



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Füry Lajos

Cím:

Amikor még omnibusz járt az Üllői-úton

Forrás:

Magyarország

Bp.
(Hely)

1942. jún. 28.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

"1870"

16 Amikor még omnibusz járt az Üllői-úton és puskalövésnyire voltak a házak.

A Muki és Sámson gazda egyfogatúja a gyorsvasút ősi

Amikor naponta hallunk és olvasunk a terbevett földalatti gyorsvasútról, amely ha egyszer mégis elkészül, Nagy-Budapest környékét lesz hivatott bekapcsolni közvetlenül a fővárosba, csak kevesen gondolnak arra, hogy azon a vidéken, ahol nemsokára a gyorsvasút fog száguldani, nem is olyan régen még omnibusz baktatott, vagy pedig téglahordásra berendezett lokomotív cipelte a városba utazókat. Mindez nem is olyan régen történt, hiszen az öregebbek nagy része még jól emlékezik az Üllői-úti omnibuszra, amikor még a házak puskalövésnyire voltak egymástól. Nem is kell messzire menni, ha adatokra van szükségünk, legfeljebb egynéhány pestkörnyéki őslakot megkérdezzünk s a hiányzó adatok pótlására néhány oldalt visszalapozunk a fejlődés kronikájában.

... Az Üllői-út két oldalán a mocsaras vizekben vadkacsák tanyáztak és idejártak

a pesti urak kacsázní, A főváros környéke homokos hepe-hupás és itt-ott mocsaras legelő volt, néhol egy-egy nyárfa és fűbokor, ahol birkákat és szarvasmarhákat legeltettek a pásztorok. Öreg kispesti emberek beszélnek, hogy 1869-ben kezdték meg az Üllői-út környékének parcellázását, mintegy kettőszázhetvenkét hold földet, nyolvszázötvenegy házhelyre elosztva, négyszögölenként nyolvan krajcárjával adták el.

A túlnépes fővárosból a lakásínség elől menekülő kisiparosok, kishivatalnokok és munkások raja lepte el a Pesthez aránylag közel, a főútvonal mentén keletkező új telepeket. Hamarosan házak és házcsoportok alakultak. Az első ház 1870-ben épült közvetlenül az Üllői-út mentén. A vidék erre még teljesen kihalt ekkor, csak Rósa Sándor egykori csárdája, a Határcsárda, meg a Török-császárszár-csárda áll, ahová a környék pásztoemberei járnak mulatni.

Viteldij husz krajcár

A lakosság szaporodásával a Pestre járóknak gondoskodni kellett valami szállító eszközről, amely az embereket fővárosba, a munkahelyükre viszi. Így keletkeztek az omnibuszjáratok, amelyek az állandó bejárókat tizenöt krajcárért, az alkalmi utasokat pedig husz krajcárért szállította a fővárosba. Az omnibusz az Üllői-úton járt és az útmenti kocsmáknál voltak a megállók. Első tulajdonosa Mayer József kovácsmester és Sámson nevű egyének voltak.

1871 június 25-én a kispesti közgyűlés határozatából kifolyólag „gondoskodni kívántak arról, hogy a leginkább gyalogosan Pestre járók számára társaskocsi közlekedés létesüljön.“ Meg is kötötték a szerződést a pesti Takács Károly társaskocsi tulajdonossal, aki naponta Kispestről 9 és 11 óra közt, délután pedig 3 és 5 óra között ki- és beszállítja az utasokat a pesti Üllői-úti vámig, fejenként 20 krajcárért. Ezt a menetrendet néhány hónap múlva kiterjesztették a budai Széna-térig és a viteldíjat 30 krajcárra emelték fel. Az omnibusz menetidejéből következtethetünk arra, hogy a jelzett időpontban nem iparosok, gyári munkások vagy hivatalnokok utaztak, hanem pestkörnyéki telepek új tulajdonosai, földművelők, tejtermelők, az úgynevezett milimárik, akik termelvényeiket hordták el-

adm. Pestre.

Szenzáció: a kispesti kétfogatú

Az első érdekösszeütközés emiatt hamar ki is tört a lakosság között és a július 30-i ülésen a krónikás feljegyzése szerint Garay Ferenc szemére veti: a többségnek, hogy „nem a község jobblétének előmozdítása, hanem anyagi érdeke vezette“ a többséget.

Részint az ellentétek kiküszöbölésére, részint pedig a jövedelmezőség kihasználására Sámson gazda és Mayer kovácsmester szintén létesített társaskocsi vállalatot. A feljegyzések, de az öregebbek is megkapóan élethű leírást adnak az első Üllői-úti közlekedési eszközről, Sámson gazda omnibuszáról. Lapostetejű tejeskocsi, amelyre néhány szál deszkát felerősítettek ülőhelyül ez utasoknak. Ezt a rozoga akotmányt egy horihorgas sárga gebe vonszolta. A gebe olyan öreg volt már, hogy éppen elég volt saját magát fenntartania, nem még az utasokkal telt omnibuszt is húzni a hepe-hupás Üllői-úton. Igen gyakran előfordult, hogy az utasoknak le kellett szállniuk a kocsiról, azután nekifeküdni a kerekeknek és töltni egy darabon, vagy ha végleg beragadt a sárba, akkor gyalog besétálni, mondjuk zuhogó esőben a fővárosba. Később az idő haladtával, amikor Sámson gazda sárgája egy napon nem volt hajlandó többé húzni

az omnibuszt, új két ló került a kocsi elé, amelyet kibővítettek és *valóságos szennő-ció számba ment*, és mintegy a korral haladó közlekedés vívmányaként fogadták a kispesztiek a kétfogatú omnibuszt.

A település és építkezés igen lassú ütemben haladt, amelynek legfőbb oka volt, a Pesttel való rossz összeköttetés. A házak *puskálövésnyire vannak egymástól*, — írja a krónikás. A főváros építkezések megindulásával Szentlőrinc a Szarvas-esárdánál téglagyárat épített, ami megvetette a távolabbi Pestkörnyék közlekedésének alapját. A téglagyárból téglát elszállítása a hepe-hupás *Üllői-út* csaknem lehetlenné vált s ennek következtében a téglagyár engedélyt kapott, hogy egy *keskenyvágányú iparvasutat* építhessen, amelyen kétóránként járt egy-egy téglát szállító vonat. Hosszas tanácskozások után az östelepülők elhatározták, hogy a *téglagyári herkoksihoz két szennő-ció* építtessék, amelyek *végül ren-*

kedést teremtett Szentlőrinccei és Kispesztén keresztül a fővárossal. A közlekedés megjavulásával Pestkörnyék fokozottabb mértékben épülni kezd és csakhamar megalakítják a „Családház Építő Egyesületet”. A lakosság szaporodásával a kis téglaszállító gözös, vagy amint az östelepülők tréfásan nevezték, „Muki” abbahagyta a tég-

lászállítást és tisztán személyszállításra rendezkedik be, fejenként 20 krajcáros viteldij mellett.

Elindul az első villamos

A kilencvenes években nőtt Kispeszt rohamosan nagyvált, ez pedig elsősorban az olcsó és jó közlekedésnek köszönhető. Időközben ugyanis Sárközy gazda omnibusza helyébe megalakult a *Pest-Szentlőrinci Helyiérdekű Villamos*. 1899-ben. A feljegyzések szerint egy részvény tíz forintba került. A község csakhamar megkötötte a budapesti társasággal a szerződést 80 évre és a vállalat még abban az évben hozzáfog a villamosok és vezetéképítés felállításához. *1900 augusztus elseje ünnepélyes nap, valamennyi öreg jól emlékszik erre, ekkor indult meg az első villamoskocsi*. Az omnibusz után a kis „gözmuki” is végképpen eltűnt, és villamoskocsik száguldanak az *István kórházig*, hat krajcáros munkásjegyekkel és öt filléres szakaszjeggyel szállítva az utasokat.

A közlekedés sokat fejlődött, Pestkörnyék azonban mindig mostoha viszonyok között volt, mert a *drága viteldij*, a *pótjegy* és éppen a legforgalmasabb időkben kevés villamos járatása növeli a bajokat. A későbbi kor krónikásainak erről az időről is lesz mit feljegyeznie, amikor reggelenként a BSzKRT rázós villamosai lépcsőjén fürtökben lógnak az emberek, hogy ideben a fővárosba juthassanak.