

Frisnyák Zsuzsa

A városi közlekedés eszközei Budapesten

A város növekvő és egyre jobban strukturált közlekedési rendszerének fejlődése elválaszthatatlanul összefügg a főváros népességének gyarapodásával. A növekvő városban a 19. század valamennyi közlekedési eszköze (bérkocsik, omnibusz, lóvasút, villamos, földalatti) jelen van.

A nem közforgalmú lovas kocsik, hintók viszont elhanyagolható szerepet töltenek be. Egy 1887-es felmérés Budapest területén 2534 személyszállító és 5063 teherszállító kocsit regisztrált. Összehasonlítva a fővárost 24 magyar törvényhatósági jogú város nem közforgalmú járműállományával, kiderül, hogy Budapest mutatói átlagosak, ill. átlag alattiak. Az ezer lakosra eső személyszállító járművek száma Budapesten – hasonlóan a többi magyar városhoz – meglehetősen alacsony: 5 személyszállító kocsi/1000 lakos. Ez az érték kilenc városban kedvezőbb, mint a fővárosban.¹ Budapest pozíciói sokkal rosszabbak a teherszállító járművek esetében. A fővárosban ezer lakosra alig 10 teherszállító jármű esik. Ugyanekkor ez az érték Szegeden és Pancsován 50 teherszállító jármű/1000 lakos. Budapest fejlett iparvasúti hálózata, a fuvarozók viszonylag magas száma (1892-ben 403 szállító iparosból 116-an a fővárosban működnek) nem tette múlhatatlanul szükségessé teherszállító kocsik birtoklását.

Az 1870 előtti évtizedekben a város közlekedési eszközeit leginkább kisvállalkozók működtetik. Az 1870-es évtizedtől kezdődően lassan, de fokozatosan megváltozik a korszellem: a város közlekedési infrastruktúrájában egyre nagyobb szerepet játszanak a közlekedési vállalatok, részvénytársaságok. Az 1880-as évtized utolsó éveitől pedig már nem az invenció, hanem sokkal inkább az innováció jellemzi a közlekedés fejlődését. Már nem vállalkozó kedvű emberek ötletessége, speciális technikai ismeretei alakítják a város közlekedési struktúráját, hanem szabadalmak, gyártmányok, technikai fejlesztések formálják. Budapest nyitott az újdonságokra és büszke eredményeire. Az első fővárosi lóvasúti vonal (1866) Európában a hatodik. Budapest az első olyan európai város, melynek belvárosában

¹ Debrecen, Marosvásárhely, Kolozsvár, Pozsony, Pécs, Komárom, Nagyvárad, Szatmárnémeti, Pancsova.

épült meg a villamosvasút (1887). Az 1896-ban megnyitott földalatti pedig London után a második Európában.²

Érdekes módon, a korszerűtlen és legkevésbé kényelmes omnibusz (1832–1929 között működő) forgalma a századforduló éveiben teljesedett ki leginkább. 1900-ban 48 db, egy év múlva már 122 omnibuszkocsi járta a város utcáit. A járatok elsősorban a város szórakoztató (színházak, orfeumok, mulatók) és kiránduló pontjait (budai hegyvidék) érintették. A csak „mérsékelt ügetésben” haladó omnibuszokat karlengetéssel lehetett megállítani.

Az 1866-tól működő lóvasút utasforgalma – eltekintve az 1874–1880 közötti időszakról – egyenletesen emelkedett. A hangos kürtszóval robogó lóvasutak szállítják az utasokat a terjeszkedő város egyre távolabbi végpontjai felé. A járatok irányát más és más szín-összeállítású zászlókkal jelezik. A lóvasút és villamosvasút fejlődésében 1896-ban döntő fordulat következik be: ebben az évben a villamos már 130 km hosszú vágányhálózaton mintegy 27 viszonylaton közlekedik, a lóvasutak forgalma pedig drasztikusan visszaesik. 1895-ben még 23 millió utast szállítanak, 1896-ban alig 300 ezret. A villamosvasúti társaságok külön nyári és téli menetrendet készítettek. A leg-sűrűbb járat percenként indult, a legritkább 10 percenként.

A századforduló fővárosának utcaképéhez szervesen hozzátartozik a sűrű vonalhálózattal rendelkező, sárga és barna villamoskocsik látványa (50. kép). A bérkocsi-állomásokon egyfogatú konflisok és kétfogatú gumirádlis fiákerek várták a közönséget. A kővezett, aszfaltozott utcákat, a Duna-hidakat gázlámpák világították meg, a belvárosban a trachit kocka- és terméskőburkolat volt elterjedve. A nagy forgalmú utcákat (Nagykörút, Kerepesi út, Üllői út stb.) gránit kövezet borította. Aszfaltozva volt a Kossuth Lajos utca, Váci utca. Zajcsökkentés érdekében 10 cm magas impregnált fakockákkal fedték le az Andrássy utat, a Lánchidat, a Margit-hidat és a Fürdő utcát. Az utcákat hordós kocsikkal öntözték és lóvontatta seprőgépekkel takarították.

A járműhasználat jellemzői

A városlakóknak a 19. század utolsó évtizedeiben, a rendkívül rövid idő alatt lezajló technikai átalakuláshoz fűződő hétköznapi viszonyairól a napisajtóból alkothatunk képet. Melyek azok a magatartásformák, melyek leginkább felbukkannak a híradásokban? A panaszkodó, kritikus és a lelkesedő, rácsodálkozó attitűd egyaránt megfigyelhető.

Egy-egy járműben különböző társadalmi helyzetű, eltérően szocializálódott emberek zsúfolódtak. A járműhasználat kísérő jelenségei a türel-

2 A földalatti megépítéséért lobbizók egyik érve az volt, hogy ilyen földalatti vasúttal sem Párizs, sem Bécs nem dicsekedhet. A magyar főváros mércéje ebben az esetben Párizs és Bécs.

metlenség, tolongás, udvariatlanság, és az ismerethiány. Az emberek nagy csoportjai még nem sajátították el a tömegközlekedési eszközök használatának íratlan szabályait, pl. azt, hogy a járművek ajtajában csak a legközelebbi megállóban leszállók tartózkodhatnak. (1903-ban a villamosokon az utazások kényelmének fokozására érdekében megszüntetik az állóhelyeket.) Az utasok általános ellenszenvvel figyelik az ellenőröket, zaklatásnak érzik, hogy egy 20 filléres jegy felülvizsgálatára három ellenőr is betolakodik. Vidékiek panaszkodnak: a városi zajtól (harangzúgás, kocsizörgés) megfájdul a fejük és nem tudnak aludni. Mások arról lelkendeznek, milyen könnyen lehet sétálni az aszfaltozott pesti járdákon. De leggyakrabban a bérkocsisok „zsarolásait” sérelmezi az utazóközönség: rendetlen ruházat, piszkos fogatok, szemérmetlenül áthágott tarifák, gorombáskodások, fuvarmegtagadások stb. szerepelnek a panaszok között.

Az ember és városi forgalom kiegyensúlyozatlan érzelmi viszonyát különösen szemléletesen ábrázolják azok az írások, melyekben a járműveket az embertől független akarattal ruházzák fel. Jelenkori tapasztalataink fényében inkább szórakoztatónak, mint megalapozottnak tűnnek azon vélemények, melyek Pesten „veszett fiákerek, örvöngő omnibuszok, kegyetlen görcsöktől kínozott inkomfortábelek, vak társzekerek, marakodós kutya-fogatok, dühöngő talyigák, eszeveszett targoncák és a jó isten tudja mi mindenféle járművek zagyvalékát” látják, és a rohanást, egymáson való át-gázolást sérelmezik.³ Pedig ennek a szenvedélyes kifakadásnak a mélyén nem a technikai fejlődést elutasító ember attitűdje lapul, hanem a kaotikus mozgásformák összehangolatlansága, átláthatatlansága iránti elégedetlenség és a gyalogjáró ember veszélyeztetettség-érzete.⁴

A lassan megszokottá váló fővárosi közúti forgalomba a századforduló első éveiben berobban az autó, mint egy új veszélyforrás.⁵ Ettől kezdve a „brutálisan robogó” automobilisták ostorozása lesz a közbeszéd tárgya.

3 HEVESI Lajos: A király utcája. In: Karcképek az ország városából. Budapest, 1876. 68. p.

4 A városigazgatás a járművek és gyalogjárók közötti összehangolt mozgásformákat szabályrendeletekkel próbálja kialakítani.

5 Részlet a Véres sport c. humoros, de a korszellemet kifejező versből. Borsszem Jankó, 1902. július 6.

„Ki országúton andalog
Vagy népes utcán jár gyalog
Nem tudja, sejtí voltaképp
Folyton sírja szélére lép.
Míg kitér gyorshajtó elül
A villamos alá kerül.
S hol menekvésre rése nyíl,
Elgázolja automobil.”

Miért szalutál a rendőr, ha egy kaszinói urat lát az autóban, még akkor is, ha szinte legázolják?⁶ Gyalogosok, bérkocsisok, fogaton utazók kiabálnak válogatott gorombaságokat az autóban ülőknek, suhancok dobálják meg kővel a drága és kényes járműveket.

Minden panaszkodás ellenére a városlakók térhasználatában egyre nagyobb mértékben – bár a gyaloglással természetesen össze nem vethető mértékben – jelen van a közforgalmú járművek igénybevétele. Az egy lakosra eső éves utazások száma kisebb-nagyobb visszaeséssel, de emelkedik. 1974-ben évente 37, 1914-ben már 264 utazás esik egy városlakóra. (4. ábra) A két, országos kiállítást megrendező év (1885, 1896) kiemelkedő forgalomnövekedést eredményez. Érdekes módon a kiállítások bezárását követő évben viszont a forgalom, ill. az egy lakosra eső éves utazások száma a növekedésnél jóval erősebben esik vissza. Mintha nemcsak a kiállítás-látogató idegenek utaztak volna haza, hanem a helyben lakók is jobban takarékoskodnának az útiköltségekkel.

Az egy lakosra eső utazások száma azonban nemcsak a járműhasználat növekedésének ütemére, hanem a gyaloglás elterjedtségére, városon belüli mindennapiságára is rávilágít. A tömegközlekedési járműveket a korszakban nem használják a napi munkába járásra. A havi járműhasználat 1874-től számított 16 év múlva (1890) éri el az 5 utazás/hónap/fő értéket. Ez az érték újabb 14 év alatt, 1904-ben duplázódik meg (10 utazás/hónap/fő). A járműhasználat növekedésének üteme ettől kezdve érezhetően felgyorsul, a havi utazásszám újabb kétszeres növekedésére (20 utazás/hónap/fő) már csak hét évet (1911) kell várni.

Budapestnek, Magyarország egyetlen nagyvárosának példája ösztönzőleg hat a vidéki városok fejlődésére is. A város térbeli szerkezete követendő minta (Szeged), iparnegyedének sürgő-forgó látványa, nyüzsgő utcái jóleső érzéssel töltik el a honpolgárokat. A városlakók fogékonyak (anyagi erő, fantázia) a nemzeti büszkeséget felkeltő létesítményekre. Már a legelső nagy beruházásban, a Lánchíd megépítésében is tetten érhető ez a mozzanat. Széchenyi említi, tíz évvel ezelőtt még nem lehetett volna olyan hidat építeni, mint amelyet most készítenek. A Lánchíd szimbolikus, önmagán túlmutató jelentőségével a többi nagy fővárosi alkotás természetesen nem tudta felvenni a versenyt, de valamennyiben ott tükröződik a város ön-

6 A vadonatúj technikai eszköz és az azt használó ember mentalitása, viselkedése közötti különbségre Ady mutat rá egy tárcájában. „Nem döbrentek meg önök már, ha feudális büszke mágnást automobilban láttak? Nem jutott eszükbe: íme ez a lény a középkorban él vágyával, akaratával, egész kis primitív lényével, s a modern emberi haladás legújabb mozgó gépebe bele mer ülni. Ez vagyunk mi. Postánk, vasutunk, telefonunk, parlamenti palotánk, orfeumunk, nyomorúságunk, betegségünk, mindenünk, mindenünk, ami külsőség, veszettül kimívelt.” ADY ENDRE: Jókai szobra. In: Budapesti Napló, 1905. február 26.

tudata, a városlakó büszkesége. A Nyugati pályaudvar épületét vasvázas szerkezetének esztétikai hatása, reprezentatív csarnokhomlokzatai, elegáns díszudvarai, elrendezésének kiforrottsága, s nem utolsósorban egyik tervezője (Gustav Eiffel) miatt az európai építészettörténet is számon tartja. A Keleti pályaudvart vonatfogadó csarnoka és felvételi épületrészei közötti példamutató architektonikus összhang, művészi dekorációi (freskók, szobrok) emelik ki a kor nagyberuházásai közül. Európa leghosszabb nyílású lánchídját, az Erzsébet hidat, mint a város ékszerét emlegetik. Szerencsésen ötvöződik az új technika és a szépség iránti fogékonyság a földalatti vasút állomásainak berendezésében is: a lejáró csarnokok, pavilonok városképbe besimuló, harmonikus arányai, a mívesen kidolgozott tartóoszlopok, az apró részletekben is tükröződő gondosság elkápráztatta használóit. Mindezen alkotásokban kiteljesedik a főváros technikai, civilizációs fejlődése.

4. ábra

A fővárosi járműhasználat, az egy lakosra eső évi utazások száma

Forrás: A fővárosi tömegközlekedésének másfél évszázada. I. kötet. Budapest, 1987.

