



Kép 1890-ből, lóvasút és omnibusz

Budapest centenáriumi ünnepsorozatának talán legemlékezetesebb eseménye, s a város lakói számára nyújtott legnagyobb ajándék a **Metró kelet-nyugati vonalának átadása** volt.

Az a földalatti — amely a közúti közlekedés mintegy 10 százalékát bonyolítja le — forradalmasítja, világvárosi szintre emeli fővárosunk közlekedését.

Az építés folyamatával, jelentőségével a napi sajtó, rádió, televízió rendszeresen foglalkozott, tájékoztatta a közönséget. Lapunk a **Metró új vonalának megnyitása** alkalmából az alábbiakban jelelveníti a fővárosi közlekedés történetét, amit hasznos és jó tudni, ismerni szakmánk minden dolgozójának, leginkább pedig — idegenvezetőinknek.

#### Evfordulók

A pontos dátum 1887. november 28., tehát 85 esztendeje. Erről emlékez-

**Indul az első villamos a Nyugati pályaudvar elől**

tek meg nemrégiben az újságok, mert e napon indult meg a kísérleti pályán az első budapesti villamos a **Nyugati pályaudvar és a Király (Majakovszkij) utca** között. Az évforduló nem kerek, de az ünnepeltet láthatóan nagyon szeretjük, ha minden alkalmat felhasználunk köszöntésére. Kereshetünk más alkalmat is tisztes korú életéből, 1897. december 18-án indult meg a villamosított forgalom a **Rákóczi úton**, az Astoriától a Keletiig. (Élt 75 évet.) 70 éve, 1902. december 24-én avatták fel a **Déli pályaudvar—farkasréti** vonalat. 50 éve, 1922. december 27-én alapította meg a főváros a megváltott magántársaságok helyébe lépő BSzKRT-ot. 25 éve, 1947-ben épültek az első új vonalak a felszabadulás után, **Megyerre, Rákospalotára, Pestimrére**. Mindezt csak a villamosvasút életéből merítettük. Mennyi évfordulót találhatunk ősei és rokonai köréből!

145 éve, 1827-ben épült a „lebegő vasút” **Kőbánya és Pest** között s megért nyolc hónapot. 116 éve indult

## Ha idegenve beszelnék a budapesti közlekedés és jelenének

meg a forgalom az első „lővontatású közúti vaspályán” a **Kálvin tértől Újpestig**. Két évvel ezelőtt, 1970-ben lett volna százéves a „budai hegy-pálya”, a sikló, de nem élte túl az ostromban szerzett sebeit. Viszont mához két évre megújítva ünneplheti centenáriumát a fogaskerekű vasút: 1874. július 4-én indult.

A HÉV a villamossal együtt fogadhatja a gratulációkat, egyidősek. 1887-ben kezdődött a gőzössel vontatott forgalom a **soroksári** vonalon. A földalatti tavaly volt 75 éves. A trolibusz napjainkban éli legszebb férfikorát: 40 éves, 1933. novemberben indult a **Bécsi úti** vonal. Még egy jeles évfordulónk lesz 1973-ban, örök fiatalsága 25. évébe lép az **Üttörővasút**. Letérve a sínekről és vezetőkekről, szólhatunk arról is, hogy a pest—budai omnibusz kerek 140 esztendeje, 1832-ben született s eddig a társas járművek között a legnagyobb kort érte meg, 1929-ig élt. Utóda, az autóbusz 1915 márciusában jelent meg először a budapesti utcán. De itt is találhatunk kerek évfordulót, mert éppen 50 éve, 1923. január 1-én alakult meg az önálló **Székesfővárosi Autóbusz Üzem**. S még egy évforduló az utcákról: 60 éve, 1912-ben indultak az első taxik, azaz „géperejű bérkocsik”.

#### Emlékek

Eltűnődünk azon, hogy vajon ezek a dátumok — s a budapesti közlekedés sok más évfordulója — csak a várostörténeteket és a technika történetének kutatóit érdeklik-e, vagy azokat a budapestieket is, akik naponta préselik fel magukat a járművekre, és egyszerűen „csak” közlekednek rajtuk? Mit sejthet róluk a külföldi, aki közlekedési térképpel a kezében próbálja megtalálni a céljához induló járművet?

Úgy hiszem, a pestieket érdekli a múlt is. Romantikussá színeződtek az öregek elbeszéléseiből ismert régi járművek, s a felnőttek megszépült ifjúkori emlékeiben kapott helyet az utolsó fél évszázad közlekedéstörténete. „Éjjel az omnibusz tetején...”, „Nagyvenhatos sárga villamson...” vagy „Hétre ma várom a Nemzetinél, ott, ahol a hatos megáll!” — éneklik még mindig ezeket a városi népdallá vált örökzöld slágereket azok is, akik sohasem láttak omnibuszt, nem ismerték a 46-os kacsaringós vonalát s a Nemzetinél sem randevúzhattak már.

Furcsaságként hallottuk apáinktól, hogy a Lánchíd hídfőiben előfogatot kapott az omnibusz, mert a híd emelkedésén az egy pár ló nem tudta felhúzni. Megmosolyogjuk, hogy a lóvasút kocsijainak kötelező kürtölése volt az első nagyvárosi láрма Budapestben. A villamos történetének ér-



# zető lennék, és múltjának romantikájáról látványosságairól...

dekessége, hogy a városi tanács nem engedélyezte a városképet rontó felsővezetéseket, ezért sínvezetékekkel épültek a vonalak, s a sárba, törmelékbe, hólébe ragadt áramszedők miatt gyakran leállt a forgalom.

Nem is kell nagyon idősnak lenni ahhoz, hogy a közúti közlekedés technikai vagy szervezési kísérleteire emlékezzünk. Csak néhány példát említünk. A húszas évek végéig jártak a villamosvonalakon az ablaktalan, szellős nyári pótkocsik. Ugyanakkor próbálkoztak az ormóttan emeletes autóbusszokkal. A harmincas években szerelték fel a villamos motorkocsik elejére az úgynevezett életmentő deszkákat, melyeknek minden jóakarattal mellett, semmi értelme nem volt. 1928-ban szűnt csak meg a margitszigeti lóvasút (nagy kár érte) s ugyanakkor villamosították a fogast, felszámolva a gőzmozdonyokat (nem kár értük).

## Furcsaságok

Csak a harmincas években ment ki a divatból a „megtelt” táblácskák használata, melyeket a kalauz a lépcső fölé akasztott, ha az utasok létszáma elérte a megengedett mértéket! A rézbe-bronzba vésett feliratok egyébként is kedvesek voltak. „Télen az előli ajtó zárva tartandó.” „Égő szivarral helyet foglalni s a padlóra köpni tilos.” A tarifa ravaszkodásának emléke a perselybe dobott kiskaszakasz-érmék rendszer, a térképes jegy, melynek kijátszását a pesti utasok művészi szintre emelték, a vécési póttjegy, az 1 méteres magasságig érvényes gyermekjegy s a hozzátartozó mérce, bevésve az ajtótokba.

S nem furcsa jelképe-e a letűnt kornak, hogy ugyanakkor, amikor a munkások hajnalban kilométereket gyalogoltak a drága tarifa miatt, a helyi érdekű vasút kihasználatlan volt és hirdetni kellett, hogy „*HÉV-vel a szabadba!*” A forgalmi személyzet a budapesti munkásság különleges rétegét alkotta. Elérték a nyugdíjjal járó altiszti státuszt, ennek fejében embertelenül bántak velük. Tilos volt leülni vezetőnek, kalauznak, számot kellett viselni a sapkájukon, melyet az „úri utazóközönség” felírhatott, ha „afférja” támadt velük. Nehéz táskákkal túlekedtek a kocsiban s éjjel, munka végeztével, gyalog baktathattak haza a közlekedés nélküli utcán.

Az emlékezetten kívül mi maradt meg mindebből látványosságnak? Elsősorban a villamoshálózat, amely tulajdonképpen — néhány kiegészítéstől eltekintve — 1914-ben már készen volt. Sok értelmetlenséget korrigálni kellett, mert a hálózat a lóvasúti vállalatból alakult BKVT



Az első lóvasút a Nemzeti Múzeum előtt

— a „közúti” — és a villamossal egyidőben született a BVVV — a „városi” — versengésének áldatlan öröksége volt.

Ezért sete-suta még ma is néhány értelmetlen végállomás; pl. a *Népszínház utcában*, a *Marx téren*, a *Jászai Mari téren* stb. Megmaradtak azok a kítűnő kocsik és mőtárgyak, melyek már száz-félszáz éve szolgálják a közlekedést s a maguk területén technikatörténeti látványosságok: az 1000-es sorozatszámú hegyi motorkocsik, a rövid 3000-es típusok, a nagyszerű 3600-asok, a „stukák”. Legtöbbjük már négy-öt-ször megtette a Föld és a Hold közötti távolságot s mindig csak a budapesti utcán zötyögött.

All még néhány egykori garázs és istálló a lóvasút idejéből, pl. az *újpesti, Tölggyfa utcai, Szép Ilona telep*. Kedves emlékek a *farkasréti, hűvösvölgyi és zugligeti* vonal fából épített „svájci” típusú váróbdéi és végállomásai. Masszív építmény a 2-es vonalának belvárosi dunaparti viaduktja. A századvég emlékei a földalatti lapos kis kocsijai, vasvázás alagútjai, csempézett állomásai. A lóvasutak, autóbusszok, elnyúlhatatlan Ford és MARTA taxik, egykori villamosok megmaradt emlékei a *Közlekedési Múzeumban* láthatók, ezért is érdemes felkeresni.

Kevesen tudják már, hogy az egykori Ganz-törzsgyárban — ma *Öntődei Múzeum* a *Bem József utcában* — még harminc évvel ezelőtt is készültek a villamosok kéregöntésű kerekei — természetesen szárnyaskerekkel és városi címerrel. Ez a két múzeum Budapest vendégeinek is nyújt láttnivalót s megtekintése többet ér, mint ha arról beszélünk, hogy a földalatti az első volt a kontinensen — 70 évig nem volt folytatása —, vagy arról, hogy a fogaskerekű vasút rögtön a *Rigi* után épült —, de a *Börzsönybe* vagy *Bükbe* azóta sem vezet hegyi jármű.

## Mai láttnivalók

Végül eltűnődhetünk azon, hogy a múlt emlékei mellett milven látványosságot nyújt a mai budapesti közlekedés? A komoly vasúttól a kedves *libegőig* legalább tízféle jármű áll mindenkinek rendelkezésére. Használjuk őket, közömbösen vagy bosszankodva, néha örömmel is. (Metrózás, libegőzés, hajózás vagy úttörővasutazás érdekes program lehet.) Évfordulóikra ritkán gondolunk, de ha városunkat vendégnek mutatjuk meg, találhatunk számára láttnivalót a közlekedés élő minden napjában is.

A Metró 20 éves regényében a legérdekesebb talán az, hogy *építése a könnyű talaj miatt volt nehéz*. A laza pesti homok- és kavicsrétegek új és új műszaki megoldást követeltek. Emellett a másik műszaki kérdés a kapcsolódó közlekedési vonalak teljes átépítése volt. Nem egy vonal, de egy új közlekedési szerkezet is kiépült.

Busz közlekedésünk nagyszabású, még nemzetközi szempontból is. 600 km-es vonalhálózatával a világ hasonló városi közlekedési vállalatai között az ötödik helyen áll. A kocsik pedig mind helyi gyártmányúak, a csuklósok a magyar műszaki gárda ötletéből születtek. Ezzel szemben az ésszerű nemzetközi együttműködés példái a Metró kítűnő szovjet szerelvényei, az NDK-ból származó HÉV-vonatok s a fogas új osztrák kocsijai.

Minden látogatót megragad az úttörővasút bája s az a tény, hogy valóban csak annyi a célja, amennyit bemutat. Nem vezet sehonnan sehová, drága szállodához, vagy elegáns üdülőhelyre. Végigkanyarog a budai erdőben s tanulnak rajta a kis vasutasok, akik közül tényleg sokan a közlekedés szolgálatát választják hivatásnak. Évtizedek múlva, évforduló alkalmával ők tűnődnek majd el városunk közlekedésének múltján... **Marót Miklós**