



Virágkorzó a Stefánia-uton.

A STEFÁNIA-UT

A mai nemzedék számára a Stefánia-ut csak egy nagyon szép és hosszú utat jelent, amelyen érdemes végigsétálni, mert a Városliget legszebb részein, a tó mellett visz végig és szép villák szegélyezik. Annyit tudnak róla, hogy az Andrássy-ut végétől, a Hősök Emlékművétől a viztoronyig, illetőleg a Kerepesi-utig visz. Ezzel azután vége is a mai pesti ember tudományának, ha a Stefánia-utról kérdezik. Mást, jóval többet, jóval érdekesebbet tud azonban a Stefánia-utról az a pesti ember, aki még Nagy-Magyarország idejében nőtt fel és a háborút megelőző évtizedekben élte ifjúságának legalább egy részét a magyar fővárosban. Ennek a nemzedéknek a Stefánia-ut külön fogalom, egy jelentős része az uri magyar társadalmi életnek.

A ma elárvult és legfeljebb csak átvonuló közlekedés szempontjából használt Stefánia-ut ugyanis a háboru előtti évtizedekben a magyar uri társadalmi élet közép-pontja volt és egyúttal olyan látványosság is a magyar fővárosnak, hogyha abban az időben lett volna divatos az idegenforgalmi és nemzetközi propaganda, akkor a Stefánia-uti kocsi-korzó megcsodálására a világ minden részéből jöttek volna a külföldiek, mert ilyen sehol másutt a világon nem lehetett látni, de még elképzelni is nehéz lehetett.

Budapest kocsi-korzója volt a Stefánia-ut, itt vonult fel a magyar uri társaság minden számottevő tagja, itt mutatták meg a magyar urak, hogy valóban lovas nép a magyar, mert olyan ló- és kocsikultuszt hlába kerestünk volna bárhol másutt, mint amilyen remek fogatok haj-

tottak végig a Stefánia-uton akármelyik közönséges korzó-hétköznapon. Ugy vonultak el a szemünk előtt a legkülönbözőbb kocsiköltemények és műreemek, mint egy csodálatos, korát megelőzőt színes mozifilmen. Az egész Stefánia-ut, több mint két kilométeres hosszában „foglalt” volt, mert kettős sorokban hajtottak a kocsik mindkét irányban, úgyhogy egyszerre négy sor kocsit láthatott az ember, aki a kocsit szélén nézte a csodálatos látványt.

Sallangos magyar négyes mellett büszkén trappolt az óriás kerekű egylovas tarantasz, amelyen az ülés úgy himbálódzott, mintha a szél fujta volna s csodálatos hajtó-ügyességgel siklott keresztül a kocsirenetegen a *gig*, két egymás elé fogott lovával, de nem kisebb hajtóművészet kellett ahhoz, hogy ebben a nagy kocsiforgatagban, ahol csak lépésben lehetett haladni, veszély nélkül tartsa féken a négy egymás mellé fogott tüzes szürkét, amelyek úgy ficánkoltak, mintha maguk is tudatában lettek volna fontosságuknak. Fantasztikus külsejű angol kocsik, tizméteres gyeplőszíjakkal, mozdulatlankepű, cilindres, pofaszakállas lakájokkal, amott megint egy remekbekészült magyar homokfutó, nagybajuszu, feszes nadrágos, panyókára vetett mentés parádés kocsissal, de a gyeplő a fekete „ferencjózsef”-be öltözött — a gomblyukban az elmaradhatatlan szekfü — ragyogó cilindres tulajdonos fehérkesztyűs kezében volt. És milyen jó kezekben! A kocsi úgy siklott át a legkeskenyebb résen is, ami a kocsisorban véletlenül megnyílt, mint a villám és a ragyogóra kefélt szőrű pej, vagy fekete lovakhól egyszerre robbant ki az eddig visszatartott erő és csak úgy

repült a kocsí a szabaddá vált utvonalon. Számozatlan, gumikerekű fiákerrek gördültek simán, előkelően, a bakon a sötétkékruhás, egyenesszélű, gligerli-keménykalapos kocsis feszített, s éppen csak hogy nem ő köszönt vissza a kocsiban ülő gavallér helyett a többi kocsiból felé szálló üdvözlésekre.

Mert a Stefánia-uti kocsikorzó nem afféle divatrevü volt, amit manapság szokás rendezni, hanem valódi társasági találkozó. A kocsikban ülő urak és hölgyek csak részben csodáltatták magukat és kocsijukat, Jovaiukat, nagy részt azonban azért hajtottak végig a korzón, hogy egymással is találkozzanak és megtárgyalják a legfrissebb társasági eseményeket. A korzó fiatal-sága — természetesen mindenki kocsin — csapatoستul kísérte a nagy primadonna kocsiját és boldog volt, aki csak egy percre is közel tudott hajtani hozzá és közvetlen közelből üdvözölhette és válthatott néhány szót vele. Ugy rajzolták körül az akkoriban szereplő dámák kocsijait a fiatal és idős gavallérok és tisztelőik, mintha a Dunaparton gyalog sétáltak volna és nem is négyes, ötös fogatokat hajtánának. De szóba álltak ők a gyalogosokkal is, akik a Stefánia-ut járdájáról köszöngettek fel és kihasználva a nagy kocsitorlódást, néha percekig sétáltak a kocsí mellett és társalogtak a bennülő ismerősökkel.

Külön élvezet volt, amikor a Stefánia-uti korzó végén az Andrásy-uton hazahajtottak. Szédítő iramban, az összes rendelkezésre álló lóerőket megmozgatva repültek végig a csodafogatok az Andrásy-ut faburkolatán, a csak Magyarországon található uri hajtóművészet minden fortélyával előzték egymást és kerülgették a „civil” kocsikat és az ilyenkor minden erejét megfeszítő nehézkes omnibuszokat, amelyeknek kocsisaiban felébredt a magyar virtus és a döcögő faalkotmánnyal is igyekeztek a lehetőségig „robogni”.

Ma színes mozifilmekre vennék fel az amerikai operatőrök azt a csodálatos látványt, amit a Stefánia-uti kocsikorzó nyújtott egy-egy virágkorzó alkalmával, vagy amikor maga *Ferenc József* király is végighajtatott a nevezetes utvonalon. Ma ebből a csodálatos igazi uri Magyarországból, amit a Stefánia-uti kocsí-korzó reprezentált, alig maradt meg valami. Az autó megjelenése még a békeidőkben csaknem teljesen tönkretette a híres-nevezetes kocsifelvonalást, a díszes hintók és magánfogatok a vidéki kuriák kocsiszíneiben szuvasodnak és rozsdásodnak, a daliás urhajtok — ha ugyan még itt járnak közöttünk — fájó szívvel gondolnak vissza a soha vissza nem térő szép napokra, a Stefánia-uton pedig pesztonkák és „nőrsz”-ök tologatják a remekbe készült, golyóscsapágyas „egyfogatu” gyerekkocsikat...



A Stefánia-uti korzó.



A városligeti fák alatt.
Alsó kép: Husvétii korzó.

