

# A százéves omnibusz

## Irta Pásztor Mihály

Milyen hálátlanok az emberek. Mennyit tanácskoznak, beszélnek, vitatkoznak mostanában a városházán és mindenütt az autobuszról és senkinek sincs egy jó szava az omnibusz számára, mely egyrészt szülőapja volt az autobusznak, másrészt pedig jövő esztendőre lesz száz esztendeje, hogy mint „intézmény“ először dőcögött végig Pesten.

Pedig hát még emlékezhetünk, hiszen nem volt olyan régen, mikor az öreg, kedves, lóhúzta bárkákat 1924 végén kitessékelték az Andrassy-útról és az omnibusz egy ideig valahol az Isten háta megett, künn a periferiákon teljesített szolgálatot. Az omnibuszt kitérta az Andrassy-útról a fürgébb járású, előkelő autobusz.

Sohsem tudtam mosolyogni a szegény omnibusz letörésén. Az omnibusszal egy darab régi Pest vonult el az Andrassy-útról és az öreg, zörgöcsontú, panaszkodó járművekkel, a kocogó omnibuszlovakkal, mint hogyha egy darab kedélyesség költözködött volna ki a város belsejéből. Ezek az omnibuszok tanúi voltak a mi szép Budapestünk karrierjének; ezek az omnibuszok még látták a pesti embert jókedvűnek; látták Budapestet mosolyogni és látták fiatalnak. Dehát mit is keresne az omnibusz az előkelő Andrassy-úton. Az omnibusznak akkor volt itt az ideje, amikor a pesti embernek még nem volt olyan sürgős dolga; több volt a ráérő ideje; nem sietve sétált, mint most és nem volt annyi gondja. Az a dőcögő közlekedési alkalmatosság, amely eltűnt a zúgó városból, a pléhtornyos paloták erdejéből: még látta Pestet kicsinynek, csöndesnek, igénytelennek, mert az omnibusz valamikor, száz esztendővel ezelőtt jelent meg első ízben Pest utcáin. A Lloyd-palota előtt volt a standja az első omnibusznak. Onnan indult el 1832-ben. Végigdőcögött a Fürdő-utcán, a „Kávéforrás“ előtt. Keresztülgazolt az „Uj piac“ (Erzsébet-tér) por- és sártengerén; majd nekivágott a Szénpiacnak (a mai Deák-térnek), hogy végül az Orczy-háznál bekanyarod-

jék a Király-utcába, amely már akkor is nagyon forgalmas utca volt, de összehasonlíthatatlanul előkelőbb, mint ma. A hosszú Király-utcán végigbaktatott az omnibusz és meg sem állott a Városligetig.

A hajdani omnibusz nem hasonlított a maihoz. Inkább batár volt, mint omnibusz. Egy Kratochvill nevű polgár volt az árendása az első omnibusznak. Három kocsija volt Kratochvillnak. Elegánsak, kényelmesek és olcsók voltak ezek a közlekedési alkalmatosságok, — írja a régi Pest egykorú krónikása. Hat pengőkrajcárért szállították az embert a Rakpiacról (a Ferenc József-tér) a Városligetig. De a vállalkozók már ekkor sem hagyták élni egymást. Kratochvill vállalkozásának csakhamar konkurrensé támadt. A konkurrensnek két „elegáns“, egyforma kiállítású kocsija állomásozott a Magyar Király-szálloda előtt a Teátrum piacon (Vörösmarty-tér) és minden félóránál közlekedett. Ez a vállalat is a Városligetbe hordta az embereket.

\*

Vajjon honnan került Pestre az omnibusz?! Bécsből jött-e, vagy Párisból? Nem nyomozták ki a kultúrhistorikusok. De lehet, hogy egyenest Londonból jött, hol 1829 közepén már omnibuszon kocsikáztak Paddingtonból a Bank of Englandig. Annyi azonban kétségtelen, hogy nagy szenzáció lehetett, amikor az első batár megjelent a pesti utcán. Túlságosan előkelő intézmény akkoriban sem lehetett az omnibusz, mert az úr vagy a maga fogatán kocsikázott, vagy fiákerre ült. Különb, ahogy az egykori leírásokból következtetni lehet, az omnibusz öreg alkotmány volt már száz esztendővel ezelőtt is. Ugy látszik, az omnibusz öregnek született, de nagyszerűen beillett a régi idők biedermeier világába. Annyi azonban bizonyos, hogy nagy kújon lehetett, aki kitalálta. Az omnibusz árendásának ugyanis az volt az üzleti számítása, hogy aki a Városligetbe akar kikocsizni, annak nem kell huszonöt krajcárért konfertáblit bérelni, mert az omnibuszon személyenként csak hat krajcár a viteldíj. Ha tehát öt utast szállít az omnibusz, akkor nem huszonöt krajcár a gazda bevétele, hanem harminc pengőkrajcár. Valósággal közgazdasági zseni lehetett, aki erre a nagyszerű dologra rájött. Akinek ma ekkora közgazdasági esze van, bizonyosan bankot alapít. Akkoriban azonban még szerényebbek voltak az emberek és a bankalapítás sem ment olyan könnyen. A kispénzü és kényelemszerető, de nem

finnyás embernek való az omnibusz. Különben — úgy látszik — nem is Kratochvill kocsijai voltak Budapest első omnibuszai. Boldogult Lechner Ödön, a zseniális építőművész mesélte, hogy nagyapja, aki József nádornak építészeti és kertészeti tanácsadója volt: próbálta ki Pesten az első omnibuszt, még a huszas évek derekán, de senki sem akart ráülni Lechner omnibuszára. Végre is az öreg úr dühbe gurult és egy vasárnap fölrakta a feleségét, meg a gyerekeit a szokatlan járműre és úgy utazott ki a Városligetbe. Az utazásban azonban nem volt köszönet, mert a „népek“ csudájára jártak a különös alkotmánynak. Az utcagyerekek utána szaladtak Lechner kocsijának és mindenféle cifra dolgot kiabáltak Lechner után.

De ami nem sikerült Lechnernek, sikerült Kratochvillnek. Kratochvill omnibuszai aztán modernizálódtak az évek során. Próbáltak lépést tartani a haladó korrall; hozzáidomulni a változó divathoz. Végignézték, hogy épült, szépült Pest; végigélték a nagy árvizet, a szabadságharcot. A Bach-korszak elején már új árendása van az omnibusznak: egy Taresai nevezetű, aki már tíz kocsival bonyolította le a pesti lokális közlekedést és a Rózsa-téren, a Sebestyén-téren, a „Két pisztoly“ előtt (a mai Kálvin-tér), a „Zrinyi“ előtt (a Kossuth-utca és a Múzeum-körút sarkán), meg a Szénpiacon (Deák Ferenc-tér) volt az állomása. Négy konvenció krajcár volt a viteldíj, amelyet 1858-ban tíz osztrák értékű krajcárra emeltek fel. 1861-ben az omnibuszforgalomba új szint és új életet vitt be az a változás, hogy a rendőrség a választás idejére és a vasárnapi napokra megengedte, hogy négy lovat fagjanak be az omnibusz-batárokba és csikósnak öltözött kocsis ülhessen a bakra. A négylovas omnibusz nyilván az idegenforgalmat akarta szolgálni. Igazán divatosabb azonban tulajdonképpen a haza bölese: Deák Ferenc tette az omnibuszt, aki 1862-től kezdve minden délelőtt omnibuszon utazott ki a Városligetbe.

\*

1866-ban hatalmas konkurrensé támadt az omnibusznak: megindult az első lóvasút. Az omnibusz forgalma szinte máról-holnapra megesappant, mert ámbár a lóvasút se volt gyorsabb, mint az omnibuszlovak járása, de a lóvasút mégis messzebb vitte az embert. Így esett, hogy közvetlenül a bécsi krach előtt megbukott az omnibusz-társaság. De azért Pest azután sem maradt omnibusz nélkül. Csakhogy valahány omnibusz-stand: annyi

vállalkozó. Leghíresebbek voltak azok az omnibusz kocsik, melyek a Széna-térről (Kálvin-tér) hordták Városligetbe a „pasasokat“. Ezeknek az omnibuszoknak a hasát két, keresztbe festett pisztoly ékesítette. Hasukon a két keresztbefektetett pisztollyal félelmetesek voltak ezek az omnibuszok, pedig tulajdonképpen csak az példázták, hogy a „Két Pisztoly“-hoz címzett hírked fogadó (ma a Kálvin-téri Pesti Hazai Takarékpénztár palotája van a helyén) előtt volt a standjuk. A hetvenes esztendők elején aztán kiderült, hogy az omnibusz-üzlet csak akkor lesz rentábilis, ha modernizálódik. Így esett, hogy az omnibusz-monopóliumot egy vállalkozótársaság foglalta le magának. A vállalkozók Bécsben összevásároltak egy sereg kimustrált nyitott és imperiálos omnibuszt. Ezekkel az imperiálos kocsikkal vették fel a versenyt a lóvasút ellen. Az imperiálos omnibuszokat Párizsban eszelték ki III. Napoleon császár idejében. A célzással a császárra keresztelte el a párizsi humor a kocsitetejét „imperiálnak“. Párizsból Bécsbe és Bécsből hozzánk került az imperiál, melyen négy krajcár, lent a kocsiban pedig hat krajcár volt az utazás ára. Később, mint nőtt a drágaság, az omnibusz-viteldíjaka fölemelték; a négy krajcáros jegy árát hat krajcárra, a hat krajcáros jegyet nyolcra. Az omnibusz-kalauzoknak ez volt az aranyideje, mert mindenki tíz krajcárt adott a kalauznak nyolc helyett.

\*

A hetvenes évek óta az omnibusz életében túlságosan sok érdekes változás nem történt. Hogy hányszor cseréltek gazdát az omnibuszkocsik és az omnibuszlovak azóta: az nem látszott meg sem a kocsikon, sem a lovakon. A publikum alig vett tudomást erről a szenzációról. Az omnibuszlovak nem jártak gyorsabban azután sem sőt az omnibuszkocsikat sem parfömírozták jobban mint azelőtt. Ha zabot kaptak kullogtak, „trappoltak“ a lovak végig a városon, és húzták maguk után a döcögő nyikorgó, panaszkodó öreg omnibuszkocsikat.

Közvetlenül a háború kitörése előtt az omnibusz vállalatot megváltotta a város. A kocsikon és a lovakon ez sem változtatott, csak az omnibusz neve lett előkelőbb és a tekintélye nagyobb. Az omnibusznak akkor kezdett befellegzeni, amikor az első autóbusz jelent meg a budapesti utcán. Akkor már lehetett látni, hogy az omnibusz kora lejárt, hogy a bárkák évei meg vannak számlálva és ime: az omnibusz ideje csakugyan leáldozott. Kitérta a fürgébb járású és előkelő autóbusz.