



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztalvozas

385.86

Szerző: *Várady Antal*Cím: *A régi pesti közlekedés*Forrás: *Magyar Főváros**Bp.*

(Hely)

1942 IX. 24

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

Személy

RÉGI MAGYAR UJSÁGÍRÓK: VÁRADI ÁNTAL

A régi pesti közlekedés

A régi magyar ujságírók sorozatában ma Váradi Antaltól emlékezik meg a MAGYAR FŐVÁROS. Váradi Antal inkább író, költő volt, mint ujságíró. Legendái, lírai költeményei rendkívüli népszerűséget szereztek neki, míg színpadi munkái bibliai és történelmi levegőben keltek életre. Korának legkedvesebb csevegői közé tartozott és a régi Pestről, Budáról pompás följegyzései maradtak. Az itt következő néhány sor is ilyen. Tele saját él-ménnyel, emlékekkel, amelyeket aranyos humora sző át:

Az eperjesi és füredi gyorskocsi

Én elég korán születtem és így mesélhetek egyet-mást a multak közlekedéséről, amely nem vala épületes. De hallgassátok meg türelemmel.

Egy régi — az ötvenes évekből való — kommuniké a gyorsjáratokról szólván, így kezdődik: „Es gibt mehrere sogenannte Eilfahrten...“ — Jó, hogy odateszi: *sogennante*, mert valósággal *ügynevezett* gyorsjáratok voltak azok. Első közöttük az eperjesi gyorskocsi, vagyis delizsánsz.

Indult pedig az a jármű az István főherceg vendéglő elől, a mely a mai Lánchíd-téren van. Ezzel rövid egy hét alatt Eperjesre lehetett érni. Már a füredi delizsánsz rövidebb élvezetekkel kínálkozott. Indult, de csak nyáron, a Tigris vendéglő elől s már másnap este Füreden volt, néha még az utasok is rajta voltak. Megegett azonban,

hogy nagy sár és eső idején lemaradoztak róla s Füredre csak a kocsi meg a lovak hajtottak be. Némelyik utas gyalog hamarabb odaért, mások megszálltak valami utbaeső atyafinál, hogy akkor folytassák az utat, mikor az út egy kicsit kiszárad. Az pedig betartott néha egy hélig, de egy hónapig is. A magyar vendéglátás azonban nem bánta, ha egy esztendeig tart is. Van enni-innivaló elég, ágyat is vethettek még vagy harmincz embernek.

Hajók és hidak

1859-ben már rendes helyi hajójáratok közlekednek a Dunán. Az egyik hajó Pest-Buda és Óbuda közt tartotta fenn a közlekedést. Nem valami sűrűn ugyan, mert csak óránként indult, de két-három óra alatt bizonyosan megfordult egyszer. Pest, Újpest, Buda és Szentendre között is járt egy hajó, amely naponta kétszer indult, de hogy hányszor ért oda, nem tudom. Az alsó Dunaparton volt a ladikok induló helye. Jártak át Budára a Rudasfürdőhöz, mely a hajóhid mellett lévén, a németektől *Bruck-Bad*, azaz híd-fürdő nevet kapott. Két hajóhid volt egymás mellett. Egyik a gyalogosoknak, másik kocsi részére. Ezeket télre kiszedték s olyankor a két város száz mértföldnyire volt egymástól. Egy embert ismerem, a ki évről-évre egész télen átjárt Pestre a színházba. Ez Kárfy Titusz volt, a kultuszminiszterium későbbi tanácsosa, aki sokszor életveszedelemmel ment neki a Margithíd aljáról ladikjával a Dunának és áttutajozott a jég között. Itt aludt aztán

Pesten s reggel ment vissza. Ha befagyott a Duna, ami akkor gyakran megesett, a jég hátán jött át, de el nem mulasztott volna egy színházi előadást, csak a legnagyobb vis major esetén. És ezt harminczöt esztendőn által.

Az alsó Dunaparton, a Gellért alatt rengeteg kő-oszlopok álltak, melyekhez a gabonás-hajókat kötözték. Ezek mellett is volt egy fürdő, amelyet ezekről *Blocksbad*-nak hívtak. A hajóhid tulsó oldalán a hegyoldalban koresma volt, a *Brücken-Gasthaus*; oda is vittek a ladikok. Hat krajczár volt a rendes átkelési díj. Jég esetén borraivaló.

Az omnibuszok

A vasúthoz vivő omnibuszok a Rózsa-térről indultak. A Rózsa-tér a Belváros azon pontján volt, melyen a belvárosi kaszánya áll.

De lehetett a „vasúti“ menni — akkor még csak egy volt — a régi német színház előtti piacról, aztán a hatvani kaputól s a *Magyar Király* vendéglő előtt. A *Magyar Király*, mint afféle ösalkotmányos persona, nem mozdult a helyéről száz esztendő óta és ma is ott áll, ahol *Kisfaludy* Károly látta. Benne ünnepelték a *Pártütők* és a *Tatárok Magyarországon* pesti premiérjeit, a mikor is az egész társaság egyik művésztágya, *Szilágyi Pál* olyan fütyyre gyújtott, hogy az elragadtatott *Kisfaludy fütyülő-szerepet* ígérkezett írni neki. Állítólag írt is, én ugyan nem tudok róla.

Végül omnibuszok indultak a Szén-térről, amelynek neve ma Deák-tér. Innét, valamint a József-térről a ligetbe, a Magyar királytól a Császár-fürdőbe, a hatvani kaputól Kőbányára indultak az omnibuszok. Indulni — indultak. De hogy mikor értek oda? Nagy kérdés. Kőbányára egyáltalán egész napot kellett szánni, mert útköz-

nen a mai fináncvámmal megálltak itatni, ámde nemcsak oktalan állapotokat, de embereket is itattak, ami jelentékeny idővesztéséget is jelentett, azonkívül az út hepe-hupásabb része éppen az itató

után következett s az itatás mián kevésbé figyelmes kocsis igen gyakran vesztette el az egyensúlyt, vele együtt a kocsi s a kocsival a bennülők. Ez volt az ok és okozatok láncolata, mely szerint az omnibusz gyakorta az árokba borult s a kőbányai utazás hosszan eltartott.

A Rudas-fürdőnek is volt külön omnibusza. A váci országútról indult, — a mai Váci-körút — a lutheránus templom mellől.

A pesti sör

Újpest már akkor is kezdett ipari teleppé kifejlődni s azért mesterembereknek, kereskedőknek sokszor volt dolguk odakünn. Ezért élelmes vállalkozók oda is indítottak omnibuszt, amely az országútról, a mai Károly-körút, indult a *Nagy csizma*-hoz címzett kocsmára elől.

Ez a *Nagy csizma* valójában sörház volt. A sörgyártás már akkor folyt Pesten és a sörügynökök, sörértékesítők szorgosan működtek. A legnevezetesebb és egyidőben egyedüli sörgyár a *Spiegel*- (Tükköri) féle volt, melynek telepei a mai Lipót-körút táján, maláta-raktárai pedig a Dunaparton voltak. A *Neue Welt* nevű mulatóhely is később hozzátartozott. (A mai Visegrádi-utca elején feküdt, a *Vigszínház* szomszédságában. Mikor a Vigszínházat építettük, a telek és a rajtalevő asztalosműhely gazdája arannyal akarta felmérteni a teleket. De később aztán engedett.)

A pesti sör igen könnyű volt és szerfelelt olcsó. De nem nagyon szerették s inkább a külföldi sört hozatták, amely Bajorországból vagy Bécsből jött dunai vontatóhajókon.

1854-ben a Duna alsó folyásánál, a mai összekötő vasúti hídon túl sósforrásokat nyitottak, melyek nemsokára az Erzsébet sósfürdőt tették híressé. Ehhez is vitt omnibusz, amely ugyancsak a József-térről indult. Még jól emlékezünk, idősebb emberek, a Lánchíd-térről, a Lloyd-épület elől a *Sósfürdő*-höz induló omnibuszokra.

Budának is volt valamelyes közlekedése. A Lánchíd mellől a Laszlovszky-majorig jártak az omnibuszok. A menetdíj Pesten úgy mint Budán a távolság szerint hat, nyolc, tíz krajczár, egészen tizenöt krajczárig. De ez akkorában nagy pénz volt. Fősvény emberek inkább gyalog jártak. Volt

a *Nemzeti Színház*-nak egy táblabíró intendánsa, akit az Isten rossz kedvében küldött a színészek nyakára. Ez a Megye-utcában lakott s egy esős estén, színház után ráfanyalódott arra, hogy komfortáblin menjen haza. A színházi szolgálta megmondta a kocsisnak, hogy kit fog vinni, a kocsis pedig tudta, hogy a legfősvényebb embert fogja száz lépésre hurezolni, tehát el volt készülve — táblabíró-világot éltünk — a legkisebb honoráriumra. Mégis, *Nyéki* megkérdezte a komfortáblist, hogy mit kér a megyeházáig. A kocsis felfohászkozik és azt mondja:

— Tíz krajczárt, tekintetes uram...

Elszörnyed Nyéki, az intendáns, és megbotránkozva förmed a kocsisra: Hallja maga, szemtelen... Hiszen *nem megvenni akarom én a maga kocsiját*, hanem bérbé venni?...

Hogy miben egyeztek meg aztán? — nem tudom. De arról van tudomásom, hogy alkudni lehetett a kocsisokkal. Rendesen a húszszorosát kérték annak, ami járt nekik. Hosszú pourparlirozás után leengedték a felére, tehát csak a tízszeresét számították a taksának.

A budai *Laszlovszky*-majorba Pestről is indultak omnibuszok. A Lloyd-épület előtt volt az állomásuk s naponta egyszer-kétszer mozdultak. Aki ráfanyalódott egy ilyen Laszlovszky-omnibuszra, ebédet vitt magával tarsolyban. A kocsis mindig a Fürdő-utca egy kis kocsmájában ült és ha érte mentek, egy meszely bort kellett hozni üvegben, akkor előbb indult. Mondani fölösleges, hogy a meszely bor nem az utasnak szólt. Ötnegyed óráig tartott az út. Ára azonban tizenöt krajczár vala.

Ekkor Pesten háromszáz és négy volt az összes bérkocsik száma. Budán is voltak külön fiakkerek. Egyidőben a pesti és budai bérkocsik közt az volt a különbség, hogy a pesti bérszekerek számai pirossal voltak a kocsikra festve — a budaiak fehérrel.