

# MIBEN KÜLÖNBÖZÖTT A RÉGI BUDAPEST A MAITÓL?

IRTA: SIKLÓSSY LÁSZLÓ

Hasonlítsuk össze a régi és az új Budapestet: mondjuk a *Millennium* 1896-os évének Budapestjét a mai, 1936-os Budapesttel. Micsoda különbség a kettő között! A Millenniumi Budapestje a magyar birodalom központja volt, ama területé, amely a Kárpátoktól az Adriáig terjedt. E nagy történelmi és gazdasági egység körzetéből mindenki a központ felé igyekezett, hogy lássa a harminc év alatt felépült gyönyörű fővárost. Ide *sóndázott* mindenki *Baross Gábor* rendszerével a világ legolcsóbb vasútján. Valamelyes idegenforgalmunk is volt, mert a külföldről is rászánta magát egy-egy ember, vagy valamely erősen invitált előkelő csoport, hogy megnézzék Kelet kapuját, ahol bosnyák késárusok fogadják az embert a pályaudvaron és Ós-Budavára mecsetje erkélyéről este Imára hívja fel az igazhívőket a műlezzin, a hitetleneket pedig válogatott szórakozások élvezésére.

Ez az előkelő, hatalmas, „uri“ Budapest megszűnt, vagy teljesen átalakult. Trianoni nyomorúságunknak „keserűdes“ következtében, hogy Budapest levetette magáról a díszmagyart, munkászubbonyt öltött és — *világvárosá küzdötte fel magát*. Könnyek és véres verejték között történt ez. Tudjuk, mi volt a közbeeső stádium: a megszállott területekről menekülők ideözönlése; rettenetes lakáshiány és munkahiány; megállapítása annak, hogy Budapest tulságosan nagy ehhez a kis országhoz; hogy Budapest vízfejű gyermek. Mindez igaz is volt, ez a vízfejű gyermek azonban életrevalónak bizonyult. Ma Budapest szebb, mint valaha; Budapestnek becsülete a külföldön nagyobb, mint valaha, sőt maga Budapest is nagyobb, mint valaha.

Csonkaországunk fényes nagy Budapestjéből meghatottan szálljunk most vissza Nagymagyarország régi „kis“ Budapestjére és idézzük emlékünkből a múlt világnak szereplőit, díszleteit és kellékeit, amelyek ma már oly messze esőnek tűnnek, hogy már szinte hozzátapadnak szépapáink táblabíróvilágához.

Aki mappák alapján hasonlítja össze a régi és az új Budapestet, megállapítja, hogy Budapest óriási mértékben kifelé terjeszkedett. Most szívtuk mellünkre a villalukások angol módszerét és a magunk tanyaszerűségével elleptük Budapest határát. Jó volt ez így egészségünknek is, de a városképnek is, amely nagy kopár felületeken derűs villakertek mozaik-díszével csinosodott. Mindazonáltal nem ez az új Budapestnek legfeltűnőbb különbsége a régivel szemben, hanem a közlekedésnek teljes megváltozása.

*Megváltozott mindenekelőtt a magánközlekedés.* A régi Budapest felett még ott lebegett a régi falusi Magyarország levegője. Mánásoknak és mánásutánzóknak fogatai rohogtak az utcákon, jó praxissal bíró orvosok és ügyvédek kocsit-lovat tartottak, bankigazgatók számozatlan flakert béreltek. A hárkocsi már bizonyos színvonal-süllyedést jelentett, ezt azonban a fiáker legkevésbé sem ismerte el, különösen nem akkor, amikor tömör, majd levegős gumibroncsot húzott kerekére. Pedig a pneumatik már az új idők szelét jelentette. No, de ki gondolt akkor még erre a Bizáncra! A századforduló, sőt a háborút közvetlen megelőzőleg is a *Stefánia uti kocsikorzó* — különösen a versenyek után — olyan látványosság volt, amilyent azóta sem látott Magyarország. Négyes, sőt hatos fogatai és mindaz, ami hozzájuk csatlakozott, le egészen a gyalogközönség irigységénélküli csodálkozásáig, olyasmi volt, amivel a mai világ nem tud versenyezni.

E nagylét megszűntével eltűntek az utcasarkokról a fiáker- és konflis-standok. Nem látunk malmozó kocsisokat és nem érzünk erkölcsi kényszert, hogy beszálljunk a fiákerbe, nehogy elmaradjon az állandó köszönés, amely kidukál a gavallérnak. Igaz, hogy elmaradtak a taksaszámítás körül nagy viták is, amelyek különösen akkor éle-

sedtek ki, hogyha az utas nem meghatározott helyre hajtatott, hanem megállapíthatólag sétakocsizást végzett. A sétakocsizás fogalmát nem ismerte ugyan a rendőri szabályzat, az iratlan jog vésszes anyagi következtései elől azonban csak pontos előzetes megállapodással lehetett menekülni. Ez a baj az autótaxi-világban megszűnt, sőt ma a régi romantikus állapottal szemben nemcsak alföldi Pestünkön tudunk polgári módon kocsin közlekedni, hanem hegyes-völgyes Budánkon is.

Ép így megváltozott közuti közlekedésünk is. Ki hinné, hogy a századfordulón még egyes sínpár volt a Margit-körút kezdetén, s ugyanott, ahol már bérpaloták kezdtek emelkedni, egy istállóféle intézmény húzódott meg lovak váltására és harmadik ló befogadására. Ezt mutatja egyik képiünk, másik képiünk pedig a Kálvin-teret még sinek nélkül, meghazudtolásául annak az immár egy nemzedékes szójátéknak, hogy a Kálvin-tér — *Sintér*.

Közuti közlekedésünk óriásit fejlődött, ha nem is a külfölddel való összehasonlításban, amely az autóbust isméri el vezetőnek. Mindazonáltal annak, ami nálunk történt, hasznát vesszük napi munkánkban, de nem idegeinkben. Tessék csak összehasonlítani egy olyan öreg urat — ha ugyan még van ilyen, — aki soha máson nem ült, mint nyitott lóvasúti kocsin, az olyan flatalemberrel, aki háromszor leutazza villamosbérletének árát. Nem kétséges, hogy az öregur győz az idegversenyben. Nem volt idegromboló műszer az öreg *Fogas* (t. i. kerekű) sem, amelynek itt közölt arcképe igazolja mozdonyának népszerű „kávédaráló“-elnevezését.

A város szétterjedésével megszorodtak a sétahelyek. Amíg régen az emberek nem sétáltak másutt, mint a Belvárosban, vagy „a Stefánlán“, ma Budapest egész területe sétahely, ahol vasárnaponként sportruhák ezernyi változatában sétál a fiatalság és öregség; van, aki kendővel csavarja körül a nyakát és felső kabátba bujlik nyáron is, de van olyan is, aki télen csupasz lábszárral jár és apacsingben edzi légzőszerveit.

A budai Várnak a királyi palotán kívüli része szebb volt a régi Magyarországon, mint napjainkban. Volt egy szerencsétlen időszak, amikor nem gondoltak arra, hogy a Vár történelmi jellegét részleteiben is, egészében is meg kell őrizni. Akkor építettek például modern bérpalotát a szép Marcibányi-ház helyére. A Vár régi hangulatának kifejezőjékképpen bemutatjuk a régi Szent Háromság-teret hetivásár idején a Pénzügyminisztérium mai új épülete nélkül.

A Belváros nagy alaprajzi megváltozása is századunkban ment végbe. A zeg-zugos, piszkos, sokszor kevés erkölcsös utcák oly gyorsan tűntek el, hogy magukkal sodortak sok szép építészeti emléket. Ha ma rendeznők újra a Belvárost, megtartanók annak régi jellegét. Örök kár például a *régi Városház-teret* s magáért a *Városház-teret* is, amelynek ábrázolásaira úgy tekinthetünk, mint egy eltűnt világéira. Hol lesz valaha Budapesten olyan feltámadás-napja, amilyen a Városház-terén volt annakidején? A múlté az *Ujépület* is, amelyet nem sajnálunk. Ennek helyén van *Szabadság-terünk*, amely irredenta megnyilatkozásaink tere is. Kevés volt a megőriznivaló a régi Tabánból, ebből a borzalmas szennyfészekből. *Szendy Károly* polgármesternek az a kitűnő gondolata, hogy amíg a Tabán újra lesz építhető, addig a puszta helyek parkosíttassanak, vagy legalább is füvesíttessenek, gyönyörű zöld keretet adott a budai oldal e hangulatrontóan szegényes részének, egyben legdrágább telkeinek. Persze a Tabán pusztulása ártott a polgárság kedvenc, régimódi kiskocsmáinak, amelyek helyett új, divatos fajták keletkeztek, a külföldieknek is megmutathatók, de nem a kispolgár zsebének való.

Igen, az *idegenforgalom* egyik legnagyobb különbség-