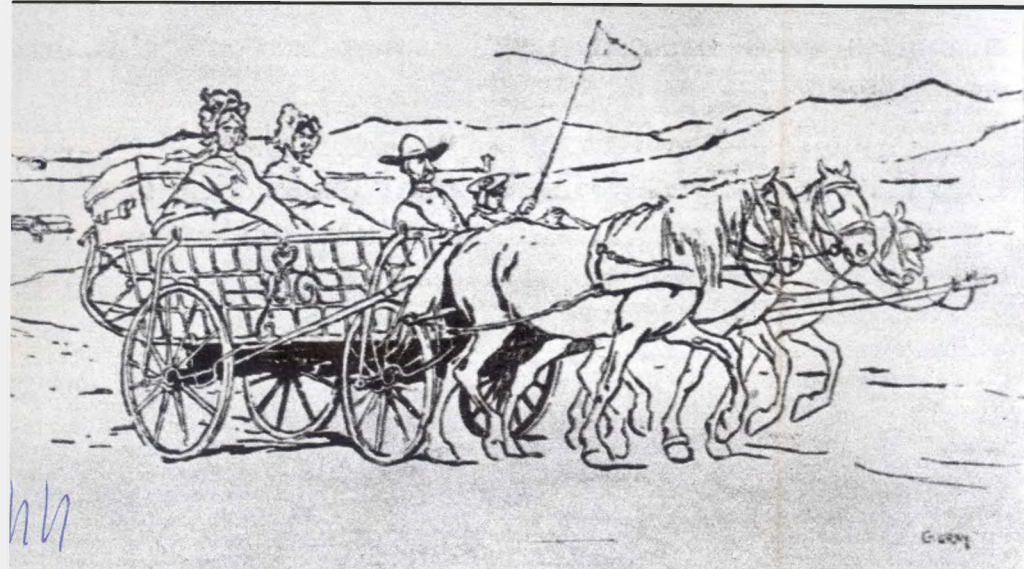


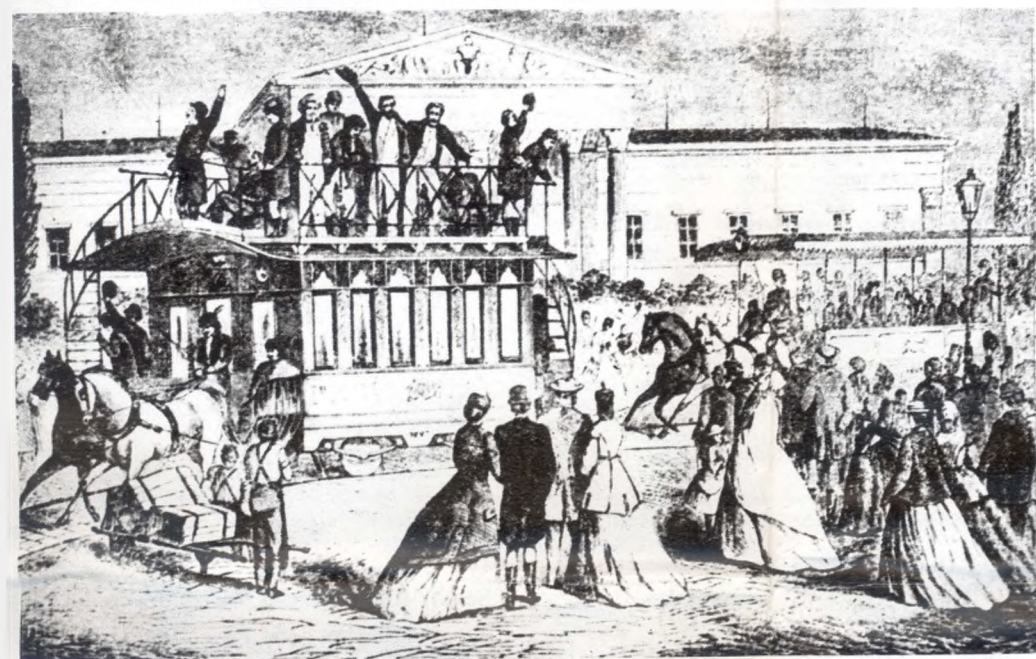
MARTHY BARNA

Megérkez



Kisasszonykák, irány Pest

A Nyugati pályaudvar elődje: az osztrák államvasút indóháza



Búcsú a lóvasúttól — itt a villamos



Befutott az egri gyors a Keleti pályaudvar üveghangárjába, de mivel Pestre érkezésem semminémű feltűnést nem keltett a rokonokra várakozók és a futóversenyre tréningező utasok tömegében, nyugodtan elámulhattam azon, hogy a mozdony ebben a nagy teremben tovább okádja a fekete füstöt, a rendőr meg csak nézi. Tízéves voltam. Távlibb célunk az ismeretlen Pécs volt, másnapra tervezett indulással, de higgadt vidéki utcákhoz szokott fejemet szememet-fülemet úgy megzavarta a pesti boly kavargása, hogy a városnézésből csupán néhány mozgófilmkockányi emlék maradt: a Duna-part, a vizen túli királyi várral, az Operaház s a vendég számi király két testőre, akik ott sétáltak az Andrássy úton, és úgy szemre a második gimnáziumba járhattak. Vélttem akkor.

Végleges megérkezésem a Királyhágón túlról esett, a kiűrtett nagyvárosból, vállamon az ágy-neműs zsákkal, szabadon maradt kezem két papírkoffer füjön ragadásával foglalkoztatva. Az említett fényes pályaudvaron hajszolt embernyáj tolongott. Két hónappal később eltűnt az üvegtető, egy évre rá megírtam egy hetilapnak: „Álmomban Budapesten jártam” — az akkor szomorkás, mert utópisztikus satíra azzal kezdődött, hogy egy nemzetközi expresszvonaton megérkezem a fővárosba, a Keleti üvegtető csarnokába. Kukoricamálét rágsálva írtam a fényes pesti vendéglőkről, háromfogásos ebédekről, az utcákon suhanó autók-

ról. Hogy mi volt ebben a „tréfa”? Talán már nem is tudom...

Mi, pestiek és mi, vidékiek, azelőtt is, azóta is sokszor megérkeztünk Budapestre. Szállást kerestünk, kocsikáztunk és autóztunk, ettünk és mulattunk, fürdőbe jártunk és színházba mentünk. Mint dédapáink, nagyapáink, szüleink. Jó tanácsokkal minden korban szolgált egy-egy útikönyv. Ötöt emeltem le könyvespolcomról, hogy beléjük lapozgatva mindannyian megtudhassuk, mit tanácsoltak, milyen útmutatást adtak a tájékozatlaknak 1873-tól úgyszólván napjainkig.

Ennek a most kezdődő sorozatnak minden folytatása egy-egy témakört ölel fel, a közlekedéstől a szórakozásig. Hadd soroljam fel útikalauzainkat: Hevesi Lajos: Budapest és környéke (1873); Janszky Adolf: Budapest tájékoztató kézikönyve (1896); Vigand Rezső (társzerkesztő: Kerekes Andor): Budapest útmutatója (1909); a Lloyd útikönyvek sorozat Magyarország című kötetéből Budapest ismertetése — szerkesztő Németh Andor (1930); a Panoráma útikönyvek sorozatából a Budapest című kötet, szerkesztette dr. Vitéz András és Pap Miklós (1961). A továbbiakban csak az évszámokkal jelzem, melyik könyv az útmutatónk — milyen korban járunk.

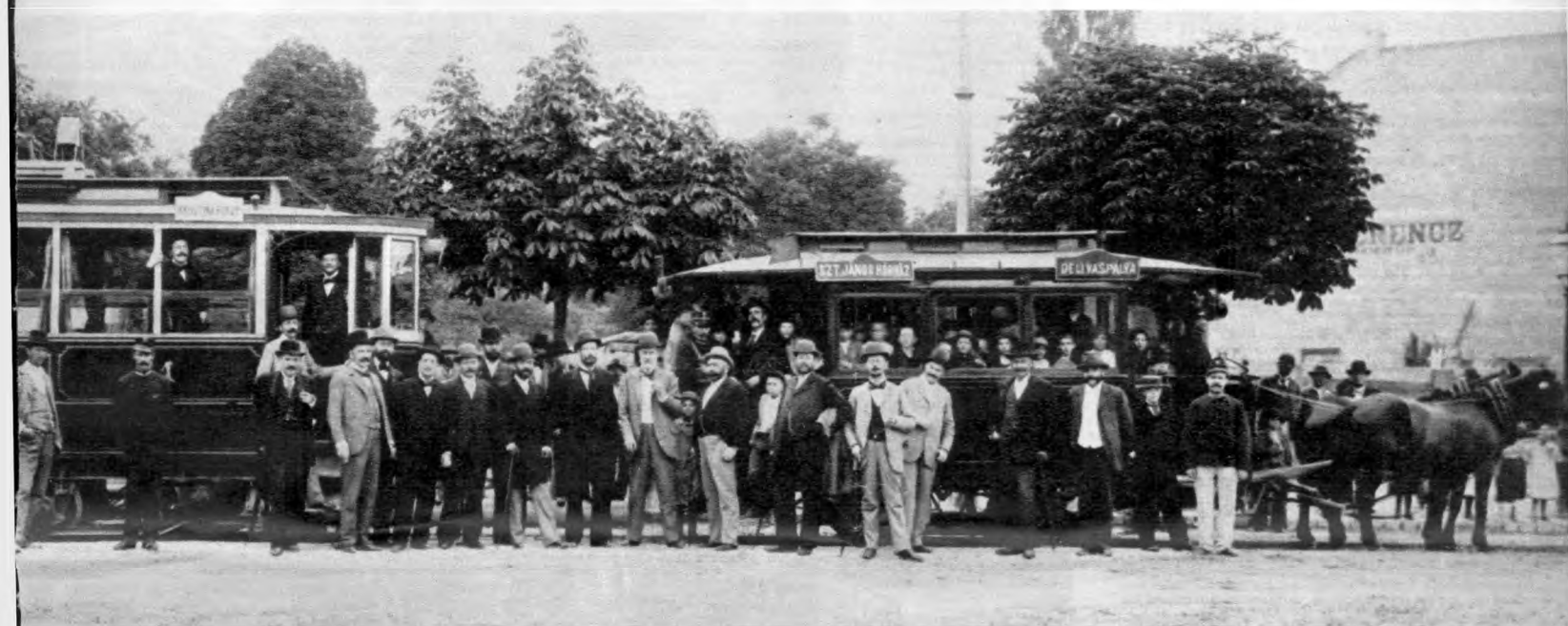
Először: megérkeztünk Budapestre, körülnézünk a pályaudvarokon és utaztatunk a városban.

1873

„Midőn az idegen a vasúti kocsiból kilép, helyesen cselekszik, ha terjedelmes kézi podgyászt az indóházbeli hordárok egyikének átadja, melyért rendszeren 10 kr., vagy ha a hordár kocsit is rendel, vagy föladott útipodgyászt kivált, 20 kr. jár. Természetes, hogy kiki megjegyzi magának azon számot, melyet az illető ember sapkáján visel. A peron kijáratánál a használt úti bárczákat el szokás venni, jó lesz tehát azokat idejekorán előkeresni és készen tartani, nehogy az ajtó körül különösen vásárnapokon támadni szokott tolongásban azokat még keresgélni kelljen. Az előcsarnokban rendszeren egész sorfalakat képez a mindenféle vállalkozni kívánó szállítókész tömeg; egyik podgyászdarabok óhajtja czipelni, más kocsikért akar futni, meg más olcsó szállással kínál stb.; az utóbbiakra jó lesz nem hallgatni. ... Vevény mellett föladott podgyászdarabok kiszolgáltatásuk előtt a pénzügyőr (magyarán: fináncz) által megmozdítottak, de túlszigor miatt nincs ok panaszra. Leginkább a külföldi szivarokat és dohányt firtatják, mire tehát a délkeleti dohánytermelő országokból (Oláh-, Törökországból stb.) jövőket, valamint a netalán szüzdohány birtokában levő utasokat különösen figyelmeztetjük.”

„Kétlovas bérkocsi (fiakker) Pesten 250, Budán 66 van; egylovas (komfortáblí) Pesten 301, Budán 60. A pestiek vörös, a budaiak fehér számot viselnek. ... Az egylovas kocsist a várba hajtásra kényszeríteni

és Budapestre



Csigó László felvétele és reprodukciói

nem lehet, de ha önkényt beleegyeznek, ezért a közönséges szabályzati díjnál többet kívánnia nem szabad. . . . A környékbe tett kirándulások árát a kocsissal való megegyezés határozza meg. A lánczhíd és alagút vármját oda és vissza a kocsizó vendég tartozik megfizetni. . . . Valamint más nagyvárosokban, úgy a kocsisok nálunk sem barátjai a hivatalos díjszabályzatnak. A ki elégtelenségüket nem hajlandó pár hatos erejéig terjedő borralalóval megvásárolni vagy éppen túlcsapongó igényeiknek eleget tenni, az helyesnek cselekszik, ha beszálláskor a kocszi számával ellátott díjszabály-czédulát kézbesítetteti magának."

„A társaskocsik közlekedése korántsem éri el a más nagyvárosokban tapasztalt szaporaságot. Pár évvel ezelőtt alapult ugyan Pesten társaskocsi-részvényvállalat, mely az egész várost szorosan megszábotott vonalak szerint bejáratta, de e vállalat csakhamar tönkrement. A mostan fennálló társaskocsik különböző vállalkozók tulajdonai. Legsűrűbben használja a közönség a városligetbe közlekedő 200 omnibuszt (10 kr.)"

„A pesti közúti vaspálya-társaság 1865-ben alakult . . . első vonalát (a pest—újpestit) 1866-iki aug. 1-jén nyitotta meg, mely a közlekedésnek rögtön oly nagy lendületet adott, hogy a társulat csakhamar az egész városra, sőt a fontosabb külfalvakra is kiterjeszté vágányainak hálózatát, melynek összes hossza jelenleg 4,41 mértföldet tesz ki és folytonos gyarapodásnak örvend. . . . A most használatban levő kocsik száma közel 200, melyekhez 600 ló szükséges. Megjegyzendő, hogy ez az egyetlen lóvasút, melynek ko-

csijai 3 osztályzatúak." . . . „A jegyet meg kell tartani, mert az ellenőr mindig számon kéri s ellenkező esetben új jegyet kell váltani. A kocsik könnyebb fölismerhetősége végett a városligetiek zöld, a kőbányaiak vörös-fehér, a városbeliek fehér zászlócskát viselnek; az új-pestieknek zászlójuk nincsen."

„A budai közúti vaspálya-társaság a népesedési és helyi viszonyok sokkal kedvezőtlenebb volta miatt a pesti sikereit eddig el nem érhetette, ámbár a főnálló körülmények között a lehető legnagyobb eredményre jut. . . . A zugligeti vonal hegynek menvén, jelentékeny hátránnyal küzd . . . A forgalomban levő kocsik száma 49, a lovaké 112, a személyzeté 133."

„Helyi gőzösök, még pedig igen elegáns és könnyű szerkezetűek, szolgálnak a Dunán igen szapora személyszállításnak. E helyi gőzösökön kívül a két part között szakadatlanul ide s tova jár-kei néhány kis átkelő propeller, a párisi „mouches" mintájára berendezve."

Mi tagadás, tarka forgatag. Vásárolók a pesti indóházban, dohányleső fináncok, vendégrohamozó szállásadók, szélhámusok, borralalót követelő kocsisok. Ez utóbbiak családfejtörzsének kilombosezott ágai ránk is árnyat borítanak . . .

1896

A Janszky-féle útikönyv az ezredévi ünnepségekre jelent meg, az ábcérendbe szedett pesti nevezetességeken kívül bőven ismerteti a város-

ligeti nagy kiállítás látnivalóit, a szállásviszonyokat stb. Szükszavúan szól a három pályaudvarról — már nem emleget indóházakat —, a Keletiről, a „Nyugotiról" és a Déliiről. A Pestre érkezés csupán a sokféle menetdíjkezdmény szempontjából érdekli, s a budapesti közlekedés módjait is a tarifák felsorolása kedvéért részletezi. Érdekesebb „olvasnivaló" híján vegyük szemügyre, hogy 1873 óta milyen változásokat hozott az idő, vagyis milyen „közlekedési vállalatok" ajánlják szolgáltatataikat a kedves közönség figyelmébe: közúti vaspálya, villamos vasút, helyi hajók, csavargőzösök, földalatti villamos vasút, társaskocsik, svábhegyi fogaskerekű vasút, „sikló vagy hegypálya", helyi érdekű vasutak (Budapest—szent-endrei, Budapest—czinkotai, Budapest—haraszti, illetve ráczevei, Budapest—Szent-Lőrincz, Budapest—rákospalotai villamos vasút — hogy az eredeti írásmódnál maradjak), s természetesen vannak bérkocsik. Ez a lista is jelzi: Budapest világvárossá fejlődik.

1909

„A magyar vasúti kocsik külső csin és belső kényelem dolgában a világ legelső vasútaival felvehetik a versenyt. A kocsik az igaz, hogy néha túlszűfoltak, de a zsúfoltság okozta kellemetlenséget az éjjeli utazás alkalmával elkerülhetjük, ha hálókocsit veszünk igénybe. . . . A mozdonyok kitűnő szerkezetűek, s az államvasúti géppár állítja ritka precizitással

azokat elő. Még ma is folyton a tökéletesbítésre törek-
szenek. Így a Budapest-wieni vonalon járó legújabb
óriási kerekű mozdonyok a technikának valódi remekei.
Óránként ezzel a gyorsvonat 100 kilométert is megtesz,
az átlagos sebesség azonban 80 kilométer.

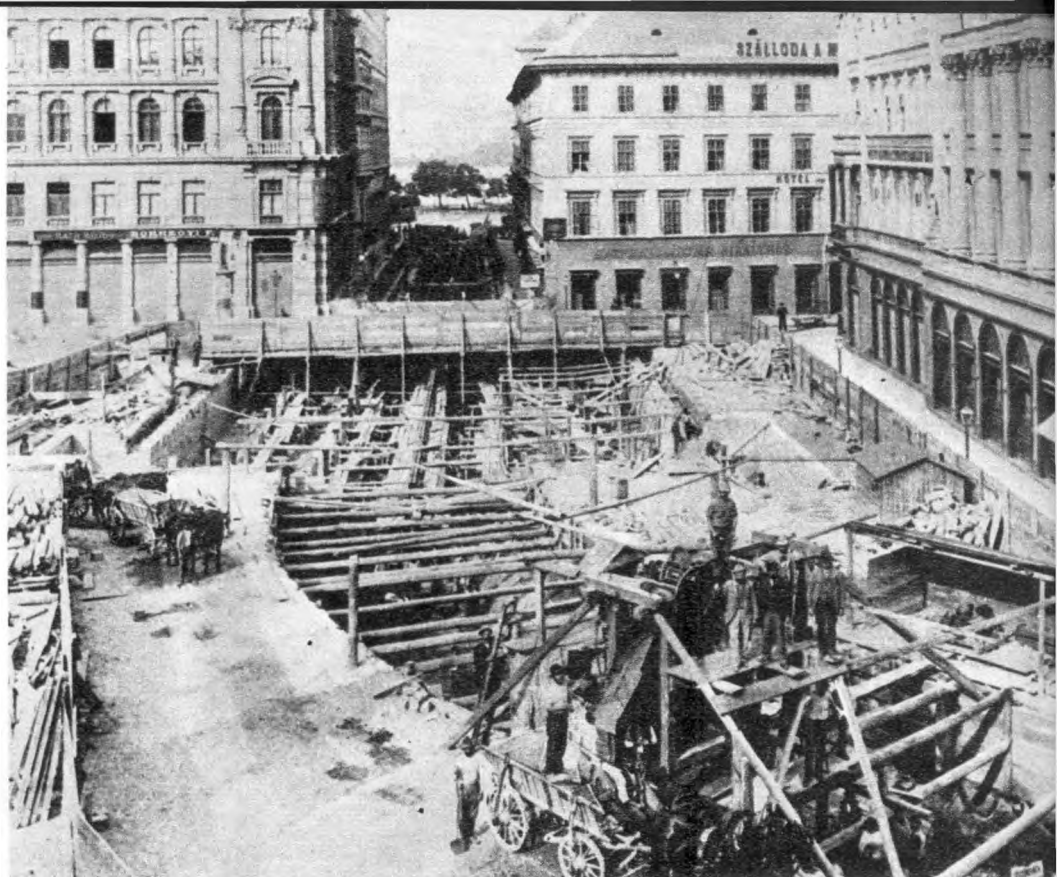
... A vonat személyzete udvarias és előzékeny; a
régii »Pokróc Ádámok«, a közmondásszerűleg durva
vasutasok teljesen eltűntek az államvasút kötelékéből.
A főkalauzról postabélyeget szerezhetünk be, ugyan-
csak a kalauz-személyzetet megbízhatjuk sürgönyök
feladásával is. De nemcsak a kalauz-személyzet, ha-
nem az állomásfőnököktől kezdve az utolsó bakterig a
kötelességtudásnak valóságos mintaképei szolgálják
a vasutakat ...

Mihelyt berobog a vonat a pályaudvar üveges csar-
nokába, a legtöbb utast, kivált ha először érkezik a
fővárosba, a kiszállás előtt ideges nyugtalanság szállja
meg, sőt valósággal a fejét is elveszti. Ez pedig nem-
csak teljesen szükségtelen, hanem sok esetben érzé-
keny kárára lehet, mert könnyen zsákmányul eshetik
a perronokon tapasztalatlan idegenekre leselkedő
szélhámosoknak és csalóknak. Azért a megérkezés
pillanatában a következő eljárást tartsuk szem előtt:

A fellépésünk legyen határozott és bátor, mikor
kézipodgyásunkat átadjuk a számmal ellátott vasúti
hordárnak. ... (aki) ha elvámolni valónk van — amit
tanácsos előre bejelenteni, mert a nagy podgyászt
külömben is megvizsgálják — a kijárat mellett lévő
vámhivatalba viszi, mi pedig követjük őt, előkészítve
elhasznált vasúti jegyünket, hogy a kijáratnál a ka-
pusnak átadhassuk. Kívánságunkra két, vagy egyfo-
gatú bérkocsiról gondoskodik és podgyásunkat arra
felrakja. Ha azonban bérkocsit nem akarunk igénybe
venni, úgy podgyásunkat a podgyászt házhoz szállító
vállalatnak az érkezési csarnokban lévő irodájában
helyezzük el, vagy jelentjük be, ahonnan darabonként
40 fillér díjért még aznap folyamán Budapest területén
a házhoz szállítják.”

„Az idegent, aki már csodaszép dolgokat hallott a
magyar fővárosról, valósággal meglepheti az érkezés
pillanatában egyrészt pályaudvaraink kisszerűsége,
másrészt pedig, hogy azok nélkülöznek minden külső
fényt, amelyet a külföldi nagyvárosok pályaudvarai-
ban feltalálhatunk. A budapesti pályaudvarok elha-
nyagoltságának meg van a kellő magyarázata. Abban
az időben, amikor épültek, még mindig lassan fejlődő,
kisebb város volt Budapest, úgyszólván semmi idegen-
forgalommal. A legmerészebb álmodozóknak a fejében
sem fogamzott meg akkor a gondolat, hogy pár évti-
zed alatt világvárossá nője ki magát. Ma már nemcsak,
hogy szűkek és alkalmatlanok a rohamosan megnőtt
forgalom lebonyolítására, de valósággal útjában áll-
nak a magyar főváros fejlődésének, mert az utcáso-
k-tól teljesen körül vannak építve, úgy, hogy a vasutak
minden irányból Budapestnek egészen a szívébe futnak
be. Ennek az állapotnak a tarthatatlanságát belátták
az intéző körök s egyelőre a lehetőség szerint való
kibővítéssel, épülettoldásokkal akartak a bajon né-
mileg segíteni, mindez azonban a rendelkezésükre
álló hely szűke miatt vajmi kevés eredménnyel járt.
Egy nagy, modern, a főváros fejlődési területén kívül
álló pályaudvarnak létesítése most már elodázhatatlan
és a legközelebbi idők kérdése kell, hogy legyen.
Éppen azért nincs különösebb gond fordítva a mostani
és lerontásnak szánt pályaudvarok renoválására. Az
új hatalmas pályaudvart a Rákosi mezőre tervezik.
Ide szaladnának be az összes vonatok.

A főváros területén ezidőszert 17 pályaudvar van.



A milleniumi földalatti építése a Gizella (Vörösmarty) téren

Utasra várva



Emeletes autóbusz a húszas években



Ebből főpályaudvar három, a többi pedig mellékpályaudvar és leginkább teherszállítványok felvételére, részben pedig rendezésre szolgálnak."

A „lerontásra” szánt három főpályaudvar a Keleti, a „Nyugoti” és a Déli. A művelet a II. világháború végére halasztódott, és csaknem teljes „sikerrel” járt. Az időközben műemlékké öregedett Keletit és Nyugatit újjáépítettük — a Délit is, de később (ezt ma mindenki láthatja) korszerűvé varázsoltuk. A 71 éve leírt, igen életrevaló gondolatnak viszont már nyoma sem maradt. Pedig milyen jó volna, megérkezve, mondjuk, Miskolcra, átsétálni a csarnok túlsó oldalára, és beszállni a keszthelyi vonatba. Buszozás, metrózás nélkül . . .

Kort fest és mosolyt fakaszt egy passzus a pogyászbiztosításról szóló fejezetben:

„Mióta vasúti sínek szelik át a magyar rónát, a régi híres betyárok korcsivadéka maga is föltelepedett a gőzmasina után s kifogástalan eleganciával öltözködve, keztyűs kézzel emeli el egy óvatlan pillanatban útítársainak kezügybeeső podgyását. Ez a veszély azonban nem csak nálunk leselkedik az utasra, hanem Európa legfejlettebb államaiban is, sőt mondhatni, hogy mentül inkább Nyugot felé megyünk, annál fejlettebb vasúti és szállodai tolvajpárral találkozunk.”

Budapesten ez idő tájt már három utazási iroda működik — beváltják a külföldi pénzeket, jegyfuzeteket állítanak össze külföldi utazásokhoz, szállást kerítenek, sétakocsikázásokat szerveznek — és már társasutazásokat is! —, tolmácsot és idegenvezetőt ajánlanak stb.

Megtudjuk, hogy a hajózás két vállalat hatáskörébe tartozik, ugyancsak két gazdája van a budapesti villamosnak. Ez utóbbi dicséretére megjegyzi a könyvecske szerzője:

„A villamos vasút a legdemokratikusabb közlekedési eszköz. A társadalom legmagasabb osztályától a legalsóbb rétegig mindenki igénybe veszi, éppen ezért bátran mondhatni, hogy a fővárosi ember egyik létfeltétele. Láttuk a rövid villamossztrájk idején: megállt a villamos és megállott a város vérkeringése, megszűnt a budapesti élet.” Vastag betűkkel szedett figyelmeztető sor: „A kocsik belsejében állóhely nincs, azokban állani tilos.”

Nyári kirándulóhelyek kedvelt végállomásain mindenki sorszámot kap, csak ennek ellenőrzése után szállhat fel.

A földalatti nem kifizetődő vállalkozás, „aminek okát csakis elszigeteltségében kereshetjük”. (?) A kocsisokról megtudjuk, hogy még mindig hívei a borraivalónak: a fogaskerekűt változatlanul gőzmozdony tolja felfelé — lefelé „elöl ül a masinisz-

ta” — s csak egy vágány van, a pályahossz közepén kitérővel. Az omnibusz „a legrégebb, igazán pátriárkális társas közlekedési eszköz”, de: „a kiépített villamos sínek valóságos sírásói lettek a hajdan oly népszerű közlekedési intézménynek”. Újabb vonalakkal bővült a helyiérdekű és — megjelent az autó. „Magánhasználatra, kirándulásokra, megfelelő díjazásért, most is kaphatunk kölcsön autóbilt, szakértő vezetővel. . . Eddig csak külföldi cégek szállították hazánkba az autóbilt, de ma már több hazai gyár is foglalkozik azok gyártásával.”

1930

Az előző 21 év múltán követő útikönyv természetesen tartja, hogy lapozgatója tisztában van a vasútállomások „házirendjével”, így csupán felsorolja azokat a helységeket, ahol a külföldről érkező vonatok átlépik a magyar határt — a hajózást ismertetve hangulatképeket ad a Duna felső szakaszáról, az osztrák határtól Budapestig. A megszokottak mellé újabb utazási „műfaj” kerül: a repülés. Erről ezt írja: „A Budapestre érkező repülőgépek a mátyástéri (sic!) állami repülőtéren szállnak le. A repülőforgalmat a Magyar Légiforgalmi R. T. (MALERT), IV., Váci ucca 1. és a CIDNA (Nemzetközi Légiforgalmi R. T.) (IV., Vörösmarty tér 2.) gépei bonyolítják le.”

Autótaxit a város egész területén lehet találni — van kiskocsi (3 személyes) és nagykocsi (5 személyes). Csaknem száz villamosjárat közlekedik Budapesten, de autóbuszok is pöfögnek már a város minden forgalmasabb útvonalán. A fogaskerekű ekkor már: villamosvasút!

1961

A nyomdai átfutást is számítva, napjainknál éppen két évtizeddel régebb állapotot rögzít a könyv — a magyar vasutak nemzetközi forgalmáról például így számol be (ki-ki ellenőrizheti — főleg a sok külföldjáró turista —, hogy az akkori vonatok közül melyik maradt meg, s hol bővült a menetrend):

„A felszabadulás óta a Szovjetunió és Jugoszlávia közötti forgalom is Budapesten halad át. A Magyarországtól északra és délre fekvő népi demokratikus országok közötti forgalom túlnyomó része szintén Budapesten át bonyolódik le. A nemzetközi expresszvonatok közül az Arlberg-Orient (Bukarest—Budapest—Bécs—Zürich—Párizs—Calais) és a Balt-Orient (Stockholm—Berlin—Varsó—Prága—Budapest—

Belgrád—Szófia) expressz halad át Budapesten, ezekhez csatlakozott az utóbbi időben a Pannónia-expressz (Berlin—Varsó—Prága—Budapest—Szófia), majd több nemzetközi expressz motorvonat, a Hungaria expressz (Budapest—Prága—Berlin), a Budapest—Wien-expressz és a szintén Bécsbe közlekedő Danubia-expressz. Közvetlen gyorsvonati összeköttetés van Budapestről Kijevén át Moszkvával, valamint Zágrábban át Rijekával (Fiume) és Kassán át Popráddal. Belföldi vonatkozásban . . . két vonal villamos üzemű (a budapest—hegyeshalmi teljesen, a budapest—miskolci vonal villamosítása a könyv írásakor Hatvanig készült el). A gyorsvonatoknál egyre jobban terjed a Diesel-mozdonyok és Diesel-motorkocsik alkalmazása.”

Akkoriban még igen sok füstös mozdony dohogott a síneken, a sztrádaépítés a hónapokra várt. Hol tartott a légi közlekedés? „A legújabb és leggyorsabb közlekedési ágban, a légi közlekedésben Budapest ismét visszanyerte régi jelentőségét; a közeljövőben újabb vonalak fogják érinteni, elsősorban dél- és nyugat-európai viszonylatban. . . Naponta átlagosan 15—20 külföldi légi járat indul.” Nemzetközi légi forgalmunk természetesen azóta csak nőtt, kicserélődött a géppark, bővült az utasokat fogadó épület stb. stb., de megszűnt a belföldi légi közlekedés, amely gazdaságtalannak bizonyult. (A MALÉV járatai akkor a következő városokat érintették: Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Békéscsaba, Szeged, Pécs, Kaposvár, Zalaegerszeg, Szombathely.)

Érdemes egy pillantást vetnünk az idegenforgalmi statisztikára: 1958-ban (ez volt akkor a legfrissebb adat) 1 073 117 külföldi járt hazánkban — talay tízszer ennyi ember lépte át határainkat.

Budapest útvonalain már régóta járnak a trolibuszok — ez újdonság az előző útikönyvben leírtakhoz képest —, de kimarad a felsorolásból a háborúban elpusztult sikló. Némi nosztalgiával olvassuk, milyen villamosok jártak a Rákóczi úton és az Üllői úton — ezek a metró üzembe állításával párhuzamosan tűntek el a felszínről.

Egyre több — és mégis mindig kevés — a taxi.

Konflis? Az utolsó igazi pesti bérkocsit 1945 után egy-két évig még láthatták a középkorúak vagy idősebbek — hajthatatlan kocsisával és alig hajtható öreg, háborús kondérokából megmenekült gebéjével ott állomásozott az Emke előtt. Igazit írtam, mert mostanság a Margitszigeten és a Várban időnként feltűnnek kisuvikszolt bérkocsik, de hát ezek csupán turistaattrakciónak számítanak. Műkocsikázás ez, kérem. Talán még a ló is műhelyben készül, azzal együtt, amit hátrahagy.

„Archív kép” anno 1970

