

## Ha Itáliába utazik

rezerválja szobáját az olasz szállodák budapesti irodájában „Via” fürdőiroda, IV., Váci-utca 36. Tel.: 832—56.

szönhető, mely most a mindennapos munkájában kitünően viseli magát. Mihelyt körte (Oktogon) állomásánál megáll a kocsik, azonnal körülserlegli a nép, annyian veszik körül, annyian másznak rája, hogy a legnagyobb bajjal lehet csak újra elindulni, szóval a vaspálya küzd a kezdet nehézségeivel. A keskeny sínpárról, melyek segítik a menykővet munkájában, még mindig kerin-genek ugyan a nép körében félelmetes legendák, de azért ma már mindenki bátran lép rajtuk keresztül. Csak az omnibuszlovak állapodnak meg néha bölcs elgondolással előtte, ami nem is csoda, ők tisztos koruknál fogva a régi iskolához tartoznak és tartják azt a régi igazságot, hogy a kapanyél is elszűl, ha a sors úgy akarja.

Igy kezdődött a budapesti villamos pályafutása, amelynek egyik legszínesebb emléke a viszonylatok régi jelzései, ezek a kis tarka körök, amelyeken valljuk be soha sem igazodtunk el. Mindenki csak a maga vonalát ismeri és aki a fogaskerekű felé szokott hazamenni, az a Károly-kaszárnyától induló kocsit, várta fehér körben zöld csillaggal, vagy ha úgy tetszik zöld fogaskerekkel. Pedig hogy haragudtunk, hogy új dolgot kell megtanulnunk, új ostobaságot találtak ki a villamosigazgatók, amikor a relációknak számokká való jelzését hozták. És hogy megszoktuk mégis, és ma már csak mosolyogni tudunk, hogy valaha a Boráros-térről vörösre festett kör-alakú korong jelezte az utat a Nyugati felé.

### A BSZKRT ÉS FOLKUSHÁZY

1911-ig Budapest egész villamosközlekedése magánkézben volt. Ezt a korszakot a *Jellinek* és *Hűvös* nevek márkázzák. A közlekedés munkáját még *Bárczy* István polgármester kezdte meg, amikor 1911-ben a „Városi” (B. V. V. V.) részvénytársaságát megszerezte. 1920-ban eltökélték a „Közúti” (B. K. V. T.) megváltását is. Ekkor született meg 1922 dec. 27-ikén a BSZKRT (olyan kevesen tudják, hogy ide kell írni: *Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság*) ötszázmillió koróna alaptőkével.

Most tíz esztendő a BSZKRT. Ennek a tíz esztendőnek fele a megboldogult *Rényi* Dezső, a másik fele *Folkusházy* Lajos vezérigazgató nevéhez fűződik, aki azonban az első öt esztendőben is mint alelnök állandó funkcionáriusa volt az intézménynek. Egy-két nap még és lezáródik a Folkusházy rezsim, amelyet annyit támadtak. Most amikor távozik és befejezi közéleti pályafutását, objektíven meg kell állapítani róla, hogy rendkívüli tehetségű, tömértelen sokat dolgozó ember. Alkotó tevékenysége a BSZKRT-ot is maradandó értékkel gyarapította. Folkusházy kettőt tudott csodálatos erővel és kitartással: *dolgozni és hallgatni*. Soha támadással szemben nem védekezett, a munkájával, a cselekedeteivel felelt. Mint BSZKRT vezérigazgatót nem is támadták olyan hevesen, mint mikor a főváros közlekedési tanácsnoka volt. A háború alatt. Az övé volt a legnehezebb feladat, amelyet azonban páratlan sikerrel oldott meg úgy, hogy a *Frankfurter Zeitung* vezércikkét írt róla. Pesszimista politikát folytatott: csak a legszükségesebb élelmiszert bocsátotta ki a közönség közé. Pedig még minden bőven volt. A tömeg tüntetett ellene a városháza előtt, a sajtó élesen támadta nap-nap után, *Folkusházy* hallgatott és nem nyitotta ki a *Közéleti Élelmiszerüzem* kapuit. Amikor azonban már mindenhol, Ausztria és Németország nagyvárosaiban szinte éheztek az emberek, a szűkrezabott Folkusházy-féle adagok akkor is éppen olyan teljes egészükben álltak a közönség rendelkezésére, mint azon a napon, amikor az első élelmiszerjegy megjelent a láthatáron. Nem várt érte dicséretet: ő teljesítette a kötelességét, a pesszimista politikája is bevágott, elégtételre nem reflektált; de nyugodt lelkiismerettel mondhatta, hogy igaztalanul támadták azokat, akikért dolgozott és akiknek gondatlan hónapokat biztosított.

Az a díszalbum, amelyet a BSZKRT most adott ki, tulajdonképpen Folkusházy búcsúztatója, de egyben Folkusházy válasza a támadóknak. Rengeteg adathalmaz ez, amely a leghitelesebb tanubizonyossága annak, mennyit és milyen eredménnyel dolgozott Folkusházy Lajos a vállalat és a budapesti közönség érdekében. Szép gesztus a BSZKRT részéről, hogy ehelyett a makacsul hallgatag, kemény fából való ember helyett ilyen ékesszólóan beszél.

Mert érdemes elolvasni ezt a könyvet, amelyet egyébként *Kőhalmy* József dr. igazgatóhelyettes írt, akinek az adatgyűjtésben *Balogh* Emil ny. igazgatóhelyettes segített. A kötet (mondhat-e újságíró nagyobb dicséretet róla?) ragyogó újságírói munka hiszen *Kőhalmy* a szerkesztőségi íróasztal mellől emelkedett mai pozíciójába. Külön kell megemlíteni a kötet gyönyörű képanyagáról, amely a múlt tökéletes felélesztésével valósággal lenyűgözi az embert.

PÖGANY BELA

## A lóvasúttól az autobuszig

### Hogyan lett a BKVT-ből és a BVVV-ből BSZKRT?

Jubilál a BSZKRT: most lett tíz esztendő. A pesti ember azonban megcsóválja a fejét, mert úgy érzi, csalás — ha kegyes család is — van a dologban. Hiszen mióta eszünk tudjuk, felcsönget hajnali álmunkból, folyton jön, ha nem kell és hiába várjuk, ha kell. A villamos tanított meg bennünket a türelemre, a káromkodásra és — ha szabad erre is utalni — az újságírásra. Igen, mi idősebb korosztálybeli újságírók a BSZKRT jogelődjein tanultuk ki a mesterségünket. A novicius újságíró számára akkoriban már nem volt szenzáció a „tót napszám”, aki leesett a harmadik emeletről és szörnyethalt; mi már villamos-elgázolásokban „utaztunk”. A tót napszámok vagy eltűntek, vagy megszokták az építési állványok magaslati levegőjét, de soha se esnek le; hasonlóképpen a villamoselgázolások száma is lepadt, vagy legalább is megszűnt szenzáció lenni: kiszorították a kancellár-gyilkosságok.

Egyszóval együtt nevelkedtünk és együtt öregedtünk a pesti villamossal és az mégis tíz esztendő maradt, azaz, hogy lett újra. Ezt a csodát pedig nem fiatalítási eljárással érte el, hanem úgy, hogy tíz esztendő előtt a BKVT és BVVV közismert emblémát BSZKRT-ra változtatta. Bár a tízéves jubileum alkalmával megjelent díszes album írásban és képben azt is bizonyítja, hogy a megfiatalítási eljárás sem maradt el. Szükség, igen nagy szükség van erre, mert az autóbusz csak úgy mint a vasutat, a villamost is hevesen ostromolja. Ha ezt a könyvet végiglapozzuk — és ez a kötet újságírói bravúrral dolgozó írójának és szerkesztőjének, *Kőhalmy* Józsefnek, az érdeme — egy kicsit magunkba szállunk. Talán mégsem volt igazunk, amikor annyit szidtuk a BSZKRT-ot és jogelődjeit, bár tagadhatatlan, hogy minden haladásnak legfőbb motorikus ereje a kritika. Budapest közúti vasúti közlekedése tulajdonképpen 1863-ban született meg. Széduletesen nagy út, amíg az előfogatos, emeletes omnibusztól eljutottunk az 1928-ban forgalomba állított valóságos termes-kocsikig, vagy a kellemesen himbálózó, ma már BSZKRT alosztályként szereplő autóbuszokig. A kalickától a főúri kastélyig. De maga a BSZKRT tíz esztendeje is azt bizonyítja, hogy amíg mi káromkodtunk a villamos-megállónál, addig az Akácfa-utcai palotában szorgalmasan dolgoztak. Mi apró kesések, lemaradások, egyéni sérelmek miatt dühöngtünk, nekik azonban nagyvonalúaknak kellett lenni, egész városrészek, sőt az egész főváros közlekedését kellett állandóan javítaniok.

### AMIKOR MÉG BUDAPEST VEZETETT A KONTINENSEN

Különös: itt van előttünk egy hatalmas, modern közlekedési szervezet boszorkánykonyhája, első tekintetünk mégis a multra esik. A régi világ temetésén szívesen elmélázunk, ha örülünk is az új világ születésének. Mindnyájunknál elkövetkezik az idő, amikor az ember a multba lesz szerelmes. Amin valaha boszankodtunk, ma visszagondolunk és szelíden megmosolyogjuk. Ki lenne olyan zord lélek, hogy ne gondolna kegyelettel a derék omnibuszra, amely elé a Lánchíd nevű magaslat megmászása alkalmával úgynevezett „előfogatot”, öreg, mélabús gebét akasztottak, hogy a híd közepéig megkönyítse két testvérenek álatkínzó munkáját.

De kövessük az egymást váltogató képeket.

1866: az első lóvasúti kocsit a Nemzeti Múzeum előtt. Elbűvölő látvány, amint a fehéradrágos pesti arslánok cilinder-lentgetve üdvözlik az új alkotmány tetejéről széplelkű hölgyeinket, akik — nem tudni mért — a lóvonat próbaútján csak mint néző-közönség szerepeltek. Ámbár lehet, hogy a gavallérok veszedelmesnek tartották a vállalkozást, a maguk életét szívesen kockáztatták a haladásért, de a hölgyeket kimélni kell a veszedelmektől! És visszatérnek az idők: mintha ennek a furcsa lóvonati kocsinak édestestvére lett volna az

az ormótlan emeletes autóbusz, amelyet valami bécsi közlekedési végeladason vetünk és amely — nem is olyan régen: 1921-ben — szenzáció volt a pesti utcán, de azóta annyira a lomtárba került, hogy már el is felejtettük.

A lóvonat végállomása éppen úgy a ligetben volt, mint ma. Az épület ma is megvan és a derék villamos-kalauzok ma is itt húznak néhány mély slukkot a cigarettájukból. A nyolcvanas években már kedves, szellős nyitott, nyári kocsik sorakoznak itt indulóra: olyanok, mint egy mozgó kávéházi terras. Az ember visszasírja, a bukácsoló lovacskákkal, a szakállas utasokkal, a jó paraszti kiállítás kalauzzal, lassú, ringó, sőt zötyögő gördülésével ma jó lenne ideg-szanatóriumnak.

Ma így tréfálkozunk róla. Akkor szenzáció volt. Igen, akkor Budapest haladásának nagyobb volt a tempója. A pesti lóvasút is az elsők közül való volt Európában: a magyar fővárost alig pár nagy város előzte meg ezen a téren. Elsősorban Páris, ahol már 1854-ben üzemben volt a lóvasút. A régi haladás tempójának legfőbb bizonyítéka azonban az, hogy *Budapest* épült a *kontinens első villamosüzemű földalatti vasútja*. (1896 májusában nyitották meg.) Igaz, hogy ezt az alkotást szörnyen megellenezte a Közmunkatanács, mondván:

„A boltozatot tartó vasszerkezet rugalmas mozgásai folytán az utcaburkolat megromlik és így az Andrassy-út sétatölcszére alkalmatlanná válik. Továbbá az alagút tulajdonképpen pincészerű építmény lesz, amely a kocsik alatt oly mértékben fog dübörögni, hogy az Andrassy-úti sétatölcszést, ahol a lassú hajtást éppen az út rendeltetésére való tekintettel behozni nem lehet, lehetetlenné teendő.”

Mondanunk sem kell, hogy a Közmunkatanácsnak, amely az egyéb nagy, Európát megelőző terv keresztülvitelénél csak a sétatölcszökért aggódott, nem volt igaza.

### „A LEGUJABB BUDAPESTI NEVEZETESSÉG”

Az igazi szenzáció azonban — kilenc évvel a földalatti megnyitása előtt (1887 dec.) — a földfeletti villamos vasút próbaútja volt. A BSZKRT. most megjelent díszalbuma ezt az eseményt úgy regisztrálja, hogy a *Budapesti Hivatal* akkori cikkét közli. A félszázadelőtti kollégánál senki sem hivatottabb erre és *A legújabb budapesti nevezetesség* című cikke annyi bájjal szól az olvasóhoz, hogy nekünk is el kell olvasnunk:

„Az Andrassy-út tágas körterénél — így szól a tudósítás — tegnapolt fogva csoportosulás van a nap minden órájában. Megáll a sétáló közönség, megáll egy pillanatra még az is, akinek sietős a dolga s lesik, mikor bukkani elő a Nagyörút ködéből az a kis karcsú világoszöld kocsit, amely olyan könnyedén halad át az Andrassy-útat metsző keskeny sínpáron, mint a fiatal leány az első bál parkettjén. De még egy leendő bálkirálynőt sem bámul meg olyan alaposan a közönség frakkot viselő része, mint ahogy azt a kis elektromra járó kocsit szemügyre veszi a budapesti közönség, apraja nagyja, kicsije, öregje, gazdagja, szegényje egyaránt.

A kora délutáni kocsikázó időben nem egy elegáns fogatot lát állani az ember a sínpár valamely oldalán s a bennülők kiszállanak lesni az elektromos vaspályát. Esztendőket óta nem akadt rendes utcai látványosság Budapesten, amely úgy meg tudta volna állítani a járó-kelő népet, mint ez a kis elektromos vaspálya az osztrák-magyar államvasút pályaházától a Király-utcaig. Talán onnét van ez, hogy a közönség még most, kétnapos élete után sem szokott hozzá teljesen az új vaspályához. A budapestiek a még régi idylli időkből a megkereskedett Nóé-bárkák fénykorából hozzá vannak szokva ahhoz, hogy minden jóravaló kocsit csináljon az utcán akkora lármát, mint egy kofaveszekedéssel elegyes katonazenekar. Az elektromos vaspálya pedig nem követi a régi példákat s jár olyan nesztelen eleganciával, mintha szalónban járna. Hogy még baj nem származott ebből a nesztelen eleganciából, el nem gázolt valakit a kiskocsi, az csakis a gyors fékező készüléknek kö-