



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Pásztor Miklós*

Cím: *A százéves omnibusz*

Forrás: *Magyar Hírlap*

Bp. 1929. *IV.* 7.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

385.86

Hely

Idő

"1829/1929"

Személy

20.12
160
260

A SZÁZÉVES OMNIBUSZ

1829 július 4-én nagy spektakulumban volt része a londoni publikumnak. A Paddington városrészéből elindult egy furcsa alkotmány a Bank of England épülete felé. Póstkocsinhoz volt hasonlatos ez az alkotmány, de azért nem volt sem póstkocsi, de nem volt batár sem. Az volt a rendeltetése, hogy akik nem bírják a gyalogjárást és akik nem akarnak költeni cabre, azokat olcsó pénzért Paddingtontól elszállítja a Bankig. Ez a furcsa közlekedési alkalmaság volt az első omnibusz, mely most száz esztendeje, hogy az első útját megtette. Bizonyos Shillibeer nevű londoni fuvarosnak az ötlete volt az első omnibusz és ez a Shillibeer valószínűleg meg is gazdagodott az ötletén.

A londoni jubileum előkotorássza a feledés homályából a világ összes feledésbe ment omnibuszának az emléket és a becsület azt diktálja, hogy a nagy évforduló alkalmából megemlékezzünk a pesti omnibuszokról, ezekről az öreg, lóhúztá, sokat szidott bárkákról, melyeket a rohanó élet most ötödik esztendeje, hogy kitessékelt az Andrassy útról, mert kellett a hely az autóbuszoknak. A régi omnibuszok utolsói most valahol az Isten háta mögött, a perifériákon teljesítenek szolgálatot, mert mint a szegény rokont a meggazdagodott parvenü: szegényli az omnibuszt ez a páváskodó, cifra város.

Nem tudok mosolyogni a szegény omnibusz letörésén. Az omnibuszsal egy darab régi Pest vonult el az Andrassy útról és az öreg, zörgőcsontú, döcögő járművekkel, a kocogó omnibuszlovakal mintha egy darab kedélyesség költözött volna ki a város belsőjéből. Ezek az omnibuszok tanui voltak a mi szép Budapestünk karrierjének. Ezek az omnibuszok még látták a pesti embert

jókedvűnek; látták fiatalnak és látták Budapestet mosolyogni. Dehát mit is keresne az omnibusz az előkelő Andrassy úton? Az omnibusznak akkor volt itt a danárja, amikor a pesti embernek még nem volt olyan sürgős a dolga; több volt a ráérő ideje. Nem sietve sétált, mint most és nem volt annyi gondja. A döcögő közlekedési alkalmaság, amely néhány esztendeje, hogy eltűnt a zúgó városból, a pléhtornyos paloták erdejéből: még látta Pestet kicsinynek, csöndesnek, igénytelennek, mert az omnibusz valamikor, majdnem száz esztendővel ezelőtt jelent meg első ízben Pest uccán.

Az első pesti omnibusz

A Lloyd-palota előtt volt a standja az első omnibusznak. Onnan indult el 1832 július 1-én. Végigdöcögött a Fürdő uccán, a „Kávéforrás“ előtt; keresztülgázolt az Új piac (Erzsébet tér) por és sártengerén; majd nekivágott a Szénpiacnak, (Deák Ferenc tér) hogy végül az Orczy-háznál bekanyarodjék a Király uccába, amely már akkoriban is nagyon forgalmas ucca volt, de összehasonlíthatatlanul előkelőbb, mint ma. A hosszú Király uccán aztán végigbaktatott az omnibusz és meg sem állott a Városligetig.

A régi omnibusz nem hasonlított a maihoz és inkább batár volt, mint omnibusz. Egy Kratochwill nevű polgár volt az árendása az első omnibusznak. Három kocsija volt Kratochwillnak. Elegánsak, kényelmesek és olcsók voltak ezek a közlekedési alkalmaságok — írja a régi Pest egykorú krónikása. Hat pengőkrájcárért szállították az embert a Lloyd-palotától a Városligetig.

Azonban a vállalkozók már akkor sem hagyták élni egymást. Így esett, hogy a Kratochwill vállalkozásának hamarosan konkurensé támadt. A konkurensnek két elegáns, egyforma kiállítású kocsija állomásozott a Magyar Király szálloda előtt, a Teátrum piacon (Vörösmarty tér) és minden félóránban közlekedett. Ez a vállalat is a Városligetbe hordta az embereket.

Ha azt vesszük: meglehetősen gyorsan jutott el az omnibusz Londonból Pestre és nagy szenzáció lehetett, amikor első ízben megjelent a pesti uccán. Túlságosan előkelő dolog akkoriban sem igen lehetett az omnibusz, mert az úr már akkor is a maga fogatán járt; a tehélősek pedig fiákerre ültek. Ha hinni lehet az egykorú írásoknak: az első pesti omnibusz döcögő jármű volt már akkor is, amikor megszületett, de nagy szerűen beillett a régi idők biedermeiervilágba. Annyi mindenesetre bizonyos, hogy nagy kujon lehetett, aki kitalálta, az omnibusz árendásának ugyanis az volt az üzleti számítása, hogy aki a Városligetbe akar kikocsizni, annak nem kell huszonöt krajcárért konfertáblit bérelni, mert az omnibuszon személyenkint csak hat krajcár a viteldíj. Ha tehát öt utast szállt az omnibusz, akkor nem 25 krajcár a gazda bevétele, hanem harminc pengő krajcár. Valósággal közgazdasági zseni lehetett, aki erre a egyszerű dologra rájött. Akinek ma ekkora közgazdasági sütnivalója van: bizonyosan bankot alapít. Akkoriban azonban még szerényebbek voltak az emberek és a bank-alapítás sem ment olyan könnyen. A kispénzű és kényelemszerető, de nem finnyás embernek való az omnibusz. Különben — úgy látszik, — nem is Kratochwill kocsijai voltak Budapest első omnibuszai.

Boldogult Lechner Ödön, a zseniális építőművész mesélte, hogy a nagyapja, aki József nádornak építési és kertészeti tanácsadója volt, próbálta ki a huszas évek utó-

ján Pesten az első omnibuszt. Nyilván a londoni omnibuszról vette a mintát, de mint Lechner Ödön mesélte, a nagyapja omnibuszára senkisésem akart ráülni. Végre is az öregúr dühbe gurult és egy vasárnap fölrakta a feleségét meg a gyermekeit a szokatlan közlekedési alkalmaságra és úgy utazott ki a Városligetbe. Az utazásban azonban nem volt köszönet, mert „a népek“ csudájára jártak a különös alkotmánynak, az uccagyerekek utánaszaladtak Lechner kocsijának és mindenféle cifra dolgot kiabáltak Lechner után.

Viteldíj: négy konvencióskrajcár

Ami nem sikerült Lechnernek, sikerült Kratochwillnak. Kratochwill omnibuszai aztán modernizálódtak: szaporodtak az évek során. Próbáltak lépést tartani a haladó korról, próbáltak hozzáidomulni a változó divathoz. Végignézték, hogy épült, szépült Pest; végignézték a nagy árvíz rombolásait, a szabadságharcot. A Bach-korszak elején már új árendása van az omnibuszoknak: egy Tarcsay nevezetű, aki már tíz kocsival bonyolította le a lokális közlekedést Pesten és a Rózsa téren, a Sebestény téren, a „Két pisztoly“ előtt, (a mai Kálvin tér) a „Zrinyi“ előtt, (a Kossuth ucca és Múzeum körút sarkán), meg a Szénpiacra, (Deák Ferenc tér) volt az állomása. Négy konvencióskrajcár volt a viteldíj, amelyet 1858-ban tíz osztrák értékű krajcárra emeltek fel. 1861-ben az omnibuszforgalomba új szint és új életet vitt be az a változás, hogy a rendőrség a választás idejére és a vasárnapi napokra megengedte, hogy négy lovat fogjanak az omnibuszok elé és csikósnak öltözött kocsis ülhesen a bakra. A négylovas omnibusz nyilván az idegenforgalmat akarta szolgálni. Igazán divatosá azonban

tulajdonképpen a haza bölcse: Deák Ferenc tette az omnibuszt, aki 1862-től kezdve minden délelőtt omnibuszon utazott ki a Városligetbe

1866-ban hatalmas konkurensé támadt az omnibusznak: megindult az első lóvasút. Az omnibusz forgalma szinte napról-napra megcsappant, mert ámbár a lóvasút se volt gyorsabb, mint az omnibuszlovak járása, de a lóvasút mégis messzebbre vitte az em-

bert. Így esett, hogy közvetlenül a bécsi krach előtt megbukott az omnibusz-társaság. De azért Pest azután sem maradt omnibusz nélkül. Csakhogy valahány omnibusz-stand: annyi vállalkozó. Leghíresebbek voltak azok az omnibuszkocsik, amelyek a Széna térről (Kálvin tér) hordták a Városligetbe a „pasasokat“. Ezeknek az omnibuszoknak a hasát két, keresztbe festett pisztoly ékesítette. Félelmetesek voltak ezek a pisztollyal felszerelt omnibuszok, pedig tulajdonképen csak azt példázták, hogy a „Két Pisztoly“-hoz címzett hírhedt kocsmá előtt volt a standjuk.

Üzleti verseny omnibusz és lóvasút között

A hetvenes évek első éveiben aztán rájöttek, hogy az omnibusz-üzlet csak akkor lesz rentabilis, ha modernizálódik. Így esett, hogy az omnibusz-monopóliumot egy vállalkozó társaság foglalta le magának. A vállalkozók Bécsben összevárosítottak egy sereg kimustrált nyitott és imperiális kocsit és ezekkel az imperiális kocsikkal vették fel a versenyt a lóvasút ellen. Az imperiális omnibuszokat Párizsban eszelték ki III. Napoleon császár idejében és a feltaláló nyilván a császárnak akart hízelegni. Ezért nevezték el imperiál-nak az omnibusz emeletét. Párizsból került Bécsbe és Bécsből került

Forrás:

hozzánk az imperiál, amelyen négy krajcár lent a kocsik belsejében pedig hat krajcár volt az utazás ára. Később, amint nőtt a drágaság, az omnibusz-viteldíjakat fölemelték. A négy krajcáros jegy árát hat krajcár-ra, a hat krajcárosét nyolcra. Az omnibusz kalauzoknak ez volt az aranyideje, mert mindenki tíz krajcárt adott a kalauz-nak nyolc helyett és a két krajcár borraivaló akkor még nagy szó volt.

Volt idő, amikor az omnibusz-társaság tíz krajcár-ra akarta fölemelni a tarifát, az omnibusz-kalauzok azonban sztrájkba léptek, mert féltették a borraivalót. Végre is a válalat kénytelen volt megelégedni a nyolc krajcáros viteldíjjal.

A hetvenes évek óta az omnibuszok életében túlságosan sok érdekes változás nem történt. Hogy hány-szor cseréltek gazdát az omnibuszkocsik és az omnibuszlovak azóta: az nem látszott meg sem a kocsikon, sem a lovakon; a publikum is alig vett tudomást erről a szenzációról. Az omnibuszlovak nem jártak gyorsabban azután sem és az omnibuszkocsikat azóta sem parfümírozták jobban. A lovak kullogtak, trappoltak, ha zabot kaptak, végig a Király utcán és az Andrássy úton; húzták maguk után a döcögő, nyikorgó, panaszkodó öreg omnibuszkocsikat. Közvetlenül a háború kitörése előtt az omnibusz vállalatot megváltotta a város. A kocsikon és a lovakon ez sem változtatott, csak az omnibusz neve lett előkelőbb és tekintélye nagyobb. Az omnibusznak akkor kezdett befellegzeni, amikor az első autóbusz jelent meg az utcán. Akkor már lehetett látni, hogy az omnibuszok kora lejárt, hogy a bárkák évei meg vannak számlálva és íme: az omnibusz ideje csakugyan leáldozott. Kitérta az Andrássy útról a fűrge járású és előkelő autóbusz.

Pásztor Mihály.