

A lóvasúttól - a gumi- kerekekű villamosig

Új közlekedési alkalmatlansággal kísérleteznek most Budapesten: a trolleybus-szal. A Belváros ugyan kézzel-lábbal tiltakozik ellene, hogy a negyedik kerület uccáira is bemelegedjenek az újfajta jármű, de Óbudán annál szívesebben látják. Ez az újfajta tömegszállító tulajdonképpen gumikerekekű villamos, melyet villany hajt, de amely nem sínen jár, hanem a pusztá úttesten és gumikereke van. Áramszerzővel operál és azt mondják róla, akik kitalálták, hogy nagyszerűen dolgozik s nagyobb jövője van, mint a villamos vasútnak. Most tehát, hogy a főváros lokális közlekedése megint egy nagy reform küszöbén áll, érdemes visszatérni arra a pályára, amelyen Budapest uccái forgalma idáig érkezett.

Hogy születik egy prima vállalkozás?

Akár mennyire is eltompította lelkünk fogékonyságát a múltak iránt a sok csalódás és a sok haszontalan küzdelem: a trolleybuszos közlekedés hajnalán nehéz meg nem emlékezni az első uccai vasút idejéről; a „közúti“ időről, mikor a tömegszállítás még pátriarkális volt és lovak húzták. Ezek a lovak végigcipelték a Közúti vasutat a főváros renaissance korán; fellendülésének és nagyvárosi levésének változatokban gazdag, regénybe illő történetén. Két esztendővel a kiegészítés előtt kezdte meg pályafutását a „Közúti“ és szinte meghatározó megvívást, hogy amint múlik az idő és egymásra következnek az évek: a kényelmes járású lóvasutat mint szorítja ki Budapest uccáiról a fürgébb villamos vasút s mint nő a forgalom, mint terjeszkedik abban a tempóban, amint nő a népesség, terjeszkedik a város, sokosodnak a paloták és tünedezik az uccáiról a régi idők békés nyugalma, hogy helyet adjon egy napról napra idegebb, lármásabb és sietősebb nagyvárosi életnek.

A három testvérvárost: Pestet, Budát és Óbudát, melyet most hatvan esztendeje még csak egy néhány paragrafusból álló törvény fűzött igen lazán össze: ma hatalmas sínhálózat láncolja egy várossá és ez a sínhálózat: Budapest acélból való véreirei. Ezek viszik, közvetítik a város vérkeringését. A múltban igen gyakran ezek a sínek irányították ennek a városnak a fejlődését. Halott városrészekbe pezsgő életet vittek és elősegítették az ipar meg a kereskedelem megerősödését. Akárhányszor pusztá vidékeket foglalt le a haladásnak a sín és az újonnan lerakott sínek mentén emeletes paloták, új városrészek támadtak olyan területeken, melyeken tegnap még szántottak.

Sokáig a hajóhíd, majd a Lánchíd volt az egyetlen kapocs, mely Pestet és Budát összekötötte. Azután jött a Margit-híd, a csavargózós, meg a lóvasút. A lóvasút volt az első pánt, mely nemcsak Budát, de Óbudát, Újpestet és Kőbányát is közelebb hozta Pesthez. És ez a lóvasút, ez tulajdonképpen a mai Beszkárt apja, amelyet, mikor megszületett, Közúti Vaspályának hívtak.

Hogy született meg a „Közúti“ és miképpen lett sok-sok milliót érő vállalat? Egy kis zsidó tanítóból lett gabonakereskedő, meg egy mánás: Jellinek Mór, meg gróf Károlyi Sándor kellett hozzá. Károlynak óriási telkei voltak Újpesten; Jellineknek pedig ötletei voltak. Károlyi Sándoré volt az az egész földterület, melyen ma Újpest áll. De még akkor bizony csak nyoma volt meg a mai Újpestnek. Jellinek Mór elment a gazdag, a hatalmas és befolyásos Károlyi Sándorhoz és megkérdezte tőle, hogy akarja-e, hogy újpesti telkei négyszeresét, ötszörösét érjék annak, mint amennyit megérnek? Hogyne akarta volna. Egyszerű a módja — mondta Jellinek — Újpestet lóvasúttal össze kell kapcsolni Pesttel. Az idea tetszett. Megkezdődtek a hatósági tárgyalások és a budai m. kir. helytartó tanács

hozzájárult, hogy gróf Károlyi Sándor és társai a Széna tértől (a mai Kálvin tér) az Országúton (Múzeum körút, Károly körút és Váci körút) és a Váci úton végig Újpest határáig lóvasutat építsenek. Az első koncesszió negyven esztendőre szólt. A viteldijakat egy egész és egy negyed mérföldre úgy állapították meg, hogy az első osztályon húsz krajcár, a második osztályon tizenöt krajcár és a harmadik osztályon tíz krajcárt kell fizetni.

A lóvasút elindul...

1866 augusztus 1-én indult el első útjára a „lovas Közúti“. Pályája egyvágányos volt. Sűrű kitérőkkel és a bárkaszerű kocsikat bérelt lovak húzták. Az első napi bevétel 130 forint volt és az első évi osztalék részvényenként 40 forint. A koronázás évében már közel harmadfélszer utast szállított naponta a lóvasút. De a pesti lóvasút dícsőségét hamar megirigyelték a budaiak és így született meg 1867-ben a Budai Közúti Vaspályai Társaság, melyre a magyar királyi közmunka- és közlekedési miniszter gróf Festetics Bélának és három társának adott koncessziót. A budai konkurensnek azonban rosszul ment a sora, mert a budai ember akkoriban még gyalog járt. A gyalogjárás volt az egyik szenvedélye és ennek a szenvedélynek a budai lóvasút itta meg a levét. Végre is a budai lóvasutat elnyelte a pesti lóvasút. Alig hogy megépült a Margit-híd: Jellinekék szőröstől-bőröstől megvásárolták a budai kollégát.

1882-ben meghalt Jellinek Mór, a pesti lóvasút kigondolója és vezérigazgatója. Fia, Jellinek Henrik vette át a Közúti dirigálását. Jellinek Henrikkel azután új korszak kezdődött a Közúti életében. Ez az amerikai szabású ember nagyszerűen ki tudta használni vasútja számára azokat az érvényesülési alkalmakat és lehetőségeket, amelyek egy szinte amerikai tempóban fejlődő város nyújtott. A Közúti, mely pontosan fizette évenként a fővárosnak az úri jog elismeréséül az egy darab császári és királyi aranyat: nemcsak búsas jövedelmet hajtott a részvényeseknek, hanem azonkívül komoly hatalom lett. Hatalom a fórumon, hatalom a fővárossal szemben és ennek a hatalomnak Jellinek Henrik volt a letéteményese. Jellinek nem volt népszerű ember; túlságosan ridegnek tartották. Hiányzott belőle minden szentimentalizmus és sokkal inkább üzletember volt, minthogy népszerű válhatott volna. Népszerűtlensége lassacskán ráragadt a vasútra is, amelyet igazgatott. Ötven esztendeig szidta a budapesti ember a Közúti és végül aztán ez a sok szidás szinte már népszerűvé tette ezt a tömegfuvarozási vállalkozást, mely olykor-olykor nagyon is provokálta a kritikát.

A villamos-konkurrencia

Jellinek üzleti sikereinek különben az volt a titka, hogy megérezte a fejlődést; meglátta a jövőt és a környékbeli községek egymásután kapcsolta össze a fővárossal. 1886-ban egymásután építette meg a soroksári, a cinkotai, a szentendrei és a haszti vicinális és ezzel szinte akaratlanul is gondoskodott róla, hogy ha majd egyszer lejár a Közúti koncessziója és a részvényesek kezéből kicsúszik a Közúti vasút: megmaradjon a vicinális, amely továbbra is osztalékot hajt. 1889-ig szinte küzdelem nélkül aratta sikereit Jellinek. 1889-ben kapta a lóvasút az első komoly dőfést; akkor, amikor a kereskedelmi miniszter Balázs Mórnak, illetve a Villamos Városi Vaspályai koncessziót adott arra, hogy a Nagy-körúton, a Stáció uccában (Baross ucca) és a pesti Dunaparton vasutat építsen. Az új vasutat már nem ló húzta, hanem villamoserő hajtotta és a villamos vasút olyan erős konkurenciát kezdett csinálni a lóvasútnak, hogy 1892-ben Jellinek Henrik már-

már arról kezdett tárgyalni Balázssal, hogy vegye meg a lóvasutat. Balázs azonban nem akart belemenni az üzletbe, mert nem bízott a jövőjében. Így aztán Jellinek ráfanyalodott, hogy villamosítsa a lovakat is.

Érdekes és mulatságos, hogy volt idő, mikor a pestiek a villamosvasút jövőjében sem bíztak. Hiszen eleinte Balázs Mór se villamosvasutat akart építeni, hanem gőzvasutat. Csak később ment bele a város, hogy gőzvasút helyett mégis csak villamos építsen Balázs Mór, de a szerződésben arra kötelezte, hogy állandóan készenlétben köteles tartani két gőzmozdonyt, hogy abban a pillanatban, amikor a villamoskocsi elakad a síneken: gőzmozdony fuvarozhassa az embereket.

No de mit tesz Isten! a villamosvasút várokozásán felül bevált és most már Jellinek is villamosítani akarta a lóvasutat. 1895-ben két napig tartó heves közgyűlési harc után adta meg a főváros törvényhatósági bizottsága a Közútinak a jogot a lóvasút villamosítására. Polónyi Géza, a Sasok vezére, keverte a kártyát akkoriban a városi közgyűlésen és Kaas Ivor báró harminchárom indítványt nyújtott be, hogy az indítványával megobstruálja a villamosítást.

Kornfeld akciója

Végül mégis Jellinek győzött. A Közúti is villamosították. De a két villamosvasút: a „Közúti“ és a „Városi“ tovább harcolt, úgy-hogy hosszú évek története jőformán egyébből sem állott, mint a „barna“ kocsik és a „sárga“ kocsik háborújából. A barna kocsik direktora Jellinek Henrik volt, a sárga kocsiké meg Hűvös József. Mind a kettő kemény legény és félelmes ellenfél. Jellinek mögött a Kereskedelmi Bank, a Hitelbank és a lipótvárosi városatyák: Hűvös mögött meg az Angol-Osziák Bank és a józsefvárosi városatyák állottak. De azért üzletnek a Közúti volt a kiadósabb. Állandóan nagy osztalékot fizetett és a pesti börzén a Közúti részvény volt a „legnagyobb fantáziájú“ játékpapír. Egy ízben valaki tanácsot kért Kornfeld Zsigmondtól, a Hitelbank híres vezérigazgatójától, hogy milyen papírba fektesse a vagyonát.

— Ha jól akar élni: Közúti legyen, de ha jól akar aludni, akkor legyen Hitelbankot! — mondta Kornfeld.

Hol vannak már ezek az idők!... 1910-ben aztán Sándor Pál, meg Krausz Simon kicsavarták a hatalmat Jellinek kezéből, de azért a Közúti részvényekkel tovább börzéztek az emberek és a kabaréban kuplét énekeltek a „Strassenbahn“-ról, meg Krausz Simonról. Mennyi idő telt el azóta és mennyi minden történt, miközben az idő eltelt? Milyen nagy változásoknak kellett bekövetkezni, amíg Jellinek felfedezte a szakaszjegyet és mennyi mindennek kellett történnie, míg a szakaszjegy ára 6 krajcárra szálloított le. Abban az időben is volt már olcsó jegy, amit a trafikokban árultak, de azt még nem hívták tantusznak. A trafikjegyek az volt az előnye, hogy ha egyszerre 10 darabot vett belőle az ember: olcsóbban adták, mintha egyenként a villamoson vásárolta volna. Ez a trafikjegy volt Jellinek Henrik egyik zseniális kigondolása. Jellinek azt mondta, hogy a pesti ember már a hónap második hetében elkölte a fizetését és akkor két héti gyalog jár, mert nincs pénze villamosra. Épp azért az olcsó trafikjegyek fífikájával próbálta rávenni a publikumot, hogy vegye meg előre a jegyét. Ezek az előreváltott olcsó jegyek még kamatban is meghozták a hasznót, mert kiderült, hogy sokkalta jobb, ha olcsó jeggyel utazik a közönség a villamoson, mintha egyáltalában nem utazik. A legnagyobb vívmány azonban mégis csak az volt, mikor behozták az átszállójegyek intézményét.

Minek meséljük tovább a mesét. Ami a háború óta és a háború után történt, azt úgyis mindenki tudja. Pont tíz éve annak, hogy a főváros megváltotta és fúzionáltatta a két villamosvasutat. Azóta Budapest lakosságát a maga vasútján fuvarozza, melynek gondja, haszna egyaránt a városé. Azóta az autobusz is nagy szerepet játszik Budapest uccái forgalmában, mely hatvan évvel ezelőtt nem egészen 10 millió utast

számlált, ma pedig körülbelül 270 millió főnyire rúg Budapest közlekedési alkalmatlanságainak utasforgalma.

Ha mindennek úgy akarják, nemsokára megjelenik Budapest uccáin a trolleybus, melynek nagyapja, mikor 78 évvel ezelőtt elindult diadalmas útjára: még lóvasút volt. Tülszűlt a kalauz, mikor elindította. Ez a lóvasút végig döcögött Budapest fejlődésének minden fázisán. Mikor a lovak elfáradtak, villamosáramot fogtak a kocsiba. Ezek a kocsik együtt haladtak a város fejlődésével, hol döcögve, hol robogva, míg végre utóltérték a — gumikerekekű villamos.

Pásztor Mihály

Jóváhagyta a kereskedelemügyi miniszter az autotaxi tarifahatárok módosítását

Még a múlt év végén határozta el a fővárosi közgyűlése, a taxiérdekeltségek kérelmére, az autotaxi-tarifa több vonatkozású módosítását. Elsősorban az úgynevezett tarifahatárok módosítását határozta el a közgyűlés.

Eddig az volt a helyzet, hogy a vármhatáron túl történt utazásoknál, amennyiben az utas a kocsit visszafelé nem vette igénybe, a visszafelé irányuló utal is meg kellett fizetnie, sőt a vármhatáron túl a tarifa drágább volt. A közgyűlés ezt a rendszert megszüntette és a fővárosi politikai határain belüli szállításoknál csupán az utazás céljához vezető út megfizetését mondotta ki, míg visszafelé az üres kocsi díját az utasnak nem kell megfizetnie. Csupán a budai hegyvidéken van némi változtatás a taxitarifán, olyképpen, hogy a politikai határon belül a budai hegyvidékre irányuló fuvaroknál úgynevezett hegyvidéki tarifát léptetnek életbe, amely abból áll, hogy az e környékre történt fuvaroknál az autotaxi a II. díjszabást állíthatja be. A közgyűlés részletesen megállapította a hegyvidéki háttérvonalaikat és a kereskedelemügyi miniszter a most beérkezett jóváhagyásban némi módosítással ezt a határozatot jóvá is hagyta. A határozat folytan az I. díjszabási körzet nagy területtel bővült és a budai oldalon már nem kell többé megfizetni az üres taxi által visszatért utat. November 15-én lép életbe az autotaxi tarifájának ilyen értelmű módosítása.

Ugyancsak jóváhagyta a kereskedelemügyi miniszter azt a határozatot is, amely szerint a nagy autotaxi három személy fuvarozása esetén a kiskocsik tarifájával közlekedhetnek és csak négy vagy több személy fuvarozásánál számíthatják fel a rendes nagytaxi-viteldíjat.

Filléres gyorsvonatok

A MÁV igazgatósága közli, hogy legalább 500 utas jelentkezése esetén november 12-én, vasárnap a következő filléres gyorsvonatokat indítja:

1. Budapestről Békéscsaba (Gyulára). Budapest Nyugati pályaudvarról indul 6 óra 30 perccor, érkezik Békéscsabára 10 óra 07 perccor, Gyulára 10 óra 35 perccor. Vissza indul Gyuláról 19 óra 50 perccor, Békéscsabáról 20 óra 18 perccor. Érkezik Budapest Nyugati p. u.-ra 23 óra 52 perccor. A menettérti jegy ára Békéscsabára 4 pengő 20 fillér és Gyulára 4 pengő 50 fillér.

2. Budapestről Szegedre. Budapest Nyugati p. u.-ról indul 6 óra 07 perccor, érkezik Szegedre 9 óra 36 perccor. Vissza indul Szegedről 20 óra 37 perccor és Budapest Nyugati p. u.-ra érkezik 0 óra 06 perccor. A menettérti jegy ára 4 pengő.

3. Budapestről Gyöngyös (Egerbe). Budapest Keleti p. u.-ról indul 6 óra 20 perccor, Gyöngyösre érkezik 8 óra 51 perccor, Egerbe érkezik 9 óra 36 perccor. Vissza indul Egerből 18 óra 50 perccor, Gyöngyösre 19 óra 47 perccor és Budapest Keleti p. u.-ra érkezik 22 óra 14 perccor. A menettérti jegy ára Gyöngyösre 2 pengő 40 fillér és Egerbe 3 pengő 30 fillér.

4. Sátoraljaújhely (Miskolcra) Budapestre. Indul Sátoraljaújhelyről reggel 5 órakor, Miskolcra 6 óra 54 perccor, érkezik Budapest Keleti p. u.-ra 10 óra 15 perccor. Vissza indul Budapest Keleti p. u.-ról 23 óra 30 perccor, érkezik Miskolcra 2 óra 46 perccor és Sátoraljaújhelyre 3 óra 35 perccor. A vonat az utasok fel- és leszállása végett megáll Sárospatak, Olaszliszka, Tolcsva és Szerencs állomásokon is. A menettérti jegy ára Miskolcra 4 pengő és Sátoraljaújhelyről 5 pengő 30 fillér.

5. Debrecenből Budapestre. Indul Debrecenből 6 óra 31 perccor, érkezik Budapest Nyugati p. u.-ra 10 óra 39 perccor. Vissza indul Budapest Nyugati p. u.-ról 23 óra 36 perccor, érkezik Debrecenbe 3 óra 37 perccor. A menettérti jegy ára 4 pengő 70 fillér.

A menettérti jegyek ezekhez a vonatokhoz a MÁV hivatalos menetjegyjelűkben és annak fiókjaiban válthatók meg. Ezek a vonatok mindennemű szabadjegy és kedvezményes jegy érvénytelen. A Budapestről korán reggel induló és oda késő éjjel visszaérkező vonatokhoz a BSZKRT különjárásokat indít.

Borotválás víz nélkül Morisson borotvacrémmel jó