

HOLMÁR ZOLTÁN

## A Tiszántúli Automobil Club története

Korunk technikai forradalmának egyik jelképe az automobil, amely iránt a XIX. század végétől kezdve Magyarországon is élénk érdeklődés mutatkozott. Karl Benz (1844–1929), az első gépkocsit megtervező német mérnök mellett Gottlieb Daimler (1834–1900) volt az autó születésének másik jelentős alakja, aki egy ideig – a négyütemű motort feltaláló – Nikolaus Otto (1832–1891) deutzi gyárában volt technikai igazgató, majd 1882-től Wilhelm Maybach (1846–1929) társaságában saját cannstadi kertjében építette meg kezdetleges járműveit. Bár az autó feltalálását 1886-ban Benz jelentette be a német szabadalmi hivatalnál, Daimler farmotoros hintója, motorkerékpárja, majd 1889-es kocsija révén hamarosan túlszárnyalta Mannheimben dolgozó kollégáját. Benz 1893-ig uralta az igencsak szűkös piacot – 69 autót készített 7 esztendő alatt – a következő évben azonban olyan esemény történt, amely megváltoztatta nem csak a Daimler Motortársaság, de az autógyártás helyzetét is. 1894-ben rendezték ugyanis a világ első hosszú távú autóversenyét Párizs és Rouen között. A hihetetlen eredmény, az óránkénti 22,5 km-es átlagsebesség híre bejárta Magyarországot is.<sup>1</sup>

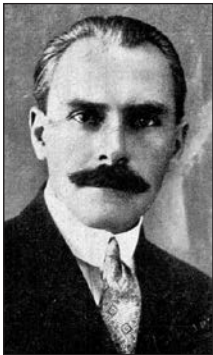
Hazánkban az első gépkocsit Hatschek Béla optikus műszerész hozatta be 1895-ben. A füstfelhőbe burkolt, hatalmas lármával haladó Benz-Velo típusú automobil kétségtelenül sokkal nagyobb feltűnést okozott, mint 14 évvel korábban, 1881 júniusában Kosztovics László, aki először haladt végig kerékpárral a pesti utcán. Az első magyarországi gépjármű megjelenése élénk visszhangot keltett a sajtóban. Magyarországon egyre több gépkocsi került forgalomba: számuk 1900-ban az 50 darabot is meghaladta, így tulajdonosaik gondolhattak arra, hogy érdekszervezetet létesítsenek. Nem sokkal a világ első automobilklubja, az 1898-ban létrehozott Automobile Club de France után,

1900. november 30-án a Magyar Automobil Club (MAC) is megalakult. Ettől kezdve a magyar autózás története összeforrta a klub nevével. Az autók számának növekedése és a velük kapcsolatos panaszok azonban szükségessé tették, hogy a gépjárművek közlekedését rendezzék. Ekkor fogott össze a rendőrség az akkor már egyéves Magyar Automobil Clubbal, hogy megalkossa Budapesten az alapszabályokat, így előírták az autók és sofőrjeik vizsgakötelezettségét. Ebben az évben 49 jogosítványt és 38 forgalmi



A Tiszántúli Automobil Club (TTAC) emblémája

<sup>1</sup> TARJÁN M. TAMÁS: 1902. június 23. A Mercedes autómárka születése [http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1902\\_junius\\_23\\_a\\_mercedes\\_automarka\\_szuletese/](http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1902_junius_23_a_mercedes_automarka_szuletese/)



Kállay Miklós főispán, a TTAC elnökeként

engedélyt állítottak ki. Az 1901-ben megjelent első közlekedési szabályrendeleten ma már csak mosolygunk. Ez előírta, hogy „a teherautó nem mehet gyorsabban a lovas kocsinál, a kétkerekű automobil pedig a kerékpárnál.”<sup>2</sup>

Kevésbé ismert tény, hogy Európában a Magyar Királyi Posta volt az első, amely gépesítette a levél- és csomagszállítását. 1900-ban Csonka János (1852–1939) által tervezett és a Ganz által gyártott motoros tricikliket vásároltak, amelyek minőségére jellemző, hogy 25 évig álltak a Posta szolgálatában.

Az autó népszerűsítése érdekében a Magyar Automobil Club 1901. július 17-én Budapesten megrendezte az első autókiallítást. Néhány nappal korábban, 1901. július 14-én Szabolcs vármegye hivatalos lapjában, a *Nyírvidek*ben is egy szenzációs hírről számoltak be, mely szerint automobil-közlekedés lesz Nyíregyháza és Nagykaló között. A cikkből megtudhatjuk, hogy a korábbi megyeszékhelyen „egy részvénytársaság van alakulóban, amely egy 10-12 személyes automobil kocsit vásárol, s azt a Nyíregyházára és vissza óránként való közlekedésre óhajtaná felhasználni. A viteldíj Nyíregyházára és vissza csupán 80 fillér lenne. Az utat az automobil 20 perc alatt tenné meg. A terv már a megvalósuláshoz közel áll, amennyiben a gyárossal az egyezség megkötött, csupán a hatósági engedély kikérése van hátra.”<sup>3</sup> Hogy ennek a tervnek mi lett az eredménye, arról a sajtó már sajnos nem számolt be, azonban az év végén, 1901 novemberében már egy valós sikerről olvashattak a nyíregyháziak. „Automobilon Debrecenből Nyíregyházáig 2 óra alatt jött el a múlt héten Hölcz József budapesti automobil raktáros Szigeti József debreczeni műszerésszel egy 2 és fél lóerejű gépen. Ezzel be lett bizonyítva, hogy az automobil homokon is épp oly jól használható, mint köves úton – nem úgy, mint azt a laikusok tévesen híresztelték. Ez a gép Harskovics Gyula varrógép raktárában eladás végett megtekinthető.”<sup>4</sup>

1903 augusztusában egy másik szenzáció keltette fel az érdeklődést Nyíregyházán. Törley József (1858–1907) budafoki pezsgő gyáros dr. Molnár Ákos (1868–1922) országgyűlési képviselő kíséretében Budapesttől Kassáig, s onnan a Tátrába tervezett automobilon való útjában augusztus 18-án Nyíregyházára érkezett, s pár órai időzés után tovább folytatta útját Tokaj felé.

Ezek a beszámolók is ékesen bizonyítják, hogy az autózással kapcsolatos hírek a századforduló éveiben a figyelem középpontjába kerültek. Közben a Magyar Automobil Club alapszabályában célul tűzte ki, hogy felveszi a partnerklubokkal a kapcsolatokat. Első ízben 1902. február 8-án kötött együttműködési szerződést az osztrák klubbal, amelyet 1905-ben a holland, 1907-ben a svájci és francia klubokkal kötött szerződés követett. Egyre-másra megjelentek a gépkocsival foglalkozó szaklapok. Az első magyar automobilújság kizárólag az automobilizmussal foglalkozott. 1907-ben megjelent a klub hivatalos lapja *Nemzetközi sport és az automobil* címmel. Az osztrák

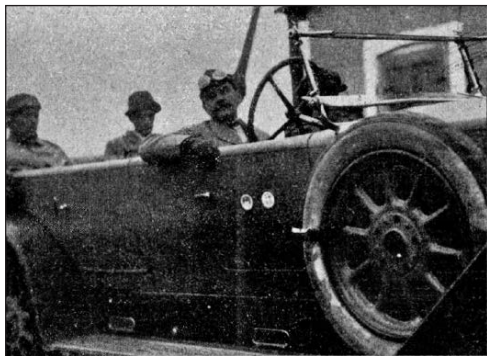
<sup>2</sup> MATYKÓ VILMOS: 75 éves a Magyar Autóklub. *Autó-Motor*, 1975. május 6. 6.

<sup>3</sup> *Nyírvidek*, 1901. július 14. 4.

<sup>4</sup> *Nyírvidek*, 1901. november 17. 4.

és német klubok a „Prinz Heinrich Fahrt” túrautat Magyarországon vezették keresztül, ennek rendezésébe a Magyar Automobil Club is bekapcsolódott, s ez egyben a nemzetközi autósportba való bekapcsolódást is jelentette. A klub fontos szerepét mutatta, hogy az uralkodó határozata alapján 1911-től felvette a Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) nevet.<sup>5</sup>

Közben 1904-ben ipari méretekben indult meg az autógyártás Magyarországon. Podvinecz Dániel és Heisler Vilmos angyalföldi Malomépítészeti és Gépgyárában egy aacheni gyártól kapott tervekkel és alkatrészekkel szereltek össze automobiloikat; Phönix nevű kocsijukból 1911-ig harmincat gyártottak. Az autóiiparban a négykerék meghajtás kidolgozása és megvalósítása elsőként a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. (a későbbi Rába) nevéhez fűződik. Az első, Csonka János által tervezett, teljes egészében Magyarországon előállított gépkocsi 1905. május 31-én gördült ki a Műegyetem kertjéből, és 2000 kilométeres, sikeres próbautat tett meg. Ezt a dátumot tekinthetjük a magyar autógyártás kezdetének. A Westinghouse cég 1908-ban Aradon alapította meg a Magyar Automobil Rt. Arad gyárat. 1911-től MARTA néven hozták forgalomba járműveiket, amelyek Szerbiában, Romániában, Albániában, Bulgáriában és Görögországban is közlekedtek. Itt készültek Budapest emeletes buszai és az évtizedekig futó szürketaxik is.<sup>6</sup>



Kállay Miklós a Fiat 519-es versenyautójában 1926-ban

Az 1910. április 29-én kiadott 57.000/1910. számú belügyminisztériumi rendelet a gépjárművek forgalmát, műszaki vizsgálatát, rendszámmal való ellátását, a gépjárművezetők képzését, valamint a nemzetközi forgalomban való részvétel feltételeit szabályozta. A rendelet az ország területét 15 járműkerületre osztotta. Ezek a kerületek egy-egy betűjelzést kaptak, amelyet a rendszámtáblán fel kellett tüntetni. A debreceni kerülethez tartozó vármegyék – mint Szabolcs és Szatmár – a „D” betűjelzést kapták, míg a kassai kerülethez tartozó Bereget a „K” betűvel jelölték. Két város, Budapest és Fiume önálló kerületnek számított. A rendszámok egy betűből egy kötőjelből és három számjegyből álltak, kivéve Budapestet, ahol a rendszámok római számmal kezdődtek.<sup>7</sup> Továbbá a rendelet értelmében a sofőrökhöz hasonlóan az automobil-tulajdonosoknak is forgalmi igazolvány elnyerése végett vizsgát kellett tenniük. A *Nyírvidék* is beszámolt arról, hogy 1910. szeptember 7-én jelentkezett a debreceni szakbizottság előtt herceg Odescalchi Jenő Zoárd (1878–1917) tuzséri nagybirtokos 40 lóerős francia gépevel, hogy bemutassa jártasságát a gépkocsi kezelésében. A vizsgát

<sup>5</sup> MATYKÓ VILMOS: 75 éves a Magyar Autóklub. *Autó-Motor*, 1975. május 6. 6.

<sup>6</sup> A magyar autógyártás hőskora. <https://tortenelemportal.hu/2009/10/a-magyar-autogyartas-hoskora/>

<sup>7</sup> A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat, a gépjárművek közötti forgalmáról. In: *Rendeletek Tára 1910.* 235–279.

kitűnő eredménnyel tette le a herceg, aki a forgalmi igazolványt meg is kapta.<sup>8</sup>

1910-ben, amikor életbe lépett az első országos KRESZ, a hazai gépjárműállomány 937 személyautóból és 110 db tehergépjárműből állt.<sup>9</sup> Ekkor Magyarország népessége 16,8 millió főt számlált, azaz nagyjából 16000 főre jutott egy gépjármű.

A KMAC 1912-ben megrendezte az első önálló kiskocsiversenyt. Az 1200 km-es távon 23 kocsi vett részt. Ugyanebben az évben az első állami sofőriskola is megnyitotta a kapuit. Rohamosan fellendült a klubmunka: élénk turisztikai és sportélet alakult ki. Az első világháború kitörése azonban megakadályozta a fejlődést. A Magyar Automobil Club tevékenysége, a klubélet megszűnt, a gépkocsikat pedig a háború szolgálatába állították.

Az első világháború után a KMAC tagja lett az Autóklubok Nemzetközi Szövetségének (AI-ACR), a klub vezetőségében is egyre nagyobb szerepet kaptak az arisztokraták, gyárosok, bankárok, míg a gépkocsi elterjedésének és népszerűségének hatására sorra alakultak meg a vidéki klubok.<sup>10</sup> Közülük az ország első vidéki klubja a nyíregyházi székhelyű Tiszántúli Automobil Club volt, mely dr. Kállay Miklós (1887–1967) Szabolcs vármegye főispánjának kezdeményezésére született meg.<sup>11</sup>



Wenzel Mosau a kompresszoros Mercedesben 1926-ban

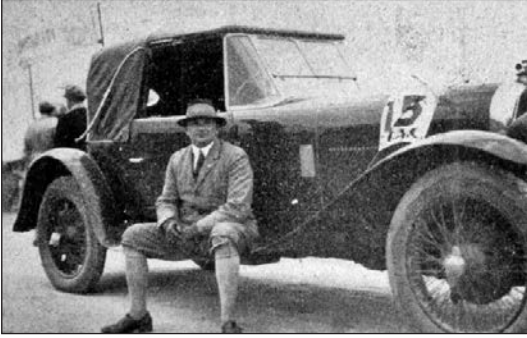
1925. december 29-én délután 3 órakor a magyar automobilsport fejlődése szempontjából jelentős esemény történt Nyíregyházán, a Vármegyeháza dísztermében, ahol a Királyi Magyar Automobil Club kiküldöttjeinek, valamint Szabolcs és Hajdú vármegyék autósport kedvelőinek a jelenlétében megalakult a Tiszántúli Automobil Club. Az új klub megalakulása a Szabolcs vármegyei automobilsport erős lendülete és fiatalos kezdeményező ereje következtében indult meg, s kezdetben Szabolcsvármegyei Automobil Club (SzAC) néven tervezték létrehozni. A szomszédos Hajdú vármegye „autózó sportközönsége” még a klub szervezésének fázisában jelezte, hogy a legnagyobb készséggel csatlakozna, így a hajdúságiakkal történt előzetes tárgyalások eredményeképpen, a két vármegyére kiterjedő szervezet végül a Tiszántúli Automobil Club (TTAC) nevet vette fel. Az alakuló közgyűlésen a Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) részéről báró Vay Miklós választmányi tag és dr. Szelnár Aladár vezértitkár jelentek meg. A közgyűlésen jelen volt dr. Kállay Miklós főispán, Mikecz István alispán, dr. Bencs Kálmán kormányfőtanácsos polgármester, dr. Jármy Béla volt főispán, gróf Forgách Balázs, Des Combes István, Horváth Gyula, Egyedy Andor, dr.

<sup>8</sup> Nyírvidék, 1910. szeptember 11. 3.

<sup>9</sup> MARKHÓT JENŐ: Az automobilizmus fejlődése Magyarországon. Motor, 1921. 47–48. sz. 14.

<sup>10</sup> MATYKÓ VILMOS: 75 éves a Magyar Autóklub. Autó-Motor, 1975. május 6. 6.

<sup>11</sup> Nyíregyháza és Szabolcsvármegye Községei. Szerk. Hunek Emil. Budapest, 1931. 301. /Magyar Városok és Vármegyék Monografiája, 8./ [HUNEK, 1931.]



Szini János az Austro-Daimler versenyautójával 1926-ban

Halmágyi Béla (Debrecen), Eszenyi Jenő, Reök István huszárezredes, Liptay Jenő gazdasági főtanácsos, Pisszer János és dr. Nánássy Andor nemzetgyűlési képviselő.

A Királyi Magyar Automobil Club képviselőit dr. Kállay Miklós főispán, a TTAC egyhangúlag megválasztott elnöke üdvözölte, akik válaszukban az új klubalakulás jelentőségét méltatva a központi klub üdvözlését tolmácsolták. Az elnök

előterjesztette a közgyűlés napirendjét, dr. Marton Gyula ismertette az alapszabályokat, majd kimondták a Tiszántúli Automobil Club megalakulását és megválasztották a következő összetételű tisztikart:

Elnök: dr. Kállay Miklós, Szabolcs vármegye főispánja

Másodelnök: gróf Vay László

Alelnökök: dr. Hüttl Tivadar egyetemi tanár (Debrecen) és dr. Magoss György debreceni polgármester

Ügyész: dr. Jármy Béla nyugalmazott szabolcsi főispán

Titkár: dr. Marton Gyula

Orvos: dr. Dohnál Jenő.

Igazgatók: Dr. Bencs Kálmán kormányfőtanácsos, Nyíregyháza polgármestere, gróf Desseffy Aurél, Klár István és Steinfeld István (Debrecen).

A közgyűlés a tagsági díjakat a következő összegben állapította meg: alapító tagság 500 pengő, felvételi díj 10 pengő, éves tagdíj 25 pengő. A közgyűlés a Tiszántúli Automobil Club hivatalos lapjaként az *Autot* fogadta el, amelyért ugyanúgy, mint a KMAC, tagonként 10 aranykoronát fizetnek külön a Tiszántúli Automobil Club tagjai. A klub székhelyeként Nyíregyházán a Városháza földszinti részén található, a Zrínyi Ilona utca 2. szám alatti irodahelységet jelölték ki. A tisztikar megválasztása után a választmány ült össze, mely a klub jövő évi programjára vonatkozó határozatokat hozott.<sup>12</sup>

Az első vidéki automobilklub kezdeményezői: dr. Kállay Miklós, Szabolcs vármegye főispánja, dr. Mikecz István, Szabolcs vármegye alispánja és dr. Bencs Kálmán kormányfőtanácsos, Nyíregyháza polgármestere lelkes automobilistáknak számítottak, akik nemcsak szavakkal, de kitűnő tevékenységükkel mozdították elő az automobilizmus fejlődését. Kállay Miklós főispáné volt a főérdem, hogy sikerült a Tiszántúli Automobil Clubot létrehozni. Mikecz alispánnak köszönhetően Szabolcs vármegyében az utakat nemcsak hogy kiváló állapotba hozták, de rövid időn belül 350 kilométer új utat építettek és még további hatalmas útépitési munkákat foly-

<sup>12</sup> Nyírvidék, 1925. december 31. 4.

tattak. Dr. Bencs Kálmán, Nyíregyháza közszeretetten álló polgármestere szintén lelkes aktív autósportember volt, aki minden rendelkezésére álló eszközzel támogatta a megyeszékhely élénken fejlődő automobilizmusát. A város útjait kitűnő karba hozta, taxikat és egy automatikus benzintöltő állomást is felállított.<sup>13</sup>

A TTAC megalakulása jelentős mozzanata volt a tiszántúli sportéletnek és felkeltette az autók iránti érdeklődést. Jó példa erre a *Nyírvidék* 1926. augusztus 3-i száma, amelyből már azt is megtudhatjuk, hogy megjelent az első eladásra szánt autó Nyíregyházán, a Széchenyi utca 23. szám alatt. „Nyíregyháza fejlődését még jobban dokumentálja, hogy ezen az utcán nyílt meg egy kedves, családias típusú, villaszerű, emeletes épület földszintjén az első nyíregyházi nyílt autózlet, amelynek hatalmas kirakatában már meg is jelent egy kistípusú luxus Fiat-kocsi. A vadonatúj gyönyörű autó valóban csábító ragyogással kandikál ki a kirakat tükörelakán.”<sup>14</sup>



Delmár Walter a Steyr gépkocsival 1926-ban

Az üzlet tulajdonosa, dr. Marton Gyula, a Tiszántúli Automobil Club titkára a következő módon mutatta be a kiállított gépkocsit: „Ez az autó, amelyet ide kiállítottunk, a legolcsóbb luxuskocsi, amelyet az automobilipar elő tud állítani. Megnéztük a pompás, gusztusos, négyülékes autót, amely a luxus jelző mellett még olcsósággal is dicsekedhetik. Ragyogó karosszériája, mint egy tükör, úgy veri viasza a beözönlő napfényt. Gyönyörű bőrülése a szattleriparnak valóságos remeke. Ezenkívül el van látva mindennel, ami elmaradhatatlan kelléke egy a legmodernebb elvek szerint gyártott túra kocsinak. Belső és külső kidolgozása valósággal művészi teljesítménye a fejlett gyáriparnak. Boldog ember akinek ilyen autója lehet!”<sup>15</sup>

A TTAC agilitásának köszönhetően 1926. október 10-én megrendezésre került a sportegyesület első nagy túraversenye. Az egynapos túra Debrecenből indult és 205 km hosszú útvonalon vezetett Nyíregyházáig. A gépek verseny közben is érintették Nyíregyházát, s tovább haladva Rakamaz irányába, abszolvták a 14 km-es gyorsasági versenyt. Innen a festői Tisza-töltésen át következett Telektanya, a túra ebédállomása, majd Berkesznél a 4,5 km-es homokpróba. Az útvonal elsőrangú állapotban volt és a két beiktatott sebességi verseny, úgy a 14 km-es sík, mint a 4,5 km-es homokpróba komoly sportjelentőséget adott a rendezésnek. A TTAC eredetileg egy szélesebb keretek között lebonyolított háziversenyre gondolt, de a kiírásból komoly országos verseny lett, mondhatnánk nemzetközi, mert a német báró Wenzel von Mosau egyenesen erre a versenyre érkezett hatalmas Mercedes gépkocsijával Magyarországra, amellyel jelentősen emelte a

<sup>13</sup> Autó, 1926. január 15. 8.

<sup>14</sup> Nyírvidék, 1926. augusztus 3. 5.

<sup>15</sup> Nyírvidék, 1926. augusztus 3. 5.

tiszántúli egyesület pozícióját.<sup>16</sup> Az *Autó* elismerően nyilatkozott a német báróról, aki „hivatása magaslatán állott, gyönyörű tempóban vitte a kompresszoros Mercedes-kocsit és hasonlóképpen pompásan végzett a gyorsasági versenyt követő homokpróbán is. Wenzel von Mosau báró a német úrvezetők egyik kiválósága, s igen nagy nyereség számunkra. A Svábhegyi verseny alkalmával rendkívül megszerette Magyarországot, ami abból is látható, hogy nyomban benevezett a tiszántúli versenyre is.”<sup>17</sup>

A debreceni Aranybika Szálló volt a versenyzők központja. Október 9-én a félemlen lévő kisteremben gyűlt össze a sportbizottság Kállay Miklós elnöklte alatt. A Királyi Magyar Automobil Club részéről Haltenberger Samu és Vermes Gyula vettek részt a tanácskozásban, míg dr. Szelnár Aladár vezértitkár ez alkalommal, mint versenyző jelent meg. A szálloda nagytermében gyűltek össze a verseny résztvevői este 9 órakor és barátságos vacsora keretében vitatták meg a rendkívül érdekesnek ígérkező túra utat. Másnap reggel háromnegyed 5-kor sorakoztak fel a versenyzők a tüzlaktanya előtti téren, ahol két hatalmas póznán volt kifüggesztve a startszalag. A Tiszántúli Automobil Club részéről gróf Dessewffy Aurél lengette meg a rajtzászlót, melynek hatására 34 motorkerékpár és 38 automobil indult el a starthelyről. Wilhelm Sándor Ballot versenyautóját nem sokkal az indítás után közvetlenül kellemetlen baleset érte, ugyanis az egyik olajvezetéke eldugulhatott, amely miatt üzemképtelenné vált a gépe. A klub elnöke, Szabolcs vármegye főispánja, Kállay Miklós is beült a Fiat 519-es gépkocsijába, akit lelkes éljennel indítottak útnak. Wenzel von Mosau-t „Hoch” kiáltások kísérték útjára, míg dr. Szelnár Aladár, aki életében először vett részt versenyzőként automobilversenyen, nagy tapsot kapott a start közönségétől. Szelnár mosolyogva köszönte meg az ünnepeltetést a Fiattól és nevetve szolt oda az indítónak: „Pandúrból tolvaj!” Az ismert arcok közé újak is keveredtek: Wolfner András, Delmár Walter, valamint a mezőny egyetlen női résztvevője, Delmár Walterné, akik mindannyian Steyr típusú versenyautóban ültek.<sup>18</sup>

A gépek jó tempóban startoltak el Hajdúsámson irányába, s Nyírmihályditól kezdve szinte nyílegyenes úton haladt tovább a mezőny. A Nagykálló utáni egyenes vitt be Nyíregyházára, ahol csak átfutottak a versenyzők. A város határától néhány kilométerre kezdődött a 14 km-es gyorsasági verseny pályája, amelyet a motorok és automobilon meglepően jó eredménnyel abszolvááltak. A nekifutásnál nagy nézőközönség gyűlt egybe, ahol elzúgtak a versenyautók. A 14 km-es gyorsasági versenyt 5 perc 53 másodperccel és 142,5 km-es átlagsebességgel végül Delmár Walter nyerte meg Steyr kocsijával, aki maga mögé utasította a Mercedest vezető Wenzel von Mosau-t. A dobogó harmadik fokára az Austro-Daimler versenyzője, Szini János állhatott fel, míg a negyedik helyre Wolfner András ért be a Steyr-rel. A Fiattal versenyzők leginkább a



Az 1928-as túraverseny plakettje

<sup>16</sup> *Autó*, 1926. október 15. 6.

<sup>17</sup> *Autó*, 1926. november 1. 8.

<sup>18</sup> *Autó*, 1926. október 15. 6.

középmezőnyben maradtak, így közülük a 9. helyre gróf Vay László, a 13. helyre az élete első versenyén szereplő dr. Szelnár Aladár, míg a klub elnöke, Kállay Miklós egy karburátorhiba miatt csak a 23. helyre futott be. Ennek ellenére az *Autó* tudósítója a következőképpen jellemezte a klubelnök szabolcsi főispánt: „Vezetői készsége éreztette hatását úgy a sík, mint a homokpróbánál. Sajnálatos módon kiválóan indult teljesítménye időben nem nyerhetett kifejezést, mert a cél előtt karburátor-zavara támadt és az átlagrontó késedelmet már nem lehetett kellőképpen behozni. Teljesítménye így is nagyon szép. Mi, akik közelről figyelhettük meg munkáját, csak a legnagyobb elismeréssel nyilatkozhatunk kormánykezeléséről.”<sup>19</sup> Az egyetlen női versenyző, Delmár Walterné a 26. lett, néhány másodperccel lemaradva Kállay Miklós mögött.

A gyorsasági verseny után a résztvevők Vencsellő irányába folytatták útjukat, majd Tiszabercelen, Paszabon és Nagyhalászon keresztül Telektanya felé haladtak, ahol a halászcárda közelében a földre terítve szolgálták fel a megyei hajdúk a szakácsművészeket megszágyenítő nyárson sült kecségéket és a remek borok egész sorát. Két óráig tartott az ebédpihenő, mely után folytatták útjukat a versenyzők Dombrád, Tiszakanyár



Szini János célba ér 1928-ban

és Kékcse mentén Kisvárda felé. A mezőnyt Berkeszen a 4,5 kilométer hosszú nehéz, buckás terep várta, ahol sor került a homokversenyre. Délután 2 órakor Kállay Miklós klubelnök Fiat 519-es kocsija vágott neki először a homoktengernek, majd utána báró Wenzel von Mosau kompresszoros Mercedesse következett. Őket gróf Vay László, valamint Klár István követte a Fiat 519-esükkel. A homokverseny győztese végül

a gyorsasági verseny harmadik helyezettje, Szini János lett az Austro Daimler gépével, aki cirkuszi akrobatákat megszágyenítő bravúrral vágta át magát a homokbuckákon 4 perc 49 másodperc alatt. Delmár Walter, aki hasonlóképpen halált megvető bátorsággal vágta át magát a homokon, ezúttal csak a második helyre tudott befutni 5 perc 2 másodperces idővel. A német Wenzel von Mosau is rontott korábbi eredményéhez képest és csak a negyedik helyre tudott beérni a Mercedes-szel. Kállay Miklós viszont javított, és a 7. helyre futott be a Fiat 519-essel, ahogyan dr. Szelnár Aladár is jobb eredményt elérve a 10. lett a mezőnyben.<sup>20</sup>

1926. október 10-én, este 9 órakor a nyíregyházi Korona Szálló dísztermében hirdették ki a verseny eredményét, illetőleg itt nyújtotta át a versenyzőknek Kállay Miklós, a TTAC elnöke, Marton Gyula klubtitkár segédletével a díjakat. Kállay főispán meleg hangú beszédben köszöntötte a résztvevőket és a Királyi Magyar Automobil Clubot. A nap legjobb idejét síkon Delmár Walter érte el 4,5 literes Steyr sportkocsiján, aki Szabolcs vármegye díját vehette át. A második helyezett, a Mercedes-szel ver-

<sup>19</sup> Autó, 1926. november 1. 8.

<sup>20</sup> Autó, 1926. október 15. 7.



senyző báró Wenzel von Mosau Hajdú vármegye díját nyerte meg. A homokverseny győztese, az Austro-Daimler pilótája, Szini János az Orosz Sándor-díjat kapta meg.<sup>21</sup>

Mivel hatalmas érdeklődést váltott ki az 1926. évi Rakamaz-Nyíregyházi gyorsasági verseny, a TTAC elhatározta, hogy a következő esztendőben is megrendezi a hosszú távú versenyét. 1927. június 19-én az előző évinél még nagyobb számban álltak starthoz Magyarország és a nemzetközi világ legjobb versenyzői, hogy többek között megküzdjenek a 10 km-es gyorsasági verseny legjobb idejének dicsőségéért.

A nevezők között részt vett a magyar arisztokrácia színe-java, élükön József, Albrecht és József Ferenc királyi hercegekkel, valamint báró Wolfner András, Szini János, gróf Károlyi Imre, Kaszala Károly és Urbach László.<sup>22</sup> A gyorsasági verseny startja a miskolci Korona Szálló volt, majd az útirány Felsőzsolca, Szikszó, Újaszaló, Csobád, Forróencs, Novaj, Garadna, Szurdok, Hidasnémeti, Gönc, Telkibánya, Bozsva, Pálháza, Mikóháza, Székhalom, Sátoraljaújhely, Sárospatak, Bodrogolaszi, Vámosújfalú, Olaszliszka, Szegilong, Bodrogkeresztúr, Tokaj és Rakamaz volt. A verseny három részből állt, mégpedig a túraútból, ami Miskolcnál kezdődött és Rakamaz után a 8-as számú kilométerkőnél végződött. A második rész Rakamaznál kezdődött és itt került sor a 10 km-es síkversenyre. Végül a homok próbaverseny jelentette a harmadik részt, amely Székelynél kezdődött és Berkesznél ért véget. Az autók hat kategóriába, míg a motorkerékpárok közül a szológépek négy, az oldalkocsi motorkerékpárok egy kategóriába voltak beosztva.<sup>23</sup>



Pihenő gépkocsi Székely községnél az 1927-es versenyen

A verseny útvonalát külön gépkocsin futotta végig a *Nyírvidék* munkatársa is, aki részletesen beszámolt a túraút lefolyásáról. A verseny szervezői által a megyei lap számára rendelkezésre bocsátott Fiat gépkocsi reggel háromnegyed 4-kor elsőnek indult el a startról, a fedélzetén Vertse K. Andorral, a *Nyírvidék* felelős szerkesztőjével, valamint Csépany Jenő fényképésszel, aki a fővárosi lapok részére készített felvételeket.<sup>24</sup>

A túraút versenyzőit a Tokaj felé vezető országúton rengeteg érdeklődő fogadta. Amikor a *Nyírvidék* kocsija fél 9 óra tájban megérkezett, már igen sokan helyezkedtek el a gyorsasági verseny útvonalának jobb és baloldalán, hogy tanúi legyenek a gyönyörű küzdelemnek. József főherceg kocsija startszám nélkül futotta végig az útvonalat, azonban útközben defektet kapott, s így Kállay Miklós főispáni hatalmas Fiat túrakocsijára ült föl, aki közvetlenül utána jött szintén startszám nélkül. A megérke-

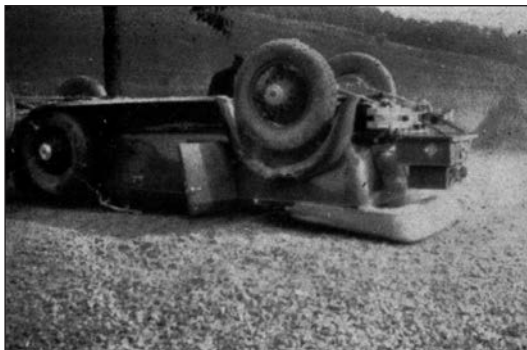
<sup>21</sup> Autó, 1926. október 15. 7.

<sup>22</sup> Nyírvidék, 1927. június 16. 2.

<sup>23</sup> Nyírvidék, 1927. június 1. 2.

<sup>24</sup> Nyírvidék, 1927. június 21. 4.

zésnél a főherceget Mikecz István alispán, dr. Bencs Kálmán m. kir. kormányfőtanácsos polgármester és majthényi Kiss Sándor rendőrfőtanácsos fogadták. A túra-



Haas Béla felborult Lincoln gépkocsija az 1927-es versenyen

útra benevezett 6 versenykocsi, 31 túra- és sportkocsi, 16 oldalkocsis motorkerékpár és 31 szőlőkerékpár. Rakamaz és Királytelek között grünenwaldt Haas Béla budapesti gyárigazgató vadonatúj Lincoln kocsiját tengelytörés érte, amelynek következtében a hatalmas kocsi belefordult az árokba és maga alá temette utasait. Haas Béla súlyos lábtörést, Munkácsi Márton fotóriporter és egy újságíró súlyos sérüléseket szenvedtek, míg dr. Mikecz Károly az arcán sebesült meg könnyebben. A sofőrnek semmi baja nem történt. A sérülteket nyomban beszállították Siposs Géza autóján a sátoraljaújhelyi kórházba, ahol ápolás alá vették őket. Dr. Mikecz Károly néhány óra múlva el is hagyhatta a kórházat és visszautazott Miskolcra.<sup>25</sup>

A síkversenyben a legjobb időt érte el a túra- és sportkocsik között a 10-es startszámú Wolfner László által vezetett Steyr gépkocsi 145 km/h átlagsebességgel 4 perc 14 másodperc alatt, s ezzel megnyerte a Steaua ezüst serlegét. A homokversenyben a legjobb időt báró Wenzel von Mosau érte el 66 km/h átlagsebességgel 4 perc 19,5 másodperc alatt, s ezzel megnyerte Orosz Sándor díját.<sup>26</sup>

Az 1926-ban és 1927-ben megrendezett futamok is igazolták, hogy a TTAC 10 km-es gyorsasági versenyei milyen nagy fontossággal bírtak és milyen nagy érdeklődés kísérte azokat. A KMAC 1928-ban ezt a versenyt az országos bajnoki pontszerző versenyek sorába kötelezőnek írta ki, s így futották le 1928. június 2–3-án a TTAC immár klasszikussá vált 10 km-es versenyét, amely ezúttal már kétnapos túraúttal volt egybekötve és már Budapestről indult.<sup>27</sup>

1928. június 2-án, hajnal 5-kor kezdődött az Apponyi térről a motorkerékpárok indulása, míg az automobilon startja 6 órakor vette kezdetét. Az útvonal a következő volt: Budapest, Mátyásföld, Cinkota, Kerepes, Gödöllő, Aszód, Hatvan, Hort, Gyöngyös, Kápolna, Kerecsend, Füzesabony, Dormánd, Besenyőtelek, Poroszló, Tiszafüred, Egyek, Tiszacsege, Kishortobágy, Balmazújváros, Debrecen, Hajdúsámson, Nyíradony, Nyírmihálydi, Nyírbogát, Kisléta, Máriapócs, Ófehértó, Levelek, Apagy, Napkor, Oros, Nyíregyháza. A Bugatti-csapatból hirtelen kiemelkedett gróf Zichy Tivadar (1908–1987), a fiatal versenyzőgárda egyik legtehetségesebb tagja, aki 187 km/h átlagsebességével valóságos tapsorkánt váltott ki a cél körül egybegyűlt előkelő közönség sorából. Úgy a kocsi teljesítménye, mint a gróf vezetése határozottan rászolgált erre az elismerésre. Országúton nemzetközi vonatkozásban is nagyon kevés

<sup>25</sup> Nyírvidek, 1927. június 21. 4.

<sup>26</sup> Nyírvidek, 1927. június 21. 5.

<sup>27</sup> HUNEK, 1931. 302.

alkalommal futottak ilyen tempót. Nem szabad elfeledni, hogy a rakamazi egyenes korántsem volt egyenesnek mondható, két, sőt három hajtása erősen átlagrontó és ennek beszámításával elképzelhető, hogy gróf Zichy Tivadar időközi tempói az átlagánál is jóval magasabbak voltak. A második helyre Delmár Walter ért be Steyr kocsijával, míg a harmadik helyezett a szintén Bugattis herceg Esterházy Antal lett. Az Austro-Daimler versenyzője, Szini János ezúttal negyedik lett, míg a német báró Wenzel von Mosau csak az 5. helyet tudta megszerezni a Mercedes-szel. Albrecht királyi herceg, akinek kiváló sportkészségét már 1927-ben is megmutatta, ez alkalommal is tanújelét adta lelkesedésének és sportszeretetének. A TTAC túraútján való részvételével annak nemcsak fényét emelte, hanem sportértékét is öregbítette. A rakamazi gyorsasági versenyen előkészítetlen gépével 147,1 km/h tempót futott.<sup>28</sup>

A Tiszántúli Automobil Club 1928. évi versenyével kapcsolatban egy sajnálatos eset is megtörtént. Az *Autó* is beszámolt róla, hogy Nyíregyházán „kétségtelen bizonyossággal megállapították, szabotázs történt. Albrecht királyi fenség kocsijától kezdve, valamennyi Steyr-kocsit június másodikáról harmadikára virradóra, ismeretlen kezek érintették. Albrecht királyi herceg kocsijának kormányáról hiányzott egy biztosíték, míg Wolfner László hűtő-összekötőcsövét érte inzultus. Delmár Walter gépének rugóösszeköttetései voltak meglazítva, Wolfner András motorának egyik hengerébe került idegen anyag, ami az egyik dugattyút erősen megrongálta.”<sup>29</sup>

1928. június 3-án délután került sor a 18 km hosszú homokversenyre, Sóstó-fürdő, Nyírpazony, Sóstó-szőlőtelep, a Betekincs csárda és Sóstó között. A rendkívül sok nehézséggel tarkított pályán az Austro-Daimler versenyzője Szini János futotta a legjobb időt, s így ő lett a homokverseny győztese.<sup>30</sup>

Sportszempontról ez a verseny az összes addig rendezett futam fölött állt, mivel gróf Zichy Tivadar, mint a verseny abszolút győztese a Bugattival 3,1247 másodperc alatt abszolválta a 10 km-t, és 187 km/h átlagsebességgel országos rekordot állított fel, amely eseményre az ország autós társadalma felfigyelt.<sup>31</sup>

A következő évben, 1929-ben, bár a rakamazi verseny ismét fel volt véve a pontszerző versenyek sorába, de az útvonal építése miatt a Tiszántúli Automobil Club kénytelen volt azt elhalasztani. Ugyanebben az évben alakult meg a TTAC motorosztálya Debrecenben, ahol a klub nagy áldozatok árán egy kitűnő dirt track-pályát<sup>32</sup> épített, s így az elmaradt rakamazi verseny helyett 1929-ben motorkerékpár pályaversenyt rendezett, igen nagy sikerrel és a klub motoros gárdáján kívül részt vettek azokon a budapesti neves versenyzők is.<sup>33</sup>

1930. július 27-én a versenyautók immár az országos versenyek egyik futamát futották le, azonban ezen a versenyen már éreztette hatását a rossz gazdasági helyzet, amely a legtöbb neves versenyzőt távol tartotta a starttól.<sup>34</sup> A *Nyírvidek* című megyei

<sup>28</sup> *Autó*, 1928. június 15. 9.

<sup>29</sup> *Autó*, 1928. június 15. 9.

<sup>30</sup> *Autó*, 1928. június 15. 10.

<sup>31</sup> HUNEK, 1931. 302.

<sup>32</sup> Salakmotor.

<sup>33</sup> HUNEK, 1931. 303.

<sup>34</sup> Uo.

lap is az alábbiakat írta az eseményről: „Az elmúlt versenyekhez viszonyítva aránylag kis mezőnnyel indult a verseny, de az elért eredmények igen respektábilisak és a verseny sikerének biztos jelei.”<sup>35</sup>

A verseny startja Debrecenben volt, az Angol királynő szálloda előtt. A versenyt már hosszú hetek óta készítette elő a klub vezetősége, báró Vay Miklós versenyintézőségi elnökkel az élén. Dr. Marton Gyula vezértitkár július 26-án, délután Debrecenbe utazott, hogy a nevezéseket és a verseny ügyeit a debreceni titkársággal megbeszélje, míg Baur György titkár Nyíregyházán készítette elő a versenyzők fogadtatását.

A versenytáv 220 km, míg az útirány a következő volt: Debrecen, Hajdúsámson, Nyíradony, Nyírmihálydi, Nyírbogát, Nyírbátor, Mátészalka, Ópályi, Nagydobos, Vitka, Vásárosnamény, Kopócsapáti, Kisvárd, Nyírbogdány, Nyírpazony, Nyíregyháza Sóstófürdő, Kótaj, Buj, Gáva, Vencsellő, Rakamaz. A verseny útvonalán mindenütt csendőrök, leventék és a kivonult lakosság százai álltak sorfalat, s a versenyzőket sok helyen diadalkapu, lelkes éljenzés és virágeső fogadta.<sup>36</sup>

A verseny első állomása Mátészalka volt, ahol a versenyzők megreggeliztek, míg az ebédpihenőt Sóstóra helyezték a szervezők. A gépek elég gyorsan megtették az utat Sóstóig, ahová 9 óra után már egymásután robogtak be a motorok és a versenyautók. Délben pompás ebéd várta a résztvevőket Sóstón Papp Lajos vendéglőjében, azután nekiindultak a versenyzők az útvonal harmadik szakaszának, melynek a vége Rakamazon volt. Ennek befejezése után kezdődött a gyorsasági verseny, amelynek startja a 11. kilométerkőnél volt, egy kilométeres nekifutással, míg a célszalagot a 19. kilométerkőnél húzták fel. A célhoz a Kisvasutak autóbuszai százával szállították az érdeklődőket, sokan pedig autón, taxin, kocsin, kerékpáron igyekeztek a nem mindennapi látványhoz. A jeles eseményen ott volt dr. Kállay Miklós kereskedelemügyi államtitkár, a TAC elnöke, aki családjával együtt hatalmas Fiat kocsiján érkezett a célhoz. A volt főispán még július 26-án érkezett Nyíregyházára repülőgépen, hogy részt vehessen a klub országos versenyén.<sup>37</sup>

A futamon 12 versenyautó indult, de csak 7 futotta végig. A legjobb eredményt Szatmár vármegye vándordíjának védője, az Austro-Daimler sportkocsival versenyző Vécsey Zoltán érte el, aki Debrecen város tiszteletdíját is megkapta. A gyorsasági verseny abszolút győztese Hartmann László volt a Bugatti versenyautójával, aki 179.5 km/h sebességgel abszolválta a versenyt. Ez volt a nap legjobb ideje, s elnyerte Nyíregyháza város tiszteletdíját és gróf Vay László tiszteletdíját is.<sup>38</sup>

Ekkor még senki sem gondolta, hogy ez lesz a klub által rendezett utolsó verseny. A gazdasági válság egyre jobban éreztetni kezdte a negatív hatásait, így a korábbi évekkel ellentétben 1931-ben a TTAC már nem tudott futamot szervezni és indítani. 1931. április 15-én a klub választmányi ülésén dr. Marton Gyula vezértitkár statisztikai adatokkal alátámasztva ismertette a magyar automobilizmus válságos helyzetét, és kifejtette, hogy automobilonk száma nemcsak, hogy nem növekszik, de az ország még arra

<sup>35</sup> Nyírvidék, 1930. július 29. 1.

<sup>36</sup> Szatmár és Bereg, 1930. augusztus 3. 4.

<sup>37</sup> Nyírvidék, 1930. július 29. 1.

<sup>38</sup> Nyírvidék, 1930. július 29. 1.

sem képes, hogy a meglévő automobiltartókat fenntartsa és megtartsa. A forgalomban levő autók száma folyamatosan csökken és csaknem 40%-ot tesz ki a forgalomból kivont autók száma. Mindennek természetesen a súlyos gazdasági helyzet az oka, amely az autótulajdonosokat sem kímélte meg. Ilyen körülmények között a legnagyobb megdöbbenést váltotta ki az autósok körében a Pénzügyminisztériumnak az a terve, amely szerint az út és hídépítésekkel kapcsolatos költségek fedezésére az autósok közúti adójának felemelését vette tervbe. Kétségtelen, hogy az autósok már addig is annyi közvetlen és közvetett adóval – mint vám, luxusadó, közúti adó, az üzemanyagok magas és súlyos adója – volt terhelve, hogy 1931-re elérte teherbíró képességének a legmagasabb határát, de amint a felvázolt statisztikai adatok mutatták, már azt meg is haladta, mert már nagyon kevesen engedhették meg maguknak azt a luxust, hogy autót tarthassanak. Éppen ezért javasolta a választmánynak, hogy fenti indokok részletes kifejtésével – egy memorandum formájában fogalmazzanak meg egy előterjesztést a pénzügyminiszterhez, tiltakozva az autósok közúti adójának újabb felemelése ellen. Ezt az indítványt a választmány egyhangúlag el is fogadta.<sup>39</sup>

A nehéz gazdasági helyzet ellenére a klub választmánya és sportbizottsága 1931. május 27-én újabb ülést tartott, amelyen elhatározták, hogy június 21-én egy társas túraút rendeznek a következő programmal: indulás 9 órakor Berettyóújfaluból Debrecen-Mátészalka-Nyírbátoron át a nyíregyházi ököritó strandfürdőhöz, ahol egy nagy multság fogja a túraút befejezni.<sup>40</sup> A lelkes szervezők a megyei lap június 20-i számában azonban azt a hírt közzölték, hogy a „közbejött akadályok miatt” júliusra halasztották a versenyt, majd végül abban a hónapban sem került megrendezésre a tervezett társas túraút.

Két évvel később, 1933 márciusában dr. Marton Gyula vezértitkár ismét tett egy kísérletet arra, hogy felhívja a figyelmet az automobilizmus nehéz helyzetére. Beszámolójában nagy érdeklődés mellett mutatott rá az automobilizmus mindazon súlyos sérelmeire, amelyek lehetetlenné teszik a magánosok részére az autósítást. A gazdasági válságon kívül a magas adók, üzemanyagokra kivetett kincstári illeték és haszonrészeselek, végül a vámok elviselhetetlenné tették az autósoknak a terheit. Ismét statisztikát közölt, amely szerint a debreceni körletben 101 személy, 16 tehergépkocsit és 30 motorkerékpárt, a nyíregyházi körzetben 223 személy, 28 tehergépkocsit, 10 autóbust és 97 motorkerékpárt vont ki 1932-ben a forgalomból. Rámutatott a katasztrofális visszafejlődés súlyos következményeire úgy az ország gazdasági, mint kulturális, végül és nem utolsó sorban stratégiai szempontjából, amiért javasolta a közgyűlésnek, hogy az illetékes minisztériumhoz, valamint a hadvezetőséghez intézett memorandumban hívja fel a TTAC az illetékesek figyelmét és tegyenek sürgős javaslatot a sérelmek orvoslására.<sup>41</sup>

Ebben a nehéz időszakban azonban egy pozitív esemény is történt. 1933. április 1-jén élénk feltűnést keltett Nyíregyháza utcáin egy Debrecen irányából ideérkezett autó. A kocsit egy elegáns szőke hölgy vezette, aki mellett bőrkabátos úti ruhás férfi foglalt helyet. A rozoga Fordnak fényesen lakkozott karosszériája helyett csak közönsé-

<sup>39</sup> Nyírvidek, 1931. április 19. 6.

<sup>40</sup> Nyírvidek, 1931. június 3. 4.

<sup>41</sup> Szabolcsi Hírlap, 1933. március 3. 2.

ges faburkolata volt, amit száz meg száz különféle egyesületi plakett és jelvény borított. Az érdekes autó a Korona Szálló előtt állt meg, amelyet állandóan nagy tömeg bámult. A világotutazó holland kapitány látogatást tett a TTAC Zrínyi Ilona utcai helyiségében, ahol elmondta, hogy céljuk propagandát teremteni az autósportnak, valamint az autó felszerelési cikkek világmárkáinak is reklámot csináljanak. Ennek a világhírű holland clubnak 24 autója indult 1931-ben a világ minden tája felé, hogy 5 évre tervezett túrájuk után ismét befuthassanak Hágába, ahol a legnagyobb túrát megtett autós százezer pengőt kitevő hatalmas díjban részesül. A kapitány és a felesége a Tiszántúli Automobil Club irodájában elmondta, hogy már két éve vannak úton, bejárták már egész Amerikát és Európa nagy részét. Bár még csak a keleti országokat utazták be, úgy tervezték, hogy azt követően Ázsiában fogják az útjukat folytatni. Magyarországon február vége óta túráztak és még körülbelül egy hónapig rótták a magyar utakat.<sup>42</sup>

Bár a Tiszántúli Automobil Club terveit többször megakasztotta a gazdasági válság, de ez a körülmény sem kedvetlenítette el az egyesület kiváló elnökét, Kállay Miklós földművelésügyi minisztert, aki azt hangoztatta, hogy a küzdelmet éppen akkor nem szabad feladni, amikor a magyar automobilizmus legválságosabb óráit éli. „Nem szabad elcsüggedni és nem szabad lerombolni a meglévő értékeket, igyekeznünk kell azokat megtartani és még fokozottabb mértékben a köz és a nemzet szolgálatába állítani.” Ezek voltak Kállay Miklós szavai mindig, ha a gyengék és kishitűek, aggodalmaskodók kijelentéseit hallotta az elkövetkezendő időkre vonatkozóan. De a miniszternek az optimizmussal telített szavait tett is követte: a korlátozott sportlehetőségek miatt tevékenységében gátolt klub számára új irányokat szabott és új területeket nyitott meg. 1934-ben a TTAC repülő szakosztályt létesített, valamint a klub széles alapokra fektetett programjával újból az automobilizmus centrumába került azzal, hogy átvette Nyíregyháza város idegenforgalmi hivatalát és ugyanakkor megállapodást kötött az IBUSZ-szal a Menetjegyiroda kezelésére is. Ilyenformán a Tiszántúli Automobil Club lobogója alatt három fontos szervezet egyesült az automobilizmus, a turisztika és az idegenforgalom fellendítésére.<sup>43</sup>

A következő évben a nyíregyháziak ismét szemtanúi lehettek a városukon átszáguldó versenyautóknak. Bár nem a Tiszántúli Automobil Club, hanem a KMAC volt a főszervezője annak a kelet-magyarországi túraútnak, amelyre 1935. június 23-án került sor. A túraút résztvevői Nyíregyházán is keresztülmentek, és az átvonuló autósok idejét a TTAC által felállított állomás ellenőrizte. A futam hajnali 4-kor vette kezdetét Budapesten a Királyi Magyar Automobil székháza előtt. Innen a tükörsima betonon szédületes tempóban robogott a gárda Kispesten, Cegléden, Szolnokon, Kisújszálláson és Püspökladányon át Hajdúszoboszlóig. Közvetlenül a város előtt egy 10 km-es nyílegyenes betonúton gyorsasági síkverseny következett, amely után megállás nélkül futottak tovább a versenyzők Debrecenbe. A nyíregyházi Korona Szálló előtt felállított kontrollállomás csak egy pillanatnyi megállást jelentett. Csikorogtak a fékek, a vezetők elővették menetlevelüket, beütötték a pecsétet, beírták a pontos időt és már dübörögtek is a motorok, majd eltűntek az autók Rakamaz felé. A kontroll állomás

<sup>42</sup> Szabolcsi Hírlap, 1933. április 2. 2.

<sup>43</sup> Autó, 1934. február 1. 9.

élén a Tiszántúli Automobil Club titkára dr. Marton Gyula állt. Rakamaz után Tokaj felé kanyarodtak a versenyzők és a leromlott úton hatalmas porfelhőket hagyva maguk mögött haladtak Miskolcon keresztül Lillafüredre. A Bükk kanyargós útjain keresztül vezetett egy 24 km-es hegyi verseny, majd Eger, Parád, Gyöngyös, Hatvan, Aszód és Vác érintésével érték el Budapest határában a Megyeri csárdánál lévő célt. Innen csoportonként a Hősök Emlékművéhez vonultak és ott koszorút helyeztek el.<sup>44</sup>

Ezt követően már sem a *Nyírvidék* című megyei lap, sem pedig a klub hivatalos újsága, az *Autó* nem számolt már be több olyan futamról, melynek rendezője vagy résztvevője a Tiszántúli Automobil Club lett volna. Az egyesület ettől függetlenül továbbra is megtartotta évenkénti üléseit, de versenyek rendezésére a későbbi években már nem került sor. A nagyreményű klub sorsát pedig egy újabb viláégés, a II. világháború pecsételte meg.



A TTAC idegenforgalmi és menetjegyirodája  
Nyíregyházán 1934-ben

44 Nyírvidék – Szabolcsi Hírlap, 1935. június 23. 5.