

BUDAPESTEN HETVEN ÉVE

# Elindult az első autó

**Emeletes, sárga busz, szürke taxi + Kiállítás a közlekedésről**

Alig valamivel több mint *egy évszázada* indult meg az első lovasút a mai Múzeum körúton. Csakhamar lovasúti síneket fektettek le a Zrínyi-háztól a Kerepesi és a Marhahajtó utak mentében is. A Zrínyi-ház helyén most az Astoria Szálló áll. Amikor Pestet, Budát és Óbudát egyesítették, gyors növekedésnek indult Budapest, különösen sokat változott a közlekedés. Erről a változásról, a fejlődésről hamarosan kiállítás ad számot a Tanács körüli bemutatóhelyiségben, *Budapest közlekedése tegnap, ma és holnap* címmel.

## A Krisztinától a Városligetig

Régi rézkarcok, fényképek, feljegyzések — a múltból. 1887: megindult a helyi érdekű vasút, a HÉV, a kocsikat gőzmozdony vontatta; 1889: az első villamos „végigrobogott” a mai Lenin körúton; 1896: átadták a forgalomnak Európa első földalatti vasútvonalát, a millenniumi földalattit. Ennek építését sok bírálat kísérte. A *Fővárosi Figyelő* című lap például így írt: „Az Andrássy úton már hónapok óta meg van akasztva a közlekedés. A földalatti villamosvasút építése végig a kocsútnak mindig újabb és újabb részét szaggatják fel, mielőtt a már elkészített részeket a forgalomnak visszaadnák. A túrhetetlen állapot már a közrendészeti bizottságban is szóba jött...” Az első földalatti vasút tehát felépült, de akkor még járt az omnibusz, az emeletes társaskocsi és még sok évig dőcögött a Lánchídon át a Krisztinától a Városligetig.

A villamosvasúti hálózat a következő évtizedekben gyors ütemben fejlődött. Két társaság, a „Közúti” és a „Városi” versenyzett egymással, s így volt ez 1918-ig, amikor a két magánvállalatot köztulajdonba vették és a felesleges versenylvonalakat fokozatosan felszámolták.

## Új hidak, gyorsvasút

Nagy változást hozott a közlekedésben 1901: megjelent Budapest utcáin az első *autó*. 1915-ben megindult az első autóbusz, emeletes volt és sárga színű, mint az omnibusz. Óbudán trolibusz járt és üzembe helyezték a „szürketaxit”.

A második világháború után a budapestiek minden közlekedési eszköz hiányában, hónapokig gyaloglásra kényszerültek. A Váci úton 1945. március 26-án, a Nagykörúton április 30-án, a Rákóczi úton május 21-én indult meg a villamosforgalom.

A kiállítás Budapest közlekedéstörténetének utolsó 25 esztendejét is

felidezi: a Szabadsághíd, a Lánchíd, és a Margit-híd újjáépítését, az új Erzsébet-híd megépítését. A forgalom rohamosan növekszik, az ipar erősödésével jönnek az ingázók, akiknek száma ma már eléri a napi 200 ezret. Mind több az autóbusz, új vonalakat nyitnak. A villamos is fejlődik. 1949-ben megindul a trolis 70-es vonalán, 1950-ben a villamos az Árpád-hídon, 1951-ben meghosszabbítják a 2-es vonalát a Boráros térig, ugyanaz évben megépül a *csepeli gyorsvasút*. 1953-ban már a Népliget és a Váci út között is trolis jár. Forgalomba helyezik az új, modern villamoskocsikat, az Ikarus autóbuszokat, a HÉV gyorsjáratú M-9-es kocsijait.

Megreformálták a jegy-

rendszert, s 1966-tól az utasok többsége már *bérléssel közlekedik*. 1969-ben bevezették a kalauz nélküli közlekedést. Azután megindult a metró egyik szakaszán a forgalom...

## Maketten a metró

A kiállításon ott látjuk majd a metró és az autópályák bevezető szakaszainak makettjeit, a kis földalatti modelljét, az autóbuszok kicsinyített mását, a *legrégebbi buszt* is. De nemcsak a múltat és a jelent ismergeti majd a három hónapig nyitva tartó kiállítás, hanem vázolja a jövő terveit is.

**Pakots György**