



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.86

Hely

Idő

"1898/1943"

Személy

Szerző:

Cím:

45 évvel ezelőtt indult meg
Bp-esten a rendszeres társaskocsi-közlekedés

Forrás:

Pesti Hírlap

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(O)

16 Negyvenöt évvel ezelőtt indult meg Budapesten a rendszeres társaskocsi-közlekedés

Autóbuszaink „elődei” — Amikor a társaskocsi a szakaszjegy hét krajcárba került

A világháború következményei folytán autóbusszjáratunk nagy részét megszüntették. Azokon a vonalakon pedig, amelyeknek megkegyelmezték, autóbusszaink csak egyes napokon és akkor is csak bizonyos órákban közlekednek. Az 1914—1918-as világháború idején autóbusszközlekedésünket illetően — aránylagosan is — rosszabb helyzetben voltunk. Mint ismeretes, Budapesten 1915 májusában indult meg a rendszeres autóbusszforgalom, amelyet gumí- és benzinhány miatt a főváros 1917 április 1-én teljesen megszüntetett. Az autóbusszok a közvélemény sürgetésére csak 1921 szeptember havában jelentek meg újra a főváros utcáin.

Budapest közl. kedésügyének a. abb. ori. története

Autóbusszközlekedésünk története igen érdekes. Eppen 1943 januárjában negyvenöt esztendője, hogy Budapesten a rendszeres társaskocsi-forgalom megindult. A Fővárosi Múzeumban pompás oiafestmények tanúságnak arról, hogy Pestnek már a XVIII. század végén milyen kitűnő gyorskocsi-közlekedése volt. A Hatvani-kapun át 1780-ban és az azt követő években egészen a mult század közepéig, négy — és öt lóval vontatott gyorskocsik közlekedtek. A díszes, aranyozott baltárokat rendszerint fehér lovak húzták. A gyorskocsikat később az omni-

busszok váltották fel, úgyhogy 1870—1880 között Budapest területén már több vállalkozó működött, akiknek kisebb-nagyobb számu társaskocsija bonyolította le a főváros belső forgalmát. A főváros közlekedésügyének újabbkori története azonban azzal a tanácskozással kezdődött, melyet a budai kir. helytartótanács a Pesti Közuti Vaspálya Társaság pest-újpesti lófogatú-vonatának engedélyezése végett 1864 november 17-re hívott össze „Pest szab. kir. város tanácstermébe”. Ezen az összejövetelen néhai Bielek Miksa, az akkori „budai József-ipartanoda” tanára ismertette a lovasut tervét.

Pest gyorskocsi-járatának szabályzatát tehát már 1780-ból ismerjük. Magántulajdonban álló, de rendszeresen még nem működő társaskocsik 1860-ban tűntek fel. Időközben utasok fuvarozására mind több bérkocsi is engedélyt kapott s Budapestnek 1875-ben már 800 bérkocsija volt. Az első pesti lovasutat pedig 1866 augusztus 1-én helyezték üzembe. A főváros közönsége a „lófogatu vaspályát” annyira megkedvelte, hogy 1873-ban a Podmaniczky Frigyes elnöklete alatt álló „közlekedésügyi választmány” hivatalosan megállapította, hogy a „lovasutat már — időkimélel tekintetéből — a gyárába siető munkás is használja!”

A lovasutat még a mult század végén villamosították. Még a mult szá-

ad végén — 1896-ban — megindult Budapest „luxusvasútja” is, miként annakidején a köztudatban a Ferenc ösfe Földalatti Vasút járatát elnevezték.

Mi történt azonban a régi budapesti társaskocsikkal?

Az első öt vonal

A pesti gyorskocsi közlekedését szabályozó első városi „szabályrendelet” 1780-ból ered. A főváros tanácsa társaskocsikra vonatkozó első „közkerü” rendelkezését viszont 1884-ben adta ki. A lófogatú társaskocsi forgalom, mint rendszeres vállalati nagyüzem, ezelőtt negyvenöt évvel: 1898-ban indult meg. Egy bécsi vállalkozó ársulva egy budapesti lakossal, rendszeres omnibuszüzem berendezésére

tett ajánlatot, amelyet a főváros elfogadott.

A főváros területén a rendszeres üzemeltető társaskocsik először csak öt vonalon közlekedtek. A legfontosabb vonal a Fővármháztól a Mária Valéria-utcán, Andrásy-uton át az Artézi-fürdőig terjedt. A második vonal a Rudas-fürdőtől a Lánchídon, Andrásy-uton át az Aréna-útra vezetett. A harmadik vonal a Szent János-kórháznál kezdődött és a Bathány-utcán, Lánchídon, Andrásy-úton át ugyancsak a Városligetbe torkolt. A negyedik vonal a Fővármháztól Kálvin-téren, Egyetem-utcán, Koronaherceg-utcán, Nádor-utcán át és a Margit-hídon keresztül a Császárfürdőt érte el. Mig végül az ötödik vonal a Teréz-templomtól a Király-utcán, Gizella-téren, Lánchídon, Krisztinátéren és a Városmajoron át a Fo-

gaskerekű vasútnál ért véget. A kocsikat, mint emlékszünk, rendszerint két ló vontatta, az emeletes kocsik elé három lovat fogtak. A társaskocsi vállalat kötelezte magát arra, hogy öt-évenként legalább egy új vonalat rendezze be. A szakaszjegyet 7, a vonal- és az átszállójegyet 12 krajcárért árusították.

A villamosított lovasut versenyé azonban erősen érezte hatását, s mivel a társaskocsihoz viszonyítva olcsóbb jegytarifával dolgozott, a Budapesti Társaskocsi Rt. születését követő második évben már pénzügyi nehézségek közé került. Az omnibuszokat és a vállalat sok derék lovát 1899-ben az Első Magyar Közlekedési Vállalat Rt., ettől pedig 1907-ben a Székesfővárosi Közlekedési Rt. vette át.

A közönség érdekeit védő régí. rendeletek

Érdemes egyébként a Budapest társaskocsi forgalmát szabályozó legrégebb fővárosi rendeletet átlapozni. Milyen nagy gondot fordítottak annak idején a fővárosi polgár utazási kényelmére, testi épségének biztosítására! Az 1884-ből származó szabályrendelet például előírta, hogy akár Pesten, akár Budán bármilyen hosszú utat tesz is meg az utas, csak egységes jegytarifa lehet és csak akkor kell drágább jegyet váltania, ha azt akarja, hogy a társaskocsi a hidon is átvigye. Előírta a rendelet azt is, hogy a társaskocsi-társaság vezetősege a végállomásokon, keresztzési és egyéb nagyobb forgalmu pontokon „helyutalványokat” szolgáltatson ki. A sza-

bályrendelet megütötte, hogy a közönséget a kocsi igénybevételére kiállításokkal biztassák, vagy a felszállásban „Tessék sietni”, „Tessék iparkodni” — kiállításokkal megzavarhassák. A kocsikat a fel- és leszálló utasok kívánságára bárhol meg kellett állítani. A szabályrendelet azt sem engedte meg, hogy az emeletes társaskocsik tetőülésén a „gyenge nem” képviselői helyet foglalhassanak.

Old. tartunk, ahol az első világ- háború idején tartottunk...

Az első géperejű társaskocsi, mint mondtuk, 1915 május 1-én jelent meg a főváros utcáin. Londonban már 1903-ban, Berlinben 1903-ban, Párisban 1906-ban, Bécsben pedig 1911-ben megindult a motoromnibusz-üzem. Az első emeletes autóbussz — Bécsben indították utjára.

A budapesti omnibuszüzem csak 1925-ben szüntette be működését és 1913-ban érte el „csúcsteljesítményét”,

amidőn egy év leforgása alatt 13.6 millió utast szállított. A közvélemény sürgetésére azonban a főváros tanácsa már 1912-ben foglalkozott az autóbussz bevezetésének kérdésével. Egy évvel később a főváros már az autóbusszüzem nagyarányu kifejlesztése mellett foglalt állást. Garcke Emil angol pénzcsoportja vállalkozott is arra, hogy ha 35 évre szóló engedélyt kap, a főváros területén 12 utvonalon 170 darab eredeti angol, 40 lóerős, 34 férőhelyes, nyitott, emeletes Daimler-kocsival megindítja az autóbusszforgalmat. Megindultak a megbeszélések, de az intrikák is. Megszóltak a politikai

pártok. Végül a főváros tanácsa a Garcke-csoport javaslatát *elutasította*, kimondotta, hogy Budapest autobusz-forgalmát *házi* kezelésben bonyolítja le. Ilyen előzmények után 80 darab autobusz szállítására *nemzetközi* pályázatot irtak ki, ezt a kiírást azonban a kormány megsemmisítette és kimondotta, hogy Budapest területén csak a *hazai* autóipar autobusz-gyártmányai közlekedhetnek. A főváros a Székesfővárosi Közlekedési Rt.-ot az 1914—1918-as világháború elején megváltotta és 1915 májusában megindította Budapesten rendszeres autobusz-forgalmát. Az a vágy azonban, hogy a forgalmat már a megindulás-kor magyar gyártmányú autobusztok bonyolíthassák le, *nem* teljesült. Később, az első világháború után, 1921-ben, midőn majdnem négy és fél éves „háborús” szünet után Budapesten újra megindult az autobusz-forgalom, a főváros mindössze 16 darab, egyenként 30 férőhelyes autobusszal rendelkezett.

Budapest rendszeres társaskocsi-közlekedésének tehát immár *negyvenötéves* múltja van. Az első világháború óta autobusz-forgalmunk nagyon sokat fejlődött, de még sem annyit, amennyit — fejlődhetett volna. Igaz, most ugyanott tart a főváros, ahol az első világháborúban: autobuszközlekedése a leg'őbb budapesti autobuszt benzin- és gumihány folytán le kell állítanunk! Az első világháború után Budapest autobuszközlekedését három éven át nélkülözte. Most, ha majd újból reánk köszönt a béke, rendszeres autobuszközlekedésünk bizonyára azonnal és sokkal gazdagabb, sokkal jobban berendezett és felszerelt autobusz-parkkal újrá kezdetét veheti.

ke.