

■ Dr. Zahumenszky József egykori BKV- és Volán Tröszt-vezérigazgató, az MKFE ügyvezető elnöke, a KTE társelnöke és főtítkára

## A közúti szállítás rendszerének kiépítője



Szállítmányozóként kezdte a második világháború végén a karrierjét Zahumenszky József. Az államosítások követően a közúti áru fuvarozás lett a szakterülete, a Teherautó Fuvarozási Nemzeti Vállalatot (TEFU) szinte a nulláról építették fel a kollégáival. A személyszállítás szakértőjévé akkor vált, amikor a MÁVAUT maradványaiból kellett egy országos, több ezer buszt integráló hálózatot kialakítani. A közúti szállítás „csúcscégébe”, a Volán Trösztben hosszú évekig volt a termelési és értékesítési tevékenység vezérigazgató-helyettese, illetve egy rövid ideig vezérigazgató. E beosztásaiban a szállítási ágazat fejlődésének aktív kezdeményezője és operatív irányítója volt. Sikereire a politika is felfigyel, így szinte kikövetelték, hogy vállalja el a BKV vezetését 1984-ben, ahol a csúcskort jelenti a nyolc „Zahumenszky-év”. A 82 éves közlekedésszervező máig aktívan sportol és vesz részt a KTE életében.

– *Hova, milyen családba született Zahumenszky József?*  
– A családi legendárium szerint hatféle vér csörgedezik ereimben: lengyel, magyar, bajor, horvát, szlovák és sváb. 1928. augusztus 27-én születtem Budapesten. Édesapám ügyvezető volt a kábelüzemben, édesanyám két éves koromban elhunyt, így apai nagymamám nevelt. Később édesapám újránházasodott, és két féltestvérem született. Mindig Budán éltem, gyerekkoromban közel a Dunához, óslakos XI. kerületnek tartom magam.  
– *Hogyan került kapcsolatba a szállítással?*  
– 1942 és 1946 között kereskedelmi szakközépiskolába jártam. Még 1943-ban a vízilabdaedzőm, Rajki Béla barátja, dr. Csík Ferenc olimpiai bajnok segítségével beajánlott egy kisebb magán szállítmányozási céghez, a Wadlseinerhez gyakornoknak. Ettől kezdve a nyári és téli szünetekben ott gyakornokoskodtam, a közlekedés hamar a mániámmá vált, és az is maradt a mai napig.

– *Milyen volt a háború alatt a szállítmányozás?*  
– A közlekedés folyamatába nehéz beleszólni, ha van igény (például áru) és vannak eszközök, akkor egy szállítmányozó és a közforgalmú közlekedés képes biztosítani a személyek és dolgok helyváltoztatását a háborús körülmények között is a harci cselekményekben közvetlenül nem érintett területeken. Sok munka volt akkoriban is, gyakran változott, hogy mi a szállítandó áru, és hosszabb-rövidebb időre kiestek egyes célszágok is.  
– *Hogyan alakult a sorsa a háború után?*  
– 1946-ban, az érettségít követően állandó munkatárs lettem a Hermes Nemzetközi Szállítmányozási Rt.-nél. Maszek speditőrként főleg Hollandia és Skandinávia irányába és irányából szerveztük a fuvarokat. A céget a nagy tudású és nagy tekintélyű, a szállítmányozói egyesületet is elnöklő Bíró Albin vezette, aki reggel hétkor a kávéja mellett gyakran mesélt nekem arról, hogy néz ki a közlekedési infrastruktú-

ra Európában, milyenek a holland kikötők, rakodók, mit és hogyan képesek kezelni. Remek ember volt. Tőle tanultam meg a megbízó tiszteletét, azt, hogy mindig az ő érdekében kell eljárni, legyen szó az akár fuvarozatóról, akár utasról. Ezt a szemléletet és hozzáállást minden beosztásomban igyekeztem alkalmazni és továbbadni. Akkoriban olyan jól kerestem forgalomszervezőként és vámközvetítőként a sok rendkívüli prémiumnak hála, hogy olykor a fizetésemet is elfelejtettem felvenni, ugyanis nem tűnt fel, hogy eltelt egy újabb hónap. Az államosítás 1948-ban ennél a cégnél ért, előbb a Nemzetközi Forgalmi Rt.-nél dolgoztunk, majd 15 járművünkkel együtt kerültünk be a Teherautó Fuvarozási Nemzeti Vállalatba, a TEFU-ba, ahol akkor 300 tehergépkocsi volt.

– *Említette a vízilabdaedzőjét. Mesélne a sportkarrierjéről?*

– Jó felépítésű srác voltam, szinte minden sportágba belekóstoltam, ahol labda is szerepet kapott, de a fő sportágam a vízilabda volt. Kezdetben a BSZKRT csapatában játszottam, később utánpótlás válogatottként komoly esélyem volt kijutni az 1948-as londoni olimpiára (ahol Sárkány Miklós vezetésével ezüstérmes lett a magyar csapat), ám nem így lett: egy meccsen iszonyúan megfáztam a jég hideg vízben, és egy évre eltöltöt az orvos. Ezután már nem folytattam tovább, a szállítmányozási szakma lett számomra a legfontosabb. A sportolással azonban máig sem hagytam fel, rendszeresen úszom.

– *Hogyan működött a TEFU akkoriban?*

– Nem győztük az igényeket kielégíteni. Bizony előfordult, hogy maga Bebrits Lajos közlekedési miniszter utasított minket, hogy mely cégeknek kell „mindenképp” teljesíteni az igényét. Öt évig dolgoztam itt, az utolsó időben a kereskedelem, a díj szabás, a számlázás is hozzám tartozott. Nehéz időszak volt, éjjel-nappal dolgoztunk – a gépkocsik mindenképp. 1953-ban a minisztérium Autóközlekedési Főigazgatóságára kerültem, ahol kidolgoztuk az Országos Menetirányítási Rendszert. Ezt a munkát csoportvezetőként irányítottam. A cél a meglévő fuvarszköz-állomány minél jobb kihasználása volt, hiszen az újjáépítés és az ipar fejlődése miatt minden szabad kapacitásra szükség volt. Azt találtuk ki, hogy amelyik teherautónak helyközi forgalomban nem volt visszafuarja, annak vezetője a legközelebbi (az ország 130 pontján működő) fuvarszervező irodánál köteles volt jelentkezni visszafuarért vagy szabad kapacitás esetén pótfuarért. Ez a rendszer nagyon jól működött, jóval 90% feletti kihasználtságot eredményezett abban a korban, amikor nagyon alacsony színvonalú volt a telefonszolgáltatás. Ilyen eredményességet a nyugati cégek sem tudtak elérni, már csak azért sem, mert senki sem üzemeltetett a miénket megközelítő nagyságú járműflottát. E rendszerben még arra is tudunk figyelni, hogy a megrendelő olyan járművet kapjanak, amelyet kértek, vagyis ne menjen nyitott kocsi, ha nekik fedtetre van szükségük. Ilyen „rugalmasságra” a kapacitáshiánnyal küzdő vasút akkoriban nem mindig volt képes. Felismertük a kommunikáció fontosságát az üzemszervezésben, így kiemelt figyelmet szenteltem annak, hogy legalább a fuvarszervező irodák között legyen (URH rádiós) közvetlen kapcsolat.

– *Elérkeztek a legendás Volán Tröszt időszakához. Hogy alakult ki ez a cég?*

– A háború után az autóbussz-közlekedtetést a nemzeti vállalatként önállósított egykori MÁV-részleg, a MÁVAUT végezte, míg a TEFU-ba az áru fuvarozó és szállítmányozó cégeket és azok eszközeit integrálták. A két céget 1953-ban vonták össze az AKÖV-ökre, amelyekbe később még a taxisokat is beleintegrálták. A sorszámmal jelölt AKÖV vállalatokat a Tapolcai Kálmán vezette Autóközlekedési Tröszt fogta össze – ami a korábbi minisztériumi igazgatóság utód-szervezetének volt tekinthető. Itt váltam a szakmai körök előtt országosan ismertté, ugyanis „keresztapa nélküli” kineveztek a tröszt forgalmi és kereskedelmi vezérigazgató-helyettesének. Már ebben a munkakörben voltam, amikor felmerült a névváltoztatás lehetősége. Azt javaslom, legyen Volán az új elnevezés, hiszen dolgozóink túlnyomó többsége a volán mögött ül. Kezdetben nem volt áttűtő sikere az ötletnek a vezetőtársak körében, azt mondták: ez idegen név, de végül ez lett a befutó. Az 1970-es években felmerült, hogy a számok helyett nevei legyenek az egyes megyei vállalatoknak. Ekkor alakultak ki a Volán busztársaságok elnevezéseiben máig ható cégnevek – am a statisztikai számokat ezután is alkalmaztuk a belső dokumentációban. A Volán Trösztből végül 19 megye 21 vállalata tartozott, e cégek tevékenységének koordinálását végezte a központ, üzemi, műszaki, jogi és gazdasági kérdésekben. Egy megyében szinte minden esetben csak egy Volán társaság szolgáltatott, a társaságok nem versenyeztek egymással.

– *Hogyan működött ez a hatalmas társaság, és mi volt benne az eddigiekhez képest az új elem?*

– A '60-as évek elején „cégszervezési” feladataim is voltak: az akkor létrehozott megyei AKÖV vállalatok működési rendjét és felépítését az AKÖV Tröszt vezérigazgatóságán

