

Pest 1781-ben, előtérben a hajóhíd.
Lőrinczy György reprodukciói

Város az időben XXXVIII.

Zolnay László

Közlekedés az újkorban

Budapest várossá — majd fővárossá — alakulásában döntő szerepe volt kedvező közlekedési adottságainak. A Kárpát-medencének — négy égtáj felől is — felezője. A hajdani országnak, mint a régiség magyarja mondta: köldöke. A Duna, amely a kétarcú — hegy- és síkvidéki — tájat el is választja, össze is köti, ide csalta s ide szállította az őskor népeit. A római korban Dunánk, Iszter a Római Birodalom északkeleti határa lett. Limesz.

S a rómaiakra csak hálával emlékezhetünk: nekik köszönhetjük a Dunántúlnak, Pannóniának első kövesútjait. Az ő útrendszerüket építették tovább a táj gazdái a későbbi évszázadokban.

Gyorskocsi- és postaszolgálat

1683-tól, Esztergom visszafoglalásától fogva megtört a török hatalma Magyarországon felett. Buda eleste után, 1686-tól a bécsi kormányzat a mindinkább növekvő felszabadult területeket bekapcsolta a XVI. század eleje óta működő közlekedési hálózatba. (Az osztrák birodalom gyorskocsi- és postaszolgálata Mohács után átvette a magyar postát, s 1550-ben

egészen Egerig, Kassáig kiterjesztette szolgálatát.)

A szolgálat lóváltói, postaállomásai átlagosan 15–20 kilométeres távolságokban helyezkedtek el ország-útjaink mentén. (Már ahol egyáltalán voltak országútnak nevezhető útjaink.) Ezt a távot a lónak gyors járómódban — ügetés, poroszkalás, vágta — való teherbíróképességéhez mérték. (A „lőhalálában” való hajtást a postakocsisoknak tiltották.) Mivel pedig a rómaiak lovai sem voltak gyorsabbak vagy lassúbbak, mint azok a kocsilovak, amelyeket a XVII–XVIII. század földi bárkái, a lomha fakószekerek, batárok elé fogtak, nem véletlen Marsigli Alajos grófnak, a jeles hadmérnök-tábornoknak 1686 és 1699 közt Buda környékén tett felismerése: a Dunántúl számos helyén a törökök az ő postaházaikat római kori lóváltók helyére tették. Utóbb ezekbe, a török által elhagyott hajdani postaházakba költöztek be a török alól felszabadított Magyarországon első postamesterei is. (A XIX. században még megvoltak Nagytétény, Piliscsaba, Dorog, Nyergesújfalu, Dunaalmás régi lóváltóhelyei.) A 16–20 kilométeres térközti a török egy konak-nak, azaz egy futamodásnyi útnak nevezték.

A XVIII. század elején híres utazás volt XII. Károly svéd királyé. Török fogságból szabadulva 1714-ben tizenhat nap alatt tette meg az utat Törökországtól Stockholmig. Útja során érintette fővárosunkat is. Feljegyezték, hogy a svéd király a Rudas fürdő felett álló hajóhídon kelt át a Dunán s így ért — tudunkkal postakocsin s nem lóháton — Budára. Itt állt ugyanis — a budai Batthyány téri Vásárcsarnok helyén — az 1901-ben lebontott régi központi Postaház.

A Postaházzal szomszédos Braune Löwe, Barna Oroszlán nevű régi fogadót 1746-ban Haager Tamás császári és királyi postamester vette meg. Így aztán dupla hasznot húzott. Az utasok ugyanis nemcsak lovaikat váltották nála, hanem Haager uram ivójában mosták le magukról — vagy gégejükéről — az út porát is.

A budai Postaháztól 1752-ig csak hetenként egyszer indult Bécsbe a „távolsági járat”, a bécsi posta. Ugyanitt indították délkelet felé a nagyszabású postakocsit is. Ez azonban csak havonta egyszer közlekedett.

A régi országos Postaház helyét ma már egyes egyedül a vízivárosi Gyorskocsi utcának (a hajdani Eilwagengasse-nak) neve őrzi. Az utcácska

egyre tünező ódon viskói — ha nem lennének némák — sokat mesélhetnének hajdani utasokról, vörös postakocsikról. Meg a százgalléros, combig érő csizmát viselő postakocsisokról. Kik, ha belefűttak kürtjükbe, ha vágta ugratták hat lovukat, akkor menekültek, falhoz lapultak a gyanútlan járókelők.

1831-től már naponta indult a bécsi delizsánsz. Harmincegy óra volt a menetideje.*

1846 júliusában a budai postakocsis dallamos kürtjelébe — távolról, igaz — egy fűttyszó rivallt bele. A Pest városából kipöfögő első gőzmozdonyunknak, a Budának síjja volt ez. A postakocsisok nemsokára szegre akaszthatták kürtjüket. A posta jelvénye lett aztán ez a kürt, mind mostanig. De meg nem szólalt többé.

Vasút és lóvasút

A Nyugati pályaudvarról kigördülő, Vácra induló első vasútnak vonatának utasa volt Petőfi Sándor.

* Ugyanezt a 230 km távot 19 óra alatt lovagolta le — 1 óras pihenővel — egyazon lovon (lóváltás nélkül) Sándor Móríc, az „ördöglovas”.

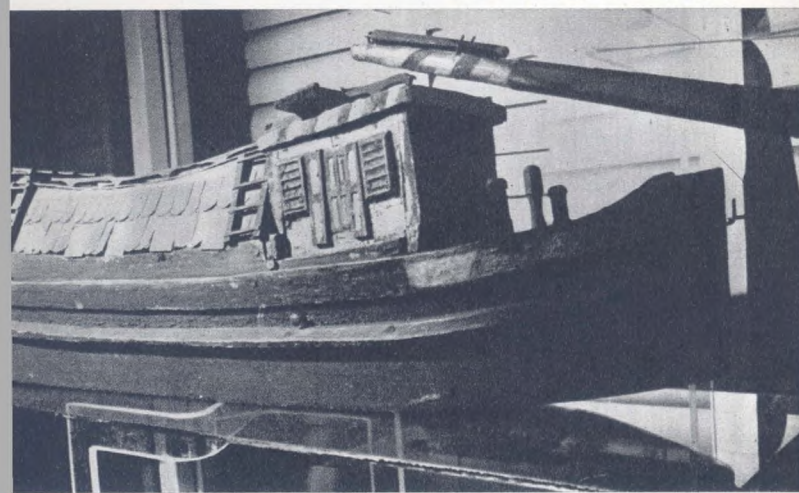


Hajóvontatók a budai Bomba (ma Batthyány) téren 1830 körül

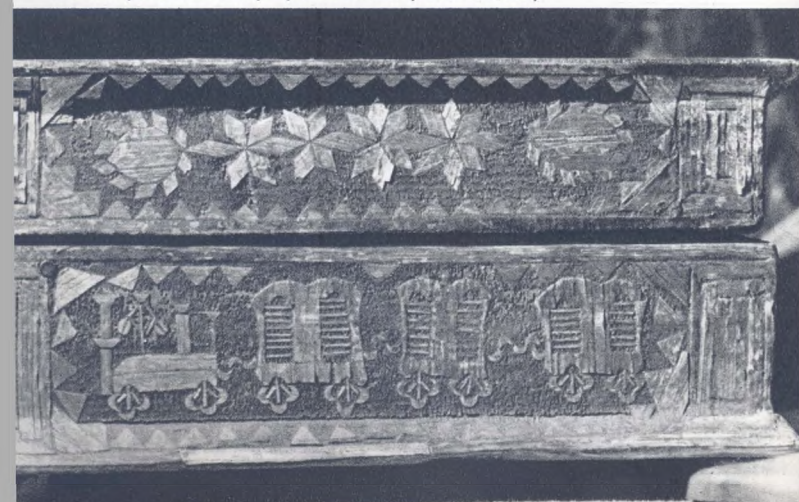


Sándor Móricz, az „Ördöglovas”

Régi dunai bögőshajó modellje (1820 körül)



Az első pesti vasút képe parasztládán (1840-es évek)



A pöfögő, füstölgő, lassú, döcögő, kormos kis alkotmány a költőt csodálatos látomásra ragadtatja! Sinné kelene kovácsolni minden bilincset — hirdeti a költő. Bezzeg a maradiak úgy vélik: „a gőzgépjel sebességét nem bírja el az emberi szervezet . . .”

Ezúttal is a költő álmolta meg a jövőt. A maradiak pedig ezúttal is tévedtek.

Pályaudvaraink közül a vonóvasakkal rögzített, fa szerkezetű nyugati indóházat (indító-ház rövidítése) 1846-ban Zitterbarth Mátyás pesti építőmester emelte. (A mai Nyugati pályaudvar öntöttvas és üveg csarnokszerkezetét 1874–77-ben építette a párizsi Eiffel-cég.) A Déli vasút első fogadó-csarnokát fából, 1861-ben készítették el. Legnagyobb pályaudvarunk, a Keleti, jóval későbbi: 1882-ben tervezte Rochlitz Gyula.

Ám ugyanakkor, amikor az úgynevezett helyközi (interurbán) forgalmat már vasutakkal és — mint látjuk majd — gőzhajókkal bonyolítják le, a helyi közlekedés eszköze a ló, a kocsis, ha ugyan nem az apostolok lova.

1796-ban írja a Bétsi Magyar Hírmondó: „Pesten és Budán is vagynak már Fiakkeresek, akik pénzért kotsinn hordanak ide s tova akárkit; de koránt sintsenek annyian, mint Bétsben. A Pest és Budai Fiakkeresek, ha arra a számra nevedkedhetnének, mint a Bétsiek, a teherhordók meg nem élhetnének . . .”

1827-ben Ferenc király külön pátenssel engedélyezi és szabályozza a pesti bérkocsisoknak, mint iparosoknak munkáját. A bérkocsis mestervizsgálóhoz — ez az engedély alapja — ötszázévesi gyakorlatot követel a szabadalomlevél.

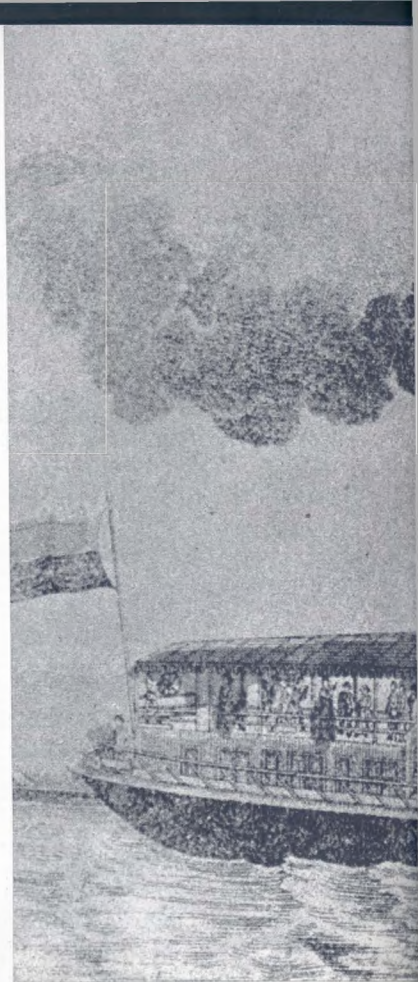
A hajtási vizsga során a kocsimester három, rőzséből felrakott nyolcast kellett hogy vágtaiban — kigyóvonalban — körülhajtson. Ha aztán szekerének kereke a rőzsét érte — mehetett pótvizsgára: megbukott a rokokó Kreszből!

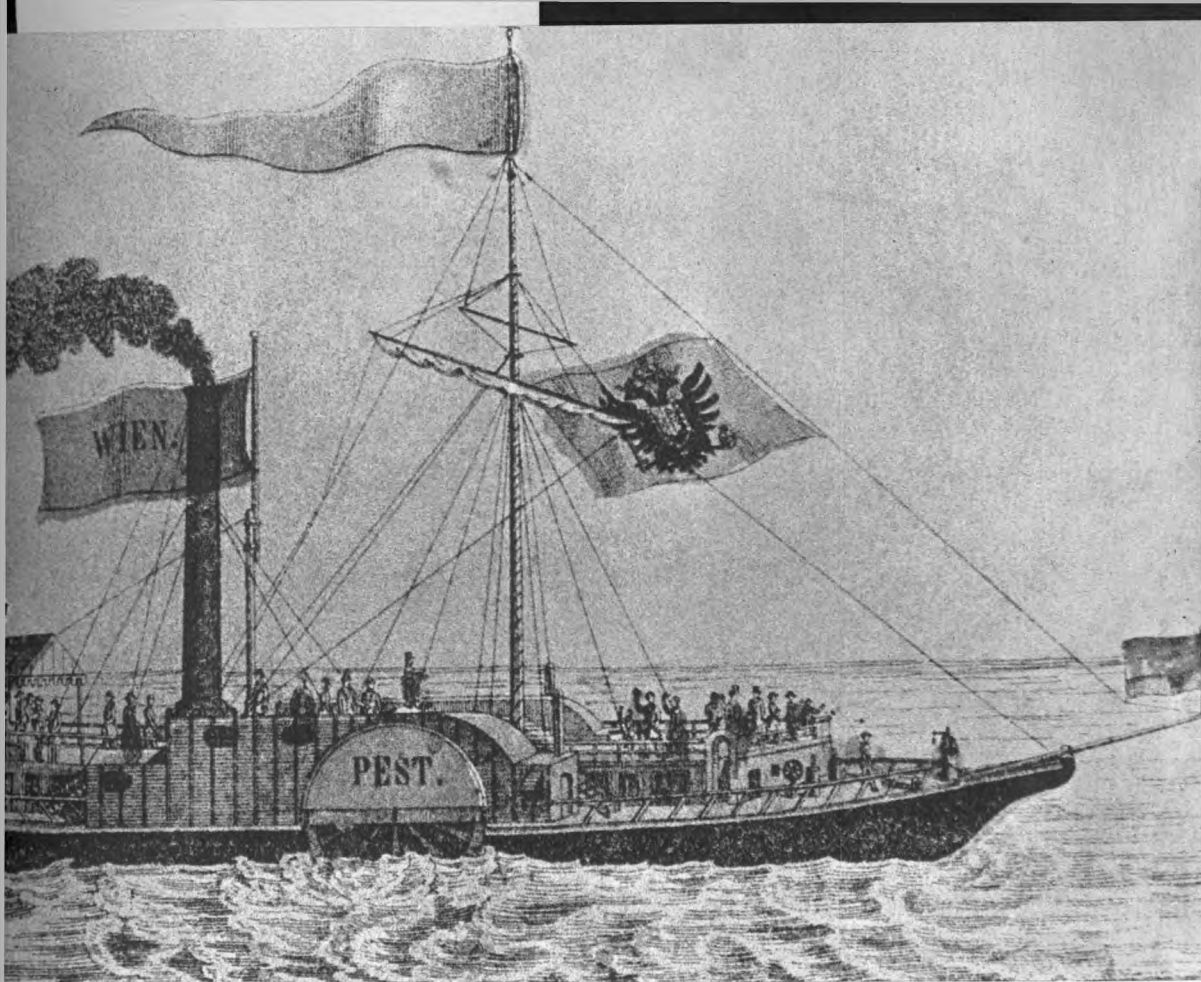
A kétlovas fiákereket 1-től 600-ig számozták. 600-tól felfelé az egylovas konflisok következtek. A díjakat távolság szerint szabták meg. Ötévesnél fiatalabb csikót és tizenöt évesnél vénebb lovat a bérkocsisok be nem foghattak.

1846-ban alapították a Közúti Lóvasút Társaságot. Első vonala a Széna-piac (Kálvin tér) és Újpest között közlekedett. 1868-ban fektették le a Városligetbe és a Kőbányára vezető lóvasút sínjeit is. A Budai Közúti Társaság a Lánchídfe és Óbuda között járatja társas kocsijait. 1867-ben kivezetik a lóvasutat egészen a Zugligetig, az úgynevezett Régi végállomásig.

A lóvasút 1887-ig élte virágkorát. Ebben az esztendőben ugyanis a Baross és a Podmaniczky utcában, majd 1890-ben a Nagykörúton megindult a villamosközlekedés. (Az első villamosínek nyomtáva egy méter volt.)

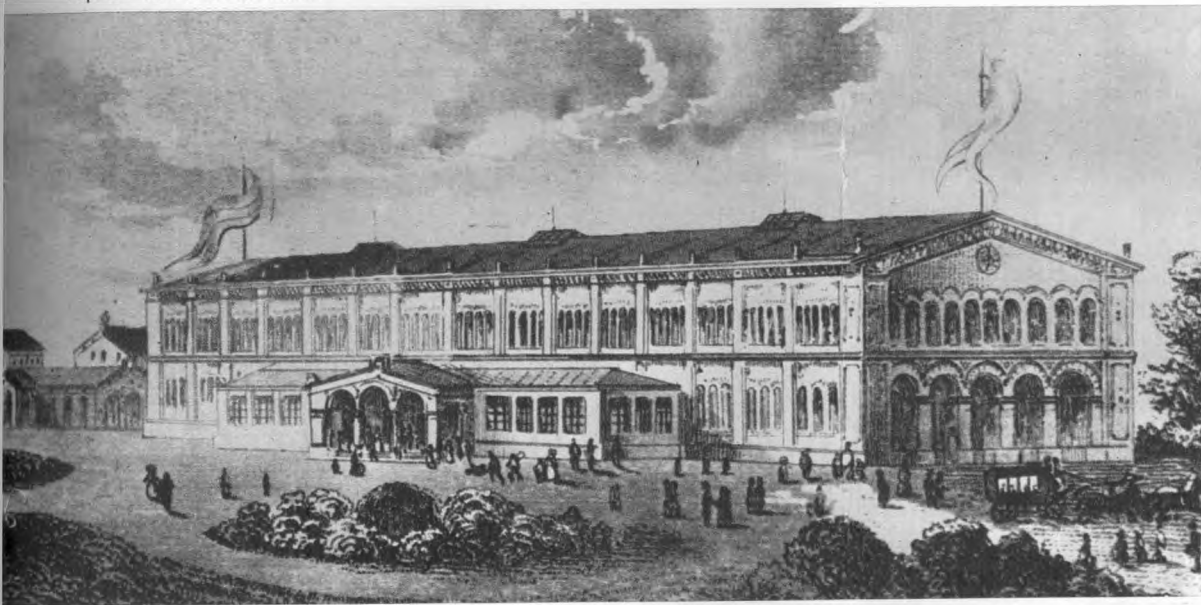
Az utolsó lóvasút kövér lovacskái a Margitsziget két vége között kocogtak. Romantikus kocsiját 1928. április 11-én indították utolsó útjára.



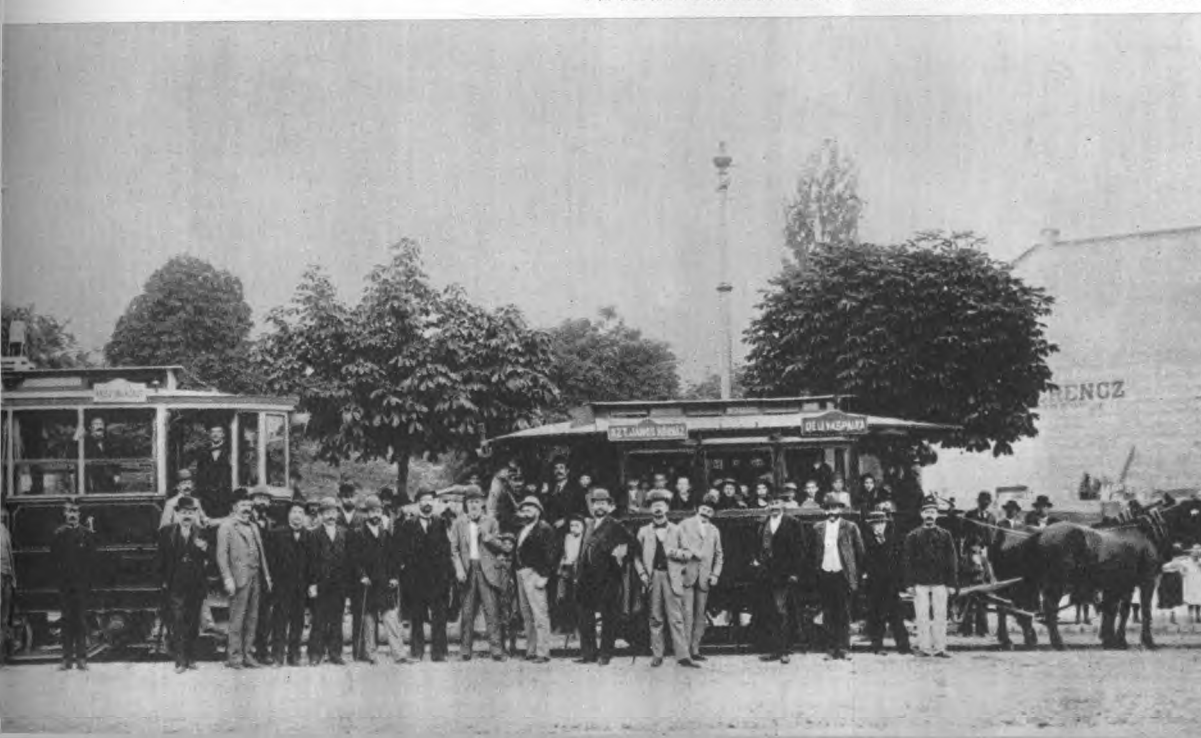


A Pest gőzös (1850 körül)

A pest—váci vasút indóháza



Az utolsó lóvasút és az első villamos a Krisztinavárosban 1898-ban



Vízi közlekedés

Különös dolog, hogy a gőzgépet korábban hasznosította a hajózás, mint a szárazföldi forgalom. És a XIX. század elején a gőzhajóval lebonyolított teherforgalom – például gabonaszállítás a Délvidékről – a vasútnál sokkal hatásosabb módon pezsdítette fel az országot és Pest-Buda kereskedelmét, elsősorban malomiparát.

1818-ban kötött ki Pesten az első gőzhajó, az osztrák Carolina. Ez a hajó huszonnégy óra alatt úszott le Bécsből Pestre. Rendszeres dunai gőzhajózásunk 1831-ben indult meg.

A hajógépek és a hajósisztek jó része Angliából került a Dunára. A Duna-parti falvak, de még Pest-Buda népe is szájról szájra adta a hírt: „az ördögös anglius”, az Andrews kapitány vezette „Franz I.” (I. Ferenc) már 14 óra és 15 perc alatt tette meg a Bécs–Budapest utat. Visszafelé azonban lassabban forgott a hajókerék: 40 óra 20 percbe telt az út!

Egymásután építik a Magyar Hajózási Egyesület hajóit: a Dunát, a Herminát, az Attilát, a Pannoniát, a Szegedet.

A Pest és Bécs közötti hajóút, ami lóvontatással 25 napig tartott, másfél–háromnapra csökkent. A magyar gabona így hamarabb jelent meg a bécsi piacon, mint az örökös tartományoknak tengelyen szállított termése. Ki is szorította azt. Gabona-exportunk ekkoriban – a gőzhajózás jóvoltából – rövid idő alatt hússzorosára emelkedett. A haszon egy része – jórésze – beleépült Budapest téglaházaiba.

Első gőzhajó-utasainknak egyike, 1831. április 7-én (halála évében) Kazinczy Ferenc volt. Pesttől egészen Győrig utazott, Czuczor Gergely, Esztergom s Pannonhalma látására. Kazinczy hajónaplójának pár sora:

„... Még csillagos vala az ég, s a lámpák a pesti utcákon még nem aludtak el egészen, midőn kimentem a hajóra. Lábaim alatt, midőn a hajó teknőjére felléptem, már pezsgett a kised Vulcanus s a füst feketén tekerge ki kéményéből. Végigmentem a hajón és megállék a nyílások mellett. Látni, mint égnék a kemencék s a gépely csudálatos alakú rúdjai s kerekei mint mozognak nehéz löködésekben. De végre virrada s a hajó kapitánya *indulót lövete* ...”

Ezután azt meséli Kazinczy, milyen pazar a kétkabinos utasszállító belseje. Majd beszámol arról is: alig érnek a Margitszigetig, három órára lehorgonyozzák a hajót a sűrű köd miatt...

Pár évvel később Garay János nehezebben barátkozik meg a hajózással. 1846-ban ezeket írja a Hány költője:

„... kedveseinknek visszamaradása, egy bizonytalan elem feletti lebegésünk tudata, egy hatalmas tüzgépnek szomszédságában, amelynek szét-pattanása mindnyájunkat egyszerre semmivé tehet, a távozás, amint ház után távozik látókörünk, némi aggályos, borongós érzésekkel párosul ...”