

## 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 kör-  
téri (Oktogon) állomásánál megáll a kocsii,  
azonnal körülserlegli a nép, annyian veszik  
körül, annyian másznak rája, hogy a leg-  
nagyobb hajjal lehet csak újra elindulni,  
szóval a vaspálya küzd a kezdet nehézségei-  
vel. A keskeny sín párról, melyek segítik a  
menykövet munkájában, még mindig kerin-  
genek ugyan a nép körében félelmetes le-  
gendák, 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 tart-  
ják azt a régi igazságot, hogy a kapanyél  
is elsül, ha a sors úgy akarja.

Igy kezdődött a budapesti villamos pá-  
lyafutása, amelynek egyik legszínesebb  
emléke a viszonylatok régi jelzései, ezek a  
kis tarka körök, amelyekre valljuk be soha  
sem igazodtunk el. Mindenki csak a maga  
vonalát ismeri és aki a fogaskerekű felé  
szokott hazamenni, az a Károly-kaszár-  
nyától induló kocsii, várta fehér körben  
zöld csillaggal, vagy ha úgy tetszik zöld  
fogaskerékkel. Pedig hogy haragudtunk,  
hogy új dolgot kell megtanulnunk, új os-  
tobaságot találtak ki a villamosigazgatók,  
amikor a relációknak számokkal való jel-  
zését hozták. És hogy megszoktuk mégis,  
és ma már csak mosolyogni tudunk, hogy  
valaha a Boráros-terről vörösrre festett kör-  
alakú korong jelezte az utat a Nyugati  
felé.

## A BSZKRT ÉS FOLKUSHÁZY

1911-ig Budapest egész villamosközleke-  
dése magánkézből volt. Ezt a korszakot a  
*Jellinek és Hűvös* nevek márkázzák. A köz-  
ségesítés munkáját még *Bárczy István*  
polgármester kezdte meg, amikor 1911-ben  
a „Városi” (B. V. V. V.) részvénytöb-  
bségét megszerezte. 1920-ban eltökélték a  
„Közúti” (B. K. V. T.) megváltását is. Ek-  
kor született meg 1922 dec. 27-ikén a  
BSZKRT (olyan kevesen tudják, hogy ide  
kell írni: *Budapest Székesfővárosi Közle-  
kedési Részvénytársaság*) ötszázmillió ko-  
rona alaptőkével.

Most tíz esztendő a BSZKRT. Ennek a  
tíz esztendőnek fele a megboldogult *Rényi*  
*Dezső*, a másik fele *Folkusházy Lajos* ve-  
zérigazgató nevéhez fűződik, aki azonban  
az első öt esztendőben is mint alelnök ál-  
landó funkcionáriusa volt az intézménynek.  
Egy-két nap még és lezáródik a Folkusházy  
rezsím, amelyet annyit támadtak. Most  
amikor távozik és befejezi közéleti pályá-  
futását, objektíven meg kell állapítani róla,  
hogy rendkívüli tehetségű, tömegtelen so-  
kat 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 cselekedetei-  
vel felelt. Mint BSZKRT vezérigazgatót  
nem is támadták olyan hevesen, mint mikor  
a főváros közlekedési tanácsnoka volt. A  
háború alatt. Az övé volt a legnehezebb fel-  
adat, amelyet azonban páratlan sikerrel  
oldott meg úgy, hogy a *Frankfurter Zeit-  
ung* vezércikkét írt róla. Pesszimista po-  
litikát 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*  
*Élelmiszertünet* kapuit. Amikor azonban  
már mindenhol, Ausztria és Németország  
nagyvárosaiban szinte éheztek az emberek,  
a szűkreszbott Folkusházy-féle adagok  
akkor is éppen olyan teljes egészségben áll-  
tak a közönség rendelkezésére, mint azon  
a napon, amikor az első élelmiszertünet meg-  
jelent a láthatáron. Nem várt érte dicsé-  
retet: ő teljesítette a kötelességét, a pesz-  
simista politikája is bevágott, elégtételre  
nem reflektált; de nyugodt lelkiismerettel  
mondhatta, hogy igaztalanul támadták  
azok, akikért dolgozott és akiknek gond-  
talan hónapokat biztosított.

Az a díszalbum, amelyet a BSZKRT most  
adott ki, tulajdonképpen Folkusházy bú-  
csúztatója, de egyben Folkusházy válasza  
a támadóknak. Rengeteg adathalmaz ez,  
amely a leghitelesebb tanubizonyosága an-  
nak, mennyit és milyen eredménnyel dolgo-  
zott Folkusházy Lajos a vállalat és a buda-  
pesti közönség érdekében. Szép gesztus a  
BSZKRT részéről, hogy ehelyett a makacsul  
hallgató, kemény fából való ember helyett  
ilyen ékesszólóan beszél.

Mert érdemes elolvasni ezt a könyvet,  
amelyet egyébként *Köhalmy József dr.* igaz-  
gatóhelyettes írt, akinek az adatgyűjtésben  
*Balogh Emil ny.* igazgatóhelyettes segített.  
A kötet (mondhat-e újságíró nagyobb di-  
cséretet róla?) ragyogó újságírói munka,  
hiszen Köhalmy a szerkesztőségi íróasztal  
mellől emelkedett mai pozíciójába. Külön  
kell megemlékezni a kötet gyönyörű kép-  
anyagáról, amely a mult tökéletes feléleaz-  
tásával valósággal lenyűgözi az embert.

POGANY BELA

## A lóvasúttól az autóbuszig

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

Jubilál a BSZKRT: most lett tíz eszten-  
dős. A pesti ember azonban megcsóválja  
a fejét, mert úgy érzi, család — ha kegyes  
család is — van a dologban. Hiszen mióta  
eszünk tudjuk, felsőnget hajnali ál-  
munkból, 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 ujság-  
írásra. Igen, mi idősebb korosztálybeli uj-  
ságírók a BSZKRT jogelődjein tanultuk  
ki a mesterségünket. A novicius újságíró  
számára akkoriban már nem volt szenzá-  
ció a „tót napszamos”, aki leesett a harm-  
dik emeletről és szörnyethalt; mi már vil-  
lamos-elgázolásokban „utaztunk”. A tót  
napszamosok vagy eltűntek, vagy meg-  
szokták az építési állványok magaslati le-  
vegőjét, de soha se esnek le; hasonlóképen  
a villamoselgázolások száma is leapadt,  
vagy legalább is megszűnt szenzáció  
lenni: kiszorították a kancellár-gyilkos-  
ságok.

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 eljárás-  
sal érte el, hanem úgy, hogy tíz esztendő  
előtt a BKVT és BVVV közismert emblé-  
mázat BSZKRT-ra változtatta. Bár a tíz-  
éves jubileum alkalmával megjelent díszes  
album írásban és képen 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, *Köhalmy Józsefnek*, az  
érdeme — egy kicsit magunkba szállunk.  
Talán mégsem volt igazunk, amikor any-  
nyit szidtuk a BSZKRT-ot és jogelődjeit,  
bár tagadhatatlan, hogy minden haladás-  
nak legfőbb motorikus ereje a kritika.  
Budapest közúti vasúti közlekedése tulaj-  
donképpen 1863-ban született meg. Szédu-  
letesen nagy út, amíg az előfogatos, eme-  
letes omnibusztól eljutottunk az 1923-ban  
forgalomba állított valóságos termes-  
kocsikig, vagy a kellemesen himbálózó, ma  
már BSZKRT alszótályként szereplő auto-  
buszokig. A kalickától a főúri kastélyig.  
De maga a BSZKRT tíz esztendeje is azt  
bizonyítja, hogy amíg mi káromkodtunk a  
villamos-megállónál, addig az Akácfa-ut-  
cai palotában szorgalmasan dolgoztak. Mi  
apró kérések, lemaradások, egyéni sérel-  
mek miatt dühöngtünk, nekik azonban  
nagyvonalúaknak kellett lenni, egész vá-  
rosrészek, sőt az egész főváros közlekedé-  
sét kellett állandóan javítaniok.

AMIKOR MÉG BUDAPEST VEZETETT  
A KONTINENSEN

Különös: itt van előttünk egy hatalmas,  
modern közlekedési szervezet boszorkány-  
konyhája, első tekintetünk mégis a multa  
esik. A régi világ temetésén szívesen elmé-  
lázunk, ha örülünk is az új világ születésé-  
nek. Mindnyájunknál elkövetkezik az idő,  
amikor az ember a multa lesz szerelmes.  
Amin valaha boszankodtunk, ma vissza-  
gondolunk és szelíden megmosolyogjuk. Ki  
lenne olyan zord lélek, hogy ne gondolna  
kegyelettel a derék omnibuszra, amely elé  
a Lánchíd nevű magaslat megmászása al-  
kalmával úgynevezett „előfogatot”, öreg,  
mélabús gebét akasztottak, hogy a híd kö-  
zepéig megkönnyítse két testvérének ál-  
latkínzó munkáját.

De kövessük az egymást váltogató ké-  
peket.

1866: az első lóvasúti kocsii a Nemzeti  
Múzeum előtt. Elbűvölő látvány, amint a  
fehérnadrágos pesti arslánok cylinder-len-  
getve üdvözlik az új alkotmány tetejéről  
széplelkű hölgyeinket, akik — nem tudni  
mért — a lóvasút próbaútján csak mint  
néző-közönség szerepeltek. Ámbár lehet,  
hogy a gavallérok veszedelmesnek tartot-  
ták a vállalkozást, a maguk életét szívesen  
kockáztatták a haladásért, de a hölgyeket  
kímélni kell a veszedelmektől! És vissza-  
térnek az idők: mintha ennek a furcsa ló-  
vonati kocsinak édestestvére lett volna az

az ormótlan emeletes autóbusz, amelyet  
valami bécsi közlekedési végeladason vet-  
tünk 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 lóvasút végállomása éppen úgy a li-  
getben volt, mint ma. Az épület ma is meg-  
van és a derék villamos-kalauzok ma is itt  
húznak néhány mély slukkot a cigarettá-  
jukból. A nyolcvanas években már kedves,  
szellős nyitott, nyári kocsik sorakoznak  
itt indulóra: olyanok, mint egy mozgó ká-  
véházi terrasz. Az ember visszasírja, a  
bukdácsló lovacskákkal, a szakállas uta-  
sokkal, a jó paraszti kiállítású kalauzzal,  
lassú, ringó, sőt zötyögő gördülésével ma  
jó lenne ideg-szanatóriumnak.

Ma így tréfálkozunk róla. Akkor szen-  
záció volt. Igen, akkor Budapest haladásá-  
nak nagyobb volt a tempója. A pesti ló-  
vasút is az elsők közül való volt Európá-  
ban: 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 leg-  
főbb bizonyítéka azonban az, hogy *Buda-  
pesten épült a kontinens első villamos-  
üzemű földalatti vasútja*. (1896 májusá-  
ban nyitották meg.) Igaz, hogy ezt az út-  
rendeltetésére való tekintettel behozni nem  
lehet, lehetetlenné teendő.

„A boltozatot tartó vasszerkezet rugal-  
mas mozgásai folytán az utcaburkolat meg-  
romlik és így az Andrássy-út sétatöcsi-  
zésre alkalmatlanná válik. Továbbá az  
alagút tulajdonképpen pincészerű építmény  
lesz, amely a kocsik alatt oly mértékben  
fog dübörögni, hogy az Andrássy-úti sétatö-  
csizást, ahol a lassú hajtást éppen az út  
rendeltetésére való tekintettel behozni nem  
lehet, lehetetlenné teendő.”

Mondanunk sem kell, hogy a Közmunka-  
tanácsnak, amely az egyéb nagy, Európát  
megelőző terv keresztültvitelénél csak a  
sétatöcsizőkért aggódott, nem volt igaza.

„A LEGUJABB BUDAPESTI NEVEZE-  
TESÉG”

Az igazi szenzáció azonban — kilenc év-  
vel a földalatti megnyitása előtt (1887 dec.)  
— a földfeletti villamos vasút próbaútja  
volt. A BSZKRT most megjelent dísz-  
albuma ezt az eseményt úgy regisztrálja,  
hogy a *Budapesti Hírlap* akkori cikkét  
közli. A felszázadelőtti kollégánál senki  
sem hivatottabb erre és *A legújabb buda-  
pesti nevezetesség* című cikke annyit bájjál  
szól az olvasóhoz, hogy nekünk is el kell  
olvasnunk:

„Az Andrássy-út tágas körterénél — Igy  
szól a tudósítás — tegnapról fogva csopor-  
tosulás van a nap minden órájában. Megáll  
a sétáló közönség, megáll egy pillanatra  
még az is, akinek sietős a dolga s lesik,  
mikor bukkanik elő a Nagykörút kódéből az  
a kis karcsú világoszöld kocsii, amely olyan  
könnyedén halad át az Andrássy-úttal met-  
sző keskeny sín páron, mint a fiatal leány az  
első bál parkettjén. De még egy leendő bál-  
királynőt sem bálul 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 egy-  
aránt.

A kora délutáni kocsikázó időben nem egy  
elegáns fogatot lát állani az ember a sín pár  
valamely oldalán s a bennülők kiszállanak  
lesni az elektromos vaspályát. Esztendők  
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 időkben a megkeresedett  
Nóé-bárkák fénykorából hozzá vannak  
szokva ahhoz, hogy minden jóra való kocsii  
csináljon az utcán akkora lármát, mint egy  
kofaveszekedéssel elegyes katonazenekar.  
Az elektromos vaspálya pedig nem követi a  
rég példákát s jár olyan nesztelen elegán-  
ciával, mintha szalóban járna. Hogy még  
baj nem származott ebből a nesztelen ele-  
ganciából, el nem gázolt valakit a kiskocsii,  
az csakis a gyors fékező készüléknek kö-