

Budapest lexikon

(Főszerkesztő: Berza László, Akadémiai Kiadó,
Budapest, 1973. 1335 oldal)

A főváros 100 éves jubileuma alkalmával megjelent kiadványok között műfajánál fogva is különös érdeklődésre tarthat számot a *Budapest Lexikon*. A főszerkesztő bevezetésében találóan „városi lexikonnak” nevezi a lexikális adatfeldolgozásnak ezt az új területét. Kétségtelen, hogy Budapest olyan nagy és sokrétű ismeretanyagot jelent, amely mennyiségi és minőségi tekintetben egyaránt eleget tesz a lexikális feldolgozás követelményeinek, ugyanakkor a lexikon műfaja a legalkalmasabb arra, hogy bárki Budapesttel kapcsolatos ismereteinek hiányait a leggyorsabban és a legkényelmesebben pótolhassa. A szerkesztői bevezetés szerint a lexikon a következő 13 témakörből adhat feleletet: földrajz, történet, munkásmozgalom, gazdaság, műemlékek, városfejlődés, kultúra, társadalom, közigazgatás, várospolitikai, sport, egészségügy és életrajzok.

1974

3

Városi közlekedés

028.1

Bizonyos, hogy ennyiféle szempont már magas fokon kielégíti a komplex városismertetés igényét (és hozzá kell tennünk, hogy a ténylegesen feldolgozott témakörök száma 14-re javítandó).

Mindennek ellenére a műfaj szokatlansága miatt bizonyos fenntartásokat érünk, amikor a lexikonba először belelapozunk. Megszoktuk ugyanis, hogy a városokat mindig a maguk konkrét összetettségében érzékeljük. Ezzel szemben a lexikon a tárgyalt jelenségeket nem csak elválasztja egymástól, hanem a címek kezdőbetűinek alfabetikus sorrendjében egy teljesen mechanikus szisztéma szerint jelöli ki helyüket. A nagy- és szaklexikonokban már természetessé vált ez az eljárás, a város mindennapos élményeink és tapasztalataink szerinti természetes egységének ilyen feldarabolása azonban nem csak ellenkezést, hanem első pillanatban zavaró, gátló hatást is kivált belőlünk. Az új műfaj sikere azon múlik, mennyire tudja a használat során kezdeti ellenállásunkat legyőzni. Nem kell végigolvasnunk ahhoz, hogy fenntartásainkat visszavonjuk. Bár a lexikonok nem folyamatos olvasmányok készülnek, az egymást véletlenszerűen követő, általában rövid, könnyen áttekinthető cikkek olyan sok érdekes területre irányítják váltakozva figyelmüket, hogy nehezen tudunk ellenállni a folyamatos olvasás csábításának. Arra is rájövünk, hogy az átfogó cikkek, térképek és egyéb illusztrációk segítségével az adatokat vissza tudjuk helyezni eredeti környezetükbe, az utalások segítségével pedig egyes kérdéseknél végigkövethetjük a földrajzi, gazdasági, történeti vagy politikai összefüggések egész láncolatát. A meggyőzés feltételei közé tartozik az is, hogy a közölt információk pontosságával, érthetőségével szemben ne merüljenek fel kifogások.

Említettük, hogy a feldolgozott témakörök felsorolása nem volt teljes. Éppen az a témakör hiányzott, amelynek kissé konkrétabb bemutatásával a lexikon egészéről is vázlatot szeretnénk rajzolni. Ez a témakör a közlekedés. Helyesen állapítja meg a Közlekedés c. átfogó cikk, hogy a főváros kialakulásában, Buda és Pest egyesítésében a közlekedés is a döntő tényezők közé tartozott. A városban — földrajzi fekvése, nagysága, centrális szerepe következtében — a közlekedésnek szinte minden fajtája, ágazata megtalálható. Ezért, ha a legszűkebben értelmezzük is a közlekedés témakörét, több mint 100 címszó tartozik ide a lexikon közel 6000 címszavából. A cikkek általában a budapesti közlekedésnek olyan részleteiig mennek el, amelyek a városi léptéket elérik. Hiába keresnők pl. a fogaskerekű vasút működési elvét, itt a budapesti fogaskerekű a téma: létesítése, pályájának legjellemzőbb adatai, szerepe a budai hegyvidék kiépülésében, fejlesztése, rekonstrukciója. Ez jelenti a városi léptéket, mely egyik feltétele a témakörök közötti összhangnak. Mivel ennek a következménye, hogy a címszavak között — éppen a közlekedés témakörében — elég sok vállalat szerepel, a gyors tájékozódás csak akkor lehetséges, ha a vállalatok sokszor változó neveit ismerjük. Ha nem akkor a legcélszerűbb először az átfogó jellegű, mindenki által ismert címekkel ellátott nagy cikkeket elolvasni, mint pl. a Közlekedés, Hajózás, Úthálózat, Duna-hidak, Villamosvasút, Vasútak

stb., ahol a kisebb cikkek pontos címeit is meg lehet találni.

Ami a többi témakörrel való kapcsolatokat illeti, erre többféle megoldás is előfordul. Egészen rövid cikkeknél a dátumok, a nevek, a hely, a működési szerepkör is utalnak a történelmi, helyrajzi körülményekre, az alkotókra. Találunk olyan cikket is, mely nélkülözhetővé teszi az életrajz külön tárgyalását. Keressük ki pl. a *Luczenbacher Pál Hajóközlekedési Vállalat* című cikket; a cikk tanulságos példa arra, hogy a közlekedésnek milyen hatása volt a fővárosi polgári társadalom fejlődésére. A névadó tulajdonos szobi fakereskedőként kezdte pályáját a múlt század ötvenes éveiben, budapesti vállalkozásaiból meggazdagodott, 1881-ben nemességet kapott és a Főrendi Ház tagjává nevezték ki. Lényegében ezzel ellentétes a fogaskerekű vasút létesítését az egyesítés évében elindító, utolsó budai polgármester, *Házmán Ferenc* élete. Életrajzi cikkéből megtudjuk, hogy a szabadságharcban *Kossuth* híve volt, *Szemere* Bertalannal ő ásta el Orsova mellett a koronát. Az emigrációból 1863-ban (a Révay Lexikon szerint 1867-ben) tért haza és 1884-ben — tehát kb. *Luczenbacher* főrenddé váló kinevezésével egyidejűleg — visszavonult a közélettől.

A terjedelmesebb cikkek sokszor mintaszerűen oldják meg a témák komplex ismertetését. A *Batthyány tér* címszáva pl. foglalkozik a tér kialakulásával, jelenlegi forgalmi jelentőségével, berendezéseivel és városképi-műemléki jelentőségével. Rendkívül tartalmas a *metróról* szóló, tanulmánynak is beillő cikk, mely áttekintést ad az előzményekről, a tervezett hálózatról, a már működő részek építési problémáiról, az alkalmazott megoldásokról stb. Teljesen komplex jellegű a *Duna* budapesti szakaszáról írott cikk, mely a földrajzi, történeti, városképi vonatkozásokat egybekapcsolja a folyó sokrétű közlekedési jelentőségével (hajózás, kikötők, rakpartok, hajógyártás, hidak). Friss, 1972-es adatokkal a közlekedés valamennyi ágáról számszerű jellemzést ad (pályahossz, megállóhelyek, járművek és utasok száma) a *Budapesti Közlekedési Vállalat* c. cikk. Tartalmas, tömör ismertetést olvashatunk az *ingázásról*.

Ha a közlekedésről szóló cikkek nyomán Budapest közlekedésének fejlődését figyelemmel kísérjük, meglepő, hogy a technikai újításokat milyen gyorsan alkalmazták (gőzhajó, fogaskerekű, függővasút, villamos, földalatti). A gyorsvasúti hálózat tervezése is egyidős a földalattival, a háborúk, a gazdasági válságok miatt azonban a kivitelezésre csak napjainkban kerülhetett sor.

A Budapest Lexikon rekordidő alatt készült el. Hogy a gyorsaság nem ment a minőség rovására, az egyrészt annak köszönhető, hogy a szerkesztők és munkatársaik kitűnő szakemberek, másrészt azoknak a jelentős, modern szakmai kiadványoknak Budapest földrajzáról, történetéről, műemlékeiről, közlekedéséről stb., melyek az utóbbi években, nem egy esetben éppen a jubileum alkalmára kerültek kiadásra. Elvértve azonban rábukkantunk kisebb hibákra. Feltétlenül meg kell említeni, hogy a közlekedési cikkekben szereplő személyek nagy részének hiába keressük az életrajzát, sem *Cathryt*, a fogaskerekű tervezőjét, sem *Bodmert*, a

lővontatású függővasút (lebegő) kőbányai próbaszakaszának megtervezőjét, sem a gyorskocsival kapcsolatban említett *Biazini* Kajetánt nem találjuk. Érdekes volna többet tudni a léghajózás budapesti úttörőiről, *Szeblik* Istvánról, *Menner* pesti orvosról stb. Feltűnik két egymást követő cikk ellentmondó adatközlése. A *Gyorskocsi* címszónál azt olvassuk, hogy a nyergesújfalui „gyorsparasztok” hamarabb tették meg a Budapest—Bécs közötti utat, mint a hivatalos járat, a *Gyorsparaszt* címszó viszont ennek az ellenkezőjét állítja. Egy új (akár idegen nyelvű) kiadásban az ilyen hiba könnyen javítható, talán több nehézséggel jár a hiányzó életrajzok pótlása.

Végző summázásként meg kell állapítanunk, hogy a Budapest Lexikon nemcsak hiányt pótló, jól használható kiadvány, amely sokak számára megkönnyíti a főváros mélyebb megismerését, az itteni óriási értékek nagyobb megbecsülését, hanem elősegíti azt is, hogy Budapest problémáinak megoldásában a lakosság szélesebb rétegei nagyobb hozzáértéssel és felelősséggel vehessenek részt. (*Dr. Major Jenő*)