

AZ ELSŐ LÓVASUTTÓL A TROLLEYBUSZIG

Pest-Buda közlekedésének romantikus fejlődése a budapesti világvárosi forgalomig

Ha Budapest közúti vasúti közlekedésének történetét kutatjuk, elámulva eszmélünk arra, hogy milyen gyorsasággal, milyen lendülettel fejlődött a mi kedves, szeretett Budapestünk. Szinte hihetetlen, hogy alig hatvan esztendővel ezelőtt a Rókus-kórháznál, meg a Lövölde-térnél véget ért a város beépített területe s hogy a Király-utca volt az előkelő korzó, a terézvárosi templom erkélyéről a toronyór jelezte a tüzet, a Duna vizét pedig puttonyokban hordták szét a városon és 1876-ban, amikor a sugárúton, a mai Andrásy-úton már állott az állomásutak igazgatósági épülete, a városligetből az új palotái lóháton üzte a szarvast a vidám vadásztársaság és a „hallali” ritka látvány s a rettentő zaj — mint Jókai Mór lapja, az *Életképek* írta — óriási tömeget csodított a sugárútra . . .

Ezzel a bevezetéssel kezdődik az az elegáns,

sárga könyv, amely Budapest egész közlekedésének és a leghatalmasabb közlekedési vállalatnak, a Beszkártnak mai napig tartó történetét „tárgyazza”. Ez a „tárgyazás” azonban nem száraz adatok bürokratikus feldolgozása, nem statisztikai játék a számok tömkelegével, hanem *monografikus regény, eleven történelmi riport arról, hogyan lett a vidéki izü kispolgári hajadonból a tehetséges, de kissé esetlen bakfis, Pest-Budából ragyogó szépségű bálkirálynő, hódító eleganciájú világvárosi dáma: Budapest. És abban, hogy a naiv álmu bakfisból nagystilű dáma lett, nagy, talán döntő szerepe volt a közlekedésnek. A közlekedés az élet ütőere, a fejlődés országútja.*

De bízzuk magunkat a legjobb eicoronéra, erre az ügyes, szellemes, tanulságos sárga könyvecskére.

Az első és az utolsó lóvasut

A mindentudó könyvecske közli velünk, hogy a vasutépítés ügyét nálunk először az 1825—27. évi pozsonyi országgyűlés karolta fel:

Az első vasut építése érdekében megindult mozgalomnak maga *József nádor* állott az élére. 1863-ban gróf *Károlyi Sándor* és társai előmunkálati engedélyt kaptak lóvontatásu vasut építésére, majd 1865-ben a helytartótanács megadta az építési engedélyt is a pesti Széna-tértől (a mai Kálvin-tér) a Váci-úton át Ujpestig vezetendő lóvontatásu vasut építésére.

A budai vonalak kiépítésére már az alkotmányos kormány adott engedélyt gróf *Festetics Bélának*, 1867 júliusában 6k alapították meg a *budai Közúti Vaspálya Társaságot* és ez a társaság építette a budai Lánchídfőtől Óbudáig és a mai Pálffy-tértől a Zugligetig vezető *lóvasuti* vonalat.

A pesti közúti vaspálya társaság később megvásárolta a budai lóvasutat és a két vasut egyesüléséből alakult meg 1879-ben a *Budapesti Közúti Vaspálya Társaság*, a *BKVT*.

A közlekedés most már rohamlépésekben fejlődött tovább. Micsoda szenzáció volt, amikor 1886-ban a lóvasut bevezette a 6 krajcáros szakaszjegyet. Hogy felkavarta a derék polgárok nyugalmát, ha nagyrifkán megnyit egy-egy új utvonalt. És végül mennyi tárgyalás és izgalom előzte meg az első budapesti villamos utját, 1887 november 29-én. Az új vasutnak, amelynek vonala a nyugati pályaudvartól a Király-utcaig terjedt. Összesen *három motoros kocsija volt*. Kettő üzemben, egy pedig tartalékban. A „remis” tágas deszkapajta volt. Egy üres telken, a nyugati pályaudvar mellett. Milyen kedves adat, hogy az *első budapesti villamoskalauz, aki később minvelte magát és iskolákat végzett, mint a Beszkárt főszámtanácsosa vonult nyugalomba. Az első vállóelőítő fu pedig, mint címzetes tisztviselő ma is a Beszkárt telefonszerelési szolgálatának szakavatott vezetője.*

Nem is volt kis dolog akkoriban, hogy az első villamos, az ördöngös masina elindult próbautjára. A *Pester Lloyd*, azoknak az időknek nagy tekintélyű sajtóorgánuma, a nagy jelentőségű eseményről többek között ezt írta:

„Nem csoda, hogy az emberek napok óta bámulják a Teréz-köruton és az Oktogonon a próbajáratokat tevő, gyorsan elsuhanó villamost. A „kocsi lovak nélkül” valósággá lett. Az igazi vonat elébe kel fogni a feketé, zakatoló szörnnyeteget, a gőzparipát, a szuszogó, zajos mozdonyt. A villamos egyedül szalad, majd megáll vezetőjének egyetlen kézmozdulatára.

Egyelőre ugyan a villamos még csak zsuzsu, egy kövérebb bécstől le kellett szállítani a tulzsfolt kocsiról és meg kellett kérni, hogy a következő kocsiira szálljon, mert féltek a túlterheléstől.”

Ugy-e milyen csodálatos? Bizony a próbavasut vonalán a megnyitást követő harmadik napon, 1887 december elsején megtörtént az *első vérfagyasztó baleset*. Az történt ugyanis, hogy egy tejeskocsi hirtelen a villamos elé kanyarodott és a villamos, az ördöngös masina, úgy meglökte a jámbor tejeskocsit, hogy a derék milimári leest a bakról. A közönség ereiben megfagyott a vér, de ime a milimári felpattant és néhány barátságatlan körmondat kíséretében felugrott a kocsijára és úgy elhajtatott az oda érkező rendőr előtt, hogy csak no.

Királyi vendégek a földalattin

1891-ben újabb nagy jelentőségű esemény történt a budapesti közlekedés fejlődésében, megalakult a *Budapesti Villamos Városi Vasut Részvénytársaság*. A BVVV, első elnöke gróf *Szapáry István*, alelnöke pedig *Falk Miksa* lett. Ezzel aztán óriási versengés indult meg a BKVT és a BVVV között. A BKVT kezdetben állta a versenyt, tetszetősebb kocsikat, jobb lovakat vásárolt, viteldijmérsékléssel is próbálkozott, de hasztalan, a lóvasut nem tudott megbirkózni a villamos népszerűségével. Végül is a *BKVT* elhárította, hogy hálózatait villamos üzemre alakítja át. Mialatt a lóvasut villamos üzemre való átalakítása folyt, újabb szenzáció vetette előre árnyékát, felvetődött a *földalatti vasut építésének terve*. 1893-ban a városi vasut és a közúti vasut tár-

sulva ajánlatot tett a fővárosnak a *Gizella térről* kiinduló és a városligeti tóig vezetendő villamos közúti vasut építésére. A földalatti vasut terve legyőzte az akadályokat, az ellenkezést, 1894-ben megkezdték az építést és 1896 május 2-án már át is adták a közforgalomnak. Május 8-án *Ferenc József király is végigutazott a földalatti vasuton*, amely anyyira megnyerte tetszését, hogy engedélyt adott arra, hogy a földalatti vasutat *nevéről* nevezzék el. Erre az alkalomra a vasutársaság drága faberakással, tükrökkel diszitett, kettős bejáratu különkoosit építettett. A földalatti vasut megnyitásakor díszes emlékkönyv készült, amelynek első oldalán látható volt az uralkodó sajátkezű aláírása. A földalatti villamosnak nem kevésbé előkelő eseménye volt, hogy 1897. szeptemberében *I. Ferenc József Vilmos német császárral együtt utazta végig a vonalat*. A földalatti villamos azonban saját jogon is magas rangot élvezett, mert az *első villamosüzemű földalatti vasut volt a kontinensen*.

Amint látjuk, a földalatti vasut megépíté-vel Budapest közlekedése világvárosi színvonalra emelkedett. A fejlődés hatalmas tempóját azonban a háboru megakasztotta. A szennélyzet legjobb anyagát besorozták, több mint négyezer alkalmazott vonult be, a személyzethiány mellé anyaghiány járult, a budapesti villamos történetébe bevonult a *női kalauz*, a lépcsőkön való lógás, a villamosjegy, amelynek hátlapjára a *kukoricakenyér készítésének receptje* volt rányomtatva, az az új intézkedés, hogy katonák és sebesültek ingyen jegyet kaptak, hogy husz villamoskoosit átalakítottak sebesültszállító kocsivá és *háromezer külön járáttal közel egymillió sebesült katonát szállítottak a pályaudvarokról a hádkórházakba*.

A Beszkárt megalakulása és 10 esztendeje

A közlekedés háborus története után következett a forradalmi időszak. Minden pusztult és romlott tovább. Végül is 1922 december ber 27-én a *főváros megváltotta a közúti és városi vasutat és ötszázmillió korona alapítókéivel megalakította a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaságot*, amelynek valamennyi részvénye a székesfőváros tulajdonába került.

A *Beszkart* tíz esztendőjéről tökéletesen áttekinthető képet és gazdag illusztratív ismertetést ad a sárga könyv. Mennyi probléma, milyen nehézségek merülnek fel egy ilyen hatalmas vállalat vezetésében és irányításában, milyen nehézség az egymást keresztül-kasul gázoló ellentétes szempontok kiegyenlítése, az egész forgalmi cavalcade irányítása, hogy fő és sístereg a közlekedés vezérkari konyháján, azt csak ebből a könyvből látja az ember.

Az elmúlt tíz év a *Folkusházy-rezsim* ideje volt. *Folkusházy Lajos*, aki épp a minap jelentette be nyugalmabonulását, a *Beszkart* megalakítása óta mint ügyvezető alelnök 1929 óta pedig, mint vezérigazgató állott a *Beszkart* élén és alkotó tevékenysége ezen a téren is maradandó értékű eredményekkel gazdagította a székesfőváros legnagyobb vállalatát. A *Beszkart* szeratlan fejlődésében kimagasló érdemeket szerzett dr. *Márkus Jenő* ny. miniszteri tanácsos, vezérigazgató helyettes is, aki *Folkusházy* nyugalmabonulásával átveszi a *Beszkart* vezetését.

A gyönyörű kiállítású kötet, amelynek tartalmáról beszámoltunk, dr. *Kőhalmy József* nek, a *Beszkart* igazgatóhelyettesének a munkája. Keveset mondunk róla, ha megállapítjuk, hogy előkelőbb kiállítású, jobban megir, szemléltetőbben, tanulságosabban csoportosított szakmunka nagyon régen került a kezünkbe. A könyv forrásmunka és a *Beszkart* szempontjából meggyőző, rokonszenves és tehetséges propaganda is. Értékes statisztikai adatokkal gyarapította dr. *Kőhalmy* munkáját *Balogh Emil* okleveles mérnök, ny. *Beszkart* igazgatóhelyettes, az ismertnevi műszaki statisztikus. A munka grafikai tervezése, modern és művészi kivitele *Kurfürst István*, a *Székesfővárosi Házinyomda igazgatójának* ízlését és szaktudását dicséri.