

A LÓVASÚTTÓL A METRÓIG

Képriportunk a 16-17. oldalon Fotó: MTI

ország-világ





A gőzös vontatta fogaskerekű a századfordulón



A lóvasút



Az 1915-ös autóbusz-prem

A lóvasút

Százéves Budapest! A közel-múltban már foglalkoztunk örökifjú fővárosunk jubileumával és az Ország-Világ hasábjain kétszer is titokfejtő sétára invitáltuk olvasóinkat. Ezúttal nem titokról, nem megfejtésre váró rejtélyekről szólunk, hiszen a közlekedéshez minden budapesti egyaránt jól ért és ha sok másban nem is, a közlekedés szidásában, a közúti forgalom csepülésében évszázada minden pesti polgár egyetért. Ugorjunk tehát visszafelé nyolc-tíz évtizedet, vizsgáljuk meg, mi foglalkoztatta a közlekedő budapestieket az egyesített főváros első éveiben, évtizedeiben.

Jel az utazásra — a Nemzeti tetején

Kezdetben lassan járj, tovább érsz jelszóval túlnyomórészt gyalog közlekedtek elődeink és a lőerőt az első időkben valóban a négy lábon járó lőerő, a jó öreg paci jelentette, főleg bérkocsi formájában. Aki a Kálvin teret az egykori metszet alapján akarná azonosítani, annak csak a Nemzeti Múzeum épülete szolgáltathat támpontot, és szinte hihetetlennek tűnik, hogy a csúcspont dugóiról hírhedt csomópont akkor békésen parkoltak a konfliktusok és a fiákerok. Hadd jegyezzük meg itt, hogy a híres pesti konfliktus, az egylovas batár a gépesített közúti forgalom idején is elég hosszú ideig fennmaradt, sőt az utolsó egyfogató a felszabadulás utáni években hagyta el végleg a pesti flasztert. De a bérkocsi mellett megjelent már az omnibusz és a lóvasút. Sokan talán nem tudják, hogy az első gépesített tömegközlekedési eszköz a villamost megelőzve az 1870-ben felállított sikkó és a fogaskerekű volt, amelynek első szerelvénye 1874-ben tette meg az utat a Svábhegyre. A füstös gőzös vontatta fogaskerekű már megindulásakor nagy népszerűségnek örvendett. Ezzel közlekedett Jókai Mór és felesége, Laborfalvy Róza, a nagy színésznő, és bár a Svábhegy légvonalban közel van a Múzeum körúthoz, egy-egy város-

ba jövetel komoly utazásnak számított a hegyen lakók számára. Laborfalvy Rózának, hogy ne utazék fölöslegesen, a régi Nemzeti Színházra kitett zászló jelezte, be kell jönnie próbára vagy sem.

De térjünk vissza a jó öreg lóvasúthoz és az omnibuszhoz, amelynek tetején „de csuda volt”. Hogy nem volt mindig ilyen csoda, azt bizonyítja több egykori újságcikk, amely felháborodik a Király utca borzalmas zsúfoltságú forgalma miatt — a csúcspont szót akkor még nem ismerték. Egyébként az egykori Király, most Majakovszkij utcán rengetegféle közlekedési eszköz járt. Közlekedett itt omnibusz, villamos, sőt rövid ideig, tizes jelzéssel, sinen járó autóbusz is, viszonylag keskeny útvonalon és gumikerekek hiányában pokoli zajt okozva. A csendes-kedves trolibusz mai utasai és az ott lakók — ha fiatalok, nem is emlékeznek erre.

Annak idején, amikor megérkezett a villamos — jött, látott és győzött. Várostarténetileg igen rövid idő alatt, alig több mint másfél évtized múltán uralkodó közlekedési eszköze lett a fővárosnak. Az egykor diadalmas villamos ma már visszavonulóban van. Egy kis nosztalgiával gondolunk arra, hogy a pesti polgár hű acélparipája, több megszűnt járat után rövidesen eltűnik a Rákóczi útról is, és talán néhány év, vagy évtized múlva utódaink ugyanúgy csodabogárként néznek a kerekeken gördülő, sárga Noé-bárkájára, mint ahogy most a kisdíjakok megbámulnak kora reggel — ilyenkor még szabad közlekedniük — egy-egy lovas kocsit az Árpád-hídon.

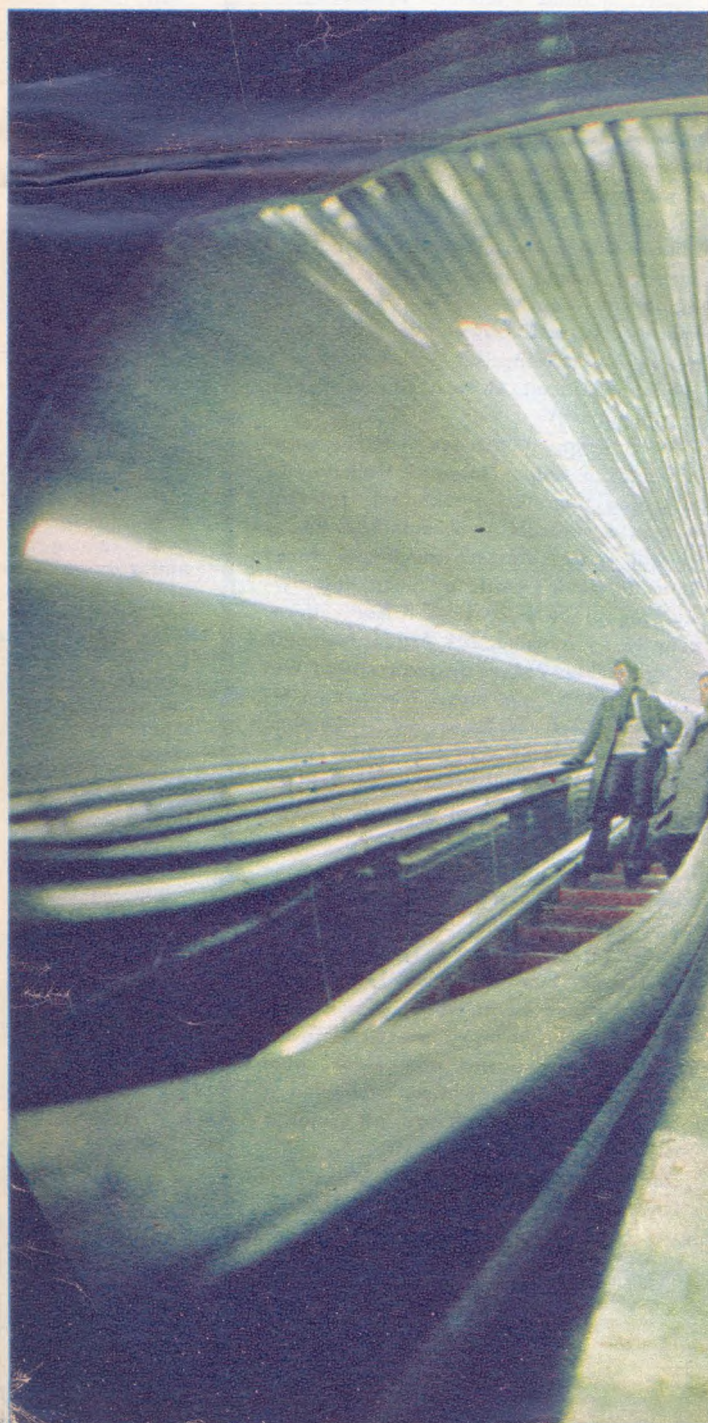
„Meneküljön, aki bír — mert jön az automobil”

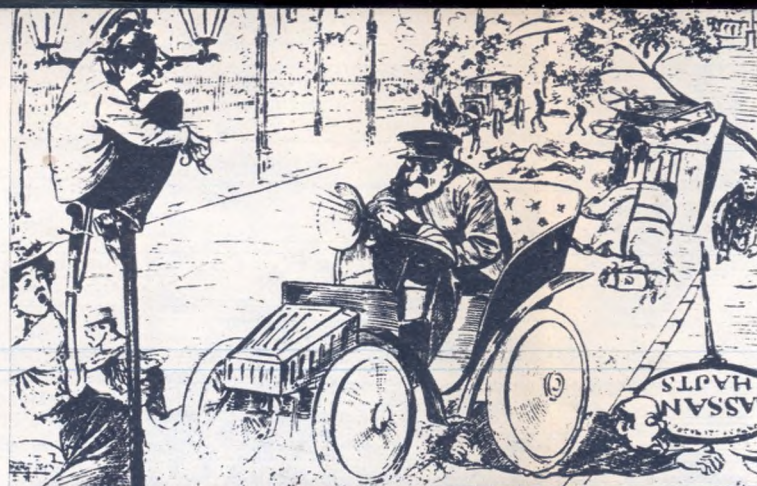
De térjünk vissza a századforduló idejére, a millenniumi évek-re. Szörnyű dolog rázta meg ekkor a közlekedő budapesti lakos-

ságot, megjelent az automobil. A 25–30 km-es „szédületes” sebességgel száguldó, pöfögő-töfögő szörnyetegek egyöntetű állásfoglalásra készítették a sajtót: ilyen lármás, bűzlő, életveszélyes járművek nem a pesti utcára valók. „Meneküljön, aki bír — mert jön

az automobil” — verselt torzképalá a „Budapesti Élet”.

Jól emlékezhetünk arra, amikor a metró megindulásának első napján kigyózó sorok várahoztak a Deák téri végállomáson, hogy a elsők között utazhassanak az új járművön. Úgy látszik, ez Buda-





ti utcán

A „Budapesti Élet” torzképe az automobil veszélyéről

A századfordulón — rettegve a közlekedés zsúfoltságától, a karikaturista a levegőben próbálta megoldani a pesti utca forgalmát ...

a metróig

pesten haladó hagyomány, a korabeli képek híven mutatják az első autóbusz hasonló jellegű pesti közönségsikerét. Az 1915-ben megindult „hatalmas”, kb. 20–25 személyt befogadó autóbuszokat nagy tömeg vette körül, amint tömör gumikerekükön 15 km-es se-

bességgel odaimbolyogtak a járdaszigethez, megállókhöz.

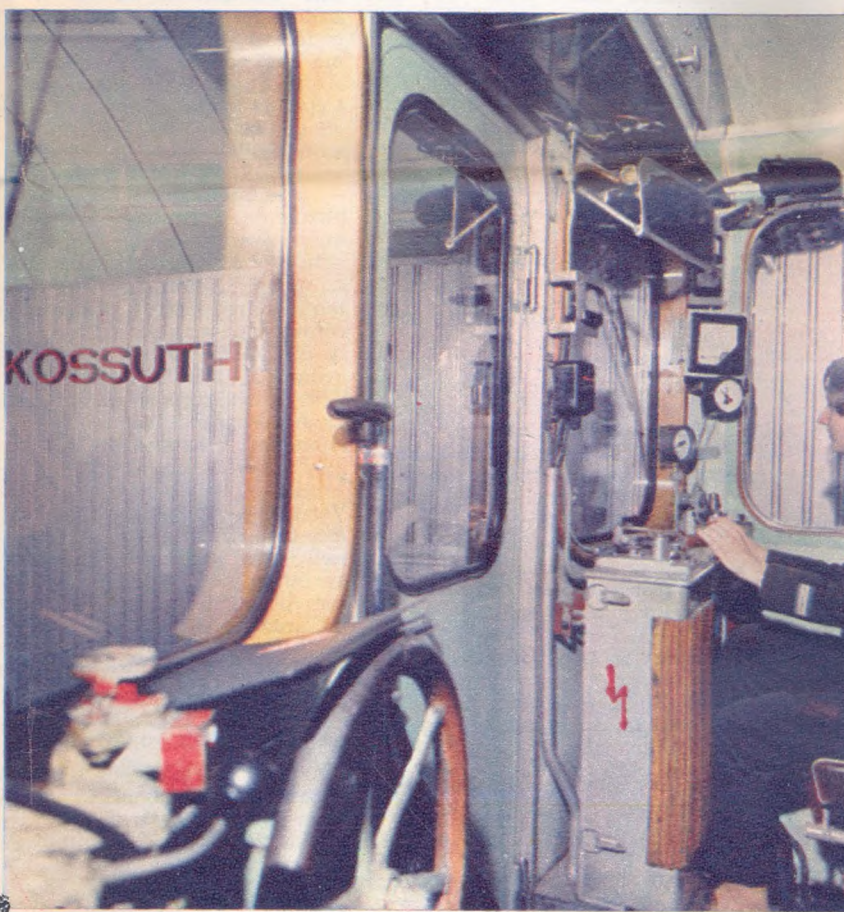
Jubileumi ajándék

Rövidesen újabb közlekedési eszköz, illetőleg vonalszakasz premierjéhez záródokolhatnak a fő-

város rajongói. Néhány nappal azután, hogy ezek a sorok megjelennek — a százéves Budapest karácsonyi ajándékeként, — felavatják a metró Deák tér és Déli pályaudvar közötti új vonalszakaszát. 76 évvel a kontinensen elsőként megindított „kis” földalatti

megszületése után, világvárosunk forgalma az évfordulóhoz méltó, közlekedésünket segítő-gyorsító járáttal gyarapodik. Milyen nagyszerű élmény lesz elsőként végigutazni a Fehér úttól a Déli pályaudvarig. Alig húsz perc alatt.

Fényes Tamás



Próbaúton az egyik vezető

◀ Az új metró leghosszabb mozgólépcsője a Kossuth Lajos téri állomáson

Fotó: MTI

a hat