

így megítélésünk szerint az idegenforgalmi propaganda szempontjából is méltánylandó, értékes szerepet tölt be.”

### Részletekben a teljesség

Hát itt sóhajtottam fel igazán, mivel az elmúlt évtizedekben hasonló jelenséget nem tapasztaltam. Ezzel szemben sokszor felmerült bennem a kérdés, vajon manapság mi a csudát csinál reggeltől estig az a rengeteg (jól fizetett!) ember az idegenforgalmi hivatalban, azon kívül, hogy két-három évente cégnevet változtatnak...

A kivitelezésnél nagyon sokat lehet rontani vagy javítani a legszínvonalasabb tervezés mellett is. Ebben is szerencsés – illetve kellően igényes – volt Wertheimer úr, mert a legjobb mestereket választotta. A különleges neon

cégjeleket és a teljes világítást Székely Miklós gépészmérnök irodája és villamossági vállalata készítette és szerelte fel. A belső Emergé gumipadlót a Magyar Ruggyantaárugyár. Az e korban európai élvonalbeli minőséget jelentő Vitrax (20-30 mm-es, felületében színezett) üvegburkolat és kirakat a Fischer Testvérek Rt., a kirakati fémszerkezet („Neoxid” fémportal) Márkus Lajos gyára munkáját dicsérték. (Ez utóbbi kirakattípus változata még ma is eredeti formában látható a sarki, Teréz krt. 3. alatti Oktogon Gyógyszertár portálján.)

Hát valahogy így kell egy „forradalmat” csinálni – nem csak hirdetni, hanem a legapróbb részletekig követve a magas minőség filozófiáját. ●

A képek forrása: a szerző gyűjteménye



Ferenciek tere 9.

forrás: Tér és forma

# Száz év a fővárosi buszokon

Zsigmond Gábor

1915. március 1-jén indult el a fővárosi autóbusz-közlekedés, bár érdemes megjegyezni: az nem igaz, hogy a budapestiek épp száz éve utazhatnak buszokon. Korábban ugyanis magáncégek tulajdonában már közlekedtek, így lehetett például a Svábhegyre kirándulni 1909-ben is, egy-egy jól menő szálloda pedig olykor buszokkal várta vendégeit a Keletinél vagy éppen a Duna partján, a hajóállomáson. A fővárosi tulajdonú, tömegek utaztatását megoldani hivatott buszközlekedés azonban hosszú előzmények és viták után végül 1915-ben, száz esztendeje lett része mindennapos utazásainknak.



A „kistarcsai” – a háború után a Budapest-Újpest Személyszállítási Rt. (BUSZ) tulajdonában is tett néhány kört a városban

forrás: Fortepan

A buszközlekedés előképének az omnibusz-közlekedést szokás tekinteni, sőt a századforduló magyar mérnökei egy ideig a motoromnibusz szót is használták az autóbuszokra. Az omnibuszok (és autóbuszok) elindításá-

hoz viszonylag kevés tőkére volt szükség, sem vágányépítésekkel, sem a nyomvonalat érintő bonyolult ingatlanügyekkel nem kellett bajlódni, így aztán nem is csoda, hogy az első világháború előtt nagyjából húsz

magánvállalkozásban működő omnibusz is járta a pesti utcákat a Székesfővárosi Közlekedési Vállalat (SZKV) mintegy 140 kocsija mellett. Ezt a viszonylag nagy omnibuszvállalatot vásárolta fel 1914 nyarán a főváros. Az ügyletnek az egységes közlekedéspolitika irányába tett lépés mellett egy konkrét célja is volt, mégpedig, hogy a magáncégek helyett a főváros maga vegye kézbe ezt a lehetőséget.

Csakhogy három héttel azután, hogy 1,8 millió koronáért megvásárolták az omnibuszos vállalatot, már ropogtak a fegyverek a szerbiai fronton, és szó sem lehetett arról, hogy az előkészített mederben folytassák a projektet. A rendelkezésre álló két próbabuszt sebesültszállításra kellett átadni a hadseregnek. Az emeletes, akkumulátoros kocsik és a gyakran meghibásodó egyszintes, benzines busz azonban nem felelt meg a katonaság igényeinek, így hamarosan visszaadták „polgári célokra”. (Az elektromos Austro-Daimler a fővárosé volt, az egyszintes, kistarcsai buszt pedig bérelték az egyik villamoscégtől, a közúti vaspályatársaságtól.)

A két jármű végül 1915. március 1-jén, hétfő reggel 7 órakor kezdte meg első kö-

reit: az Andrassy úton. Az első – egyébként „aransyárga” színű – kocsia a Városliget felől, a Múcsarnok mögötti végállomástól indult, küllőit nemzeti színű, piros és fehér rózsákkal díszítették fel a premiere. A kalauzoknak még invitálni kellett a korán ébredő fővárosiakat, hogy foglalják el a kocsia bársonyborítású üléseit vagy a tető padjait. A szerényebb kivitelű, egyszintes kocsia hamarosan követte emeletes társát. Mindkettő a főváros címerével és az SZKV cégjelével tette meg a 8-10 perces fordulókat az Andrassy út és a Vilmos császár (Bajcsy-Zsilinszky Endre) út sarka között.

Augusztus 20-án két új emeletes kocsia jelent meg a vonalon, melyeket a Motor című korabeli szaklap így mutatott be: „A hátsó peronon egy állóhely van. Innen csigalépcsőn jutunk fel az imperiálra (emelet – Zs. G.), amelyen mint a kocsia belsejében, 16 ülőhely van elhelyezve, az ülések azonban nem a kocsia hosszában nyertek elhelyezést, hanem keresztben, úgy hogy az utasok arccal menetirányban vannak. Az imperiálról éppúgy, mint a karosszéria belsejéből a kalauz a sofförnek csengőjelzést adhat.”

A következő évben újabb nyolc emeletes kocsival gazdagodott az állomány, amelyeknek időközben új rendszámokat is osztottak. A legelső számot az említett Austro-Daimler kapta. Nem tudjuk, hogy egy városházi hivatalnok bizonytalanságát tükrözte-e, de a kocsira az XX-1 rendszám került. (Pár évvel később, a húszas években egyébként a buszok rendszáma XX helyett Bp számmal kezdődött.)

A tetszetős járművek ellenére a buszközlekedés elindítása egyáltalán nem volt diadalmenet. Azon túl, hogy Európa nagyvárosaiban, sőt a császárvárosban, Bécsben, de még Aradon is városi tulajdonú buszközlekedést szerveztek már évekkel korábban, a fővárosban az sem volt egyértelmű, hogy mi lesz az új ágazat jövője. Ez pedig azzal is összefügg, hogy a földalatti 1896-os átadása óta nem sikerült új metróvonalat építeni.

A nagy tiszteletben álló szakember, Böszörményi Jenő – még 1912-ben – írta: „Budapest közlekedés ügyének orvoslására nézve már majdnem tökéletesen kialakultak a vélemények; gyökeres megoldás csakis a földalatti metropolitaine villamos vasutak létesítésével képzelhető el. Sajnos azonban a kérdés annyira akut, hogy úgy fejezzem ki magamat: annyira körmünkre égett, hogy véleményem szerint ma már palliatív megoldás után kell néznünk még pedig sürgősen, hogy addig is, míg a megfelelő hálózatú földalatti elkészül, a város fejlődésével hatványozott mértékben megnövekvő közlekedési igényeket kielégít-

*hessük és a mai tarthatatlan helyzet súlyát könnyítsük. Ilyen szükség diktálta, provizórikus megoldást motoromnibuszok alkalmazásában vélem megtalálni.”*

A városiakok is vegyesen álltak a kérdéshez, egy Andrassy úti lakó 1916-os panaszelevele szerint például „az autóbuszok különösen a földszinten és az első emeleten lakóknak igen sok kellemetlenséget okoznak, mert száraz időben nagy port vernek fel és az épületeket különösen akkor, ha az autóbuszok kerekei az úton fekvő vízvezetéki csap fedelén haladnak át, nagyon kellemetlen módon megrázkódtatják.”

A buszközlekedés annyira provizórikus lett, hogy 1917 áprilisában a háborús nehézségek miatt meg is szűnt, és csak 1921-ben indult újra használt, bécsi, akkumulátoros kocsikkal. A háború vége óta sorozatos politikai és gazdasági kataklizmákkal küzdő

város a több mint 350 millió pengős metróberuházás elhalasztásáról és mintegy száz vadonatúj busz beszerzéséről döntött. A kérdést valószínűleg az döntötte el, hogy utóbbira alig 12 millió pengő is elég volt. Fogadásukra 1930-ra felépítették Európa legnagyobb garázsát (ma a Récei Center működik benne), és még az új járműflotta leszállítása előtt előírták azt is, hogy a korábbi sárga és a tervezett piros helyett a jövő Budapest autóbuszai kékek lesznek.

Azok, pedig akik azt gondolták, hogy majd a 21. században magasvasúton és a föld alatt közlekedünk, bizonyára legrosszabb álmukban sem gondoltak arra, hogy 2015-ben naponta ezer busz fogja elhagyni a főváros garázsait minden reggel. Pedig időközben kiderült, egyedül a busz képes arra, hogy akár a metró is pótolja, ha éppen arra van szükség. ●



Utasok az egyik emeletes kocsia előtt az Andrassy úton

forrás: Nagy Zolt Levente gyűjteménye