** – műhelyépület, Pápa, régi telep – Veszprém, komplex telep. **1961:** – Autóbusz-állomás Sümeg, telepbővítés Várpalota – gumiműhely-bővítés, Veszprém. Ezzel valósult meg Veszprémben a nagyobb darabszámú gumiabroncs-felújí-

tás, körfutózás. **1963:** – Műhelycsarnok bővítése, Keszthely – hengerfej-felújító műhely, Keszthely. A műhely Csepel típusú motorhengerfejek sorozat jellegű felújítására létesült. Idegen vállalatok részére is termelt. **1964:** – Sümegen üzemegységi telep épül. Javítóműhely, kiszolgáló műhely és forgalmi épület. **1965:** – Tapolcán felépül az új üzemegységi telep. Három javítóállással műhelyépület, raktár és kiszolgáló műhelyek, valamint forgalmi épület. Az üzemegység kapacitása több mint kétszeresére növekszik. Megmarad a régi telep is, és ezzel a nagy kapacitású (Tátra) gépkocsipark kiszolgálása is megoldódik. – Veszprémben autóbusz-állomás épült 12 fűrészfogas és 2 út melletti indulóállással, akkor korszerű forgalmi szempontok szerint. Jelenlegi állapotában és területében már kicsi, és városfejlesztési szempontok szerint sincs jó helyen. – Ajkacsingervölgyi üzemegységi telep. A régi telephez egy közelítőleg ugyanakkora tárolóterületet vásárolt a vállalat.

1966: – Felépül a balatonfüredi üzemegységi telep. Kétbeállásos javítóműhely, raktár és szociális rész, iroda és forgalmi épület. – Pápán magánszerviz üzemet vett át a vállalat és az üzemegység működtette.

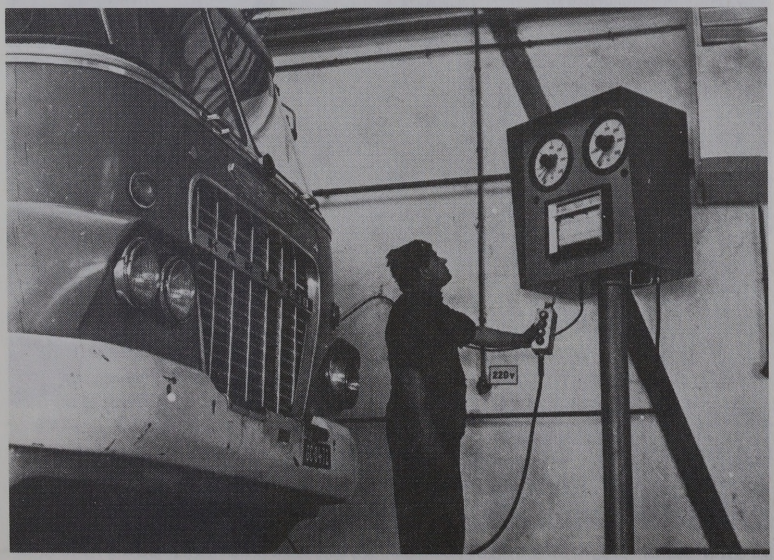
1967: – Felépül a veszprémi központi telepen az iparitanuló-képző bázis kétbeállásos szerelőműhellyel és gyakorlati oktatótermekkel.

1968: – A vállalat megvásárolja Veszprémben a Budapest úti raktárkomplexumot. A központi telepről kiköltözik a darabáru-részleg a vásárolt raktárba. – Pápán a vasútállomáson forgalmi és szociális részleg kerül megépítésre. – Ajka vasútállomáson el- és felfuvarozáshoz részleget alakítanak ki. – Veszprémben a jelenlegi Münnich F. téren megnyílik a Volán Iroda, amely 1969-ben átköltözik a volt MÁV vasútállomási épületbe, 1975–76-ban pedig a 20 emeletes épületbe. – A veszprémi központi telepen a forgalmi épületre emeletet építenek. – A nemesgulácsi fuvarhelyen a homokszállítás kiszolgálására javítóműhely kerül kialakításra.

1969: – Várpalotán bővítik a telepet, és csuklós autóbuszok javítására alkalmas javítóműhelyt alakítanak ki. A régi műhelyépület ezek fogadására kicsi. – Befejeződik az előző évben elkezdett felfutós mosó-program. Így már 6 telepen létesült acélvázas felhajtós járműmosó. – Devecserben a kirendeltségi telep részére a téglagyárnál földterületet vásárolnak, amelyre végül is a műhely- és forgalmi, valamint a szociális épületeket 1971–72-ben helyezték. – Veszprémben a központi telepen megépült egy dunaújvárosi acélvázas műhelyépület, 1100 négyzetméter alapterületen. Ebben az épületben különféle ipari segédműhelyek kerültek kialakításra, majd 1970-ben itt kezdte meg működését a diagnosztikai üzem. – A Veszprém–Alsóörs vasútvonal megszüntetése és a forgalom közútra terelési programjában kiépítették a megállóhelyeket és fordulókat. Végül is a program 1969. október 1-jével sikeresen beindult.

1970: – Dudaron felújították és bővítették a szociális létesítményt. – Veszprémben a Budapest úti raktárkomplexumban kialakításra került egy 54 fő befogadóképességű munkásszálló, amellyel a gépkocsivezetők és egyéb forgalmi dolgozók átmeneti szállásgondját is megoldották. Kezelését a veszprémi üzemegység látja el. – Ebben az évben született végleges döntés arról, hogy a Badacsonyban építendő kötélpálya nem épül meg. A program törlése előtt a különféle telekkisajátítások, tervek, öntőminták készítése, ügyintézési

A diagnosztikai állomás megépítésével úttörő szerepet vállalt a Balaton Volán



A diagnosztikai mérések a gazdaságos üzemeltetés egyik alapfeltételévé váltak

feladatok folytak. Ennek kapcsán 1,9 millió forintot használtak fel. – Dolgozni kezd a diagnosztikai üzem, amelynek építése még 1967-ben kezdődött meg.

1971: – Ebben az évben több kisebb járulékos beruházás valósult meg. Ilyenek: Ajka hidegraktár, Devecser nyílt rakodó, gázpalacktárolók (Ajka, Pápa, Tapolca), timföldgyári pavilon, Balatonfüred hidegraktár, Tapolca hidegraktár, Tapolca nyílt rakodó, áruraktár Tapolca, Várpalota nyílt rakodó, Ajka nyílt rakodó, Pápa nyílt rakodó, térburkolások (Ajka, Veszprém, Balatonfüred).

1972: – Tihanyban a révnél autóbuszváró létesült. – Veszprémben a József A. úti telepen a széntüzelést gázfűtésre váltották át. – Jelentős beruházás volt Pápán az új üzemegységi komplex telep. Üzembe helyezése augusztusban történt meg. Ennek a tervezése során már felhasználták az ilyen irányú tapasztalatokat. A telep technológiai elrendezése, építészeti megoldásai, a telep bejárata előtti tankolási lehetőség (teletankrendszer megvalósulása), a 250 gépkocsi részére alkalmas telepet a teljes szakmára vonatkoztatva is kiemelkedően korszerűvé tette. Adottságai alapján itt alakította ki a Volán Tröszt az energetikai mintabázisát. – Balatonalmádiban megvásárolták sportolási és későbbi üdülő fejlesztésére a Neptun utcai vízparti telket, amely az Erdért üdülő 1984. évi megvásárlásával vízi sporttelepként üzemel tovább. Kialakítása és létesítményeinek a megépítése döntően társadalmi munkában történt.

A munkában megfáradt, megrokkant dolgozók részére rehabilitációs műhely is épült

A vállalat központjában önálló orvosi rendelőt alakítottak ki

1973: – A kihelyezett munkahelyek jobb ellátása és a balatonfüredi vasútállomási tevékenységhez szociális konténereket telepítenek. Ezek a vállalat egyre jobban kiteljesedő bányamunkáinál, tömegáru (kő–föld) tevékenységénél javították a szociális ellátás színvonalát.

1974: – A sümegi üzemegységi telepen jelentős bővítésre került sor. Felépült egy zárt rendszerű forgókefés autóbuszmosó és szerviz, valamint diagnosztikai pálya és irodakomplexum. Ebben az egységben a tanácsi fejlesztési hozzájárulással kialakításra került egy lakossági gépjárműszerviz is. Ez a környék autójavítási gondjain nagymértékben könnyített.

1975: – Az 1963 óta biztosított üzemorvosi ellátás fejlesztéseként új üzemorvosi rendelő nyílt Veszprémben. A régi portaépületre emeletráépítés-

sel és saját kivitelezésben készült el. Helyet kapott benne az általános üzemorvosi rendelő és a fogászati rendelő. – Zánkán utasváró pavilon létesült.

1976: – Az UVATERV tervei alapján Balatonalmádiban felépült az autóbusz-állomás. A megnövekedett autóbusz- és utasforgalom zavartalan ellátását jól kielégíti a városközpontban elhelyezkedő forgalmi létesítmény. – Alsóörsön autóbusz-végállomásként, fordulóhelyként utasváró és forgalmi pavilon létesült. – A városközpontban a „20 emeletes" épületkomplexumban Volán irodát alakítanak ki. Így megvalósult az utazóközönség komplex idegenforgalmi kiszolgálása. – Veszprémben az ipari tevékenység javítására egy önálló műhelyrész épült, amely később 1984-ben a rehabilitációs műhelycsarnokkal tovább bővült.

1977: – Uzsabányánál a kőszállításban foglalkoztatott gépjárműoszlop részére szerelőműhely és szociális egység létesült.

1978: – Veszprém-külsőn felépült a megyei darabáru-raktárcentrum irodákkal, iparvágányokkal, targoncajavító bázissal, 1875 négyzetméter belső raktárral és 1453 négyzetméter szabad területi rakodóval. – A veszprémi központban egy irodaépület szárnyrész készült a törzskari tevékenység részére. – Iharkúton felépült a bauxitszállítás ellátásához egy 2 állásos javítóműhely és szociális egység. – Veszprémben a műhelycsarnok mellett különálló öltöző-fürdő épült az ipari részleg dolgozói részére.

1979: – Devecserben portaépület került kialakításra. – Üzembe helyezték Ajkán az autóbusz-állomást. Ezzel kulturált körülményeket teremtenek az utazóközönség részére, és a várost is mentesítették az indulásra várakozó és parkoló autóbuszoktól. Elhelyezkedése ideális helyen, a városközpontban van. – Átadták rendeltetésének a pápai autóbuszállomást. Ezzel Pápa főteréről az autóbuszok kiköltöztek, és így megszűnt a zsúfoltság. – **1979–1981** között Veszprémben, Balatonfüreden, Tapolcán és Sümegen környezetvédelmi szempontból jelentős szennyvíztisztító berendezéseket állítanak munkába. – Tapolcán szociális épületrészt építettek, amelyben megoldódott az üzemegységi dolgozók üzemi étkeztetése, melegítőkonyhás étteremmel. Kialakításra kerültek irodahelyiségek és egy orvosi rendelő fektetővel.

1980: – Dudaron bővült a műhely. A régi műhelybe az új, hosszabb gépjárművek nem fértek be, ezért volt szükség a műhely szélesítésére. – Balatonfüreden az irodaépülethez kapcsolódóan a tapolcaihoz lényegében hasonló szociális szárny épült étkezővel, melegítőkonyhával és irodákkal. – Ajkán az üzemegység dolgozói részére felépült a csingeri parkerdőben egy pihenőépület, szabadidős létesítmény. – Veszprémben a régi fődarab-hidegraktárból egy műhely került kialakításra, amelyet a ZIL gépjárművek, majd a rakodógépek, a kamion gépkocsik használnak. – Hajagtetőn URH-átjátszóállomást létesítettek. Korábban a Kab-hegyen volt bérlemény, de a terület telítettsége miatt azt is feladták. Ezzel egy időben a vállalati URH-rádióparkot is korszerűbb készülékekkel váltották fel.

1981: – A veszprémi központi telepen fűtésrekonstrukciót hajtottak végre. A régi, korszerűtlen szenes kazánokat olajtüzelésűre cserélték fel. A három kazánház helyett egy látja el az egész telep hőszolgáltatását. – A vállalat központi raktára a komplex telepről a Budapest úti, darabáru által elhagyott raktárkomplexumba költözött ki. A raktár, amely eddig a központi telepen

Kiváló vállalati ünnepség

összezsúfolva több helyiségben üzemelt, tágas raktárakban és rakodóterületen tudja a munkáját végezni. Nem utolsó szempontként a veszprémi üzemegységnek is önálló raktára lett ezáltal az üzemegységi műhelykomplexumban.

1982: – Várpalotán új bejárati út, forgalmi épület és üzemanyag-kiszolgáló rendszer épült. Itt is a telep előtti tankolással valósult meg a teletankrendszer. – Veszprémben a Haszkovó úton felépült a legjelentősebb helyi járati forgalmi csomópont. Polidom-épületben forgalmi iroda és szociális rész került kialakításra.

1983: – A veszprémi központi telepen megvalósult a 80 fő két műszakos foglalkoztatásra alkalmas rehabilitációs célüzem öltöző-fürdő és orvosi ellátására alkalmas fektetővel. Az üzemet beillesztették az átszervezett ipari termelési folyamatba, közvetlen termelési célokat szolgálva. A rehabilitációs foglalkoztató a vállalat szakembereinek pályamunkája alapján épült. – Devecserben a kirendeltségi telepet korszerű gázfűtési rendszerre állították át. – Veszprémben a régi gumiraktárból forgalmi diszpécserközpontot alakítanak ki, amelyben minden vezényléssel és irányítással kapcsolatos feladat szakszerűen elvégezhető. – Veszprémben az ipari tevékenység hatékonyabbá tétele érdekében fékdobfelújító műhely került kialakításra. Az eddigi hagyományos esztergályozásos technológia helyett gazdaságosabban, kisebb anyagveszteséggel és méretpontosabban – köszörüléssel – végezhető a fékdobok szabályozása. A műhely kialakítását a vállalat fiatal szakembereinek újítása alapján végezték el. – Hőenergiaveszteség-csökkentő tényezőként és a korszerű, könnyű kezelhetőség miatt ebben az évben indult be a hagyományos billenős garázskapuk lecserélési programja teleszkópos rendszerű SCAN-DOOR ka-

Élüzemi ünnepség Balatonfüreden. A zászlót Hantó Gyula telepvezető Szigeti Kálmán igazgatótól veszi át.

pukra. Egy-két redőnykapu lecserélésének a kivételével a program lényegében 1988-ban fejeződött be. – A litéri kihelyezett bázisnál felépült egy két kocsibeállásos 168 négyzetméteres műhelyépület. Az előre gyártott fémszerkezetű épületet a Kaposvári Univerzal Ktsz. készítette. Ezzel lehetővé vált, hogy a keverőtelepnél dolgozó gépkocsiknak nem kell a veszprémi telepre a szemleműveletekre és kisebb műhelyt igénylő javításokra bejárni.

1984: – A pápai telepen üzembe helyeztek egy fogyasztás- és teljesítménymérő HFP–100 típusú fékpadot. Ezzel idegenek (külső szervek) részére is kapacitást teremtettek. – A nyírespusztai külszíni bauxitbányánál felépítettek egy gépkocsijavító fémépületet. A kihelyezett gépkocsioszlop részére jelentősen javult a műszaki ellátás színvonala. – A Balatonalmádiban lévő vízi sporttelep szomszédságában lévő Erdért-üdülőt megvásárolta a Volán 13 millió forintért, 5 évi részletfizetéssel. A 6680 négyzetméter vízparti telken egy hangulatos melegítőkonyhás, 54 férőhelyes üdülőépület, valamint a strandolók részére egy hangárépület és három konténerépület van. A vásárlást követő évben, 1985-ben a strandolók részére feltöltötték és parkosították a területet, és kiépítették az általános rendezési tervnek megfelelően a partvédőművet. A strand területén mederkotrást és homokfeltöltést végeztek. A strandolók részére rendelkezésre álló hangárépületet, benne a büfével, öltözőkkel és zuhanyozókkal, valamint egy fedett terasz felépítésével 1987. üdülési szezon kezdetére teljesen átépítették. A korábban már a vállalat tulajdonában lévő vízi sporttelep és az új üdülőtelep így egységet képezve jelentős szociálpolitikai létesítménynek számít. – A halimbai üzemegység vasbeton felfutós teherautó-

mosót kapott. – Felépült Veszprémben az új Cholnoky lakótelepen a helyi járati autóbusz-végállomás egy polidom forgalmi épülettel. – Előző évben kezdődött, de a felszerszámozással együtt ez évben állt munkába véglegesen a veszprémi üzemegységnél egy korszerű gumiszerelő munkahely. Lehetővé vált ezáltal az előszerelt gumiabroncsok biztosítása és a nehéz fizikai munka gépesítése. Közvetlen egy funkcióban üzemel az üzemegység gumiraktárával, amely a régi kazánház helyén lett kialakítva.

1985: – A tapolcai autóbusz-állomás fűtésrekonstrukciója keretében kiépítették a gázfűtést. – A veszprémi központi telep fűtési rendszerét gázfűtésre alakították át. Mivel a tervezés és építés időszakában tombolt az energiaválság, ezért alternatív tüzelési módot lehetett csak kiépíteni. Vagyis meg kellett hagyni az olajtüzelés lehetőségét is, hogy amennyiben hatósági intézkedés történik, azonnal át lehessen állni másik tüzelési módra. A gázellátás biztosításához társulásos alapon – mint legnagyobb részt vevő fogyasztó – kiépítették a Veszprémet északról elkerülő gerincvezetéket.

1986: – Balatonfüreden egy fémvázas műhelyépület telepítésével bővült a javítóállás-kapacitás. Ebben üzemel a fogyasztásmérő és a fékhatásmérő próbapad. A műhely létesítésével a fedett javítóállás-kapacitás kétszeresére bővült. – A sümegi üzemegység a város melletti hegyoldalban egy épületet vásárolt, amely a szabad idő eltöltéséhez, kikapcsolódáshoz, klubtevékenység-

S még egy korabeli élüzemünnepség 1969-ben Tari László igazgató adja át a vállalati vándorzászlót Füred kollektívájának

hez és rendezvények lebonyolítására alkalmas. – Tapolcán, a régi telepen tanműhelyi blokkot létesítettek. Ezáltal az üzemegység területén biztosítják a tanulóképzés feltételeit. – Sümegen a portaépület bővítésével a forgalmi szakszolgálat részére biztosítottak jobb munkakörülményeket. Az épületet központi fűtéssel látták el. A kivitelezést az üzemegység dolgozói végezték el. – Veszprémben a komplex telep bejáratát a Síp utcából áthelyezték a 8. sz. főút Pápai úti szakaszára. A Síp u. lakóinak régi gondját sikerült ezzel megoldani. A viszonylag szűk utcában ugyanis a jelentős Volán-forgalom, különösen a délutáni és esti órákban rendkívüli zajterhelést okozott. A munka kapcsán új portaépületet, új üzemanyag-kiszolgáló bázist, bejárati szervizutat és a város nyugati végén a 8. sz. út mellett helyi járati autóbusz-végállomást kellett kialakítani. Ezzel Veszprémben is megvalósult a teletankos rendszer és a gépi olajkiszolgálás. – A vállalatnak Balatonfüreden a 71. sz. főút mellett volt egy telke, amelyen egy faház állt üdülési céllal. Mivel az általános balatoni építési tilalom és a frekventált központi hely a távlatokban sem tett lehetővé ott építési fejlesztést, ezért a vállalat a területet elcserélte a Nemesvámos–Csopak Tája Tsz-szel egy Alsóörs és Káptalanfüred közötti telekre, amelyen pince-présházas épület van. Itt alakítja ki a vállalat az egyik újabb szabadidőközpontját. – Balatonfűzfőn a gyártól kapott területen megépíttetett egy három gépkocsiállásos javítóműhelyt, amely mellett forgalmi és szociális pavilont, üzemanyagtöltőt és gépkocsimosót is alakítottak ki. A telepet dudari üzemegység gépkocsijai használják.

1987: – A vállalat több telepe nem rendelkezett forgókefés, zárt épületben üzemelő gépjárműmosóval. Az 1986-ban beindított programnak megfelelően ezért 1986. december 30-án Várpalotán, 1987. március 18-án Tapolcán, május 11-én Balatonfüreden és 1988. március 17-én Dudaron helyezett üzembe fedett forgókefés gépjárműmosót. Ezek közül fűtési kapacitás elégtelensége miatt csak a balatonfüredi mosó nem fűthető. Az új technológia előnyeit részletezni szükségtelen, ha arra gondolunk, hogy ezeken a telepeken az autóbuszt eddig kézikefével mosták a gépkocsivezetők. Így minden autóbuszos telep rendelkezik most már forgókefés autóbuszmosóval. – Tanácsi és vállalati közös beruházásból elkészült az UVATERV tervei alapján Várpalotán az autóbuszállomás. Ezáltal a városközpont zsúfoltságát nagymértékben csökkenteni lehetett, ugyanakkor az utasok kulturált kiszolgálást és utazási körülményeket kaptak. A létesítményben kaptak helyet a forgalmi és elszámoltató irodák. Az utastájékoztatást számítógépes monitoros rendszer végzi. 12 kocsiállás körforgalommal biztosítja a zavartalan érkezést és indítást. Az autóbuszok parkolására 16 helyet alakítottak ki. – A halimbai telepen az elhasználódott fémpavilon porta helyett új portaépületet építettek. – Veszprémben, Várpalotán és Sümegen a telepek térvilágításának a javítására fénytornyokat létesítettek. – Eladásra került a devecseri kirendeltségi telep, a veszprémi József A. utcai telep, Pápán a Devecseri Vértanúk úti régi telep. Bérbe adták a veszprémi Cseri úti telepet és a Budapest úton lévő irodarészleget (1988), amelyből a számítógépes feldolgozás a központi telepre került át.

1988: – Balatonalmádiban idegenforgalmi pavilont telepítettek a Kék Balaton fogadó udvarára, Balatonfüreden pedig a vasútállomás épületében alakítottak ki ugyanilyen egységet. – Dudaron a teleppel szemben egy új

tárolóterület létesült, mert a megnövekedett gépkocsiállomány és telep műszaki fejlesztése miatt a befogadóképessége már szűknek bizonyult. Ugyanezen program mellett bővítették a telep villamosenergia-kapacitását 10 kW-ról 55 kW-ra. – Halimbán a tárolótér és a bejárati út kapott aszfaltburkolatot. Ugyanitt az iroda- és műhelyépületen belül átalakításra került a szociális blokk, és gépkocsivezető-tartózkodó létesült. Az egyik műhelyrész belső átalakításával, hőszigetelésével és a világítás rekonstrukciójával II. szemlemű-hely létesült. – Veszprém-külsőn a darabáruüzemnél egy nagy befogadóképességű szeméttároló létesült. – Befejeződött Sümegen az autóbusz-állomás rekonstrukciója. Ennek során a sok helyen áttört és ezért nehezen szigetelhető födémre egy környezetnek megfelelő, a vár háttérképével stílusában is összeillő magas tetőt épített. Az épület belső elrendezésével, központi fűtés kialakításával, a szociális rész átalakításával az épület a teljes forgalmi igényeket kielégítheti. – Az utóbbi évek legnagyobb beruházásaként 1988. december 1-jén ünnepélyesen üzembe helyezték az új ajkai üzemegység telepét. A viszontagságos építkezés nehéz pénzügyi és gazdasági körülmények között zajlott le. A tervkészítést követően megszűnt a Volán Tröszt és így a központi fejlesztési alapképzés elmaradásával erősen csökkentek a pénzügyi források. Ezért először egy csökkentett tartalmú 1-es ütem valósult meg. A 2. ütem építkezése közben csődbe ment a kivitelező Veszprém megyei Állami Építőipari Vállalat. A kivitelezést a Veszprémi Tanácsi Építőipari Vállalat folytatta több hónapos szünet után. Az új árformák és gazdasági szabályozók

A tapolcai gépkocsimosó megépítésével a vállalat valamennyi telepén kiépült a gépi mosóhálózat

változása miatt az építkezés az eredeti 110 milliós terv helyett 200 millió forintba került. Az új telep minden előnye, kapacitása ellenére további kiegészítésre szorul. 1989. évben elkészült egy hidegraktári rész, valamint az orvosi rendelőt és üzemi konyhát is magában foglaló Falco típusú épület.

1989: – A dudari üzemegységhez tartozó Inotapuszta külszíni szénbányánál felállítottak egy 12 x 28 négyzetméter alapterületű Graboplast típusú háromárbocos sátrat. Ezzel lehetővé vált, hogy a külszíni munkahelyen nehéz körülmények között dolgozó műszaki szolgálat időjárástól nagyfokúan védve, hatékonyabban végezhesse munkáját. A raktárosi és egyéb műszaki segédtevékenységek mellett egy időben 4 tehergépkocsit lehet a sátorban javítani. – Ebben az évben felépült Halimbán a fedett tehergépkocsi-mosó, megkezdődött Tapolcán a műhelyépület tanműhelyi részének és a diagnosztikai pályának az építése. Balatonfüreden a telepet bekapcsolták a városi szennyvízhálózatba. Megkezdődött a balatonalmádi üdülő rekonstrukciója, amellyel a kapacitását 80 férőhelyre kívánják bővíteni.

Kocsik, típusok, technológiák

A különböző beruházások természetesen megfelelő alapot teremtettek a vállalatnál a műszaki technológia folyamatos fejlesztéséhez. A gépjármű-karbantartás technológiai rendszere a vállalatnál alapvetően a négy technológiai fő műveletre épül. Ezek: napi gondozás és átvizsgálás; I. sz. szemle; II. sz. szemle; középjavítás, felújítás.

A vállalat fejlődésének kezdeti időszakában szervezetten a vállalaton belül csak az I. és II. sz. szemlevégzés történt. A napi ápolási feladatokat csak a gépkocsivezető végezte. A felújításokat az erre a célra specializálódott vállalatokkal végeztették el. Az 50-es évek végén az I. sz. szemle ciklushatárai 1500–2500 km közötti teljesítmények között, a II. szemle ciklushatárai pedig 10–15 ezer km teljesítmények között az igénybevételtől függően (országúti, terep, helyi járat stb.) változtak.

Az 1954-ben Genfben nagy sikert aratott Ikarus 55 típusú (faros) autóbusz 1956. évi tavaszi állományba lépése után 1961-ben az Ikarus 630-as típusú, majd 1965-ben az Ikarus 66 típusú autóbuszok váltották fel a régi bódés és alvázas autóbuszokat. 1965-ben kísérleti üzemeltetésre 10 db Ikarus 556-os típusú JÁFI-motorral szerelt autóbuszt kapott a vállalat, 1967-ben üzembe álltak az első Ikarus 620 típusú csuklós autóbuszok. Az új tervezésű Ikarus 200-as típuscsalád autóbuszai 1972-től üzemelnek. 1973-ban Škoda autóbuszokat vásároltak. 1975-ben az Ikarus 280 típus, 1977-ben az Ikarus 260, 1978-ban pedig az Ikarus 256 típus lépett be az állományba. Hasonló típuskorszerűsítés történt az 50-es és 60-as évek fordulóján a tehergépjármű-parknál is. A régi gépjárműveket 1970-ben felváltotta a Škoda RT, RTS, a Tátra 138-as típus. 1969-ben a Csepel-park leváltására nagy tömegű Zil gépjárművet vásároltak. 1970-ben Škoda MS, 1971-ben a Tátra 148, 1973-ban a Škoda MTS, 1974-ben a MAZ és az MT-4 típus lépett állományba.

1980-ban kezdődött a jelentősebb nemzetközi fuvarozás a Kőszig Vállalattól vásárolt Rába 831 típusú és Rába 842 gépkocsikkal. Ugyanabban az évben léptek be a cseh LIAZ nyerges szerelvények. 1981-ben cseh Avia közép-teher-

gépkocsik, 1982-ben Rába 853 nyerges gépkocsik, 1985. év végén pedig lengyel Star tehergépkocsik álltak üzembe. Eközben 1980-tól 1982-ig egy rendkívüli feladatot is végrehajtottak a vállalatnál. Az energiaválság erősödése következtében sürgető feladatként jelentkezett az üzemanyag-fogyasztás csökkentése. Ezért teljes vállalati szinten végrehajtották a Zil típusú gépjárművek dízelesítését. A manőver során egy, a kaposvári Volánnál kikísérletezett újítás alapján IFA-motorokat építettek be a benzinfaló Zil-motorok helyébe. Meg kell említeni, hogy a rakodógépparkban az NDK gyártmányú alaptípus, a T 174-es forgórakodók mellé 1973-tól BM Volvo homlokrakodókat, 1978-ban pedig egy japán gyártmányú Komatsu dózert és egy amerikai gyártmányú Caterpillar homlokrakodót, 1982-ben pedig egy NDK-s UB 1412 kotrógépet állítottak munkába. 1987. szeptemberben a norvég Broyt X50 típusú, 1989. áprilisban pedig az NSZK gyártmányú OK RH 30 C típusú nagy teljesítményű kotrógépek álltak üzembe.

A típusváltás során tehát egyre korszerűbb és nagyobb teljesítményű eszközök álltak rendelkezésre. Ez a vállalati háttértechnológia folyamatos fejlesztését igényelte. A vállalati műszaki ellátás és a típusok korszerűsödése miatt a gépjármű-karbantartás rendszere több esetben is megváltozott. 1974-ben Volán tröszti utasítás alapján az IK 200-as típuscsalád I. sz. szemléinek a ciklushatára egységesen 5000 kilométerre emelkedett. Ezzel egy időben minden teljesítőnapon – lehetőleg aknán végrehajtott – napi vizsgálatot kellett végezni. A II. szemle ciklushatárait 24 ezer kilométerben, de maximálisan fél évben határozták meg. 1977-ben elsősorban a diagnosztikai vizsgálatok eredményeképpen minden típusra érvényesek voltak a megemelt ciklushatárok. A II. sz. szemle ciklushatárainál egyéves ciklusidőt határoztak meg hatósági műszaki vizsgával egybekötve. 1978. január 1-jével a jármű-karbantartási rendszerben további korszerűsítést hajtottak végre. Ekkor tértek át a „zárt technológiás" (ZT) gépjármű-karbantartási, vizsgáztatási rendszerre. Ennek az a lényege, hogy a gépjárműparkot – a gépkocsik vásárlásától a selejtezésig – egy zárt láncú karbantartási rendszeren belül üzemeltették. A ZT-rendszert, amely szigorú eszköz- és műveleti technológiát tartalmaz, a hatósági felügyeletet ellátó közlekedésfelügyeleti szerv hagyta jóvá, és a technológia végrehajtását rendszeres időközönként és folyamatosan ellenőrzik.

A ZT eredményeként a gépjárműveket nem kell hatósági műszaki vizsgára vinni. A közlekedésfelügyelet a technológia alkalmazásával és rendszeres ellenőrzésével biztosítottnak látja a kifogástalan műszaki állapotot. Ez a műszaki állapot a szinten tartásán túl egyértelmű gazdasági előnnyel is jár. Mindezek érdekében az évek folyamán a technikai felkészültséget és eszközállományt folyamatosan fejlesztették, korszerűsítették a vállalatnál.

Acélvázas felfutós mosókat helyeztek üzembe. A telepítéseket 1968-ban kezdték meg. Ez elsősorban a gépjárművek alsó részének a lemosását teszi lehetővé. Az évek folyamán többféle gépi alsómosóval kísérleteztek, de a szakmában jól bevált módszer nem ismeretes. Jelenleg sincs telepítésre alkalmas jó megoldás. Minden egységet elláttak meleg vizes vagy gőzsugaras, mozgatható mosóberendezéssel. A gépeket a veszprémi Mezőgép Vállalat készítette.

1988-ban fejeződött be az autóbuszok mosására alkalmas forgókefés gépjárműmosó építési programja. Jelenleg valamennyi autóbuszos telep rendelkezik ilyen mosóval. A telepeken létesített aknás javítóállások mintegy 90 százalékát beépített aknaemelővel látták el. Az első emelőket 1963–64. években helyezték üzembe Veszprémben. Jelenleg vállalati szinten 34 darab üzemel.

Az egyéb emelőberendezések közül, amelyek a közvetlen gépkocsijavítást szolgálják, szólni kell a halimbai 2 darab és a Sümegen lévő 1 darab „futómacskáról". A veszprémi javítóműhelybe 1989-ben telepítettek „futómacskát". Veszprémben és Balatonfüreden autóbuszokhoz és tehergépkocsikhoz használható oszlopos emelőket, Sümegen pedig 2 darab személygépkocsi oszlopos-csápos emelőt állítottak be.

A kisgépesítés, célszerszámosítás területén is számos intézkedés született. Minden szolgálati hely rendelkezik több különféle mechanikus és hidraulikus garázsemelővel. Mindegyik telepen targonca segíti a rakodás és fődarabszerelés műveleteit. Veszprémben, Pápán és Ajkán alacsony zajhatású üzembiztos csavarkompresszorok üzemelnek a régi típusú dugattyúsok helyett. A zajos, korszerűtlen hegesztődinamókat gyakorlatilag zajtalan hegesztőtranszformátorokra cserélték ki.

Szolgáltató termelés

A Balaton Volán már régen felismerte, hogy a gépjármű-karbantartási és üzemeltetési igények gyors és gazdaságos kielégítésére nem elég a közvetlen feltételeket megteremteni. A nagyszámú gépjárműpark és az a követelmény, hogy a konkrét javításon a gépkocsi minél kevesebb időt tartózkodjon, az előkészítő tevékenység megszervezését is indokolta. Erre a feladatra a vállalat „ipari profilja" vállalkozik. Ipari azért, mert ezeket a munkákat ipari gyártás jellegű körülmények között végzi, másrészt társ Volánok és idegen vállalatok részére, eseti megrendelésekre és körzeti tevékenységként is dolgozik.

Az ipari tevékenység keretében az alábbi munkákat végezték, illetve végzik el: alkatrész- és kisfődarab-felújítás, alkatrészgyártás, fődarab-felújítás, gumijavítás és műszaki gumiárugyártás, függesztőeszköz-gyártás, gépi tmk-tevékenység, elekroműszer-ipari javítás és szolgáltatás, diagnosztikai eszközök pontosságvizsgálata, fékhatásmérő próbapadok országos szervizszolgálata, olajregenerálás.

Érdemes e tevékenységről röviden szólni.

Az alkatrész-felújítást részben önálló tevékenységként már az 50-es évek végén megkezdte a vállalat. Úgy kezdődött ez, hogy a szükségletnek megfelelően 2–3 fő végezte e feladatot teljes munkaidőben. Az igények növekedésével a javítási kapacitás annyira megnőtt, hogy 1964-ben önálló csoportként üzemelt, majd 1969-ben a vállalat központjához tartozóan önálló osztállyá szerveződött. A növekedésre jellemző, hogy a jelenlegi létszáma már 100 fő körül mozog. 1970-ben a lengéscsillapító-felújítás, majd 1973-ban az elektromos kisfődarab-felújítás indult be körzeti tevékenységként. Mindkét iparág felfejlesztésében a vállalat dolgozói újításaikkal jelentős mértékben részt vettek. A függesztőeszköz-gyártás 1968-ban indult be, elsősorban a sürgetően jelentkező igények alapján.

A vállalatnál rendszeresített diagnosztikai vizsgálatok során szerzett tapasztalatok alapján és az NDK gyártómű megkeresésére 1973-ban elvállalták a BKP típusú fékhatásmérő próbapadok magyarországi vevőszolgálatát. Ez a tevékenység 1984-től önálló szerződéses üzemben folytatódik.

Gumijavítási tevékenységét a veszprémi József A. utcai telepén folytatja a vállalat. Kisebb javítások végzésével, majd 1961-től a műhely fejlesztése után körvulkanizálással is foglalkoznak. Itt a műhelynek nagy szerepe volt abban, hogy a javított gumiabroncsok darabszámának a növelésével a krónikus hiányon enyhítettek. Emellett a vállalat szerződést kötött a Taurus gumigyárral, amelynek értelmében 1963–64-től a gyár kísérleti gumiabroncsainak a futtatására vállalkozott. Ez jelentős adminisztrációs feladattal járt, de ellátási és gazdasági szempontból nagy jelentősége volt. A nagy tömegben megjelenő radiál típusú gumiabroncsok javítására a műhely már nem volt alkalmas. Az országban időközben megalakult, és nagy sorozatban termelő gumiabroncsüzemekkel a kis műhely már nem tudott versenyképes lenni, ezért a 80-as évek közepén lassan megszüntette a futózásos felújítást, és áttértek a műszaki gumiáruk gyártására.

A gépjármű-diagnosztikai műszereket, vizsgálóberendezéseket, mivel a vizsgálati eljárásnak hatósági követelményeket (füstölés, motorállapot, fogyasztás, környezetvédelem, időszakos műszaki vizsga) is ki kell elégítenie, állandóan jó műszaki állapotban kell tartani és a mért értékeknek is a valóságot kell tükröznie. Ezért szükséges azoknak az előírt időn belüli pontosságellenőrzése. Ennek a feladatnak tesz eleget a diagnosztikai műszerek pontosságellenőrző műhelye, amely feladatát szintén körzeti – több megyére kiterjedő – hatáskörrel és feladattal végzi.

Az ipari tevékenység keretében történik a vállalat gépeinek, eszközeinek a szervezett karbantartása, javítása. Érdemes külön szólni az elmúlt évek egyik nevezetes tevékenységéről, az olajregenerálásról. Ennek keretében az elhasználódott (fáradt) motorolajat úgynevezett forró kontakt módszerrel újra felhasználhatóvá tették, azaz regenerálta a vállalat. Először ez a tevékenység 1962-ben indult be az MMA és MDA motorolajokra. Az MDC motorolajok megjelenése után, 1976–77-ben egy új, savazásos technológiára tértek át. Az adalékanyagok drágulása és a kisüzemi technológia miatt az elvégzett gazdasági számítások szerint a tevékenység már nem volt nyereséges a vállalatok részére. Ehhez járultak a szigorodó környezetvédelmi intézkedések, amelyeknek az új technológia alapján nem tudtak eleget tenni. Ezért a vállalat az olajregenerálási tevékenységet 1980-ban megszüntette. A keletkezett fáradt olajat az Áfor részére értékesítik.

Korántsem mellékes

Az ipari tevékenység „mellékesei" sem mellékesek a vállalatnál, de különösen nem a gépjármű-diagnosztika, amelyet országosan is úttörő szerepet vállalt a vállalat. – 1970-ben az országban elsőként valósította meg a közhasznú közlekedéssel kapcsolatosan, a korszerű gépjármű-diagnosztikai eljárásokat a veszprémi telepen. Meghatározó elgondolás volt, hogy a gépjármű-diagnosztikát ne öncélúan, elszigetelt tevékenységként végezzék, hanem úgy, hogy

tegyék szerves részévé a gépjármű-karbantartásnak. Így a diagnosztikai műveleteket az I. sz. és II. sz. szemle munkafolyamatába építették be. A gépjármű-diagnosztikai és műveleti feltételeinek a biztosítása az egyik előfeltétele a zárt technológiás karbantartási rendszernek. Az eszközfeltételek teljesítése jelentős pénzügyi ráfordítást igényel. Egy fékhatásmérő próbapad pl. 600 ezer Ft, a fogyasztás- és teljesítménymérő pad 1,5 millió Ft, a futómű-ellenőrző készülék 100 ezer Ft, a dízel füstölésmérő pedig 70 ezer Ft-ba kerül. A rendszerben ezek az eszközök a dízeldiagnosztika alapvető eszközei. Ezeken felül több kisebb készülék és műszer szükséges még. Jelenleg egyedül a tapolcai telepen nincs meg a ZT-technológia teljes eszközállománya. A tervek szerint rövidesen itt is megindítják a telepítés építészeti munkáit. A vállalati gépjármű-diagnosztika megvalósításában a vállalat és a KÖTUKI közötti jó kooperációs kapcsolat döntő tényező volt.

A megyei autóközlekedési vállalatnál rendkívüli figyelmet fordítottak a gazdálkodás hatékonyságának javítására. Ehhez tartozóan az energiagazdálkodás javítására. A termelőeszközök üzemeltetési költségeinek, az úgynevezett gurulóköltségnek az üzemanyagköltség a 40 százalékát teszi ki. Könnyen belátható tehát ennek a jelentősége. A 70-es évek első felében kialakult a vállalati energetikusi hálózat. Mindegyik telepen főállású energetikus látja el a feladatokat. A vállalat központjában a Műszaki Fejlesztési és Beruházási Osztály keretében 1981. július 1-jével önálló energiagazdálkodási csoport alakult. Az energiagazdálkodásra jellemző érték, hogy a fajlagos energiafelhasználás az 1975-ös 3000 kJ/képzett árutonna kilométerről 1985-re 2000 kJ/k. átkm-re, tehát rendkívül nagy mértékben csökkent, és jelenleg is 1930 kJ/k. átkm: nagyságú.

Külön említésre méltó a vállalatnak az az intézkedése, amelynek értelmében 1981. évtől a nem készpénzes elszámolású rendszerben dolgozó gépkocsivezetők részére az üzemanyag-megtakarítás pénzbeni értékének 100 százalékát fizetik ki. A kifizetett összeg éves szinten 4,5–7,5 millió forint között mozog évenként.

Az elmúlt évekhez viszonyítva a 80-as évek egyik fő feladatává vált a környezet védelme is. Erre a feladatra is kiépült a védelmi hálózat a teljes vállalat területén. A feladatot nem lehet öncélúan, csak magában vizsgálni. Az előzőekben feltüntetett intézkedések jelentős része ugyanis környezetvédelmi tevékenységként is értékelhető. A jelentős anyagi ráfordítások és védelmi munka eredményének tekinthető, hogy eddig még ezen a téren elmarasztalás nem érte a vállalatot.

4. „Milliomosok" klubja és szomorú statisztikák

Veszprém megye személy- és árufuvarozásában, általában a megye közuti közlekedésében a Balaton Volán meghatározó szerepet tölt be. Személyi és eszközállománya jelentős mértékben befolyásolja a megye közlekedésbiztonságának alakulását. A közúti balesetek megelőzésére irányuló tervszerű és folyamatos vállalati tevékenység ezért nemcsak gazdasági szükségesség, de az embertragédiák elkerülése érdekében alapvető kötelesség is. Az ez irányú vállalati feladatokat már az 1970-es évektől kezdődően, balesetelhárítási intézkedési feladattervben határozták meg a vállalatok. A feladatterv részletesen megfogalmazta azon intézkedések összegét, amelyek magukba foglalták a megelőzés valamennyi részletét. Kiemelt szempontok voltak az oktatások, röpgyűlések megtartása, az ittassági vizsgálatok rendszerének szabályozása, a közutakon végzett ellenőrzések gyakoriságának meghatározása, valamint a járművezetőknek a Volán Tröszt Pszichológiai Állomásra rendelése baleset esetén.

A közutakon megnövekedett forgalom következményeként tovább növekedett a baleseti veszélyforrás. A baleseti munka hatékonyságának javítása érdekében 1977-ben a vállalat Forgalombiztonsági Tanácsot hozott létre. Célja: a vállalati balesetmegelőzési munka koordinálása, a baleseti helyzet figyelemmel kisérése, a megtörtént balesetek okainak feltárása, valamint a forgalombiztonsági hálózat működtetése. A baleset megelőzési tevékenységet, a balesetek helyszínelését az Igazgatási és Jogi Osztály koordinálta 1981. évig, utána a Törzskari Szervezet, az Önálló Forgalombiztonsági és Munkavédelmi Csoport felállításával.

Az 1975. évi fontosabb megelőzési feladatok között szerepel a „Dicsérőlap" mozgalom széleskörű tudatosítása és propagálása, a „D"-lap mozgalomban rejlő balesetmegelőzési tevékenység fokozása a gépjárművezetők körében. A Személyforgalmi Osztály, az Igazgatási és Jogügyi Osztállyal közösen a korábbi felmérések alapján feltérképezte és kiadta Veszprém megye veszélyes útszakaszait és vasúti átjáróit. Lényege, hogy a járművezetők a fuvarfeladatuk végzése során ismerjék az adott útszakasz veszélyforrásait, ezek ismeretében előzzék meg a közúti baleseteket. A „Balesetmentes Közlekedésért" plakett és jutalmazások összegét 1974. évben a korábbi évekhez képest jelentősen megnövelték. A KPM Autófelügyelet által jóváhagyott felterjesztések alapján évenként – a teljesített kilométerek alapján – mind több járművezetőt tüntettek ki. Húsz évvel ezelőtt például 137-et, 1988-ban már 225-öt. 1 500 000 balesetmentes kilométer levezetéséért már elismerésben részesült: Kurali Gyula, Pápa, Vida Géza, Pápa, Tóth Lajos, Pápa, Horváth Károly, Tapolca, Kovács Lajos, Várpalota, Balázs László, Veszprém, Egyed Lőrinc, Veszprém, Nyirő Ferenc, Sümeg. 2 000 000 balesetmentes kilométer levezetéséért eddig a vállalatnál egyelőre még csak Bogár Gézát, Tapolca, tüntették ki.

1978. évben különösen megnövekedett az 1 millió km-t balesetmentesen vezetett nagy rutinnal rendelkező járművezetők száma. Célszerűnek látszott a tapasztalatok átadása, ismeretek összegyűjtése; megalakult hát a „Milliomosok Klubja" a balesetmentesen vezető járművezetők köréből. S mint az előbb említett számsor, névsor igazolja a klubnak mind több a tagja.

Persze a számok nemcsak örvendetes jelenségekről árulkodnak. Jelzik, s egy közlekedési vállalat számára nagyon is meghatározóan azt is, hogy miként változik egy vállalat életében, fejlődésében a baleseti helyzet, mennyire hatékony a munka, pontosabban a munkás védelme. Véletlenszerűen korabeli jelentésekből három évet ragadunk ki.

Az első év 1970. Az üzemi balesetek száma ekkor 93 volt. A kiesett munkanapok száma 2259. Az 1000 főre jutó balesetek száma 18,7. Az 1000 főre jutó kiesett munkanapok száma 455,3. A vállalat létszámnövekedését figyelembe véve megállapítható a korábbi évekhez viszonyítva az üzemi baleseti helyzet romlott. Ez megmutatkozik egyrészt a baleset számának növekedésében, valamint a kiesett munkanapok számának növekedésében is. A vállalat gépjárművei által okozott balesetek száma is nőtt a bázishoz viszonyítva az egy évvel korábbi 201 balesettel szemben 224 baleset történt. Ebből a saját hibás baleseteket figyelembe véve a személyi sérüléssel járó balesetek száma öttel csökkent. A saját hibás balesetek következményeit figyelembe véve szomorú, hogy egy halálos kimenetelű baleset is történt. Örvendetes tény viszont, hogy műszaki hibás baleset nem volt. A balesetek okait az alábbi szabálysértésekre lehet visszavezetni: gyorshajtás 27,9 százalék, követési távolság be nem tartása 13,1 százalék, elsőbbség meg nem adása 12,3 százalék, szabálytalan előzés, kanyarodás, tolatás, kerülés, kitérés 28,7 százalék, figyelmetlen vezetés 13,9 százalék, ittasság 4,1 százalék.

Rendkívül élesen jelentkezett e területen is a munkaerő-vándorlás következménye. A saját hibás és ittas balesetek emelkedését a fiatal, kezdő, gyakorlatlan gépkocsivezetők okozták, de jellemző, hogy növekedés jelentkezett az 5–10 éves gyakorlati idővel rendelkező gépkocsivezetőknél is. A balesetelhárítási tevékenység egyébként tovább fejlődött, a saját hibás és vitás, statisztikaköteles balesetek 10 millió kilométerre történő mutatójának csökkentésével. A baleseti mutató alakulása 10 millió kilométerre vetítve az alábbi: 1969-ben 5,8, 1970-ben 5,5. A következő esztendő az 1980-as év. Ekkor az üzemi balesetek száma a bázishoz viszonyítva már csökkent, viszont a kiesett munkanapok száma nőtt. A bázis 55 baleset 2 585 kiesett munkanappal szemben a tény 52 baleset 2 766 nap. 1979. évben 3 halálos üzemi balesettel szemben 1980. évben halálos baleset nem fordult elő. 1980. év folyamán több jelentős intézkedés történt a vállalatnál a munkavédelmi helyzet javítása érdekében.

Az 1980. évi baleseti helyzet forgalombiztonsági mutatói az alábbiak: Az összes balesetek száma bázis időszakhoz viszonyítva 24,5 százalékkal csökkent. Tárgyidőszakban a „sajáthibás" és „vitás" baleseteink száma 48 százalékkal csökkent. Személyi sérüléses baleseteinknél 35,3 százalékos csökkenés tapasztalható. A gépkocsivezetőik által okozott balesetek személyi következménye a bázis időszakhoz viszonyítva 25 százalékos javulást mutat a sérült személyek számánál. Halálos baleset nem volt. Ittasság miatt bekövetkezett

baleset sem volt ez évben. Az 1980. évben bekövetkezett műszaki hibás balesetek száma megegyezik az 1979-es év két esetével. A 10 millió kilométerre vetített mutató az öt évvel korábbi 6,82-ről 2,47-re csökkent.

S még egy év az árulkodó számok tükrében: 1985. Ebben az esztendőben az üzemi és közúti balesetek és fajlagos mutatói egyaránt javultak: 52 üzemi baleset következtében, 1575 munkanap esett ki, közúti baleset mindössze 46 volt. A 10 millió km-re vetített mutató 2,38-ról – 2,25-re csökkent. A 100 000 km-re vetített mutató azonos maradt: 0,026. Saját hibás halálos baleset 1985. évben 2 esetben, műszaki hibás baleset 1 esetben történt. Ittas baleset 1985. évben 1 esetben fordult elő.

Hadd ne idézzük a további éveket, statisztikákat. Jól tudjuk több millió utast kiszolgálni, több millió tonna árut megmozgatni, elszállítani teljes biztonsággal nem lehet. De hogy évtizedes története során a Balaton Volán egyre sikeresebben vállalkozik a lehetetlenre, az kétségtelen.

5. Töretlen szellemitőke-befektetés

A látszólag sziszifuszi, de mégis eredményes próbálkozásához egyebek mellett hozzájárult, járul az is, hogy fennállása alatt a vállalat mindig nagy hangsúlyt fektetett dolgozóinak általános és szakmai képzésére. Mert tudták, tudják, ez olyan szellemi tőkebefektetés, amely elengedhetetlen évről évre mind sokirányúbb feladatainak megoldásához, s amely idővel bőségesen kamatozik. A Balaton Volánnál az oktatási feladatok három fő tevékenységre terjednek ki.

– 1. Állami oktatás, amely az általános, közép- és felsőfokú képzésben részt vevőket fogja össze.

– 2. Szakmai képzések, továbbképzések, amelyek a vállalat által szervezett szakmai képzéssel, továbbképzéssel foglalkoznak.

– 3. Egyéb tanfolyamok, oktatások, amelyek nem vállalati szervezésben, de a vállalat anyagi és irányítási közreműködésével bizonyos szakterületek részletesebb megismerésére biztosítanak elméleti alapokat.

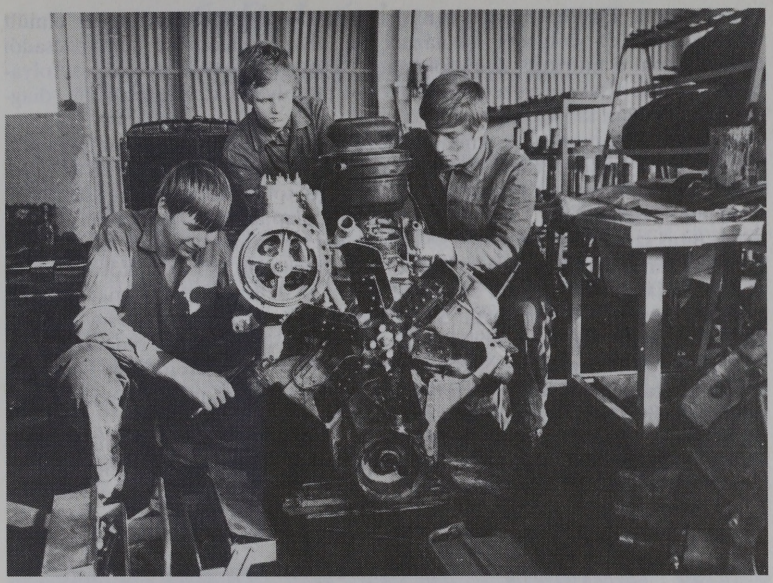
Az állami oktatás területén az általános és szakmai műveltség szintjének növelése érdekében mindenekelőtt arra törekednek a vállalatnál, hogy a dolgozóknak meglegyen a beosztásukhoz szükséges előírt iskolai végzettsége, valamint hogy a vállalati feladatok ellátásához szükséges szakmai műveltséget folyamatosan bővítsék. Ennek köszönhetően a Volánnál csökkent a nyolc általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma: ezerről egyötödére. A középfokú állami oktatás területén több százan bővítették, bővítik a tudásukat a szakmai műveltség igényének megfelelően. Ma a vállalat minden hetedik dolgozója rendelkezik már középiskolai végzettséggel. A felsőfokú oktatási intézményekben továbbtanuló dolgozók továbbtanulását is támogatja a vállalat. Ennek köszönhetően 29-ről 91 főre növekedett a felsőfokú végzettségű

dolgozói száma az elmúlt években. A második diploma megszerzésénél elsősorban a szakközgazdász, gazdaságmérnöki és mérnökközgazdász továbbképzési formákat támogatják.

A szakmai képzések keretében azokat az autóközlekedés területén jelentkező konkrét szakember-utánpótlási igényeket kívánják kielégíteni, amelyek az állami oktatás keretében megoldhatatlanok. Így például az árufuvarozás és személyszállítási tevékenység személyi feltételeinek biztosítása érdekében folyamatosan szerveznek a vállalatnál tehergépjármű-vezetői alaptanfolyamokat és autóbusz-vezetői tanfolyamokat. A tehergépjármű-vezetői alaptanfolyamon 2101 gépkocsivezetőt, az autóbusz-vezetői tanfolyamon 761 autóbuszvezetőt képeztek ki a vállalatnál. Minősített kategóriájú jogosítványt közel kétezren szereztek.

A vállalati igényeknek megfelelően biztosították a kötöző-, kisgépkezelői, könnyűgépkezelő-, nehézgépkezelő-képzést és vizsgáztatást. 519 kötözőt, 516 kisgépkezelőt, 1005 könnyűgépkezelőt és 376 rakodógép-kezelőt képeztek ki az elmúlt évben a vállalatnál. Ez a létszám biztosította a vállalati szükségleteket és egyúttal bizonyos tartalékot is jelent. Nagy energiát fordítottak és fordítanak a szakmunkás-utánpótlás biztosítására, a szakmunkásképzésre is. A karbantartószakmunkás-utánpótlás döntően a vállalatnál képzett szakmunkástanulókból biztosított. Jelenleg 4 üzemegységnél van tanműhely, s ezekben évenként 70–75 fiatal szerzi meg szakmunkás-bizonyítványát, autószerelő,

Kell is a jó szakmunkás az egyre erőteljesebbé váló ipari tevékenységhez



A szakmunkásképzést önálló központi tanműhely is szolgálja

karosszérialakatos, gépjárművillamossági műszerész és autófényező szakmában. A vállalati igényeken túl, itt jelentős mértékben hozzájárulnak a megye szakmunkás utánpótlásához is.

Figyelemre méltó, hogy az autóközlekedési tisztképzőt végzettek száma is kedvezően alakult. A tisztképzés a közúti közlekedés fejlődése során betöltötte a vele szemben támasztott igényeket, oly időben biztosította a gyorsan elsajátítható és aránylag tartalmas szakismereteket és képzettséget, amikor az állami képzésben ez még nem volt megoldott.

A Balaton Volán az utóbbi években mind jobban bekapcsolódik a nemzetközi árufuvarozásba. Ez a tény indokolja, hogy a gépjárművezetők, valamint a nemzetközi irányító személyzet legalább megérthetőségi szinten beszéljen egy idegen nyelvet. A vállalat személyzeti és oktatási osztálya, igazodva a vállalati igényekhez, évenként meghirdette az említett dolgozók részére az idegennyelv-tanfolyamokat. A nemzetközi fuvarozás a vállalat profiljában mind nagyobb részt képvisel, ami feladatként határozza meg az oktatási csoport számára, hogy az idegen nyelvet ismerő dolgozók körét tanfolyamok megszervezésén keresztül szélesítse. S így is tesznek...

Természetesen a teljesség igényével nem sorolható fel valamennyi szakmai képzési, továbbképzési forma. De például a vállalat dolgozói körében a számítógépkezelői alap- és továbbképző tanfolyamok is igen népszerűek, amit bizonyít az a tény, hogy az elmúlt 3–4 év alatt 128 dolgozó vett részt ilyen

tanfolyamon. Egyéb szakmai tanfolyamokra és továbbképzőkre az elmúlt időszakban 1255 dolgozót iskoláztak be. Ilyen például az adótanácsadói tanfolyamok, a munkaügyi tanfolyamok, a mérlegképes könyvelői tanfolyamok, a BME által szervezett továbbképző tanfolyamok, valutakezelői, diagnosztikai, közúti tarifőri stb.

A vállalati szervezésű szakmai tanfolyamok és a továbbképző tanfolyamok sikeres lebonyolítása érdekében a vállalat rendszeresen igénybe veszi az egyes szakterületekről azokat a felsőfokú végzettségű, többéves oktatási gyakorlattal rendelkező dolgozókat, akik felkészültségük alapján erre legalkalmasabbak. Az oktatás színvonalának emelése érdekében tantermet bérelnek az autóközlekedési tanintézettől, ahol az elméleti oktatásokat kulturált körülmények között tudják lebonyolítani. ezen túlmenően az oktatásokhoz a vállalat külön oktatóteremmel is rendelkezik. Szolgálati helyein is vannak olyan helyiségek, ahol a forgalmi utazók oktatását és továbbképzését meg tudják oldani.

A gyakorlati oktatásokat a központi tanműhelyben, szerelőműhelyben és a diagnosztikai pályán végzik. S természetesen a korszerű oktatás megvalósításának alapvető tárgyi feltételeivel is rendelkezik a vállalat.

Vagyis a vállalat oktatási szervezete az elmúlt évek során kiépítette a profilhoz igazodó szakmai képzés és továbbképzés hatékony feltételeit.

Az adatfeldolgozás, -rögzítés még a lyukkártyás gépeken is igen fárasztó volt

6. Polgárjogot nyert a számítástechnika

Az előző fejezetben említett szellemitőke-befektetések egy része koránt sem volna kamatoztatható, ha a vállalat nem teremti meg a szükséges technikai feltételeket, egy olyan speciális területen mint a számvitel, ügyvitel.

S hogy ennek szükségességét időben felismerte a vállalat, arról egyértelműen tanuskodik, hogy a vállalati adatfeldolgozásban igencsak régi hagyománya van a számítástechnika alkalmazásának. A legelső kezdeményezéseket az 1960-as évek első felében a fuvarokmányok egyes adatainak „Mercedes" adatrögzítő gépeken történő feldolgozása jelentette, bár ez még inkább ügyviteltechnika volt, mintsem számítástechnika. Az „áttörés" 1968-ban következett be a teherfuvarozási menetokmányok adatainak ADDO típusú gépeken történő rögzítésével. Az adatfeldolgozás Budapesten történt a jelenlegi Volán Elektronika jogelődjének számítógépén, s a vállalat a feldolgozott adatokat gépi táblák formájában hasznosította. Az adatfeldolgozás új formája az évek során új rendszerek belépésével bővült. 1971-től az anyag-, és

Ma már korszerű számítógépek szolgálják a számvitelt, könyvelést

darabárus bizonylatok, 1974-től az autóbuszközlekedési menetokmányok, 1976-tól a műszaki bizonylatok feldolgozása kezdődött el, s a már meglévő rendszerek is időközönként korszerűsödtek. A feldolgozásokat végző Volán elektronika tevékenysége dinamikusan bővült, fejlődött, s a megyei vállalat ennek megfelelően mindig úttörők közé tudott tartozni az egyes rendszerek kialakításában és kisérleti bevezetésében.

A vállalati belső ügyviteli folyamatok közül a számvitel területén volt jellemző a korszerűbb technika alkalmazásának igénye. A kézi könyvelésről szakmai szinten ugyancsak az elsők között, 1975-ben tértek át az ASCOTA könyvelőgépek használatára. 1980-ban már a korszerűbb Robotron 1750-es gépekkel dolgoztak, s az erre kifejlesztett könyvelési programjaikat számos társ Volán Vállalat is átvette. 1986-tól pedig már a Robotron 5130-as irodai számítógépeket használják a könyvvitelben.

A 70-es 80-as évek fordulóján a vállalat nem követte a saját központi számítástechnikai bázis kialakításának utját, így továbbra is kizárólagosan a Volán Elektronikához kapcsolódó feldolgozások a meghatározóak. A kisebb helyi feldolgozások, ügyviteli folyamatok gépesítésének igénye azonban egyre erőteljesebben jelentkezett, s 1984-ben 2 db Commodore-64 gép beszerzésével a vállalatnál is elkezdődött a „személyi számítógépek" korszaka.

A gépek száma, s az új lehetőséggel szívesen élők köre évről évre bővült. Egyre több területen jelentek meg az ügyviteli munkák, az informálódást segítő felhasználói programok, melyek részben külső forrásból, részben saját fejlesztéssel jöttek létre. A C-64-es gépek tömeges megjelenése az adatfeldolgozásban 1986-ban kiváltotta a régi ADDO adatrögzítőket. Ez egyrészt lehetővé tette az adatfeldolgozói létszám csökkentését, másrészt megnyitotta az utat a munkafolyamatok szolgálati helyi decentralizálása felé, mely napjainkban válik teljeskörűvé. 1987. tavaszán meghatározó jellegű impulzust adott egy IBM/AT kategóriájú PC gép beszerzése a vállalati számítástechnikai alkalmazásban. Kialakult egy vállalati számítástechnikai „szervezeti mag" s a PC gépek száma kilencre gyarapodott. Így a szervezeti, működési változásokkal összhangban lévő adatfeldolgozási és informatikai rendszer, illetve az alkalmazott számítástechnikában további gyökeres változások várhatók az elkövetkező években.

IV. EMBERKÖZPONTÚ ÉVTIZEDEK

Napjaink nyilvánvaló követelménye: a szociálpolitika és a gazdaságpolitika szoros és szerves kapcsolatának megteremtése. A gazdaságon belüli viszonyok alakulása, alakítása ugyanis fontos szociálpolitikai kérdés. Egyfelől a gazdaság, a vállalat biztosítja az anyagi forrásokat a szociálpolitika fejlesztéséhez, másfelől a szociálpolitika visszahat ezeknek a forrásoknak a létrehozásához. Ám az is természetes, hogy csak az fordítható a jólét fejlesztésére, az életszínvonal növelésére, amit a vállalati kollektíva megtermel. Így az eltelt évtizedek során, bár mindig az ember állt a középpontban, csak fokozatosan, néha bizony elviselhetetlenül szerény mértékben lehetett bővíteni, erősíteni a Balaton Volán dolgozói fölé „feszített" szociálpolitikai „hálót", amely azonban mindig is szolgálta az együvé tartozást.

1. Borítékon kívül 40 millió forint juttatás

A fentiek bizonyítása érdekében forduljunk a számokhoz. Húsz évvel ezelőtt a munkaegyenruhák biztosítására alig egymillió forintot fordítottak a vállalatnál, 1989-ben kereken hatmilliót. Az étkeztetésre egy-, 1989-ben hétmillió jutott. Az üdültetési hozzájárulás még csak 60 ezer forintot tett ki húsz évvel ezelőtt, a lakásépítési támogatás 35 ezret (!). A sportmozgalmat 160 ezer forinttal segítették a vállalatnál. 1989-ben az üdültetésre már 4 millió, a lakásépítések támogatására 5 millió, a kedvezményes fuvarok biztosítására 4 millió, a sport támogatásához 3,5 millió jutott.

Imponáló változások.

De nézzünk egy kicsit a számok mögé, s vegyük számba a szociálpolitikai gondoskodás főbb állomásait a Balaton Volán történetében. Szinte már a kezdetektől a dolgozók életkörülményeinek javítása érdekében egyik központi kérdés volt a lakásépítések támogatása. A lakásellátás megoldásának nehézségei elsősorban a városokban jelentkeztek. Így nem véletlen, hogy a Volán anyagi lehetőségeinek megfelelően mindenekelőtt itt segítette és segíti dolgozóit kamatmentes lakásépítési, illetve lakásvásárlási kölcsönnel. Az utóbbi években átlagosan 5 milliót biztosítottak, de az 1989-es év ezt az átlagot is meghaladta. A kölcsönben részesült dolgozók közel fele 30 éven aluli fiatal. Emellett igen jelentős a kedvezményes fuvarozás lehetőségének igénybevétele is.

Az élet-, de a munkakörülményeknek javításában is figyelemre méltó szerepe van a különböző üzemi szociális létesítményeknek. 1975-ben Veszprémben saját erőből új korszerű üzemorvosi rendelő épült, ahol azóta is főállású üzemorvost alkalmaznak. Az üzemorvosi rendelést egyébként a vállalat természetesen külső szolgálati helyein is biztosítja. Miként a szükséges öltözőket, fürdőket is, amelyeket évről évre korszerűsítenek, bővítenek. Ehhez immár hagyományt teremtve a dolgozók is hozzájárulnak, egy-egy külön műszak bérével.

A borítékon kívüli juttatásokba sok minden beletartozik még, ám semmiképpen sem hagyható ki, hogy a vállalat állományába tartozó dolgozókat díjmentes személyzeti jegy illeti meg a lakóhely és a munkahely közötti autóbusz járatokra. 1970-től ugyanakkor a dolgozók 6, a hozzátartozók 4 darab félárus jegyet is kapnak egyéb utazásokhoz. Igen jelentős a munkaruha biztosítása, amely szinte felmérhetetlen segítséget jelent a Volán autóbuszvezetőknek, kalauzoknak, forgalmistáknak, munkásoknak, hiszen sajnos ma már a konfekció sem olcsó. A vállalat évente 5–6 millió forintot költ egyenruhákra.

Milliókban mérhető az étkeztetési hozzájárulás is, amely nemcsak az ebédhez biztosít támogatást, de a nehéz téli időszakokban, a hófúvások idején a közuti forgalomban részt vevőket meleg ital, s tea illeti meg. A nyári melegben viszont a vállalat természetesen üdítő italokat biztosít a forgalmi dolgozóinak.

S ha már a nyárnál tartunk, nyilvánvaló, hogy a Balaton Volán is igyekszik dolgozóinak minél változatosabb üdülési, pihenési lehetőségeket biztosítani. Főként az évek, évtizedek múlásával vált mind gazdagabbá a kínálat. A szokásos szakszervezeti beutalókon kívül a Balaton Volán együttműködési kapcsolatot épített ki a hallei hűtőgépgyárral, később a közlekedési vállalattal, s ennek révén több turnusban is megszervezik immár a csereüdültetést. A megyei közlekedési vállalatnak egyébként saját üdülői is vannak Balatonfüreden, Balatonföldváron és Bogláron.

A legújabb Balatonalmádiban nyitotta meg kapuit. Először szerényebb mértékben, de a legutóbbi bővítés eredményeként már igen tekintélyes számban fogadva a vendégeket. Több száz pihenni vágyó fordul meg a rendkívül szépen kibővített almádi üdülőben, amelynek strandján hétvégeken félezernél is több vállalati dolgozó pihen, szórakozik. Ez az üdülő a már korábban kialakított vízi sporttelep mellett üzemel. Ezt még a fiatalok kezdeményezésére hozták létre a hetvenes évek közepén, ahol a vitorlássport szépségeivel ismerkedhetnek az érdeklődő vállalati dolgozók, illetve gyermekeik. A vízi sporttelep és a kibővített szomszédos üdülő lehetőséget teremtett a vállalat számára, hogy ezt az objektumot is bekapcsolja az idegenforgalmi szolgáltatási ágazatába, bel- és külföldieket fogadva, a fenntartás költségeinek kímélése érdekében.

A fiatalok kezdeményezték jó másfél évtizede a megyeszékhelyen a Volán klub kialakítását, létrehozását is, amely azóta is különböző társadalmi, kulturális programok kedvelt színhelye. Figyelemre méltó, hogy a vállalat a Veszprém Városi Tanácsnak gyermekintézmény fejlesztésére, felújítására évente 700 ezer–1 millió forintot utal át, ezenkívül társadalmi munkavégzéssel is segítették szocialista brigádjaik a bölcsődéket, óvodákat. Nemkülönben az is, hogy 1986-ban került sor az egészségügyi szűrőbusz kialakítására, melyet ugyancsak társadalmi munkában végeztek a szocialista brigádok. (3 millió forint értékben.)

A Balaton Volán, országos példát adva, 1983-ban tanácsi és Volán tröszti támogatással rehabilitációs üzemet épített. A műhelycsarnok kialakításának célja a megváltozott munkaképességű dolgozók részére hasznos munkahelyek megteremtése volt. Sikerült ezáltal elérniük, hogy a rehabilitáció már nemcsak

a portaszolgálatra korlátozódik. A rehabilitált dolgozókat az üzemben a nem megváltozott munkaképességű dolgozókkal együtt foglalkoztatják a könnyebb beilleszkedés érdekében.

A szociálpolitikai gondoskodásból a maga eszközeivel természetesen a dolgozók érdekvédelmi szervezete, a szakszervezet is kiveszi részét. Elsősorban a különböző segélyezési lehetőségekkel, amelyek ma már jól ismertek, s amelyek ugyancsak a legfőbb cél megvalósítását segítik; azaz az ember szolgálatát.

2. Hajrá Volán...!

A hatásos szociálpolitikai „háló" kialakításához, folyamatos „szövéséhez" hozzátartozik a testben ép, egészséges ember. A hozzávezető utak egyike, talán a legnépszerűbbje, a sport. A tömegsport és az élsport, a versenysport egyaránt. A Balaton Volán és jogelődjei, éppen ezért, mindig is megkülönböztetett figyelmet fordítottak a sportmozgalom támogatására.

Az eredeti jogelőd a Veszprémi Mávaut SC 1949 szeptemberében alakult, de már 1947-ben létezett a Veszprémi Mávaut SC olyan formában, hogy esetenkénti összejöveteleken kialakított labdarúgócsapattal a megye községeiben – főleg amerre ekkor már járt a Mávaut – hírverő mérkőzéseket játszott. Kizárólag Mávaut-dolgozókból állt. A szervezést, irányítást Tóth Béla akkori Mávaut főnökségvezető végezte aki maga is rendszeresen játszott középfedezetet ebben a csapatban. (Tóth Béla és Tóth Attila a későbbi Veszprémi Vegyész játékosainak édesatyja.)

1949-től már a városi labdarúgó-bajnokságban rendszeresen szerepelt a Veszprémi Mávaut SC, jogilag rendezett alapszervezeti szabályzattal viszont csak 1952 tavaszán alakult meg, és első elnöke Droszt Mihály volt. Több mint negyedszázadig látta el a tisztséget. Az ötvenes évek elején vette fel a Veszprémi AKÖV SE nevet, majd Veszprémi Előre lett és az országos jellegű – a Közl. Száll. Dolg. Szakszervezete irányítása alatt működő – Előre SC kötelékébe tartozott. Ekkor lett a sportkör alapszíne a kék-sárga is. Előzőleg mint Mávaut fehér mezt használtak, az arany Mávaut-emblémával – kis pajzs alakú jelvény! – fekete nadrággal, fekete-fehér sportszárral. Labdarúgó-szakosztályt, ökölvívó-szakosztályt, női kézilabda-szakosztályt, természetjáró-szakosztályt működtettek. Ezek közül az ökölvívó-szakosztály az országos II. csapatbajnokságban szerepelt. Érdemes megemlíteni, hogy országos ifjúsági válogatottuk is volt, Kindler Pál személyében és 1954-ben máris Balaton Kupát nyertek, amelyben a felnőtt és az ifjúsági csapatok összesített eredményét vették figyelembe. A II. helyen a Budapesti Honvéd végzett. A női kézilabda-csapatuk a megyében a legelső a nagypályás csapatok között, majd a kispályás csapatok között szerepelt sokkal kevesebb sikerrel, Somogyi István vezetése alatt!

1967. január 1-jével a Veszprémi Vasutas SC és a Veszprémi AKÖV SC összevonásával jött létre a VKSE – Veszprémi Közlekedési Sport Egyesület –

s az aktív sportolók létszáma 177 volt, de ebből csak 4 volt vasutas dolgozó és néhány a vasutas dolgozók gyermeke. Száztizenöt aktív sportoló azonban sem az akkori AKÖV, sem a MÁV kötelékébe nem tartozott, főleg diákokból tevődött össze. Asztalitenisz-, sakk-, labdarúgó-, gokart-, úszó- és természetjáró-szakosztályokat működtettek. Időközben más SC-nek átadták az ökölvívókat és a női kézilabdát. 1969. évben már 355 ezer forint költségvetéssel 988-as taglétszámmal – ebből 310 MÁV-dolgozó – és 257 aktív sportolóval dolgozott a sportkör.

Az 1967. évi MÁV–AKÖV egyesülést megelőzően rövid ideig 1955–1957 között már volt közös sportegyesület, Törekvés néven, de ez sem ért meg több időt. A Veszprémi Közlekedési Sport Egyesület, mint AKÖV–MÁV közös egyesület sok vita után 1969. év végével ismét különvált és ezután már V. Volán néven szerepeltek kék-fehér színek alatt. Az asztalitenisz-szakosztály 1962-ben jutott az NB II-be, majd 1965-ben osztályozó révén a Nemzeti Bajnokság I. osztályába jutott, de 1967-ben ismét kiesett és az NB II-ben szerepelt. A labdarúgócsapat 1960-ban jutott a megyei I. osztályba, 1964-ben bajnokságot nyert, bejutott az NB III-ba és ebből 1968-ban esett ki. A női kosárlabdacsapat 1963-ban alakult, a megyei I. osztályba szerepelt, de 1965-ben megszűnt, illetve átadták a Videoton veszprémi üzemének, majd innét vették vissza több év után. A sakkszakosztály több alkalommal nyerte a megyei I. osztályt, majd felkerült az NB II-be is. A gokartszakosztály kezdettől az országos bajnokságban szerepelt, többször jó eredménnyel – válogatottakat is adott! – rendszeresen rendezte az országos futamokat is! Az úszószakosztály – amely kizárólag diákokból állt és edzéseit Székesfehérvárott, majd később Várpalotán végezte – a MÁV–AKÖV szétválás során visszakerült a MÁV kötelékébe. Itt kell megjegyezni, hogy a szétválás után a labdarúgóinkat is alacsonyabb osztályba sorolták és a Vasút kapta a magasabb megyei I. osztályt, így újra kikellett vívni a feljutást a megyei I. osztályba.

1969. június 30-tól Rajnai Elemér személyében – viszonylag rövidebb időtartamra – új elnöke volt a sportegyesületnek, majd ismét Droszt Mihály elnökölt 1978-ig. Az 1969. március 4-én véglegesen kimondott különválás óta a sportegyesület Veszprémi Volán SC néven működik. A közös név alatt labdarúgó-, ökölvívó-, asztalitenisz-, röplabda-, kézilabda-, természetjáró-, súlyemelő- és sakkszakosztályok működtek, majd a szétválás után a későbbiekben labdarúgó-, férfi–női asztalitenisz-, sakk-, női kosárlabda-, gokart-, vitorlás- és természetjáró-szakosztályok.

Jelenleg ezek közül férfi asztalitenisz-, gokart-, sakk-, vitorlás- és új sportágként karate (taek-won-do)-szakosztályokat foglalkoztatnak. A labdarúgó-szakosztály az 1988/89-es évadban szüneteltette működését, a VSE NB I-ben való szereplése miatt, ezért egy csapattal a tömegsport keretében a körzeti bajnokságban vettek részt, itt is eredményesen. A természetjáró-szakosztály – már nem szakosztályként – szintén a tömegsporthoz tartozik.

A sportegyesület elsődleges célja a dolgozók és gyermekeik sportolási igényeinek kielégítése és az ifjúsággal való foglalkozás. Ezeknek az igényeknek kívántak és kívánnak a vállalatnál megfelelni a létrehozott létesítmények kialakításával, így a Mártírok útjai futballpálya és tömegsporttelep, valamint a Balatonalmádiban megépített vízisporttelep működtetésével.

A Volán SC az utóbbi évtizedekben is jelentős eredményekkel büszkélkedhet. A labdarúgócsapatuk, amelyik korábban az NB III-ban is sikeresen szerepelt, a megyei bajnokságban mindig az él- és középmezőnyben végzett. A férfi asztaliteniszezők eljutottak az NB I-be is, a mostani csapat az NB II-ben versenyez. A sakkozók szintén a második vonalhoz tartoznak.

Nagy változáson ment keresztül a vitorlás-szakosztályban elkezdett munka. A fiatal versenyzők szép eredményeket értek és érnek el az országos és nemzetközi versenyeken. A gokartosok az ország élvonalába tartoznak. Több országos bajnokságot nyertek a különböző géposztályokban. Ezt a sportágat tekintheti leginkább közelállónak a szakma, így az eredmények a volános szakma dicséretét is biztosítják.

Az 1988-as eredmények alapján a legsikeresebb versenyzőkkel a karateszakosztály büszkélkedhet. Megnyerték az országos női csapatbajnokságot, egyéniben 3–3 arany, ezüst és bronzérmet szereztek. A Budapesten megrendezett VI. Taek-won-do világbajnokságon öt versenyző szerepelt a magyar válogatottban. Egyéniben két első és két harmadik, míg a magyar női csapat – melynek két tagja volános versenyző volt – egy-egy első, második és harmadik helyet szereztek. A férfi csapat – szintén két versenyzővel – harmadik helyezést ért el.

A Balaton Volán sportegyesület vezetését, a szakosztályok működési feltételeinek megteremtését 9 fős – társadalmi munkát végző – elnökség látja el, 1978-tól Palatinus Tibor, majd 1982-től Rajnai Elemér vezetésével. A sportvezetők, az edzők szakmai felkészültsége a továbbiakban is biztosítja, hogy a Veszprémi Volán SC a jövőben is sikeresen szerepeljen és a megye, a város, a Balaton Volán sporttevékenységét hirdesse, hírnevét növelje.

3. Mozgalom értünk és felettünk

A krónikás igencsak bajban van, ha egy vállalat évtizedes történetének áttekintésekor a ma szemével pásztázza a múltat. Egy cég szervezeti változásai, bővülése, fejlődése, vállalkozásainak sikere, és kudarca csak számba vehető, de mit is kezdjen most azokkal a mozgalmakkal, amelyek mint az egész államot, úgy a vállalatokat is birtokba vették az elmúlt évtizedekben. Értünk tevékenykedtek, hittük sokáig, s ma kiderül hellyel-közzel uralkodtak felettünk. A történelem persze majd évtizedek múltával megvonja a reális mérleget, de az üzemtörténet-írónak most kell számba vennie az eltelt éveket. S ezekben nagyon is tetten érhető volt – tényeivel szembe kell nézni – az egyeduralkodó párt, annak ifjúsági szervezete, s befolyása alatt a szakszervezet. Száz és száz aktivista, választott és társadalmi tisztségviselő, akiről most, utólag minden bizonnyal sok mindent el lehet mondani, de akiknek, legalábbis többségüknek, hite, a közért, a közösségért való tenni akarása semmiképpen nem vonható kétségbe. Az MDP, majd az MSZMP jelen volt a vállalat tevékenységének alakításában, a DISZ, majd a KISZ a fiatalok mozgósításá-

ban, nevelésében. Hadd ne minősítsük most hogy miként, történetük felidézésével hadd maradjunk adósok, mert ezt úgy is elvégzik majd mások. Előbb vagy utóbb.

Egy szervezetről azonban mégis hadd szóljunk, ha röviden is, mert minden közösség természetes képződménye, bárhol is legyen az, s ez a munkavállalók érdekvédelmére hivatott szakszervezet. A krónikás róla semmiképpen sem hallgathat. A magyar szakszervezetek iparági szervezeteinek létrejötte és ezzel egyidejűleg a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének megalakulása, a magyar szakszervezetek 1948 októberében megtartott XVII. kongresszusához kötődik. Az itt hozott határozat szerint 1950. december 17-én a Szállítómunkás, Villamosvasút és Gépjárművezetők Szakszervezetéből jött létre a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete. Ezt követően látott munkához a munkahelyi szakszervezet a megyei közlekedési vállalat jogelődeinél. A szakszervezeti bizottság és szervezeti rendszere a kezdeti nehézségek leküzdése után mindenekelőtt „az érdekvédelemnek és a nevelésnek" igyekezett eleget tenni. E kettős funkció betöltését, a politikai életünkre jellemző ellentmondások, sok esetben gátolták és valójában csak az 1966. május 10-i MSZMP politikai bizottság határozata nyomán válik a szakszervezeti munka érdemivé. Ezt elősegítette az 1968. évi új gazdasági rendszer bevezetése, a Munka Törvénykönyve és a végrehajtási rendelet módosítása, valamint az ehhez kapcsolódó egyéb rendelkezések, amelyek az állami szervekkel való együttműködés jogait rendezi. Ettől kezdve ugyanis a szakszervezeti szervek érdekvédelmi tevékenysége már kiterjedhetett a dolgozókat érintő mindennemű élet- és munkakörülményeket érintő kérdésekre, a dolgozók szociális, kulturális, egészségügyi körülményeinek javítására és az azokkal összefüggő jogszabályok megalkotására és gyakorlására. Ehhez keretet adott és ad a ksz, vmsz, törzsgárdaszabályzat, munkaverseny-szabályzat stb.

A szakszervezet ennek megfelelően egyetértési és közös döntési joggal, véleményezési, ellenőrzési, kifogásolási, közreműködési joggal a munkaügyi viták intézésében képviseleti, valamint önálló szabályozási és döntési joggal rendelkezik. Az ezekkel történő következetes élés elősegítése, az elmúlt évtizedek, évek során, hogy a szociálpolitika a vállalati munka szerves része legyen, hogy a társadalmi juttatásokkal együtt a vállalati juttatások is évről évre növekedjenek. Minderről az előző fejezetben már szóltunk.

A szakszervezet sokirányú tevékenységének számbavételétől tehát ezúttal tekintsünk el. Hiszen a munkahelyi körülmények javításáért, a bérek folyamatos emeléséért, a különböző érdekvédelmi, s kulturális, embert formáló kötelezettségeinek teljesítéséért tett erőfeszítések felsorolására már csak terjedelmi okokból sem vállalkozhatunk. Ám az biztos, hogy az eltelt évtizedekben e területeken az eredmények, még ha szerények is, meghatározóbbak a kudarcoknál. Tagadni persze az utóbbiakat kár lenne, hiszen különösen az utóbbi években a szakszervezeti munka lehetőségei, éppen a gazdasági helyzet miatt beszűkültek. Éppen ezért igen jelentős, hogy a szakszervezeti szervek, a mozgalom gazdaságsegítő tevékenységéből a szocialista munkaverseny szervezését néhány mondat erejéig azért külön is kiemeljük.

A vállalatnál a szocialista versenymozgalom 1959-től kísérhető figyelemmel. Vannak olyan brigádok – például a pápai üzemegységen a Kossuth Lajos autóbuszvezető szocialista brigád – amelyek 1959. évben alakultak és ma is aktív mozgalmi életet élnek. A munkaverseny-mozgalomban egyébként az ajkai, pápai, tapolcai üzemegységeknél működő brigádok tekinthetnek vissza hosszú múltra. Az évek során munkájuk alapján több brigád ért el kiemelkedő eredményt. Ezek közül is kimagasló eredményt mondhat magáénak az ajkai Béke autóbuszvezetői brigád akik kétszer érték el a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja címet. (1982, 1985) 1981-ben a Szakma (Ágazat) Kiváló Brigádja kitüntetést rajtuk kívül még a tapolcai Ságvári Endre komplex szocialista brigád is elnyerte. A Volán Vállalatok Kiváló Brigádja kitüntetésben a Május 1. szakmunkás brigád, műszaki üzem; Balaton autóbuszvezető brigád, Veszprém személyforgalom; József Attila szakmunkás brigád, műszaki üzem; a Kun Béla szakmunkás, Ajka; Zrínyi szakmunkás, Ajka; Diesel szakmunkás, halimbai brigádok részesültek.

A szakszervezet „dióhéjnyi" történetének befejezéseként még el kell mondanunk, hogy a Balaton Volánnál, illetve jogelődeinél a szakszervezeti mozgalom fejlődését jól jellemzi, hogy 1949-ben mindösze 4 alapszervezet tevékenykedett, alig félszáz aktivistával. Ma viszont, közel félezer választott tisztségviselő szolgálja a 96,7 százalékos szervezettségű Balaton Volán kollektíváját.

S bár név szerint sokan kiemelhetők áldozatos, szabad időt, fáradságot nem sajnáló munkájukkal a vállalati szakszervezeti szervek élén álló, egymást váltó két tisztségviselőről semmiképpen sem feledkezhetünk meg Fülöp Imréről, aki hosszú évekig volt a vszt-titkár, valamint Freund Béláról, aki most tölti be e tisztséget, ugyancsak jó néhány éve már.

Egy „leány" a Jutas, amely a legnehezebbre – a rakodásra – vállalkozott

A vállalat központi épülete jól ismert Veszprémben

Panorámabusz-„randevú"

V. PILLANATFELVÉTEL A JELENRŐL

Eljutottunk hát a jelenhez, s meglehet, hogy az évtizedek történetének, eseményeinek áttekintése nem mindig kötötte le az olvasóink figyelmét – egy üzemtörténeti könyv felett ez mindig Demokles kardjaként lebegő veszély –, de talán nem érdektelen, ha adunk egy „pillanatfelvételt" a negyvenéves Volán Vállalat jelenlegi sokarcú egységéről...

1. Sokarcú egységben

A Balaton Volán Veszprém megye autóközlekedési vállalata. A megközelítőleg 3300 dolgozót foglalkoztató, mintegy 750 millió forint saját vagyonnal gazdálkodó, „A" kategóriás nagyvállalat évi nettó árbevétele 1500 millió, mérleg szerinti éves nyeresége 1989-ben 70 millió forint körül volt. Személyszállítási és idegenforgalmi, árutovábbítási és háttéripari tevékenységét erősen decentralizált szervezetben – kilenc üzemegységgel, kilenc utazási irodával és két leányvállalattal – végzi veszprémi székhellyel.

A személyszállítás kiemelt feladata, s nemcsak Veszprém megye közforgalmú közútján, hanem a megye, az ország határain túlra is szállítanak utasokat. A menetrend szerinti közlekedésben – azaz a nemzetközi, távolsági, helyközi és helyi autóbusz-forgalomban – átlagosan 340 járműve vesz részt. Veszprém megye valamennyi települését bekapcsolták a menetrend szerinti közlekedésbe, s kialakították a közforgalmú utasszállítás törzshálózatát. Mindemellett Veszprémet a Dunántúl megyeszékhelyeivel közvetlen autóbuszjáratok kötik össze, s a megye 5 ezer lakost meghaladó lélekszámú helyiségeiből közvetlen összeköttetést teremtettek a fővárossal Budapesttel, s a távolsági járatok természetesen az ország más nagy városaiba is átszállás nélkül juttatják el utasaikat.

Veszprém megye valamennyi városában van helyi autóbuszjárat. Erre a célra 107 autóbuszuk szolgál, s forgalmukra egy jellemző adat: évente 200-szor tudnák a megye teljes lakosságát elszállítani csak helyi járattal.

A forgalomszervezésben számítógépes programok, a törzsvonalakon futó autóbuszok nagy részében URH- és CB-készülékek segítik a közlekedés gyorsabb, az igényeknek leginkább megfelelő lebonyolítását. A menetrend szerinti járatok útvonala mentén – 1665 kilométernyi vonalhosszon – 1749 megállóhelyet létesítettek.

A Balaton Volán jelenleg idegenforgalmi tevékenységet is folytat, a megye 6 városában működik utazási irodája, melyek a fizetőképes kereslethez igazodva kínálják idegenforgalmi szolgáltatásaikat. A közelmúltban alakult a megyeszékhelyen az idegenforgalmi főirodája, mely a nemzetközi idegenforgalmi tevékenység bővítésére törekszik, továbbá a megye utazási irodáinak tevékenységét koordinálja. A vállalat idegenforgalmi kínálatához tartozik a Balatonalmádiban lévő vízisport-telep tevékenysége, ahol többek között vitorlástanfolyamot, hajókirándulásokat szerveznek, vízi járművek bértárolását, hajójavítást végeznek. Az idegenforgalom egyébként az egyik legdinami-

kusabban fejlődő üzletáguk a megyében, a Balaton partján már három településen – Balatonkenese, Balatonalmádi, Balatonfüred – van irodája, s a közeljövőben Alsóörsön is nyitnak egy irodát, melyekben pénzváltással, fizetővendég-szobákkal, információval állnak a vendégek szolgálatára.

Az árufuvarozás terén elsődlegesen – és természetesen – a Veszprém megyében adódó szállítási feladatok elvégzése a cél. E tennivalók két nagy csoportba oszthatók: a lakosság áruval való ellátásához szükséges, rendszeresen vállalt fuvarmegbízásokra, másodszor pedig e jól iparosodott megyében működő külső megbízók igényeinek teljesítésére. Idényjelleggel, harmadikként csatolhatók e felsoroláshoz a mezőgazdasági nagyüzemek, termelőszövetkezetek részére végzett szállítási feladatok.

A lakosságot fogyasztási cikkekkel, élelmiszerrel ellátó bolthálózathoz pótkocsis teherautók, specializált járművek révén érkezik az áru. Ezt a feladatot mind gyakrabban számítógéppel programozott fuvarszervezéssel végzik a vállalatnál. Korszerű rakodóeszközeik révén minimális állásidővel teljesítve a megbízásokat, akár étel–ital, akár pedig a lakossági építkezésekhez kellő tégla a rakomány. Tavasztól őszig egy pillanatra sem feledkezhetnek meg arról, hogy a Balaton-part településein a télen szokásos igények sokszorosát kell kifogástalanul teljesíteni a felduzzadt idegen- és üdülőforgalomnak köszönhetően. Ebben az időszakban több mint 600 darabból áll teherautó-állományuk, s vele a személyzet zöme – ha szükséges, nonstop szolgálatot is vállalva – segít be a fuvarfeladatok elvégzésébe.

A Balaton Volán tevékenységében figyelemre méltó a megye vasútállomásain végzett rakodási munka. A vasútról a közútra, illetve fordítva, a vállalat járműveinek segítségével jut el az áru, a termény. A vagonba rakáshoz, illetve a vagonból kirakodáshoz a legkorszerűbb gépek, berendezések állnak rendelkezésükre. Természetesen Veszprém megye határain túlra is rendszeresen szállítják, s távolsági fuvarokat vállalnak az ország egyéb részeiből is a megyénkben lévő úti célokig. Mindemellett – főként a 80-as évek kezdetétől – megélénkült és fokozatosan fejlődik a nemzetközi fuvarozásban való részvételük. A vállalat több mint félszáz kamionja járja Európa és a Közel-Kelet országútjait a legkülönfélébb fuvarfeladatokat teljesítve. A teherfuvarozási üzletág fontos része a megyei, de néha az ország más részén lévő ipari létesítményektől vállalt, az illető objektum munkájához kapcsolódó fuvarfeladatok vállalása. Ezek közül kiemelkedik a „magyar ezüst" alapanyagának, a bauxitnak a szállítása.

2. Az egész szerves részei

A vállalat egészének és gazdasági tevékenységének áttekintése után a „pillanatfelvételből" nem hagyhatjuk ki az egyes üzemegységeket. Tevékenységük ugyanis jellemző a vállalat egészére, miként magában hordozza az elkülönült területek speciális jegyeit, jellemzőit is. Tehát a Volán üzemegységei:

Az ajkai üzemegység Veszprém megye egyik legiparosodottabb városában sokszínű feladatkört lát el. A környék menetrend szerinti helyi és helyközi autóbusz-közlekedését, s a különjárati feladatokat mintegy 80 autóbusszal teljesíti. E jelentős bányavidéken az ipari dolgozók munkába és hazaszállítása számos szerződéses járat indítását is szükségessé teszi. A teheráruk fuvarozása az üzemegység munkájának másik meghatározó köre. A billenős és fix platós gépjárműpark nagy részét folyamatosan leköti a timföldgyár, a szénbánya és a hőerőmű. Az ajkaiak ezenkívül speciális, magasított oldalfalú tehergépkocsikkal faapríték és silózásra szánt mezőgazdasági termények szállítására szakosodtak. Részt vállalnak nemzetközi fuvarozásból is. Európa útjain szinte mindennap megtalálható 5–6 szerelvényük. Változatos tehergépjárműveik révén a belföldi távolsági fuvarozásban kisebb és nagyobb kapacitású – 6-tól 24 tonnáig – gépkocsikkal egyaránt részt vehetnek, a megrendelő igényeihez alkalmazkodva. Rakodógépeikkel Ajkán és környékén rakodási munkákat vállalnak. Az üzemegység a helyi téglagyár termékeit is elszállítja az építkezőkhöz. A tégla- és betonáru fuvarozását KCR fedélzeti darus szerelvényekkel vállalják. Hasznos szolgáltatásokat nyújt az üzemegység műszaki bázisa, ahol autóbuszok és tehergépkocsik vizsgára való felkészítését, futójavításokat, akkumulátorcserét, kerékgumik szerelését és gépjárművek mosását vállalják.

Ajkán 1989-ben adták át a vállalat legújabb, korszerű forgalmi telephelyét

A balatonfüredi üzemegység azzal büszkélkedhet, hogy a korábbi főnökségek közül elsőként nyerte el ezt a rangot. Az 1965-ben létesített telephely fejlesztése Balatonfüred várossá válása óta – 1971 – felgyorsult. Nem véletlenül, hiszen a „magyar tenger" északi parti fővárosának is nevezett gyönyörű város jelentős idegenforgalmi központ. A személyszállítási feladatok nemcsak mennyiségben, hanem minőségben is magasra teszik a mércét az üzemegység kollektívája előtt. A mai gazdasági körülmények a füredieket jobb eszközkihasználásra és az idegenforgalmi szezonon kívüli utasforgalom-csökkenés bevételkiesésének ellensúlyozására késztetik. Ezt a célt jól szolgálja a nemzetközi fuvartevékenységük, amelyet a vállalatnál az elsők között kezdtek meg. Teheráru-szállítási feladataik legnagyobb része a vasútállomáshoz kötődik, oda, illetve onnan továbbítják az árut. De a környék vállalataival, s az őszi betakarítás idején pedig a mezőgazdasági nagyüzemekkel is élő munkakapcsolatuk van. Speciális tevékenységüket, a környezetvédelmi szempontból is nagy jelentőségű szennyvíziszap-szállítást „nonstop üzemmódban" végeznek. Legfontosabb szerepük mégis az idegenforgalom szolgálata. Ezt „rent a car" személygépkocsi-kölcsönzéssel, a menetrendeknek és személyszállítással kapcsolatos tudnivalóknak a pályaudvaron és a város forgalmas pontjain elhelyezett háromnyelvű tájékoztató tábláival, s legfőképpen az utasforgalom pontos és udvarias lebonyolításával igyekeznek teljesíteni.

A dudari üzemegység a Bakony „fővárosának" mondott Zirc közelében lát el személyszállítási, de még inkább tömegáru-fuvarozási és rakodási feladatokat. A környék külszíni bányaművelésébe kapcsolódnak be modern Broyt és UB kotrógépekkel, a gépi rakodáshoz pedig fedélzeti daruval felszerelt fuvareszközök állnak rendelkezésükre. A nagy értékű géppark javítását Dudaron kívül a balatonfűzfői telephelyen is végzik.

A dudari üzemegység egyik büszkesége a nagy teljesítményű Broyt rakodógép

A halimbai üzemegység a magyarországi „fehér arany", az alumínium nyersanyagának kitermelő központjában helyezkedik el. A szolgálati hely speciálisan a bauxitfuvarozásra alakult. Ma évi 1,5 millió tonna bauxitot szállítanak tehergépjárműveik. Az eszközök kellő kihasználása céljából azonban – a környékbeli igényekkel egybevágóan – lakossági megrendeléseknek is eleget tesznek. Részt vállalnak az építőanyagok, elsősorban a kavics elszállításában, s egy speciális talajjavító szerves anyag, az alginit fuvarozásában.

A pápai üzemegység központi telepén belföldi és nemzetközi árufuvarozásra, áruirányításra, személytaxi-rendelésre, építőanyag-továbbításra, gépi és kézi rakodásra, folyami kavics szállítására és értékesítésére, gépjárművek mosására, valamint üzemanyagfogyasztás-mérésre és optimális beállításra terjed ki a szolgáltatások köre. Külön telephelyen működő szállítmányozási és darabárus kirendeltségükön belföldi és nemzetközi árufuvarozás, vasútállomási fel- és elfuvarozás, raktározás, gépi és kézi rakodás, üdítő italok, szénsav és egyéb palackos áruk továbbítása, lakossági költöztetés a fő profil. Saját utazási és kereskedelmi irodájukban a környék lakossága tüzelő- és építőanyagok házhoz szállítását, palackos propán-bután gáz kiszolgálását és fuvarját rendelheti meg, tehertaxit, személy- és túrataxit hívhat, s az idegenforgalmi ajánlatukban szereplő szolgáltatásokat kérheti. Az autóbusz-állomáson a szokásos forgalmi szolgáltatásokon túl gyors árufuvarozás is igényelhető a menetrend szerinti járatokon.

A halimbaiak talán már össze se tudnák számolni, hány tonna anyagot mozgattak meg a különböző bányaletakarításokkor

A három megye – Veszprém, Vas és Zala – találkozásánál fekvő, festői környezetű Sümeg városában van a sümegi üzemegység telephelye. Autóbuszprofiljába illő szolgáltatásai között különlegesség a videoberendezéssel felszerelt Ikarus luxusbusz. Teherfuvarozásukban legjelentősebb a bányalefedések területén végzett munka. A vállalaton belül a sümegiek rendelkeznek a legnagyobb rakodógépparkkal, s a hozzájuk kapcsolódó földmunkák végzésére alkalmassá tett tehergépjárművekkel. A sümegi üzemegység lakossági szervizt is üzemeltet, ahol személygépkocsik zárt rendszerű vizsgáztatására, autójavításra, kocsimosásra vállalkoznak, s nagykocsik mentésére is megfelelő autómentő szolgálatuk van.

A rendre, tisztaságra Sümegen a vár is „ügyel"

A sümegiekhez tartozó területtel szomszédos tapolcai üzemegység is sokszínű tevékenységet folytat. Üzemeltet menetrend szerinti helyi és helyközi járatokat, munkásszállítás céljára bér- és szerződéses járatokat indít. Utazási irodája az ismert idegenforgalmi szolgáltatásokat kínálja. Specialitásuk a Badacsony térségében üzemelő hegyi taxipark, amely helyi és távolabbi célokra egyaránt igénybe vehető. A teherfuvarozás náluk is alapvető tevékenység, billenős, nagy befogadóképességű járműveik különösen alkalmasak ömlesztett anyagok szállítására. Volvo és T–174 típusú rakodógépeik komplex megbízások vállalását teszik lehetővé. Ipari tevékenységük a forgácsolási munkától a gépjárműpark fényezéséig terjed, programozott működtetésű mosóberendezésük személygépkocsik, autóbuszok és tehergépkocsik alsó- és felsőmosására egyaránt alkalmas.

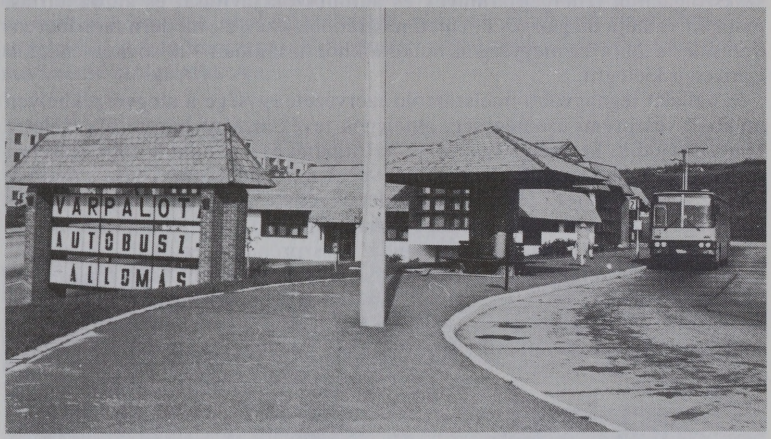
A várpalotai üzemegység feladatkörét ugyancsak alapvetően meghatározza földrajzi fekvése. Mivel Várpalota is bányavidék központja, a szénfuvarozás,

az ipari üzemek munkásainak szállítása, a belföldi távolsági fuvarok (pótkocsis tehergépkocsikkal) állandó feladatot jelentenek. Az utazóközönségnek nyújtott szolgáltatások színvonalát folyamatosan javítják. Ennek példája az 1987-ben átadott új autóbusz-állomás, valamint a különjárati forgalom néhány luxuskínálata; videomagnóval felszerelt busz, az utazási irodájukkal egyeztetett kirándulóprogramok, szállás és étkezés megszervezése stb. Műszaki szakszolgálatuk tehergépjárművek és autóbuszok javítását és karbantartási munkáit vállalja magán- és közületi megrendelőknek is, modern mosóberendezésük – a többi üzemegységnél működőkhöz hasonlóan – külső megrendelők igényeit is kielégíti.

A vállalat legnagyobb önelszámoló szervezeti egysége a megyeszékhelyen működő veszprémi üzemegység, amelynek tevékenysége három fő területre koncentrálódik. Személyforgalmi, teherforgalmi és a feladatok teljesítéséhez szükséges gépjárművek karbantartását végző műszaki üzemük adja a munkához a kellő hátteret. Helyijárat-feladataik ellátásának minőségét a város lakossága és az oda látogató vendégek nap mint nap megítélhetik. Munkanapokon több mint 1600 helyi járat indul Veszprémben és ez évi 40 milliós utasforgalmat jelent. Az utastájékoztatást számítógépes rendszer segíti. 1987 júliusától az üzemegység heti három alkalommal nemzetközi járatokat indít menetrend szerint Bécsbe, illetve Nyitrára. Különjáratok megrendelésére is van lehetőség, a közületek pedig szerződéses és bérautóbuszokat igényelhet-

Pápán is kedvelt és igényelt szolgáltatás a taxi

nek. Az áruszállításhoz – évi 1,5–2 millió tonnányi áru továbbításához – 200 gépjárművet foglalkoztatnak. Bekapcsolódtak a nemzetközi fuvarozásba is. Darabárus küldeményeket „háztól házig" rendszerben is továbbítanak, a lakosság megrendeléseit folyamatosan, éjszakai és hétvégi fuvarvállalással is teljesítik.



A várpalotaiak hamar megkedvelték az új autóbusz-pályaudvart

Sorjáznak a korszerű autóbuszok a tapolcai forgalmi telepen

3. Az önállóság legújabb hajtásai

A vállalat szervezeti és létszám-racionalizálási programjának első szakasza az előbb felsorolt üzemegységek kiépítésével lezárult. Ennek eredményeként megvalósult az üzemegységek maximális termelési és gazdasági önállósága, csökkent a vállalatigazgatási szintek száma, s az ebben dolgozók létszáma. A szervezet-korszerűsítés második szakasza az erre alkalmas belső szervezeti egységek jogi önállóságának a megteremtését célozza, a gazdálkodás hosszabb távra prognosztizálható piaci viszonyaira figyelemmel.

A jelenleginél önállóbb vállalkozási készség és felelősség, a vagyongyarapításban is fantáziát látó profitérdekeltség, a még takarékosabb bér-, létszám- és költséggazdálkodás, s az érzékenyebb belső, kiscsoportos anyagi ösztönzöttség jogilag is elkülönített vagyontömeg, azaz önálló jogi személyiség adományozása nélkül hosszabb távon már nem realizálható. Ezért a Balaton Volán egy állami vállalatra irányuló keretek között – tudatosan törekszik az önálló vállalkozási formák kialakítására.

Így jött létre a: Balaton Volán jogtanácsosi iroda.

Ez a jogtanácsosi tevékenységről szóló tvr. alkalmazásával, a vállalat korábbi igazgatási és jogi osztályából átalakított, önálló jogi személyiséggel rendelkező, a Balaton Volán és társult szervezeteinek jogi képviseletét ellátó intézmény. A jogtanácsosi iroda a Balaton Volánnal, mint gesztorvállalattal, illetőleg más gazdálkodószervezetekkel kötött megbízási szerződés alapján, díj ellenében, tehát kifejezetten üzleti alapokon látja el a megbízók jogi ügyeinek vitelét. Az iroda fő profilja a gazdálkodószervezetek, gazdasági társaságok létesítése, átalakítása, illetőleg a speciális jogi ismereteket igénylő felszámolási eljárások lefolytatása. A jogtanácsosi iroda állandó megbízói között – a Balaton Volán és társult szervezetei mellett – ott található a pénzintézeti központ, a Club Tihany Rt. Az iroda vezetője: Dr. Juhász László.

Jelentős vállalkozása: a Generál-Volán Kft.

Még 1988-ban a társasági törvény hatálybalépését megelőzően, a társaságalapítás régi szabályai szerint hozta létre a Balaton Volán balaton-parti idegenforgalmi tevékenységre. A vállalat és magánszemélyek, idegenforgalmi szakemberek társasága Balatonfüreden és Balatonalmádiban tart fenn jól jövedelmező idegenforgalmi irodát. Fő profilja a fizetővendég-szolgálat szervezése és működtetése elsődlegesen konvertibilis relációból érkező külföldi vendégek fogadására. A Generál Volán Kft. utazási irodái üzleti alapokon működnek együtt a vállalat utazási irodáival. A tagság három ügyvezetője Kaldenecker Dezső, Tóth András és Bőr Attila.

A sort persze a Jutas Volán leányvállalattal kellett volna kezdeni.

A Jutas Volán Darabáru-fuvarozási és Szállítmányozási Leányvállalatot a veszprémi üzemegység darabáru-fuvarozási és szállítmányozási részlegéből hozta létre a vállalat, a közismerten alacsony nyereségtartalmú darabáru-fuvarozás üzleti vállalkozássá fejlesztése érdekében. A darabáru-fuvarozásra fennálló ellátási felelősségre és szerződéskötési kötelezettségre figyelemmel elsődlegesen feladatként kellett előírni a leányvállalat számára a darabáru-fu-

varozásból fakadó kötelmek teljesítését, de egyben megfelelő eszközparkot adott át az anyavállalat arra a célra, hogy egyéb fuvarozási tevékenység célszerű megszervezésével – elsődlegesen a szállítmányozás felfejlesztésével – önmagában nyereséges vállalkozás legyen a leányvállalat. A Jutas Volán igazgatója: Nagy László.

S végül még egy „leány", a Balaton Volán Ipari Leányvállalat.

Ez a központi ipari osztály átalakításával jött létre.

Tevékenységi körébe a közlekedési háttéripar szolgáltatásai tartoznak: általános alkatrészgyártás, rugógyártás és -javítás, lengéscsillapító felújítása, elektromosalkatrész-javítás, villamosalkatrész-tekercselés, fűtőeszközgyártás, gumijavítás és műszaki gumigyártás, diagnosztikai berendezések, pályaudvari hangosítók, gépkocsi gyártása, illetőleg felújítása, valamint fékdob és fékpofa felújítása, illetőleg -beszabályozás. A leányvállalat igazgatója Országh Imre.

VI. „VALLOMÁSOK…”

A következő oldalakon azok szólalnak meg, akik több éve, évtizede dolgozói a Balaton Vállalatnak, illetve jogelődeinél kezdték el munkájukat. A legkülönbözőbb területek, szakmák, beosztottak és a vezetés képviseletében „vallanak” munkahelyeik történetéről, változásairól. Lehet, hogy visszaemlékezéseikben esetleg előfordulnak ismétlések, egymásra való hivatkozások, más-más szemszögből ugyanazon eseményeket említik. A különbségek mégis szembetűnőek, hiszen egyúttal önmagukról, sikerekkel, gondokkal tarkított életükről szólnak. (A beszélgetések 1989-ben készültek.)

„Elég volt a cigányéletből”

– Mint nyugdíjasnak gondolom rengeteg „mesélni valója” lenne, de hát terjedelmi okok miatt teljességre nem törekedhetünk. Ezért előre is elnézését kérem.

– Nem kell félnie „vallomásom” rövid lesz. Szóval Bogár Géza vagyok. 1929. február 14-én születtem. A vállalathoz 1952 decemberében kerültem. Tapolcai vagyok, de mert akkoriban az AKÖV-nek itt nem volt üzemegysége, Ajkára mentem. Persze Tapolcán dolgoztam, de előzőleg még el kellett menni Pestre, szakmásított jogosítványt szerezni. Én a honvédségnél szereztem jogosítványt, azt kellett Pesten kéthetes gyakorlással megerősíteni. Akkor még nem volt ismeretes a D vizsga.

– Melyik buszon gyakorolt?

– Nem tettek járatra, bár tanulófélék voltunk. De rájöttek, hogy nem kell minket tanítani. A cég központja egyébként Veszprémben volt, itt jelentkeztem, s mindjárt olyan tapolcai telepes kocsira kerültem, amellyel halimbai bányászokat szállítottam, ponyvás Csepellel. 1953 májusában Tapolca is önálló egység lett. Ekkor átültem egy másik munkásjáratra, az uzsaira. De ez már Ikarus volt. Később polgári járatra kerültem. Tizenegy évig jártam Tapolca–Pápa között. Ezután 1962–65 között peremjáratot vittem.

– Mi az, hogy peremjárat?

– A közeli falvakba jártam ki több fordulóban, ide-oda. A nagy változás 1968-ban következett be. Különjáratos lettem. Keletre, nyugatra szóló útlevelet kaptam és kinyílt előttem a világ. No nem az egész, csak egy része.

– Merre járt a nagyvilágban?

– Általában a környező országokban jártam egy nagy kört Olaszország és Törökország érintésével. Olyan útjaim is voltak, amelyek csak Ausztriára, Németországra korlátozodtak.

– És sok baj volt a vámosokkal?

– Nekem soha. Ebben a beosztásban az ember nem kockáztathat.

– Mindig egy kocsival járt?

– Többnyire. De közben kipróbáltam szinte az egész Ikarus családot. A legújabb amit leadtam Ikarus 256-os volt, 230 lóerős.

– Karambolja volt?

– Egyszer sem. Több mint 2 millió kilométert mentem balesetmentesen.

– Hát ezt nem sokan mondhatják el magukról.

– Még egyelőre nem, bár én ugye a nyudíjazáskor, februárban kaptam meg az oklevelet, azóta megszerezhette ezt más is. De úgy tudom, az országban hatan, heten lehetünk csak „2 milliósok".

– Volt-e olyan külföldi élménye, amit nem felejt el?

– Hát persze. Több is. Egyszer „kikönyökölt" a motorom Jugoszláviában a tengerparton Rovinj és Pula között, 40–42 fokos melegben. Megyek hátra, folyik az olaj. Ki se nyitottam a hátulját, mert még a régi faros volt. Megyek előre, mondom befejeztem a „fuvart". Egyelőre. Szerencsére találkoztam egy magyar busszal, Pulán szálltak meg. Bementem vele Rovinjba, béreltem egy buszt, mert volt nálam pénz. Ezzel vittem az utasokat be Pulára a kempingbe. Másnap reggel vonatra ültem. Hazajöttem Tapolcára, és délután visszaindultam egy másik busszal. Ezzel hoztam haza utasaimat a kempingezésből. A lerobbant kocsimat meg egy veszprémi daruskocsi.

– A vállalatnál eltöltött majd négy évtized alatt gondolom megért egy pár átszervezést.

– Hát igen. Tartoztunk mi Pécshez, Keszthelyen keresztül, aztán Veszprémhez. Egy pár főnökváltást is megértünk. De ez engem sohasem zavart.

– Család?

– Van egy 35 éves fiam és egy 32 éves lányom. Ő Amerikában van, fiam meg hajós. Ő is cigányéletet él.

– Hogyan került a lánya Amerikába?

– Oda ment férjhez. Jelenleg Chicagóban él.

– És meglátogatta már?

– Nem, még nem. Még csak ez év elején kapta meg a kitelepedési engedélyt.

– Meg fogja látogatni?

– Nem hiszem. Nekem elegem volt a nagy kujtorgásból, a cigányéletből.

– És ha újra kezdené, milyen pályát választana?

– Hát meggondolandó. A sofőrséget nehéz vállalni, de abbahagyni is nehéz. A fiamat mindenesetre megpróbáltam lebeszélni az én szakmám folytatásáról. Elment hát hajósnak. Csöbörből-vödörbe. Most már vakarózik ő is, mert nős ember és nem sokat van a családdal.

– Amikor ön nyugdíjba ment, mennyit kellett dolgozni?

– Annak idején 400 órát is kellett dolgozni. Sikerült a felére levinni. De mostanában megint csak „húztak" egyet. A múlt évben a nyári hónapokban 260–270 órát is mentem. Kint voltam Füreden az Annabellánál, május elsejétől szeptember végéig, szabadnap nélkül. Persze ez a hajtás jól is jött a nyugdíj előtt. Egy kicsit feldobta azt.

– Mennyire?

– 8 470 forintig.

– Felesége nyugdíjas?

– Igen. Fél évvel megelőzött.

– Hol laknak most?

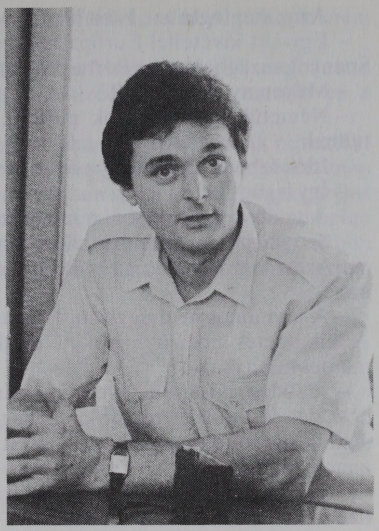
– Tapolcán, ott van egy kis hobbitelkünk, 355 □-öl.

– Szőlő van benne?

– Van, meg veteményes, gyümölcsös, úgy hogy mindennel el vagyunk látva, nem kell a piacra menni.

– Jó pihenést a nyugdíjasévekhez és sok örömet a telekhez.

„Nem bántam meg...”



– Cs. Molnár László vagyok, 1954-ben Városlődön születtem. 1973-ban lettem a Volán dolgozója.

– Miért a Volánt választotta munkahelyéül?

– Hogy miért? Korábban lakatosként dolgoztam. A szakmát maszeknál tanultam ki, aztán egy évig a Mezőgépnél dolgoztam. Ám a gépkocsivezetés, mint a legtöbb fiatalt igencsak vonzott, ezért az MHSZ keretén belül levizsgáztam, motor-, személy- és tehergépkocsi-vezetésből. Aztán, hogy hasznosítsam is a szakmát, a Volánhoz jöttem.

– Melyik üzemegységhez került?

– Nyomban a veszprémi üzemegységhez.

– Hogy nézett ki az időben az üzemegység?

– A hetvenes évek elején a kocsipark, mármint a tehergépkocsi-állomány jórészt Csepelekből, Zilekből, egy pár Skodából állt. Arra is emlékszem, hogy a bejárat mellett volt a gumiszerelő műhely, amely igencsak kezdetleges körülmények között működött. Azóta persze sokat fejlődött. Arra is emlékszem, hogy az első két napon Molotovval dolgoztam, kis szovjet teherautóval, alig fértem el benne, a fejemet mindig le kellett húzni. Azt követően Csepellel. De ahhoz is bőségesen fűződtek élményeim, mert volt velük mit „bütykölni” és így „beáshattuk” magunkat a szakmába.

– Mennyi volt akkor az órabére?

– Nem akarok hazudni, eleinte igencsak elégedetlen voltam vele. A Mezőgépnél teljesítményben dolgoztam, s mint kezdő szakmunkás 8–8,50-es órabérem volt, összejött 2 500–2 800 forint. Ez nagyon szép pénz volt akkor. Itt a Volánnál viszont 1 700–1 800 forintot kaptam. Ez visszaesés volt számomra, de aztán mindig jobb lett, csak ki kellett várni az időt. Nem is tudom mennyi ideig voltam Csepelen, majd kaptam egy Zilt. Azzal dolgoztam.

– Mi volt a feladata?

– A fuvaraim zöme helyi és megyén belüli terítőjárat volt. A Füszért, az Üvért akkoriban sok kocsit, darabáru-szállítmányozást igényelt. Ez két évig tartott. Aztán 1975-ben bevonultam katonai szolgálatra. 1977 októberében szereltem le. Attól kezdve belföldi távolsági fuvarozást végeztem, s majd minden városban megfordultam. 1979-ben levizsgáztam autóbusz-vezetésből, különleges és túlsúlyos, túlméretezett gépkocsivezetésből, majd 1981 februárjától bevettek a nemzetközi fuvarozásba.

– Azaz megfogta az „Isten lábát". Merrefelé járt?

– Egy-két kivétellel Európa majd minden országában. Azt hiszem Észak-Spanyolországban, meg Portugáliában nem voltam.

– Milyen nyelven beszél?

– Németül. Nem vagyok perfekt, de megértek mindent, „eladni" nem tudnak.

– Időközben tanulta meg a nyelvet vagy már az iskolában?

– Így is, úgy is.

– Általában mit fuvaroz, mi „rejtőzik" kocsijában?

– Szó mi szó, sok minden, alapanyagok, késztermékek, import- és exportáru. Azért legtöbbször „ezüstöt" fuvarozok. Magyar ezüstöt – azaz alumíniumot.

– A kamionos nem úgy van, hogy reggel munkába megy, este hazaérkezik. A kiküldetés hosszú napokat, esetleg heteket is igénybe vesz. Mit szól mindehhez a család?

– 1980-ban nősültem, gyermekünk még nincs. Eleinte építkeztünk Városlődön, de most már szeretnénk, ha megjönne a gyerek. Szóval a család egyelőre nem kifogásolta utazásaimat. Irigyelt a szakmám, nemcsak mert jól fizetnek, hanem mert hozzájut az ember ehhez-ahhoz.

– Tudom, úriember nem kérdez ilyet, de hadd érdeklődjek, most mennyi a fizetése?

– Amit én borítékban kapok az durván 7000 forint havonta. Ez nettó. De végül is a napidíj az, ami csalogatja az embert, amit tulajdonképpen valutában kapunk. Ezért érdemes vállalni a „cigány"-életet. Az igényeket ugyanis vissza kell szorítani, teljesen önellátónak kell lenni, mert csakis így takarítható meg egy kis pénz.

– Napidíjának hány százalékát teszi ez ki?

– Ez utanként is változik, de általában ha a vásárlásokat nem veszem figyelembe, körülbelül 50 százalékot.

– Már sok fele járt. Az utazás milyen élményeket jelentett az Ön számára? Egyáltalán meg tudott ismerkedni a megjárt országokkal?

– Természetesen. Az élményeim megfizethetetlenek. Meg az az igazság, hogy olyan világvárosokat mint London, Párizs saját pénzemen, turistaként soha életemben nem láttam volna meg. Leginkább egyébként Anglia, s London tetszett. Itt sok helyre elmentem. A Towerhez, a Buckingham palotához, a Hyde parkba, a panoptikumba. A királyi őrségváltás pazar látvány.

– Kamionosként volt balesete?

– Nem. Illetve, ezelőtt három éve volt egy koccanásom Márkónál. Fuvarba indultam volna, ködös csúszós volt az út, február közepén jártunk. Felgyűlt a kocsisor és nem bírtam már megállni. Tulajdonképpen az álló kocsisorba durrantam bele. Végül is relatív gyorshajtás miatt, de még most is azt mondom, ha mint nyugaton is szokás, az utolsó kocsinak kint van a vészvillogója, akkor ez nem fordulhatott volna elő.

– Végül is ez szerencsés baleset volt. Mindenben szerencséje van? Például a külföldi vásárlásainál is?

– Túl sokat nem vettem, nem is szoktam rajta meditálni. Leginkább a lakásra költöttem, apróbb cuccokat. Televíziót, rádiósmagnót már itthon

vettem. Ezen kívül nincsen sem videom, sem külföldi kocsim. A szakmám nem tett gazdaggá.

– Úgy kezdte, hogy mikor a Robixtól átjött a Volánhoz kicsit megbánta a munkahelyváltást. Azóta eltelt jó másfél évtized, és tartós maradt ez a megbánás?

– Nem maradt tartós. Igaz sokan a Volán vállalatot átjáróháznak nevezték. Bennem is többször meg volt az, hogy márpedig elmegyek innen, mert nem lehet ezt így bírni. Végül is mindig túltettem magam rajta. Lehet, hogy egyrészt a szabadnapoknak köszönhető, hogy nem kellett mindennap reggel 6-ra menni és 2-ig „darálni" a műszakot. Volt úgy, hogy egy hétig, két hétig otthon maradhattam. És az sokat jelentett. Meg aztán megszoktam, megszerettem itt...

„Van mire büszkéknek lennünk”

– Hogy érzi magát Demény Zoltán, mint egy nagyvállalat igazgatója? Napjainkban ugyanis az igazgatók nem tartoznak a legnépszerűbb emberek közé.

– Én azt hiszem, ma a gazdaságnak egyetlen, vagy csak nagyon kevés szereplője érezheti jól magát. Mindenkinek nehezebb lett a dolga. Mindemellett az embernek rosszul esnek az olyan általánosítások, amely szerint a nagyvállalati igazgatók, a menedzserréteg ennek a társadalomnak a legkonzervatívabb, legmaradibb visszahúzó magja. Mint minden általánosítás, ez is igazságtalan. Különösen akkor, ha olyan szélsőséges jelenségeken alapszik, mint a mostanában felemlegetett, a közvéleményt irritáló vezetői prémiumok vagy hatalmi túltengésekből adódó vezetői döntések, elfogadhatatlan reprezentációk, ilyen, olyan, amolyan előnyök. Abban a körben, amiben én mozgok, ezek nem jellemzőek. Napjainkban egyre világosabb, még a laikus ember előtt is, hogy hazánkban egy túlcentralizált, túlbürokratizált vállalati szerkezet alakult ki. Ám ezzel együtt, vagy ennek ellenére éppen a vállalati vezetés igyekezett változtatni, kitörni. 1975-ben volt egy balesetem. A lábamat műtötték, aztán csaknem derékig gipszbe kerültem. Hát ez a gipsz nagyon kevés mozgási lehetőséget adott, úgy 5 centiméternyit. Én kihasználtam, és emiatt – azt mondták – sokkal hamarabb meggyógyultam, mint akik ugyanilyen Achilles-ín-szakadással küszködtek. Mindezt azért idézem, mert úgy gondolom, minket vezetőket is beraktak valamiféle gipszbe, de benne sokan és sokat akartunk és tudtunk mozogni. Azokat hibáztatni, akik az 5 centiméteres „mozgásra” többször vagy kevesebbszer vállalkoztak, azokkal szemben, akik a gipszet odarakták, ez valahogy iránytévesztés.

– Szimbolikus értékű hasonlatával élve, milyen utat járt be addig a bizonyos „gipszig”?

– Gipsz az mindig volt, csak hát a kisebb helyeken nem olyan szoros, így azután nem is volt olyan feltűnő. Szóval 1938-ban születtem Erdélyben, és annak magyar részéről 1944-ben jöttünk el Veszprémbe.

– Miért pont ide?

– Teljesen véletlenül. Apám egyetlen dolgot tartott szem előtt, hogy olyan helyen telepedjünk meg, ahol nem lesz Románia. Ő élt ott 20 évig. Azt

mondta, négy gyermekének ne jusson ilyen sors. Veszprémben kapott munkát, s mi elkezdtük az iskolákat. Én itt is érettségiztem, diplomát pedig a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Karán kaptam 1961-ben.

– Hogyan került a vállalathoz?

– A sport révén. Már tízéves koromban pingpongoztam. A legjobb eredményeimet Pesten, egyetemista koromban értem el. Az ország ötödik legjobb csapatában játszottam, s amikor rangsoroltak, huszonegyedik lettem az országban. Lehet, hogy másnak ez nem nagy eremény, nekem sokat jelentett. Veszprémben akkoriban népszerű volt a pingpong, a versenyszerű sportot a Volán, illetve elődje, az AKÖV támogatta. Így hát a vállalathoz jöttem, Droszt Mihály biztatására, miután ösztöndíjas szerződést is kötöttünk még 1959-ben. Nem egészen fél év után a műszaki fejlesztési vonalra kerültem. 1964 elején itt Veszprémben üzemegység-igazgató lettem.

– Hány évesen?

– Éppen 26 éves voltam.

– Ma megbízna egy 26 éves fiatalembert ilyen tisztséggel?

– A legfiatalabb vezető, akit én neveztem ki, 28 éves volt, üzemegység-vezető lett Várpalotán. Rajta kívül 30 alattit pedig nem is egyet már. Mindennek megvan az előnye és a hátránya is. Az előnye, hogy egy fiatalember az alvástól sem sajnálja az időt, csakis feladatát látja. Hátránya természetesen az, hogy nincs megfelelő tapasztalata, mindent az elejétől kell kezdeni.

– Üzemegység-igazgatóként mi volt az első kudarca?

– A memóriám többnyire fordítva szelektál, a legnehezebb időszakból is a jóra emlékszik. De azért azt nem tudom elfelejteni, hogy mindjárt az első évben, 1964-ben általános gumiellátási gond miatt az udvaron több mint 20 teherautónk állt a bakon. Minden gumit leszedtünk róluk. Ez nem járműgazdálkodás, hanem fosztogatása volt a járműveknek. S bár személyesen nem tehettem róla, de azt hiszem, aki időben kapcsolt, az még valamennyire fel tudta tölteni üzemét gumival.

– Az egyensúly érdekében üzemigazgatói korszakából egy sikerélményt is jó lenne felidézni.

– A közlekedésben az a jó, ha nappal dolgoznak az autók, s ha valami van velük, akkor este, éjjel javítják. Ezért aztán bevezettük a délutáni meg az éjszakai pótlékot. Akkor ez még nagy szó volt, s mert az emberek jórészt még a főállásukból éltek, a pluszpénzt nagyon is megbecsülték.

– Úgy tudom, ezután a vállalati „ranglétra" néhány újabb lépcsőfokát megjárva főmérnökké nevezték ki.

– Igen, 1970-ben. Vajda Miklós volt előttem a főmérnök, én voltam az egyik osztályvezetője. Amikor ő előlépett igazgatónak, helyébe engem neveztek ki. Míg addig jó pár évig igazi mérnöki feladatokkal foglalkozhattam, főként az ipari osztályon, főmérnökként túlsúlyba a vezetési, gazdálkodási feladatok kerültek, meg a műszaki gárda menedzselése – bár evvel a kifejezéssel most vigyázni kell. Ennek az időszaknak a legsikeresebb feladata a jármű-diagnosztika kialakítása volt, úgy, hogy az ne valamilyen hobbizás legyen, hanem a technológiába szervesen illeszkedjék. Ez megkövetelte az egész háttéripari tevékenység további fejlesztését is. Ekkor oldottuk meg a fékdobok, a fékpofák köszörüléses felújítását.

– 1977-re azonban végképp messze került szakmájától, mivel igazgatóvá léptették elő. Nem bánta meg?

– Nem, annak ellenére, hogy az időben kezdett rájönni az ország, hogy a dolgok nem jól alakulnak. Látszólagos fejlődésünk csak a felvett hiteleknek köszönhető. Saját erőfeszítéseinknek nem sok köszönhető. S ez a visszafelé lépkedés azóta is tart.

– A Volánnál is?

– Nem hinném, de azért a dolog nem ilyen egyszerű. Mindenesetre először hadd szóljak arról, ami miatt nem kell szégyenkeznünk. Sem munkatársaimnak, sem nekem. A mi vállalati adottságunk az, hogy a két meghatározó tevékenységből a személyszállítás a jelentősebb. A Volán vállalatok között az autóbuszprofilt tekintve a harmadik helyen állunk. A személyszállítás mindig – mondhatnám – szociálpolitikai kérdés volt. Legyen olcsó, legyen sűrű, elégítsen ki mindenféle igényt stb. Csakhogy az autóbusz nem jövedelmező tevékenység, pontosabban az áruszállításnál gazdaságtalanabb. Ha tehát eleget akarunk tenni személyszállítási feladatainknak, akkor elengedhetetlen a tefutevékenység jövedelmezőbb fejlesztése. Így aztán már 1978-ban átvettük a legkülönbözőbb vállalatoktól az általuk jelzett önköltségen az árufuvarozási tevékenységet. Átvettük, s a magunk számára nyereségessé tettük. Így alapoztuk meg a másik „lábunkat" annyira, hogy ellensúlyozni tudjuk autóbusz-tevékenységünk gondjait. A hozzánk hasonló autóbusz-arányú vállalatokat már mind külön támogatják. Azt mondhatom tehát, üzletpolitikánk bevált, s a nehézségek ellenére vállalatunk talpon maradt. Ehhez persze, azt hiszem, hozzájárult a vállalat belső szerkezetének és vállalati légkörének alakítása is. Nem egészen 30 éve vagyok a vállalatnál, s velem együtt 10 igazgató volt. De miután én már 13 éve vezetem a céget, talán joggal elmondhatom, össze tudtunk kovácsolni egy olyan garnitúrát, amelyik jól, hatékonyan tud együtt dolgozni. Ehhez mindenekelőtt az embereknek, a különböző üzemegységeknek tényleges önállóságát kell biztosítani. Ma úgy érzem, ebben nincs hiány.

– Egy igazgatói tevékenység eredményeit, tudom, lehetetlen összefoglalni. De miután két jellemző vonulatot már felemlített, hadd mondjam, három a magyar igazság.

– Nem szeretném csupán magamnak tulajdonítani, sőt, de talán részem van abban, hogy a Volánok közül ebben az országban az egyik legjobb infrastruktúrával felszerelt vállalat a mienk. Minden üzemegységünk rendelkezik megfelelő műhellyel, mosóval, autóbusz-állomással, autóbusz-pályaudvarral. Elfogadható a gépesítettségünk, korszerű ipari háttérrel.

– Folytassuk a számvetést. S a kudarcok?

– Az eredményeknek és a kudarcoknak mindig két összetevője van. Bennük van az általános helyzet és benne van az, hogy ezt az általános helyzetet valaki fedezi vagy nem, él vele vagy nem él vele. A külső gond, probléma elvezethet a vállalatnál egy olyan kapkodáshoz, amit a benti nehézségekkel csak megfejelünk. Két legnagyobb kudarcom alapvetően külső okokból fakad, hiszen az egész közúti közlekedésre vonatkozik az országban. Az egyik az, hogy az itt dolgozók bére egyre jobban lemarad az országos átlagtól. A másik pedig a járműpark és általában az eszközeink rohamos elöregedése, a pótlás forrásainak elégtelensége. A vállalati erőfeszítésekből csak annyira jutott,

hogy a nagyobb autóbusz-részarány ellenére nem csúsztunk rosszabb helyzetbe, mint a többi közlekedési vállalat. Persze a kérdés, úgy érzem, valamilyen saját hatáskörű hibára, melléfogásra utal. Természetesen ilyenek is vannak. Azt hiszem például, hogy a részeredmények ellenére sem sikerült még igazán megoldani a vállalati központ olyan kialakítását, hogy az nagyságrendjében, hatékonyságában valóban ütőképes irányítóközpont legyen... Sok egyéb megvalósulatlan elképzelést, adósságot is persze tudnék említeni, de olyan durva kudarcról nem szólhatok, amely a vállalatot erőteljesen megtépázta, megrendítette volna. Azt hiszem, mindig időben észrevettük, kapcsoltunk, ha rossz útra tévedtünk.

– Ebben a „kapcsolásban" miként segítette, hogy gazdasági vezetői tevékenysége mellett az elmúlt évtizedekben mindig is aktív közéleti ember volt?

– Mondhatnám meghatározó módon. A városi tanácsüléseken, tanácstagi elbeszélgetéseken többnyire olyan információkhoz jut az ember, amelyeket döntéseinél mindenképpen hasznosíthat. Amikor itt vagy ott, ebből vagy abból a társadalmi funkciójából fakadóan új ismeretekhez jut az ember, nyomban gondolkodni kezd, hogy beillik-e az a vállalat tevékenységébe, üzletpolitikájába, érdemes-e abba az irányba lépéseket tenni vagy nem.

– Régi ismeretségünk tapasztalatára alapozva mindig azt éreztem, Ön rendkívül büszke arra, hogy veszprémi.

– Igen. Nagyon szeretem ezt a várost és nagyon örülök, hogy annak idején az egyetem után ide visszajöttem. Minden ide köt. Itt él édesanyám, három testvérem, feleségem, két gyermekem, s most már veszprémi unokáim is vannak. A családi, baráti kötődések mellett ugyanakkor talán nekem is van némi részem abban, hogy miként formálódik, s gazdagodik Veszprém. S bár korábban talán kissé torzan, de az utóbbi 8–10 évben nagyon is ember-„léptékben" fejlődik, szépül ez a város.

– Rendhagyó a kérdés, de talán nem érdektelen. Itt a vállalatnál kitől tanulta a legtöbbet.

– Nem az illem mondatja velem, hanem az, hogy tény s való, én mind a kilenc elődömtől sokat tanultam. Mert én tanulásnak tekintem azt is, hogy ez így jó, meg tanulásnak tekintem azt is, hogy ha azt látom, hogy ez így nem jó. S ilyen tapasztalatokkal minden elődöm szolgált. Rajtuk kívül pedig sok jó kollégám is volt. No meg rosszak, de ők kevesebben voltak. Szerencsére. Név szerint felsorolni, hogy kiktől tanultam, kik voltak a legjobb kollégáim, azt hiszem, hosszas vállalkozás lenne. Tekintsünk hát el tőle. Egy ember nevét azért kiemelném, s ez a Droszt Mihályé. A vállalat egykori gazdasági igazgatóhelyettesének nagy része volt a vállalat, s jómagam pályájának a kialakításában. Reá mindig megkülönböztetett tisztelettel gondolok...

– A vállalat műszaki vonalához milyen nagyságrendű munkaerő- és eszközállomány tartozik?

– Az elmúlt időszak átlagát tekintve körülbelül 1000 fős karbantartói állománnyal tevékenykedik vállalatunk. Az ő feladatuk a vállalat épületeinek, gépjárműveinek állagmegóvása, karbantartása.

– Tavaly Ön átvette a veszprémi üzemegység igazgatását, milyen új feladatot jelentett ez?

– A feladat, a munka egy része természetesen ismert volt számomra. Ami

kevésbé, az a személyforgalom és az áruszállítás bonyolítása, szervezése. Azt nem mondanám, hogy teljesen idegen volt tőlem, hiszen ennél a vállalatnál dolgoztam, és aktív alakítója voltam e tevékenységeknek is. De más közvetlenül felelősségteljesen dönteni ilyen kérdésekben és „csak" véleményt mondani.

– Az új feladatokkal való ismerkedés még napjainkban is tart?

– Nyugodtan merem állítani, igen. Ez két akkora terület és annyira szerteágazó, hogy alapos megismeréséhez évek kellenek. Arról nem is beszélve, hogy először a teherszállításnál, áruszállításnál, majd napjainkban a személyszállításnál jelentős változások következtek be. A piacon éles versenyhelyzet alakult ki.

– Azt hiszem a veszprémi üzemegységnek is két nagy kihívással kell szembenézni. Egyrészt az üzemegység önállóságának a megteremtésével, mint új követelménnyel. A másik, a konkurencia megjelenése az árufuvarozó piacon.

– Az üzemegységi önállósodással kapcsolatosan szeretném megjegyezni, hogy vállalatunknál ez nem egy robbanásszerűen jelentkező folyamat. Vállalatunk vezetése jó pár éve elkezdte a feladatok leadását az üzemegységekhez, az üzemegységi döntések és felelősség kérdését oda tenni, ahol arra a legnagyobb szükség van és ahol abban legjobban tudnak dönteni.

– Mi az amiben döntenek, s mi az amiben nem?

– A gazdálkodással összefüggő döntések szinte teljes egészében az üzemegység kezében vannak. Gondolok itt a bérgazdálkodásra, ami az egyik kulcskérdés az üzemegység gazdálkodásában, 1989. január 1-jétől a beruházási kérdések eldöntése is az üzemegységekhez került. Amiben nem döntünk, amiben a vállalat központja koordinál, az például a menetrend összeállítása, amit egy üzemegység nem szakíthat ki egy országos rendszerből. Aztán itt van a pénzgazdálkodás ügye. Mint üzemegység, akik nem vagyunk jogi személyek, nem rendelkezünk bankszámlával, önálló pénzgazdálkodást nem folytathatunk, jelenleg ez is központi kézben van, bár erre a jövő évben a vállalat megpróbál áthidaló megoldást keresni, úgynevezett telepi számlarendszer bevezetésével.

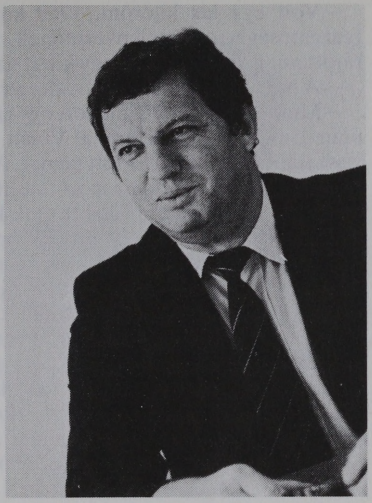
– Az önállóságnak egyik nagy próbatétele lehetett, véleményem szerint, hogy 1988-ban a vállalat történetének tulajdonképpen első sztrájkkísérlete, vagy gondolatának feltevése, éppen a veszprémi üzemegység nevéhez kötődik.

– Akkor még nem dolgoztam az üzemegységnél, de hatásával szembe kellett néznem. Nevezetesen, hogy tudni, ismerni kell.

– Nem szóltunk még a másik kihívásról, a konkurencia megjelenéséről, az árufuvarozásban.

– A kihívás a következő reakciókat váltotta ki belőlünk: egyrészt igyekeztünk azokra a feladatokra koncentrálni, amit a magánszektor, különösen a kezdet kezdetén nem tudott elvégezni. Gondolok elsősorban a nagy kapacitású járművekkel végezhető fuvarozásra, amit számára kezdetben korlátoztak. Ma már a magánfuvarozók is teherbírás-korlátozás nélkül vásárolhatnak járműveket, így mindenképpen figyelnünk kell rájuk. A versenyben pozícióinkat most már csak az erősítheti, ha mi is azonos árszinten, de jobban tudunk dolgozni...

„A kihívások elől nem lehet kitérni”



– Fiola Gyula éveken át a Balaton Volán főmérnöke volt, igazgatóhelyettesi beosztásban. Jelenleg – ha jól tudom – a veszprémi üzemegység igazgatója. Előrelépésnek, vagy visszalépésnek tekinti ezt?

– A kérdés érdekes és elég nehéz egyértelműen megválaszolni. Attól függ hogy honnan nézzük a dolgokat. Ha magát a rangot tekintjük a régi felfogás szerint egyértelműen visszalépésről lehet beszélni. Ha viszont a jelenlegi tendenciákat nézzük, amely szerint a nagyvállalatok felaprózódnak, a kisegységek önállósodnak, akkor viszont úgy érzem, számomra mindenképp kedvező a helyzet. S ha mindehhez hozzáteszem, hogy a veszprémi üzemegység önmagában sem kis egység, hiszen 850 fős, közel 500 millió forintos termelési értékkel, akkor joggal mondhatom a közép kategóriájú vállalatokba még mi is bőven beleférünk.

– Ez a nagyságrend tulajdonképpen igazolja azt, hogy végül is Fiola Gyula változatlanul a vállalat első számú vezetői közé tartozik. Az idáig vezető út hol kezdődött?

1967-ben végeztem a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedési Karán. Az egyetem befejezése után tulajdonképpen véletlenül kerültem Veszprémbe. Különösebb kötődésem a városhoz, a megyéhez nem volt azonkívül, hogy diákéveimben kétszer itt jártam kirándulni és megtetszett maga a város. Egyébként Esztergomban születtem.

– Mi volt az első beosztása a vállalatnál?

– 1967. szeptember elsején gyakornokként kezdtem a vállalat központjában, a műhelycsarnokban. Néhány hónap után az üzemegységekben is eltöltöttem pár hetet. Ezután kaptam meg az első beosztásomat, egy kisebb műhelynek lettem a vezetője. Konkrétan a gépi tmk-műhelyé. Később ipari csoportot szerveztek a vállalatnál, s ennek vezetője lettem.

– Mi volt a feladata a gépi műhelynek?

– A vállalatnál lévő gépi berendezések – tehát esztergapadok, fúrógépek, szervizberendezések, kompresszorok stb. – üzemképességének a biztosítása, javítása, felújítása, karbantartása. Akkor a gépi eszközök értéke 4 millió forint lehetett. Ma ennek legalább ötszöröse.

– Mi volt ennek a bizonyos ranglétrának a következő lépcsőfoka, amit egy ember egy vállalatnál általában igyekszik megjárni?

– Volt egy kis kitérőm. 1969 közepén elmentem a vállalattól a Közúti Igazgatósághoz géptelepvezetőnek. Ott egy fél évig voltam, de hamarosan rájöttem, a váltás nekem egy kicsit nagy falat volt.

– A nagyobb beosztás motiválta a váltást vagy a nagyobb kereseti lehetőség?

– Mind a kettő, de nem volt egy szerencsés váltás részemről. Így hát fél év után ismét megkerestem a Volán akkori igazgatóját Tari Lászlót, hogy visszajönnék. Nem mondott nemet. Az ipari osztályhoz helyezett, nyilván nem csoportvezetőként, de az ipari felújító műhely vezetését megkaptam. Egy év elteltével új munkakört alakítottak ki a vállalatnál. Létrehozták az igazgatói titkári posztot és én 1971-től 1975 áprilisig ezt láttam el.

– Abban az időben, azt hiszem, ez az igazgatói titkári tisztség a magyar gazdasági életben eléggé szokatlan újdonságnak számított. Nevezetesen, hogy egy egyetemi végzettségű, szakmáját ismerő ember a titkárságon tevékenykedik. Hiszen addig, azt hiszem, az volt a gyakorlat, hogy csinos titkárnők segítettek a vendéget fogadni, kiszolgálni az első számú vezetőket. Gondolom ön nem a titkárnői feladatokra vállalkozott?

– Szóba se jött. Amikor az akkori igazgatóval leültünk megbeszélni a munkámat, ő pontosan körvonalazta, mit vár el tőlem. Nevezetesen, hogy próbáljam segíteni munkáját, különböző kérdésekben a keze alá dolgozzak.

– Tari Lászlónak?

– Nem, akkor már Vajda Miklós volt az igazgató. Tehát nem titkárnői feladataim voltak, és nagyon is tetszett a dolog. Igaz érték az embert támadások, megjegyzések, pontosan a munkakör szokatlansága miatt. Ma már azt is mondhatnánk, hogy ez egyfajta menedzseriskola volt. Gyakorlatilag ezzel bekerültem a vállalati felső vezetésbe, s bár nagyobb felelősség nélkül, de bekapcsolódtam a döntésekbe. Egyébként ez a munkakör azóta is polgárjogot nyert a vállalatnál és az igazgató mellett ma is dolgozik titkár. Négy év elteltével, miután megbetegedett az anyaggazdálkodási osztályvezetőnk helyébe léptem. De nem sokáig ugyanis rövidesen kineveztek megbízott főmérnöknek, majd véglegesítettek.

– Vagyis 1977-től 1988-ig műszaki igazgatóhelyettes volt. Ez a 11 esztendő milyen jelentősebb műszaki fejlődést, változást hozott?

– Azt hiszem, több jelentős dolog történt, amiben talán nekem is volt részem. Az autóbusz profilban újabb típusváltás következett be, amely 1974-ben kezdődött el és 1980–81-ben fejeződött be. Az átállás műszaki szempontból nem kis feladatot jelentett. Nagy „kihívás" volt az olajárrobbanás, ami a mi szakmánkat különösen jelentős mértékben érintette. Hatásának a kivédése, a dízelesítés, majd a tehergépjárműpark típusváltása próbára tette az egész műszaki gárdát. A fuvarfeladatokban is jelentős változások történtek. Korábban a vállalatunk eléggé beruházásokra orientált vállalat volt, ezért elsősorban billenős gépparkkal rendelkeztünk. Ám ahogy mérséklődtek a vállalatoknál a beruházások, a termelővállalatok megbízására kellett ráépülnünk.

„Kell az erős szakszervezet

– Freund Béla a Balaton Volán Vállalat szakszervezeti bizottságának titkára. Tisztsége okán ma nem sok jót hall a szakszervezetről.

– Kétségtelenül a mai nagy átalakulásban egyrészt megkérdőjelezik a szakszervezet létjogosultságát másrészt a szakszervezetek érdekképviseleti és érdekvédelmi tevékenységére valóban nagyobb súlyt kell fektetni. Vállalatunknál az ez irányú szervezések már elkezdődtek, s a szakszervezeti joghatásköröket is átrendezzük. Egy kisebb létszámú testülettel kell majd az elkövetkezendő időszakban a joghatásköröket gyakorolni, és az érdekképviseletnek egyértelműbben érvényt kell szerezni. A közlekedési szakszervezet ennek érdekében a többi ágazati szakszervezethez viszonyítva eléggé korán hozzálátott egy erősebb érdekképviselet és egy hatékonyabb szervezet létrehozásához. 80 ezer dolgozója nevében az átalakuló szakszervezetünk meg is fogalmazott egy állásfoglalást a forgalmi, a közlekedési dolgozók problémáiról.

– Például miről?

– A Közúti Közlekedési Szakszervezetnek tulajdonképpen megvannak az alapvető célkitűzései és ezek fogalmazódtak meg a Levél a tagsághoz című anyagban. Többek között a tagság munkaviszonyához, munkavégzéséhez, élet- és munkakörülményeihez kapcsolódó érdekek képviselete, védelme, érvényre juttatása, ezekben a társadalmi igazságosság érvényesítése, a közúti közlekedési szakma és tagjai társadalmi elismertségének helyreállítása, végzett munkájuknak érték szerinti elismerése, díjazása, a munkaerő értékének helyreállítása.

– Ezek nem kis feladatok, végrehajtásukhoz sok idő kell. Ön viszont nemsokára nyugdíjba vonul.

– Így igaz. De a szakszervezeti választásokig mindenképpen vállalom azt, amivel a tagság megbízott.

– Vagyis a pályafutását szakszervezeti tisztségviselőként fejezi be?

– Szeretném, hiszen bár 1953 novemberében kerültem a vállalathoz, de lassan 20 éve szakszervezeti tisztségviselő vagyok. 1971-ben kerültem a vszb-hoz politikai munkatársnak és 1975 szeptembere óta pedig a vállalati szakszervezeti bizottságának titkára vagyok.

– Térjünk vissza a kezdetekhez.

– Veszprém megyében Herenden születtem. Amikor a katonaságtól lesze-

reltem a szénbányák herendi üzeménél helyezkedtem el, terv- és statisztikusi beosztásban. Ám alig egy hét elteltével, mert nem tudtam megállapodni akkori főnökömmel, átjöttem az akkori 43-as számú Autóbuszközlekedési Vállalathoz. Azaz a Mávaut-hoz. A vállalat telephelye akkor Veszprémben a József Attila utcában volt, forgalmi előadónak vettek fel, de párhuzamosan balesetkivizsgáló is voltam.

– Milyen volt ez a József Attila utcai telep?

– Az akkori viszonyokhoz képest elfogadható. A műszaki alapvető feltételeket biztosítani lehetett, mert nagyon kevés gépkocsink volt akkoriban. Minden egyes munkatársat is jól ismertünk a központban, hiszen egy irodában is elfértünk.

– Milyen volt a gépkocsipark?

– Ez időben még csak buszaink voltak. Csepelek, a „fakaruszok", aztán jött az Ikarus 600-as, 601-es, 602-es, az Ikarus 30-as. Két év után 1955 szeptemberében elkerültem Budapestre a forgalmi tiszti iskolára.

– Ön akart forgalmi tiszt lenni?

– Közös megállapodás volt ez a vezetéssel. Szükség volt képzett forgalmistákra, még nekem is volt hozzá kedvem. Az egyéves bentlakásos iskolát jeles eredménnyel fejeztem be. 1956 júliusában Ajkára vezényeltek forgalomvezetőnek. Akkor még kirendeltség volt, de később már főnökség és én főnökségvezető lettem. Itt már személy- és áruszállítással egyaránt foglalkoztunk. Az előbbi keretében túlnyomórészt a bányászjáratokat szerveztük.

– Ki is költözött Ajkára?

– Nem, én akkor még nőtlen voltam, de szinte ott laktam az üzemegységen. Persze a körülmények egészen mások voltak, az emeleti részen a szobában volt a kis fekhelyünk, de olyan hideg volt, hogy éjjel a lavorba befagyott a víz, nem volt központi fűtés. „Hősi" korszak volt. Ám mire megszoktam, 1958-ban Dudarra kerültem át főnökségvezetőnek, mivel az ottani főnökségvezetőt tiszti iskolára vezényelték.

– Ezek szerint Ön afféle „fregoli" ember volt?

– Hát megfordultam egy pár helyen a vállalatnál. Éppen a napokban számoltam össze, 11 különböző beosztásban, munkahelyen voltam mielőtt a vszb munkatársa, illetve titkára lettem.

– Időzzünk hát még munkaköreinél; Veszprémbe mikor került?

– 1959-ben visszakerültem a veszprémi telepre forgalomvezetőnek. Nem a mostaniba, hiszen az 1965-ben készült el. Abban az időben még tiszta Tefu profillal dolgoztunk.

– Ám Ön autóbusz-pályaudvar „parancsnok" is volt Veszprémben, a pályaudvar első vezetője, amikor megépült?

– Igen, először a réginél, ami még a Rákóczi téren volt, majd 1965-ben én vettem át az új autóbusz-állomást, a „fogazottat". Itt dolgoztam egészen 1971-ig.

– Pályájának melyik fele emlékezetesebb. Amikor a forgalmi területen dolgozott, vagy amikor a mozgalomban?

– Való igaz, életemnek fele a gazdasági munkához, másik fele meg tulajdonképpen a mozgalmi munkához kötődik. Az előző is nagyon érdekes volt számomra, szerettem csinálni. S hasznos is volt, forgalmi, műszaki és egyéb

olyan vezetési tapasztalatokat szerezni, amit szakszervezetesként gyümölcsöztethettem.

– Mielőtt életpályájának második feléről szólnánk, kérem mutassa be családját.

– 1958-ban nősültem, feleségem hidegkúti. Először a szülőknél, majd Veszprémben telepedtünk meg. Feleségem jelenleg Herenden iskolai igazgatóhelyettes. Két lányunk van, és ha minden jól megy, rövidesen a negyedik unoka is megjön.

– Térjünk vissza a mozgalmi munkához. Az eltelt két évtizedes mozgalmi munkában mire helyeződtek a főbb hangsúlyok?

– Az érdekvédelemre, s a szociális helyzet javítására. A 70-es években főként a forgalmi utazóknál nagy gond volt a túlóráztatás, a magas munkaóraszám. Csak lassan és folyamatosan sikerült megfelelőre mérsékelni. Sajnos ma ismét hasonló gonddal kell szembenézni. Egyes helyeken gyakori a 300 óra. Az élet- és munkakörülmények javítása területén mindenekelőtt a folyamatos beruházások, telepkorszerűsítések hoztak jelentős változásokat. Pápán, Sümegen, Tapolcán s legutóbb Ajkán.

– Mozgalmi tevékenységében a gazdasági munka milyen helyet kapott.

– Az eltelt évtizedekben ezt meghatározó követelményként állították a szakszervezetek elé. Éppen ezért minden eszközzel igyekeztünk segíteni a gazdasági tervek végrehajtását. Véleményezési jogunk gyakorlásával, egyetértésünkkel, mozgósítással, szervezéssel.

– Így a munkaverseny területén is?

– Valóban sok feladatot átvállaltunk a munkaverseny szervezésében, s maga a verseny, mondom most is, hasznos volt. A sok társadalmi munka, a bizonyos célért végzett kommunista műszak pótolta a hiányzó pénzügyi forrásokat. Az emberek találkozása, szorosabb együttléte, sok esetben még fehér asztalnál is, elősegítette a kollektíva kialakulását. Volt persze ebben az egész versenymozgalomban, olyan amin ma már mosolygunk, a mozijegyvásárlás, egy sor formai előírás. Ennek ellenére nem tagadható le, hogy a munkaverseny is hozzá tartozott a vállalat életéhez, mindennapjaihoz.

– Most hogy nyugdíjba készül, mi a terve, mivel fog foglalkozni?

– Megmondom őszintén, több nyugdíjas barátommal is beszélgettem már, de úgy teljesen még nem gondoltam végig, mit is fogok tenni. Egy biztos, búcsúzni a szakszervezeti választások hatékony megszervezésével szeretnék. Ennek lebonyolítása a szakszervezeti csoportbizalmitól elkezdve, a legmagasabb szintű testületig, személyi, tárgyi és egyéb feltételeinek biztosítása nagyon komoly munkát igényel.

– Akadnak még emberek, akik vállalják ezeket a tisztségeket, akiknek átadható a stafétabot?

– Remélem igen. Mert amíg az emberek napi megélhetési gondokkal küszködnek, és egyre többel, akkor nagyon fontos, hogy tényleg maradjon meg egy olyan szakszervezet, amely ha más alapokon is, de képes a hatékony érdekvédelemre, érdekképviseletre...

„Terhes volt, mégis szép”

– Amikor meghallottam, hogy készül egy üzemtörténeti könyv, ellenállhatatlanná nőtt bennem a kényszer, hogy valamiképpen én is hozzájárulhassak vállalatunk múltjának mind teljesebb feltárásához. Igaz, szerettem volna jegylyukasztót, brigádnaplót vagy akár kitüntetést is hozni, de mivel nincs lyukasztóm, brigádnaplóm, de kitüntetésem sem, hozom hát helyettük és teszem a szerkesztő kezébe terhes életemet, minden gazdagságom.

– Feladta a „labdát” Frick Kálmán, „üssük le” hát; mitől volt terhes, s mitől gazdag?

– Nos, ha csak a szakmai vetületét nézzük életemnek, mondhatom, szerencsés ember voltam, hisz azt tehettem, amit szeretek! Az ember egyébként sem engedheti meg magának, hogy ne szeresse azt, amit csinál. A fentiekből persze az is következik, hogy én addig fogok élni, amíg dolgozni hagynak. Amíg el nem vágják azt a köldökzsinórt, ami összeköt a szakmával! Ezzel a folyton változó, semmihez sem hasonlító, vibráló és ezerszínű szakmával, amely sosem ismétli önmagát. Nincs két azonos eset és nincs két azonos megoldás! Ezt a szakmát csak lábujjhegyen, feszes figyelőállásban – félszek és aggodalmak között – lehet művelni és mélységes mély szerelemmel szeretni!

– Egyetértünk, de térjünk vissza a kérdésre.

– Rendben, de hadd kezdjem azzal az emberrel, aki annak idején a pályára vitt. Paisch Nándorral, akinek szerepét szakmai indíttatásomban nem győzöm eléggé hangsúlyozni, s aki szinte már legendává nőtte ki magát – előttem! Nándi kimondottan inspiratív alkat volt, s mint ilyen, meglehetősen ritka vezető is abban az időben. Én pedig elkötelezetten a szakmának és fogékonyan is minden újra, igyekeztem jó tanítványa lenni! Így abban is, hogy lerakjuk az alapjait a ma sokszögfuvarnak nevezett, végig rakott távolsági fuvarrendszernek. Az 1950-es évek végén ez az alumíniumfuvar volt – Inota–Ajka melynek lerakóhelyei a csepeli fémmű, Kábelgyár, kőbányai Kőfém stb. voltak és melynek visszfuvarját zömmel a nagytétényi sertés, fűszeráru, dohány stb. adta. De a harmadfuvarokat már a sertésfuvar végállomásán, Pápán rakták pótkocsis szerelvényeink, hogy ugyancsak terhelten érjék el vagy közelítsék meg az alumíniumbázisaikat. Így lett teljes az ország első szervezett, távolsági, közúti háromszög fuvarozása. Ebben a formátumban az is újszerű volt, hogy már nem a menetirányítás biztosította esetenként az alap- és pótfuvarok

kapcsolatát, hanem hosszú távú szerződéseink jelentették e szerelvények közel 100 szálakékos kihasználásának alapjait. Ehhez az időhöz kötődik első integrálódási kísérletünk a nagyvállalati rendszerbe; A fűzfői Nitkokémia hosszas tárgyalások után felszámolta tehergépjárműparkját és vállalatunkat bízta meg a teljes körű kiszolgálásával. Szokatlan és nehéz feladat volt. Számtalan külső-belső problémával, ellenállással kellett megbirkózni és nem mindig sikerrel. Végül, de nem utolsósorban nagyjából ide esett a telephelyétől távol dolgozó és egyre komolyabb erőket képviselő billenős oszlopok felállítása is és amelyeknek ily módon, távolból történő üzemeltetése csak újabb problémák forrása lett! Működésüket, de főleg eredményességüket hol adminisztratív, hol műszaki és ellátási gondok zavarták és tették szétesővé és nemegyszer a jogos fuvaroztatói panasz tárgyává.

– Az ötvenes évek közepén a vállalatnak alig 100 tehergépkocsija volt, másfél évtized után Miskolc után az ország második, legnagyobb vidéki vállalatává nőtték ki magukat, mintegy ezer tehergépkocsival, 50 rakodógéppel. Vagyis a panaszokat orvosolni tudták, s a siker vált meghatározóvá.

– Ezt ilyen egyértelműen nem állíthatjuk, hiszen számtalan akadályt kellett még legyőzni, ezernyi buktatót elkerülni. A jelenbe ugorva például igencsak bosszantja a szakembert, de még a környezetvédőt is az a lázas fuvarozási és szállítási tevékenység mögé rejtett pazarlás, amit az országúton követünk el! Amit mi is, s a túlcsorduló fuvarpiac idéz elő. Az utóbbira jellemző, hogy a Volánon túl jelenleg 900 kisiparos, 1500 saját célú (látens fuvaros), 5100 közületi tehergépkocsi ajánlkozik a piacon. Ehhez lassan a Honvédség is csatlakozik, s mindez oly helyzetet teremt részünkre, melyben fel kell ismernünk egy minden korábbinál magasabb fuvarozói együttműködés szükségességét, megteremtését.

– S ebbe Ön nyugdíjasként is bekapcsolódott?

– Igen, a megyei szállítási bizottság vezetője, s a volt vállalatom megbízásából, mert tudom, vallom, a hatékony fuvarozási együttműködés, az egymásra utaltság és az egymáson való segítés nélkül ez a szakma el sem képzelhető, nem művelhető.

– Hadd térjek vissza a múlthoz, illetve ahhoz, hogy fuvarszervezői tevékenységének melyik volt a legsajnálatosabb kudarca?

– Nézze, ha az ember együtt él és együtt gondolkodik a szakmájával, nem beszélve, ha a szakmáját szereti is, akkor néha meg is előzi a lehetőségeit. Néha el is galappírozza magát és amikor már fiaskót fogott, jön rá, hogy ez még nem időszerű, hogy ez még nem aktuális, erre még nem ért meg sem a politikai, sem a gazdasági környezet.

– Vagyis konkrétan?

– Konkrétan a bányaszén közvetlen fogyasztóhoz történő szállításáról van szó. Amikor ezzel kezdtem foglalkozni már nem voltam aktív szállításszervező, hanem mint nyugdíjas vallottam kudarcot, mivel megvalósításában nem találtam partnert.

– Elgondolásának mi volt a lényege?

– Veszprém megyében a dudari, a várpalotai, az ajkai, a balinkai bánya úgy helyezkednek el, hogy gyorsan romló, illékony, porlékony szeneiket egyszeri rakodással, egyszeri fuvareszközzel el lehet a kisfogyasztóhoz juttatni. Nem

pedig úgy ahogy most, három fuvareszközön, hétszeri rakodással törni, zúzni azt a szenet, amíg a Mari néni pincéjébe, bocsánat, kapujába eljut. Ehhez persze kellett volna némi állami segítség a rakodásfejlesztési alapból, a bányák kiadóinak átépítése, s vagy kéttucat jól felszerelt alkalmas gépkocsi.

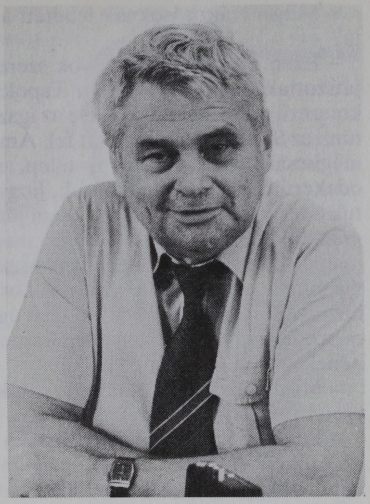
– Mindezt máig sem sikerült megvalósítani?

– Nem, le is került a napirendről. Igazán senki sem karolta fel. De nem mondok le róla.

– Kitartó ember?

– Kellett is a kitartás. Húszévesen háború, sebesülés, hadifogság. Az elégtelenül ellátott sebesülés után 7 évig betegeskedtem. Egyik kórházból ki, a másikba be. Egyik műtét a másik után. 1956 tavaszán kerültem az akkori közlekedési vállalathoz és mindvégig kitartottam a teherfuvarozás szervezésénél, úgy ahogy most mondják, menedzselésénél. De nem bántam meg...

„Van kinek átadni a stafétabotot”



– Gersei Gyula vagyok, Ajkán dolgozom üzemigazgatóként. A vállalathoz 1955. április 26-án kerültem, pontosabban Tapolcára, mint forgalmi szolgálattevő. Nem mondhatnám, hogy véletlenül jöttem a céghez. A garázsmesterrel együtt jártam iskolába és ő mondta, hiányzik egy forgalmista Tapolcán, jöjjek oda. Féligmeddig szabadúszó voltam, így örömmel kaptam a lehetőségen. Akkor még a 27-es Autóközlekedési Vállalathoz tartoztunk Pécshez, bár teljesen önállóak voltunk. A veszprémiek, a győrieknek voltak alárendelve. Az országos átszervezés után mi lettünk a 60-asok. Alig találták ki, hogy milyen számot kapjunk, az igazgatóság megszervezésével Veszprém lett a központ.

– Ön akkor még mindig Tapolcán dolgozott?

– Igen, mint forgalmi szolgálattevő. Közben le kellett tennem a menetirányítói szakvizsgát. Akkor még tisztviselői tanfolyamnak mondták. Ez egy három hónapos bentlakásos tanfolyam volt. Befejezése után kerültem a menetirányításhoz. Voltam vezénylő, volt időszak, amikor a forgalomvezetőt helyettesítettem. Egyszer mint a derült égből a villámcsapás, a keszthelyi üzemegység igazgatója megjelenik nálam és megkérdezi, el tudnák-e vezetni egy főnökséget. Hát, mondtam, meg kellene próbálni, talán csak menne. Egy műszaki értekezlet után a nagyvállalat igazgatója Szigeti Kálmán behivatott és felajánlotta az ajkai főnökségvezetői beosztást. Őszintén megmondom, nem Ajkára gondoltam. Többször is jártam ott, és zord egy telephelynek tartottam. Mondtam, ezt meg kell beszélni a családdal, mert mégis csak „vidékre” kellene járnom. Akkor már nős voltam. Otthon meghánytuk, vetettük a dolgot, s elfogadtam a megbízást. Így átkerültem hát Ajkára 1965 decemberében.

– Mennyien dolgoztak akkor ott?

– Ha jól emlékszem, nagyságát tekintve Veszprém, Pápa után következett. Mintegy 400-an dolgoztak. Elég erős volt a személyszállítás, bár a helyi járat még csak kezdetleges volt. A távolsági járatokban bővelkedtünk. De aztán lépésről lépésre a helyi járatainkat is kialakítottuk.

– Hány évet töltött itt el?

– Ha hozzá számolom a felmondási időmet is, amit most töltök, akkor majd negyedszázadot.

– Közben a főnökség üzemigazgatósággá vált?

– Igen 1968-ban voltak az átszervezések és akkor lettem én üzemi igazgató.

– Milyen változásoknak lehetett a negyedszázad alatt szemtanúja, alakítója?

– Ezen a téren nem vagyok szerencsés ember. Valahogy mindig ellenem játszottak a dolgok. Amikor Tapolcára kerültem éppen elkezdődött egy új, korszerű telep kialakítása. De az igazgatóság átszervezése miatt amit elképzeltünk az Szombathelyen épült fel. Ám amikor 1965-ben elkerültem Tapolcáról, mégiscsak kész lett az új telep, majd 5 millióba került. Ajkán, amint odakerültem, feladatul kaptuk, hogy jelöljük ki az új telephelyet. Megcsináltuk a tervrajzot is. De sehogy sem jött össze rá a pénz, mindig elmaradt valami miatt. Mire aztán összejött és megépült a korszerű telephely, elértem a nyugdíjkorhatárt. De még se panaszkodom, hiszen szerencsésnek is érezhetem magamat, Ajkának a virágzó korában volt lehetőség arra, hogy mi is bizonyítsunk. A helyi közlekedést úgy sikerült kialakítani, hogy azt mondhatni, az országban talán egyetlen hasonló város sincs, ahol ilyen sűrűn közlekednének a helyi járatok.

– Mostanában sok szó esik a fokozottabb önállóságról. Az üzemegység esetében ezt hogy képzeli el?

– Lehet, hogy maradi vagyok, de a közlekedésben szerencsésebbnek tartom az erőkoncentrációt. A személyszállításnál ha az igények megmaradnak, mindenképpen a közös munka hozhat eredményt. A fejlesztésben, a kockázatvállalásban. A teherszállításnál volt, van lehetőségük a kisebb egységeknek, amelyek minden bizonnyal rugalmasabbak. A nagytömegű fuvarok felvállalásához azonban már nagyvállalatok kellenek. Szóval ennek is, annak is meg van az előnye, hátránya.

– Önt, annak idején, mondhatnám véletlenül nevezték ki vezetőnek. Pontosabban nem egy tudatos, fejlesztő kádermunka eredményeként. Vajon az ön felváltásakor is így jártak el? Vagy éppenséggel Ön tudatosan készült az utód kinevelésére?

– Meglehet szerénytelenségnek tűnik, de készültem. Őszintén mondva, nekem nincsen főiskolai végzettségem. Mire ezek a rendelkezések kijöttek, addigra már annyira előrehaladott korba értem, hogy nem kellett elvégeznem, de soha sem féltem a főiskolásoktól. Az osztályvezetőim főiskolások, sőt művezetőm is főiskolás. Energetikusunk szintén egyetemet végzett. Amikor megkérdezték tőlem kit tudok majd a helyembe állítani, két-három nevet is tudtam mondani. Vagyis nyugodt szívvel adhattam át a stafétabotot. Egyébként a feleségem is már nyugdíjas, így mindkettőnknek több idő jut majd az unokákra...

„Jogos volt a reklamáció”

– Herczeg Attila vagyok. 1944. december 9-én születtem, s akkor még Magyarországon királyság volt a hivatalos államforma.

– 44-ben királyság?

– Igen. Utána megéltem egy köztársaságot, egy népköztársaságot és most ugyebár megint köztársaságban élünk.

– Ön ennyire érdeklődik a politika iránt?

– Igen, mindig is érdekelt. Bár eligazodni eléggé nehéz az embernek ebben a nagy kavalkádban, ami a jelen pillanatban van. Húsz éve dolgozom a Volánnál, eredeti szakmám szerint egyébként vaskereskedő vagyok. Annak idején persze nem kereskedni, inkább csak elosztani kellett. Meg azután az 1400–1500 forintos bér nekem sehogysem tetszett. Úgy, hogy valamit lépni kellett. Nősülés előtt álltam, valahonnan pénzt kellett szereznem. Nagyobbat. Elmentem hát a szénbányászathoz.

– Ön Veszprém megyei születésű?

– Igen, Devecserben születtem. A testvérek, mármint az oroszok akkor jöttek befelé, a szüleim meg menten igyekeztek kifelé. Ám Devecserben ragadtunk. Ha akkor tovább megyünk, sváb csemeteként születtem volna meg valahol Stuttgart környékén. Szóval Cegléden voltam vaskereskedő, amikor „dobbantottam”, s Várpalotára jöttem a szénbányához. Öt évet dolgoztam föld alatt mint vájár. amikor orvosi javaslatra kivettek a bányából, de külszínen már nem találtam meg a számításom. Akkor jöttem át a Volánhoz. Egy lerobbant Zsukkal kezdtem fuvarozni. Az egyik ajtót becsuktuk, a másik ajtó kinyílott.

– A jogosítványt mikor szerezte meg?

– Még vájárként 1967-ben. Több barátom is belevágott akkor a hivatásos „jogsi” megszerzésébe, én se akartam kimaradni. Az első Zsukkal fél évig dolgoztam, oldalszelepelt motorja volt. Ez azért érdekes, mert ma már egy másik generációja ismert. A felülszelepelt, amely fürgébb, jobb. Semmi gond velük. De igazán „úriemberek” akkor lettünk amikor megjöttek az első Zilek, a hosszúplatósok. Ezek nagyon jó kocsik voltak a maguk idejében. Az üzemanyag nem számított ennyire, 3 forint volt literje, lehetett velük hajtani. Meg is volt a pénzünk.

– Meddig volt kocsin?

– Hogy is mondjam. Amikor a Zilen dolgoztam, jött az a rendelet, hogy

csoportos személyszállításhoz kell a D vizsga. Hát elküldtek bennünket D vizsgára. Ugyanis a teherautóval olykor munkásőröket szállítottunk. Ekkor még nem tettek alájuk autóbuszt. A D vizsgával együtt mindjárt le lehetett tenni az F-5–öst, amely a csuklós autóbusz vezetésére jogosított fel. Gondoltam, legyen még egy stempli a jogosítványban, megcsináltam az F-5-öst is.

– Ez hanyadik stempli volt?

– Hát, ha jól számolom, az ötödik.

– Maga ilyen nagy „stempligyűjtő"?

– Nem, van akinek több van. Az F-5-ös stempli birtokában viszont csuklósra kerültem. Igaz, szerettem volna megmaradni a teherkocsin, mert ott a napidíj miatt akkoriban jobb volt a pénz. De csuklósra vezényeltek. S 1972 óta itt Várpalotán azóta is ezzel járok. 18 éve „szidnak", hol az 1-esen, 2-esen, hol a 6-oson, 10-esen.

– Most jelenleg mennyit keres?

– Tízezer forint körül jön össze a nettóbér.

– Elégedettek vele? Mert mostanában sokan kifogásolják a kevés pénzt. Még sztrájkkal is fenyegetőznek.

– Várpalotán ilyen formában ez még nem vetődött fel. Bár az emberek meg-megkeresnek, mivel hogy a vállalatnál én vagyok a gépkocsi-vezetői tagozat vezetője.

– Mi ez a gépkocsivezetői tagozat?

– A szakszervezet is átalakul, ahogy mondják átstrukturálódik. Sok mindennel egyetértek, sok mindennel nem. De hát ilyen a mi világunk. Szóval létrehozták a gépkocsi-vezetői, a rakodógép-kezelői, szállítmányozási, karbantartói, értelmiségi, alkalmazotti tagozatokat. A magam részéről ezt helyesnek, jónak tartom. Csak hát még nem tartunk ott, hogy ezek a tagozatok súlyuknak megfelelően ténylegesen érvényesítsék akaratukat, véleményüket. Még nem épültünk be teljesen a döntési mechanizmusba. Talán majd az új választások után.

– Térjünk vissza a sztrájkra, az azzal való „kacérkodásra"?

– Igen. Az én véleményem az, hogy tulajdonképpen a dolgozók joggal reklamáltak Veszprémben is. Mert a pénz csak látszatra nagy. Rettentő túlórateher van az embereken. Itt a helyi járaton Várpalotán általában 230 óra körül dolgoznak az emberek. Úgy tudom, Veszprémben is. S ez a 230 óra mind tengelyen töltött idő. Ez azt jelenti, hogy az ember reggel felkel fél 4-kor, elkezdi a munkát, dolgozik 8–9 óráig, utána abbahagyja, akkor 1 órai csúccsal megint elkezdi a melót és dolgozik 6–7 óráig. Mire hazaér késő este van. Rettentő nagy teher ez. Az emberek idő előtt lebetegszenek. Várpalotán például helyi járatról még senki nem tudott nyugdíjba menni. Vagy máshova került el vagy rokkant nyugdíjba ment. Vagy meghalt. Sajnos ilyen is volt több. És tulajdonképpen ezek az emberek most a legaktívabbak, tehát a teljesítőképességük most a legnagyobb, s most sincsenek úgy megfizetve, hogy egy kis „fórt" tudjanak az életben elérni. Persze mindez nemcsak a Balaton Volánra jellemző. Az egész szakma küszködik ezzel.

– Mi lehet az oka annak, hogy más Volán vállalatoknál, legalábbis eddig jobban befeszültek az indulatok?

– Nem akarom dicsérni a cégünket, hiszen nálunk is vannak merevségek, de

azért mi nem topogtunk egy helyben. Az üzemegységek önállóbbak mint a környező Volán vállalatoknál. Jól ismerem őket, hiszen a már említett tagozat országos elnökségének is tagja vagyok. Győrben is ott voltam, amikor e témák felvetődtek. Előtte első kézből tájékozódtam Gödöllőn, Pécsett. Ezek a vállalatok még túl centralizáltak. Minálunk az üzemegységek le vannak bontva, sok dologban a központ már abszolút nem szól bele, s bérek az üzemegységek eredményességétől függenek. Így ahol befeszülnek a dolgok, ott nyomban helyben is tudnak lépni.

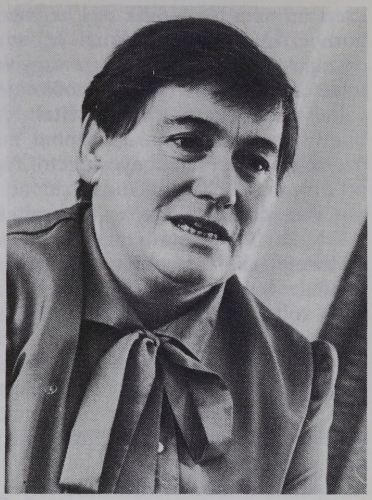
– Várpalotán milyenek a munkahelyi körülmények?

– Mikor Várpalotára mentem 20 éve, akkor lett kész a csuklósakna, ahova be lehetett állni a csuklós kocsikkal. A szociális létesítményekben is előbbre léptünk. Most már a szerelőknek rendes étkezőhelyiségük van, ami tényleg gond volt. Nem volt fűtés, korszerűsítettük. És sok minden más is történt az utóbbi évben. Ezt el kell ismerni. Fedett gépi mosónk van, ami hatalmas nagy segítség. Nem beszélve arról, hogy egy ilyen nagy csuklóst elég nehéz lenne lemosni mosókefével, hisz úgy kellett eddig csinálni. Mindezek mellett is úgy érzem a közlekedés megint kezd lemaradni. Fejlesztésekben, korszerűsítésekben, s a bérfejlesztésben egyaránt. Ez újabb feszültségforrás lehet. Kell az erős szakszervezet.

– A „vallomása" nem lenne teljes ha nem szólna önmagáról, családjáról, hobbijáról, kedvteléséről?

– Nős vagyok, két családom van. Várpalotán lakom. Van egy kis kertem, ugyancsak Palotán, a „Badacsonynak" nevezett szőlőhegyen, megtermelem azt a 8–900 liter boromat. Bár a szabadidőm nagyon kevés. Van olyan hónap, hogy 27–28 napot is dolgozom. Talán ezért is engem ismernek a városban. Teljesen mindegy, hogy civilben vagyok vagy nem, rám köszönnek. S ez jól esik...

„Kötődöm a Balatonhoz”



– Karácsony Miklósné a balatonfüredi üzemegységen, úgy tudom álláshalmozó.

– Nem én kértem, de kétségtelenül egyszerre vagyok üzemanyag-elszámoltató és energetikus. A mi üzemünket sem kerülte el az átszervezés, és jó néhány munkakört összevontak. Így ma már bizony nagyon kevés létszámmal dolgozunk.

– Mindehhez milyen képesítése van?

– Kellene egy energetikusi főiskola, de hát ez pillanatnyilag nincs meg nekem. Csak a gyakorlatom, merthogy már 25 éve foglalkozom üzemanyag-elszámoltatással. Már az eredeti munkaköröm is ez volt, és ezzel szorosan egybekapcsolható az energiával való gazdálkodás, annak figyelemmel kísérése.

– Nyomban a vállalat füredi egységénél kezdett dolgozni?

– Nem. Először itt a központban dolgoztam az üzemanyag-elszámolási csoportnál és amikor üzemegység lett Balatonfüred 1965-ben, akkor helyeztek le engem. Ráadásul akkor még a közelben laktam Felsőörsön.

– És meddig volt még „szabadon futó” lány?

– Mi tagadás eléggé későn mentem férjhez. De nem bántam meg, hogy kissé vártam, mert legalább egy darabig éltem világomat. 27 évesen 1969 januárjában mentem férjhez.

– Munkahelyi ismeretség kapcsán?

– Nem, nem! Férjem nem itt dolgozott, másutt ismerkedtünk meg.

– És hol telepedtek meg?

– Balatonalmádiban építkeztünk, és 1971 óta ott is lakunk.

– És Ön onnan jár át mindennap?

– Igen, mindennap Balatonfüredre.

– És mi a véleménye a Volán közlekedéséről?

– Mint örökös bejáró, néha magam is szidom a saját vállalatomat. De persze kicsit megértőbb vagyok mint mások, mert megértem, hogy elromolhat egy autóbusz, vagy bármi is előfordulhat. Ezzel együtt néha jobb, ha nem tudják hogy volános vagyok. Senki sem szereti a megjegyzéseket.

– A füredi üzemegység – ha jól tudom – a kisebbek közé tartozik. Ennek ellenére számos kezdeményezés fűződik hozzá. Leginkább az idegenforgalmi szolgáltatások területén.

– Hát, hogy őszinte legyek, én nagyon szeretek a balatonfüredi üzemegysé-

gen dolgozni, mert általában mindig fiatal, vállalkozókész kollégákkal dolgozhattam együtt. Pillanatnyilag is ilyen a vezetésünk – legalábbis én szerintem –, keresi az újat, a hatékonyabbat. Így jutott el hozzánk például a Generál Tours utazási iroda, amely mielőtt velünk társult kis híján tönkrement. Most beindult az üzlet. Mint ahogy beindultak azok a kísérleti buszaink, amelyek magyar gyártmányúak ugyan, de belső berendezéseik Amerikában készültek. A futáspróbák egy része a tengerentúlon zajlott le, a többi itt a magyar „tenger" partján.

– Ön már látta?

– Igen, már láttam, utaztam is benne. Nagyon kényelmes, légkondicionált, mindennel felszerelt. Az ülések lehet, hogy nem a legkényelmesebbek, de minden nagyon praktikus benne.

– Térjünk vissza kettős munkaköréhez.

– Mint már említettem a két feladat végül is szorosan összekapcsolódik. Az üzemanyag-elszámoltatás elég hálátlan feladat, mert itt örökös vitában, veszekedésben vagyok általában a gépkocsivezetőkkel, és majd mindenért civakodni, veszekedni kell, mindenről meg kell őket győzni. Van amikor sikerül, van amikor egy kicsit szidják az embert. Különösen akkor, amikor olyan túlfogyasztások lépnek fel, amelyekről nem a pilóták tehetnek. Ilyenkor kártérítések, viták, veszekedések, döntőbizottságok, szóval hálátlan egy beosztás.

– Az elmúlt negyedszázad alatt hogyan változott az üzemanyag-felhasználás?

– Számottevően. Sokkal kisebb fogyasztású gépkocsijaink vannak, mint korábban voltak, és gazdaságosabbak. Régebben azért volt sokkal nagyobb az üzemanyag-felhasználás, mert a gépkocsipark meglehetősen lerobbant volt. Aztán kezdetben az ösztönzés sem volt kielégítő.

– S most?

– A gépkocsivezetők egyértelműen érdekeltek a hatékony üzemanyag-felhasználásban. Negyedéves szinten üzemanyag-prémiumként 100 százalékban visszakapják a megtakarításokat.

– A megtakarítás, a prémium alakításában, elismerésében önnek van valamilyen szerepe?

– Inkább csak a számontartásban, ellenőrzésben. A gépkocsivezetőkön múlik mindenekelőtt, mert én nem tehetek arról, ha túlfogyasztanak, mint arról sem, ha megtakarítanak.

– Miként van megfizetve az Ön munkája?

– Őszintén meg vagyok elégedve, bár míg csak üzemanyag-elszámoltató voltam, addig igen kevés volt a bérem, nem érte el az ötezret. Amikor megszűnt az önálló energetikusi munkakör és a kettőt összevonták, kedvezőbb anyagi elismeréshez juthattam.

– Tehát így elégedett a bérével?

– Igen, mert hiszen egyébként sehol sincsenek túlfizetve az emberek.

– Ön jól ismeri a Balatont. A tavat, meg a vállalatot is. Melyiket szereti jobban?

– Mindkettőt. Hiszen a családom is a tóhoz köt, kislányom füredi gimnazista, férjem a Csopak Tája Tsz-nél dolgozik. Jómagam pedig Felsőörsön

születtem és itt is gyerekeskedtem, Almádiba jártam iskolába. Középiskolámat a füredi Lóczyban. S a Volán is nekem egyet jelent Füreddel.

– Mennyire korszerű ez a telep?

– Hát lehetne modernebb már, olyan közepes. Igaz mostanában fejlesztettek egyet s mást. Három-négy évvel ezelőtt épült egy korszerű gépkocsimosó, 2–2,5 évvel ezelőtt egy fedett mosóépület, tavaly pedig egy korszerű görgősfogyasztás. Az üzem szociális ellátottsága is kielégítő.

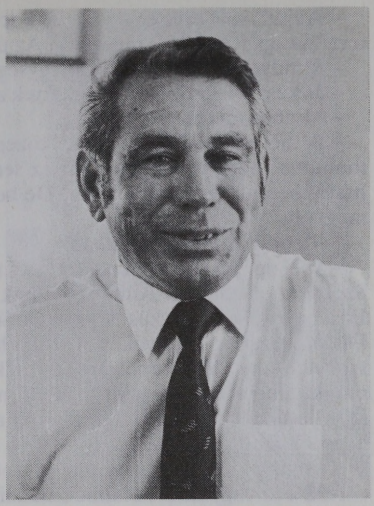
– Hány üzemigazgatót „szolgált" ki Ön?

– Négyet. Hajtó Gyulát, Tőke Kálmánt, Villám Józsefet és most Csima Lászlót.

– Kit kedvelt a legjobban?

– Énnekem mindegyikkel meg volt a magam problémája is, de nem tudok különbséget tenni, mert mindegyiket szerettem is. Ám valahogy a mostanihoz húzom a legjobban, mert vele még mint fiatal együtt kezdtünk, együtt dolgoztunk, s valóban jól ismerjük, becsüljük egymást.

„Tefusként" Ausztriában



– Ön Veszprémben dolgozik, de ha jól tudom tapolcai.

– Igen. Tapolcán születtem 1932-ben. Egyébként Mayer Ignác vagyok és lakatosként a Landler Jenő Járműjavítóban szabadultam.

– Mármind Budapesten.

– Így van. 1950–52-ben, akkor bevonultam és Tapolcára kerültem haza katonának. Leszerelés előtt távolsági fuvarba költöztettem egyik katonatisztünket. Meg lehettek velem elégedve, mert mondták maradjak bent a katonaságnál. Akkor civilként is jó parancsnokaim voltak a tapolcai reptéren, így elfogadtam az ajánlatot. Polgári sofőr lettem. Jól megfizettek. Később 1956-ban fölszámolták az alakulatot, Tapolcán a reptért is. Így feladták a leckét: mit tegyek? Körülnéztem a tapolcai AKÖV-nél, hiszen megvolt a lakatosi szakmám, meg a vezetői jogosítványom is. A hely megtetszett, így a 27-es AKÖV tapolcai dolgozója lettem.

– A teheráru-fuvarozáshoz került?

– Nem mindjárt. Akkor a mainál nehezebben ment egy-egy sofőr felvétele. Előbb két évig segédvezetőnek kellett lenni. Most egy hónap múlva bárki kocsira kerülhet.

– Mit jelentett a segédvezetői beosztás?

– A „főnök" mellett kellett ülni. És figyelni. Egyszer kifogtam egy buszt, amelyet le kellett vontatni Kaposvárra, de nem volt szélvédője. Ez volt a legelső próbautam. Mire leértünk nem tudtam se nyelni, se köpni a sok por miatt. Az időm lejártával teherkocsira, Csepelre kerültem. A Tapolca környéki bányáknál fuvaroztam. Fontos volt, hogy ki az ember rakodója. Mert nincs két egyforma ember. Sok múlott hát azon, kit is kapok, kit is választok. Egy időben hol személyeket, hol árut vittem.

– Ugyanazon a kocsin?

– Hát persze. De nem tartott sokáig. Amikor megjöttek a Tátrák, kifogtam egy 38-ast. Ezzel először Csehszlovákiába, majd 1972-ben Ausztriába mentem dolgozni. A svájci határtól alig 10 kilométerre autópályát csináltunk. Azaz mi csak a követ szállítottuk.

– Úgy tudom ez volt az első külföldi munkája a vállalatnak?

– Igen. Figyeltek is ránk, meg mi se akartunk szégyent hozni a cégre. Anyagilag is csak így találtuk meg a számításunkat.

– Mennyi ideig tartott a kiküldetés?

– Ausztriába csak egy évig. A kocsiba belehajtottam vagy 40 ezer kilométert. Aztán „Cseh"-be mentünk. Az útépítkezésekhez.

– Mindvégig a tapolcai üzemegység vállalta fel a külföldi munkát?

– Jószerivel igen. De besegítettek a sümegiek is.

– Mindez mikor volt?

– A hetvenes évek elején, közepén, volt aki 5 évet is lehúzott. Nem mondom, hogy rossz volt. Bár az senkinek sem tetszett, hogy csak havonta, háromhetente jöhettünk haza. De belenyugodtunk a távollétbe, mert a pénz megvolt.

– Meddig volt kinti munkán?

– 1977-ig. Azt követően hazajöttünk és a Tátrával ismét követ fuvaroztunk. Szerte az országban. Amikor eladták a Tátrákat új széria jött, a 810-es Tátra. Ez a pirosfülkés, kockás. Új kocsik, új áruk. Unalmas munka volt, Várpalota, Dudar, Szápár környékén vittük, hoztuk, éjjel-nappal, két műszakban a szenet, a meddőt. Tapolcáról álltunk ki, s csak a fordulóbér miatt volt jó a munka, merthogy aszerint fizettek, mennyit fordultunk. Két éven át jártunk ide, de aztán elkezdtek lerobbanni a kocsijaink, így visszavonultunk. Meghagytuk Dudarnak e feladatot.

– Mindig a „tefu"-vonalon dolgozott?

– 32 éve vagyok a Volánnál, de mindig csakis teherkocsit vezettem, az is a mindenem. Amikor a Tátra kocsit átadtuk Dudarra, egy hétig nem mentem be a céghez. Megsértődtem, hogy elvették tőlem a Tátrát, Skodával járok. Ez meg se közelíti a Tátrát, s nem is olyan kényelmes.

– A tapolcai üzemegységnek a hetvenes években nagy feladatot jelentett hogy átvették a bauxitszállítást a Bakonyi Bauxitbánya Vállalattól. Hogy fogadták Önök ezt az új munkát?

– Engem nem igen érintett, meg a társaimat se, hiszen a bauxitot a szállítmányozókkal együtt vettük át. Engem többnyire mezőgazdasági szállításokba osztottak. Jó pár éven keresztül ki voltam helyezve például Ercsibe cukorrépát szállítani, összesen háromszor.

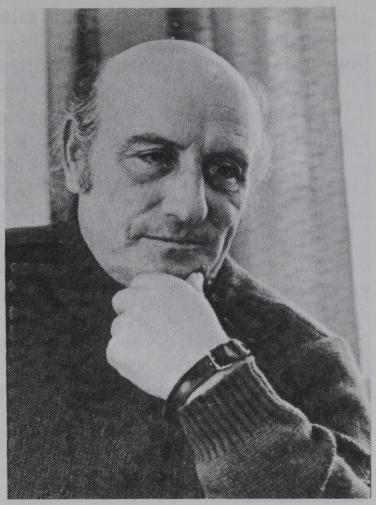
– Jól fizették?

– Mit mondjak? Becsültek bennünket, meg a pénz is megvolt. Reggelit, ebédet, vacsorát adtak. Azt meg nem feledem, hogy 4 év után, amikor eljöttünk, külön is meghívtak egy ünnepségre. Adtak 3 ezer forintot, meg egy miniszteri dicséretet.

– Gondolom elbüszkélkedett vele odahaza?

– Hát persze. Lányomnak is – ő tanárképzőbe jár –, fiamnak is. Neki azért is, mert – sajnos – az én nyomdokaimba akar lépni. Nemrég Pestre már együtt mentünk, mert pótkocsira most rakták először. Én ügyeltem rá. Nem úgy mint annak idején énreám...

„Ezután kínlódjanak ők”



– Nagy István a vállalat legtávolabbi üzemegységének a dolgozója.

– Korábban Keszthely volt a távolabbi. Most kétségtelenül a sümegi üzemegység büszkélkedhet ezzel.

– A vállalati nagy családnak éppúgy tagja a sümegi, mint a pápai, ajkai?

– Különbséget nemigen tapasztalunk. Az meg hogy a nagyfőnökök talán kevesebbet jönnek, nem is olyan nagy baj.

– Mikor került a Volán vállalathoz?

– 1972-ben. Előtte a Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóságnál voltam kotrómester. De Sümeg közelébe nősültem 1970-ben, Megyerre, hát eljöttem a Volán sümegi üzeméhez, mint rakodógépkezelő.

– Amikor itt munkába állt, hány rakodógép-kezelő kollégája volt?

– Sokan voltunk, vagy 30–35-en. Többnyire nagy tömegű földmunkával foglalkozó egység volt a Sümeg, kellett a gép.

– Milyen gépekkel dolgoztak?

– Egyre nagyobb teljesítményűekkel, Kamatsuval, Caterpillarral. Az ország majd minden részére eljutottunk. Sőt külföldön is dolgoztunk. Én például sokszor voltam Csehszlovákiában az építkezéseken, meg másutt. Legutóbb a gabcsikovói erőműnél. Itt szerencsére csak három hétig.

– Önöket teljesítménybérben számolják el?

– Igen. De ebben sok változás nem történt. Kezdetben mázsánként 3 fillért fizettek, most négyet.

– Ezzel nemigen lehet büszkélkedni.

– Nem is azért mondtam.

– Most hány rakodógép-kezelője van a sümegi üzemegységnek?

– Már csak alig egy tucat.

– Soha nem akart leszállni a gépről?

– Nem. Megszoktam ezt a szabad levegőt. Mindig ezt csináltam, most már 35–36 éve.

– Hány műszakban?

– Most egy műszakban, de ez korábban változó volt. Két-három műszakosok voltunk. Egyik héten éjszakás, másik héten nappalos.

– Most ön hol dolgozik, milyen területen?

– „Helybenjáráson” vagyok. Elfogyott a kinti munka.

– És egy rakodógép-kezelő mit csinál az üzemegységben?

– Kopaszodik. És sopánkodik, hogy nem lesz meg a pénzt? Annyi a haszon, hogy az ember legalább mindennap időben hazamehet.

– Kiküldetések idején melyik volt a legtovább tartó munkája?

– Inota-pusztán jó ideig csak egy-egy hét elteltével jöttünk haza. Ilyenkor többnyire IBUSZ-lakásban voltunk elszállásolva. Meg kellett hát főzni tanulni, mert csak így gazdaságos a kiküldetés. Hogy mennyire volt változatos az étkezésünk, az többnyire attól függött, milyen volt a brigád. Mi általában hárman voltunk. Rendszerint az éjszakás főzött a nappalosnak.

– Mennyi ideje van még a nyugdíjazásig.

– Nem tudom. Attól függ, hogyan dönt majd az Országgyűlés, megadják vagy nem a korkedvezményt.

– És ha nem emelik?

– Nézze, most 50 éves vagyok. Még 10 évet nem lehet gépen eltölteni.

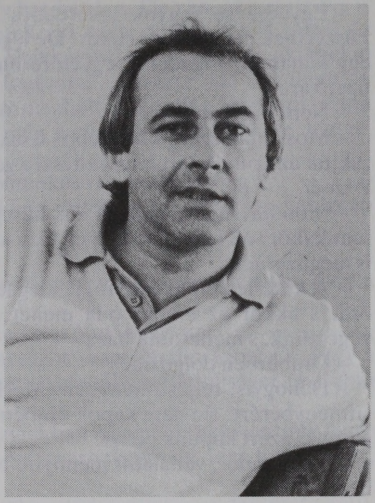
– És mire számít?

– Ezt aztán megmondani nem tudom.

– De a Volánnál szeretne maradni, ugye?

– Igen. Eddig én kínlódtam velük, ezután kínlódjanak ők.

„A leány még nem az igazi...”



– Kezdjük a bemutatkozással.

– Pacher László vagyok. 1953. november 3-án születtem, 1972-ben kerültem a Volánhoz.

– Hova valósi?

– Pénzesgyőri születésű vagyok.

– Szakmája?

– Parkettásként dolgoztam az állami építőiparban. De az az igazság, hogy nem bírta a térdem. Fiatalkori kiruccanások, meg sok egyéb, végül is a sógorom elcsábított a darabáruhoz.

– Felhagyott a szakmájával?

– Igen, és rakodó lettem, s azóta is az vagyok.

– Annyi köze sincs a szakmájához, hogy parkettát „rámol”?

– Előfordul, de nem jellemző.

– Ne haragudjon, ez a rakodómunkásság mennyiben elégíti ki?

– Egyrészt a szabadnapok végett vállaltam, aztán abban az időben lehetett maszekolni is. Mármint a szakmámban. Később aztán átkerültem a szállítmányozáshoz, ott több volt a pénz is.

– Nem akarom a témát erőltetni, de a szakmák élén semmiképpen sem a rakodómunkások állnak. Hogy lehet ez, hogy önnek lassan 20 éven át megfelelt ez? Nem tűzött ki más célt, nem akart mást megvalósítani?

– Az az igazság, hogy anyagilag eddig bejöttek a számításaim. Persze, sokáig csinálni ezt nem lehet. Ezzel tisztában vagyok én is. De amíg bírom, ha csak közbe nem jön valami jobb, addig maradok.

– Nős?

– Igen. Két gyermekem van. Itt lakom Veszprémben, OTP-házban, emeletes házban.

– A rakodómunka gépesítése miként változott, egyáltalán változott-e 1972 óta?

– Oh, az sokat fejlődött. A szállítmányozásnál, amikor oda kerültem, még argonca se volt. Kézzel hordtuk a cserepet, cementet, téglát, mindenféle árut. Akkor a székhelyünk még a Budapesti úton volt. Azt hiszem, 1980–81-ben kerültünk le Veszprém-külsőre és aztán ott kezdtek gépesíteni. Mindjárt könnyebb lett a munka.

– A fizetés is?

– Nem egészen. A pénzért jobban meg kellett dolgozni, többet kell teljesítenünk.

– Milyen áruval szeret dolgozni?

– Egyikbe se vagyok „szerelmes". A darabáruval persze könnyebb. A Füszértnek érkező rizs, cukor. De leginkább cementet szoktunk rakodni. Van egy kialakult brigádunk, egyelőre bírjuk. Most egyébként is ez a legjobban fizető áru.

– Nem irigylem érte.

– Most már azért könnyebb. Csak egyszer kell megfogni, mivel raklapra rakjuk az árut. A targonca felteszi a gépkocsira, majd a tüzépen egy másik gép leszedi.

– Mondja, miért maradt ön hűséges ehhez a vállalathoz? Hiszen ilyen munkakör sok helyen van, meg biztos olyan cégek is, amelyek mindezt jobban is megfizetnék...

– A kötetlen munkaidő fogja meg leginkább az embert. Az, hogy megvan az óra, s akkor az ember oda mehet, ahova akar. Volt olyan, hogy 11-kor végeztünk, s mehettünk haza.

– Órabérben dolgozik?

– Dehogyis, teljesítményben. Meghatározott feladat, meghatározott teljesítménybérért. Én nem kapok órabérre semmit. Amit megemelünk, megmozgatunk, azért kapunk pénzt.

– Mit gondol, vállalatát mennyire becsülik ebben a megyében, környezetében?

– Vegyesek a tapasztalataim.

– Mit gondol, miért?

– Tömegközlekedés, helyijárat-gondok, buszok kimaradása, fene tudja. Az emberek mindig a rosszra emlékeznek.

– Ezek szerint ön inkább elhallgatja, hogy a Volánnál dolgozik?

– Nem, ha kérdik, akkor megmondom. Nem szégyenlem.

– Mivel szokott szabad idejében foglalkozni?

– Korábban a szakmámban el-eljártam maszekolni. De most már nemigen.

– Miért?

– Most más céljaim vannak.

– Mi?

– Egyelőre hagyjuk, mert az kötődik a jelenlegi munkahelyemhez.

– Talán vállalkozó szeretne lenni? Vagy világ körüli útra akar indulni?

– Az utóbbitól isten ments. Nem ilyen természetű. Inkább a vállalkozások körébe tartozik. Ma ennek kedvez a gazdasági, társadalmi környezet. Így hát bele kell vágni. Egyelőre csak egyedül, s egyelőre másodállásban.

– Csak nem tudok elszakadni attól, hogy ön rakodó, én is rakodtam egyetemista koromban, s utána szívesen betértünk a sarki kocsmába. Ön hogy van ezzel?

– 1983-ban gyomorfekélyem volt, így most már innék, de nem lehet.

– S a társai?

– Munka közben semmiképpen, utána se gyakran. Régebben persze előfordult...

– Nem tudom felfigyelt-e arra, hogy mostanában tele vannak a kocsmák.

– Ahogy romlik a helyzet, az emberek egyre inkább megeszik, megisszák a pénzüket. Az a biztos.

– Munkatársai közül kikre emlékezik szívesen?

– Brigádban dolgozunk öten, már vagy hat-hét éve. De van, akivel tíz éve is együtt dolgozom. Úgyhogy összeszoktunk, jó ez a csapat. Ez is tartja az embert, hogy együtt így megvagyunk. A régiek közül sokan vannak, akikkel jó volt együtt dolgozni. Megmutatták a fogásokat. Amikor ide kerültem, a Pekárdi János „vett kézbe". De hát ő már meghalt. Elkerült a Volántól, aztán meghalt. Jó volt vele dolgozni. Aztán még a régi csapatból Fekete József, Kádártáról.

– Mondja, alkalmi munkások, rakodómunkások vannak-e még?

– Akadnak, de ritkán. Régebben akkor jöttek, mert szombat–vasárnap duplán fizettek, 100 százalékot.

– Most nem fizetnek duplán?

– Dehogynem, csak most nincs annyi vagon és a jelenlegi létszám elég a kirakásukhoz.

– Ön most a Volán egyik „leányánál" a Jutas Volánnál van.

A vagon mellől hogyan látja ezt a „leányságot" vagy önállóságot? Ön vagy a kollégái számára ez jó, vagy nem jó? Jelent-e valamilyen különbséget a korábbi időszakhoz képest.

– Nekünk nem jelentett semmit. Anyagiakban legalábbis nem vettünk észre semmi változást. Sőt, ha a tavalyival összehasonlítom az idei fizetésemet, akkor inkább romlás tapasztalható.

– Akkor miért jött létre a leányvállalat?

– Talán a kedvezőbb adózás miatt. De ez még nem érezhető, hiszen rossz gépparkkal „vettük át" a céget. Nullára futott gépekkel, régi öreg ZIL-ekkel. Most úgy tudom munkába áll 4 IFA, egy új rakodógép is van. Talán jövőre javul a helyzetünk.

– Biztos vagyok benne...

„Tanácsadóként is elkötelezetten”

– Rajnai Elemér jelenleg a Balaton Volán Vállalat tanácsadója. Azt mondják, hogy Önt igen nehéz megtalálni, mivel a tanácsadó jön-megy és mindenütt tanácsot ad. Mivel alapozta meg azt, hogy a tanácsaira ma, 1989-ben a Balaton Volánnál figyelnek, azokat igénylik?

– 1957-ben kerültem a vállalathoz, a sport révén. Fociztam. Az AKÖV akkori igazgatója Bácskai Béla megkérdezte „gyerekem milyen lábas vagy”? Én mondtam, hogy bal lábbal elég türhetően rúgok és gólokat is. Akkor, mondta, „lehet választani, bérelszámolónak vagy forgalmistának jönnél”. Az utóbbit választottam, mivel akkoriban irigyeltem a forgalmisták egyenruháját.

– Hol kezdődött az első szolgálat?

– Veszprémben a Síp utcában. Két irodahelyiség volt, s WC, kézmosó. Tél volt, nehézkes fűtéssel. Teljes egészében árufuvarozással foglalkoztunk ebben az időszakban. Igaz mindössze csak 50 teherkocsink volt, és megbízásaink leginkább a kereskedelemhez kötöttek. Kismértékben lakossági igényeket is kielégítettünk.

– A szolgálatot miként tudta összeegyeztetni a sporttal?

– Nagyon jó kollegáim voltak. Az edzési napokon, ha netán szolgálatba voltam, helyettesítettek. A vezényléskor meg ügyeltek arra, hogy lehetőleg szombaton vagy vasárnap ne kerüljön rám sor, és így az úgynevezett bajnoki mérkőzések idején sem volt különösebb gondom.

– Ezeket az egyeztetéseket meddig kellett a kollegáinak felvállalni, vagyis a sportpályafutása meddig tartott?

– Sajnos nem sokáig, 27 éves koromban átestem egy kemény szívizomgyulladáson és akkor a család, a feleségem intelmeire is gyakorlatilag abbahagytam az aktív sportolást. Elszakadni persze nem tudtam tőle, mert jelenleg is már 10 éve a sportkör társadalmi elnöke vagyok.

– Nős emberként került a céghez?

– Nem. Nőtlen voltam még. Viszont már a katonaidő alatt udvarolgattam a feleségemnek és a céghez kerülésem után 3 hónap múlva meg is nősültem. Első közös szerzeményünk még az év végén megszületett, egy fiú.

– Hány követte még?

– Még egy 18 hónap múlva. Így hát van egy 32 és egy 30 éves fiam. No meg 4 unokám.

– Meddig volt forgalmista?

– Rövid ideig, mindössze 6–7 hónapig. Ezután Budapesten elvégeztem az egyéves forgalmi tisztképzőt, s a veszprémi főnökségen a teherforgalmi részleg forgalomvezetője lettem. Akkor már a korábbi 50 darab kocsi helyett itt Veszprémben 250 tehergépkocsit mozgattunk. Gépeket, embereket, sok gonddal, nehézséggel.

– Mennyien dolgoztak akkor a veszprémi telepen?

– Hozzávetőleg harminc irányított és adminisztratív dolgozó mintegy 400 ember munkáját koordinálta. Három év elteltével bekerültem a vállalat központjába, amely már a Pápai úton volt, hiszen az új telep 1961-ben került átadásra. 1968-ig áruforgalmi csoportvezető voltam, majd a vállalat kereskedelmi osztályvezetője lettem. A vállalatnál töltött 33 évemnek ez az egyik legkedvesebb munkaterülete volt.

– Az új gazdasági mechanizmus, az 1968-as váltás, a kereskedelmi munka irányításában, szervezésében gondolom új követelményeket támasztott.

– A váltás döntő volt, hiszen az új mechanizmus kapcsán megszűnt monopolhelyzetünk az áruszállításban. Kemény kihívás volt ez, mivel ez időben már mintegy 700 tehergépkocsink volt, hozzákapcsolódóan 200 pótkocsink és 30 rakodógépünk. A vállalat belső szerkezetéből adódóan a teljes tefuágazat hatékony üzemeltetése a kereskedelmi terület feladata volt.

– Vagyis igencsak centralizált volt az irányítás!

– Igen. Mindent egy 6–8 fős osztálynak kellett felvállalnia. Hozzátéve, hogy nagyon sok bürokratikus kötelezettségnek is eleget kellett tenni. Akkor még élt a kötött tervutasításos rendszer és Budapesten kellett havonta minimum egyszer egyeztetni a fuvarfeladatokat. Ma már az ember ezen csak derül, de akkor ez volt az előírás.

– Mi indokolta ezt a fajta irányítást, a fuvarfeladatok felosztását, elosztását?

– Az időben tulajdonképpen csak az AKÖV-öknek és az úgynevezett célfuvarozó vállalatoknak voltak fuvareszközei. No és néhány termelő vállalatnak. Az elfogadott rendszer szerint egy-egy tárcához tartozóan meghatározták a fuvarkereteket, s ezt megyékre bontották. Az élelmiszer-ellátás területén ez nem is volt hasztalan az időben, hiszen gyakorlatilag a lakosság zavartalan ellátása volt a tét.

– Ezt az elosztási funkciót később a megyei szállítási bizottságok vették át?

– A megyei szállítási bizottságok úgy kapcsolódtak be, hogy a megyei tanácselnök-helyettesek felhatalmazást kaptak a közületi gépkocsik közhasznú hasznosítására. Többek között az őszi nagy mezőgazdasági betakarítások idején.

– Ezek a bizottságok mikor alakultak?

– Csírái a hatvanas évek közepén, az új közlekedési koncepciók alakításakor viszont már egyértelművé vált szerepük, jelentőségük. A 80-as évek elejétől viszont tevékenységük egyre inkább elméleti jellegűvé vált, gyakorlati hatáskörük nem volt. Többnyire közvetítettek a megyék és esetleg a minisztérium között.

– Meddig volt kereskedelmi osztályvezető?

– 1971-ig. Júliusban már nemcsak a kereskedelmi tevékenységnek voltam a vezetője, hanem a teljes forgalmi szakterületnek is, kineveztek a vállalat

forgalmi kereskedelmi főosztályvezetőjévé, később pedig forgalmi kereskedelmi igazgatóhelyettessé. E tisztséget 1988 novemberéig töltöttem be.

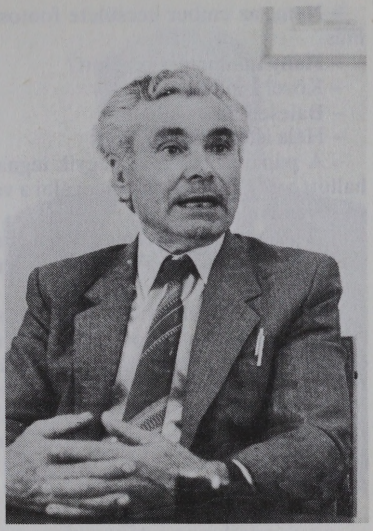
– Több mint másfél évtizedet dolgozott hát a forgalmi, kereskedelmi szakterületen. Meg tudná határozni a változások három legfontosabb állomását?

– A sok közül igen jelentősnek tartom, hogy ebben a másfél évtizedben sikerült a gépkocsiparkot úgy alakítanunk, hogy az alkalmas legyen a változó piac igényeit kielégíteni. Ez teremtett alapot ahhoz is, hogy külföldi bérfuvarozásra is vállalkozhatott cégünk. A minőségi változások harmadik jelentős állomása, hogy bekapcsolódtunk a nemzetközi árufuvarozásba. A kezdeti 6–8 millió forint helyett e tevékenységből ma már 130 millió forintnyi bevételünk van. Négy kocsival kezdtünk, ma kamionágazatunk 60 alkalmas eszközzel vállalkozik feladatai elvégzésére.

– Ön jelenleg tanácsadó. Mi a teendője?

– Úgy gondolom mindenekelőtt tapasztalataim átadása. Azoknak az ismereteimnek hasznosítása, amelyet többek között az alsóörsi vasútvonal „kiváltásakor", a nagyvállalati fuvarfeladatok elvállalásakor szerezhettem többek között, s amelyekre ma különösen nagy szükség van. A jelen „kihívásai" ugyanis minden korábbinál erőteljesebben állítják középpontba a hatékonyságot, gazdaságosságot, a rugalmas vállalkozókészséget. Ha mindehhez tanácsadóként csak egy keveset is hozzájárulhatok, pályafutásomat a vállalatnál, őszintén és szívből mondom, méltón fejezem be.

„A hosszú élet titka”



– Arra kérném, először mutatkozzék be. Honnan jött?

– Stenger Ede vagyok a pápai üzemegységtől.

– Beosztása?

– Tefu-gépkocsivezető voltam, májusban mentem nyugdíjba.

– Mikor került a Volánhoz?

– 1967-ben. Előtte a győri Épfu fuvarozóvállalatnál voltam.

– Hova valósi, milyen születésű?

– Pápához 20 kilométerre Tét községben lakom.

– Vagyis tősgyökeres Veszprém megyei?

– Igen.

– Miért hagyta ott az Épfut?

– Nem én hagytam ott, „ő” hagyott el engem. Az Épfu 10 kocsija Pápára volt kihelyezve. 1967-ben a Volán pápai üzemegysége átvette a fuvarozást. Egy szombati napon bevitték Győrbe a kocsikat és vasárnap itt a pápai üzemegységnél már át is vettük az új kocsikat.

– Jobb lett, hogy a Volánhoz került?

– Hát, annyiban igen, hogy minden este haza tudtam menni, mert míg a győri Épfuhoz tartoztam, az ország bármelyik részébe is elküldhettek.

– Mennyi volt akkor a fizetése?

– Elég jó, a győri Épfunál úgy 1600–1700 forint.

– És a Volánnál?

– A kezdet kezdeténél a Volánnál is meg voltunk elégedve. Aztán később, 1968–69-ben a Füszértnek fuvaroztunk és ott este 9–10-ig is mentünk. Ennek ellenére 2000 forint ha összejött. Nemegyszer gondoltam is itt hagyom az egészet. De hát mégis otthon volt az ember és mindennap haza tudott menni.

– Mennyivel ment nyugdíjba?

– Kilencezer forint volt az átlagom, így 7200 forint a nyugdíjam.

– Család?

– Egy fiam van, mezőgazdasági technikumot végzett és a termelőszövetkezetben dolgozik a szomszéd községben.

– Leginkább mit fuvarozott?

– Téglát, aztán megint csak téglát. Sokat jártunk vidékre, távolsági fuvarral. 1974-ben meg átkerültem a darabáruhoz, pótkocsis szerelvényre. Füszért-árut is gyakran vittem.

– Gondolom ezt jobban szerette, hiszen csak csurrant-csöppent valami.

– Nem, az ember becsülete fontosabb, mint egy-két üveg ital vagy valami más.

– Hány kilométert vezetett?

– Közel 1 milliót.

– Balesete?

– Hála istennek nem volt.

– A pápai üzemegység egyik legnagyobb egysége a vállalatnak. Soha nem hallott arról, hogy jó lenne leválni a vállalatról és önállósulni? Vagy mi erről az ön véleménye?

– Hát, igen, nagy üzemegység a mienk, nagy gépkocsiparkkal, nagy munkaterülettel. A bauxitszállítás meg is lendítette a fuvarozást. Sokszor kerültünk az első helyre.

– Amikor elment nyugdíjba, elbúcsúztatták?

– Szép búcsúztatás volt, meg voltam elégedve. Itt Veszprémben kaptam egy emlékplakettet, meg Pápán is elbúcsúztattak.

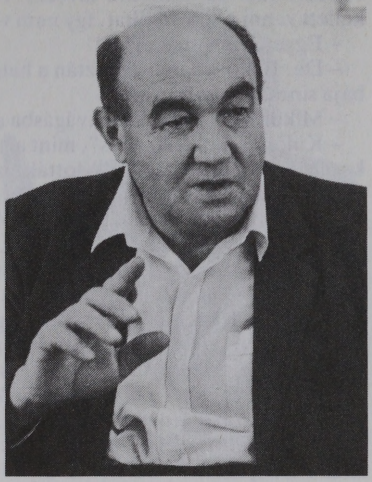
– A főnökei közül kire emlékszik szívesen?

– Énnekem nem volt egy főnökkel sem bajom, mert a munkámat mindig becsületesen elvégeztem. Reggel mentünk, este jöttünk, nem találkoztunk a főnökökkel.

– Ez a hosszú élet titka?

– Szó mi szó, kell az egészséghez...

„Szerelőkocsi nélkül?”



– Szőllősi Imre vagyok, a dudari üzemegységnél dolgozom, 1953 óta.

– Akkor hová tartozott az üzem?

– A 43-as AKÖV-höz.

– Ki volt a főnök?

– Heller Márton és az igazgató meg Lakner Ferenc.

– Hova valósi Ön?

– Olaszfalusi vagyok.

– Miért a Volánt választotta munkahelyéül?

– Ha hiszi, ha nem, már gyerekkoromban készültem arra, hogy szerelő legyek. Csakhogy az időben nem lehetett válogatni. Külön szerelőszakma nem is volt. Aki gépkocsival foglalkozott, annak a szereléshez is érteni kellett. Így hát először kitanultam a gépkocsivezetést. A Bakony Műveknél, majd a katonaságnál. Az utóbbi helyen a szerelőszakmába is betanultam, olyannyira, hogy leszerelés után mindjárt jelentkeztem is az AKÖV-höz. Veszprémbe vettek fel próbaidővel, azzal a megkötéssel, hogy majd ki kell menni Dudarra. Amikor lejárt a próbaidő, megkérdezték azokat akikkel dolgoztam, s ők azt mondták jöhet a fiú. Így 1953. december 1-jével felvettek, akkoriban Dudaron 17 kocsival dolgoztunk, plusz egy ponyvás. A „fapados”. Ezt használták a személyszállításhoz.

– Ön ekkor már csak szereléssel-javítással foglalkozott?

– Igen. Kocsira többé nem ültem.

– A bányavidék mondják, igen csak mozgalmas. Így volt ez 1956-ban is?

– Hát történt egy és más Dudaron is. A kezdetről egy pilótánk számolt be. Éppen Pestről jött, javítani kellett a kocsiját. Szóval ő mondta, hogy a fővárosban mindenfele csoportosulnak. Röpiratokat olvasnak fel. Követeléseket visznek ide-oda. Este beszélgettünk, a rádiót már nem tudtuk hallgatni. Október 25-én megint jött egy gépkocsivezető, azt mondta a pesti egyetemisták szervezkednek, a gyáraknál leállt a munka. Nálunk addig csönd volt. Mármint reggel fél 6-ig. Hat órakor a bányánál megmozdult a föld.

– Hogyhogy megmozdult a föld?

– Hát, úgy, hogy a bányászok nem szálltak le. Az igazgatóval akartak beszélni. Jött is, de sokra nem mentek vele, bár országgyűlési képviselő is volt az igazgató. Vitatkoztak egy darabig, aztán a bányászok hazamentek.

– Maguknál az üzemegységben nem állt le a munka?

– Egyetlen napra sem. Sőt, mivel nem volt szervezett tüzelőszállítás, magunk szerveztük meg. Később pedig a kocsijaink védelmét. Sokan ugyanis

ezekkel akartak külföldre távozni. A pilóták házai előtt álló Csepelekből ki kellett venni a sebváltókat, így nem vihették el.

– Egyet sem vittek el?

– De, Bakonynánáról. Aztán a határtól visszaszóltak, itt van a kocsi, semmi baja sincs. Visszahoztuk.

– Mikor jött rendes kerékvágásba az élet Dudaron?

– Különösebb „kiakadás", mint azt már mondtam, nem volt. A 10 tehergépkocsival folyamatosan szállították az élelmiszert. A buszok is mentek, igaz eleinte csak üresen. Aztán november közepén újra megteltek utasokkal.

– Ugorjunk egy nagyot. Ön nemsokára nyugdíjba megy.

– Igen. Szerelőcsoport-vezetőként. 13 hónap és 5 nap.

– De pontosan tudja! Persze érthető. Nos, az elmúlt évek alatt miként változott a szerelőmunka jellege?

– Össze se lehet hasonlítani. Azt a garázst, ami Dudaron van, 1953-ban vette át a Mávaut. A bánya építette annak idején, korszerűbb volt, mint a veszprémi. Korszerű fűtőberendezést állítottak be, csak az volt a baj, hogy fűteni nem lehetett. Több vagon kokszot égettünk el, a műhely mégis hideg volt. Ma elmondhatom minden adott, ami egy korszerű műhelyhez kell.

– A vállalatot sokszor átszervezték. Első számú vezetői közül kivel találkozott személyesen?

– Mindegyikkel, amikor kint jártak.

– Kiről van személyes élménye?

– Leginkább a Lakner Ferencről, aki már nyugdíjba ment. Azt lehet mondani együtt kezdtünk, akkor ő még garázsmesterként kezdte, később műhelyfőnök lett és 1969-től Dudaron ő volt az igazgató.

– Ön soha nem akarta otthagyni a Volán vállalatot?

– De igen, egyszer 1962–63-ban. A tsz nagyon kecsegtető ajánlatot tett. Akkor lebeszéltek, de nem is bántam meg. A tsz-esek csak csalogatták a népet, s az ígéretnek a fele se jött be. Két lányom van, mind a kettő férjnél van. 4 unokám van. Jobban tettem hát, hogy nem ugráltam. Az egyik lányom egyébként itt dolgozik a vállalatnál, Veszprémben a gazdasági osztályon. A másik Kádártára ment férjhez.

– Ön máig is Olaszfalun lakik?

– Igen.

– Mondja miért volt érdemes a vállalathoz hűségesnek maradni? Hiszen 1953-tól 36 esztendő telt el. Mi kötötte a vállalathoz ennyi ideig?

– Először is szerettem a szakmámat, ez az egyik. Másodszor aránylag közel laktam, naponta haza tudtam járni. Meg nem láttam értelmét máshova menni. Kicsit persze neheztelek magamra, hogy fiatalkoromban talán jobb munkahelyre is mehettem volna. Már csak a szakmai gyakorlat miatt. De végül is nekem így jó volt, dolgoztam.

– Kocsija van?

– Nincs. Mikor szerettem volna, nem volt pénzem, most meg már nem akarok. A vőmnek van.

– Az övét persze meg-meg bütykölgeti?

– Természetesen. Neki nem kell szerelőhöz járni. Egyébként is magánkisiparos. Vett egy Tátrát, azzal fuvarozik. Gyakorta kiköt nálam...

„Megérdemelnénk a korkedvezményt”

– Uglich Imre autóbusz-vezető vagyok.

– Melyik üzemegységnél?

– A veszpréminél dolgozom. Éppen harminc esztendeje. Először a Tefunál húztam le egy évet, azután áthelyeztek a Mávauthoz, mert ott emberhiány volt. Itt is maradtam négy és fél évig, polgári járaton voltam Balatonfüred és Győr között. Aztán tartalékállományba kerültem, illetve különjáratokat viszek.

– Miért a Volánt választotta 1959-ben munkahelyül?

– Én alföldi születésű vagyok, s a vidékünkön az időben nemigen volt munkalehetőség. Volt egy sógorom, az itt dolgozott, s ő hívott ide. Amikor idejöttem 17-en felvételiztünk. Kovács János bácsi – meghalt szegény – volt a főgarázsmester. Szigorú mércét állított. Először is kivittek bennünket vezetni. A legkisebb hibát sem nézte el az öreg. Aki vétett azt elbocsátotta, próbálja meg még egyszer. Végül is a tizenhétből, négyen maradtunk meg. De ez a négy ma is a vállalatnál dolgozik.

– Mindjárt le is telepedett Veszprémben?

– Nem. Sem akkor, sem azóta. Először Füreden laktam egy évig. Utána Litéren vettem egy lakást, de közben jött egy családi ok és most Baján lakom. Onnan is járok ide dolgozni. Immár 17 éve.

– Hát az elég ritka, hogy valaki ilyen messziről járjon be a munkahelyére.

– Megszoktam már, meg a családom is. Hetes váltásban el is viselhető.

– Az egy hét alatt míg dolgozik, van itt szállása?

– Van a vállalatnak egy munkásszállója, mi csak elfekvőnek nevezzük. Itt húzódom meg. Korábban, mit tagadjam, nem is volt olyan rossz, hogy minden második héten távol voltam az otthontól.

– Mekkora a család?

– A lányom 28 éves, van két unokám is már. A fiam 24, a másik 20. Mind a kettő leszerelt.

– Mivel foglalkoznak?

– Autóvillamossági műszerész az idősebbik, de felhagyott a szakmájával. Most tehergépkocsi-vezető.

– Itt a vállalatnál?

– Nem, Baján a húsipari vállalatnál. A kisebbik az karosszériás, szintén a húsiparnál. Ő a katonaság után ugyan a Volánhoz jött, adtak neki 25 forintos órabért, azért viszont nem maradt. Átment egy kapuval arrébb, ott adtak neki 46-ot.

– Mondja, volt-e valamilyen komolyabb balesete?

– Igen. 1966. november 25-én. A sümegi járatot vittem, nagyon síkos, jeges út volt. Sümeg–Veszprém között, Úrkútnál jöttem lefelé és a kocsi elkezdett csúszni egyenest az árokba. Nem volt vészes. Igaz nem tudtam az ajtót kinyitni, úgyhogy a vezetői ülésnél jöttek ki az utasok. Az ijedtségen kívül senkinek sem történt baja.

– Mondja, mi tartja magát a vállalatnál, a szakmájánál?

– Hát nem is tudom. Az a helyzet, hogy a barátokat, a munkatársakat nagyon megszerettem. A főnökséggel sincs különösebb problémám. Mindenki jó barátom.

– A kocsijai miként változtak?

– Ikarus 31-essel kezdtem a győri járatot, aztán változott a kocsi, volt 630-as, aztán faros. 1972-ben jöttek a panorámabuszok. Ötöt kaptunk kísérletre. Az egyiket mindjárt nekem adták. Azóta már a harmadikat használom.

– Külföldi útjai közül melyik volt a legemlékezetesebb a maga számára és miért?

– Legemlékezetesebb? Hát, az egyik, amikor teherfuvarozóként Irakban voltam. Ez különmunka volt. Magamtól ide sohasem jutottam volna el. Egyébként kölcsönemberként mentünk, egy kanadai vállalatnak dolgoztunk. Tapolcáról is voltak kollégák.

– Már tartott a háború?

– Igen. Nem is szállt le a repülő Bagdadban. Damaszkuszból vittek át bennünket, majd vissza is, amikor hazajöttünk és leadtuk a kocsikat.

– Kemény munka volt!

– Melóztunk is, mert ott a géppisztolyt is hamar meghúzták.

– Meddig volt Bagdadban akkor?

– Nem sokáig. Sajnos az egész út 13–14 napig tartott.

– Látott valamit a városból?

– Nem sokat. Nem volt időnk. De az szép és emlékezetes volt, amikor Bagdadból Damaszkuszba mentünk busszal. Az úton rengeteg kamion is volt, alig győztünk köztük menni. A tankolás meg külön cirkusz volt. Csak „baksis" mellett álltak velünk szóba. Minimum egy karton cigarettát kellett adni a kutasnak. Addig nem állt szóba velünk.

– Mondja, ha valamit meg kellene változtatni a munkahelyén, a beosztásában, az irányításban, az anyagi, erkölcsi elismerésben mi lenne az?

– Hát jobban meg kellene becsülni minket. Mármint anyagilag. Lassan visszajutunk a kezdetekhez, amikor 300–400 órát dolgoztunk.

– Mit gondol, miért kell ennyit dolgozni? Kevés a pilóta, vagy a pénz csak akkor van meg, ha ennyi órát dolgoznak?

– Pénz is akkor van, meg nincs is olyan sok ember. Legalábbis itt a helyközinél. A helyi járatosok itt Veszprémben meg vannak fizetve: a szombat, vasárnap duplán fizet. De nálunk a helyközibe és a távolságin, mindezt nem lehet mondani. A pénzért nagyon meg kell dolgozni.

– Tehát változtatna a munkaidőn? Csökkentené? Aztán?

– Aztán az 55 éves nyugdíjkorhatárt azt feltétlen meg kéne adni. Mert aki ennyi időt tölt az autóbusz vagy kocsi volánja mellett, azt nyugodtan el lehet küldeni nyugdíjba. Én például már nyugdíjas is lehetnék eszerint, bár bevallom, nagyon szeretek dolgozni. Hülyének is tart mindenki, de akkor is így van...

„Innét szeretnék nyugdíjba menni”

– Varga Ferencné a Balaton Volán Vállalat központjának dolgozója. Gondolom jó páran dolgoznak itt. Mindenkit ismer?

– Azt hiszem 310–320 körül van a központi létszám. Régebben sokakat ismertem, de azok az idők már elmúltak.

– És önt mindenki ismeri?

– Valószínű, mivel én főpénztáros is voltam, és nálam elég sok ember megfordult.

– Mikor került a vállalathoz?

– 1961. január 1-jével jöttem ide, akkor még 64-es számú Autóközlekedési Vállalat volt a neve.

– És az ön beosztása?

– Levonás-nyilvántartó.

– Te jó isten, mit jelent az, hogy levonás-nyilvántartó?

– A vállalati dolgozók tartozásait kellett nyilvántartani és figyelemmel kísérni a törlesztéseket.

– Ezzel nemigen lehetett a népszerűséget megalapozni?

– Nem is. Csak akkor kezdtek köszönni, amikor főpénztáros lettem.

– Milyen levonásokra emlékszik?

– Általában OMB-előlegeket, a tüzelőutalványok törlesztéseit, na és kártérítéseket kellett „behajtani”.

– Mi ez az OMB-előleg?

– Ez kamat nélküli kölcsön a dolgozók részére, amit 5, illetve 6 egyenlő részletben vonnak le a dolgozótól.

– Ilyen ma már nem létezik?

– De igen. Azzal a különbséggel, hogy akkor 800 forint volt a maximum, most meg olyan 5–6 ezer körüli.

– Ön egyébként veszprémi születésű?

– Nem, én pétfürdői vagyok, csak a közgazdasági technikum elvégzése után kerültem Veszprémbe, a Volánhoz. A sport révén. A cég kosárlabdacsapatában játszottam, s mert jól ment a sport, behoztak a vállalathoz. Alig 16 évesen.

– Mint sportoló vagy mint levonás-nyilvántartó kapott fizetést?

– Természetesen az utóbbiért fizettek. Nem mondom, akkoriban persze elég szépen kaptam, kereken ezer forintot havonta. Akkoriban az kiemelkedő pénz volt.

– Meddig tartott a sportpályafutása?

– Tizenkét évig. Még az 1973–74-es években is játszottam. Csak akkor már nem Volán színekben. Közben ugyanis átvett bennünket a Veszprémi Egyetemi Sportegyesület.

– Mikor lett főpénztáros?

– Az idejövetelem után három évvel, 1964-ben. Az elődöm disszidált.

– A pénztárral együtt?

– Nem, azt szerencsére nem vitte. De persze nemcsak azért csináltam 6–7 évig a pénztárosságot.

– Ezt jobban szerette, mint az előző munkahelyét?

– Hát persze. Az elég száraz munka volt. Én meg nem vagyok az a típus, aki csak ül az asztalnál. Én szerettem szervezgetni, mozogni és mindig akartam is tenni valamit. Ezért aztán elvégeztem a férjemmel együtt az elektrotechnikumot. A gyes után már a szakmában dolgoztam a beruházási osztályon, 1976-tól.

– Egy főpénztárosnak hogyan jut eszébe, hogy elektrotechnikusi képzettséget szerezzen? Mi ösztönözte erre?

– Én mindig is műszaki beállítottságú voltam. Soha nem akartam pénzügyi vonalon dolgozni, csak a szüleim rábeszélésére jártam Közgazdasági Technikumba. Én gépipari, villamos ipari vagy valamilyen műszaki pályára szerettem volna menni, de hát ők nagyon akarták a közgazdaságit. Mit tehettem?

– A műszaki iskolát hol végezte el?

– Itt Veszprémben. A Bánki Donátnak volt egy kihelyezett tagozata, arra jártam. Jó időben fejeztem be, mivel a vállalatnál egy sor beruházás kezdődött. A hetvenes években építettük meg a pápai telepet, valamikor a közepén fejeztük be 1976–77 körül. Abban az időben kezdődött el az ajkai autóbusz-állomás építése, a balatonalmádi autóbusz-pályaudvar kialakítása, majd a várpalotai autóbusz-állomás, illetve az ajkai újtelep megépítése biztosított néhány szép feladatot.

– A beruházási osztályon ön az egyetlen hölgy?

– Most már igen. Korábban volt egy hölgy építészünk és egy pénzügyi előadónk is. Jobb helyet találtak.

– Ön miért tart ki a Volánnál?

– Megmondom őszintén, itt kezdtem, ez az első munkahelyem, és ez valahogy kötelez. Aztán meg nagyon sokat járok vidékre, a munkám változatos, érdekes. Mindenhol szívesen fogadnak, megbecsülnek. Mindig mondják, na Évike, mikor jön legközelebb.

– És Évike, hogy fizetik?

– Nem panaszkodhatok. Átlagos. Persze ha azt nézem, hogy lassan 30 éve vagyok itt a Volánnál, lehetne több is.

– Van-e valamilyen összefüggés a fizetése és az egyes beruházások sikeres megvalósítása, vagy az annak kapcsán történő feladatok ellátása között?

– Részben van, mert célprémiumos rendszerben dolgozunk és ha valamit gyorsabban kellene megoldani, előfordul egy pár ezer forint célprémium kiírása, kifizetése.

– Az eltelt évtizedekhez csak kellemes emlékei fűződnek?

– Személyes gondjaim, ütközéseim nemigen voltak. Talán egyetlenegyszer, a Droszt Mihállyal. Amikor abbahagytam a sportolást, ő nagyon ellenezte. De

hát a család miatt nem folytathattam. Akkor már megvolt a gyerek. Foglalkozni kellett vele. De ma is, pedig már másodikos középiskolás.

– A sporttal minden kapcsolata megszakadt?

– Nem. Ma is érdeklődöm a kosárlabda, a kézilabda iránt, és szeretem a focit. Ki ugyan nem megyek a meccsekre, mert azt a család nem nézné jó szemmel, de tv-ben a jobb találkozókat nem hagyom ki.

– Mit szeretne még elérni az életében és megvalósítani?

– Szeretnék innét nyugdíjba menni.

– Erre megvan minden kilátás.

– Nemigen, tekintettel arra, hogy a mostani koncepció értelmében a központ megszűnik. Vagy legalábbis létszámát minimalizálják. S nem biztos, hogy ez nem érint majd engem. Különösen akkor, ha a fejlesztések, beruházások kikerülnek a mind önállóbbá váló üzemegységekhez. De azért bizakodom. Elektrotechnikus nincs több a vállalatnál. Legalábbis ilyen beosztásban.

– Remélem a bizakodása nem fog csalódást okozni!

VII. A JÖVŐ – VÁZLATOKBAN

Lezárultak a látványos fejlődés évtizedei, a hatékonyságjavulást ugyanakkor a korábbi és a jelenlegi szabályozás nem honorálja. Kialakultak, illetve erőteljesen fokozódnak a feszültségek a munkakörülményekben, a jövedelmekben, a járműpark műszaki állapotában. Ellensúlyozásuk vállalati erőből csak részben sikerült.

Mi várható tehát a jövőben? Milyenek a környezeti elemek és a vállalati adottságok a Balaton Volán negyvenedik éve után?

A politikai, társadalmi, gazdasági megújulást egyre gyorsuló ütemben, a korábbi tervgazdálkodási kötöttségek feloldását a „piacosodás" garantálja. A gazdaságirányítás fordulatait, ütemét nem tudjuk prognosztizálni, de az irány nem lehet kétséges, még akkor sem, ha egy-egy fordított intézkedés is tapasztalható. Megyénk adottságai – ipara, mezőgazdasága idegenforgalmi lehetőségei – nagy szállítási feladatokat tartalmaznak, amelyeket piaci versenyben meg lehet nyerni. Ennek az átlagon felüli személyi és tárgyi feltételei jó esélyt biztosítanak a Balaton Volánnál.

A realitások talaján ennek ellenére a következőkre kell számítani:

A menetrend szerinti személyszállítás szabályozása olyan mértékig tervgazdálkodási-szociálpolitikai töltetű, hogy rövid időn belül nem várható vállalkozók belépése. Itt tehát huzamosabb ideig a vállalatot terheli az ellátási felelősség. Más kérdés az, hogy hosszabb távon ebben sem lehet az áru- és értékviszonyokat háttérbe szorítani. Feltételezhető azonban a darabáru-fuvarozási kötöttségek oldódása, illetőleg a belföldi tefupiac kínálati versenyének további fokozódása. A kelet–nyugati gazdasági kapcsolatok bővítése fejlesztésre készteti a kamionfuvarozási és az idegenforgalmi üzletágat. A konkurencia ezeken a területeken is fokozódni fog. Számolni kell a közúti közlekedés tárgyi feltételeinek (járműállomány, úthálózat) átmeneti romlásával. Ezzel okozati összefüggésben még intenzívebben ki kell használni a vállalati infrastruktúra viszonylag kedvező adottságait, fejleszteni kell a háttéripari szolgáltatásokat, sőt célszerű közlekedésen kívüli vállalkozásokba is bekapcsolódni. A vállalat tevékenységével összefüggésben rohamosan növekvő társadalmi igény lesz a környezet fokozottabb védelme.

A Balaton Volán törzsgárdája nemcsak munkavállalóként, a mindennapi megélhetést tekintve, de érzelmileg is a vállalathoz kötődő gépkocsivezetők, munkások, szellemi dolgozók összessége. Erre a törzsgárdára nagy ívű gazdasági terveket lehet építeni.

A keresetek növelése a vállalati kollektíva és a vezetés legfőbb célkitűzése volt eddig is; hogy ez nem sikerült a kívánt mértékben, annak inkább külső, mint belső akadályai voltak. A megélhetési körülmények általános és jelentősebb javulása még néhány évig nem várható, sőt a megoldatlan szociális problémák növekednek. Ezért át kell értékelni a vállalati szociálpolitikát és át kell csoportosítani az erre szolgáló anyagi eszközeiket. Végső soron a vállalatnak kell megoldani az idősebb kollégák megváltozó munkaképességéből fakadó azon egyéni sorskérdéseket, amelyekkel szemben az egyébként hivatott társadalombiztosítás érzéketlen.

A vállalat szervezetének fejlesztése révén megvalósult az üzemegységek – nagyvállalati keretek közötti – maximális termelési és gazdasági önállósága, csökkent a vállalatigazgatási szintek száma s az ebben dolgozók létszáma.

Továbblépni az arra alkalmas belső szervezeti egységek jogi önállóságának a megteremtésével lehet. A jelenleginél önállóbb vállalkozási készség és felelősség, a vagyongyarapításban is fantáziát látó profilérdekeltség, a még takarékosabb költséggazdálkodás s az érzékenyebb belső, kis csoportos anyagi ösztönzés így valósítható meg. Az önálló vállalkozások között, a korábbi vállalati szabályzatok helyett, felülről nem befolyásolt üzleti-pénzügyi kapcsolatok jönnek létre, megszüntetve az eddigi kimutatott (vagy kimutathatatlan) vállalaton belüli keresztfinanszírozásokat. A kisebb vállalati egységek jogi önállósítása az eddigektől minőségileg eltérő differenciálódást fog hozni. Az eredményesek fejlődése, az ott dolgozók jövedelme a korábbiaknál lényegesen kedvezőbben alakulhat, az eredménytelenek pedig anyagi források hiányában felszámolódnak. Tehát az üzleti-pénzügyi kapcsolatok fogják az életképességet eldönteni. Mindkét véglet a munkahely nagyobb becsületét, értékét fogja igazolni.

Ebben a felfogásban a jelenlegi, sok manuális munkát végző vállalati központ át fog alakulni egy információkat integráló marketing- és vagyonkezelési tevékenységet végző, a közlekedés hálózati tevékenységét jól koordináló, magas szaktudású és kis létszámú holding szervezetté. A jelenlegi manuális munkákat végzők számára pedig az önállósított vállalkozásoknál adódik majd munkalehetőség. Miután itt lesz rájuk szükség. Az ilyen irányú szervezetkorszerűsítés érdekében egyébként a vállalat már eddig is jelentős lépéseket tett. A teherkocsipark mintegy tizedrészét szerződéses rendszerben üzemeltetik, három részvénytársaságban rendelkeznek részvényekkel, két leányvállalata van, két külföldiekkel közös és több, csak belföldi alapítású korlátolt felelősségű társaságban vesz részt, betéti társaságokat, egyesüléseket alapítottak.

Igaz, a mai hihetetlenül gyors társadalmi változások közepette nagyon kockázatos a jövőkép ilyen vázlatos ábrázolása is. Ám a gazdaság mozgástörvényei – amelyekkel szembeszegülni csak veszteségek árán lehet – mindenképp efelé vezetnek. Ha a gazdaságirányítás mégis más fejlődési pályát alakítana, a vállalat kollektívájában van akkora rugalmasság és kezdeményezőkészség, hogy ahhoz is viszonylag eredményesen tud majd alkalmazkodni. Így a jelenlegi nehézségek ellenére is, a ma belépő húszéves fiatalember előtt a Balaton Volánnál sokkal nagyobb lehetőségek kínálkoznak, mint amilyenekkel a negyven évvel idősebbek a kezdetekben valaha is rendelkeztek...

VIII. SAJTÓTÜKÖR

Válogatás
a vállalatról megjelent újságcikkekből

NAPLÓ, 1968. november 29.

BICIKLI VIRÁGCSOKORRAL – MISKOLCON

Egyszer meg kellene számolni pontosan, hány „vendég" van naponta. Úgy estefelé alighanem a háromszázadik is benyitja az ajtót:

– *Egy jegyet kérek a pécsi gyorsbuszra.*

Kerekes Ibolya, ha bekötnék a szemét, akkor is azt a jegyet adná.

– *Tessék.*

A vasúti személypénztáros. Porrogi Tiborné számvetést csinál: hány vonatjegyet vettek ma a város közepén?

Összesen hatan vannak ebben az irodában. Hat ember foglalkozik vagy harmincféle üggyel. Ha valaki innét Miskolcra biciklit akar ajándékozni, holnap délután pont két órakor azzal is...

Nemrég fejeződött be Megyeri Károly finnországi útirajzsorozata a televízióban. Sok érdekeset tudtunk meg belőle távol-északi rokonainkról. Egy különösen szemet szúrt: milyen fejlett a szolgáltatások hálózata akár a sarkkörön túl is. Nyilvánvaló tanulság, hogy a legvadabb tájakon is korszerű életformát lehet megvalósítani, ha ötletesen szervezett szolgáltatórendszert építenek ki. Nálunk mostanában ezt igen fontosnak tartják. A lakosság minél tökéletesebb ellátása – és mindenütt – egyenlő rangot kapott a termeléssel. Ezért számítom az új mechanizmus legtipikusabb szülöttei közé az AKÖV Volán-irodáit.

Veszprém közepén van, s pontos címe: a 15. AKÖV VOLÁN Utazási Szállítmányozási és Kereskedelmi Irodája. Primmer Lajos irodavezetőt – hogy könnyebb legyen – egynapi tevékenységéről faggatom.

– *Így nehezebb. Mert azt is nehéz lenne egy szuszra elmondani, hogy hányféle dologgal foglalkozunk. De próbáljuk meg. Tehát tegnap helyben és vidéken 167 gázpalackot szállítottunk házhoz. Ezt a szolgáltatást bővítjük: most szervezünk egy újabb túrát, vagyis körutat. Királyszentistván–Litér–Sóly vonalon, mert ott is van palackigény. Beindultunk a fűtőolaj-szállítással is. A tehertaxirészleg 13 óra alatt 63 fuvart bonyolított le. A Bástya kocsi 5 fuvart.*

– *Bástya kocsi?*

– *Van ott egy szerződéses kocsink...*

S elmagyaráz egy tipikusan „mechanizmusügyletet". Az áruház bérel egy kocsit, ez jó üzlet a Volánnak. Ezzel díjmentesen hazaszállítja vevőinek az értékesebb háztartási gépeket, tévéket, egyebet. Ez jó „üzlet" a vevőnek. Ez a szolgáltatás további vevőket toboroz az áruháznak. Ez jó üzlet a Bástyának.

Most már csak ezeket a mechanizmusötleteket keresem. Primmer Lajos még mellékesen megemlíti a 150 nappali és 120 éjszakai személytaxifuvart, az „örökmozgó" két XX-es Trabantot, mert ez is a lakossági szolgáltatás, és – ezt többször is elmondja – a Volán alapja a lakossági ellátás egyre bővebb rendszere.

– Valami hasonló a Bástya-üzlethez?

– Olyasféle a Bútor Boy a bútorüzletnél. De most tárgyalunk még egy-két dologról. Például az élelmiszer-kiskereskedelemmel. Abból indulunk ki, hogy a fizetések táján vannak a nagybevásárlások. Nos, mi üzletet kötünk a kiskerrel: megy a kocsi. A kisker üzletet köt a vevőkkel: nagy tételben előre megrendelt árukat hazaszállít. Ez is hármas üzlet: a lakosságnak növekszik a kényelme. S ugyanilyen tervek vannak építőanyagügyekben azzal a különbséggel, hogy itt mi vállalnánk a beszerző szerepét is.

– Hogyan?

– Szerveznénk egy mintakollekciót. Kis mintákat tartanánk: tessék, itt a vörös murva, a szürke bazalt, ilyen a sóder. A vevőnek oda se kell menni, mi megvesszük helyette ha kiválasztotta, s hazavisszük neki. Téglát is, cserepet is. Amit majd lehet. Mert ugye a címünkben az is benne van, hogy kereskedelmi iroda.

Másik varázsszó is elhangzik: Volanspeed. Azt mondja, ha már itt tartunk, ez is mechanizmusötlet. Hogy „látatlanban" lehet ajándékozni innét akár Szegedre vagy Egerbe bármit, elég az elhatározás és a pénz. Az elhatározás géptávírón indul útnak, a másik Volán megveszi azt a „bármit" és kiviszi.

– De hogyhogy bármit?

– Ezerhétszáz cikkről van árjegyzékünk. Ajándékoztak már gumikajakot, kerékpárt, virágcsokrot, tánclemez-kollekciót, hűtőszekrényt.

A felsorolás megállíthatatlan: különbusz, iskolai kirándulás, ha a tsz-ből bejönnek a színházba, jegy is van, mind megannyi változata a szolgáltatásoknak. Újabb és újabb ötletek. Hasznos dolgok a lakosság korszerű életformájának megszervezésében.

Finta Gyula forgalomirányító ebben a hónapban az ötezredik gázpalack-megrendelést is felvette már.

– Igen kérem – mondja a megszokott szöveget a telefonba –, *holnap délelőtt szállítjuk.*

A szolgáltatás rangos dolog lett mostanában, s nemcsak mert beláttuk létfontosságát. A rugalmasság, az ötletesség is rangot ad.

Sztankay József

NAPLÓ, 1971. február 25.

UTAK ÉS AUTÓBUSZOK
NEM KONKURENS, PARTNER A VOLÁN
HAJRÁ, BVTC!
„PANORÁMÁK" AUSZTRIÁBAN, JUGOSZLÁVIÁBAN
UTAK SZUHUMITÓL RÓMÁIG
A VOLÁN UTAZÁSI IRODA EREDMÉNYEI ÉS TERVEI

Amikor pár évvel ezelőtt a VOLÁN Tröszt bejelentette, hogy utazási irodákat létesít, sokan vitatták ezeknek az irodáknak a létjogosultságát. Azt mondták: van már az IBUSZ, az Express, az Idegenforgalmi Hivatal, minek most újabb konkurens irodát létesíteni? Nos, a válasz már akkor is megvolt: az utazás szolgáltatás. Ha bővítjük a választékot, a „kínálatot", egyben javítjuk szolgáltatásainkat. A másik kézenfekvő érv az volt, hogy a VOLÁN rendelkezik olyan gépkocsi- és autóbuszparkkal, amely révén újszerű és gyors utazásokat szervezhet az ország határain belül és kívül. Nos, talán az autóbuszokkal kapcsolatos monopolhelyzet volt az, ami többeknek ellenérzést váltott ki a VOLÁN utazási irodák létesítésekor. Hiszen a Volán nemcsak élhet, hanem esetleg vissza is élhet ezzel a monopolhelyzettel. De ezek csak kimondott vagy ki nem mondott fikciók voltak; az utóbbi két évnek kellett ellenérvekkel szolgálni, bizonyítani. A VOLÁN megtalálta azokat a „fehér foltokat" az utaztatásban, ahol működhet anélkül, hogy a már meglevő irodák forgalmát károsan, meg nem engedhető módon befolyásolná, csökkentené. Az 1970. évi eredmények ismeretében nyugodtan mondhatjuk, hogy a VOLÁNTOURIST legalábbis megyénkben jól működött, nem konkurense, hanem partnere volt a megyei idegenforgalmi szerveknek.

Megalakulásakor a megyei VOLÁN-iroda négy fő feladatot tűzött ki maga elé. Jelentős szerepet kívánt vállalni a megyénkbe érkező turisták szállításában és fogadásában. A hazai turizmus fejlesztése érdekében megyénkből egy-, két-, háromnapos kirándulásokat tervezett. Elő kívánta segíteni a megyeiek csoportos társasutazásait népi demokratikus és nyugati országokba egyaránt. S végül, de nem utolsósorban: maradéktalanul meg akart felelni a hivatalos menetjegyiroda feladatainak, az utazásokkal kapcsolatos összes szolgáltatás biztosításával együtt.

Mennyire sikerült az elképzeléseket tavaly megvalósítani? Primmer Lajosnak, a megyei iroda vezetőjének tájékoztatása szerint 1970-ben a megyénkbe érkező vendégek ellátását mintegy tízezer vendégnapban biztosították, a hazai turizmus elősegítése érdekében mintegy 30 ezer turistát szállítottak az ország legszebb helyeire. A megtett utak hossza meghaladja a 200 ezer kilométert. Meg kell említenünk, hogy a VOLÁN által szervezett túrák iránt egyre nagyobb az érdeklődés, elsősorban a Borsod, Baranya és Heves megyébe szervezett utaknál. A külföldi túrák tavaly indultak csak, így 1970-ben a közel félezer személy külföldre utaztatása elismerésre méltó szervezői munkát jelentett.

Ez évben ismét jelentős idegenforgalmi fellendülés várható. Feltételezhetően nő a hozzánk érkező hazai és külföldi turisták száma, ugyanakkor

várható, hogy megyénkben is fokozódik az utazási kedv. Hogyan készül fel a Veszprém megyei VOLÁN iroda erre a forgalomnövekedésre? Mint az irodavezetőtől megtudtuk, a választék bővítésén túl nagy figyelmet fordítanak a különböző utazások minőségi színvonalára is. A külföldi utak többségét az év elején beszerzett panorámabuszokkal bonyolítják már le. A belföldi túrákra is a viszonylag legjobb állapotban levő autóbuszokat küldik.

Jelentősen bővültek 1971-re az utazási lehetőségek is. Összesen 55 féle út között választhatnak az utazni kívánók, s gyakorlatilag lehetőség nyílik Európa csaknem valamennyi országának meglátogatására. A Szovjetunió, Jugoszlávia, Olaszország, Ausztria a leglátogatottabb országok, így nyilvánvaló, hogy a VOLÁN is ezekre szervezi a legtöbb utat.

Érdekesség, hogy a turistautak mellett „sportutakat" is szerveznek, így buszok indulnak megyénkből a nagyobb hazai és külföldi sportesményekre, sőt, azt is tervezi a VOLÁN-iroda, hogy a BVTC bajnok női kézilabda-együttesének idegenben játszott meccseire is különbuszokat indít.

Andrássy Antal

Népszava, 1979. szeptember 15.

BÉRLETPÉNZTÁR AZ ÁRUHÁZBAN

(Tudósítónktól)

Több hónapja tart már a veszprémi Centrum áruház korszerűsítése, a szolgáltatások színvonalán azonban ez nem érződik. Az áruház vezetése például együttműködési szerződést kötött a Volán 15. Számú Vállalat Törekvés brigádjával a helyi és helyközi járatokra érvényes bérletjegyek árusítására. Nem azért, mintha messze lenne a Volán Utazási Iroda, ahol eddig is beszerezhetők voltak a bérletjegyek; a Volán „elébe megy utasainak", és a város legforgalmasabb helyén az áruház kollektívája is mindent megtesz a vásárlóközönség színvonalasabb ellátása érdekében. Így sorbaállás nélkül, napi vásárlás közben mindenki idejében megválthatja bérletjegyét.

A Volán részéről udvarias gesztus, figyelmesség, a Centrum Áruháztól pedig egy újabb szolgáltatás, anyagi befektetés nélkül; a közös érdek, a vásárlók és utasok kulturáltabb kiszolgálása érdekében.

P. Gy.

NAPLÓ, 1981. március 13.

ÁPRILIS ELSEJÉTŐL A VOLÁN FUVAROZZA A BAUXITOT NAGY JELENTŐSÉGŰ MEGÁLLAPODÁST KÖTÖTT A KÉT MEGYEI VÁLLALAT

A különböző szállítási feladatokkal a leghatékonyabban és leggazdaságosabban az arra hivatott fuvarozóvállalatok képesek megbirkózni. Megyénk politikai és állami vezetése ezért már régóta szorgalmazza, hogy a kölcsönös előnyök biztosításával a megyei autóközlekedési vállalat vállalkozzon az egyes cégeknél még meglevő nagyobb fuvarozási feladatokra. Ennek megfelelően eredményes tárgyalásokat folytattak a Bakonyi Bauxitbánya Vállalat és a 15-ös számú Volán gazdasági vezetői. A Bauxitbánya Vállalat a különböző üzemeiből kitermelt jelentős mennyiségű ércet eddig saját maga fuvarozta az ajkai vasúti rakodóra, illetve az ajkai timföldgyárba. Ezt az alaptevékenységétől idegen feladatot április elsejétől a 15. számú Volán veszi át.

A tegnap Veszprémben aláírt szerződés szerint ez évben a Volán 1,8 millió tonna ércet szállít az általános díjszabásnál kedvezőbb áron, a már korábban elvállalt félmillió tonna iharkúti bauxitszállítás mellett. A Bakonyi Bauxitbánya Vállalat ugyanakkor a megszűnt fuvarozási feladatok miatt feleslegessé vált tehergépjárműveit a tartozékokkal együtt átadja a Volánnak. Ez 33 Tátra típusú kocsit és 15 pótkocsit jelent. Ezenkívül átadja – a szerződő felek által elfogadott áron – a kocsikhoz tartozó alkatrészeket, készleteket, a gépjárművek javítására alkalmas műhelyét, teljes felszerelésével. A bauxitbánya vezetői ezentúl biztosítják a további zavartalan szállításhoz szükséges feltételeket is, így a vállalati kezelésben levő utakat, rakodótereket, s diszpécseri szolgálat lehetőségeit.

A megállapodás figyelemre méltó vonása, hogy nagy körültekintéssel gondoskodnak a bányavállalatnál eddig elszállítási feladatokat ellátók átadásáról, illetve átvételéről is. Ez év április elsejétől az érintett dolgozókkal való egyetértésben 64 gépkocsivezetőt, 20 szerelőt, illetve egyéb munkakörben dolgozót is átvesz a Volán. Munkaviszonyukat folyamatosnak tekintik, részükre ugyanazokat a jogokat és kedvezményeket biztosítják, amelyeket korábban a bauxitbányánál élveztek. A Volán azt is garantálta, hogy az áthelyezett dolgozók átlagjövedelme a múlt évhez viszonyítva 5 évig nem csökken, s minden esztendőben ugyanolyan bérfejlesztést kapnak, mintha régi vállalatuknál lennének.

Az „átállást" segíti, hogy a megállapodás szerint az áthelyezett dolgozók a régi munkahelyükön, a régi feladatkörben tevékenykednek, hiszen a Volán önálló bauxitszállítási részleget hoz létre Halimbán. Ugyanitt biztosítják számukra a régi munkahelyi, szociális körülményeket, az öltözőt, fürdőt, a munkaruhát, az étkezési lehetőséget, az orvosi ellátást. A megállapodásban még arra is kitértek, hogy azok az áthelyezett, illetve az áthelyezést vállalt dolgozók, akiknek a vállalat kamatmentes lakásépítési kölcsönt adott, ne kerüljenek hátrányba, a Volán vállalta a kölcsönzés terheit.

A két vállalat között létrejött szerződés tehát a dolgozókat sem érinti hátrányosan, a gazdasági haszon pedig nyilvánvaló. A Volán a bauxitszállítást bekapcsolva egész szállítási tevékenységébe, hatékonyabban képes megszervezni a szükséges teendőket. Többek között úgy, hogy munkába állítja a gazdaságosabb Skoda gépjárműveket, amelyek mindegyikét pótkocsival működteti. A Bakonyi Bauxitbánya Vállalatnak a jövőben már nem kell foglalkoznia a szállítással kapcsolatos gondok megoldásával, így az e tevékenység fejlesztésére szánt anyagi eszközeit az érckitermelés további korszerűsítésére fordíthatja. A „profiltisztítás" jó példája a feladatok ésszerű megosztásának.

Az együttműködésből fakadó kölcsönös előnyöket biztosító szerződéseket, a dolgozók átvételével, a társadalmi tulajdon közös védelmével kapcsolatos megállapodásokat Kanizsai József és Demény Zoltán, a két vállalat igazgatói írták alá.

A. A.

NAPLÓ, 1982. április 23.

MINŐSÉGI MUNKÁVAL, AZ IGÉNYEKHEZ IGAZODVA MÁSODSZOR LETT KIVÁLÓ A 15-ÖS VOLÁN VÁLLALAT

Ünnepet jelentett a tegnap a veszprémi 15-ös Számú Volán Vállalat dolgozóinak. Kiemelkedően jó tavalyi munkájukért ezúttal másodszor nyerték el a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete Kiváló Vállalat kitüntetését. Ebből az alkalomból kitüntetésátadási ünnepséget rendeztek tegnap délután Veszprémben, a Dimitrov Művelődési Központ nagytermében.

A Himnusz hangja után László Dénes, az üzemi pártbizottság titkára köszöntötte a jeles eseményen megjelent nagyszámú vállalati dolgozókat és vendégeket, a társadalmi és politikai szervezetek, a társvállalatok képviselőit, közöttük Balogh Mihályt, a megyei pártbizottság titkárát, Venczel Jánost, a Munkásőrség megyei parancsnokát, Tóth Ilonát, az SZMT vezető titkárát. Az esemény alkalmából Demény Zoltán, a megye közlekedési vállalatának igazgatója számolt be azokról a gazdasági eredményekről, munkasikerekről, sikeres fejlesztésekről, amelyek a dolgozók lelkiismeretes munkájának eredményeként hozzájárultak a kiváló cím elnyeréséhez.

– *A 15-ös Volán Vállalat tevékenységét az ország iparilag legfejlettebb körzetében fejti ki, vendég- és idegenforgalom szempontjából kiemelt jelentőségű térségében. Ezek az objektív körülmények alapvetően meghatározzák vállalatunk személy- és áruszállítási, fejlesztési és munkaerő-gazdálkodási feladatait, illetve lehetőségeit* – mutatott rá az igazgató.

A továbbiakban részletesen ismertette a teherfuvarozás, személyszállítás elmúlt évi eredményeit. Célul tűzték ki, hogy a minőség és a hatékonyság javítása mellett a közületektől – a műtrágyagyáraktól, a KÖSZIG-től, a Bakonyi Bauxitbányától – átvett feladatok révén az átlagosnál nagyobb ütemben növelik tevékenységüket. A vállalat áruszállítási teljesítményei kiugróan – a Volán Tröszt vállalatai között a legnagyobb mértékben –, több

mint 20 százalékkal növekedtek. 675 teherautóval tavaly majdnem tízmillió tonna árut továbbítottak, 575 autóbusszal látják el a személyszállítási feladatokat. Tavaly 110 (!) millió utast szállítottak. Naponta százezrek veszik igénybe a veszprémi Volán vállalat járműveit. Lényegében zavartalanul oldották meg a megye valamennyi vállalatának, intézményének munkásszállítását. Az ötnapos munkahétre való átállás során gyorsan és rugalmasan igazodtak a vállalatok, intézmények igényeihez. Városaink fejlődésével párhuzamosan dinamikusan fejlesztették a helyi járati közlekedést, a vendégforgalom fokozódásával javították a balatoni tömegközlekedés színvonalát.

Demény Zoltán elmondta, hogy a kiemelkedő munkasikerekben nagy szerepe volt az utóbbi években látványosan fejlődő újító- és FMKT-mozgalomnak, a szocialista munkaversenynek.

Szót kért az ünnepségen dr. Tőzsér István, a KPM főosztályvezetője és elismeréssel adózott a vállalat sikereinek. Kifejtette, hogy mindezekért napjainkban többet kell dolgozni, hiszen a gazdasági körülmények mind nehezebbek. Felszólalása után átadta Demény Zoltánnak a Kiváló Vállalat oklevelet.

Ezt követően szólalt fel Balogh Mihály, aki a megyei, városi párt-, tanácsi és tömegszervezetek nevében fejezte ki az elismerést a közlekedési vállalat kollektívájának, vezetőinek.

Az ünnepség további részében kitüntetéseket, jutalmakat adtak át a munkában élenjáró dolgozóknak és kollektíváknak.

B. J.

Népszabadság, 1982. december 9.

EGY SZÁL VIRÁG

Az esküvői menet a helyi kisvendéglő felé tartott. Az enyhe őszi napfényben igazán szívet melengető látvány az ifjú pár és a vidám lakodalmas menet. Az aránylag elég forgalmas főutcán el-elhúz egy-egy autó a násznép mellett. Egyszer csak a menet mellé zárkózva lassít a veszprémi Volán egy távolsági autóbusza. Megáll a lakodalmas sereg előtt, kinyílik az ajtaja, kilép belőle egy férfi, a menyasszony felé indul. Egyesek már-már gyanút fognak. Mi lesz itt? Menyasszonyszöktetés? A férfi azonban nem mutatott ilyen szándékot. Egy szál virágot vett elő a háta mögül s a menyasszony elé lépett.

– *Sok boldogságot kívánok!* – mondta mosollyal a szája szögletében.

Mire a násznép a csodálkozásból felocsúdhatott, már vissza is szállt a buszba és felbúgott a motor.

Különösen az ifjú férjet furdalta a kíváncsiság: ugyan, kik voltak ezek a kedves emberek? Csak később tudta meg, hogy a buszon egy kiránduló pedagóguscsoport utazott: a figyelmes buszvezetőt Ulrik Bélának hívják, s busz rendszáma: GU 39-24.

Márkus Zoltán
Csajág

NAPLÓ, 1982. december 16.

DOLLÁRSZERZÉS – ITTHON
ÚJ UTAKON A FÜREDI VOLÁNOSOK

A Balaton-parton tevékenykedő vállalatoknak mindig nagy gondot okoz teljesítőképességük téli kihasználása. Legtöbbjük ugyanis a nyárhoz, az idegenforgalmi szezon igényéhez kénytelen igazítani kapacitását. Így van ez a 15-ös Számú Volán Vállalat balatonfüredi üzemegységének esetében is. Nyáron a személyszállítási igény sokszorosa a télinek, gyakran egyetlen napon többen utaznak autóbuszaikon, mint a tél egy teljes hete alatt. De hasonló a helyzet az úgynevezett tefu-ágazatokban is, azaz a teheráru-fuvarozásban, szállításban. A sok százezer vendég, turista ellátásához összehasonlíthatatlanul több élelem, ruhanemű, különböző áruféleség kell, mint télen, az „őslakosság" igényeinek kielégítéséhez.

Az autóbuszok, tehergépkocsik, no és az emberek teljes kihasználása, foglalkoztatása így évről évre a tél közeledtével feladja a leckét a volánosoknak. Egészében még megoldani nem sikerült, de az utat – vagy csak egy ösvényét – már megtalálták. Két esztendeje immár, hogy a megyei közlekedési vállalat és a Voláncamion (VOLCA) – amely ugyancsak egyik szervezete a trösztnek – megállapodást kötött egymással nemzetközi árufuvarozási feladatok elvállalását illetően. Pontosabban, hogy a mieink is bekapcsolódnak egy-egy megrendelés kielégítésébe. A megyei Volán kezdésként be is szerzett hét darab Rába „szerelvényt", amelyből négyet Veszprémbe, hármat Balatonfüredre telepítettek. Igaz, a VOLCA is csak alvállalkozója a nagy hagyományokkal s tekintéllyel rendelkező Hungarocamionnak, amely egyfajta piacmegosztásként átengedett és enged egy-egy feladatot – természetesen nem a legjobbakat – „fiatal" partnerének. Ebből csurran-cseppen a veszprémieknek és a füredieknek. Ám ez is valutabevételt jelent, s szép feladatot, hiszen a Szovjetunióba, Ausztriába és Irakba kellett az elmúlt két évben jó néhány szállítmányt továbbítani.

A kapcsolat gyümölcseként a közelmúltban a fürediek – talán mert ők éppen a kapacitás kihasználása miatt jobban „hajtották" a vevőket – újabb és minden korábbinál jelentősebb megrendeléshez jutottak. Az osztrák Rauppach cég a HungarHotels megbízásából három fedett uszodát épít a balatonfüredi Annabella, a Marina, valamint a balatonalmádi Auróra szállodák mellé. Az építkezésekkel együtt járó fuvarozásokra – a Komplex Külkereskedelmi Vállalat füredi egységét kérték fel. Természetesen megfelelő előzetes tárgyalások után, amikor is nemegyszer a konkurencia ajánlataival is meg kellett „küzdenie" a füredieknek. Sikerrel, amelyet három különböző szerződés is igazol. Az egyik azoknak a nemzetközi fuvarozási igényeknek a kielégítését szolgálja, amelyek az osztrák építkezők „felvonulásából" fakadnak. Három gépkocsival gépeket, berendezéseket, különböző eszközöket szállítottak és fuvaroznak ma is alkalomszerűen Ausztriából a Balaton-partra. A második szerződés egy folyamatos foglalkoztatás feltételeit, követelményeit foglalja magába. Nevezetesen, hogy hat darab tehergépkocsival reggel héttől este hatig kiszolgálják a három építkezést. Elhordják a kitermelt földet, helyébe

szállítják a szükséges tömegárut, murvát, homokot, s mindazt, amit kérnek, amit igényelnek az osztrákok.

Rendkívül figyelemreméltó a harmadik szerződés, amely a Volán, még inkább a füredi Volán-üzemegység újszerű és igen rugalmas szolgáltatásáról tanúskodik. Eszerint ugyanis az osztrák építési vállalkozót megadott minőségi minta szerint építési anyaggal is kiszolgálják. Vagyis a volánosok veszik meg a szükséges téglát, cementet, homokot, vasat stb. forintért, s helybe szállítva egy összegért adják át az osztrák partnernek. Természetesen minden – az előző két szerződésben foglalt – feladat elvégzéséért is kemény valutában fizet a Rauppach cég. Várhatóan 1983. júniusig – ez a három uszoda átadásának határideje – mintegy másfél millió schillinget. Így hát hazai fuvarozással is devizát szerez a Volán Vállalat.

Leírva e feladatok megoldása viszonylag egyszerűnek tűnik, csakhogy többek között a nemzetközi szállítmányozás, a külkereskedés nagyon sok olyan ismeretet igényel, amellyel még a füredíek nem rendelkeznek. A versenytárgyalások, az áralkuk, az érdekek helyes felismerése, a rugalmas vállalkozó- és kockázatkészség s a felelősségteljes óvatosság, mind-mind olyan követelmény, amely az eddigiektől eltérő munkamódszert és szemléletet igényel. Mindemellett meghatározó s alapfeltétele a szerződésekben vállaltaknak a szigorú fegyelem, emberek, gépek menetkészségét, pontosságát, tisztaságát illetően egyaránt. Hozzá kell szokni a vevő, azaz a piac diktálta követelményrendszerhez,még pontosabban, hogy üzlet, elismerés, nyereség alapja csakis a tényleges teljesítmény lehet.

S ha ez sikerül a füredieknek – és miért ne sikerülne? –, akkor minden bizonnyal a haszon korántsem a százezernyi dollárban mérhető. Igaz, ez sem jön rosszkor!

Andrássy Antal

NAPLÓ, 1983. október 13.

PÉLDÁS TÁRSADALMI ÖSSZEFOGÁSSAL REHABILITÁCIÓS ÜZEM A VOLÁNNÁL FIGYELEMRE MÉLTÓ KEZDEMÉNYEZÉS A MEGYESZÉKHELYEN

Az ENSZ-közgyűlés 31. ülésszaka a rokkantak évének nyilvánította az 1984-es esztendőt. A határozathoz csatlakozott hazánk is, s ennek nyomán a társadalmi, politikai, gazdasági szervek egyaránt figyelmük középpontjába állították a csökkent munkaképességűek, a rokkantak életének, oktatásának, munkavállalásának, egészségügyi ellátásának megkönnyítését, illetve elősegítését. Ennek megfelelően többek között a 15. Számú Volán Vállalat politikai és gazdasági vezetői, illetve fiataljai kezdeményezték, hogy a Volán Vállalat keretén belül új munkahelyeket létesítsenek a megrokkant, illetve a megváltozott munkaképességű dolgozók foglalkoztatására. A kezdeményezést felkarolta és támogatta a megyei és a városi tanács, valamint a Volán Tröszt, s így hozzáláthattak ahhoz, hogy a 15. Számú Volán Vállalat veszprémi üzemegységében rahabilitáltakat foglalkoztató műhelyt építsenek.

Kilencmillió forint költséggel alig másfél év alatt el is készült a műszakonként 40 megváltozott munkaképességű dolgozót foglalkoztató üzem, amelynek ünnepélyes átadására tegnap került sor a megyeszékhelyen. A rendkívül korszerű, jól felszerelt üzem avatóünnepségén részt vettek a megye és a megyeszékhely politikai és társadalmi vezetői, többek között Pinkavölgyi Attila, a Veszprém városi pártbizottság titkára, Sós Gábor, az SZMT titkára. Az új üzem dolgozóit és a meghívott vendégeket a vállalat műszaki igazgatója köszöntötte, majd Maróti Rezső, a Veszprém Városi Tanács elnöke méltatta az új, rehabilitáltakat foglalkoztató üzem jelentőségét. Mint elmondotta, a vállalati fiatalok FMKT – Fiatal Műszakiak és Közgazdászok Tanácsa – pályázatából a legsikeresebbet hasznosítva csatlakozott beruházóként a humánus kezdeményezéshez a 15. Számú Volán, a Volán Tröszt, a Veszprém Megyei Tanács, a Veszprém Városi Tanács, majd tervezőként és kivitelezőként a Volán vállalat fejlesztési és beruházási osztálya, a budapesti Légtechnikai és Környezetvédelmi Gt., a Volán vállalat építőipari brigádja, illetve a veszprémi Dózsa Termelőszövetkezet. Az 1982 márciusában elkezdődött építkezést jelentős mértékben társadalmi munkában segítették a Volán szocialista brigádjain kívül a balatonfüredi SZOT Oktatási Intézetének hallgatói, tanárai, valamint Veszprém szocialista brigádjai. A példás összefogás eredményeként olyan megváltozott munkaképességű dolgozókat foglalkoztató üzem jött létre a megyei Volán központi telepén, amely szervesen illeszkedik a vállalat gazdasági tevékenységébe. Pontosabban alkatrész-felújító tevékenységükkel – lengéscsillapítók, generátorok és indítómotorok javításával, rádió- és elektromoscikk-javítással, ellenőrző műszerek készítésével – a korábbi hasonló munka értékét megkétszerezhetik. A szükséges feladatok, megbízások biztosításához nagy segítséget nyújtott és nyújt a veszprémi Bakony Művek, a Budapesti Közlekedési Vállalat, a 20. Számú Volán Vállalat, az Autóvillamossági Felszerelések Gyára, valamint az Újpesti Gépelemgyár. Az új üzemrész – amely folytatása a már meglévő korábbi alkatrész-felújító műhelynek – nemcsak a Volán megváltozott munkaképességű dolgozóinak biztosít foglalkoztatási lehetőséget, hanem a megyeszékhely és környéke hasonló gonddal küzdő lakóinak is. Így – mondotta a városi tanács elnöke – a példamutató társadalmi összefogással elősegítették annak a várospolitikai célnak a hatékony megvalósítását, amely szerint sokoldalúan gondoskodni kívánnak megyeszékhelyünkön a fiatalok, az öregek, a csökkent munkaképességűek elhelyezéséről, foglalkoztatásáról. Mindezért a megyeszékhely politikai, társadalmi vezetése nevében köszönetet mondott valamennyi közreműködőnek.

Az üzemavató ünnepségen Gábor Zoltán, a Volán Tröszt vezérigazgató-helyettese szólt arról, hogy országszerte mind nagyobb figyelmet fordítanak a munkaképességüket részlegesen elvesztett volános dolgozók foglalkoztatására – így a közelmúltban Budapesten adtak át rehabilitáltakat foglalkoztató üzemeket. Az új üzem avatóünnepségén – ahová a foglalkoztatottakat részben a városi tanács munkaerő-gazdálkodási osztálya közvetíti ki, s ahol megfelelő orvosi vizsgálatok és felügyeletek mellett 3500–4000 forint fizetés mellett lényegében szakipari munkát végezhetnek a megváltozott munkaképességűek – kitüntetéseket s jutalmakat adtak át a beruházás megvalósításában közreműködőknek.

B. J.

Népszava, 1984. március 8.

BARKA AZ ÜLÉSEN

A munkaidő végeztével, ki már az otthoni teendőkre gondolva lépett ki a gyárkapun. Az autóbusz, amivel nap mint nap utaznak munkahelyükre, Herendre és haza, Veszprémbe, már várta őket. Ismerős volt a gépkocsivezető, megszokott az útvonal, mindenki inkább gondolataival volt elfoglalva. Mígnem az ülésekre pillantottak felszállás közben. Ott ugyanis egy kedves köszöntő lapocska – a nemzetközi nőnap alkalmából – s két-három barka emlékeztette a lányokat, asszonyokat a következő, a mai nap jelentőségére. S ettől, az apróságnak tűnő, de nagyon is szívet melengető figyelmességtől elmúltak a gondok, megszűnt a fáradtság. A Herendre munkába járó nők ezúton is köszönik a meglepetést Uglik István gépkocsivezetőnek.

H. É.

NAPLÓ, 1986. szeptember 24.

A BALATONFÜREDI TANÁCS-VB NAPIRENDJÉN HELYI BUSZKÖZLEKEDÉS – A LAKOSSÁG IGÉNYEI SZERINT

A balatonfüredi városi tanács-vb tegnap ülést tartott, amelyen felülvizsgálták a hatályos tanácsrendeleteket, beszámolót hallgattak meg a VI. ötéves terv teljesítéséről, a hatósági osztály munkájáról, a nevelési tanácsadó feladatairól. Értékelték a Volán balatonfüredi üzemegységének személyszállítási tevékenységét.

Csima László üzemvezető elmondta, hogy többféle tevékenységük közül kiemelkedik az autóbusz-közlekedés üzemeltetése. Ezenkívül vállalnak teherfuvarozást, rakodást, ipari és egyéb szolgáltatást. Feladataikat 145 dolgozójuk végzi.

A város mai helyi közlekedési rendjét még 1978-ban alakították ki. Alternatív, átfedő útvonalon négy helyijárat üzemel, amelyet naponta öt busszal bonyolítanak le. A végrehajtó bizottság tagjai elismerően szóltak az üzemegység munkájáról, azonban azt is elmondták, hogy Balatonfüred helyi közlekedése korszerűsítést igényel. Meg kell szüntetni a dupla tarifát, amelyet az arácsiak kénytelenek utazásaik során fizetni. Ésszerűsíteni érdemes a járatok útvonalát, igazítani a mai igényekhez és a város távlati fejlesztéséhez. Füred úthálózata nem kedvező, de indokolt esetben új járat beindítását is javasolták.

A tanács-vb felkérte a Volán füredi üzemegységét, hogy év végéig – a távlati fejlesztési terveket figyelembe véve – készítsenek új helyi közlekedési tervezetet a lakosság jogos igényeit szem előtt tartva. A helyi közlekedés új rendjére tett javaslatokat pedig társadalmi vitára bocsátják, majd ezek alapján a jövő évben kerülhet sor a járatok tényleges rendezésére.

Magyar Hírlap, 1986. szeptember 24.

RÁBA-REKORD AJKÁN
EGYMILLIÓ 150 EZER KILOMÉTER JAVÍTÁS NÉLKÜL

Kiemelkedő teljesítményt értek el Rába-motorral a Balaton Volán ajkai üzemében. Egy Ikarus 266-os autóbuszba beépített 200 lóerős Rába szériamotorral főjavítás nélkül egymillió 150 ezer kilométert tettek meg 11 év alatt. Rába-motorral gyártásuk megkezdése óta még nem értek el hasonló teljesítményt.

Az elmúlt években jó néhány autóbusz és kamion 600–800 ezer kilométert is futott Rába-motorokkal anélkül, hogy azokat alaposabban javítani kellett volna.

A rekorder motorral, illetve autóbusszal három gépkocsivezető járt, Töreki Ernő és fia, Töreki György, valamint Tóth Vendel. A nagy teljesítményhez nyilván az is hozzájárult, hogy a motort mindig kímélték és gondosan karbantartották. A szakszerűen vezetett és karbantartott motorral negyedévenként 800–1000 liter üzemanyagot takarítottak meg. A 11 évi összmegtakarítás elérte a 35 ezer litert.

Népszava, 1986. június 3.

ÚJ BUSZJÁRATOK VESZPRÉMBŐL BÉCSBE ÉS NYITRÁRA

Hétfőn reggel 5.50 órakor indult Veszprémből a Balaton Volán Vállalat első, Veszprém–Bécs között közlekedő menetrend szerinti járata. A következőkben hetente kétszer – hétfőn és pénteken – induló járat Pápa, Csorna, Kapuvár, Sopron és Eisenstadt érintésével 11.30-kor érkezik Bécsbe. Az osztrák fővárosból 16.30 órakor indul vissza az autóbusz, és azonos útvonalon 22.10-kor érkezik Veszprémbe. A járatot Veszprém–Sopron között belföldi forgalomra is igénybe lehet venni.

A Balaton Volán másik nemzetközi járata szerdán indul a Veszprém–Nyitra közötti útvonalon. Ez 5.45 órakor indul, és Zirc, Bakonycsernye, Kisbér, Komárom, Érsekújvár érintésével 10.30 órakor érkezik Nyitrára. Onnan 15 órakor indul, és 19.40-kor érkezik vissza Veszprémbe.

A Balaton Volán mindennap indít Sopronba, illetve Komáromba olyan belföldi járatot is, amelyről jó csatlakozás van ausztriai és csehszlovákiai autóbuszokhoz.

NAPLÓ – 1986. október 3.

KAMIONPORTYÁK

Aki kamionossztorikat szeretne olvasni, gyűjteményes formában megtalálhatja azokat Moldova György A pénz szaga című, nemrég megjelent könyvében. Érdekes, fordulatokban bővelkedő a „szárazföldi hajósok" élete. De nemcsak a kalandok miatt, gazdasági vállalkozásként is izgalmas terület a hosszújáratú szállítmányozás.

EGÉSZEN ANGLIÁIG

A Balaton Volán még 15. Számú Volán Vállalat volt, amikor engedélyt kapott külföldi portyákra, 1980 volt az áttörés éve, amikor is megszűnt a Hungarocamion (HC) egyeduralma a piacon, ettől kezdve a Volán Vállalatok is vihettek árut az ország határain túlra. Igen ám, de mivel?

– *Először lerobbant HC-s teherautókat kaptunk, meg a régi a Skodáinkat használtuk a külföldi fuvarokhoz* – mondja Regenye András, a Balaton Volán teherforgalmi és kereskedelmi főosztályvezetőjének helyettese, szaktanácsadó. – *Nyolcvanháromban már új autókat vettünk. Jelenleg ötven gépkocsiból álló parkunk van erre a célra.*

A nemzetközi árufuvarozás a legdinamikusabban fejlődő üzletágunk – veszi át a szót Deutsch Károly, a „nemzetközi csoport" diszpécsere. – Évente 20 százalékos a növekedés. Az első évben körülbelül száz fuvarunk volt, tavaly kilencszáz, az idén pedig várhatóan ezer fölött lesz.

– *Hogyan szerzik a fuvarokat?*

– *Erre két fő csatornánk van. A fuvarok 40 százalékát a Volán Kamion szerzi, a fennmaradó részt saját magunk. Legnagyobb partnerünk a Pannonker, velük kezdtük az egész nemzetközi szállítmányozást, de együttműködünk a Robixal, a Péti Nitrogénművekkel, s új üzletfelünk a Veszprémi Szénbányák várpalotai üzeme, az ő páncélpajzsaikat szállítjuk most Angliába.*

ÚJ UTAK

– *Ki szervezi a visszafuvarokat, amelyeknek – ilyen nagy távolságoknál, gondolom – nem elhanyagolható a jelentőségük?*

– *A Volán Kamionnak vannak képviseletei, ők segítenek a visszafuvarok szervezésében, na meg a külföldi speditőrök. Kocsijaink 70 százaléka visszafelé is rakottan jön, s ez jó arány.*

A külföldre induló sofőrrel szemben fokozott követelményeket támaszt a szakma s maga az élet. Regenye András elmondja, hogy a jövő évtől már 100 órás tanfolyamon ismerkedhetnek a „nemzetköziek" a külföldi szállítmányozás rejtelmeivel, de már idén is indult alapfokú ismeretekbe bevezető házi tanfolyam.

– *Nyelveket tudnak a pilóták?*

– *Kettő tud németül, a többi gagyog valamit vagy mutogat, valahogy elboldogul. Szerencsére a speditőrök mindenhol tudnak magyarul. De szerveztünk már házi nyelvtanfolyamot, ahol az alapszókincset elsajátíthatják sofőreink.*

Fiatal társaság a Volán-kamionosoké, átlagéletkoruk jóval 40 év alatt van. Ők még – úgymond – jobban tudnak alkalmazkodni. Jelenleg körülbelül százan járják az európai szocialista országok, Ausztria, Olaszország vagy a Skandináv állomások országútjait.

Az olasz utak friss, még nem igazán értékelhető tapasztalatait most gyűjtik a Balaton Volán veszprémi központjában. Szeptemberben kezdődött az az együttműködésünk a Péti Nitrogénművekkel, melynek keretében „Volán-zászló alatt" a Nitrogénművek tartálykocsijai átléphetik az olasz határt, salétromsavat szállítva Modenába vagy Udinébe.

A HAJÓN ESZNEK

Mostanában, hogy több cég is vállalhat fuvarokat külföldre – az említetteken kívül például a Szövaut is –, élesedik a piaci pozícióharc.

– *Néha már a Volán vállalatok is versenyeznek egymással, s ez a harc vérre megy* – állítja Regenye András. – *Mondjuk előnyük a HC-vel szemben, hogy a megyei szállíttatókig nem számítunk fel több ezer forintos kiállási díjat... A jelenlegi gépkocsiparkunkban még megvannak a tartalékok, látunk lehetőséget a piac bővítésére – igaz, csak harcok árán. Főleg a megyében kívánunk terjeszkedni, sajnos, próbálkozásainkat nem mindig koronázza siker.*

– *Milyen tapasztalatokat gyűjtöttek az évek során?*

– *Gondjaink voltak a bérezési rendszerrel, amely lényegében nem ösztönözte a sofőröket arra, hogy időben hazajöjjenek. Ezen már változtattunk. Sofőrjeink is sokat tanultak útjaik alatt. Ma már tudják, hogy Franciaországban nem érdemes fizetni az autópálya használatáért, mert majdnem ugyanolyan jó minőségű utakon ingyen is utazhatnak. Tudják, hogy Angliában nem szabad javíttatni, mert iszonyú drága, vagy hogy nyugaton nincs két benzinkút, ahol ugyanannyiért árulnák az üzemanyagot...*

– *A külföldi tartózkodásért járó napidíjat a sofőrök valutában kapják. Mekkora összeg illeti meg őket egy-egy útért?*

– *Egy másfél napos bécsi út körülbelül 1500 forintot jelent. Aki Angliába megy, már 8400 forintnyi valutát kap. De nem olyan nagy ez az összeg, hiszen minden kiadásukat ebből kell fedezniük. Persze, spórolnak, állítólag csak az átkelőhajón esznek meleget, mert ott vámmentes, olcsó... Korábban sok apróságot vásároltak, ma már inkább összegyűjtik megtakarított pénzüket. Hallottam olyanról, aki kocsira gyűjt.*

A külföldi fuvarokért persze a vállalat is devizabevételekhez jut. Ezt általában rakodógépek javíttatására költi – egy nyugati gyártmányú kamion ára nehezen gyűlne össze...

SZÁMÍTÓGÉPPEL

A nemzetközi fuvarozásért felelős csoport napi munkáját Kalmár József irányítja. Ő számol be az érdekes üzletről.

– A Walternek – ez egy osztrák cég – évek óta kölcsönzünk nyerges vontatókat. Az ő pótkocsijaikat visszük Magyarországon át Romániába. Mi megspóroljuk így az útadót Ausztriában – mert osztrák a pótkocsi –, ők pedig a közlekedési engedélyt itt, mert magyar a vontató. Pénz az ablakban...

Hamarosan betör a fuvarpiacra a számítógép a Balaton Volánnál is. Egyelőre az okmánykezelést, a közlekedési engedélyek és a gépkocsik nyilvántartását bízzák a gépre, amelynek még van egy hibája: feszültségkimaradásnál könnyen „felejt".

– Már régóta van egy státusunk, amelyet hamarosan be fogunk tölteni. Új kollégánk számítástechnikai ismereteivel fogja majd segíteni a teherforgalmi és kereskedelmi csoport munkáját.

Egy újabb lépés előre...

NAPLÓ – 1987. március 21.

ÜNNEPÉLYESEN FELAVATTÁK

AZ ÚJ BUSZPÁLYAUDVART VÁRPALOTÁN

Néhány hetes próbaüzem után tegnap felavatták a megye legújabb, legkorszerűbb autóbusz-pályaudvarát Várpalotán. A felszabadulás 42. évfordulójának előestéjén megtartott rendezvényen Csővári János, a városi tanács elnöke üdvözölte a megjelenteket, közöttük István Jánost, a megyei tanács elnökét, Bedő Józsefet, a megyei pártbizottság titkárát.

A létesítmény avatásán István János mondott beszédet, amelyben utalt arra, hogy az új autóbusz-pályaudvar hozzájárul a város és környéke lakosságának jobb színvonalú ellátásához. Hangsúlyozta, hogy a személyszállítás olyan szolgáltatás, amely fontos szerepet tölt be egy-egy közösség életében.

A várpalotai autóbusz-pályaudvar létesítésére már a hetvenes évek végén is gondoltak. A részletes tervezés 1982-ben indult meg. A Péti Nitrogénművek fővállalkozásában 1984 őszén kezdődött a kivitelezés. A megyei tanács elnöke kifejtette, hogy a 62 millió forintba került pályaudvar kialakítása csökkenti a balesetveszélyt. A 13 kocsiállásos, 10 parkolóhelyes létesítményben egyirányú a járművek közlekedése, nincs szükség tolatásra, a gyalogosok nem keresztezik a járművek útvonalait. Az utazóközönség 140 négyzetméteres várócsarnokban töltheti indulás előtti, utazás utáni perceit. Számítógépes utastájékoztatóról informálódhat a menetrendről, hírlapokat vásárolhat, megőrzőben helyezheti el poggyászát.

Az autóbusz-állomás kivitelezésében, valamint az utasforgalom kiszolgálásában végzett kiemelkedő tevékenység elismeréséül többen kaptak kitüntetést a tegnapi avatóünnepségen. A Veszprém megyéért kitüntető jelvény arany fokozatát vehette át István Jánostól Gáspár Imre a Péti Nitrogénművek beruházási, építészeti kivitelező részlegének vezetője, valamint Varga Lajos, a Balaton Volán Vállalat várpalotai üzemegységének autóbusz-vezetője. Csővári János városi tanácselnök három dolgozónak adott át társadalmi munkáért oklevelet és pénzjutalmat, Demény Zoltántól, a Balaton Volán Vállalat igazgatójától pedig négy dolgozójuk vehetett át dicsérő oklevelet.

(A. A.)

CSÖKKENTETTÉK AZ IGAZGATÓHELYETTESEK SZÁMÁT

Elismerő oklevelet kapott április 28-án a Balaton Volán Vállalat. Az ünnepség után Demény Zoltánnal, a vállalat igazgatójával beszélgettem.

– Az elmúlt év népgazdasági célkitűzései a közlekedés számára – és így számunkra is – megfogalmazták, hogy a közlekedés szállítóképességének a megőrzésével, a kapacitások egyenletesebb évközi terhelésével hatékonyan kell kielégíteni a népgazdaság mérsékelten növekvő szállítási igényeit. Emellett fontos, hogy javuljon a nemzetközi szállítási és piacszervező tevékenység, a devizabevétel. Fő céljainkat 1988-ban nagyrészt sikerült is megvalósítani.

– *Milyen eredményeket sikerült elérni az áruszállítás terén?*

– Áruszállítási tevékenységünket jelentősen növeltük. Bővült a nemzetközi fuvarozás és a tömegárus tevékenység. A bauxitfuvarozás mellett egyre nagyobb jelentőségű munkánkban a külszíni bányászat is. A nemzetközi fuvarozás teljesítményeit közel 40 százalékkal növeltük. Csak konvertibilis viszonylatban mintegy 2 millió dollár értékű fuvart végeztünk.

– *Mi a helyzet az autóbusz-közlekedéssel?*

– Sajnos, ott fordított a helyzet. A teljesítménycsökkenésben a legnagyobb szerepet a VÁÉV 1987. évi csődje jelentette. Emiatt az autóbuszparkot is mintegy 20 kocsival csökkentenünk kellett.

– *Hogyan fejlődik az idegenforgalmi üzletág?*

– Bővítettük a Volán-iroda hálózatát, Balatonfüreden idegenforgalmi tevékenységet folytató kft-t hoztunk létre.

– *Összességében mit jelent ez?*

– Azt, hogy az összes bevételünk 4,1 százalékkal emelkedett, csaknem 100 millió forintos vállalati eredményt realizáltunk.

– *Hogyan alakult a vállalat létszáma?*

– Sajnos, az elmúlt évben csökkent. Egyes területeken tudatosan mi csökkentettünk, más állományoknál azonban szándékaink ellenére apadt a létszám. A bérezési gyakorlatot nagymértékben befolyásolta az új személyi jövedelemadó-változás. Az átlagkeresetek több mint 7 százalékkal növekedtek.

– Jelentős esemény volt vállalatunknál a 200 milliós értékű ajkai új telep üzembe helyezése. Ezzel elértük azt, hogy mind a 9 üzemegységünk megfelelő műszaki-forgalmi infrastruktúrával rendelkezik. Pl. mindenütt biztosított az autóbuszok gépi mosása. De akármit is hoz a jövő, a megfelelő színvonalú felszereltséggel a Balaton Volán Vállalat rendelkezik.

– *Az üzemegység-igazgatókkal beszélgetve szinte minden alkalommal felvetődött az önállóság kérdése. Mi a véleménye erről?*

– Az üzemegységi önállóság fokozásával párhuzamosan csökkentjük a vállalati központ létszámát. A cél a kedvezőbb belső szerkezet kialakítása mellett a központ „olcsóbbá" tétele. Az igazgatóhelyettesi munkakörök számát négyről kettőre módosítottuk. A forgalmi és műszaki szakterületet termelési igazgatóhelyettes irányítja. A törzskari igazgatóhelyettesi munkakört pedig megszüntettük.

– *Mit jelent a Balaton Volán életében a maszekok megjelenése a piacon?*

– A magánszemélyek számára kedvező az, hogy nem olyan kemény a bürokrácia, nem határozza meg az életüket az a sok-sok szabályzó, amelynek nekünk eleget kell tennünk. Ezzel szemben hátrányos a helyzetükben az, hogy van egy öreg teherautójuk, az elsősorban „csillag-garázsban" áll és nem tudják hova vinni javítani. Tehát az érdekeinket közelítei kell egymáshoz, hogy bevonjuk őket különböző feladatokba. Nekünk maszekokkal külön szerződéseink is vannak és azt mondhatom, hogy talán még a konkurensek között is vannak közös érdekek.

– *Milyen tervei vannak a jövőre nézve?*

– Az új társasági törvény a vállalati kezdeményezéseknek széles teret ad. Ennek keretében részt veszünk egy magyar–olasz vegyes vállalat létrehozásában. Január elején vállalatunk szervezetéből kivált 2 leányvállalat, a 80 fős ipari és a 230 fős darabáru- és szállítmányozási leányvállalat. Ők a jövőben már csak pénzügyi eszközökkel kapcsolódnak vállalatunkhoz. Újszerű kezdeményezéseink folyamatban lévő lépései között meg kell említenem egy szállítmányozási és egy lapkiadási kft. megalapításának munkálatait, valamint egy jogtanácsosi iroda létrehozását. Mi nagyon sok céggel kapcsolatban vagyunk. Szállítjuk a dolgozókat, az árukat, a nyersanyagokat. Így – úgy érzem – a mi vállalatunk a megyében elismert, hiszen jóformán minden más vállalat életébe belelátunk. Ez jó pozíciót ad.

– *Köszönöm a beszélgetést.*

K. J.

IX. TÁBLÁZATOK

1. sz.

A BALATON VOLÁN VÁLLALATÁNAK FEJLŐDÉSE

	1949-ben	1959-ben	1969-ben	1979-ben	1989-ben
Eszközállomány, millió Ft	15	249	536	947	915
Tehergépkocsik száma, db	26	411	836	699	548
Autóbuszok száma, db	54	327	492	581	562
Személygépkocsi sz., db	16	83	52	35	53
Rakodógépek száma, db	–	–	45	46	35
Szállított súly, millió t	0,2	2,0	5,0	8,7	10,2
Szállított utas, millió fő	0,6	22,6	60,6	106,4	117,8
Dolgozók száma, fő	205	2 419	4 208	4 864	3 203

2. sz.

A HELYI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSE

A város neve:	1959-ben		1969-ben		1979-ben		1989-ben	
	aut. db	mill. utas	aut. db	mill. utas	aut. db	mill. utas	aut. db	mill. utas
Ajka	2	0,1	12	3,7	14	6,1	15	12,0
Balatonalmádi	–	–	–	–	–	–	1	0,4
Balatonfüred	–	–	3	1,0	5	2,0	5	2,4
Pápa	6	1,9	7	2,8	13	6,9	15	12,4
Sümeg	–	–	–	–	–	–	1	0,1
Tapolca	1	0,2	1	0,3	3	1,5	4	2,6
Várpalota	–	–	8	3,2	11	6,5	9	8,4
Veszprém	9	1,6	23	6,7	48	21,1	57	39,1
Zirc	–	–	–	–	–	–	1	0,5
Összesen	18	3,8	54	17,7	94	44,1	108	77,9

3. sz.

ELISMERÉSEINK...

1959. II. félév	**Élüzem**
1960. I. félév	**Élüzem**
1962. évben	**Élüzem**
1967. évben	**Élüzem szintű oklevél**
1968. évben	**Kiváló Vállalat**
1970. évben	**Kiváló Vállalat**
1973. évben	**Kiváló Vállalat**
1974. évben	**Miniszteri, Szakszervezeti Elnökség elismerő oklevele**
1981. évben	**Kiváló Vállalat**
1982. évben	**a VOLÁN TRÖSZT vezérigazgatójának és a Volán Tröszt bizalmi-, főbizalmi-testületének elismerő oklevele**
1988. évben	**a KHÉ miniszter és a KSZ ügyvezető elnökségének elismerő oklevele**

4. sz.

KITÜNTETETT MUNKABRIGÁDOK

A vállalatnál 1988. évben 155 brigád kötött szerződést 2024 fővel. A brigádok közül munkájuk alapján magasabb, illetve Vállalat Kiváló Brigádja kitüntetésben az alábbi brigádok részesültek:

1. Béke	Vállalat Kiváló Brigádja	abv. Ajka
2. Kun Béla	Volán Váll. Kiváló Brigádja	szkm. Ajka
3. Zrínyi	Volán Váll. Kiváló Brigádja	szkm. Ajka
4. Március 8.	Vállalat Kiváló Brigádja	szell. Ajka
5. Jókai Mór	Vállalat Kiváló Brigádja	szkm. B. füred
6. Bánki Donát	Vállalat Kiváló Brigádja	szkm. Halimba
7. Március 21.	Vállalat Kiváló Brigádja	műsz. Tapolca
8. Ságvári Endre	Ágazat Kiváló Brigádja	kompl. Tapolca
9. II. Rákóczi Ferenc	Vállalat Kiváló Brigádja	rakt. Veszprém
10. Gagarin	Vállalat Kiváló Brigádja	szell. Veszprém
11. Április 4.	Vállalat Kiváló Brigádja	abv. Veszprém
12. Bakony	Vállalat Kiváló Brigádja	abv. Veszprém
13. Camion I.	Vállalat Kiváló Brigádja	tefu Veszprém
14. Camion II.	Vállalat Kiváló Brigádja	tefu Veszprém
15. Balaton	Vállalat Kiváló Brigádja	abv. Veszprém
16. Május 1.	Vállalat Kiváló Brigádja	abv. Veszprém
17. Damjanich	Ágazat Kiváló Brigádja	szell. Veszprém
18. Komócsin Zoltán	Vállalat Kiváló Brigádja	szell. Központ
19. Kulturális Közlekedés	Vállalat Kiváló Brigádja	szell. Központ
20. XI. Pártkongresszus	Vállalat Kiváló Brigádja	szell. Központ

KITÜNTETETT DOLGOZÓIK

1954.	Juhász Ferenc	garázsmester	Munka Érdemrend bronz
1956.	Kozma István	szerelő csv.	Munka Érdemrend bronz
1960.	Péterfalvi Lajos	kalauz	Munka Érdemrend bronz
1964.	Vass Gábor	garázsm. csv.	Munka Érdemrend bronz
1965.	Koskán László	üzemigazgató	Munka Érdemrend bronz
1966.	Igyártó Zoltán	gumitechn.	Munka Érdemrend ezüst
	Vajda Károly	autóbuszvez.	Munka Érdemrend bronz
1968.	Kovács János	főgarázsmest.	Munka Érdemrend ezüst
	Dobos János	szerelő csv.	Munka Érdemrend bronz
1969.	Magyar József	autóbuszvezető	Munka Érdemrend ezüst
1970.	Koskán László	üzemigazgató	Munka Érdemrend ezüst
1971.	Vajda Miklós	igazgató	Munka Érdemrend bronz
1972.	Koch Pál	autóbuszvezető	Munka Érdemrend ezüst
1973.	Sikos Zoltán	autóbuszvezető	Munka Érdemrend ezüst
	Gál Imre	szem. főov.	Munka Érdemrend bronz
1974.	Bogár Géza	autóbuszvezető	Munka Érdemrend bronz
1975.	Bálint Jenő	üzemigazgató	Munka Érdemrend bronz
	Töreki Ernő	autóbuszvezető	Munka Érdemrend ezüst
	Nyirő Ferenc	autóbuszvezető	Munka Érdemrend ezüst
1976.	Koskán László	üzemigazgató	Munka Érdemrend arany
	Varga István	igazgatóh.	Munka Érdemrend bronz
1977.	Droszt Mihály	gazdasági igh.	Munka Érdemrend bronz
	Szente Iván	gumijavító	Munka Érdemrend bronz
1978.	Bencsik Ferenc	autóbuszvezető	Munka Érdemrend ezüst
	Uglik István	autóbuszvezető	Munka Érdemrend bronz
	Juhász Ferenc	garázsmester	Munka Érdemrend ezüst
1979.	Dobos János	szerelő csv.	Munka Érdemrend ezüst
1980.	Droszt Mihály	gazdasági igh.	Munka Érdemrend ezüst
	Erdélyi Ferenc	taxi gkv.	Munka Érdemrend bronz
	Rajnai Elemér	igazgatóh.	Munka Érdemrend bronz
	Vadnai Gyula	szerelő	Munka Érdemrend bronz
1981.	Bálint Jenő	üzemigazg.	Munka Érdemrend arany
	Sirson István	üzemigazg.	Munka Érdemrend bronz
1982.	Janusz Károly	autóbuszvezető	Munka Érdemrend bronz
	Sikos Zoltán	autóbuszvezető	Munka Érdemrend arany
1983.	Cseh János	osztályvez.	Munka Érdemrend bronz
	László Dénes	term. igh.	Munka Érdemrend bronz
	Demény Zoltán	igazgató	Munka Érdemrend ezüst
	Gál Imre	szem. főov.	Munka Érdemrend ezüst
1984.	Szalai István	szerelő	Munka Érdemrend bronz
	Töreki Ernő	autóbuszvezető	Munka Érdemrend arany
1985.	Ferenc Lajos	osztályvez.	Munka Érdemrend bronz
	Henn Béla	szerelő	Munka Érdemrend ezüst
	Dr. Palatinusz Tibor	igazgatóh.	Munka Érdemrend bronz
	Szendrei Péter	autóbuszvezető	Munka Érdemrend bronz

1986.	Vajda Károly	szerelő	Munka Érdemrend ezüst
	Asztalos István	számv. ov.	Munka Érdemrend bronz
	Lovasi Gáborné	oszt. vez.	Munka Érdemrend bronz
1987.	Uglik István	autóbuszvez.	Munka Érdemrend ezüst
	Lakner Ferenc	üzemigazgató	Munka Érdemrend ezüst
	Pekarek János	garázsművez.	Munka Érdemrend bronz
1988.	Rajnai Elemér	igazgatóh.	Munka Érdemrend ezüst
	Demény Zoltán	igazgató	Munka Érdemrend arany
1989.	László Dénes	igazgatóh.	Munka Érdemrend ezüst
	Gersei Gyula	üzemigazgató	Munka Érdemrend ezüst

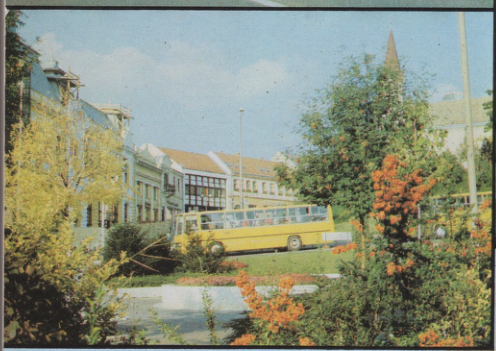
6. sz.

A BALATON VOLÁN, VALAMINT JOGELŐD VÁLLALATAINAK KINEVEZETT ÉS MEGBÍZOTT VEZETŐI

1945 előtt	Rácz Lajos kirendeltségvezető
1945–1949. júl. 1-ig	Tóth Béla főnökségvezető
1949. júl. 1-től 1953. szept. 1-ig	Bácskai Béla főnökségvezető
1953. szept. 1-től 1957. aug. 1-ig	Bácskai Béla igazgató
1957. márc. 1-től 1957. ápr. 1-ig	Droszt Mihály min. biztosként
1957. ápr. 1-től 1961. nov. 14-ig	Paisch Nándor igazgató
1961. nov. 14-től 1965. márc. 14-ig	Podmaniczky János igazgató
1965. márc. 15-től 1965. júl. 14-ig	Szigeti Kálmán vezérig. biztos.
1965. júl. 15-től 1965. okt. 15-ig	Herke Gyula igazgató
1965. okt. 15-től 1968. máj. 1-ig	Szigeti Kálmán igazgató
1968. máj. 1-től 1970. jan. 15-ig	Tari László igazgató
1970. febr. 15-től 1977. aug. 31-ig	Vajda Miklós igazgató
1977. szept. 1-től 1978. júl. 31-ig	Droszt Mihály mb. igazgató
1978. aug. 1-től	Demény Zoltán igazgató

Tartalomjegyzék

Felelős kiadó: Demény Zoltán igazgató
Készült a Pannon Nyomdában.
90/265. 15,75 A/5 ív terjedelemben.
Felelős vezető: Fekete István mb. igazgató




TIR

„BALATON"– NÉGY KERÉKEN