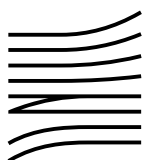


közlekedés- és
technikatörténeti
SZEMLE

2023



**MAGYAR MŰSZAKI
ÉS KÖZLEKEDÉSI
MÚZEUM**



MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

1072 Budapest, Rákóczi út 42. VIII. emelet

www.kozlekedesimuzeum.hu

Felelős kiadó: dr. Schneller Domonkos

A szerkesztőbizottság tagjai:

Dr. Zsigmond Gábor (elnök)

Balogh-Ebner Márton, Dr. Fónagy Zoltán, Dr. Horváth Balázs, Merczi Miklós,

Rob Shorland-Ball, Szedlmajer László

Szaklektorok:

Dr. Bödök Gergely PhD, Dr. Fábián Borbála PhD, Domonkos Csaba,

Dr. Halmos Károly PhD, Macher Péter, Dr. Lovász György PhD, Dr. Szívós Erika PhD,

Dr. Zsigmond Gábor PhD

A kiadványt szerkesztette:

Balogh-Ebner Márton

Szerkesztőségi titkár: Balogh-Ebner Márton

Korrektor: Drabon Zoltánné

Tipográfia: Kiss Barnabás

Borítóképhez felhasznált tétel: MMKM MNJGY 3891

*Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum fenntartója
az Építési és Közlekedési Minisztérium*

Nyomta és kötötte: Premier Nyomda Kft.

Felelős vezető: Király Attila

ISSN: 2630-8029

A kiadvány megjelenését támogatta: **FOMTERV**

Előszó

A Műszaki- és Közlekedéstudományi Szemle 2023. évi lapszámát ezúttal egy számunkra, de azt gondolom, hogy az egész ország számára jelentős évfordulóra szeretnénk felfűzni, amely így a tematikát is kijelöli. Remélem, hogy tudunk a témában olyan új, széles körben talán kevésbé ismert információkkal szolgálni olvasóinknak, amelyek élvezetes és hasznos olvasmánnyá teszik az idejű lapszámunkat!

Budapest idén ünnepli születésének, azaz Pest, Buda és Óbuda egyesítésének 150. évfordulóját. Európa hasonló méretű nagyvárosaival, fővárosaival – Róma, London, Bécs, Prága, vagy épp Firenze – összehasonlítva szemtelenül fiatal. Gondoljunk bele: alig több, mint hat emberöltő elég volt ahhoz, hogy három, nem túl jelentős városból mára Európa tizenötödik legnagyobb városává váljon – úgy, hogy csak olyan országok nagyvárosai előzik meg, amelyek népessége hazánkénak többszöröse.

És hányszor állt talpra! Az 1300-as években még 15 000 lakosú, a török hódoltság kezdetén pedig együttesen közel 50-60 ezres együttes lakosságszámmal rendelkező Buda és Pest, Luxemburgi Zsigmond és Hunyadi Mátyás városa annak visszavétele után rozzant juhakolra emlékeztetett inkább, mintsem büszke fővárosra: az 1686-os ostrom után Pesten mindössze 300, míg Budán 600 fő lakott. Ehhez képest 1827-ben Pest már az ország legnépesebb városa, amely a városegyesítés után, a millennium időszakára népességben megelőzi Prágát, majd utoléri Bécset.

De nem is kell ilyen messzire menni; ugyan a második világháború végén valamennyi hidját felrobbantották, a város mégis élni akart: alig hét esztendővel a háború vége után az Erzsébet híd kivételével valamennyi híd újra állt – a félkész Árpád híd befejezésével együtt igazán impozáns teljesítmény.

Egy ekkora, az ország ötödét, agglomerációval együtt annál is nagyobb hányadát kitevő nagyvárost tehertételként is, lehetőségként is egyaránt fel lehet fogni. Én az utóbbit gondolom. Ma, amikor országok helyett sokszor nagyvárosok régiói állnak versenyben egymással, egy közepes méretű ország számára egy világszinten is jelentős város komoly lehetőséget jelent mind a tőke-, mind a tudásintenzív, kreatív ipar bevonzása, vagy épp a turizmus terén. Szinte menetrendszerűen, évente beszavazzák, bevásárlják valamelyik hidját, villamosvonalát, múzeumát, esetleg sky-bárját a világ „leg”-jei közé; idén épp a *Time* magazin listáján került be a világ 50 legizgalmasabb városa sorába.

Mi, a város lakói, azt gondolom mégsem ezért szeretjük. Hanem mert szinte minden háztömbjéhez fűződik olyan keserű, vidám, zamatos, egyedi történet, amelyet még ha el is tudunk mesélni a nagyvilágnak, valójában csak mi, magyarok érthetünk valamennyi többletjelentésével együtt.

Számomra a bennfentes összekacsintás jelenti leginkább ezt a várost, amely immár 150 éve bámul a folyóra, az arcán pedig siklik a víz.

József nádor és Széchenyi, a márciusi ifjak és Andrássy városa, Lechner és Krúdy városa, Ady és József Attila, Kosztolányi és Márai városa. Cseh Tamás és Deák Bill Gyula városa... Isten éltesse, Budapest!

dr. Schneller Domonkos
főigazgató

TARTALOM

Tinku-Szathmáry Balázs

Küzdelmek a még meg nem épült
rakpartok felett

7

Molnár Álmos

Fény az „új” Budapesten – Világítástechnikai
körkép 1873-ból

37

Domonkos Csaba

Az Árpád híd előkészítésének története

61

Péterffy-Cserhádi Katalin

„Én vagyok az állomás rossz szelleme...”

89

Pecsők László

Hogyan jött létre 100 évvel ezelőtt,
az egységes fővárosi tömegközlekedési vállalat,
a BSZKRT?

117

Péterffy Gergely

Munkába járás a MÁV fővárosi vonatain, 1945–1989

149

Tóth Bálint

**A fővárosi tömegközlekedés az 1956-os
forradalom idején**

199

Köcze László

Múzeumalapítási törekvések a Ganz gyárban II.

233

Schneller Domonkos

Versengés vagy együttműködés?

257

Tinku-Szathmáry Balázs – Küzdelmek a még meg nem épült rakpartok felett. Buda szab. kir. városa és a gőzhajózási társaságok a városegyesítés idején

A tanulmány egy nagyon szűken vett közlekedés- és gazdaságtörténeti irányultságú tértörténet, amelyben gőzhajózási társaságok és befektetők érdekei és befektetései révén mutatom be Buda város dunai partvonalának térhasználatát és térfejlesztését az 1870-es évek elején. A gőzhajózási társaságok partvonalbérleményei nemcsak Pesten, hanem Budán is megelőzték a rakpartépítési és partvonal-szabályozási munkálatokat. A budai bérlemények vizsgálata alapján az Első Duna-Gőzhajózási Társaság (DDSG) a Bomba tér környékén és a Tabánban alakított ki rakodótereket, illetve épített raktárakat és várótermeket, míg versenytársai a Lánchíd környékén béreltek partvonalat. A versenytársak egyesüléséből létrejött Egyesült Magyar Gőzhajózási Társulat (EMGT) példája jól mutatja, hogy ezen bérlemények nem mindegyike volt üzletileg megalapozott. Az EMGT részvényesei között több olyan befektető is azonosítható, akiknek jelentős érdekeltségei voltak a budapesti malomiparban, valamint egyes esetekben ingatlanberuházásokban is jelen voltak. A rakpartépítés legnagyobb nyertese a DDSG volt, mivel az EMGT bukása után sikeresen át tudta venni annak vagyonát, a budai partvonal és terek szabályozása révén pedig személyforgalmi jelentősége is megkérdőjelezhetetlenné vált.

Balázs Tinku-Szathmáry – Struggles Over Quays That Have Not Yet Been Built. The Royal Chartered City of Buda and the Steamship Companies at the Unification

The study is a narrowly interpreted area history with transportation and economics orientation, in which I present the area use and development in Buda's shoreline through the interests of steamship companies and investors in the early 1870s. The rented properties of steamship companies preceded the quay construction and shoreline regulatory work not only in Pest but in Buda, too. Based on the examination of the rented estates in Buda, DDSG Steamship Company developed quays and constructed warehouses and waiting rooms near Bomba Square and in the Taban, while its competitors rented the shoreline in the neighbourhood of the Lánchíd (Chain Bridge). The example of EMGT established through the merger of competitors shows that not all of those rented estates were justified from a business point of view. We can identify several investor shareholders of EMGT having significant investments in the Budapest milling industry. In some instances, they had interests in real estate investments during warehouse construction. DDSG became the real victor of warehouse construction, as, after the failure of EMGT, it took over their wealth, and its significance in passenger transport became unquestionable through the regulation of the Buda shoreline and area.

Kilátás a Dunára a Gellért-hegyről (Klősz György, 1873 körül). A budai rakpartépítés már elérte a mai Várkert Bazár környékét, ám a munkálatok dacára több hajóállomás is használatban volt. A budai partvonallal szemben a pesti oldalon látványosan több a gőzhajó. Forrás: FSZEK Budapest Gyűjtemény, Képtár 010001.



Tinku-Szathmáry Balázs

Küzdelmek a még meg nem épült rakpartok felett

Buda szab. kir. városa és a gőzhajózási társaságok a városegyesítés idején

„Luczenbacher Pál iparos négy gőzösét egy »Duna« nevű ötödik gőzvontató hajóval szaporította. E hajó Ruston gyárában készült s arra lesz rendeltetve, hogy az evezős hajókat vontassa. Vajha mielőbb megérnök, hogy a budai part hosszában megszüntetnék a hajóbúzó lovaknak minden emberi érzést sértő kínzása s mindazon veszély, mely a hajókötelek ide-oda sodortatásával egybe van kapcsolva. Ily képet a civilisált főváros úgy sem tűrhet sokáig.”¹

És valóban, a Helytartótanács hiába tiltotta be a bögőshajók lóvontatását 1859-ben a hagyományos budai hajóvontató útvonalon, a lóvontató vállalkozók nem tűntek el egyhamar. Hovatovább az első Dunagőzhajózási Társaság (DDSG/DGT) azonmód meglátta a kitiltásban rejlő lehetőséget, és maga vállalkozott a bögőshajók vontatására a budai szakaszon.² A budai partvonal ügye mindenesetre a Fővárosi Közmunkák Tanácsának megalapításáig rendezetlen maradt. Természetesen már a kortársak előtt is nyilvánvaló volt, hogy a budai partvonal szabályozása nagy lehetőséget rejtett magában. Pest és Buda előtt azonban más-más perspektíva állt, ezért szükséges röviden bemutatni a pesti perspektívát is.

1 | Sürögöny 1865. június 13.

2 | Jankó 1968: 60.

A szabályozási munkák jelentősége

Buda és Pest városi jellegükben egymástól karakteresen eltérő városok, ami különösen jól megfigyelhető a Duna-parthoz való hozzáférésük és a partvonalhasználat alapján. Szokás Budát a kormányzati, Pestet pedig kereskedelmi központnak nevezni azzal együtt, hogy a kisipar és az áruforgalom mindkét város gazdasági életében jelentős szerepet játszott. Az 1850-es évektől meginduló népességnövekedés és városiasodás egyértelműen Pesten fejtett ki nagyobb városfejlesztő, térformáló hatást.³ A gyáripar mellett a közlekedési infrastruktúra volt az a szektor, ahol az egyre növekvő magántőke megtalálta számítását. Pest és Buda között a Lánchíd Társaság, a két városban a lóvasút társaságok, Pesten az Államvasút Társaság és a Magyar Államvasutak pályaudvarai,⁴ valamint a DDSG magánrakpartja, Budán pedig a Budapesti Alagút Társaság alagútja, a Budai Hegypálya Társaság gőzsziklója és a Déli Vasút pályaudvara jelezte a befektetők eltökéltetését a közlekedési infrastruktúra kiépítése iránt. A schumpeteri teremtő rombolás révén a rakodópartokból lassan rakpartok és kiépített promenádok születtek. Példa erre a már a rómaiak óta használt buda–eszéki országos hadiút, amely az 1870-es években még nem vesztette el teljesen jelentőségét, bögőshajók pedig egészen a századfordulóig előfordultak a budapesti rakpartok mentén. Pesten ezek a változások előbb törtek utat maguknak, a pesti városvezetők pedig felismerték, hogy városfejlesztés nincs szabályozási munkák nélkül. A Duna-parton a magánérdekek álltak szemben a közérdekkel, párhuzamosan a távolsági kereskedelemhez kapcsolódó áruforgalommal, a döntően a két part között zajló személyforgalommal és a mindennapi városi életvitel egymásra torlódó tevékenységeivel és gyakorlataival. Magánérdekek a vállalkozások és vállalatok, közérdek pedig a helyi lakosság igényeihez kötődtek, ennek megfelelően tanulmányom fókuszában részben a gőzhajózási társaságok partvonalbérleményei és ezen bérleményekhez köthető üzleti érdekek és üzletpolitikai stratégiák, részben pedig a nevezett terek átalakulásához kapcsolódó magán- és közérdekek állnak – mindenekelőtt befektetői szempontból.

Tanulmányom tulajdonképpen egy nagyon szűken vett közlekedés- és gazdaságtörténeti irányultságú tértörténet kíván lenni, melyben gőzhajózási társaságok és befektetők játsszák a főszerepet Buda város Duna-partján az 1870-es évek elején. Nem megkerülhető a kérdés: miért Buda? Pesten a budaihoz képest sokkal nagyobb volumenű és az 1850-es évektől ütemesen növekvő szállítmányozás kiterjedt partvonalhasználattal járt együtt, amihez természetesen járult a zsúfoltság, zaj és kosz. Budán a terepviszonyok

3 | Lásd bővebben Faragó 1998: 75–79.

4 | A MÁV józsefvárosi pályaudvara is magánvasúti beruházásként, a Magyar Északi Vasúttársaság által épült meg.



Kép D. – A mai Várkert előtti Sétatér és tabáni hajóállomás az 1860-as évek végén. A felvétel a Lyka-ház mellett készült (lásd KÉP2). Középen egy hajóvontató-fogat látható, tőle jobbra a DDSG JOHANN BAPTIST (1853) vontató gőzhajó, a kép sarkán pedig egy bögöshajó áll kikötve. A bögöshajó álló őrfája alapján valószínűleg a hajóvontatók épp végeztek a vontatással. Forrás: FSZEK Budapest Gyűjtemény, Képtár 080102.

nem voltak kedvezőek, és hiába épült meg az Alagút, illetve a Gőzsikló, a kiépíthető rakodópartok és terek nem vehették fel a versenyt a pesti oldallal. Buda tehát lemaradt Pesthez képest, ami voltaképpen csak lassabb ütemű fejlődést jelentett. Ez pedig megmagyarázza azt a kitüntetett figyelmet, melyet a várostörténet-írás a pesti rakpartok iránt táplál, egyben jelzi, hogy a budai partvonal mennyire csekély figyelemben részesült eddig. A budai rakodópartok és rakpartépítés vizsgálata azonban a pesti oldalhoz képest sokkal bonyolultabb, szövevényesebb tértörténeti esettanulmány megalkotására ad lehetőséget éppen a terek tagoltsága, szűkössége és az érdekek sokfélesége miatt.

A közlekedési hálózat kiépülése révén nemcsak a távolsági szállítmányozás időbeli és térbeli tervezhetősége javult, hanem volumene is jelentősen megnőtt. A dunai vízi út esetében a gabonaszállítmányozás volt a leginkább érintett forgalmi szegmens, a vízen és vasúton érkező gabonát pedig a pesti gőzmalmok emeletein őrölték, szitálták és zsákolták be. A vasúti pályaudvarok és a dunai rakodóterek azonban nem rendelkeztek elégséges

raktárkapacitással.⁵ Jelentős hátráltató tényező volt továbbá, hogy az 1860-as években még nem voltak vasúti összeköttetések a Duna két partja közt, és a helyzetet a Lánchíd kiváltsága is súlyosbította.⁶ A nagyvasúti kapcsolat helyett a Duna-part közelségében felépült gőzmalmok számára azonban nemcsak a rakparti rakodótér elégtelensége okozott gondot, hanem a számtalan illeték fizetése is.⁷ Az illetékszedés jelentőségét mutatja, hogy 1868-ban csak kövezetvámából a gőzhajózási és vasúttársaságok 214 522 Ft-ot fizettek be Pest városának, ami az összes illetékbevételek 43,8%-át tette ki.⁸ Ezzel párhuzamosan a kiadási oldalon a legnagyobb tételeket az infrastrukturális beruházások és az utcakövezés adták.⁹ Ám bármennyire túlterhelt volt a fejletlen, illetve rossz állapotú közúti és rakodótéri infrastruktúra, valamint bármennyire is drágán lehetett szállítani, a Duna-parton koncentrálódó malomipar és a hozzá erősen kapcsolódó gőzhajózás törekedett az átrakodást illetően a korban elérhető költségarányos optimumra.

Budán előbb – már az 1850-es években – megindult a gőzmalmok térfoglalása, mint Pesten.¹⁰ Az 1860-as évek elején a Duna jobb partján négy gőzmalom kéményei ontották a füstöt: Óbudán a Werther és a Lujza gőzmalom, a Vízivárosban a Király és a Blum gőzmalom.¹¹ 1868. május 18-án nyílt meg a Budai Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) Lánchídtól az óbudai Nagyszombat utcáig futó, 13 km hosszú lóvasútvonala, melynek vágányai a partvonal mentén futottak a Lánchídtól az Élelemtár térig (mai Bem József tér).¹² Buda szabad királyi város bevételei nem meglepő módon sokkal kisebbek voltak, mint Pest szabad királyi város bevételei: 1866-ban a budai bevételek a pestiek 13%-át, a kiadások pedig a pestiek 18%-át tették ki.¹³ Buda városi tanácsa számára egyértelmű volt, hogy foglalkozni kell az áldatlan állapotokkal a partvonal mentén nemcsak városképi

5 | BKI 1870: 14–15. Ehhez adódtak hozzá a raktározás költségei is, jóllehet a raktározás költségei inkább a szállítványozási vállalatokat sújtották, nem a gyárakat.

6 | BKI 1870: 20–21. A Lánchídat az 1870. évi XXX. törvénycikk alapján az állam megváltotta, ám továbbra is fizetős maradt. A Duna két partja közötti vasúti kapcsolatot az erdőgombosi gőzkomp (1871), majd az Összekötő vasúti híd megnyitása (1877) javította. Utóbbira lásd bővebben Domonkos 2021.

7 | A rakparti rakodást, szállítványozást érintő illetékek a következők voltak: partjog-illeték, téglá-, kő- és kőszénilleték, kövezetvám. Ráadásul az illetékszedés több illetéknél bérbe volt adva. BKI 1870: 25–28.

8 | Adatok forrása BKI 1870: 30–31., a kövezetvám szerepéről bővebben Horváth 2010: 206–207.

9 | Horváth 2010: 191–192. A beruházásokat jelentős részben banki kölcsönből finanszírozták.

10 | Klement 2010: 24–27.

11 | A Lujza gőzmalom a mai Kolosy térnél az Evező utca és Szépvölgyi út között, az egykori Werther, 1866-tól Budai Gyárudvar gőzmalom a mai Dara utca – Zsigmond tér partmenti területén helyezkedett el, a Király gőzmalom a Kacska utca sarkán, a Blum gőzmalom pedig a Bomba tér mellett állt. Klement 2010. Függelék 143. A gőzmalmok terjedése a kiegyezés után felgyorsult: 1867 és 1870 között 9-ről 14-re nőtt a pest-budai gőzmalmok száma. Sándor 1954: 65.

12 | A BKVT nem lebecsülendő közforgalmat bonyolított: 1870 és 1875 között átlagosan évi 1 millió fős utasforgalom volt – mindezt átlagosan évi 80 ló alkalmazásával. Bericht 1877: 149. A mai Bem tér környéke a 18. században fakereskedők rakodótere volt. Géra 2022: 177.

13 | Horváth 2010: 194. Mindemellett Buda város adósságállománya aránytalanul magasabb is volt.

okok vagy a budai polgárok panaszai miatt, hanem a gazdátlanság gazdaságot hátráltató tényezői miatt is.

Avároshatárokon túlmutató problémák megoldására jött létre a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) az állam és az egyesülés előtt álló főváros közötti beruházási feladatmegosztás jegyében. Az 1870. évi X. törvénycikk rendelkezett az FKT felállításáról, a kormányzat és főváros közös döntéshozó és végrehajtó testületébe a kormány az elnök és alelnök személyén túl 9 főt delegált, Pest városa 6, Buda városa pedig 3 főt küldött. Duna-szabályozási tervek, az azokat illető viták, illetve a tervpályázat ismertetésétől e tanulmányban eltekintek,¹⁴ ám szükséges röviden ismertetni az első évek Buda városát, illetve partvonalát érintő eredményeit. Emiatt, illetve a tanulmány témájából következően a továbbiakban az általában megszokotthoz képest több vizuális forrást használok. Ezek a források néha több információt hordoznak és közölnek a befogadóval, mint az írásos források, így felhasználni is ennek megfelelően kívánom őket.

Buda városa volt tehát az a szállítmányozási célállomás, ahol gyorsan lehetett teljesen kiépítetlen rakodóteret bérelni, a Blum és Király gőzmalmok közelségén túl pedig az Alagút a belső területekhez, az 1870-ben elkészült Budavári Gőzsikló¹⁵ pedig a Várhoz való hozzáférés lehetőségét ígérte. Itt szükséges az áruforgalmi terek és a közhasználatú nyilvános terek közötti fogalmi elválasztás megtétele, mivel a korszakban pályaudvarok, kikötők és állomások között nem feltétlenül vagy törvényszerűen különültek el a „közlekedő ember” funkcionális térigényéből keletkezett terek az anyagmozgatás hasonlóképpen funkcionális térigényéből létrejövő terektől.¹⁶ A fentiek alapján talán nem túlzás azt állítani, hogy a budai Duna-parton az infrastruktúra hiánya és egymásra torlódása figyelhető meg térben és időben egyszerre. Buda városa nem rendelkezett részletes helyrajzi térképpel, a budai partvonal szabályozási munkálataihoz pedig szükség volt helyrajzi térképekre, ezért az FKT megbízásából Varásdy Lipót (1817–1903) mérnök végezte el a felmérést.¹⁷ Varásdy 1870. december 30-án mutatta be térképét, melyet az FKT szakértői jó minőségűnek találtak.¹⁸ A térkép alapján a szabályozási munkálatokat az ezzel megbízott Allgemeine Österreichische Baugesellschaft 1871 végén kezdte el, ám gyorsan kiderült,

14 | Lásd bővebben Kolundzsija 2020: 116–135. Az FKT történetéről lásd Déry 1995 és Hidvégi 2005b, a korszakot illetően pedig Siklóssy 1931. Az FKT-t megelőző korszak pesti és budai szépművészeti bizottságairól, illetve építésügyi hatóságokról lásd Hidvégi 2005a.

15 | Hivatalos nevén a Budai Hegypálya Társaság üzemeltette.

16 | Gyáni 1990: 4., valamint KÉP0.

17 | FKT 1870. és 1871. évi jelentése. 4. Varásdy előtte a budai Mérnöki Hivatalban dolgozott.

18 | A bemutatott térképet azonban háromszögeléssel még pontosítani kellett, ezért a végleges kataszteri adatfelvétel csak 1875 tavaszára készült el, az elkészült térképet pedig 1876. január 20-án mutatták be. A pontosítandó térképszelvényekre példa a KÉP1 és KÉP2. Bővebben lásd Holló 1998: 151–157.

hogy nem fogják tudni tartani a határidőket. A csúszások természetesen a költségek emelkedését hozták magukkal. Budán a tervezett Margit híd budai hídfőjétől a Rudas fürdőig cölöpsoros öntött beton alapú, faragott kővel burkolt partfalat építettek, melyen 5-8 öl széles rakpartot alakítottak ki, valamint a rakpart fölé egy árvízvédelmi támfalat is felhúztak, szintben elválasztva egymástól a két teret. A kezdeti tervekhez képest annyi változás történt, hogy a Luczenbacher-háztól (mai Halász utca sarka) egészen Óbudáig 16 öl szélességben épült ki a rakparti tér.¹⁹ A pesti példát követve a budai rakpartokat is elnevezték már 1874-ben:

Óbudától a Margit hídig Óbudai rakpart,
Margit hídtól a Lánchídig Margit rakpart,
Lánchídtól a Sáros fürdőig, vagyis a Sziklakápolnáig Várkert rakpart,
Sáros fürdőtől tovább pedig Gellért rakpart.²⁰

Ez a Margit hídtól a Gellért-hegyig futó szakasz folyamszabályozási szempontból meglehetősen problémamentesnek nevezhető, ugyanis az Ördög-árok boltozását és torkolati kialakítását leszámítva csekély mennyiségű földmunkát, illetve mederfeltöltést kellett elvégezni.²¹ A Várkert rakpart feltöltésével 1878 őszére, burkolásával végül 1881-ben készültek el, míg a rakpart mentén aszfaltjárdát és makadám kocsutat alakítottak ki.²² A szabályozási munkák értelemszerűen érintették a budai ingatlanállományt is, mivel a munkálatok során előfordult, hogy épületeket kellett bontani.²³ Ám ugyanígy érintették a kezdetleges állapotban lévő szállítási, valamint közlekedési infrastruktúrát, mindenekelőtt pedig a DDSG budai ingó és ingatlan vagyonát. A közlekedési szemszöget előrevéve néhány példán keresztül kívánom bemutatni, milyen épületek szolgálták ki az utazni, közlekedni vágyó fővárosi és nem fővárosi polgárok igényeit. Vagyis a szállítási és közlekedési igények el nem különült terei közül hol és milyen építmények által érvényesültek az utóbbi igények.

A Bomba tér (korábban Felső vásártér, ma Batthyány tér) és a Fazekas tér (korábban Alsó vásártér, ma Szilágyi Dezső tér) voltak Buda város legfontosabb kikötőhelyei,

19 | FKT 1873. évi jelentése. 43. A kiszélesedés azonban már a Lánchídtól elkezdődött.

20 | FKT 1874. évi jelentése. 51.

21 | Az Ördög-árok végül több mint 1 millió forintot felemésztő munkálatainak előtörténetére és az FKT eredményeire lásd FKT 1878. évi jelentése. 8–18.

22 | FKT 1878. évi jelentése. 24., FKT 1879. évi jelentése. 14., FKT 1882. évi jelentése. 44. Az aszfaltjárda nemcsak a minőségi ugrást jelzi a korábbi állapotokhoz képest, hanem a városi polgárság igényeinek kiszolgálását is. Aszfaltburkolatot Pesten először 1871-ben a Hatvani utcában használtak. Molnár 2018: 99.

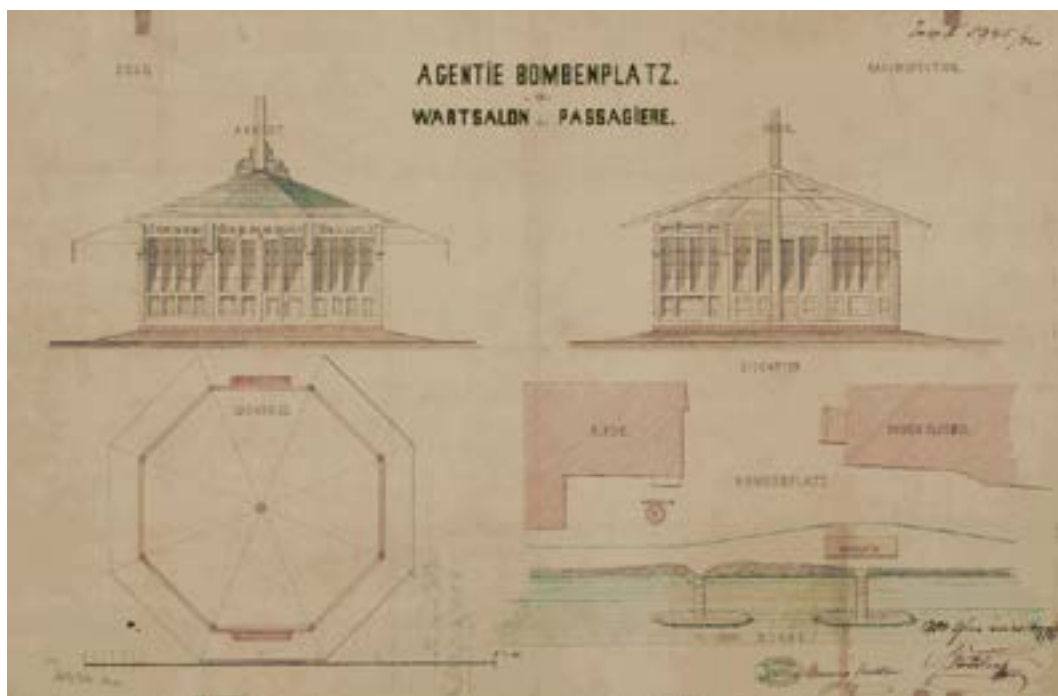
23 | Példa erre a Heinrich-ház lebontása a Tabánban, mivel új utcát terveztek nyitni a Duna-partra. FKT 1872. évi jelentése. 76.



Kép 1. – A Bomba tér és a Fazekas tér helyrajzi térképe 1872-ben (részlet). A helyrajz különös módon a BKVT vágányait csak jelzésértékű módon jeleníti meg a hajóállomás mellett. Forrás: BFL XV.16.a.205/51.



Kép 2. – Duna-part szabályozási helyrajza a Lánchídtól a Rudas fürdőig 1870-ben (részlet). A Lánchíd Palota a Társaság megváltása után az FKT székháza lett 1897-ig. Forrás: BFL XV.16.a.206/30a-b.



Kép 3. - DDSG Bomba téri hajóállomásának új váróterme 1872-ben. Forrás: BFL XV.17.a.302 - 1276.

közülük a 19. század elejére a Bomba tér vált rakodóparttá.²⁴ A KÉPr-en jól látszik a DDSG Bomba téri hajóállomása, a plébániaépület sarkán a kis váróterem, a társaság által használt raktárépület a parton, valamint a Bomba tér eltérő kövezetei is: X alakban gránitkocka burkolat, azon túl pedig közönséges, vagyis makadámburkolat.²⁵ A DDSG éppen 1872-ben terveztetett egy új várótermet a térre, jelezve, hogy a már zajló rakpart-építési munkálatok mellett a korábbi, rossz állapotú favázás épületek helyett új, igényes váróteremre van igény és szükség.²⁶

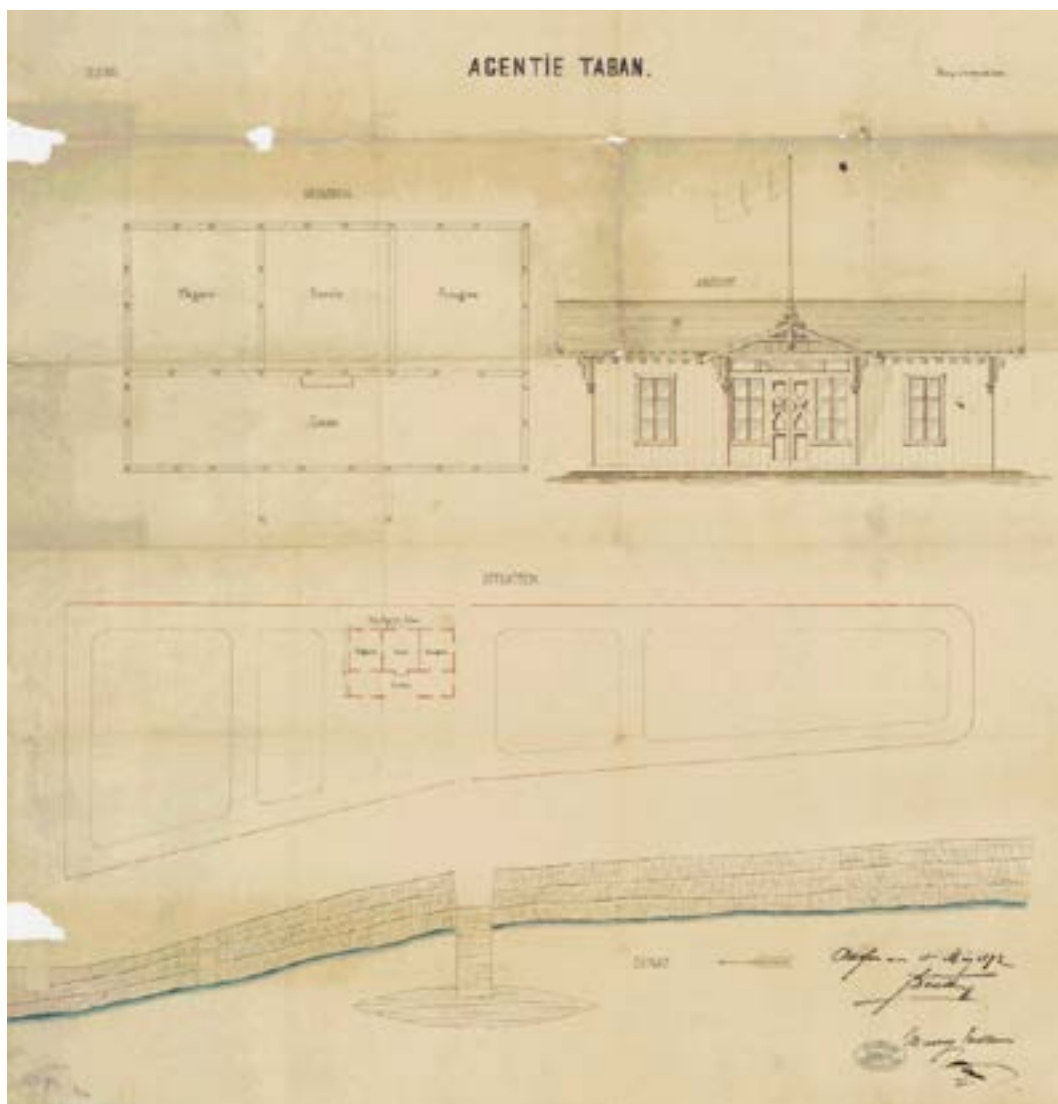
Ugyancsak 1872-ben készült el a tabáni hajóállomás új ügynökségi épületének tervrajza is. Helyi jelentőségét az mutatja, hogy a mai Várkert Bazar területén a szabályozás előtt egy sétatérként használt, gondozatlan liget állt. A liget és sétatér új kialakításával párhuzamosan épült fel a tabáni DDSG ügynökségi épület is a liget közepén.²⁷

24 | Géra 2022: 176–177. A kikötőhely fogalmára lásd Géra 2022: 171. A Bomba tér megnövekedett jelentőségét mutatja, hogy Bernhard Antal gőzhajója Pest (mai Vigadó tér) – Bomba tér – Császárfürdő – Óbuda (mai Goldberger Leó utca előtti tér) megállóhelyekkel üzemelt 1820-ban. Jankó 1967: 17–18.

25 | A különböző útburkolatok típusokról és alkalmazásukról lásd Molnár 2018.

26 | Az új váróterem kivehető Buda város 1873-as kataszteri térképén.

27 | Az új ügynökségi épület kivehető Buda szab. kir. város 1873-as kataszteri térképén.

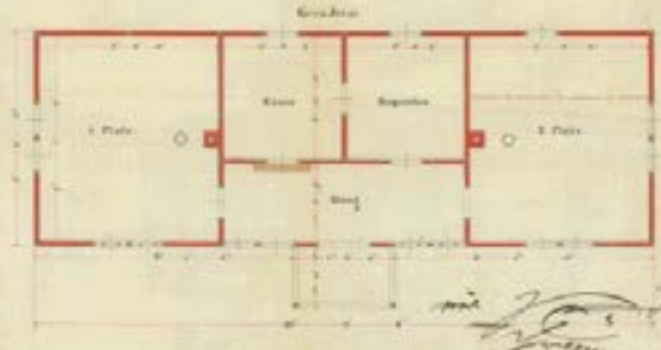


Kép 4. - DSG tabáni ügynökségének új épülete 1872-ben. Forrás: BFL XV.17.a.302 - 1319.

A tabáni ügynökségi épület DDSG szabványépület lehetett, csak feltehetően kisebb jelentőségű hajóállomásokra szánva. Mutatja ezt, hogy az óbudai ügynökségi épület a tabánihoz hasonlóan nézett ki, de annál nagyobb alapterű volt, és két elkülönített váróteremmel is rendelkezett.

Sajnos a DDSG üzleti jelentéseiben a budapesti vállalati ingatlanbefektetések csak egy összegben, részletezés nélkül vannak feltüntetve. Emiatt nem lehet képet alkotni

AGENTIE GEBÄUDE ALT - OFEN



Handwritten signatures and notes in cursive script, including the name 'F. Engel' and the number '17'.

**Kép 5. - DDSG óbudai ügynökségének épülete 1870 körül.
Forrás: BFL XV.17.c.321 - 252/a.**

arról, hogy a DDSG a főváros mely részein mekkora értékben investált ingatlanba és közlekedési infrastruktúrába. Az Óbudai hajógyár és tartozékai nélkül vett érték viszont igen jelentős: 1876-ban 1 030 128 Ft. Igaz, a leírás alapján ez döntően a pesti befektetésekre vonatkozott.²⁸

Gőzhajózási társaságok és a budai partvonal

Szállítmányozási szemszögből nézve Pesten az első ismert partbeosztási terv 1862-ben született, mikorra már elkészült a DDSG pesti rakpartja, melyhez a társaság további tereket vett igénybe.²⁹ Égetően szükségessé vált tisztázni, hogy egyes vállalkozók, vállalkozások mely tereket milyen feltételekkel használnak, illetve bérelnék a várostól. A gyorsan növekvő szállítmányozási forgalom miatt Pest városa hamarosan külön bizottságot és felügyeleti szervet (Partkapitányság) hozott létre az ügyek kezelésére.³⁰ Az 1860-as évek második fele különösen nagy fellendülést hozott, ami a gőzhajózási és hajóvontatással foglalkozó társaságok alapítását illeti. Ezen fejleményben érintett gőzhajózási társaságokról e tanulmány keretei között csak rövid áttekintésre van tehetőség.³¹ Ennek oka, hogy a városegysítés idején közülük öt társaság fúzióra lépett, és 1871-ben megalapították az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társaságot (EMGT). A társaság alaptőkéje 5 millió forintot tett ki, melyhez jött még 3 millió Ft elsőbbségi kötvény, valamint körülbelül 2,3 millió forint adósságállomány. Az EMGT hazafias vállalként pozicionálta magát, retorikájában nyíltan szembehelyezkedve a DDSG-vel. Vezetői és részvényesei között többen aktív politikusok voltak,³² ugyanakkor jelentősnek nevezhető pénzügyi háttérrel is fel tudtak mutatni mindenekelőtt a Franco-Magyar Bank révén.³³ E tanulmány második részében megkísérlem bemutatni, hogy a DDSG és az EMGT (illetve jogelőd vállalatának) budai partvonalbérleményei révén miként vázolható fel egy szállítmányozási pozícióharc a dualizmus korai éveiben. Ehhez először is érdemes egy pillantást vetni a pesti partbeosztási helyrajzra, melyen az egyesülés előtti állapotban láthatóak a jogelőd társaságok

28 | DDSG 1876. évi üzleti jelentése B) melléklet. BFL VII.2.e 1540. 5639. doboz.

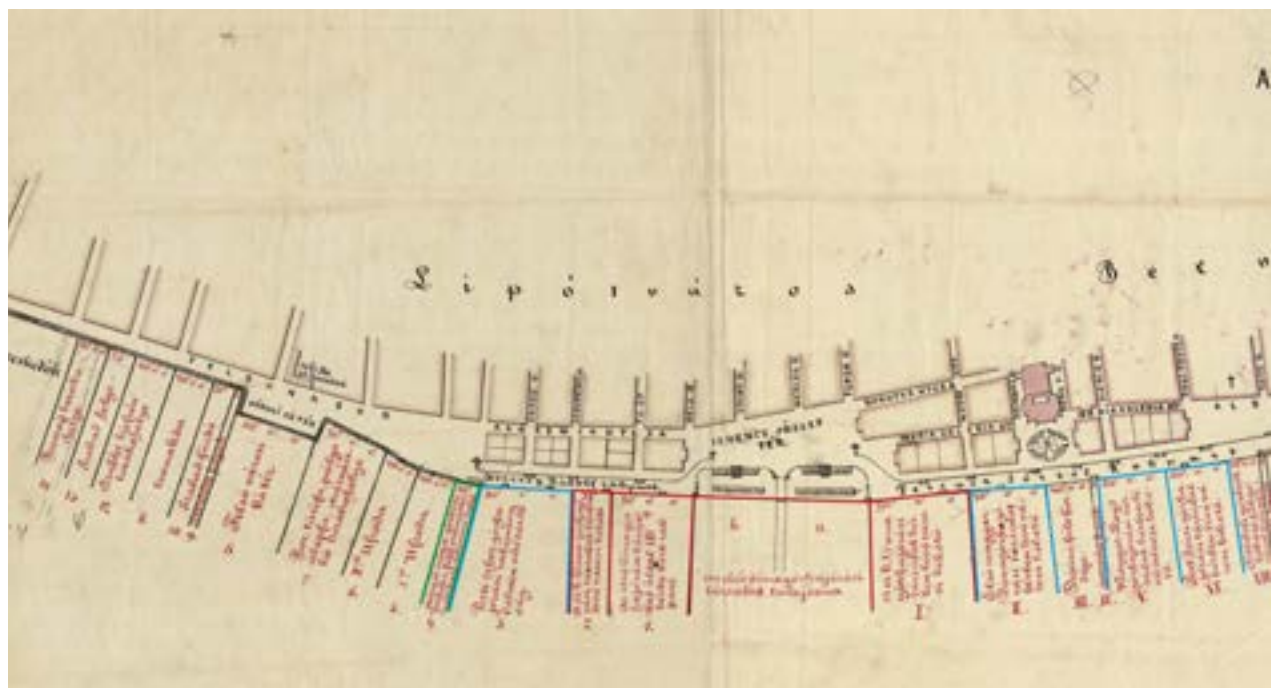
29 | Az 1862-es helyrajzon a későbbi Rudolf rakpart körülbelül kétharmada bérlő nélküli partvonal, amire a tanulmányom végén még visszatérek. FSZEK Budapest Gyűjtemény BTf 286., vesd össze KÉP6.

30 | Kolundzsija 2020: 274–276.

31 | Bővebben lásd Jankó 1968: 57–87. A jogelőd társaságok nevei: Magyar Lloyd Gőzhajózási Társaság, Első Magyar Gőzhajózási Társaság, Országos Gőzhajózási Társaság, Pest-Bécsi Vontató-Gőzhajózási Társaság és Pesti Tehergőzhajózási és Rakmánykölcsonzó Részvénytársaság.

32 | Többen közülük '48-as politikai, katonai múlttal rendelkeztek.

33 | A Franco-Magyar Bank érintett volt az FKT tevékenységeiben a mai Andrássy út kiépítésére révén.

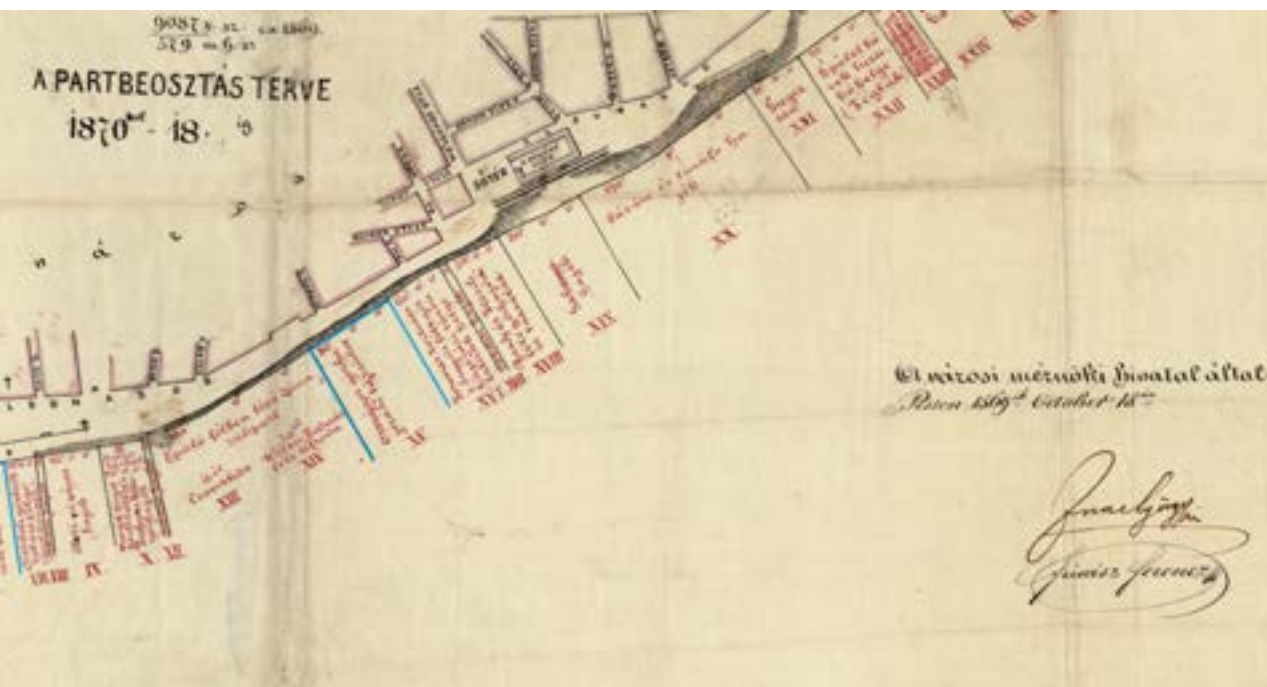


KÉP6. – A pesti Duna-part kikötési helyrajza 1869 októberében. Forrás: BFL XV.16.b.222/5a.

által bérelt rakodópartok. A könnyebb áttekinthetőség kedvéért vörös színnel jelöltem a DDSG-t, az EMGT jogelőd társaságokat világoskékkel, Luczenbacher margitszigeti hajójáratának kikötőhelyét pedig zölddel.

Érthető módon a budai partvonalról nem készült partbeosztási helyszínrajz az 1870-es évek elején, hiszen Budán ennek nem volt akkora jelentősége, mint Pesten, hovatovább különös módon a szabályozatlan partvonalhasználát sem adott elég indokot pontos helyrajzi leltár készítésére. A partvonal-szabályozási munkálatok befejezése után keletkeztek a pesti partvonallal egyidejűleg felvett adatok alapján készített helyrajzi térképek, mivel az immár rendezettnek nevezhető viszonyok között könnyebbé vált a budai partvonalbérletek számontartása is. Nem érdektelen azonban megkísérelni rekonstruálni ezen rakpartépítés előtti bérleteket, ugyanis a budai partvonalon szerzett bérlemények legalább annyira informatívak az egyesítés előtt álló Budapesten lezajlott nagy szállítmányozási átalakulást illetően, mint az akkorra már teljesen telített pesti partvonal többé-kevésbé ismert adatai. A budai partvonalbérlemények szerencsére viszonylag jól rekonstruálhatók a Buda városa és a gőzhajózási társaságok között kötött és fennmaradt szerződések alapján, ezért északról délre haladva társaságonként ismertetem ezen szerződések tartalmát.

Budán a Bomba tér szállítmányozásban betöltött jelentőségét mutatja – annak vásártéri jelentősége mellett –, hogy a DDSG a vízivárosi plébánián bérelt magának helyiséget



raktározás céljából 350 Ft évi bérleti összegért jelezve. 1867-ben a budai gazdasági bizottság javasolta a Társaságnak, hogy a bérlet mellett a rakodóparton építsen magának épületet a raktározás céljára, amit a KÉPÍ tanúsága alapján meg is tettek.³⁴ Ezen év december 31-én Buda városa és a DDSG bérleti szerződést kötöttek; a DDSG bérbe vett 60 öl hosszú partvonalat a tabáni Sétatér mellett annak korlátjáig menően, a Blum-malom sarkától felfelé 85 öl hosszú partvonalat a BKVT vágányainak vonaláig, valamint 277 négyszögöl területet a Plébánia épülete előtt. A három évre szóló szerződésben a két partvonalon futó ölenként 5 Ft évi bérleti díjat számoltak fel, vagyis összesen 725 Ft-ot, különös módon azonban a 277 négyszögöl nagyságú területért nem határoztak meg bérleti díjat. Buda városa kötelezte a Társaságot egy hajóállomás felállítására a Rudas fürdő mellett, a fürdeni vágyó közönség igényeinek kielégítésére a helyi járatú gőzhajók által. A Rudas fürdő üzemeltetője ezért cserébe vállalta DDSG-jegyek értékesítését a helyi hajójáratra. A szerződés szerint ha a DDSG-nek a partvonal-szabályozás miatt a hajóállomást és az esetleg időközben felépített épületeket máshova kellene áttelepítenie, az a Társaság kötelezettsége és költsége, viszont ha az áttelepülés után mégis újranyitná a régi hajóállomást, akkor arra előjogot nyer. Szerződésbe foglalt kikötés volt továbbá, hogy

34 | BFL IV.1002.n 10. doboz Nr. 192. Ugyanakkor a DDSG már 1862-ben engedélyt kapott raktárépület építésére az Építő- és Szépítő Bizottmánytól. Ez az épület talán ideiglenes építmény lehetett. BFL XV.17.a.302 – 206.

a Bomba téri bérletnél az árurakodás során „*abból a hajóvontatásra (!), a közúti vaspályára hátrány ne keletkezzék*”.³⁵

A három év lejártával új szerződést kötöttek a felek. A Társaság a Bomba tér sarkától a Király malomnak átengedett rakodótérig további 177 öl hosszú partvonalat vett bérbe 1870. január 1-től egy évre, futó ölenként 6 Ft-ért, vagyis összesen 1062 Ft éves bérleti díj fejében. A szerződés szerint a bérelt partvonal alsó és felső végét táblákkal kellett jelezni.³⁶ 1870 szeptemberében a DDSG további 15 öl hosszú partvonalbérlettel megtoldotta rakodópartját a Blum malomtól lefelé, vagyis így a Bomba térnél már 100 öl hosszú rakodópartot használt. A bérleti díj ekkor futó ölenként már 15 Ft-ra emelkedett.³⁷ A felek által 1872. január 9-én aláírt, korábbi külön-külön megkötött bérleti szerződéseket egybefoglaló szerződésben a DDSG a tabáni 60 öl hosszú partvonalbérlet, a Bomba téri 100 öl hosszú partvonalbérlet (beleértve a plébánia előtti területbérletet is), valamint a Király malomig terjedő 177 öl hosszú partvonalbérlet, vagyis összesen 337 öl összbérlemény után futó ölenként 15 Ft-ot, vagyis összesen évi 5055 Ft-ot fizetett Buda városának. A szerződésbe belekerültek a plébániától bérelt helyiségek is, melyért 600 Ft-ot fizetett a DDSG.³⁸ A szerződést a következő évben minden változtatás nélkül meghosszabbították.

Továbbhaladva déli irányba előrébb veszem a sorban Luczenbacher Pál budai rakodópartját. A szerződés szerint 1868. ápr. 1-től három és fél évre bérelte a Brunner-ház dél sarkától a Pala utcáig tartó partvonalat árurakodás céljából.³⁹ Feltehetően évi 500 Ft bérleti díjról szólt a megállapodás, mivel a bérleti díjról nem, ellenben 250 Ft előleg befizetéséről rendelkezett a szerződés. Mindehhez még előjogot nyert a bérelt partvonalra, ha a rakpartépítés miatt áttelepülni kényszerül, ámde mégis megújítaná a bérlést a munkálatok végeztével.⁴⁰ Wellesz András, a Magyar Vontató Gőzhajózási Részvénytársaság vezérigazgatója Buda Város Tanácsának 1869. február 22-én írt, budai rakodóparti bérletet igénylő levelében azzal indokolta igényét, hogy „*onnan kellő köny-*

35 | BFL IV.1002.n 10. doboz Nr. 200. Ez a kitétel egyébként az összes általam olvasott budai bérleti szerződésben szerepelt, így feltételezhető, hogy az esetleges kárigények, balesetek miatt indított perek elleni jogvédelmet szolgálta.

36 | BFL IV.1002.n 11. doboz Nr. 257.

37 | BFL IV.1002.n 11. doboz Nr. 270.

38 | BFL IV.1002.n 11. doboz Nr. 257. A szerződésben mind számmal, mind betűvel át lett javítva a négyes, tehát a korábbi években is használták a helyiségeket évi 400 Ft bérleti díj mellett. Itt már Medgyaszay István az aláíró.

39 | A Brunner-ház azonosítása a *Budapesti Közlöny* 1869. június 11. számában közölt hír budai kataszteri számán alapszik. Az 59-es számot összevetve a kataszteri térképpel jött ki a bérelt partvonal határa. A ma is álló ház alaprajza elérhető a Budapest Időgépen keresztül itt: BFL XV.17.a.302 – 453 és XV.17.a.303 – 61.

40 | BFL IV.1002.n 11. doboz Nr. 208. Az illetékbélyeggel ellátott, felek által aláírt szerződés érdekes módon üresen hagyta a bérelt partvonal hosszát meghatározó kipontozott részt. Az 5 Ft-os bérleti díjjal számolva az 500 Ft éves költségből 100 öl hosszú partvonalat bérelhetett.

nyűséggel a felszállított gabonát a pályaudvarba kiszállítani lehessen”.⁴¹ A Tanács gazdasági bizottsága március 19-én javaslatot tett az ügyben, a közgyűlés április 23-án elfogadta a javaslatot, a szerződést azonban már a vállalat jogutódjával, a Magyar Lloyd Gőzhajózási Társasággal kötötték meg. Eszerint a Magyar Lloyd a Budai Takarékpénztár épületétől felfelé eső 60 öl partvonalat ölenként 6 Ft, vagyis összesen évi 360 Ft bérleti díj fejében használta 1869. április 1-től 1870. december 31-ig.⁴²

Luczenbacher Pál magánvállalatának partvonalbérleménye mellett bérelt magának partvonalat az Első Magyar Gőzhajózási Társaság. Az Első Magyar két partvonalat bérelt Budán 1868. január 1-től 3 évre: a mai Halász utcánál a budai kataszteri 48. számú telektől⁴³ lefelé 40 öl hosszú partvonalat és a DDSG tabáni bérleményével határosan a Szibert-ház kapujától felfelé 40 öl hosszú partvonalat, ahol a sávhatár a Sétatér korlátjáig húzódott.⁴⁴ A bérleti díj ölenként 5 Ft, vagyis összesen évi 400 Ft volt.⁴⁵ A Pest-Bécsi Vontató-Gőzhajózási Társaság 1870 szeptemberében vette bérbe a Pesti Tehergőzhajózási és Rakmánykölcsonzó Társaság alsó Duna-parti kikötőjének felső pontjától számított 30 öl hosszú partvonalat, valamint a felső Duna-parton a DDSG Bomba téri rakodópartjának alsó végpontjától szintén 30 öl hosszú partvonalat. A bérleti díj ölenként 15 Ft volt, vagyis összesen 900 Ft.⁴⁶

Az öt hajózási társaság fúziója után sajnos csak két szerződés maradt fenn, mindkettő azonos leltári számon. Az EMGT 1872. január 1-től a következő partvonalakat bérelte: a Blum gőzmalomtól lefelé 25 öl hossz,⁴⁷ a 49. számú háztól lefelé 40 öl hossz,⁴⁸ a DDSG

41 | BFL IV.1002.n 11. doboz Nr. 254. A nevezett pályaudvar a Déli pályaudvar.

42 | BFL IV.1002.n 11. doboz Nr. 254. A szerződés csak másolatban és egy piszkozat formájában maradt fenn. Wellesz levelében a Sétatérnek a DDSG bérleménytől lefelé eső minimum 40 öl hosszú partvonalát szeretne volna kiigényelni. Vagyis innen szállították volna a gabonát a Szarvas tér – Kereszt utca – mai Hegyalja út és Aladár utca útvonalon a Déli pályaudvarhoz kikerülve az Alagutat. A megkötött bérleti szerződés alapján viszont rákényszerültek az Alagút használatára. A Budai Takarékpénztár egykori épületének címe Fő utca 2., lásd KÉP2. Luczenbacher és Wellesz kapcsolatához érdemes megjegyezni, hogy a Magyar Vontató (nem keverendő össze a Pest-Bécsi Vontatóval!) Luczenbacher és társai vállalata volt Wellesz András vezérigazgatóval az élén, amíg fúzióra nem léptek a Franco-Magyar Bank által alapított Magyar Lloydal 1869 júniusában. Az ügyletet árnyalja, hogy a vállalatvezetés nem változott, csak a tulajdonosi összetétel.

43 | Mai cím Halász utca 2., ahol a Budapest Időgép szerint 1871-ben épült egy háromemeletes bérház. Lásd BFL XV.17.a.302 – 1085.

44 | Általában a bérleti sáv szélesség 3 öl volt. A Szibert-ház azonosítása a *Budapesti Közlöny* 1878. szeptember 18. számában közölt hagyatéki eljárásban a ház budai kataszteri számán alapszik. Az 575-ös számot összevetve a kataszteri térképpel jött ki a bérelt partvonal határa. A házat az 1890-es évek elején lebontották. Lásd még Budapest Időgép Fátyol utca 2. – Döbrentei utca 16. – Várkert rakpart 13. címek által határolt háztelek. Ez a környék volt a régi tabáni kikötőhely. Géra 2022: 179–180.

45 | BFL IV.1002.n 12. doboz Nr. 312.

46 | BFL IV.1002.n 11. doboz Nr. 273. Bár a szerződés szeptemberi, a bérlet március 20-ától élt. A Rakmánykölcsonzó Társaság partvonalbérletéről sajnos nem maradt fenn irat.

47 | Ez a Pest-Bécsi Vontató-Gőzhajózási Társaság bérleménye, csak 5 öllel rövidebb formában.

48 | Ez az Első Magyar Gőzhajózási Társaság bérleménye.

Sétatéri rakodópartjának felső pontjától 35 öl hossz,⁴⁹ a Lyka-féle ház 5. ablakától lefelé pedig 100 öl hossz,⁵⁰ így összesen 200 öl hossz után ölenként 15 Ft bérleti díj mellett összesen évi 3000 Ft-ot fizetett az EMGT Buda városának. Az egy évre kötött szerződést a következő évben szintén egy évre meghosszabbították.⁵¹

Az EMGT a két fennmaradt szerződése alapján tehát elsősorban az Első Magyar Gőzhajózási Társaság bérleményeit tartotta meg a fúzió után. Lehetséges, hogy a többi jogelőd társaság bérleményei sem tűntek el, vagyis Buda város külön szerződésbe vonva is kezelhette azokat. Ennek azonban ellentmond az, hogy mégis kézenfekvő egy szerződésbe vonni az egy társaság által bérelt partvonalakat. Vagyis az öt társaság fúziója voltaképpen bérleményvesztéssel járt együtt.⁵² A szerződések közül a DDSG és az Első Magyar Gőzhajózási Társaság szerződéseiben fordult elő a leendő szabályozás miatt elnyert bérleti előjog a korábbi partvonalra, valamint a rakpartépítési munkálatok miatt mindegyik szerződésbe belekerült a társasági épületek bontásának önköltségi kötelezettsége, illetve a kitétel a hajóvontatásból eredő kár esetében a felelősség hárítására a bérlő társaságra. A megkötött vagy meghosszabbított szerződések 1868-ig 5 Ft/öl, 1869-től 6 Ft/öl, 1870-től pedig már 15 Ft/öl bérleti díjat számoltak fel. Tehát 1872–1873 körül, vagyis a városegyesítés idején 15 Ft-os ölenkénti bérlet díj szerint a DDSG évi 5055 Ft-ot, míg az EMGT évi 3000 Ft-ot fizetett Buda városának. A budai Duna-szabályozási munkálatok elvégzése után a korábbi partvonalbérleti díjak értelemszerűen jelentősen emelkedtek. A Margit és Várkert rakpartokon 1885-ben 20 Ft/m (vagyis 38 Ft/öl) bérleti díjat kellett fizetni a korábbi 7,9 Ft/m (vagyis 15 Ft/öl) helyett.⁵³ Mindenesetre érdemes grafikusán is bemutatni az 1873-as állapotot az 1880-as helyrajzi térképet alapul véve.

A helyrajzi grafikán jól kivehető, hogy a DDSG nagyon hosszú partvonalat bérelt a Bomba tér környékén, ám ez a bérlemény 1880-ra megrövidült.⁵⁴ Az EMGT jogelőd társaságai, és ezáltal maga az EMGT is mind Pesten, mind Budán a Lánchídon túl az alsó Duna-partokon rendelkeztek jelentős partvonalhosszal. Úgy tűnik, a DDSG partvonalbérleteiben több stratégiai számítás érhető tetten,⁵⁵ ami pedig összhangban volt

49 | Ez az Első Magyar Gőzhajózási Társaság bérleménye, csak 5 öllel rövidebb formában.

50 | Ez is az Első Magyar Gőzhajózási Társaság bérleménye, csak 60 öllel hosszabb formában.

51 | BFL IV.1002.n 12. doboz Nr. 312. A két EMGT-szerződés mellett itt lelhető fel az Első Magyar Gőzhajózási Társaság szerződése is.

52 | A Magyar Lloyd-féle Budai Takarékpénztár feletti partvonalbérlet át nem vételét például indokolhatja annak szállítmányozási szempontból előnytelen elhelyezkedése.

53 | BFL XV.16.e.252/3b. A pesti és budai rakpartok bérleti díjszabásainak összevetésére a korszakban lásd Kolundzsija 2020: 281.

54 | 1885-re ugyanitt azonban már hosszabb sávot bérelt, mint korábban bármikor: 323 öl hosszú rakpartot. BFL XV.16.e.252/3b.

55 | A Bomba téri és Lánchíd környéki partvonalakon túl például a budai Sétatéren felállított tabáni hajóállomás vagy a Rudas fürdő hajóállomás korai terve.

KÉP7. – A budai Duna-part
kikötési helyrajza 1873-ban.
A helyrajzi grafikához
felhasznált 1860-as
helyrajz forrása:
BFL XV.16.e.252/4

- I. HAJÓHIVATAL
II. AKADEMIA
III. LLOYD PALOTA
IV. VIGADÓ
V. KIRÁLY GŐZMALOM
VI. SZENT ANNA-PLÉBÁNIA
VII. BLUM GŐZMALOM
VIII. BRUNNER-HÁZ
IX. FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSA SZÉKHÁZ
X. LIPTHAY-PALOTA
XI. SZÉCHÉNYI SZÁLLÓ
XII. „DEBRECEN VÁROSAHOZ” FOGADÓ
XIII. TABÁNI SÉTATÉR
XIV. LYKA-HÁZ
XV. SZIBERT-HÁZ
XVI. RUDAS FÜRDŐ

- A DDSG budapesti forgalmi
igazgatóság székháza
B DDSG zárt rakodótér
C EMGT igazgatósági iroda
a Thonet udvar I. emeletén

- D DDSG raktárépület
E DDSG bérelt rakodótér
F Luczenbacher-ház
G Országos Gőzhajózási Társaság
egykori állomásépülete*

- DDSG ———
EMGT ———
EMGT jogelőd társaság ———
LUCZENBACHER ———
BCSÁV ———

* Lásd bővebben
a tanulmány végén

a versenytársaival szembeni évtizedes versenyelőnyével. Például a két gőzmalom közötti, Király malomtól a Blum malomig terjedő rakodópart⁵⁶ nyilvánvalóan a malomipari áruszállítással is kalkulált, valamint feltehetően ugyanerre, a malomipari hozzáférés szempontjára vezethető vissza a Pest–Bécsi Vontató bérlete és annak EMGT által átvétele is. Az Első Magyar Gőzhajózási Társaság bérleményének hasznosulásáról fennmaradt egy inkább érdekes, mint jelentős adat. Buda város Mérnöki Hivatalának egyik ügyirata szerint ugyanis Lónyay Menyhért épülő villájához innen szállították a tartógerendákat.⁵⁷ Fényképek bizonyítják, hogy a DDSG rendelkezett rakodóparttal a Lánchíd budai hídfőjének déli oldalán, ám különös módon a szerződésekben ennek nem akadtam nyomára. Lehetséges, hogy egy külön szerződés íródott erről, esetleg csak néhány évig vagy eseti jelleggel használták azt a teret, mindenesetre a DDSG mellett nemcsak a Magyar Lloyd, hanem a Pesti Tehergőzhajózási és Rakmánykölcsonzó Társaság is valahol ott bérelt partvonalat. Sajnos ezt a bérleményt sem sikerült pontosan lokalizálni, csak valószínűsíteni.⁵⁸ Felmerül a kérdés, hogy ez a tér mennyiben lehetett alkalmas rakodópartnak. Valószínűleg kevésbé, ugyanis Buda Város Építő- és Szépítő Bizottmányának 1872. február 5-én tartott ülésén (egyhangúlag) határozatot hoztak a Lánchíd budai hídfő és az Alagút közötti tér forgalmi szabályozása ügyében. Eszerint tehát a tér lejtősségét tudatosan megőrizve a kiépített járdákon sem alkalmaznak lépcsőket, és mind az utaknak, mind a gyalogos útvonalaknak szintben azonosnak kell maradniuk.⁵⁹ A lépcsőzés kérdését meglehetősen komolyan vették, példa rá a Széchényi Ödön-féle szálloda esete. A Mérnöki Hivatal ugyanis megállapította, hogy a szállodaépítés során benyújtott terv szerint egy lépcsősor volt betervezve, azonban két lépcsősorral építették meg az épületet.⁶⁰ Figyelmet érdemel továbbá a Sétatér és környéke is. A fellelhető felvételek alapján ekkorra már egy rendezettnek mondható ligetes teret alakítottak ki a Lyka-ház, a „*Debrecen városához*” címzett fogadó,⁶¹ és a Széchényi Szálló ölelésében. Ahogy a KÉP_o alapján is sejthető, a városi

56 | Jellemző, hogy a Blum malom a rakodást megkönnyítendő két alagutat is épített a malomépület és a rakodópart között 1867-ben, melyeknek tervrajza is fennmaradt. Ennek engedélyezése mellett az Építő- és Szépítő Bizottmány kötelezte a vállalatot, hogy emiatt a szabályozási munkálatok költségeit a malomépület szakaszán vállalja magára. Ezen felül az alagutakért évi 300 Ft-ot kellett befizetnie a városi házipénztárba. BFL XV.17.a.302 – 629.
57 | BFL IV.1115. 28. doboz 2088. sz. irat (1871. március 1.). Az épület 1944-ben súlyos bombatalálatot kapott, maradványait 1946-ban elbontották.

58 | Buda Város Mérnöki Hivatalának mutatókönyvében akadtam nyomára egy bejegyzésnek, ami szerint 1870-ben a Társaság részére kijelölték egy bérelt teret. BFL IV.1115. 67. kötet. Az erről szóló 130. sz. ügyirat azonban nem lelhető fel a Mérnöki Hivatal 129. sz. és az 131. sz. ügyiratai között. BFL IV.1115. 27. doboz.

59 | BFL IV.1107. 10. kötet. A mai Clark Ádám téren szépen megőrződött ez a szintbeliség, valamint a tudatos szintbeli elválasztás a rakodópart és az utcaforgalom között. Ez a tér volt a régi halászvárosi kamarai kikötőhely. Géra 2022: 180–182.

60 | BFL IV.1115. 27. doboz 30. sz. ügyirat. A Mérnöki Hivatal javasolta a felső lépcsősor visszabontását. Az ügy pikantériája, hogy a szálloda tervezője Varásdy Lipót volt.

61 | A mai Várkert Bazár, vagyis Ybl Miklós tér 5–6. szám alatti telek.

döntéshozók nemcsak személyforgalmi potenciált, hanem közbiztonsági veszélyforrást is láttak e térben.⁶² Az EMGT jogelőd társaságai szemmel láthatóan szintén a belterületek közelségét preferálták, valamint az egyesülés után feltehetően törekedtek arra, hogy a Duna két szemben lévő partján minél hosszabb egybefüggő bérleményekre tegyenek szert. Az EMGT-rakodóterek felszereltségéről, épületeiről sajnos nem sikerült fellelni semmilyen adatot, ugyanakkor bizonyára nem tévedünk nagyot, ha a DDSG-nél sokkal szegényebb állományt feltételezünk.

Még egy szempont figyelmet érdemel a partvonalbérlettel kapcsolatban: a befektetői érdek. Eddig a rakodópart és a szárazföldi és vízi közforgalom (személyforgalom) érdekei, a rakodópart és szállítmányozási (áruforgalmi) érdekek, valamint az épített környezet (infrastruktúra) részesült figyelemben. A terekhez kapcsolódó érdekek egy másik típusát képviselik az ingatlanok értéknövelésében, illetve üzemek, gyárak kedvezőbb logisztikai vagy forgalmi üzemszervezésében érdekelték érdekei. Átfogó kutatás hiányában néhány példán keresztül teszek kísérletet ennek bemutatására – elsősorban iparági (malomipar, közlekedés) és városfejlesztés-politikai (FKT-tagság) vezető személyek által.

Első példa az EMGT – és a Franco-Magyar Bank – egyik vezető személyisége, Strasser Alajos termény-nagykereskedő, a Strasser és König cég társalapítója, egyben a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, valamint a Budapesti Áru- és Értéktőzsde alelnöke. Strasser Alajosnak ugyanis az EMGT mellett a Király és a Blum gőzmalmokban is volt részvénytulajdona.⁶³ Az EMGT-részvényesek között nem Strasser volt az egyetlen termény-nagykereskedő, hovatovább hozzá hasonlóan természetesnek tűnik, hogy terménykereskedők több gőzmalomban is vásároltak részvénytulajdont. Malomipari érdekelttségű EMGT-részvényesek (és jogelőd társaságainak részvényesei) között említendő Fuchs Rudolf és Gusztáv (Pesti Hengermalom), Hajós József (Erzsébet malom), illetve Wahrmann Mór és Sándor (Lujza malom és Pannónia malom).⁶⁴

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának tagjai között is többen kapcsolatba hozhatók a budai rakpartépítés ügyével, jöllehet az alább említett személyek közül többen nemcsak részvényesi minőségükben, hanem ingatlanbefektetéseik révén is érintettek voltak.

62 | „*Ami pedig a kérdéses sétányon a csavargók és munkakerülőknél különösen éjjeli időben való tartózkodásukat illető, meghagyatik a kap. hivatalnak, hogy alantás közegeit szigorúan oda utasítsa, miszerint ez irányban a legerélyesebben eljárni szoros kötelességüknek ismerjék.*” BFL IV.1115. 27. doboz 662. sz. irat. (Kivonat Buda szab. kir. főváros tanácsának 1870-ik évi március hó 11-én tartott ülési jegyzőkönyvéből.)

63 | A továbbiakban EMGT-részvénytulajdonosként megnevezett személyeket illető forrásokat nem nevezem meg, mivel egy megjelenés alatt álló tanulmányomban részletesen foglalkozom a részvényesek körével. Tinku-Szathmáry 2023. (kézirat).

64 | Klement 2010. A Wahrmann testvérek egy másik EMGT-részvényes, Franco-Magyar Bankban is szerepet vállaló személlyel, Gold Zsigmonddal együtt szerepelnek. Kővér 2002: 39.

1. táblázat, EMGT-részvénytulajdonos FKT-tagok.

EMGT-részvényes neve	FKT-tagság jellege	FKT-tagság ideje
gróf Széchényi Ödön	kormány által kinevezett FKT-tag	1870–1874
Tavaszy Endre	választott FKT-tag	1870–1874
Fuchs Rudolf	kormány által kinevezett FKT-tag	1870–1876
Zsigmondy Vilmos	választott FKT-tag	1874–1888
báró Harkányi Frigyes	kormány által kinevezett FKT-tag	1874–1906
Luczenbacher Pál	kormány által kinevezett FKT-tag	1876–1900

Forrás: SIKLÓSSY 1931. Függelék.

Harkányi Frigyes és Széchényi Ödön DDSG-részvényesek is voltak. Széchényi Ödönhöz hasonlóan megemlítendő még báró Liphay Béla FKT-tag⁶⁵ mint ingatlantulajdonos a Lánchíd budai hídfőjénél. A Széchényi család mindemellett részvénytulajdonos volt a megváltott Lánchíd Társaságban, a Budai Hegypálya Társaságban, valamint jelentős ingatlanokat birtokoltak a Lánchíd budai hídfőjénél (lásd KÉP2).⁶⁶ Az EMGT-részvényesek közül figyelmet érdemel Lányi Jakab, a Budai Hegypálya Társaság igazgatótanácsának elnöke, aki egyben a BKVT alelnöke is volt,⁶⁷ míg Zsigmondy Vilmos részt vett a Duna-part szabályozását érintő szakmai vitában.

Összegzés, következtetések

Az 1869/1870 és 1873 közötti időszak különösen izgalmasnak nevezhető a gőzhajózási társaságok szempontjából, ami a fővárosi, nemkülönben pedig a budai forgalmi jelentűket illeti. Ezekben az években a három város egyesülése már a levegőben lógott, miközben az FKT létrejöttével megindultak azok a tér- és infrastruktúra-fejlesztések, beruházások, melyek nélkül nem válhatott volna világvárossá Budapest. A pénzügyi konjunktúra, a befektetői optimizmus és a kormányzati-fővárosi döntéshozó testületek közötti kooperáció, illetve verseny éveik ezek. Az FKT már átvett bizonyos tevékenységi

65 | Kormány által kinevezett tag 1870–1881, választott tag 1881–1889 és 1891–1899. A Liphay-palota körüli járdák aszfaltozásáról az FKT 1879-ben rendelkezett. FKT 1879. évi jelentése. 15. Liphay Béla jelenlegi ismereteim szerint nem volt EMGT-részvénytulajdonos.

66 | Némi túlzással lehet mondani, hogy Pest-Buda Budapestté válásának alapjait urbanisztikai és közlekedéstörténeti értelemben gróf Széchényi István és részvénytulajdonos örökösei tették le. Az 1870-ben megnyílt Széchényi Szálló egyik tervezője Varádsy Lipót volt.

67 | Compass 1874.

köröket Pest és Buda városától és megkezdte munkálatait, ugyanakkor a partvonalbérleti szerződéseket továbbra is a két város kötötte meg a gőzhajózási társaságokkal. Az 1873-as válság véget vetett az optimizmus éveinek, Budapest főváros egyesülése pedig a még meglévő intézményi párhuzamosságokat számolta fel.

A Kolundzsija Gábor által összeállított, a kezdetektől 2014-ig vett partvonalépítési hosszadatok szerint 1871 és 1875 között épült a mai budapesti szabályozott partvonalhossz 16,1%-a.⁶⁸ Ez döbbenetesen magas arány. Emeli az adat jelentőségét, hogy feltehetően egészen a rakpartépítés megkezdéséig jártak hajóvontatók a budai útvonalon. A gőzhajózási társaságok partvonalbérleményei nemcsak Pesten, hanem Budán is megelőzték az rakpartépítési és partvonal-szabályozási munkálatokat, ugyanakkor Pest és Buda jelentősége nem azonos súllyal esett latba. Hovatovább az 1860-as években alapított gőzhajózási társaságoknak nemcsak meg kellett küzdeniük a DDSG-vel, hanem tekintettel kellett lenniük más partvonalbérzők és -használók (gőzmalmok, uszodás vállalkozók, hajóvontatók) érdekeire is. A városegysítést megelőző évek budai partvonalbérleti szerződésai két fejleményre hívják fel a figyelmet. Egyrészt az új társaságok jelentős partvonalhossz felett rendelkeztek, másrészt a DDSG mind a korábbi, mind a későbbi évekhez viszonyítva hosszabb partvonal után fizetett bérleti díjat az 1870-es évek elején. Emögött nemcsak a szállítmányozásban beálló versenyhelyzetet sejtethetjük, hanem a budai rakpartépítés kínálta lehetőséget is.⁶⁹ Másként mondva: szinte mindegyik gőzhajózási társaság törekedett a budai rakodóterek szállítmányozási lehetőségeinek kiaknázására, az EMGT vállalati fúziója pedig ennek racionalizálását hozta el. Az EMGT mögött jelentős közéleti személyek álltak, akik közül többen egyéb vállalkozásaik vagy ingatlanjaik miatt is érdekelték voltak a budai szabályozási munkálatok mielőbbi és sikeres végrehajtásában. Míg a DDSG egyeduralkodónak számított a Bomba tér környékén, addig az EMGT jogelőd társaságai nagyrészt a Lánchíd környékén béreltek partvonalat, a Tabán környékén pedig egyaránt előszeretettel béreltek partvonalat. Megállapítható, hogy a DDSG a már jelentős „szállítmányozási múlttal” rendelkező rakodóterek használatára törekedett, az EMGT-jogelőd társaságokra inkább a kísérletezés és részben a kényszerű partvonalbérlet volt jellemző. A DDSG a rakpartépítés éveiben is figyelmet fordított a közforgalmi igények kielégítésére, mivel ügynökségi épületeket és várótermet is építtetett. Az EMGT-jogelőd társaságok esetében sajnos nem állnak rendelkezésre budai források.

Másrészt a rakpartépítés és folyamszabályozás nemcsak a térfejlesztés, hanem a tekkönyvezés miatt is szükséges volt. A két tevékenység szorosan és egymást támogatva

68 | A táblázat és a hozzá készített ortofotó: Kolundzsija 2020: 203–205.

69 | Már csak azért is, mert ezek az évek kifejezetten rossz gabonatermő évek voltak.

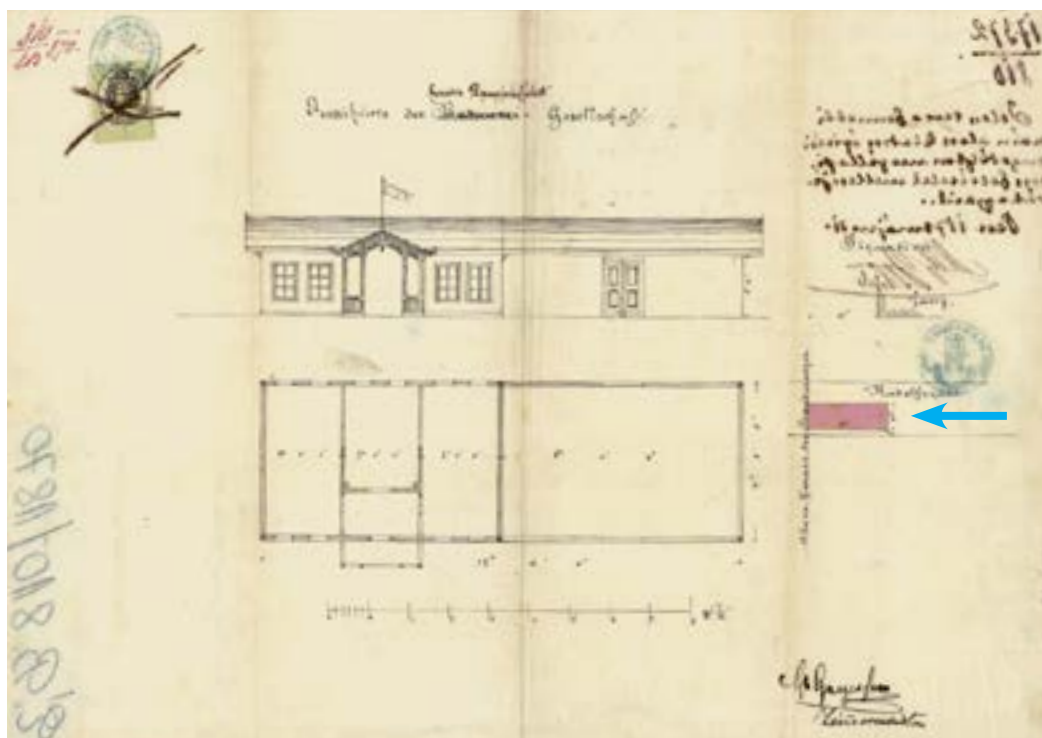
zajlott, alakításukban pedig kulcsszerepet játszott a Mérnöki Hivatal – az FKT létrejöttéig. A Mérnöki Hivatal kezdeményezésére és az Építő- és Szépítő Bizottmány javaslatára határozott úgy Buda Város Tanácsa, hogy „a dunaparton építendő házak a lehetőségig egyforma magasságyira emeltessenek, minél fogva a központi építészeti bizottmány javaslatához képest, ezennel tanácsilag határoztatik, miszerint a dunaparton építendő házak a földszinttől 10 öl magasnyira építessenek. Miről a mérnöki hivatal tudomás és mibeztartás végett határozatilag értesítendőök.”⁷⁰ A közérdekű térfejlesztés mögött kimutatható a befektetői magánérdek is. Ez a magánérdek részben budai rakparti magánépítkezésekben érhető tetten (pl. a Széchenyi Szálló), de sokkal beszédesebb azon vállalati részvénytulajdonosok névsora, akik FKT-tagságuk révén a rakpartépítési munkálatok felett diszponáltak. Az EMGT-részvényes FKT-tagok közül többen a Franco-Magyar Bankban is felbukkantak, amely bank nemcsak az EMGT-ben bírt jelentős befolyással, hanem az FKT Andrassy úti építkezésének hitelezésében is érintett volt. A gőzhajózási társaságokkal kötött szerződések alapján úgy tűnik, a rakpartépítések nem szakították meg a korábbi partvonalbérletek intervallumát sem a DDSG, sem az EMGT esetében. Ezt támasztja alá, hogy a DDSG helyi hajójáratái is rendes menetrend szerint közlekedtek Pest, Buda, Óbuda és Margitsziget között.⁷¹ Mire a budai szabályozási munkálatok befejeződtek, az EMGT ingó és ingatlan vagyona a társaság feloszlása miatt a DDSG tulajdonába ment át, partvonalbérleményei pedig lezárultak. Semmi nem maradt fenn, ami az EMGT-re vagy jogelőd társaságaira emlékeztetné az utókort.

Végül egy tervrajz, egy fennmaradt levél és egy szerződésmásolat segítségével szeretném ráirányítani a figyelmet arra, milyen keveset tudunk a magyar hajózástörténet egyik legmozgalmasabb időszakának történéseiről. Pesten az Attila utca (mai Zoltán utca) előtt a rakparton állt egy iroda- és raktáreépület. Ez a partszakasz a Pesti Tehergőzhajózási és Rakmánykölcsonzó Részvénytársaság⁷² bérleménye volt 1869-ben (lásd KÉP6.), azonban egy 1870-es tervrajzon az épület az Országos Gőzhajózási Társaságra (németül *Landes Dampfschiffahrt*) lett átvezetve.

70 | BFL IV.1115. 28. doboz 1428. sz. irat. (Kivonat Buda szab. kir. főváros tanácsának 1870-ik évi július hó 19-én tartott ülési jegyzőkönyvéből.) A korábbi, 1869. december 6-i ülési határozat a Széchenyi Szállótól a Blum malomig két emeletet írt elő, a Lyka-háztól a Széchenyi Szállóig pedig három emelet, avagy 10 öl volt az előírás. Ez egyszerűsödött 10 öl magassági előírásra fél évvel később. BFL IV.1115. 28. doboz 1632. sz. irat.

71 | 1873-ban a DDSG helyi hajójáratái a következő állomáshelyeket használták: Pesten Lipótváros (mai Akadémia előtti partszakasz) és a pesti Görög Templom előtti állomások, Budán a Rudas fürdő, a tabáni Sétatér, a Bomba tér és a Császárfürdő állomások, Óbudán a mai Goldberger Leó utcai MOL kúttól lefelé eső partszakaszon lévő állomás, a Margitszigeten pedig az alsó és a felső állomások. Vö. KÉP6., melyen még nem a Görög Templom előtti bérelt partszakaszt a DDSG. A BFL XV.16.b.222/5b jelzeten piszkozatban fennmaradt helyrajzon azonban már így szerepel.

72 | Más, nem hivatalos elnevezései szerint Hajózálog Társaság, avagy Vontató és Hajózálog Társaság, németül *Bodmerei Gesellschaft*. A partvonalnak 1862-ben még nem volt bérlője. Lásd 29. lábjegyzet.



KÉP8. – Az Országos Gőzhajózási Társaság felbogozott, díszes bejárati kapuval ellátott állomásépülete 1870-ben. A kék nyíllal jelölt részen látható az épület pontos elhelyezése Forrás: BFL XV.17.b.312 – 810.

A tervrajzon jobbra bejelölve látható, hogy az épület a bérelt partvonal északi határánál állt, valamint a tervrajz címében a kisatírozott *Bodmerei* helyére odaírták a *Landes Dampfschiffahrt*-ot. Következésképp éppen az öt hajózási társaság 1871-es vállalati fúziója előtti évben cserélt gazdát az 1869-es kikötési helyrajz szerint 80 öl hosszú partvonalbérlemény. A Holl Albert EMGT-vezérigazgató által a BKVT igazgatójának írt 1873. július 8-i levélből további részleteket lehet megtudni. Holl szerint az ekkor már csak 60 öl hosszú bérlemény „alig tudja kiszolgálni a mi hajóforgalmunkat”,⁷³ ezért nem tudnak további partvonalhosszról lemondani a Budapesti Csavargózós Átkelési Vállalat (BCSÁV) átkelő-hajójárata javára. Itt válik érdekessé az ügylet, ugyanis az 1869-es kikötés helyrajz szerint a szomszédos bérlemény a Luczenbacher-féle margitszigeti hajójáratok állomáshelye volt, míg az általam használt 1880-as helyrajzi térképen már fel van vezetve a Duna két átellenes pontján két BCSÁV-bérlemény: Pesten a Zoltán utca előtt 15 öl hossz a KÉP8-ben látható épülettel, és Budán a Fazekas (mai Szilágyi Dezső) tér déli sarkán 10 öl hossz. Vagyis a BCSÁV

73 | „[...]kaum unseren eigenen Schiffverkehren genügen [...]” BFL VII.2.e 1552. 5461. doboz.

1871 után megszerezte ezt a pesti Luczenbacher-féle bérleményt, ennek megértéséhez azonban szükséges ismertetni a BCSÁV vonatkozó szerződését.

A BCSÁV és a m. kir. Pénzügyminisztérium mint a Lánchíd kezelője között létrejött 1873. január 10-i szerződés másolata szerint a BCSÁV 1872 nyarától számított 10 évre öt vonalon vállalt hajójárat-üzemeltetést: Óbuda és Újpest között, a Bomba tér és a Rudolf rakpart felső csúcsa között, a Széchényi Szálló és a Vigadó között, a Rudas fürdő és a Plébánia tér között, valamint a Sáros fürdő és a Só tér között.⁷⁴ Hajóállomások céljára a nevezett helyeken 15-20 öl hosszú partvonalakat vettek bérbe, melyek ügyében az illetékes városi tanácsokkal kellett megegyezniük. A szerződésmásolat szerint az óbuda-újpesti járat elindítása előtt még próbamenetet kellett tartani, a Bomba tér és Rudolf rakpart között 1873 tavaszán indulhatott meg a hajóforgalom, míg a több állomás között már szabadon járhattak a hajók. Vagyis a BCSÁV 1873 tavaszán szerezhette meg a Luczenbacher-féle bérleményt az EMGT-bérlemény szomszédságában. Viszont az EMGT-bérlemény a Holl-féle levél alapján ekkor már csak 60 öl hosszú volt, az 1880-as helyrajzon pedig már az állomásépület előtti rakparti(!) területre van berajzolva a BCSÁV partvonalbérleménye. Felmerül a kérdés tehát, hogy vajon csakugyan a Luczenbacher-féle bérleményt szerezte-e meg a BCSÁV (valószínűleg igen), illetve vajon Holl Albert levele bizonyíték-e arra, hogy az EMGT szorult helyzetében lemondott 20 öl bérleményéről a BCSÁV javára, hogy a BCSÁV kiépített rakparti állomáshelyhez jusson a szomszédos, de még kiépítetlen Luczenbacher-féle partvonal helyett. Megkockáztatom, hogy ez utóbbi, mivel az 1880-as helyrajzon tisztán kivehető a KÉP8 állomásépülete, ami pedig minden bizonnyal nagy hasznára lehetett a BCSÁV-nak. Amennyiben ez a feltételezés elfogadható, úgy a Pesti Tehergőzhajózási és Rakmánykölcsonzó Részvénytársaság által terveztetett, majd az Országos Gőzhajózási Társaság, illetve a fúzió után az EMGT által használt állomásépület túlélte az EMGT bukását, és a DDSG helyett a BCSÁV tulajdonába került.⁷⁵

74 | BFL VII.2.e 515. 5169. doboz. Előírás volt továbbá, hogy a helyek fele-fele legyen I. és II. osztályú hely.

75 | Bár a DDSG átvette az EMGT 60 öl hosszú bérleményét, az 1874-es vételi szerződés mellékletét sajnos nem sikerült fellelnem, pedig abban vannak tételesen felsorolva a megvásárolt EMGT-ingatlanok.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Levéltári források:

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

IV.1002.n Buda Város Tanácsának iratai, Városi szerződések

10. doboz Nr. 192., Nr. 200.

11. doboz Nr. 208., Nr. 254., Nr. 257., Nr. 270., Nr. 273.

12. doboz Nr. 312.

IV.1107. Buda Város Építő- és Szépítő Bizottmányának iratai

10. kötet, jegyzőkönyvek másolatai (1868–1872)

IV.1115. Buda Város Mérnöki Hivatalának iratai

27. és 28. dobozok, iratok és levelezések (1870)

67. kötet, mutatókönyv (1870)

VII.2.e 515. Budapesti Csavargőzös Vállalat

5169. doboz

VII.2.e 1540. Egyesült Magyar Gőzhajózási Társulat

5639. doboz

VII.2.e 1552. Budai Közúti Vaspálya Társaság

5461. doboz

XV.16. Térképtár

XV.16.a.205/51.

XV.16.a.206/30a-b.

XV.16.b.222/5a-b.

XV.16.e.252/3b.

XV.16.e.252/4.

XV.17. Tervtár

XV.17.a.302 – 206.

XV.17.a.302 – 453.

XV.17.a.302 – 629.

XV.17.a.302 – 1085.

XV.17.a.302 – 1276.

XV.17.a.302 – 1319.

XV.17.a.303 – 61.

XV.17.b.312 – 810.

XV.17.c.321 – 252/a.

Nyomtatásban megjelent források:

- BERICHT 1877 = Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Budapest über die Handels- und Verkehrsverhältnisse des Kammerbezirkes im Jahre 1876.
- BKI 1870 = A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara emlékirata a pesti kereskedelmet terhelő nehézségekről. Pest, Pesti Könyvnyomda.
- Budapesti Közlöny 1869. június 11., 1878. szeptember 18.
- Ellenőr 1871. május 17.
- FKT = Fővárosi Közmunkák Tanácsa hivatalos jelentései 1870–1944.
- Magyar Compass. Szerk.: Mihók Sándor. Budapest, 1874.
- Sürgöny 1865. június 13.

Egyéb források:

- Buda nagy méretű kataszteri térképsorozata (1873). Online elérés mapire.hu-n keresztül Budapest időgép. Online elérés: hungaricana.hu/hu/budapest-idogep
- Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár (FSZEK) Budapest Gyűjtemény, Képtár

Felhasznált irodalom:

- Déry 1995 = Déry Attila: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (1870–1948). Egy független városrendező hatóság. Budapesti Negyed, 9 (3). 77–86.
- Domonkos 2021 = Domonkos Csaba: Az Összekötő vasúti híd megszületése (1865–1877). In: Közlekedés- és technikatörténeti Szemle. 97–127.
- Faragó 1998 = Faragó Tamás: A főváros népe: sokszínűség és beolvadás. In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk.: Gyáni Gábor. Budapest, Városháza. 75–110.
- Géra 2022 = Géra Eleonóra Erzsébet: A polgár város rendje. Társadalom, tér, nyilvánosság Budán (1686–1741). Budapest, Bárczy István Alapítvány – Budapest Főváros Levéltára – Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar.
- Gyáni 1990 = Gyáni Gábor: A városi mikroterek társadalomtörténete. Tér és Társadalom, 4 (1). 1–13.
- Hidvégi 2005a = Hidvégi Violetta: Buda és Pest építésügyi hatóságai a városeyesítésig. In: Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Várostartörténeti tanulmányok 8. Szerk.: Peter Csendes – Sipos András. Bécs–Budapest, Bécsi Városi és Tartományi Levéltár – Budapest Főváros Levéltára. 15–20.

- Hidvégi 2005b = Hidvégi Violetta: Az egyesített főváros építésügyi hatóságai. In: Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Várostartörténeti tanulmányok 8. Szerk.: Peter Csendes – Sipos András. Bécs–Budapest, Bécsi Városi és Tartományi Levéltár – Budapest Főváros Levéltára. 35–36.
- Horváth 2010 = Horváth J. András: A megigényelt világváros. Budapest hatósága és lakossága a városeyesítés éveiben. Disszertációk Budapest Főváros Levéltarából 2. Budapest, Budapest Főváros Levéltára.
- Holló 1998 = Holló Szilvia Andrea: Pest, Buda és Óbuda a térképasztalon. In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk.: Gyáni Gábor. Budapest, Városháza. 139–163.
- Jankó 1967 = Jankó Béla: A gőzhajózás kezdete a Dunán, „Carolina”, az első gőzhajó. A Közlekedési Múzeum Füzetei 2. Budapest, Közlekedési Múzeum.
- Jankó 1968 = Jankó Béla: A magyar dunai gőzhajózás története 1817–1947. Budapest, Gépipari Tudományos Egyesület.
- Klement 2010 = Klement Judit: Gőzmalmok a Duna Partján. Budapest, Holnap.
- Kolundzsija 2020 = Kolundzsija Gábor: A rakodópart kövei. 2. kiadás. Budapest, POSTCARD Bt.
- Kövér 2002 = Kövér György: A felhalmozás íve. Budapest, Új Mandátum.
- Molnár 2018 = Molnár Álmos: A főváros útburkolatai a dualizmus korában. In: Közlekedés- és technikatörténeti Szemle. 85–103.
- Sándor 1954 = Sándor Vilmos: Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867–1900. Szikra.
- Siklóssy 1931 = Siklóssy László: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa története. Hogyan épült Budapest? 1870–1930. Budapest, Fővárosi Közmunkák Tanácsa.
- Tinku-Szathmáry 2023 = Tinku-Szathmáry Balázs: Fúziótól „fúzióig”. Az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társaság története érdekcsoportok, piacok és a kormányzati politika viszonyrendszerében. In: Kövér György – Pogány Ágnes – Weisz Boglárka (szerk.): Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv. *(Megjelenés alatt.)*

Molnár Álmos – Fény az „új” Budapesten – Világítástechnikai körkép 1873-ból

A főváros történetében kulcsfontosságú városegysítés időpontja vizsgálati lehetőséget kínálhat arra, hogy körkép keretében szemügyre vegyük az akkor használt hétköznapi világítástechnikát, valamint a hozzá kapcsolódó mesterségeket, iparágakat és kereskedelmet. E dátum még az elektrotechnika elterjedt alkalmazásán kívül eső időszak. Több jellegzetessége még korábbi időkre mutat, illetve néhány évtizedes fejlemény. A Pesten városszerte nagyobb arányban 1856 óta alkalmazott világítógáz egyre inkább megkönnyítette a hétköznapiakat, noha a városvezetés és az osztrák érdekeltségbe tartozó szolgáltató között vita állt fenn. A városokat behálózó – amiként akkoriban hívták – légszuszszezetékek, továbbá az armatúrák, kandeláberek gyártásához a hazai fémipar fokozatosan zárkózott fel. A gázvilágítás balesetmentes használata érdekében az utókor számára is értékes tájékoztató irodalom született. A világítás eszközei ez idő tájt sokszínűek voltak, az egyszerűnek tűnő gyertyáktól és tartóiktól az összetételük, előállítási módjuk szerint szintén sokféle beltéri, asztali vagy kézilámpáig. Mindehhez többféle ipar kapcsolódott, mint például a bádogosszakma, az üvegyártás, a fémöntészet vagy az ötvösség. A régről ismert viasz előállításán túl a faggyú kémiai vizsgálataival felfedezett sztearin, paraffin, illetve a lámpák „üzemanyagai” (például repceolaj, petróleum, spiritusz) a fővárosban is piacra találtak. Mindez a kézműves és üzemi lámpagyártás fővárosi mesterei, iparosai, hírneves kereskedői bemutatásával nyújthat érdekességeket.

Álmos Molnár – Artificial Light in the “New” Budapest. Panorama of Lighting Technology from 1873

The date of the city unification can offer an examination opportunity to look at the lighting devices of the age before electric lighting. In addition to the long-known wax, stearin and paraffin discovered through the chemical analysis of tallow, the “fuels” for lamps (for example, rapeseed oil and petroleum), also found their way onto the markets. Based on a schematic overview, artificial lighting tools were diverse around that time according to their composition and production method. Artistic rapeseed oil- and petroleum lamps enriched households. Designers developed burners for better efficiency. Various industries were connected to that, such as tinsmithing, glass production, metal casting and goldsmithing. Since 1856, coal gas had increasingly made everyday life easier, albeit there was a debate between the city administration and the Austrian-owned service provider. Technical literature on accident-free gas lighting is a valuable source.

„Lepkelángzós” gázkandeláberek a Fővámpalota környezetében. Klösz György felvétele, 1874 körül, részlet. Digitális másolat eredeti üvegnegatívról. Budapesti Történeti Múzeum-Kiscelli Múzeum, leltári szám: BTM KM 59.36.361



Molnár Álmos

Fény az „új” Budapesten

Világítástechnikai körkép 1873-ból

Bevezető

A technikatörténet fejleményei általában nehezen köthetők közvetlenül politikatörténeti fordulópontokhoz. A főváros történetében kulcsfontosságú városegysítés ideje¹ azonban érdekes vizsgálati lehetőséget kínálhat arra, hogy vázlatos körkép keretében áttekintsük az akkor használt hétköznapi világítástechnikát, valamint a hozzá kapcsolódó mesterségeket, iparágakat és kereskedelmet. Ez az időmetszet a világítástechnikában áttörést hozó elektrotechnika elterjedt alkalmazását megelőző időszak része, a világítás még számos elemében, jellegzetességében korábbi idők folytatása, hálózatot nem alkotó eszközök is használatban voltak. Emellett ismeretes, hogy a városegysítést műszaki-urbanizációs téren is meg kellett alapozni, ami önmagában is arra biztathatja a kutatót, hogy szemügyre vegye a hivatalosan is egységessé váló főváros technikatörténetének egy szeletét, a városi világítás kül- és beltéri jellegzetességeit.

Az urbanizáció műszaki oldalának fővárosi története jól feldolgozott terület.² Az infrastruktúra fejlesztését motiváló elemi igényeken túl nem utolsósorban presztízsszempon-
tók is közrejátszottak.³ A mindennapokat kiszolgáló hálózatos műszaki infrastruktúrák kutatása új nézőpontokat nyújthat a városfejlődés dinamikájának értelmezéséhez.⁴

1 | Az egyesítés ideje alatt érthető például az 1872. évi XXXVI. törvénycikk 1872. december 23-i kihirdetésétől 1873. november 17-ig tartó szakasz, utóbbi időpontban Budapest főváros tanácsa ténylegesen átvette az ügyek vitelét a városi tanácsoktól. A dolgozat azonban bizonyos rugalmasságot kíván olvasójától, hiszen technikatörténetinek szánt irányultsága nem igazodhat dátumokhoz.

2 | Például: Vörös 1978: 401–415.; Csendes – Sipos 2005.

3 | Lásd ehhez: Horváth 2010: 280–328.

4 | Sipos András bevezetője a Városok „behálózása” a 19. században c. fejezethez az Urbs Magyar várostörténeti évkönyv 2. számában a 9. oldaltól.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1870-től kiemelkedő szerepet játszott a civilizációs előrehaladásban, különösen a tekintélyes előzményekkel rendelkező városrendezésben.⁵ Az 1870. évi X. törvénycikk a Fővárosi Közmunkák Tanácsát – állami, a városok felett álló szervként – a később egyesített Pest, Buda és Óbuda egészére kiterjedő munkálatokkal bízta meg. A főutak építése, a városszabályozás tervezése, pályáztatása, végrehajtása mellett a közműépítés jóváhagyása is a hatáskörébe tartozott, valamint fellebbviteli és felügyeleti jogkört gyakorolt minden fővárosi építkezés felett. A Közmunkatanács fele Pest és Buda küldöttjeiből, másik fele a kormány képviselőiből állt, az elnök és alelnök viszont közvetlenül a kormány kinevezettjei voltak, így sok nézeteltérés alakult ki a városok és a kormány érdekkülönbsége mentén.⁶ A Közmunkatanács életre hívásával Pest, Buda és Óbuda az átfogó városrendezéssel fordulóponthoz érkezett, a városok műszaki alapon tulajdonképpen már ekkor elkezdtek egyesülni.⁷ 1873-tól pedig az „új Budapest” – ahogyan Podmaniczky Frigyes Naplótöredékeiben a jogilag is egyesített, egésszé váló fővárost önálló fejezetben nevezte⁸ – nagyarányú fejlődés korába lépett, melyben csak a gazdasági válság volt időleges gátló tényező. A műszaki urbanizáció lényeges eleme volt a mindennapokra elemi szinten ható hálózatos infrastruktúrák kiépítése, melynek megfigyeléséhez érdekes látószöveget kínál a hálózatok kialakításához a gyakorlatban hozzájáruló ipar és kereskedelem. E hálózatos vívmányok egyike a gázvilágítás is, melynek szerepe volt a közterek nagyvárosi arculatának kialakításában, s nem utolsósorban a hétköznapi ember életszínvonalának nagymértékű javításában. Az 1870-es évek elején is használt beltéri világítóeszközök műszaki összetettsége pedig számos technikatörténeti érdekességet mutat.

5 | Az építési szabályzatokhoz, városrendezéshez: Fabó 2020.

6 | Bácskai–Gyáni–Kubinyi 2000: 134–135.

7 | Vörös 1978: 302.

8 | Podmaniczky 1888: 226.

Beltéri fények

Körképünket érdemes az időmetszetet megelőző korok tovább élő eszközeivel kezdeni: nem elhanyagolható háztartási gyertyafogyasztással számolhatunk, valamint nem lebecsülendő az egyházi gyertyahasználat sem. A gyertyafény a világítóeszközök fényerejének meghatározásában is szereppel bírt,⁹ később mértékegység is született kandela néven.¹⁰

A viaszgyertya-készítés (öntés vagy mártás) összefüggött a mézeskalácsos mesterséggel, jellegzetes kisipari maradvány volt, sok évszázados hagyománnyal. A főváros lakossága minden bizonnyal számíthatott a vonzáskörzet, illetve a városi gyertyaöntők, gyertyamártók akár bolti, akár vásári viaszgyertya-kínálatára. 1874-ben a Budapesti mézeskalácsos és viaszgyertyaöntő társulat alapszabályait még közreadták,¹¹ azonban a kereskedelmi kamarai összeírás már 1872-ben sem jegyzett fel önálló gyertyaöntőket, esetleg a 7 pesti mézesbábos foglalkozhatott gyertyakészítéssel.¹² A méhviasz a régmúlt alapanyagának számított, felülmúlták az újítások csakúgy, mint a faggyúgyertyát is.

A faggyúgyertyagyártás a szappankészítéshez kapcsolódó ipar volt, faggyúgyertyát házilag is készítettek, de ezt a gyertyaanyagot az 1860-as évekre jórészt kiszorította a sztearin és a paraffin.¹³ A sztearint a faggyú vizsgálatával fedezték fel. Louis-Adolphe de Milly szappanból kénsav segítségével zsírsavakat választott szét, így vált ismertté a sztearinsav, mint gyertyaalapanyag. A Milly-gyertyák 1834-től Párizsban kerültek piacra, egyre híresebbé váltak, az 1870-es években Bécs környékén már 28 gyertyagyár készített ilyen világítóeszközt, valamint egy másik sikeres típust „Apollo” márkanévvel.¹⁴ Budapesten a „Flora” Erste ungarische Stearin-Kerzen u. Seifen-Fabrik gyárat Machlup Ede fiaival és a Flesch családdal társulva vette át a csőd széléről,¹⁵ ebből fejlődött ki később a Flóra szappangyár, mely évenként 25 ezer mázsa gyertyát gyártott a 1870-es években,¹⁶ és bemutatkozott az 1873-as bécsi világkiállításon is.¹⁷ Milly és Apollo gyertyákat több drogéria, vegyeskereskedés is árult Budapesten, a bécsi Beiml & Herz is hirdette kínálatát,

9 | Csopey 1890: 33.

10 | Öveges 1959: 475.

11 | Zoltán 1964: 125.

12 | *A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése...* 1877: 50.

13 | Ugyanott 265.

14 | Frecskay 1879: 179. Sztearingyertyát már 1842-ben előállított Pesten Jurenák és Frölich első magyar sztearingyertyagyára, „Pannonia” névvel. Hirdetésük megjelent például a *Jelenkor* 1842. aug. 17-i számában az 514. oldalon.

15 | Vörös 1971: 293.

16 | Frecskay 1879: 181.

17 | *Képes Kiállítási Lapok*, 1873. máj. 9. 32. o.

a régóta nagykereskedelemmel, gyarmatáruval, drogériával foglalkozó Kochmeister Frigyes¹⁸ kínálatában is szerepeltek a Milly-gyertyák.¹⁹

A gyertya alkalmazását segítő eszközök részletes bemutatásra nem szorulnak,²⁰ legfeljebb szerkezeti, alapanyagbeli és gyártástechnikai sokféleségükre utalhatunk: a kerámiaipartól a kovácmesterségen és bádogosiparon át a fémöntészetig sokféle módon készültek. A csillárok, falikarok mellett zongorára szerelhető gyertyatartó karok is divatoztak, valamint tükrös bútorok kiegészítőjeként is készültek. A belső terek fényét biztosító csillárok, falikarok, a lángot a szél ellen védő üvegezett kézilámpások régről ismert és öröklődő mindennapi eszközök voltak. Az egyszerű lécvázaz istálló lámpások országszerte elterjedtek voltak, felépítésükhöz hasonló sorozatgyártott fémvázaz változatok is forgalomban kerültek.²¹ A gyertyás világítóeszközöket, kiegészítőket norinbergi (nürnbergi) díszáru-kereskedők, mint például Testori Antal, illetve vegyes háztartási cikkek kereskedői, mint Geittner és Rausch vagy Forstinger Albert is árulták.

A vizsgált időmetszet használatban lévő beltéri lámpatípusairól csupán összegző igényyel írhatunk. Kiindulópont lehet ehhez Frecskay János *Találmányok könyvének* 4. kötete, melyben az 1870-es évekig felhalmozódott, lámpákkal, világítással kapcsolatos ismereteket találjuk. A mű közérthető nyelvezettel igyekezett pótolni a magyar műszaki-technikai ismeretterjesztő irodalmat, a német nyelv elsőbbsége ezen a téren is sokáig fennállt. Egy beltéri lámpa iránt a következő elvárásokat támasztották használói: egyenletesen égesse az égőanyagot, szolgáltatson fényt 3-8 órányi időtartamban, elviselhető szagú vagy szagtalan legyen az égés, valamint szabályozható legyen a láng levegőzése a megfelelő hatásfok eléréséhez.²² Mindehhez természetesen hozzáértendő az adott lámpatípus rendeltetése is: az írás-olvasás, a színi előadás megtekintése, a vacsora elfogyasztása, a mellék helyiség meglátogatása más-más fényforrást igényeltek. A legtöbb lámpakonstruktórt az a kihívás foglalkoztatta, hogy az izzó kanóc vagy bél, valamint a fényt tápláló anyag fogyása ellenére egyenletesen működő, biztonságos, használója részéről minél kevesebb beavatkozást igénylő szerkezetet alkosson. Az egyenletes olajutánpótlást szolgálta a Carcel lámpa,²³ melyben kulccsal felhúzható óramű működtetett kis szivattyút. Egyszerűbb szerkezete volt az 1836-ban kifejlesztett mérséklő (moderateur) lámpának, melyben rugós dugattyú

18 | Wirth 1942: 3.

19 | *Adressen-Kalender* 1873: 532.

20 | Tanulmányozásukhoz: Benesch 1905.

21 | Laky 1988: 29.

22 | Frecskay 1879: 206.

23 | Nevét feltalálójáról, Bernard Guillaume Carcel (1750–1818) nevééről kapta, szerkezetének ismertetése: Frecskay 1879: 211.

gondoskodott az éghető anyag bélhez juttatásáról.²⁴ E két típus mellett a sinumbra lámpa is kiküszöbölte a lámpatest árnyékának problémáját.²⁵ A fényforrás magasságának állítását is lehetővé tette a fémrúdon tolható palackos lámpa.²⁶ Argand körégője mindezeknél használatban maradt, az égést fokozó léghuzamot a különféle cilinderek is befolyásolták.

Az ásványolaj időtlen idők óta szolgálta a világítást, az észak-amerikai kőolajkitermelés²⁷ Abraham Gesner, Edwin Drake és ifj. Benjamin Sillman tevékenységével azonban új lendületet adott a lámpák fejlesztésének. Az egykori tudományos, üzleti, köznyelvi anyagmegnevezések értelmezése összetett feladat, egy korabeli magyar enciklopédiai kőolaj-definíció például az alábbi kínálja: „*Földolaj. (Kőolaj, petroleum, oleum petrae). Ezen megnevezés alatt különféle sűrűbb vagy hígabb csepfolyó olajnemek jönnek a kereskedésbe, melyek valamint a kőszén egy elhunyt növényzetnek terményei. [...] A nafta és földolaj világításra és világítószerek készítésére szolgál, ilyenek a petroleum, ligroine, photogen és paraffin [...]*”²⁸ Mindegyikük betöltött epizódszerepet a világítás történetében. Az 1870-es években a kátrányolajokból kinyert fotogént, solarolajat, kenőolajat, benzint fajsúly és forráspont alapján határozták meg.²⁹ A kőolajszármazékok világítóanyagként hazánkban is terjedésnek indultak a 19. század második felében, a fővárosban oravicai palaolajat ajánlott például Belházy lámpagyáros a Három Szív (ma Dessewffy) utcában.³⁰ 1868-ban az Első magyar kőolaj-finomító részvénytársulat kőolajfinomítót létesített a Pormontori (ma Budafoki) út mentén,³¹ ez sajnos még ebben az évben leégett.³² A petróleum alkalmazása a lámpaszerkezetekre is hatott, az égők tökéletesítése a gyártók egyik fő feladata lett. A fővárosi bádigosok is gyártottak petróleumlámpákat, Zellerin³³ és Mendl István³⁴ is. A hazai piac szempontjából meghatározók voltak Rudolf Ditmar lámpaszerkezetei³⁵ laposbeles égővel. A laposbeles égő megkettőzésén alapult az 1865-ben James Hinks & Son birminghami gyártó fejlesztette kettős (duplex) égő. Leleményes találmány volt

24 | Freckay 1879: 212.

25 | Csopey 1890: 34–35.

26 | Freckay 1879: 210.

27 | Ismertetése megjelent: *Vasárnapi Újság*, 1865. 12. évf. 19. sz. 223–224.

28 | Laubhaimer 1870: 372. hasáb.

29 | Freckay 1879: 236–237.

30 | Az ásvány olajok, és Belházy S. első m. ásvány-olaj lámpa gyára Pesten. In: *Századunk*, 1864. júl. 23. 95.

31 | *Vasárnapi Újság*, 1868. 15. évf. 22. sz. 264.

32 | A petroleum-gyárbeli égés Budán. *Vasárnapi Újság*, 1868. 15. évf. 39. sz. 465.

33 | *Handels- und Geverbe-Adressenbuche* 1867. Pest, 1867. 32.

34 | Hirdette például: *Vasárnapi Újság*, 12. évf. 36. sz. 454.

35 | Freckay 1879: 214. 114. ábra; Rusvai 2017: 184–187.

a széles, lapos belet csővé hajlító égőtípus³⁶ „Kosmos” néven, melyet a berlini Wild & Wessel cég produkált³⁷ és továbbfejlesztve Ditmar is gyártott.

Az égőkre a cilindereken túl jellemzően fénytompító üveggömb vagy búra is került, mely díszíthető felületet kínált, ezek határozták meg a lángok fényhatását. A fényszórás kezdetleges ismeretei igazodtak a lámpakonstrukciók lehetőségeihez, a színházi asztrál lámpák, bizonyos típusok fém reflektorfelületein kívül az üvegművészet hatása dominált. A korszak jellegzetessége volt a repceolajlámpák átalakítása petróleumlámpává.³⁸ A kézművesség és gyáripar átmeneti technológiájával készülő beltéri lámpák többsége mives, iparművészeti darab: nappal díszekkel, éjjel fényükkel gazdagították a belső tereket. Az éghető anyagot tartó elem lehetett sokféleképpen és gazdagon díszített vázaszerű kerámia, ötvösremeket utánzó fémöntvény és üveg is.³⁹

A 19. század elejétől hazánkban is a városok jellegzetességévé váltak a zárt sorba épített, belső udvaros, többemeletes lakóházak, melyek új lakáskörülményeket teremtettek a modern nagyvárosok élettereiként. Vizsgált időmetszetünk jellemzője a három-, négy-, akár ötemeletes, gazdagon díszített bérpalota.⁴⁰ A fentiekre példa Pesten a szerkesztett úthálózattal megvalósuló Lipótváros épületállománya, a Palotanegyed, a Sugár (Andrássy) út építésze. Az 1860-as évektől kezdett elterjedni a polgári építészetben a gázvilágítás telepítésének gyakorlata, mely egy új szakma, az épületgépészet megszületését készítette elő. A különböző idomokból álló gázcsöveket a falakba vagy vastag vakolatba építették ólomtömítéssel, az épületek belső hálózatát az égők számának függvényében számították ki.⁴¹ Kifejlődtek a gázvilágítás különféle armatúrái: csőelágazások, kiállások, felfüggesztések, valamint telepítésük módszerei.⁴² A beltéri gázvilágítást főként falikarok, csillárok lepkelángzói vagy körégői biztosították üvegcilinderrel. A házi hálózatokat főcsapokkal lehetett zárni-nyitni, valamint a lángzóknál is lehettek csapok.

A hétköznapi használati tárgyak iránti igényt szakosodott és vegyes profilú vállalkozások elégítették ki. Ami a világítás eszközeit, kellékeit, éghető anyagait illeti, ezek gyártói és árusítói a városegysítés idején is biztos piacra számíthattak a fény iránti alapvető igény miatt. Lényeges szerepe volt a közeli Bécs áru kínálatának, nem egy osztrák székhelyű

36 | „Petroleum-lángzók” szócikk a Pallas Nagy lexikonjában, részletes ábrázolásokkal.

37 | Rusvai 2017: 186.

38 | Uo.

39 | A szerkesztetek tanulmányozásához például: Frecskay 1879: 209–215.; Laky 1988: 42–45., 65–66.; de egy átfogó, magyar nyelvű lámpakézikönyv hiányzik.

40 | Az egyesítéskori főváros épületállományának reprezentatív példáihoz: Gerő 1973: 143–196.

41 | Déry 2010: 196. Az épületgépészet német nyelvű szakirodalmára példa Gustav Adolf Breymannak Heinrich Müller által fejlesztett műve, az *Allgemeine Bauconstructionslehre*, melynek 1877-ben kiadott 4. része önálló fejezetet szentelt a gázvilágításnak.

42 | Breymann 1877: 269–271.

üzlet létesített raktárt vagy fiálét a magyar fővárosban. A fővárosi lámpakészítők kísérletező leleménye hozzájárult a petróleum biztonságos alkalmazásához a lámpákban. Az egyik első fővárosi petróleumlámpa-gyártó Mendl István volt.⁴³ A lámpagyártók gyakran az égést tápláló anyagokat is árusították. Bécsben és Pesten is ismert név volt Rudolf Ditmar,⁴⁴ cége a pesti Fürdő (ma József Attila) és Nádor utca sarkán álló épületben kínált lámpákat, olajat és petróleumot pedig a közeli Bálvány (ma Október 6.) utcai üzletben.⁴⁵ A régi Belvárosban, az Úri (ma Petőfi Sándor) utcában a Brünner testvérek álltak rendelkezésre,⁴⁶ akik az első cs. kir. szab. légszesz, olajlámpa gyár tulajdonosai voltak Bécsben, hirdetésük szerint lámpáik „minden ásványi világításnemre a legfényesebb termekbe, tanulószobákba, s utcai világításra is alkalmasak”.⁴⁷ Önálló petróleumárusítók voltak például Albert Diamantstein Első Magyar Petróleumlámpa Gyára és kereskedése⁴⁸ vagy a Singer Sámuel, Lutzenbacher János és Krammer József tulajdonában lévő petróleumfinomító.⁴⁹

Az árucserét élénkítette a gőzüzemű vasúti áruszállítás fejlődése is.⁵⁰ A céhek megszűntetését követően még sokáig érvényesült a kézműves tudáson alapuló mesterségek szerepe a hétköznapi műszaki cikkek gyártásában is. Világítóeszközöket is szolgáltattak a hengereltfém alapanyagból dolgozó bádogosok. Szakértelmük a lámpagyártásban viszonylag nagy múltra tekintett vissza. A Bádogos Céhbe 1854-ben felvett Kutschera György⁵¹ is szolgáltattott világítóeszközöket a városegysítés idején, valamint Zellerin Mátyás Borz (ma Nyári Pál), majd Két Nyúl (ma Lónyay) utcai üzemében lámpákat is készített, már több, 1860-as évekbeli hirdetése is petróleum- és modérateur-lámpákat kínált.⁵² Pesten híres volt a Testory-féle díszműkereskedés, ahol az összetett (fém, kerámia, üveg) lámpatestek kínálata lakberendezési díszítő igényeket is kiszolgált. A család négy generáción keresztül foglalkozott fémárugyártással és -kereskedelemmel. A legidősebb, aki megalapozta mindezt, Testori Péter volt, aki már 1805-ben szerepelt a pesti címjegyzékben,⁵³ 1815-ben acélmegmunkálóként szerepelt.⁵⁴ Fiai, Antal és János folytatták vállalkozását, Testory Antal neve alatt 1846-tól a Váci utcában kínálták díszáruikat.⁵⁵

43 | Petróleumlámpa hirdetése először 1863-ban jelent meg, például: *Hölgyfutár* 1863. 14. évf. 53. sz. 424. o.

44 | Egész oldalas hirdetése: *Adressen-Kalender* 1873: L (hirdetések 50. oldala).

45 | Uo. I. hirdetés.

46 | Uo. 499.

47 | *Századunk*, 1864: 280.

48 | *Adressen-Kalender* 1873: 125.

49 | Uo. 136.

50 | A vasúti áruforgalomról: Halász 1974.

51 | BFL IX.16 *A pesti bádogoscéh mesterkönyvei*.

52 | *Vasárnapi Újság* 1866: 526.; *Bolond Miska* 1867: 172.; *Gazdasági Lapok* 1870: 667.

53 | *Adressbuch* 1803. 197.

54 | *Adressbuch* 1815. 205.

55 | *Budapesti Híradó* 1846: 406.

A vegyeskereskedelem mint üzleti profil a Testory cég számára sikert hozott, az 1850-es évektől bronz-, porcelán-, fa-, bőr- és üvegtárgyak szerepeltek hirdetésükben,⁵⁶ és hírnévre tettek szert a városi polgárság körében. Antal fia, ifjabb Testory Antal 1869-ben vette át a vállalkozást: Pest városának tanácsa engedélyével Váci utca 18. sz. alatti díszmű és norinbergi áru kereskedését folytathatta, a kereskedelmi testületbe felvették.⁵⁷ A többféle anyagból készülő lámpák üzleti kapcsolatok létesítésére is alkalmat kínáltak, erre lehet példa Zsolnay Vilmos együttműködése Testory Antallal.⁵⁸ Testory neve később összeforrott a magyar lámpagyártással, ugyanis 1880-ban megalapította a rövid életű kőbányai Testory Antal és Társa Első Cs. és Kir. Szabadalmazott Lámpa- és Ércárugyárat, melyből 1886-ban létrejött a Magyar Fém- és Lámpaárugyár.⁵⁹ A hétköznapi modernizációjában nagy szerepet vállalt id. Knuth Károly „civilingenieur”,⁶⁰ aki a dualizmus kori városfejlődés épületgépészeti munkáira szakosodott, többek között világítógáz-hálózatok telepítésével is.⁶¹ Cége fia vezetésével is hosszú évtizedekig meghatározó volt a fővárosban.

A szabadtéri világítás lámpatípusai

A nem beltéri világítás lámpatípusai bemutathatók például az égést tápláló anyagok szerint. Az egyesítéskori fővárosban használatban volt a repceolaj, melyet olajsajtólók és kereskedők árultak.⁶² A repceolajlámpások a megelőző korok technikáját jelentették, a pesti utcai világítás ilyenekkel indult a 18. század második felében.⁶³ Még a millennium idején is világítottak repceolajlámpák bizonyos külső és mellékutakon, majd a világítógáz hálózatának bővítésével lecserélték őket.⁶⁴ Az Argand-rendszerű utcai lámpáknak Pesten már jelentős múltja volt.⁶⁵

A kőolajszármazékok jelentőségére már fentebb utaltunk, a közvilágítás szempontjából a petróleumot megelőző anyagok közül a photogen érdemel említést, Budán a közvilágítás

56 | *Divatcsarnok* 1853.

57 | BFL VII. 2e02191 – 1876 – Testory Antal iratai 1869–1883.

58 | Mattyasovszky Zsolnay 1998: 71–86.

59 | Kovács 1998: 10.

60 | *Adressen-Kalender* 1873: 489.

61 | Első jelentős megrendelése volt 1873-ban az Egyetemi Könyvtár Ferenciek terén építendő palotájának épületgépészeti munkája. In: Joób F. 1987: 34.

62 | *Adressen-Kalender* 1873: 507.

63 | Pásztor 1929: 186.

64 | Edvi Illés 1896: 450.

65 | Pásztor 1929: 74.; az 1850-es évek első felében „összesen 688 argandiai 's 801 közönséges lámpa használtatik” Pesten. In: *Újabb kori ismeretek tára. Tudományok s politikai és társas élet encyclopædiája*. 6. köt. Pest, 1855. 39.

a 60-as években ezzel történt.⁶⁶ A petróleum elterjedésével párhuzamosan szorult vissza a repceolaj használata.⁶⁷ Pesten 1864-től alkalmazták a petróleumlámpákat falikarokon és oszlopokon egyaránt.⁶⁸ Az utcákon, tereken felállított fa- vagy öntöttvas oszlopokon, illetve falikarokon, esetleg kőoszlopokon, kútoszlopokon helyet kapó szabadtéri repceolaj- és petróleumlámpák üvegezett, szél és eső ellen védelmet nyújtó lámpaházba kerültek, melynek tetejét legtöbbször szellőzővel vagy füstkéménnyel látták el.⁶⁹ Ezek nem a modernitás fényeit képviselték.

A már említett fővárosi bádogosok a közvilágítás megvalósításához is hozzájárultak: a pesti városi tanács felkérésére a tizenkilencedik század elején a Pesti Bádogos Céh készítette az utcai lámpatesteket.⁷⁰ A Bádogos Céhbe 1854-ben felvett Kutschera György⁷¹ is szolgáltatott világítóeszközöket a városeyesítés idején. A bádogosok számára a gázvilágítás bevezetése új helyzetet teremtett, az új technika igényeihez csak kevesen tudtak alkalmazkodni.⁷² Az adaptálódás példája Mendl István és Zellerin Mátyás karrierje. Zellerin 1857-től, Mendl 1860-tól volt a Bádogos Céh tagja.⁷³ Mendl megrendeléseket teljesített vízvezeték- és gázvilágítási hálózat telepítésére, valamint összetett szerkezetű petróleumlámpákat is kínált lámpaüveggel. Üzemét átadta Zellerin Mátyásnak, és tőkéjét részvények vásárlásával gyarapította.⁷⁴

A világítógáz égők egy része ún. lepkelángzó volt, melynek keskeny nyílásán át a gáz megfelelő nyomással kiengedve egyenletes, lapos, lepke szárnyaira emlékeztető alakban égett. Alakjából, méretéből lehetett következtetni a hibamentes működésre.⁷⁵ Az 1860-as évek világítási beosztása még az utcai gázlámpák egy részének eloltását szorgalmazta erős holdfény idejére.⁷⁶

A hálózatos infrastruktúrák példája a gázvilágítás is, működését csőrendszerek tették lehetővé, így figyelmet érdemel a csőgyártás és -telepítés 1870-es évek eleji helyzete. Az utcai gázvezetékek, melyek elosztották a világítás alapanyagát a kandaláberekhez, egy ideig ólomból készültek, de az öntöttvas csövek előnyei hamar megmutatkoztak.⁷⁷

66 | Közvilágítási szerződés, 1861–1868 BFL IV. 1002 Nr 94. A photogenről: Fábíán 2016: 117–119.

67 | Frecskay 1878: 213.

68 | Pásztor 1929: 77.

69 | Az olaj- és petróleumlámpás kandaláberek felépítéséről fotók alapján készült rajzokat közölt: Pásztor 1929.

70 | Laky 1988: 78–79.

71 | BFL IX.16 *A pesti bádogoscéh mesterkönyvei*.

72 | *A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése...* 1877: 204–205.

73 | BFL IX.16 *A pesti bádogoscéh mesterkönyvei*.

74 | Vörös 1971: 275. Termékkínálata többször feltűnt az 1860-as évekbeli *Vasárnapi Ujság* hirdetési rovatában.

75 | *Világítás ellenőrzési Könyvecske* [é. n.] A 3. oldalon „lepkelángzó” rajza segítette a lángok szabályos alakjának ellenőrzését.

76 | *Világítás ellenőrzési könyvecske*. [é. n.] Világítási napló 1862. évre. 52.

77 | Mendlik 1879: 28–29.

Az öntészet ekkor a műszaki urbanizáció más területein is kulcsszerepet játszott (például vízcsövek, korlátok, konzolok, oszlopok gyártása), hiszen több más feladat (vízszolgáltatás, polgári építészet, közlekedéstechnika stb.) is nagy sorozatban gyártható elemeket igényelt, így ezt az iparágat a városi igények, a gázvilágítás is fellendítették.⁷⁸ Elég, ha csak a nagyszámú kandeláberre gondolunk, melyeket egy város igényelhetett. A Ganz, Schlick, Oetl öntődék a város ilyen irányú megrendeléseinek is köszönhették sikerüket. Az 1872. évi összeírás szerint az országban egyedülállóan Pesten működött 3 gázcsőkészítő.⁷⁹ Az utcai elosztócsöveket olyan mélységben fektették a kövezet alá, hogy a fagy ne érhesse, valamint mivel a hálózatba a gázzal együtt némi víz is került, lejtősen telepítették, hogy a vizet össze lehessen gyűjteni. A két méter hosszú csövek egyik végén „békó” avagy „karmantyú” (angolul muff, joint), egy vastagabb karima volt kialakítva, ebbe kapcsolódott a következő cső karima nélküli végződése. Az illesztést kőc- és ólomtömítéssel szigetelték.⁸⁰ A magyar csőgyártás ekkor még nem volt jelentős,⁸¹ a víz- és gázszolgáltatás csőigényét ez idő tájt jelentős részben külföldi gyártmányok fedezték, a magyar fémipar csőgyártása fokozatosan zárkózott fel. Noha Ganz öntödéjében már korán elkezdtek csöveket gyártani,⁸² valamint Schlick Ignác is felvonultatta gázcsőgyártmányait árukiállításában,⁸³ a piac teljes kiszolgálása még behozatalt igényelt, több hirdetés is külföldi termékeket kínált, így például a víz- és gázszolgáltatásra szakosodott Josef Blaustein Váci utca 8. szám alatti üzlete angol kőagyag csöveket és gázvezetékeket.⁸⁴ Az Osztrák–Magyar Monarchiában 1882-ben épült fel az első önálló csőgyártó üzem Zólyombrezón (ma: Podbrezová, Szlovákia).⁸⁵ A csöveket függőleges öntéssel gyártották.⁸⁶ 1874-ben 106,7 km hosszú föld alatti gázcsőhálózata volt Budapestnek.⁸⁷ A városi gázcsőhálózat növekedése, a csőkeresztmetszetek változatossága, az új vezetékek beiktatása miatt a gáznyomás állandóságát központilag nem lehetett biztosítani, ezen és a pazarlásra idővel

78 | A vas szerepéről: Császár 1978.

79 | *A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése a m. kir. földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter ur ő nagyméltóságához a budapesti kamarai kerület kézmű- és gyáriparáról az 1870-1875-iki években. Statisztikai és táblázatos kimutatásokkal, folytonos tekintettel a kamarai kerület talaj- és népességi viszonyaira valamint közigazgatási felosztására és Magyarország ipari fejlődésére a hatvanas évek kezdete óta.* Budapest, 1877. (A továbbiakban: *A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése...* 1877.) 48. o. táblázat.

80 | Frecskay 1879: 227–228.

81 | *A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése...* 1877: 193.

82 | Kovács 2006: 13.

83 | Balogh–Gömöri–Vadas 2006: 21.

84 | *Adressen-Kalender* 1873: Hirdetések, IV.

85 | Kerpely 1885: 172.

86 | A részletekhez lásd: *A Pallas Nagy Lexikona IV. köt.* Bp., 1893: „Cső” szócikken belül 779–780. Nemzetközi szinten előrelépés történt a Mannesmann fivérek újításával, akik 1885-ben feltalálták a ferdehengerlés eljárását, mely tömör vastuskóbból tette lehetővé cső előállítását. Ismertetése: Edvi Illés 1890: 530–534.

87 | Balogh–Gömöri–Vadas 2006: 21.

a lámpákhoz szerelt szabályozó (regulátor) segített.⁸⁸ A nyomás fontosságát örökítette meg a lámpagyújtogatók kínrimbe szedett posztulátuma: „*Széles lángzó, gyöngye nyomás, / Ad szép légszesz-világítást.*”⁸⁹

A gázvilágítás kandeláberjei, mint az urbanizáció jellegzetes tereptárgyai, ma is gazdagítják a városok esztétikai összképét, és mintegy a városi civilizáció szimbólumának is tekinthetők. Amelyik melléktáca gázkandeláberén fény gyúlt, az a közterület szintet lépett a nagyvárosi nivó irányába. A gázvilágítás a rendezés alá vett és kiépíteni kezdett reprezentatív útvonalaknak mondhatni elengedhetetlen kellékeivé vált, csakúgy, mint a megfelelő színvonalú útburkolat, csatornahálózat, járdafelület. A Kiskörút rendezésében például hangsúlyos szerepet kaptak a lámpaoszlopok, a közvilágítás 1873-ban itt mutatott jelentős előrehaladást. Az akkoriban Belső körútnak nevezett útvonalhoz meghatározták a gázlámpák egységes magasságát, kivitelezésükhöz párizsi mintákat is szemügyre vettek. 200 db talapzat, oszlop és falikar legyártására leszerződött a város a Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt.-vel, valamint 400 db lámpatest bádogosmunkáira Mendl István-nal. Még a lámpaoszlopok és falikarok „megrezezésítéséről” is született elhatározás.⁹⁰ A Belső körút számára 1873-ban a fentiekből 118 lámpaoszlopot, 202 gázlámpatestet, 76 fali lámpakart szállítottak, és 1062 folyóölnyi,⁹¹ azaz mintegy 2 kilométernyi gázcsövet fektettek le.⁹² Ígéret született 1872 év végén a Városliget gázvilágítására fasorok és az Állatkerthez vezető utak mentén, a tó partján, a Hermina-kápolnáig vezető egyik úton, összesen 126 légszeszkandeláber felállításával,⁹³ ám a városegysítés évében a „nyomasztó pénzviszonyok miatt” mindez nem valósult meg.⁹⁴ A következő években a válság okozta megtorpanás ellenére megkötötték a reprezentatív építkezések, elsősorban a Nagykörút munkálataira a szakterületek szerinti szerződések a Ganz gyárral és Mendl-lel.⁹⁵

88 | Bernauer 1883: 163.

89 | Malatinszky 1870: 116.

90 | *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1872. évi működéséről.* Pest, 1873: 65–66.

91 | (egy öl=1,83 m)

92 | *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1873. évi működéséről.* Budapest, 1874: III. 20.

93 | *Nefelejcs* 1872: 495.

94 | *Budapesti Közlöny* 1873: 1164.

95 | *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1875. évi működéséről.* Budapest, 1876: 6.

A gázvilágítás helyzete a fővárosban 1873-ban

A városeyesítésre a nagyvárosi fejlődést kinyilvánító egyik kulcsfontosságú eseményként is tekinthetünk, mely egyszersmind kapuja is volt a további fejlődésnek. A gátló tényezők (kolerajárvány, pénzügyi válság) ugyan ideiglenes nehézséget jelentettek, de 1873-ban a hálózatos infrastruktúrák⁹⁶ (szennyvízelvezetés,⁹⁷ vízszolgáltatás,⁹⁸ világítás) fontossága, további kiépítésük szükségessége már egyértelmű volt. A magától értetődő praktikus-kényelmi igények, nyugat-európai minták, a megszületőben lévő közegészségügy⁹⁹ és a presztízsszempontok jelölhetők meg a hálózatos műszaki infrastruktúrák fejlesztését, további kiépítését motiváló tényezőkként. Ezek egymással is összefüggtek. A nagyszabású, elhúzódo városrendezési és építési munkálatok, mint például a Duna-partok és az úthálózat rendezése, a Sugárút, a Nagykörút kiépítése reprezentatív tereket eredményeztek, az egyedi építészeti tevékenység pedig sok új épülettel gyarapította a várost.¹⁰⁰ A városépítészetben olyan időszak kezdődött, melyben a főváros országos kormányzati-közigazgatási, gazdasági-pénzügyi, oktatási, kulturális, katonai központi

96 | A fővárosi hálózatos infrastruktúrák fejlődéstörténete alaposan feldolgozott. Tájékoztató irodalomlista: csatornázás, szennyvízkezelés: Edvi Illés Aladár: *Budapest Műszaki útmutatója*. Bp., 1896.; Farkas Árpád – Fock Ede: *Budapest-balpart általános csatornázása*. Bp., 1918.; Joó Sándor: *Közegészségügyi mérnöki munkálatok*. In: Zelovich Kornél – Tomka Emil: *Technikai fejlődésünk története*. Bp., 1929. 269–276.; Garami Tibor – Göbel József – Páray Zoltán: *Budapest csatornázása Pest város 1847. évi csatornázási szabályrendeletének 125 éves évfordulójára*. Bp., 1972.; Juhász Endre: *A csatornázás története*. Bp., 2008.; Holló Szilvia Andrea: *A fővárosi „művek”*. Bp., 2010. 65–77.; Zaitz László: *Budapest Csatornázása*. In: Illyefalvi Lajos (szerk.): *Budapesti Statisztikai Közlemények 82. köt. 3. sz.* Bp., 1937. 3–117.; Horváth J. András: *A megigényelt világváros. Budapest hatósága és lakossága a városeyesítés éveiben. Disszertációk Budapest Főváros Levéltárából 2.* Bp., 2010. 290–297.

Vízellátás: Edvi Illés Aladár: *Vízellátás a fővárosban*. In: *Budapest műszaki útmutatója*. Bp., 1896. 306–333.; Siklóssy László: *A Közmunkatanács a főváros vízellátásáért*. In: Siklóssy László: *Hogyan épült Budapest? (1870–1930)*. Bp., 1931. 570–573.; Stelly Géza – Vikár Kálmán: *Vízellátás*. In: Stelly Géza – Vikár Kálmán – Stolmár László – Lengyel Ferenc: *Fővárosunk 2. köt.* Bp., 1940. 66–69.; Weiss Jakab: *Budapest vízellátásának fejlődési jelenségei és azok kritikai megvilágítása*. In: *Az 50 éves Vállalkozók Lapja...* Bp., 1929. 286–290.; Balázs Endre: *A nyolcvanéves Budapesti Vízmű*. Bp., 1947.; Nagy Lajos: *A 100 éves Fővárosi Vízművek*. Bp., 1968.; Bertók László – Bulkai Pál – Fejér László – Koltay József: *Az ivóvíz honfoglalása. A közműves ivóvízellátás fejlődése Magyarországon a római kortól napjainkig*. Bp., 2006. 49–52.; Horváth István: *Erre beszéljen Kajlinger uram! A főváros vízellátása a századfordulón*. In: *Magyar Hidrológiai Társaság XXIX. Országos Vándorgyűlése. Eger, 2011. július 6–8. 13. szekció: A magyar vízgazdálkodás története*. Bp., 2011.; Jancsár Péter: *A 125 éves Fővárosi Vízművek*. Bp., 1993.; Horváth J. András: *A megigényelt világváros. Budapest hatósága és lakossága a városeyesítés éveiben. Disszertációk Budapest Főváros Levéltárából 2.* Bp., 2010. 297–307.; Holló Szilvia Andrea: *A fővárosi „művek”*. Bp., 2010. 49–65.

97 | Noha a főváros általános csatornázásának ügye végül elhúzódo, a feladat a városeyesítés idején már napirenden volt: „a polgármester és az alpolgármester 1873-as bemutatkozó beszédében a legsürgősebb teendők között említette az új csatornázási rendszer kialakítását” (Horváth J. András), Reitter Ferenc pedig szakszerű tervet készített. Horváth J. 2010: 292.; Reitter Ferenc: *A Buda-Pesten létesítendő csatorna-rendszer*. Pest, 1873.

98 | 1872-től a növekvő lakossági-fogyasztói igények hatására már a végleges vízmű tervezése is kezdetét vette – szintén elhúzódo munkálatok kezdeteként. Lásd ehhez: Horváth J. 2010: 302.

99 | Sipos András: *Járvány, városi környezet és a közegészségügy megszervezése*. In: *Tanulmányok Budapest Múltjából 27.* Budapest, 1998. 51–60.

100 | A városfejlődést összefoglaló alapművek közül megemlíthető: Gerő 1973.; Hanák 1999: 18–51.

funkciójának megvalósítása jelentős építészeti beruházásokkal járt, és ezeken túl jelentkezett a polgári építkezéseknek többszöri konjunktúrája.

A budapesti gázvilágítás története kellőképpen feldolgozott, jól ismert.¹⁰¹ A fővárosi gázvilágításnak a városeyesítéskor már jelentős előzményei voltak: Pest városa már 1839-ben kiírt pályázatot az utcai gázvilágítás megvalósítására, 1846-ban szerződés is kötött egy boroszlói (Wrocław, Lengyelország) társulattal,¹⁰² a munkálatokat azonban a szabadságharc meggátolta. Végül a neoabszolutizmus idején a trieszti Általános Osztrák Légszesztársulat kapott lehetőséget az első gázgyár felépítésére és a szolgáltatás megindítására.¹⁰³ A gyár 1856-ra készült el a mai II. János Pál pápa tér keleti felén. A társulat 1866-ban a Margit körút–Kisrökus utca sarkán létesített fiókgázgyárat, emlékét ma a Fény utca neve őrzi. 1871-től Óbudát innen látták el gázzal, a városeyesítés idején tehát mindhárom várost elérte valamilyen mértékig a világítógáz hálózata.¹⁰⁴ A felhasznált világítógáz mennyisége folyamatosan növekedett, ám a gáz minőségét fogyasztói elégedetlenség övezte.¹⁰⁵ 1868-ban gázbizottsági ülésen a kapacitás növelése érdekében a pesti gázgyár nagyobbítását szorgalmazta a város. A bővítés 1872-ben kezdődött új kemenceház építésével, valamint tisztviselői lakóházak is létesültek.¹⁰⁶ A gázgyár csupán a szerződés tíz évvel történő meghosszabbítása fejében mutatott hajlandóságot egy újabb gyár építésére a mai Nyugati tér közelében, az árakat azonban nem szállították volna le. A légszesztársulat fővárosi nézőpontból rugalmatlannak bizonyult az évekig elhúzódó tárgyalások során. A főváros immár városi tulajdonú és fenntartású gázgyár létesítését tűzte ki célul. A város érdekei és a légszesztársulat merev ellenállása mentén alakult ki a hírlapokban is tárgyalt „légszeszkérdés”. Ez nem szólt másról tulajdonképpen, mint a vállalati szolgáltatásról a város részéről addigra felhalmozódott negatív tapasztalatok (gyenge minőségű gáz, növekvő igények, drágaság, kiszolgáltatottság) elleni cselekvés lehetséges módjainak számbavételéről, hangoztatásáról. A Légszesztársulat gazdasági eredményeiről Földes Bélának a *Pester Lloyd* 1874. évi egyik számában megjelent elemzése az alábbiakat árulja el:

101 | A teljesség igénye nélkül: Pásztor 1929: 90-től; Vadas 2005.; Balogh–Gömöri–Vadas 2006.; Székely–Szelényi 2006., Holló 2010: 7–29.

102 | *Hetilap*, 1846. dec. 15. 1646–1647. Híradás *Légszesz-világításügy Pesten* címmel a Kossuth Lajos igazgatta rövid életű *Hetilap*ban, mely az Iparegyesület kiadásában jelent meg.

103 | Holló, 2010: 10–11.; Légrády: 1874: 1–2., a társulat alapszabályai nyomtatásban: *Statuten der Allgemeinen österreichischen Gas-Gesellschaft in Triest*. Triest, 1862.

104 | Sali 1994: 227.; Balogh–Gömöri–Vadas 2006: 23. Említést érdemel az 1950-ig Budapesttől különálló Újpest, mert itt is létesült gázgyár 1872-ben, mely a Trieszti Osztrák Légszesztársulat fiókküzeme volt a Váci út és a mai Zsilip utca sarkán. Lásd: Balogh–Gömöri–Vadas 2001: 31.

105 | Pásztor 1929: 97.

106 | Vadas 2005: 182.

„Az első tíz év után a társulat Pest-Budán 26797 lánggal szerepel, a fogyasztás 94 millió köbláb¹⁰⁷ gázra rúg. A tiszta nyereség kb. 10%-ot tehet ki. További 7 esztendő elteltével a lángok száma majdnem megkétszereződött, a fogyasztás és a tiszta nyereség a kétszeresnél magasabbra emelkedett, a tőkének gyümölcsözése 10%-ról 17%-ra növekedett. A nyereség 1000 köblábonként 1867-ben 1 frt 69 krt, 1873-ban 2 frt 25 krt tett ki.”¹⁰⁸

A gázt városi értelmezés szerint magas áron adta a szolgáltató: Pest városa 5 forint 22,5 krajcárt fizetett 1000 angol köbláb után, Bécs ugyanennyi gázt 3 forintért vett.¹⁰⁹ A főcsőhálózat lefektetése a gáztársulat feladata volt. Tekintve, hogy a szolgáltató számára a hozzáférés lehetővé tétele költséges, ami alatt a csőhálózat kiépítését és fenntartását érthetjük, a költségek alakulásában meghatározó szerepe lehetett annak, hogy Pest-Buda épületállományának jelentős része volt földszintes,¹¹⁰ hiszen minél inkább földszintes egy város, annál több vezeték kell egy-egy új fogyasztó eléréséhez. Tehát a gáz rendelkezésre állításának költségei valószínűleg jóval nagyobbak voltak, mint az összehasonlításokban szereplő Bécsben. Az ár leszállítása, valamint a minőség javítása érdekében a városeyesítés idején Pest városa és az osztrák gáztársaság között épp élénk vita zajlott, ráadásul Buda, Pest és Óbuda különálló szerződéseit meg kellett hosszabbítani és egységesíteni kellett, mindennek jövőbeli tétje nagy volt.¹¹¹ A város mozgásterében azonban anyagi okokból korlátozott volt.¹¹² Többen érveltek az önálló városi gázszolgáltatás, egy városi gyár létrehozása mellett. A városeyesítés megvalósulását követően Gerlóczy Károly alpolgármester vezetésével ezt járta körül egy bizottság.¹¹³ Légrády Károly saját lapjában, az *Ellenőrben* ötrészes véleménycikk-sorozatát tett közzé számításokkal, valamint füzetes formában is közreadta véleményét, törvényhatósági bizottsági tagként pedig interpellált is az árak leszállítása ügyében. Légrády a közművésítésben látta a megoldást.¹¹⁴ Hasonló következtetésre jutott a már idézett Földes Béla is, aki alapos, a *Pester Lloyd*-ban megjelent

107 | 1 angol köbláb (cubic foot, röviden: cu ft) = 0,0283 m³. 1 m³ = 35,314 cu ft. 94 000 000 cu ft = 2 661 783 m³. A köblábról: Gázsó 1972: 36.

108 | Földes 1914: 228.

109 | Légrády 1874: 3.

110 | Faragó 2008: 246–247, 276.

111 | Vörös 1978: 404.

112 | Pásztor 1929: 95.

113 | Gömöri–Balogh–Vadas 1999: 68–69.

114 | „...miután lassan lassan mégis utat tör magának azon igazság: hogy a világosságot ép úgy mint a többi élethez okvetlenül szükséges elemeket a levegőt, a vizet sat. speculatio tárgyává tenni nem szabad, a főváros jó eleve arról fog gondoskodni, hogy azon időre, amidőn a légszisztéma szerződése lejár, már egy a fővárost egész teljességében kivilágítani képes gázgyár fennálljon, a mely, miután nyereség eredményezésére utalva nem lesz, sőt a mondottak szerint nyereséget bajtania nem is szabad, a mely a légszisztémában és legtakarékosabban lesz építve és berendezve, az előállítási árakon fogja szállítani a városba a légszisztét és hogy ennek ellenében a társulat, a mely nyereségre mindenesetre utalva van, hosszabb időre fen fog-e állhatni, ezt minden elfogulatlan ember bírálatára bízom.” In: Légrády 1874: 36–37.

cikkében európai példákkal illusztrálta a városi fenntartású gázszolgáltatás előnyeit.¹¹⁵ Később ugyanezen álláspontot erősítette Wartha Vince is.¹¹⁶

Egyes vélemények szerint a gazdasági válság 1873-ban még közvetlenül nem, csupán 1875-től érezte hatását a gázfogyasztás alakulásában, a kiegyezéstől 1875-ig egyenletes növekedés tapasztalható a fogyasztási adatokban: 1867-ben 3,5 millió, 1869-ben 5,07 millió, 1871-ben 5,875 millió, 1873-ban 7,3 millió köbméter gáz fogyott a fővárosban.¹¹⁷ Pásztor Mihály szerint (Wartha Vincére támaszkodva): „1858-tól 1876 év végéig a nyilvános lámpák száma 1460-ról 3590-re, a magánlámpák száma pedig 11865-ről 56777-re emelkedett.”¹¹⁸

Ismeretek a világítógázról

A köszén lepárlásából előállított, világításra használt gáz megnevezéseként hosszú ideig rögzült a köznyelvben a légszesz kifejezés, ezt azonban már viszonylag korán pontatlannak tartotta a lexikonirodalom.¹¹⁹ Szabatosabbnak tűnt a világítógáz megnevezés.

A világítógáz összetételét kutató szakértők rámutattak az anyag összetettségére. A pesti világítógáz első kémiai vizsgálatát 1869-ben végezte el Steiner Antal,¹²⁰ majd 1876-ban folytatta dr. Ilosvay Lajos (1851–1936) vegyész. Lengyel Béla (1844–1913), Bunsen munkatársa 1874 tavaszán előadást tartott a Természettudományi Társulat március 13-i estélyén a világítógázról, alapozva Steiner eredményeire, melyben hangsúlyozta, hogy a világítógáz világítóképeségét a láng hőmérséklete és a benne foglalt szilárd testek határozzák meg elsősorban.¹²¹ Ekkoriban az oxigént még élenynek, a hidrogént könenynek, a szén-dioxidot szénélegnek, a metánt pedig mocsárlégnek nevezték. Ilosvay vizsgálatának célja a városi világítógáz pontos összetétele, az alkotóelemek arányának részletes feltárása volt, mindennek szintén a fényminőségre gyakorolt hatás szempontjából volt jelentősége. A világítógázt szerinte egyrészt égő, de nem, vagy csak gyengén világító részek alkotják, mint hidrogén, metán, hidrogén-szulfid, szén-szulfid; másrészt égő és világító gázok, mint nehéz szénhidrogének. Továbbá oxigén, szén-dioxid, nitrogén, ammónia, vízgőz

115 | Földes 1914: 240–244.

116 | Gömöri–Balogh–Vadas 1999: 71.

117 | Bernauer 1883: 152.

118 | Pásztor 1929: 100. Kérdés, hogy az adatsorokban az egyesülő városok adatai miként szerepelnek.

119 | Szerk. LAUBHAIMER 1870: 268. „Légszesz” szócikke így kezdődik: „A légszesz tudományos néven súlyos szénköneg, másként és sokkal helyesebben világító-, vagy olajképző gáz (äthylen). *A Pallas nagy lexikona* 11. kötetében (1895) a „Légszesz” szócikk így kezdődik: „Légszesz, a világító gáz rossz neve”. 350.

120 | Steiner 1869: 231–233.

121 | Lengyel 1874: 217–223.

is jelen vannak benne.¹²² Hangsúlyozta: a gáz összetétele változik, a szén minőségétől, sőt az időjárástól is függőnek vélte.¹²³ Később előtérbe került a kőszénfajták kísérleti vizsgálatán alapuló kutatás annak érdekében, hogy belföldről származó nyersanyagból lehessen jutányosabb áron előállítani világítógázt,¹²⁴ mert a gázgyártás alapanyaga külföldről behozott szén volt.¹²⁵ Nem volt mellékes a gázgyártás során nyerhető kokszt minősége sem, ezt messzemenően számításba vették, hiszen azt fűtőanyagként értékesítették.¹²⁶

A világítógáz helyes, gazdaságos, biztonságos felhasználását taglaló kiadványok a fogyasztói-felhasználói célközönség számára szolgáltak ismeretekkel. Erre példa az *Utasítás a légszesz használata körül közbiztonsági és gazdálkodási szempontból követendő eljárásra nézve* c. kiadvány, mely Pesten jelent meg 1869-ben, előszavát a „légszeszvilágítási bizottmány” elnöke, Polgár Károly írta. Eszerint „ezen utasításból mindenki megtanulhatja azon eljárást, mely által 1.) gáz használata által támadható szerencsétlenségek megakadályozhatók, 2.) a légszeszvilágítás használatánál keletkező akadályok elháríthatók, 3.) miként kell a légszeszmérőket vagyis órákat kellően használni...”, valamint takarékosági és a légszesz szivárgásának veszélyét elhárító ismeretekre tehet szert. A kiadvány közreadásához indítékul szolgálhatott az öt évvel korábban felrobbant pesti Muráty-féle ház, ezt a szerencsétlenséget ugyanis valószínűleg világítógáz szivárgása okozta.¹²⁷ A kiadvány technikai ismeretátadást is tartalmaz, ugyanis „megjegyzések a lángzők felett” címmel taglalja, melyek a legelőnyösebben kialakított lámpaszerkezetek, valamint a mérőórák működése is részletes bemutatást nyer. Gazdag ismeretanyagot tartalmaz Mendlik Alajos főreáliskolai tanár először Székesfehérváron 1872-ben, *A gázvilágítás. Népszerű modorban* címmel megjelent műve,¹²⁸ melynek második, bővített kiadása magyarul és németül is megjelent 1879-ben Budapesten. Ebben praktikus ismereteket nyújt a fogyasztásmérők értelmezéséhez, a fény minőségének ellenőrzéséhez, s nem utolsósorban a gázvilágítás történetét, technikai hátterét is bemutatja. A szöveg ábrái összefüggést mutatnak Frecskay művével.

122 | Ilosvay 1881: 13.

123 | Ilosvay 1881: 21.

124 | Ehhez lásd: Wartha 1879.

125 | *A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése...* 1877: 259.

126 | A triezsti Osztrák Általános Légszeszgyár eladta a hátramaradó koksztot, melyet koksztüzelésre átalakított kályhákban lehetett hasznosítani. A koksztot közvetlenül a gyárnál és viszonteladónknál is meg lehetett vásárolni. Hirdetése például: *Magyarország és a Nagyvilág*, 1867. 3. évf. 45. sz. utolsó lap.

127 | Erről illusztrált híradás jelent meg a *Vásárnapi Újság* 1864. évi II. évf. 3. sz.-ban *Egy ház szétrobbanása Pesten* címmel a 28. oldalon.

128 | Aktualitását a székesfehérvári légszeszgyár 1872. év végi üzembe állítása adta. Sárvári 1976: 7–18.

A világítógáz emberi szervezetre gyakorolt hatásának kutatása is kezdetét vette. Fodor József (1843–1901) orvos, a műszaki urbanizáció és egészségügy kapcsolatának európai jelentőségű kutatója 1870-ben például részletesen tárgyalta a világítógáz veszélyeit mérgezéses balesetek orvos-bonctani vizsgálata alapján,¹²⁹ a gáz összetételére vonatkozó adatokat friss nemzetközi szakirodalomból idézte.¹³⁰

Összegzés

Rövid áttekintéssel azt az időmetszetet szerettem volna megvizsgálni, amelyben az egyesült főváros a műszaki modernizáció egyik lényeges hálózatos technikai vívmányát, a gázvilágítást próbálta saját kezelésébe venni – sikertelenül. Az osztrák cég folytatta a gázszolgáltatást, a válság nem tette lehetővé az eredményes tárgyalást a sok éve biztos monopolhelyzetben működő társulattal. A cég lépéselőnyben volt a fogyasztói igények, a város növekedésének szorításában éppen nagyot álmodó és nagyot is fejlődő Budapesttel szemben. Igyekeztem továbbá rámutatni a gázvilágítás műszaki hátterét alkotó láncszemekre, ezek ugyanis nem csupán a városi térben (utcák alatt, falakban) szétágazó hálózatot, hanem szakmák, iparágak szerint is sokféle irányba vezettek: bádigosoktól a kereskedőkön át a nagyipar képviselőiig. Az időmetszet reménység szerint megmutatta, hogy ekkor még jelentős a hálózatra nem csatlakozó, egyedileg táplált és működtetett eszközök szerepe, hiszen a gyertyahasználat, az olaj- és petróleumlámpa mind gyakran hirdetett árucikk volt.

Az emberiség történetéből több példa hozható arra, hogy hamarabb használ egy társadalom bizonyos technikát, mint hogy megértené annak pontos működési mechanizmusát.¹³¹ Egy példa lehet minderre a hálózatos berendezések története, így a világítógáz összetételének, élettani hatásának egykori kutatása, ismertetése is, amire a világítógáz összetételének, élettani hatásának kutatástörténeti vázlatával igyekeztem rámutatni. Nehezebben kutatható a világítási eszközök mindennapokra gyakorolt hatásának története, azonban talán nem járunk messze az igazságtól, ha a modern város alapélményének egyik technikai hátterét a mesterséges fényben jelöljük meg. Érdeemes rögzítenünk, hogy százötven évvel ezelőtt az éjszaka elhatároló szerepe erősebb volt, mint az elektromos fény nyújtotta lehetőségek korában, és az életritmus is szorosabban kapcsolódott

129 | Fodor 1870.

130 | Fodor 1870: 19–21.

131 | Egy találmány működőképességének okára sok esetben hosszú használat után derült fény. In: Mokyr 2004: 233.

a napszakok váltakozásához. Az elektromos közvilágítás elterjedése éjt nappallá tett, átalakította az életritmust, részben függetlenítette az időbeosztást a természettől, új iparágakat szült, és a metropoliszok legfőbb éjszakai ismertetőjegyét, a fény áradatát eredményezte. A dolgozatomban szemügyre vett 1870-es évek első felét mindez még csupán kezdetlegesen jellemezte. A gázszolgáltatás 1909-ig őrizte monopolhelyzetét a városi köztereken, ennél fogva a gázlángok fénye sokáig uralkodó volt. Mindennek összefüggése a közbiztonsággal, társadalmi normákkal, életmóddal önálló kutatási terület.¹³²

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése a m. kir. földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi minister ur ő nagyméltóságához a budapesti kamarai kerület kézmű- és gyáriparáról az 1870-1875-iki években. Statisztikai és táblázatos kimutatásokkal, folytonos tekintettel a kamarai kerület talaj- és népességi viszonyaira valamint közigazgatási felosztására és Magyarország ipari fejlődésére a hatvanas évek kezdete óta. Budapest, 1877.

A budapesti világítógáz chemiai analysise 1876-ban. Dr. Ilosvay Lajos, egyetemi vegyészeti tanársegédttől. In: SZABÓ József (szerk.): *Értekezések a természettudományok köréből. Tizedik kötet. A III. osztály rend életéből.* Budapest, 1881.

Adressbuch der Stadt Pesth auf das Jahr 1803. Buda, 1803.

Adressbuch der Königlich Frey-Stadt Pesth. Pest, 1815.

Adressen-Kalender von Pest, Ofen und Altofén für das Jahr 1873. Pest, 1873. Hasonmás kiadás: megjelent Budapest egyesítésének 125. évfordulójára Budapest Egyesítése Emlékalapítvány támogatásával, a Budapesti Egyesítési Emlékbizottság kiadásában. A hasonmás kiadását Buza Péter gondozta.

BENESCH, Ladislaus Edler von: *Das beleuchtungswesen vom mittelalter bis zur mitte des XIX. jahrhunderts, aus Österreich-Ungarn, insbesondere aus den Alpenländern und den angrenzenden gebieten der nachbarstaaten.* Wien, 1905.

BERNAUER Izidor: *A világítógáz alkalmazása körül tett újabb haladásról.* In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 17. évfolyam 3. szám. Budapest, 1883.

Bolond Miska 1867. 8. évf. 52. sz.; 1867. 14. évf. 14. sz.

¹³² | Például: Fábíán 2014.

- BREYMANN, Gustav: *Allgemeine Bauconstructionslehre von Gustav Adolf Breymann. 4. Theil. Verschiedene Constructionen.* Stuttgart, 1877.
- Budapest Főváros Levéltára BFL IV. 1002 Nr 94 Közvilágítási szerződés, 1861–1868
- Budapest Főváros Levéltára BFL VII. 2002191 – 1876 Testory Antal iratai 1869–1883.
- Budapest Főváros Levéltára BFL IX.16 A pesti bádogoscéh mesterkönyvei
- Budapesti Híradó*, 1846. december 24.
- Budapesti Közlöny*, 1873. 7. évf. 141. sz.
- CSOPEY László: *A világítás történetéből.* In: *Természettudományi Közlöny* 1890. 22. évf. 245. füzet 30–36.
- Divatcsarnok*, 1853. 1. évf. 77. sz.
- EDVI ILLÉS Aladár: *A csavart csövek gyártása.* In: *Természettudományi Közlöny* 1890. 22. évf. 254. füzet 530–534. o.
- EDVI ILLÉS Aladár (szerk.): *Budapest Műszaki útmutatója.* Bp., 1896. Reprint: Vác–Budapest, 2005.
- FODOR József: *Mérgezés világító lég által.* In: *Orvosi Hetilap* 1870. 14. évf. melléklete: *Közegészségügy és Törvényszéki Orvostan* 1. sz. 14–16. o.; 2. sz. 19–32. o.; 4. sz. 56–58. o.
- FÖLDES Béla: *A pesti légszszekérdés.* In: FÖLDES Béla (szerk.): *Közgazdasági értekezések.* Új sorozat, 2. köt. Magyar közgazdasági könyvtár 16. Budapest, 1914. 223–251. o.
- A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1872. évi működéséről.* Pest, 1873.
- A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1873. évi működéséről.* Budapest, 1874.
- A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1875. évi működéséről.* Budapest, 1876.
- FRECSKAY János: *Találmányok könyve: ismeretek a kézmű- és műipar mezejéről. 4. kötet.* Budapest, 1879.
- Gazdasági Lapok*, 1870. 22. évf. 47. sz.
- Handels- und Geverbe-Adressenbuche* 1867. Pest, 1867.
- Hölgyfutár* 1863. 14. évf. 53. sz.
- Jelenkor* 1842. aug. 17.
- KÁJLINGER Mihály: *A budapesti víz, a kolera és a tífusz.* In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 37. évf. 1903. 4. sz. 156–169. o.
- KERPELY Antal: *A vont és bengerelt kovácsvas-csövek gyártása.* In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 19. évfolyam (1885) 4. szám
- Képes Kiállítási Lapok*, 1873. máj. 9.
- LAUBHAIMER Ferenc (szerk.): *Egyetemes Magyar Encyclopaedia* 8. köt. Pest, 1870.

- LENGYEL Béla: *A világító gázzól. (Előadatott az 1874. márczius 13-ikán tartott természettudományi estélyen.)* In: *Természettudományi Közlöny* 1874. 6. évf. 58. füzet VI. kötet 217–223. o.
- LÉGRÁDY Károly: *A légszesz-kérdéshez Budapesten.* Budapest, 1874.
- MALATINSZKY Lajos: *A légszesz-fogyasztás kérdése. A „Der Fortschritt” után.* In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közölnye* 4. évfolyam 2. szám. Budapest, 1870.
- MENDLIK Alajos: *A gázvilágítás. Népszerű modorban.* Budapest, 1879.
- Nefelejcs* (szépirodalmi-, társaséleti-, művészeti- és divatlap) 1872. 14. évf. 42. sz.
- A Pallas nagy lexikona* II. köt. Bp., 1895.
- A Pallas Nagy Lexikona* IV. köt. Bp., 1893.
- PODMANICZKY Frigyes: *Naplótöredékek 1824-1887. 4. kötet 1875-1887.* Budapest, 1888.
- Statuten der Allgemeinen österreichischen Gas- Gesellschaft in Triest.* Triest, 1862.
- STEINER Antal: *A pesti világító gáz vegyalkotása.* In: *Természettudományi Közlöny* I. köt. 5. füzet 1869. 231–233. o.
- Századunk*, 1864. júl. 23.; dec. 31.
- THAN Károly: *A pestvárosi vezetett víz megvizsgálása. (Véleményes jelentés.)* In: *Természettudományi Közlöny* 1873. május V. kötet 45. füzet 171–178. o.
- Ujabb kori ismeretek tára. Tudományok s politikai és társas élet encyclopaediája.* 6. köt. Pest, 1855.
- Vasárnapi Újság* 1862. 9. évf. 34. sz., 1864. évi II. évf. 3. sz., 1865. 12. évf. 19., 36. sz., 1866. 13. évf. 43. sz., 1868. 15. évf. 22. sz., 1868. 15. évf. 39. sz.
- Világítás ellenőrzési könyvecske.* [é. n.]
- Wartha Vince: *Belföldi kőszénfajok vizsgálata légszesz- és kokszt-termelési szempontból. A vizsgálatok felügyeletére kiküldött bizottság jelentései a fővárosi hatósághoz.* Budapest, 1877.
- Wartha Vince: *A vízről, közegészségügyi szempontból.* In: *Természettudományi Közlöny* 1873. január V. kötet 41. füzet 1–10. o.
- Wirth Károly: *A Kochmeister Frigyes utódai.* In: *Drogista Szemle*, 1942. 4. évf. 7. sz.

Felhasznált irodalom

- BALOGH András – Gulyásné GÖMÖRI Anikó – VADAS Ferenc: *Fiókgázgyárak Budapesten.* Budapest, 2001.
- BALOGH András – Gulyásné GÖMÖRI Anikó – VADAS Ferenc: *A fővárosi gázszolgáltatás 150 éve.* Budapest, 2006.
- BÁCSKAI Vera – GYÁNI GÁBOR – KUBINYI András: *Budapest története a kezdetektől 1945-ig – Várostörténeti tanulmányok* 6. Budapest, 2000.

- CSÁSZÁR László: *Korai vas és vasbeton építészetünk*. Budapest, 1978.
- CSENDES, Peter – SIPOS András (szerk.): *Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században – Várostörténeti tanulmányok 8*. Budapest–Bécs, 2005.
- DÉRY Attila: *Gyakorlati műemlékvédelem. Öt könyv a régi építészetéről 5. Festések, burkolatok, üvegek, gépészet*. Budapest, 2010.
- FÁBIÁN Borbála: *A közvilágítási norma: az utcavilágítás mint társadalmi elvárás a 19. századi magyarországi városokban*. In: *Urbs Magyar várostörténeti évkönyv 9*. Budapest, 2014. 173–198.
- FÁBIÁN Borbála: *A photogen világítás Magyarországon. Az ásványolaj világítás megjelenése a 19. században. A 160 éves szabadkai közvilágítás emlékére*. In: *Bácsország, 2016*. 22. évf. 3–4. sz. 117–119.
- FABÓ Beáta: *Budapest 1945 előtti építési szabályzatainak áttekintése*. In: *Tanulmányok Budapest Múltjából XLV*. Budapest, 2020. 83–130. o.
- FARAGÓ Tamás: *A múlt és a számok. Pest Buda és környéke népessége és társadalma a 18–20. században. Várostörténeti tanulmányok 10*. Budapest, 2008.
- GAZSÓ István: *A mérés és a mértékegységek története, tanítása*. Budapest, 1972.
- GERŐ László: *Pest-Buda építésze az egyesítéskor*. Budapest, 1973.
- HALÁSZ Tibor: *A közforgalmú távolsági áruszállítás fejlődése Magyarországon*. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve 2. 1972–1973* Budapest, 1974.
- HANÁK Péter: *A Kert és a Műhely*. Budapest, 1999.
- HOLLÓ Szilvia Andrea: *A fővárosi „művek”. A mi Budapestünk* Budapest, 2010.
- HORVÁTH J. András: *A megigényelt világváros. Budapest hatósága és lakossága a városegyesítés éveiben*. Disszertációk Budapest Főváros Levéltárából 2. Budapest, 2010.
- In: JOÓB F. TAMÁS (szerk.): *100 éves az épületgépészeti szerelőipar*. Gyál, 1987.
- KOVÁCS László: *Ganz Ábrabám*. Öntödei múzeumi füzetek 16., 2006. 13. o.
- KOVÁCS László: *Vas- és acélöntödék Magyarországon a II. világháború előtt*. Öntödei múzeumi füzetek 3. 1998.
- LAKY József: *A lámpa története*. Budapest, 1988.
- MATTYASOVSKY ZSOLNAY Tamás: *Az egykori pécsi Zsolnay-gyárak budapesti lerakatai*. In: *Janus Pannonius Múzeum Évkönyve 41–42. 1996–1997*. Pécs, 1998.
- MOKYR, Joel: *A gazdaság gépezete. Technológiai kreativitás és gazdasági haladás*. Budapest, 2004.
- ÖVEGES József: *A fény a tudomány és technika szolgálatában*. In: ifj. GELLÉRT Oszkár – LUKÁCS Ernőné (szerk.): *A Kultúra világa 2. Technika*. Budapest, 1959.

- PATURI, Felix R.: *A technika krónikája*. Budapest, 1991.
- PÁSZTOR Mihály: *A közvilágítás alakulása Budapesten*. In: Budapesti Statisztikai Közlemények 60/I. Budapest, 1929.
- RUSVAI László: *A 19. századi otthonok fényei – A modern világítás kezdete*. In: Z. KARVALICS László – FÁBIÁN Borbála: *A fény információtörténetéhez. Információtörténelem* 9. Budapest, 2017.
- SALI Emil: *Budapest közműrendszerei*. In: *A város alatt*. Budapesti Negyed 5. 1994. ősz.
- SÁRVÁRI Elemér: *A Székesfehérvári Gázgyár története 1872 – 1973*. In: Fejér Megyei Történeti Évkönyv 10. Székesfehérvár, 1976.
- SIPOS András bevezetője a *városok „behálózása” a 19. században* c. fejezetéhez In: *Urbs Magyar várostörténeti évkönyv* 2. Budapest, 2007.
- SZÉKELY András – SZELÉNYI Károly: *Ember gyújtotta láng. Fejezetek a gázipar kultúrtörténetéből*. Veszprém – Budapest, 2006.
- VADAS Ferenc: *Gázgyárak és villanytelepek Budapesten*. In: PETER Csendes – SIPOS András (szerk.): *Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században – Város-történeti tanulmányok* 8. Budapest–Bécs, 2005.
- VÖRÖS Károly: *Budapest legnagyobb adófizetői 1873-ban: adalékok Budapest társadalomtörténetéhez a dualizmus korában II. Die Höchstbesteuerten von Budapest im Jahre 1873*. In: *Tanulmányok Budapest Múltjából* 18. 1971. 249–308.
- VÖRÖS Károly: *Műszaki és közegészségügyi urbanizáció*. In: GEREVICH László (főszerk.): *Budapest története IV. A márciusi forradalomtól az őszirozsás forradalomig*. Budapest, 1878. 203–211 o.; ugyanitt: *A városeyesítés útján: Budapest körvonalai*. 299–311. o.
- ZOLTÁN József: *Budapest történetének bibliográfiája* 3. 1686–1950. *Gazdaság* Budapest, 1964.

Domonkos Csaba – Az Árpád híd előkészítésének története

Az óbudai és a Boráros téri hidak építésének előkészítése sokáig párhuzamosan haladt, sőt a döntéshozók sokszor egyetlen összefüggő témaként kezelték a két híd ügyét. Az óbudai átkelő megépítésének ötlete már az 1860-as években felmerült, a Boráros téri híddal kapcsolatos elképzelések pedig az 1880-as évek végén, az 1890-es évek elején kerültek elő. Az első világháború után sokáig úgy tűnt, hogy előbb az óbudai épülhet meg, azonban a begyűrűző nagy gazdasági világválság megváltoztatta a prioritásokat.

A tanulmány elsődlegesen a két híd felépítésének döntés-előkészítési folyamatát mutatja be, különösen arra a kérdésre keresve a választ, hogy milyen várostervezői, gazdasági és szociális tényezők befolyásolták a hidak építésének előkészítését. Az írás azt is megválaszolja, hogy az 1930-as évekre miért vált fontosabbá a déli, Boráros térnél lévő híd felépítése, miért előzte meg a második világháborús pusztítás után a Horthy Miklós híd újjáépítését az Árpád híd megépítése.

Domonkos Csaba - The History of the Preparation of Árpád-bridge's Construction

The preparation of constructing bridges in Óbuda and Boráros Square was performed in parallel. Although the two bridges are physically far from each other, the matter of their construction popped up simultaneously with the decision-makers, who frequently handled the issues of the two bridges as one. Although the subject of the overpass at Óbuda already emerged in the 1860s, while the one in Boráros Square came up only at the end-1880s or the beginning of the 1890s, the construction of the two bridges was frequently linked. During the 1890s, the legitimacy of both bridges was accepted; after World War I, it seemed for quite a long time that only the one in Óbuda could be constructed, and the professionals were working on the plans for many decades. Still, the knock-on effect of the Great Depression changed priorities. The study examines the preparation of decision-making, looking at what urban planning, economic and social factors influenced the preparation of constructing the bridges and which construction came to the limelight at different eras. It attempts to provide an answer to the question of why it was more important to build the bridge in the south, at Boráros Square in the 1930s, and why the Árpád bridge was inaugurated earlier after the war than the Horthy Miklós bridge, destroyed in the war.



Domonkos Csaba

Az Árpád híd előkészítésének története

„Akkor egyesült ugyanis Pest, Buda és Óbuda egy közösérdekű fővárossá, és a megbódolásért már ekkor dunai hidat ígértek az óbudaiaknak, amely hídon majd kedvükre sétálhatnak át Pestre és Pestről vissza szeretett városukba. [...]

Az új híd építkezését várta tehát az 1867-i esztendő óta mindenki Óbudán, akinek csak köze volt valaha ezekhez a girbegörbe utcákhoz, félig földbe temetkezett, ablakaival gyanakodva pislogó házakhoz és udvarokhoz, amelyek egyik utcáról a másikra nyíltak, és a bennük lakók akár két utcanevet és házszámot is mondhatnak magukénak, ha valamelyiket kérdezik. (Ilyen módos ember sok van Óbudán). [...]

Mondom, hogy az óbudai hidat igazándiban már csak azok az öregek várják, akik valahol, valamerre erre nézve valami ígéretet kaptak, és régi emberek módjára ragaszkodnak az ígéretek behajtásához. Igaz, hogy nehéz Andrásy Gyula (az idősebb) után menni, aki a három várost egyesítette, hogy Ferenc Józsefnek megfelelő fővárosa legyen. Nehéz Tisza Kálmánnal, Podmaniczky Friggyessel, a régi polgármesterekkel manapság beszélni, akik az óbudai híd várható örömeit rajzolgatták az idevalósiak képzelete elé, mint akár Barnaláby szerkesztő úr a »Braunhaxler«-hez címzett vendéglőben.

Az újlakiaknak a szomszédban, ezeknek a sokszor gúnyolt »kecskepásztorok«-nak azonban mégse lesz örökre igazuk. Felépítjük az óbudai hidat, és a rakpartra az öregasszonyok ócska bádog mosdótálai és egyéb hasonló edényei mellé másféle portékákat is »raknak«, ha majd a hídon megindul a forgalom.»

Krúdy Gyula: Ódonságok városa, vagy mit várnak az óbudaiak az új hídtól?¹

Bevezetés

Óbuda és Újpest a Dunán átelleni települések. Valójában nem pontosan egymással szemben helyezkednek el, de mind a kettő a „nagyobb testvér” árnyékában élt, hiszen Óbuda bármennyire is volt ősi, mégiscsak másodhegedűs mezőváros volt a szabad királyi városi

1 | Krúdy 1931: 450–455.

státusszal rendelkező Buda mellett. Ugyanígy szatellit település volt a szintén szabad királyi város Pest mellett az új alapítású Újpest mezővárosa is. E dolgozat a két település közötti fizikai kapcsolat történetét vizsgálja, azaz azt, hogy mikor, milyen formában merült fel egy itteni dunai összeköttetés igénye vagy lehetősége.

Aquincum, a római település biztos, hogy kapcsolatban állt a Duna bal partjával. Arra valójában alig, vagy nincs bizonyíték, hogy itt a rómaiak építettek-e hidat, vagy nem. A XIX. századi ásatások nyomán kialakult az a nézet, hogy itt facölöpökre épített híd, vagy akár kőpilléres fahíd állt volna, és bár csábító lenne elfogadni ezt a feltételezést, de sok minden szól az ellen, hogy itt a rómaiak valóban hidat építettek.

Fügedi Erik tényként fogadta el a híd létét,² amelyet az 1873-ban talált maradványok alapján rekonstruáltak. Az 1873-as Duna-szabályozási munkák során az egykori Fürdő szigeten cölöpalapozási maradványokat találtak, amely lelet a folyásiránnyal párhuzamosan 6-8 sorban levert cölöpökből állt. Az agyagos talajt ledöngölték, és a cölöpök közé köveket szorítottak. A romokat Zsigmondy Gusztáv rajzolta le, a romok kutatását Rómer Flóris végezte el. Ahogy arra Csiki is rámutatott, hasonló módszerrel valóban épültek római kori hídalapok, pillérek, akár kő-, akár fapillérekkel.³ Azonban e szerző komoly kételyeket is megfogalmazott a híddal szemben, ilyen például a további maradványok hiánya, illetve az a tény, hogy ha a maradványokat elfogadjuk egy híd pillérének, a híd egy 29-31 nyílású, 730-750 méter hosszú és 9 méter széles szerkezet lett volna.⁴ Bár a rómaiak építettek ennél hosszabb hidakat is, hiszen az al-dunai Traianus híd ennél jelentősen nagyobb volt,⁵ de mivel nem maradt fenn döntő bizonyíték a híd léte, mostani tanulmányunk nem kíván állást foglalni abban, hogy itt lehetett-e híd, vagy inkább más átkelő volt, és a maradványok valójában egy kikötőmólóhoz tartoztak. A lényeg az, hogy valamilyen átkelő volt már a római korban is a Duna ezen szakaszán.

A középkorban Óbudának mindenképp volt kapcsolata a túlparttal, itt rév is működött, Óbuda, illetve a mai Békás- és Káposztásmegyér területén volt a magyar történelmi hagyományokban is megőrzött Megyeri rév, azaz az a hely, ahol a honfoglaló vezérek átúsztattak a Dunán.⁶ Mivel a folyó bal partján tulajdonképp nem volt település, ennek a révnek az országos közlekedésben volt inkább szerepe, hiszen a bal part homokos talaja mezőgazdasági termelésre nem, vagy alig volt alkalmas, azaz nem állt fenn olyan ok, hogy az óbudaiak napi szinten átkeljenek itt a folyón.

2 | Fügedi 1986: 50.

3 | Csiki 2013: 22.

4 | Csiki 2013: 25.

5 | Medved 2001: 33-34.

6 | Kubinyi 2009: 198.

Két település a Duna két partján

Pest városától északra sokáig üres pusztaság terült el, az 1820-as évek katonai térképein hiába keressük Újpestet.⁷ A helyzet 1840 után változott meg, mivel ekkortól kezdett betelepülni Újpest. A területet Károlyi István kezdte betelepíteni, kifejezett iparfejlesztési programmal, amelyben már a polgári ipari viszonyokat kívánta megteremteni, azaz pl. a céhek alapítását nem engedte a birtokán megtelepülőeknek, ezt a telkek bérleti szerződésébe bele is foglalta.⁸

Ennek nyomán Újpesten nagyon sok ipari üzem telepedett meg, jelentősen növekedett a lakosságszám, de mindemellett az itteni ipar komoly munkaerő-felszívó hatással rendelkezett, nem véletlen, hogy az 1860-as évekre Újpest szorgalmazta a korszerű közlekedési eszközök kiépítését.⁹ Az újpesti polgárok mindemellett szerettek volna közvetlen kapcsolatot a Duna átelleni részén lévő Óbudával, ezért előbb a Lánchídtársulathoz fordultak, hogy biztosítson valamiféle átkelési lehetőséget a két part között, azonban ez nem történt meg, és ekkor, 1863. november 5-én írta a *Színházi Látcsó* című lap az alábbiakat:

„Mínthogy az újpesti községnek többszöri felhívására a lánchíd-társulat Újpest és Óbuda között a vizen való közlekedést föl nem állította, Löwy Dávid, újpesti épületfa-kereskedő indítványára, a kikötői szigeten fölül, melyen túl a lánchíd-társulatnak engedélyezett átkelési szabadalma nem terjed, az óbudai oldalon repülőhidat állítanak, melyhez a szükséges engedélyt az újpesti községnek Pest megye meg is adta. E szerint a kocsik, terbes szekerek és gyalogok kövezet- és hídvám nélkül járhatnak a repülőhídon. Az átkelési díj javadalmát a főtí uradalom az újpesti községnek ingyen engedte át.”¹⁰

1863-ban tehát újpesti kereskedők – közelebről Löwy Dávid – részéről komolyan felmerült egy olyan elképzelés, hogy Óbuda és Újpest közé a helyi közlekedés céljára repülőhidat¹¹ állítanak. 1863. november 21-én a *Hölgyfutár* ezt írta: „Óbuda és Újpest közt, hová a lánchídtársulat szabadalma már nem terjeszkedik ki, repülő hidat akarnak állítani. Ez a híd is sokáig röpül, mig célhoz ér.”¹²

Löwy Dávid Újpest tekintélyes családjából származott, hiszen fakereskedőként utódja volt Löwy Izsáknak,¹³ akitől az Újpest kifejezés is származott, azaz a település

7 | Budapest (1810–20), Pest-Buda és környékének katonai célú várostérképe (BFL XV.16.d.241/cop6).

8 | Idézi Bíró 2007: 13–20.

9 | Krizsán 2003: 262: 263.

10 | *Mi történik a nagy színpadon?* Színházi Látcsó 1863. november 2. 2.

11 | A repülőhid egyfajta komp, amelyet az adott folyó sodra működtet. Vö.: Gáll 2005: 23.

12 | *Hírbarang* Hölgyfutár 1863. november 3. 430.

13 | Ugro én: 489.

lés névadója volt, mindemellett a helyi zsidó hitközség vezetője, és ő volt Újpest első előjárója is.¹⁴

Azonban a kérdés, mármint egy itteni átkelő pikáns téma volt, ugyanis ha megvalósul, az nagyban sértette volna a Lánchídtársaság érdekeit. A társaság az 1838-ban az állammal kötött szerződésben ugyanis privilégiumot kapott a Pest és Buda közötti összeköttetésre, amely valójában Óbudára és Újpestre – amely a szerződés megszövegezésekor tulajdonképp nem is létezett – nem vonatkozott, de ezt a Lánchídtársaság szerette volna így láttatni,¹⁵ és a Lánchídtársaság kizárólagosságra vonatkozó igénye kiterjedt ezekre a településekre is, amiről elsőként a *Vasárnapi Ujság* című lap 1864. augusztus 21-i számában lehetett olvasni:

„(Tervben levő új híd a Dunán.) Mint tudva van, a lánchídtársulatnak egyedül van szabaddal ma a lánchíd pontjától le és fölfelé egy mérföldnyire hidat vagy más átjárót tartani a Dunán.”¹⁶

A tervbe vett repülőhíd így végül nem épült meg ekkor, de lehet, hogy Krúdy ezt a kezdeményezést említette meg későbbi, fent idézett művében, amikor Óbuda „hídálmairól” írt.

Az évszázados kisváros, Óbuda számára azután vált fontossá az itteni átkelés, miután anyagi helyzetét, az itteni földművelési lehetőségeket a filoxérajárvány alaposan megváltoztatta. A hagyományos szőlőtermelés a járvány hatására az 1880-as években gyakorlatilag megszűnt, ezzel nagyon sok ember vesztette el megélhetését,¹⁷ és keresett másutt munkát. A Dunán átellenben kiépülő új ipari központ reális munkalehetőség lett volna, de a Dunán való átkeléshez vagy a helyi csónakokat kellett igénybe venni, vagy egészen a Margit hídig kellett kerülni, ezért a hídépítés igénye az 1880-as években leginkább Óbuda felől volt jelentős.

Az első reális hídlehetőség

Budapest következő hídjának felépítésére az 1885. évi XXI. törvénycikk adott lehetőséget. E törvény egy hosszú egyeztetés végére tett pontot, amely a Pénzügyminisztérium és Budapest vezetése között zajlott, és a hídvámok módosításáról, valamint a városnak

14 | Rosta 2022: on.

15 | Domonkos 2017: on.

16 | *Tervben levő új híd a Dunán.* Vasárnapi Ujság – 1864. augusztus 21. 348.

17 | Beck 2005: 112.

fizetendő kártérítés kamatairól szolt.¹⁸ A törvény kimondta, hogy amennyiben a hidak vámbevételei meghaladják az évi 650 000 forintot, a többletből egy negyedik¹⁹ híd építésére kell alapot képezni. Azt viszont nem tisztázták, hogy hol legyen ez a negyedik híd, ami miatt az egyes helyek mellett élénk lobbitevékenység folyt, és ebben jelent meg egy óbudai híd lehetősége is. A következő években öt helyszín merült fel. Arról, hogy délen is kell egy híd, már 1870-ben közmegegyezés volt,²⁰ de időközben felmerült egy híd építésének igénye az Eskü térnél, a Boráros térnél, az új Országháznál, és északon, Óbudánál is.²¹

A következő nagyobb hídépítésekről egy pénzügyminiszteri egyeztetésen döntöttek 1891. február 10-én, amely megbeszélésen szinte minden érdekelt jelen volt, a fővárosi tanács, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának képviselői, az Állami Hidak Felügyeletének szakembere is, és természetesen a Baross Gábor vezette Kereskedelemügyi Minisztérium (ahová akkor a közlekedésügy tartozott) képviselői. Az elnöki tisztet Wekerle Sándor pénzügyminiszter töltötte be.²² Az értekezlet végül a következő hidak sorrendjét is meghatározta, e szerint a legelső helyre az Eskü és a Vámház téri hidakat sorolták, míg a parlamentnél lévő hidat mindenki a legutolsónak felépítendőkhöz említette, és a Boráros téri átkelő tekintetében is közmegegyezés volt, hogy azt később kell felépíteni. A *Pesti Hírlap* szerint Wekerle így foglalta össze a vita lényegét:

„Wekerle pénzügyminiszter azt hiszi, hogy az értekezlet nézeteként kimondhatja, hogy elsősorban a vámbáznál lenne építendő egy nagy híd a kocsis- és személyközlekedés számára és pedig oly széles legyen, hogy rajta két vágány fektethető legyen. Azután az eskütéren lenne egy híd építendő csakis gyalogjárók számára, miután az értekezlet egyetlen tagja sem jelezte szükségesnek, hogy ezen helyen a kocsiforgalom számára is alkalmas híd építessek.”²³

Az értekezleten azonban nem volt szó az óbudai hídról, ugyanis már eldöntött tény volt, hogy Óbuda térségében épül híd, igaz vasúti célra.

18 | A Lánchídtársaságot az 1836-os lánchídtörvény kötelezte a hídvám miatt kártérítés fizetésére, amelynek összegét később 200-200, azaz összesen 400 000 forintban állapították meg. A városok, majd Budapest csak az összeg évenként esedékes 6%-os kamatát kapták, míg az egész összeg csak a szabadalmi idő végén lett (volna) esedékes. Amikor 1870-ben az állam megvette a hidat, ezt a kötelezettséget is átvállalta. (DCS)

19 | A Lánchíd- és a Margit híd mellett ekkor már állt az Összekötő vasúti híd is. (DCS)

20 | Vö.: 1870. évi X. Tc. 3. § (b) pont.

21 | Domonkos 2022 b: 30.

22 | *Új Duna-hidak Budapesten*. Pesti Hírlap 1891. február 11. 4.

23 | Uo.

Az óbudai vasúti híddal közös közúti híd

A Budapest–Esztergom vasút megépítésének előkészítésénél 1882-ben vetődött fel, hogy a vasúthoz kapcsolódva Duna-híd is épüljön. A kérelmezőknek a kormányzat az előmunkálati engedélyt csak úgy kívánta megadni, ha a vasút valamely más vasútvonalhoz kapcsolódik, és e kapcsolódás egyik lehetséges módja a pesti hálózattal való összeköttetés kiépítése volt, akár híddal, akár komppal. Ekkor azonban a hídepítés túl drágának bizonyult, és a gőzkompot sem fogadták el az érintettek.²⁴

Az 1890-es években ismét előtérbe került a Budapest–Esztergom vasútvonal, már Duna-híddal. Valójában már korábban felmerült egy északi vasúti összeköttetés gondolata, a budapesti jobb és bal parti körvasutak összekapcsolására, elsőként a Margit hídon keresztül,²⁵ azonban az 1891. évi XXIV. törvénycikk, amely jobb parti körvasút építéséről rendelkezett, már felhatalmazta a kormányt egy északi vasúti híd építésére.²⁶ Azaz már 1891 tavaszán gyakorlatilag döntött a kormányzat egy itteni (vasúti) hídról. Az építéséről 1891. március 2-án állapotok meg a Kereskedelemügyi Minisztériumban tartott értekezleten, gyakorlatilag a kormányzat és a jobb parti körvasútban érdekelt vállalatok képviselői,²⁷ alig egy hónappal azután, hogy a negyedik budapesti Duna-hídról²⁸ döntés született az 1891. február 10-én tartott, már bemutatott pénzügyminisztériumi értekezleten. A főváros – különösen Óbuda képviselői – a tervezett Duna-híddal kapcsolódva szerették volna elérni azt, hogy az közforgalomra is alkalmas legyen, valamint azt is, hogy a tervezettnél kissé délebbre, azaz ne Újpest magasságában, hanem Óbuda központjához közelebb valósuljon meg.²⁹ A közös vasúti-közúti hídepítésre volt is példa, Pozsonyban előbb vasúti hidat terveztek, és mégis előbb épült meg a közúti hídrész, és csak utána a vasúti.³⁰

Az *Építő Ipar* 1891. december 2-án arról írt, hogy a vasút engedményesei két opciót vizsgálnak a vasúti hídra. Az egyik lehetőség az Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) feletti átvezetés volt, a másik délebbre, a Filatori-gát magasságában. A lap szerint a fővárosi középítési bizottság is ez utóbbit támogatta, és a lap a hídról megjegyezte:

„A javaslat szerint a híd egyelőre a vasúton kívül csak a gyalogközlekedés közvetítésére fog szolgálni, de úgy szerkesztendő, hogy idővel kocsiközlekedésre is átalakítható legyen, a vasút két

24 | Burány 1885: 1.

25 | Ami azért is érdekes, mert az 1860-as években a Margit híd helyére még vasúti hidat terveztek. (DCS)

26 | 1891. évi XXIV. törvénycikk 5. §.

27 | *Jegyzőkönyv*. Vasúti és Közlekedési Közlöny 1891. május 20. 521.

28 | A Lánc-, a Margit és a vasúti híd utáni hídról van szó. (DCS)

29 | *Az ó-budai híd*. Pesti Hírlap 1892. november 8. 6.

30 | Domonkos 2022.a: 19.

oldalán négy méter széles utak hasítandók ki, végül kötelezni kell az engedményeseket, hogy az óbudai oldalon a parti közlekedés biztosítására aluljárót készíttessenek.”³¹

A híd kivitelezői valóban hajlandók lettek volna a vasúti hidat úgy megépíteni, hogy az közúti forgalomra is alkalmas legyen, ehhez a fővárostól 1 800 000 forintos hozzájárulást kértek³² (ami nagyságrendileg ugyanannyi, mint a vasúti híd építési költsége³³).

A Kereskedelemügyi Minisztérium költségvetési vitájában, 1892 júniusában Horváth Gyula, Óbuda országgyűlési képviselője a vasúti híd elhelyezését hozta szóba, összekapcsolva a gazdasági kérdésekkel is. A képviselő felszólalásában az északibb nyomvonal ellen szólt fel, vitatva azokat az érveket, amelyeket szerinte az elfogadott nyomvonal mellett hoztak fel, azaz az olcsóbb földterület és a katonai érdekek.

„Különösen a legutóbb bekövetkezett phylloxera pusztítás miatt a hidnak az ó-budai részen való kiépítése szükséges már azért is, hogy a kenyeret kereső emberek tízezrei keresetet találjanak és képesíttessenek arra, hogy épen a pesti oldalon levő homokterületeknek újból szőlővel való beültetése és az ott végzendő munka által szükségleteiket megszerezzék, a mit talán sokkal czélszerűbb intézkedésnek fog tartani maga a t. minister ur is, mint a keztyűgyártásnak ottan való meghonosítását. Ha pedig újból oly távoli részen történik a hiddal való összeköttetés a pesti parttal: az a kérdést nem fogja megérlelni. Az összeköttetés meg lesz a nélkül, hogy a főváros ezen része, a főváros tulajdonképeni gócpontjával: magával a pesti résszel közvetlen összeköttetésbe jöjjön. Ha azon a távoli mezőn lesz az összeköttetés, az ó-budai ember könnyebben átjöhet Pestre még a harmadik hidon is, mint azon az állítólag számára építendő ötödiken. Különben ez a fővárosnak is nagy érdeke.”³⁴

A képviselő szerint Óbuda egyben Budapest ipari központja is lehetne, ehhez is kellene a híd. Wekerle Sándor pénzügyminiszter válaszában kifejtette, hogy Óbudán eleve nem volt szó közúti hídról, csakis vasúti összeköttetésről, amelynek két célja van, egyrészt az esztergomi vonal bekapcsolása az országos hálózatba, másrészt a budai és a pesti körvasutak összekapcsolása. A miniszter utalt arra, hogy foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy a vasúti hidat meg lehet-e úgy építeni, hogy azt közúti közlekedésre is lehet használni. Erre a megoldásra műszaki tanulmányokat kért, de ezt csak abban az esetben tartotta elképzelhetőnek, ha a közúti forgalom eleve csekély. Azaz a miniszter nem egy pozsonyi

31 | *A legújabb budapesti dunahíd*. Építő Ipar 1891. december 2. 416.

32 | Szilágyi 1893: 53.

33 | *A Dunán építendő hidak*. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1893: 53.

34 | *A kereskedelemügyi minisztérium 1892. évi költségvetésének tárgyalása a képviselőházban*. Vasúti Közlöny 1892. június 12. 611.

híd mintájára épülő kettős szerkezetben gondolkodott akkor, hanem egy olyan hídban, amelynek pályája közös vasúti-közúti használatú lehet.³⁵

A híd melletti lakossági támogatást biztosítandó a III. kerületi bizottsági tagok népgyűlést hívtak össze 1892. június 11-én szombaton este 6 órára a Schmidt vendéglő kerthelyiségébe.³⁶ A minisztérium 1892 őszt a fővárosi tanács felterjesztésére közölte is, hogy amennyiben a vonalat a tervezett északi áthidalás helyett a Filatori-gát felé vezetnék, és közúti forgalomra is alkalmassá tennék, akkor az pluszki költséggel, összesen 1 800 000 forintnyi pluszki költséggel járna, és ha a különbözetet a város állja, nincs akadálya a vonal illetén megépítésének.³⁷

A főváros tanácsa az új variáns lehetőségét a mérnöki hivatalának adta ki, amely hivatal a számításaihoz a pozsonyi hidat vette alapul, azaz azt a megoldást, amikor külön pályán zajlik a közúti és a vasúti forgalom, de közös pilléreken. E szerint a Duna főmedrét egy 513, az óbudai ágat egy 62 méteres híd hidalhatná át, és közös pilléreken helyezték volna el a vasúti és a közúti szerkezetet. Az óbudai ágban a híd alsó éle 14, a főmederben 15 méterre lett volna a Duna 0 pontjához viszonyítva, és a két hídszakaszt egy 600 méteres töltés kötötte volna össze. A közúti szerkezet 6,5 méter lett volna, amelynek külső konzoljain egy 3 méteres járda kapott volna helyet, azaz nagyságrendileg a Lánchíd áteresztőképességével ért volna fel ez a híd.

A mérnöki hivatal szerint, ha a vasúti hidat úgy építik meg, hogy az alépítményeket alkalmassá teszik a későbbiekben egy közúti hídra, akkor a pluszki költség 400 ezerre, ha a teljes híd megépül, akkor 1,5 millióra rúgott volna. A mérnöki hivatal a számítások szerint azt ajánlotta a fővárosnak, hogy ne menjen bele egy közös híd építésébe, hanem ha a lehetőségei engedik, maga építsen hidat, mert a hivatal szerint a fellépő valós közlekedési igényeket az is kielégíti, ha a vasúti híd gyalogjárókkal épülne meg.³⁸ A *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítőjében* Szilágyi F. Lajos így foglalta össze a problémát:

„Építeni azonban ott szeretnék a hidat (a vasúttársaság – DCS), hol a parton igényelt kisajátítások a legkevesebb költséget okozzák, s ahol a vasút a legkönnyebben összeköthető a mai körvasúttal. A főváros hatósága, jól felfogott érdekei szempontjából nem hajlandó ily magas összeggel hozzájárulni a hidépítéshez, mely a közúti célokat csak másodsorban óhajtja kielégíteni, hanem inkább önálló hidat akar építeni Óbuda testében, hol arra leginkább van szükség, s e célból a közel 650 m hídra még újabb áldozatot is kész hozni.”³⁹

35 | A kereskedelemügyi minisztérium 1892. évi költségvetésének tárgyalása a képviselőházban. Vasúti Közlöny 1892. június 12. 612.

36 | Népgyűlés az ó-budai híd ügyében. Budapest, 1892. június 6. 6.

37 | Az ó-budai híd. Pesti Hírlap 1892. november 8. 6. (A lap tévesen 180 000 forintról ír, másutt azonban a realisabb 1 800 000 Ft olvasható. Pl. Az ó-budai híd. Turisták Lapja 1892: 403., Szilágyi 1893: 53.).

38 | Az ó-budai híd. Pesti Hírlap 1892. november 8. 6.

39 | Szilágyi 1893: 53.

Önálló hídterv

A vasúti híddal közös híd elvetése után az óbudaiak nem adták fel a küzdelmet. A legfőbb érvük természetesen az volt, hogy az óbudaiaknak ez biztosítaná a kapcsolatot az újpesti iparvidékkel, de Pulszky Károly 1892-ben egy új nézőpontot hozott be a köztudatba, az óbudai híd mellett, mert ő összekapcsolta a már tervezett millenniumi kiállítással, amelynek helyét Óbudára javasolta, és ehhez elengedhetetlen lett volna egy híd.⁴⁰

A téma tehát továbbra is napirenden volt, ebben élen járt a III. kerületi társaskör, akik 1893. március 26-án tartották meg tanácskozásukat a híd ügyében.

„Az óbudai híd. A III. ker. társaskör e hó 26-án rendkívüli értekezletet tartott az óbudai híd létesítése és a budai kongresszus végrehajtó bizottságába küldendő öt tag megválasztása tárgyában. Gyulányi Adolf elnök referált a híd ügyében. Alaposan megokolt jelentésben utalt arra, hogy a filloxera pusztítása miatt már közel egy évtizede van a törzslakosságnak több mint 50 százaléka kereset, munka nélkül. A rendelkezésre álló munkaerőt az itteni ipar nem bírja foglalkoztatni. [...] E célból mintegy létkérdés a III. kerületre nézve egy híd létesítése, mely alkalmas ponton Ó-Budát összekötné az V. és VI. ker. gyártelepeivel.”⁴¹

Nem sokkal ezután, 1893. április 5-én Wekerle Sándor – már mint miniszterelnök – ismételt értekezletet tartott az új hidakról. A *Budapesti Hírlap* „félhivatalos” beszámolója szerint elsősorban a már eltervezett két hídról, az Eskü téri és a Fővám téri hidakról volt szó, illetve a 7 millió forintos hídalap felhasználásáról. Wekerle törvényjavaslat benyújtására készült a hídalap felhasználásáról, illetve arról, hogy az Eskü téri híd építésébe a fővárost is bevonná. A lap szerint ez az óbudai híd ügyét is előmozdítaná.

„E megoldás mellett még az a nagy előny is járul a fővárosra és annak fejlődésére, hogy a Ferencváros kívánságának teljesülése, a boráros-téri híd kiépítése, valamint az óbudai híd létesülése sem lesz oly hosszú időre elodázva, mivel a hídalap, a mely első sorban a sorsolási kölcsön törlesztésének biztosítására van szánva, aránylag rövid idő múlva annyira megerősödik, hogy ama két híd építésére: nem nagyon hosszú idő múlva rákerülhet a sor.”⁴²

A miniszterelnöki értekezlet után, mindössze egy nappal később, 1893. április 6-án Budapest Székváros Törvényhatósága egy olyan határozatot fogadott el, amelyben az óbudai híd építését kéri a kormányzattól:

„A közgyűlés a középítési bizottmány által kifejtett indokokból, nemzetgazdasági, városfejlesztési, forgalmi és közlekedési szempontból Óbuda és külső Lipótváros közt közúti

40 | *Az 1895. millenniumi ... Magyar Gépipar* 1892. október 1. 171.

41 | *Az ó-budai híd.* Pesti Hírlap 1893. március 28. 4.

42 | *Az esküdtéri Duna-híd.* Budapesti Hírlap 1893. április 5. 5.

állandó dunai hidnak létesítését szükségesnek, sőt sürgősnek tekinti és jelenti ki, de nem ragaszkodik ahhoz, hogy e hid a budapest-esztergomi vasúttal és az annak céljára igényelt dunai áthidalással kapcsolatban, azzal egyidejűleg s egy helyen létesíttessék, szükségesnek találja azonban, hogy a tervezett külön vasúti hid is gyalogjárókkal létesíttessék. Minthogy a legközelebb létesítendő hidak létesítésének költségei az e célokra rendelkezésre álló összegeket valószínűleg teljesen igénybe veendik: a közgyűlés eleve már most kijelenti, hogy az Óbuda és külső Lipótváros közt létesítendő közúti dunai hid építésének előmozdítása céljából megfelelő méltányos összegű anyagi áldozattal hozzájárulni kész oly módon, hogy viszont a nyerendő hidvából annak idején kárpótoltassék. Felterjesztésileg felkéri tehát a közgyűlés a pénzügyministerium vezetésével megbízott nagym. m. kir. miniszerelnök urat, hogy ezen óbudai dunahíd létesítése céljából a tárgyalásokat a hatóság kiküldötteinek közbenjöttével mielőbb megindítani méltóztatnék. Fölkéri végül a közgyűlés fölterjesztés útján a nagym. m. kir. kereskedelemügyi miniszer urat, hogy a létesítendő vasúti hidnak gyalogjárókkal való ellátását elrendelni méltóztatassék.”⁴³

1893. április elején pedig az óbudai társaskör tagjai menesztettek küldöttséget a pénzügyminiszterhez. Wekerle e találkozón a beszámoló szerint kijelentette, hogy már ő sem tartotta ekkor jó ötletnek a közös vasúti és közúti hidat, inkább egy új híd mellett foglalt állást, amelyet a két új híd építéséről szóló törvénytervezetben már a harmadikként felépítendő hídként neveznek majd meg.⁴⁴ Azonban a két újabb híd elrendelését tartalmazó 1893. évi XIV. törvénycikkben, illetve a törvény indokolásában nincs szó az óbudai hídról. A budapesti közvéleményt viszont sikerült megismertetni a tervvel, és az létjogosultságot is szerzett. A *Pallas Nagy Lexikona* Budapest szócikke 1893-ban már mint tervezett hidat említette a Boráros téri híddal együtt.⁴⁵ A híd tehát bekerült a fejlesztési koncepciókba, számoltak is vele, és a helye is kijelöltetett, hiszen az a majdani Hungária körút északi végéhez kapcsolódott,⁴⁶ amelynek nyomvonalát ekkor tűzték ki.

43 | BFTKJ, BFTV 1898. április 6. 345. pont.

44 | *Az ó-budai híd*. Pesti Napló 1893. április 12. 7.

45 | *Hidak* szócikk. *Pallas Nagy Lexikona*, Budapest, 1893. 773.

46 | *Bizottmányi és tanácsi előterjesztés a Hungária-körút szabályozásának módosítása tárgyában*. Fővárosi Közlöny 1899. november 11. Melléklet 4.

A vasúti híd

Miután gyakorlatilag eldőlt, hogy a vasúti híd úgy épül fel, hogy azon közúti közlekedés nem, csak a járdákon gyalogos forgalom lesz, a vasúttársaság felajánlotta Budapestnek, hogy vegyen át törzsrészcévként, amit az elutasított. A tanács ezután felterjesztést intézett a kormányzathoz, hogy a hidat az állam építse fel.⁴⁷

A hídról a vasutat engedélyező 1893. évi XL. törvénycikk is rendelkezett, amelynek 2. §-a kimondta, hogy a híd állami tulajdonba kerül, de a közúti átvezetésről nem volt szó.⁴⁸ A híd helyéről – ahogy korábban írtuk – vita volt, a Közmunkatanács 1892–1894. évi jelentése szerint a „*a kérelmezők két vagylagos tervet mutattak be, melyek azonban kivihetetleneknek mutatkoztak, számos variáns letárgyalása után végre a következő vonalvezetésben történt megállapodás*”⁴⁹

A hidat az olasz Società Nazionale Officine di Savigliano iroda tervezte.⁵⁰ A beruházás 1,7 milliós költségéből egymilliót az állam átvállalt, mert a vasutat összekötötték a bal és a jobb parti körvasúttal. A hídon a Pénzügyminisztérium kérésére⁵¹ két méter széles gyalogos átkelő is létesült, de csak az egyik oldalon, ami miatt a híd ez oldali főtartóját erősebbre méretezték.⁵² Az *Építő Ipar* így mutatta be az akkor még csak épülő szerkezetet:

„Már a nagy dunaág áthidalása is fölülmúlja hosszával a magyarországi többi 8 dunahidat, melyek közül eddig a Margit híd volt a leghosszabb (kereken 530 m.); az egész áthidalás hossza pedig — a közbelső töltérszettel együtt — majdnem négyszer akkora, mint a most épülő legrövidebb dunahíd, t. i. a fővámteri, melynek hosszúsága csak mintegy 330 m.

Az újpesti dunahíd egy vasúti vágány átvezetésére szolgál, és ezért a hídpálya szélessége a nagy dunaág áthidalásán is csak 4,25 m. Feltűnő ez az aránylag kis szélesség, a hídnak nagy hosszúsága és a nagyobb nyílások tartóinak 12,5 méteres magassága mellett.”⁵³

Az egyvágányú vasúti híd gyalogjárdával, de közúti pálya nélkül végül 1896. november 3-án nyílt meg.⁵⁴

47 | *A budapest-dorogi vasút.* Budapesti Hírlap 1893. szeptember 15. 3.

48 | 1893. évi XL. törvénycikk 2. §.

49 | FKT, 1892–1893–1894: 151.

50 | Gáll 2005: 85.

51 | FKT, 1892–1893–1894: 152.

52 | *Az újpesti dunahíd.* Építő Ipar 1895. november 27. 444.

53 | Uo.

54 | Gáll 2005: 85.

Elképzelések a vasúti híd után

Az 1896-ban átadott vasúti híddal valamiféle összeköttetés létesült északon a jobb és a bal part között, de az óbudaiak szempontjából sokat nem számított, hiszen a városrész központjától a vasúti híd szinte pontosan olyan messze volt, mint a Margit híd, nagyjából 3 kilométerre.

A közúti hídépítésnek jelentős lökést adott az 1870-es évek óta tervezett új körút kijelölése. A Közmunkatanács által már 1872-ben felvetett⁵⁵ külső körút nyomvonalát 1896-ban kitűzték,⁵⁶ majd 1897-ben az önálló közúti híd tengelyét is, így az óbudaiak joggal reménykedhettek, hogy előbb-utóbb elindul a beruházás, hiszen Óbuda szabályozási terve már a híd figyelembevételével készült.⁵⁷ Ahogy az Erzsébet híd építése a végéhez közeledett, az óbudaiak újra lobbitevékenységbe kezdtek, és 1902. február 18-án a „főváros III-ik kerületének törvényhatósági bizottsági s kerületi választmány tagjai ma testületileg tisztelegtek Széll Kálmán miniszterelnöknél, Hegedűs Sándor kereskedelmi, Darányi Ignác földművelési és Wlassics Gyula kultuszminiszternél. A tisztelegés célja az volt, hogy a kerület érdekeire vonatkozó memorandumokat nyújtsák át a kormány tagjainak. Széll Kálmán miniszterelnöknek két memorandumot nyújtottak át. Az egyik az, ujjpest-óbudai híd építését kéri a másikban pedig a kereskedelmi kikötőnek a Lágymányos helyett Ó-Budán való elhelyezését kérelmezik.”⁵⁸

1903-ban, a *Pesti Napló* december 8-i számában a Hungária körút és az Óbuda közötti hídról, már mint a hetedik hídról elmélkednek, ám annak építése még bizonytalan volt, ahogy ezt Hieronymi Károly kereskedelemügyi miniszter a VI. kerületi építőiparosok előtt (e választókerület képviselője volt akkoriban) 1905. január 24-én kifejtette, a fővárosban nagyon szeretnék az óbudai hidat, de az Erzsébet híd építése a hídalapot nagyon lemerítette.⁵⁹

55 | FKT, 1872: 5.

56 | Berczik-Hupfer-Dr. Nagy 1967: 14.

57 | *Ó Buda szabályozása*. Pesti Hírlap 1897. május 20. 5.

58 | *Óbudai küldöttség a minisztereknél*. Budapesti Hírlap 1902. február 18. 12.

59 | *Hieronymi az építőiparosok közt*. Magyar Nemzet 1905. január 25. 3.

Az 1908. évi XLVIII. törvény és következményei

A kormány 1907. május 16-án tárgyalta a Budapest fejlesztéséről szóló törvényjavaslatot, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa is tárgyalta róla 1907. június elsején, és azzal egyetértett.⁶⁰ A törvénnyel a főváros anyagi helyzetén kívánt javítani az állam, mert Budapest költségvetése 1907-ben már 2 millió forintos deficittel rendelkezett, másrészt a lakások nagyon felmentek. E törvényjavaslatban is elismerték, hogy Budapestnek égető szüksége van egy itteni hídra, nem csak közlekedési okból. A törvény indoklásában ez olvasható: „Az a jelenség, hogy az óbudai telekárak s lakberek messze mögötte maradnak a baloldali rész hasonló távolságu kültelki helyeinek telekárjai és lakberei mögött, azt mutatja, hogy a híd létesítése a forgalmi igények kielégítésén kívül kétségtelenül a lakásviszonyok javításának s különösen a munkásosztály immár elviselhetetlen lakbérviszonyainak javítására is lényeges befolyással leend.”⁶¹

A kormányzat egy komplex intézkedéscsomagot vázolt fel, amelyben szó volt többek között az egyes városrészekén építendő lakások adómentességéről, az Attila körút szabályozásáról, a Margit-sziget megvételeéről, a mai Gellért szálló és fürdő felépítéséről, és egy új Duna-hídról is. A törvény indoklása szerint a híd építésének indoka ez volt:

„A fejlesztés szépi és egészségügyi irányainak megóvása mellett a gazdasági irány volt a döntő ennek a javaslatnak előkészítésénél. Ez indított arra, hogy az ipari és kereskedelmi érdekek elősegítése végett a főváros legélénkebb ipari gócpontjait, a Váczi-ut környékét és az óbudai részeket egy újabb hiddal javasoljuk összekötni s a jobboldalon az óbudai Pacsirtamező utcáig, a baloldalon pedig a Váczi-utig terjedőleg egy hosszabb vonalon javasoljuk a szabályozást az avval járó csatornázással együtt végrehajtani. Az új híd, mely a Margitsziget felső végét is érintené, nemcsak forgalmi igényeket fog kielégíteni, hanem lényegesen hozzá fog járulni a tulterhelt Margithíd forgalmi viszonyainak megkönnyítéséhez. Főelőnye azonban a szabályozással kapcsolatosan az leend, hogy a munkás- és a lakásviszonyok jobbítása leend következzék.”

A híd építését is elrendelő törvényt végül az 1908. évi XLVIII. törvénycikként fogadta el az Országgyűlés.

Ahogy emlékezhettünk, az 1891-es konferencián négy híd felépítését határozták el, amiből 1903-ra az első kettő fel is épült. Érdekes kérdés, hogy a hídépítések előkészítése – jogszabályi szinten is – miért nem az ezen az értekezleten támogatott másik két

60 | A fővárosi közmunkák tanácsa. Fővárosi Közlöny 1907. június 4. 1132.

61 | Részlet a Budapest székesfőváros fejlesztéséről szóló 1908. évi XLVIII. törvénycikk miniszteri indoklásából. In: Források Budapest múltjából II. 1873–1919 – Budapest Főváros Levéltára forráskiadványai 2. (Budapest, 1971) 69.

híddal, az Országháznál és a Boráros térnél tervezettel folytatódott? Ennek sok oka van, részletes kifejtése meghaladná e tanulmány kereteit, itt csak néhány aspektust vetünk fel, amelyeket másutt kívánunk majd kifejteni.

Egyrészt ugyan a Boráros tér – és Ferencváros azon része – teljesen kiépült a XX. század elejére, de a budai oldalon tulajdonképpen nem volt semmi, ami miatt oda hidat kellett volna építeni a század elején. A nagy kikötő nem a Lágymányosi-öbölben épült fel, sőt a század elején a Lágymányosi-tó még a Bertalan Lajos utcáig tartott.⁶²

Az Országháznál több ellenérv is felmerült a híd ellen, leginkább esztétikai, sokan féltették ugyanis a monumentális épület látványát egy elé épített hídtól.

Óbudán viszont a Duna mind a két partján volt kijelölt helye a hídnak, és a híd olyan városrészeket kötött volna össze, amelyek ezen kapcsolatot régóta igényelték. Ezért országgyűlési képviselők és fővárosi bizottsági tagok memorandumot nyújtottak be a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz, amely nyomán egy általános tájékoztató terv, valamint a minisztériumban előtanulmányok készültek.⁶³

A következő években a polgárság körében⁶⁴ és a Kereskedelemügyi Minisztérium hídosztályán folyamatosan napirenden volt a híd. Annak tengelyéről már 1909. december 4-én egyeztetést hívott össze Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter,⁶⁵ és egészen 1912-ig egyeztettek a szakemberek a hídtengelyről, valamint a szerkezet nyílásbeosztásáról, sőt vázlatterveket is készítettek és költségvetés is készült. A hidat 1909-ben így képzelték el: „Végül a Hungária-körútból kiágazó ötödik óbudai híd tervein is dolgoznak. Ez lesz Budapest leghosszabb hídja, 830 méter. Az új hídnak, melynek építését a jövő év őszén kezdi meg, egyik középső pillérje érinteni fogja a felső Margitsziget csúcsát, hol most a galamblovászat telepe van. Itt a hídról csupán lépcsőzetes gyaloglejárót készítenek, mivel kocsijáráshoz 10 méter magas töltés kellene és ezzel az egész szigetet elcsúfítanák. Óbudán a híd feljárója a zsinagóga és a róm. kath. templom közé kerül.”⁶⁶

Az egyeztetésekbe 1911-től bevonták a DDSG-t is, hiszen a gőzhajózási társaság kikötőjét és hajógyárát is érintette az ügy. A társasággal a levelezés amiatt folyt, hogy a Hajógyári sziget melletti Duna-ágat a hídnál mennyire szűkítsék le, mert a tervezetben szereplő 44 métert a társaság kevésnek találta.⁶⁷

62 | Budapest (1903) • Budapest belterületének és a külterület egy részének várostérképe (BFL.XV.16.e.251/145).

63 | MMKM UHMRGY 70.4.215/1-3.

64 | *Az óbudai híd.* Budapesti Hírlap 1909. december 14. 13.

65 | *A kereskedelmi miniszter 91.91/909. sz. leirata.* Fővárosi Közlöny 1910. január 14. 79.

66 | *A Margitsziget jövője.* Magyarország 1909. július 18. 9.

67 | HU-MNL-OL-Z.505-C-20.

A háború alatt, 1916-ban már talajfúrásokat is végeztek az akkor a Kisceli út – Esztergomi út közötti egyenes hídtengelyben, illetve 1918-ban egy tervezőbizottságot is kijelöltek, amely azonban érdemi munkát nem végzett, és 1919 végén fel is oszlott.⁶⁸ Már ekkor, a háború alatti tervezésnél is foglalkoztak – a Budapesti Egyesített Városi Vasutak javaslatára – azzal az elképzeléssel, hogy a hídon gyorsvasutat vezessenek át, sőt erről 1919. február 5-én megállapodás is született.⁶⁹

Valójában a híd felépítésének nem volt reális esélye az 1908 utáni években, ennek egyszerű oka volt, a hazai hídépítési kapacitást két nagy Duna-híd építése kötötte le, 1913-ra ugyanis új vasúti híd épült az addigi Összekötő vasúti híd mellé, majd 1913–1915 között a Lánchíd átépítése zajlott, amely munka időben belenyúlt az I. világháborúba.

Nem véletlenül, a fővárosi tanács 1912-ben feliratot intézett a pénzügyminiszterhez, amelyben azt kérték, hogy az óbudai hidat még a Lánchíd átépítése előtt építsék fel, az indokok között az is számottevő volt, hogy ez a Lánchíd elzárása miatti forgalomtorlódásokat is csökkentené.⁷⁰ A miniszter közel egy év múlva, 1913 májusában válaszolt, az alábbiakat írta:

„Az óbudai híd megépítésének nem volna tehát oly lényeges hatása a Lánchíd elzárásából származó hátrányok enyhítésére, hogy emiatt indokolt lenne az átalakítási munkálatokat, amelyek mielőbbi foganatosítását a műszaki körök sürgetik, bizonytalan időre, de legalább is öt évre elhalasztani, tekintve, hogy ennél korábban az óbudai híd akkor sem volna forgalomba helyezhető, ha annak építése a lehető legrövidebb idő alatt megkezdhetné.”⁷¹

Ugyane iratban a miniszter közölte, hogy a tervek szerint a Boráros téri híd az óbudai híd után épülne meg, de ekkor, 1913-ban „még az óbudai híd építésének ideje sincsen megállapítva”.⁷² Ez az óbudai elszántságát nem csökkentette, mert 1913. október 28-án Óbudán népgyűlés követelte a híd megépítését.⁷³

68 | Széchi 1957: 6.

69 | MMKM UHMRGY 70.4.215/1-3.

70 | Bizottsági és tanácsi előterjesztés a Lánchíd elzárása idejére ... Fővárosi Közlöny 1913. május 30. 1447.

71 | Bizottsági és tanácsi előterjesztés a Lánchíd elzárása idejére ... Fővárosi Közlöny 1913. május 30. 1448.

72 | Uo.

73 | Az óbudai híd és az autóbusz. Pesti Hírlap 1913. október 28. 7.

A háború után

Az 1920-as években a közgyűlési határozatokban⁷⁴ is folyamatosan napirenden volt a híd ügye, amelynek előkészítési munkáit 1928-ban kezdték el ismét. Az összes érdekelt hatóság bevonásával újabb bejárési értekezletet tartottak 1928. április 19-én, a már korábban megtárgyalt kérdéseket ismét tisztázták, és javaslat született egy tervpályázat kiírásáról is.⁷⁵ Budapestet 1928 nyarán úgy tájékoztatta egy miniszteri leirat, hogy a híd építése 1929-ben kezdődik meg, és csak az óbudai híd után térnek rá a Boráros téri hídra, ahogy a Margit híd szélesítésére is.⁷⁶

A pályázati feltételeket a minisztérium 1928 decemberében ki is dolgozta, azt ki is nyomtatta, benne a híddal kapcsolatban számos kérdést meghatároztak, így a főbb méreteit, és azt is, hogy azon magas vezetéssel gyorsvasút-átvezetés lehetőségét is biztosítani kell.⁷⁷ A konkrét elképzelések hatására már 1928-ban arról írt az *Uj Nemzedék* napilap, hogy a leendő híd miatt Óbudán komoly telekspekuláció indult.⁷⁸ Kossalka János műegyetemi tanár és országgyűlési képviselő (a később megépített híd egyik tervezője) a *Közlekedési Tudósítónak* 1929 januárjában úgy nyilatkozott, hogy a pályázat heteken belül meg is jelenik. Azonban a Honvédelmi Minisztérium kérésére az elképzeléseket módosították, a hadügy ugyanis olyan módosításokat kért, amelyek lehetővé tették volna a gyorsvasúti vonalon a tehervonatok közlekedését is.⁷⁹

A hídra végül 1929 decemberében írták ki a pályázatot, a beadási határidő ekkor 1930. június 30-a volt, amit később – mivel a Boráros téri hídra is kiírták a pályázatot – meghosszabbítottak szeptember 1-ig.⁸⁰ Az első díjat 60, a másodikat 40, a harmadikat 24 ezer pengőben állapították meg, míg további három pályatervet 12-12 ezer forintért megvételre szántak,⁸¹ a kiírásra végül 19 pályamű érkezett.⁸² A bírálóbizottság az I. díjra a Mihailich Győző tervezte tömör tartókkal elképzelt ívhídat, a II. helyre Kossalka János rácsos tartókkal felvázolt ívhídját helyezte.⁸³

Magyarországot ekkor érte el a nagy gazdasági világválság hatása, ami viszont érdekes módon az új budapesti hidak építésére nem negatív, hanem pozitív hatással lett, igaz

74 | *Dr. Homonnay Tivadar ...* Fővárosi Közlöny 1921. június 24: 1091–1096.

75 | MMKM UHMRGY 70.4.215/1-3.

76 | *Tavasszal megkezdik az óbudai híd építését.* Ujság 1928. augusztus 23. 14.

77 | HU-MNL-OL-Z 505-C-20.

78 | *Nagy telekspekuláció indult meg Óbudán az új híd terve kapcsán.* Uj Nemzedék 1928. december 2. 3.

79 | MMKM UHMRGY 70.4.215/1-3.

80 | MMKM UHMRGY 70.4.215/1-3.

81 | MMKM UHMRGY 70.4.215/1-3.

82 | *Tizenkilencen pályáztak az óbudai híd megépítésére.* Magyarág 1930. szeptember 5. 9.

83 | Zsámboki 2007: 62.



Az épülő árpád híd az Óbudai Hajógyárból nézve. MMKM TFGY 2017.2.822.

a hidak építési sorrendjét átalakította. Az Országgyűlésben 1930. április 4-én Bud János kereskedelemügyi miniszter ugyanis az alábbiakat mondta:

„Az ősszel, amikor az erős munkanélküliség jelentkezett, foglalkoztam azzal a kérdéssel, hogy micsoda közmunkákat lehetne elrendelni, amelyek révén a munkanélküliséget enyhíteni lehetséges volna. Ebbe a programba beletartozik a hidak építésének kérdése is. [...] Kiírtam a tervpályázatot mindkét hídra, tehát úgy a Boráros-téri, mint az óbudai hídra. [...] A Boráros-téri híd egyszerűbb, mint az óbudai híd, amely utóbbi — azt lehetne mondani — tulajdonképpen két hídból áll, tehát maguk a szakértők és a szakemberek azt kérték, hogy egy hosszabb pályázati időt engedélyezzek, mert az egésznek konstrukciója sokkal több időt igényel.”⁸⁴

A miniszter azt is elmondta, hogy a pénz ugyan nem áll rendelkezésre, de törekszik a megszerzésére (ekkor még a hídvám kérdését is megpendítette), Bud János szerint a két hidat egyszerre kellene felépíteni.⁸⁵ Az 1930-as években a gazdasági világválság alatt az állami beruházások célja a munkanélküliség csökkentése volt, amire a hidak jó alapot adtak.

84 | Képviselőházi napló, 1927. XXVI. 462.

85 | Uo.

Egyszerűen fogalmazva a kormányzat a hídépítésre mint közmunkaprogramra tekintett, amelynek haszna inkább az, hogy munkahelyeket teremt, élénkíti a gazdaságot. Azonban a két híd együttes felépítésére valójában nem volt kapacitás, viszont a rövidebb, három nyílással tervezett Boráros téri híd építése gyorsabban volt elkezdhető, mint az óbudai hídé, hisz ez utóbbi elhelyezkedésénél fogva hosszabb, bonyolultabb és drágább volt.

Ezért kerülhetett előrébb a Boráros téri híd, holott forgalmi okok miatt az óbudai hídra nagyobb szükség lett volna. Egyrészt a Margit híd eleve túlterhelt volt, ezért már napirenden volt a szélesítése, másrészt várható volt, hogy a Bécsi út forgalma növekedni fog, ugyanis 1930. október 4-én átadták a teljesen felújított, és végig pormentes burkolattal ellátott, Bécs felé vezető országutat, amely akkor Óbudáról a Bécsi úton keresztül hagyta el Budapestet.⁸⁶

Valójában tehát mindenki tisztában volt azzal, hogy az Árpád hídra tulajdonképp nagyobb szükség lenne. A képviselőházban 1932. június 6-án Vázsonyi János felszólalásánál (a kereskedelemügyi tárca költségvetése volt napirenden) a kereskedelemügyi miniszter közbevetései is erről árulkodnak:

„Itt csak meg kell, hogy állapítsam egész tárgyilagossággal azt, hogy a Boráros-téri híd is szükséges és az óbudai híd is szükséges. (Kenéz Béla kereskedelemügyi miniszter [kiemelés tőlem DCS]: Sőt szükségesebb az óbudai!) A Boráros-téri híd felépítésének gondolata csak az utóbbi esztendőekben merült fel, (Kenéz Béla kereskedelemügyi miniszter: Igaza van!) az óbudai hídra vonatkozólag azonban 30 esztendő óta már törvény intézkedik, hogy felépíttessék. Az Óbudát és Angyalföldet összekötő hídra azért van feltétlenül szükség, mert ez két perifériális része Budapestnek, és ezáltal faluból várossá fejlődhetnek.”⁸⁷

Ugyan volt egy lezajlott pályázat, de mivel a Boráros téri híd felépítése előrébb került, ezért a pályázat eredményét félretéve az Árpád híd újabb terveinek elkészítésére külön hídirodát szerveztek Kossalka János vezetésével, 60 mérnökkel, kimondottan azzal a céllal, hogy a mérnök-munkanélküliség⁸⁸ csökkenjen, ezt Fabinyi Tihamér kereskedelemügyi miniszter az Országgyűlésben ki is mondta: *„Ami az óbudai hidat illeti, az adott anyagi helyzetben, többet nem tudunk tenni, mint ami történt. Kidolgozás alatt vannak a tervek, hogy mire a szükséges pénzösszeg meglesz, ezek készen álljanak, másrészt pedig egyúttal 60 diplomás munkanélküli mérnöknek ad ez a tervezés kenyeret.”⁸⁹*

86 | *Felavatták az új budapest-bécsi országutat.* Ujság 1930. október 5. 12.

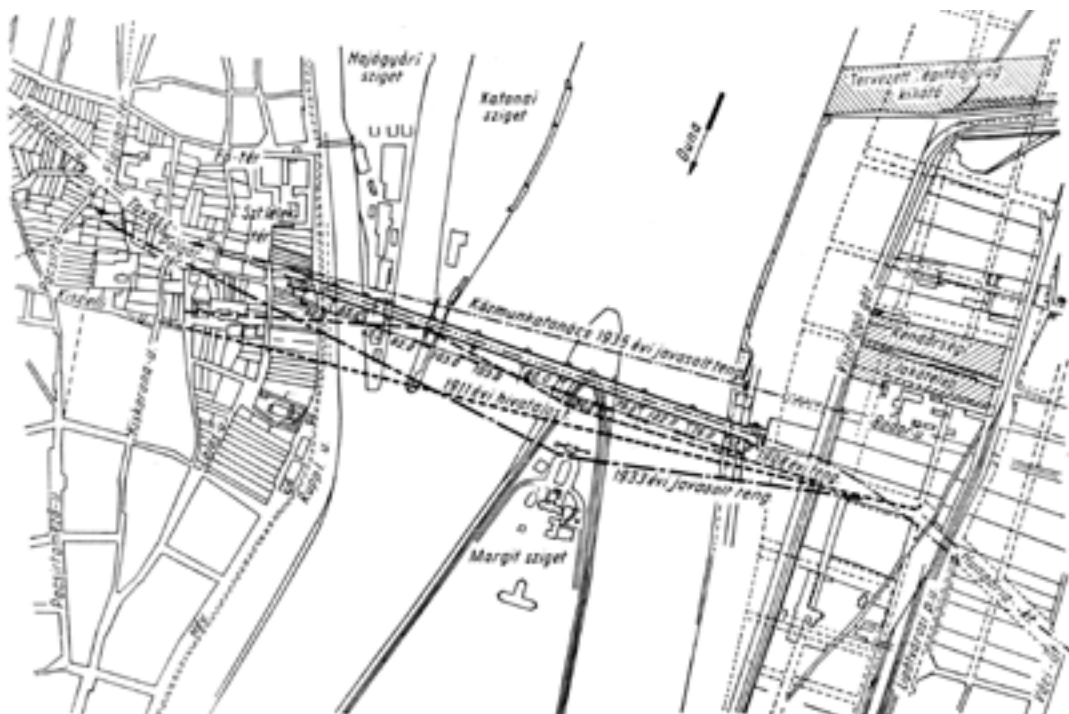
87 | Képviselőházi napló 1931. IX. 206.

88 | Gáll 2005: 116.

89 | Képviselőházi napló 1931. XVI. 284.

A Kossalka János vezette, korábban említett 60 tagú hídostály 2 év alatt összesen 12 tervezetet készített,⁹⁰ aminek során 1932-ben elvetették a gyorsvasúti átvezetést.⁹¹

A Boráros téri híd mellett még egy beruházás hátráltathatta az óbudai híd építését, mégpedig a Margit híd szélesítése. A *Független Budapest* című lap úgy tudta 1933 decemberében, hogy a főváros azt kérte a kormánytól, hogy az óbudai híd építése előtt a Margit híd szélesítését vegyék előrébb.⁹²



A híd helyének és tengelyének változása 1908 és 1939 között a különböző tervekben.⁹³

Időközben döntés született a névről is, a fővárosi törvényhatóságban Gáldy Béla javasolta 1936. november 13-án, hogy a hidat Árpád vezérről nevezzék el.⁹⁴ Maga a híd építése 1939-ben indult meg, és 1943-ig folyt.⁹⁵

90 | Széchy 1957: 6.

91 | Uo.

92 | *Az óbudai híd sorsa a közeli napokban dől el.* Független Budapest 1933. december 6. 3.

93 | Széchy 1957: 6.

94 | BFTKJ, BFTV 1936. november 13. 243.

95 | Gáll 2005: 116–117.

A II. világháború után

A II. világháború végét az Árpád híd félig-harmadig elkészülve érte meg, magát a felépített félkész szerkezetet azonban nem rombolták le.⁹⁶ A Horthy Miklós hidat ugyanakkor a német csapatok felrobbantották.

A kormány már a 1945. április 19-i ülésén foglalkozott a budapesti hidak helyreállításával,⁹⁷ három nappal később a *Szabad Szó* című újság szakértőkre hivatkozva – 1945. április 22-én – azt írta, hogy a Szabadság híd, majd két ideiglenes híd után azonnal az Árpád híd következne, igaz, fél szélességben.⁹⁸

„Jövő év tavaszán kerülne sor az Árpád híd befejezésére. Az eredeti terven annyiban történne változás, hogy a középső rész csak kétharmad szélességben épülne, a tervezett négy kocsi szélesség helyett, két kocsi nyomtávval, a villamos vágányokon kívül.”⁹⁹

Szeptemberben a Fővárosi Közgyűlésben ugyan már arról volt szó, hogy a Margit hidat is az elsők között helyreállítandónak nevezték meg, de azt követően a soron következőnek az Árpád híd befejezését jelölték ki.¹⁰⁰ A budapesti hidak helyreállítására már 1945-ben elkülönítettek 134 millió pengőt, amelyből 30 milliót szántak az Árpád híd befejezésére, de a munka csúszott, mert a vasszerkezeti munkákat a jótételi munkák miatt nem lehetett elkezdni.¹⁰¹

A félkész hídon 1945–1946-ban folyt kisebb állagmegóvó munka. Azonban 1946-ban politikai okok miatt változott a sorrend, a Lánchíd felépítése 1949. november 20-ra prioritás lett. A Lánchíd utáni folytatás még nem volt biztos, ezért Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter 1948. március 8-án konferenciát hívott össze arról, hogy a Boráros téri vagy az Árpád híd építése kezdődjön-e meg.¹⁰² Az értekezleten a miniszter javaslatot kért arra, hogy miképp lehet az Árpád hidat kevesebb vasanyaggal megépíteni, amire válaszul született meg a végleges terv a híd olyan kialakítására, amely szerint az eredetileg tervezett négy főtartóból csak kettőt építenek meg a híd teljes hosszában.¹⁰³ Itt döntöttek tehát arról, hogy az Árpád híd előbb befejezhető.

96 | Gáll 2005: 117.

97 | G. Vas 2003: 34.

98 | *Két újabb szükséghid és egy végleges híd épül a főváros két partja között.* Szabad Szó 1945. április 22. 5.

99 | Uo.

100 | *(A hidak helyreállításának és új hidak építésének ügye.) A Fővárosi Közgyűlés jegyzőkönyve.* Fővárosi Közlöny 1945. szeptember 6. 554.

101 | MMKM TEMGY 92/971.

102 | Széchy 1957: 36.

103 | Uo.



A Boráros téri híd újjáépítésének elhalasztásáról, és ezzel párhuzamosan az Árpád híd előbbi felépítéséről, annak hatásáról sokféle vélemény olvasható. Miklóssy Endre 1983-ban is úgy fogalmazott, hogy „*Jellemző, hogy az akkor teljesen másodlagos szerkezeti és forgalmi jelentőségű híd 2 évvel hamarabb épült meg, mint a háború végén felrobbantott Petőfi-híd.*”¹⁰⁴

A korszakban sem volt az Árpád híd építése politikai felhangoktól mentes, folyamatosan szóba került beszédekben, újságcikkekben, hogy végre a „nép érdekei” és nem az „úri világ” számára épül a híd. Gerő Ernő 1948 tavaszán például ezt mondta: „*Az Árpád-híd felépítésével negyvennyolc esztendő ígéretet váltunk be és a Horthy-rendszerben elhanyagolt peremvárosok között jó közlekedést teremtünk.*”¹⁰⁵

Azonban itt számos ok merült fel, ami miatt az Árpád híd került előtérbe, a politikai indokok mellett, azok helyett, persze jól hangzott a korszak kommunikációjában, hogy ez is szakítás a régi rendszerrel, de valójában közlekedési és városszerkezeti okok álltak a háttérben. Egyrészt az Összekötő vasúti híd helyén már 1946-ban állt ideiglenes szerkezet, amely a vasúti kapcsolatot biztosította, viszont északon az Újpesti vasúti híd nem állt. Az Árpád hídnál – amelyet eleve már vasúti forgalomra is méreteztek – ezért döntő volt, hogy az újpesti vasúti híd felépítéséig az elengedhetetlen teherforgalmat is erre vezethetik át.¹⁰⁶ Másrészt ez a híd félig-meddig kész volt, az alépítmények tekintetében szinte teljesen, csak az acél felszerkezetet kellett megépíteni. Jelentős különbség volt az is a többi híddal szemben, hogy itt nem kellett roncsokat takarítani, nem akadályozta semmi az építkezést. Ezért is a Margit híd, és a politikai okból előbbre sorolt Lánchíd felépítése után meg is kezdődött itt a munka. Az építkezés megindulásáról az MTI 1949. október 22-én adott ki hírt, amelyben azt is tudatták, hogy a híd „ezüstszínű” lesz, mert alumíniumból készült festékkel fogják lefesteni.¹⁰⁷

104 | Miklóssy 1983: 22.

105 | *Felépül az Árpád-híd* – Gerő Ernő beszéde. Friss Ujság 1948. március 7. 3.

106 | *Elért a Szigetig a Margit híd!* Magyar Nap 1947. augusztus 29. 1.

107 | *MTI Belföldi hírek*. 1949. október 22. 6 óra 50 perc.



A Sztálin híd. Az óbudai oldalon teljes, onnan fél szélességben elkészítve. MMKM KPLGY 2017.503.1.

Összefoglalás

Az Árpád híd ma Budapest egyik legforgalmasabb hídja, hat közúti és két villamossávon áramlik a forgalom. Annak ellenére, hogy a római és a középkorban is valamilyen átkelő működött itt, a török kor után sokáig nem volt átkelési lehetőség. Az 1860-as években felmerült itt egy repülőhíd felépítése, de ez a Lánchídtársaság érdekeit sértette volna.

Ezután az itteni átkelő folyamatosan napirenden volt, de általában „rossz ütemben” került elő a híd ügye, annak ellenére, hogy arra folyamatos és egyre növekvő igény volt, hiszen Óbuda lakosságának munkaalkalmat jelentettek volna a bal parti üzemek. Ugyan építéséről már 1908-ban törvény rendelkezett, kapacitáshiány miatt az építése csak 1915 után kezdődhetett volna el, a Lánchíd átépítése után, de addigra a háború már zajlott. A tervek ugyan folyamatosan készültek, de az 1920-as években nem volt rá forrás. Az 1929–1930-ban Magyarországra is elérő gazdasági válság miatt a gyorsabban felépíthető, ezért a munkanélküliek tömegeinek gyorsabban munkát adó Boráros téri híd került előtérbe, míg az Árpád híd tervezése – amely jóval bonyolultabb volt – 60 munkanélküli mérnöknek adott hosszú időre munkát. A II. világháború után a félkész híd befejezése a vasúti szállítás miatt is fontos volt, ezért ez a híd megelőzte a Boráros téri híd újjáépítését.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

- Beck Tibor 2005: *A floxéravész Magyarországon*. (Mezőgazdaságtörténeti tanulmányok 10. Magyar Mezőgazdasági Múzeum, Budapest, 2005)
- Berczik András – Hupfer Rezső – Dr. Nagy Ervin 1967: *A budapesti Hungária körút múltja és jövője*. Városépítés, 1967 (3. évfolyam, 1–6. szám) / 1. szám, 14–18.
- Bíró Endre 2007: Újpest egy 100 éves város emlékei. Budapest
- Burány János: *A bpest-esztergomi vasút*. Esztergom és Vidéke, 1885. augusztus 16. 1.
- Csiki József Attila 2013: *Állt-e állandó híd a Dunán a római korban Aquincumnál?*, Res militares antiquae, Ókori hadtörténeti és fegyvertörténeti konferencia tanulmányai (Pécs, Pécsi Tudományegyetem)
- Domonkos Csaba 2017: *A Lánchídtársaság privilégiuma – gazdasági blöff?* In: ntf.hu, 2017. 06. 22.
- Domonkos Csaba 2022 a: *A pozsonyi Dunahíd*. In: Pro Minoritate 2022. Tavasz. 3–23.
- Domonkos Csaba 2022 b: *Egy sorsdöntő értekezéslet*. In: Hídépítők 2022/3. 30–31.
- Fügedi Erik 1986: *Török világ Budán* (1). Budapest, 1986. 1–2., 50–53.
- G. Vass István (szerk.) 2003: Minisztertanácsi jegyzőkönyvek napirendi jegyzékei 1944. december 23. – 1947. május 31. (Magyar Országos Levéltár, Budapest)
- Krizsán Sándor 2003: *Rákospalota és Újpest lóvasút közlekedésének története*. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve 13. 2001–2002 (2003): 262–271.
- Krúdy Gyula 1931: *Ódonyságok városa, vagy mit várnak az óbudaiak az új hídtól?* In: Pesti Album, Publicisztikai írások (1985) (Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest)
- Kubinyi András 2009: *Tanulmányok Budapest középkori történetéről I.* – Várostörténeti tanulmányok 11/1. (Budapest)
- Medved Gábor 2001: *Történetek a világ hídjairól* (Terc, Budapest)
- Miklóssy Endre 1983: *A budapesti hidak városszerkezet-alkító hatásáról*. In: Városépítés, 1983 (19. évfolyam, 1–6. szám) 1983/3. szám, VITA 20–24.
- Rosta Márton 2022: Újpest névadója, <https://zsima.hu/2022/04/05/ujpest-nevadoja/>
- Széchi Károly 1957: *Az óbudai Árpád-híd építése*. Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 1. kötet, 5–43.
- Szilágyi F. Lajos 1893: *A Dunán építendő hidak*. In: A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1893: 52–53.
- Ugro Gyula: *Újpest*. In: Borovszky Samu: *Magyarország vármegyéi és városai*. Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye II. én.
- Zsámboki Gábor 2007: *Acélszerkezetű közúti hidak építése hazánkban 1945–1969 között* (Lánchíd füzetek 3).

Jegyzőkönyvek, jelentések:

Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei 1873–1949/Budapest főváros törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyvei (BFTKJ, BFTV)

Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei 1873–1949/Budapest főváros törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyvei

Fővárosi Közmunkák Tanácsának Hivatalos Jelentése 1892., 1893. és 1894. évi működéséről (FKT)

Fővárosi Közmunkák Tanácsának Hivatalos Jelentése 1872. évi működéséről

Képviselőházi naplók:

1927. XXVI. kötet • 1930. március 13. – 1930. április 10.

1931. XVI. kötet • 1933. május 18. – 1933. június 02.

1931. IX. kötet • 1932. június 02. – 1932. június 11.

Levéltári források:

MMKM TEMGY – Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Témagyűjtemény

MMKM UHMRGY – Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Út-híd műszaki rajzgyűjtemény

MNL OL – Magyar Nemzeti Levéltár

Péterffy-Cserhádi Katalin – „Én vagyok az állomás rossz szelleme...” Vasutasok magatartása vidéken és a fővárosban az 1918 és 1921 közötti időszakban

Tanulmányunkban az 1918 és 1921 közötti évek vasúti vonatkozású változásait vizsgáljuk meg interdiszciplináris szempontok szerint. A forradalmak, a kormányváltások, a rendszerváltások, a vasúti közlekedés minden szegmensében érzékelhetőek voltak. A társadalmi folyamatokban éppúgy, mint a környezeti hatásokban. A világháború utáni társadalmi feszültség a vasúton belül is tapasztalható volt, a forgalom akadálytalan lebonyolítása érdekében a kormány arra törekedett, hogy a vasutasok szociális helyzetét rendezze, hiszen egy esetleges sztrájkhelyzet nemcsak a személyforgalmat, hanem a katonák hazaszállítását és a teherforgalmat is teljesen megakasztotta volna. A rendszer konszolidációjának egyik fontos eleme volt a vasúton tapasztalt esetek kivizsgálása. Korszakunkra vonatkozóan ezen jelentések alapján alaposabb képet kaphatunk a vasutasok magatartásáról is.

Katalin Péterffy-Cserhádi – “I Am the Evil Spirit of the Station...” The Behaviour of Railway Employees in the Country and Capital between 1918 and 1921

The 150-year-old capital has been the venue of several important historical events since the unification, which have gravely influenced the history of (railways) transport, such as World War I and the years that followed. Our study explores the railways-related changes between 1918 and 1921 from interdisciplinary viewpoints. Revolutions, changes of government and regime could be felt in all the segments of railway transport not only as far as social processes are concerned but in environmental impacts, too (the situation of Budapest railway stations, the appearance of armoured trains, etc.). Besides, the after-war tension could be experienced within the railways. To conduct smooth transport, the government sought to settle the social situation of the railway employees, as a potential strike would have blocked not only passenger transport but also the delivery of soldiers back home and freight transport. The investigation of cases having occurred at the railways was a significant process of the regime's stabilization. Based on the reports, we might get an insight into the behaviour of railway employees between 1918 and 1921.

VASUTASOK!!! GYERTEK A VÖRÖS-VASÚT EZREDBE ÉPITENI



Plakát - Vasutasok agitálása a vörös vasúti ezredbe
Fortepan/Péchy László. 75867.

VÖRÖS HATCSÉNY

Péterffy-Cserhádi Katalin

„Én vagyok az állomás rossz szelleme...”

Vasutasok magatartása vidéken és a fővárosban az 1918 és 1921 közötti időszakban

Az egyesített Budapest 150 éves múltjának fontos időszakát képezi az első világháború és az azt követő események. A magyar főváros történetének egyik legsötétebb időszakával kapcsolatban – ahogy John Lukács ezt a korszakot nevezi¹ – számos tanulmány íródott, melyek például a város egy-egy fontosabb helyszínét, az ott zajló eseményeket ismertették, hangsúlyozva a jelentős korszakhatárt a város történetében.²

A vasúti infrastruktúrában Budapest centrális szerepe megkérdőjelezhetetlen volt. A fővárosban található monumentális pályaudvarok nemcsak a közlekedés, de a társadalmi élet fontos helyszínei is, elhelyezkedésük, közlekedésben betöltött szerepük mind a mai napig meghatározó.³ Az ország vérkeringésének nevezett vasúthálózatnak nemcsak infrastrukturális, de funkcionális központja is Budapest volt. Az Andrássy út 73–75. címen helyezkedett el az Igazgatóság, amely mind a vidéki, mind a budapesti igazgatóságok feletti hatalmi szerv volt az államvasútnál, a jóléti szervezetek többsége is a fővárosban székelt és székel mind a mai napig. Ezek a fővárosi helyszínek szorosan összefonódtak a történelem sorsfordító eseményeivel.

1 | Lukács 2018: 33.

2 | Lásd példaként a teljesség igénye nélkül: Buzinkay Géza 1998: Budapest képes története, Gallina Frigyes jogász könyvei, például 1930-ban megjelent Tíz év története Budapest életében; Gyáni Gábor 2000: Budapest története 1873–1945; Preisich Gábor építész munkái.

3 | Részletesebben lásd: Bán Dávid 2011: Utazás a pályaudvar körül. LHarmattan, Bp.

De mely események számítanak sorsfordítónak, történelmi korszakhatárnak? A történészek (köztük a vasúttörténészek) között mind a mai napig vitát képez a történelemtudomány periodikája,⁴ megkérdőjelezve a politikatörténeti szempontú korszakhatárokat.⁵ Ennek ellenére kétségtelen tény, hogy az első világháború és annak elvesztése a történelmi Magyarország szempontjából jelentős változásokat eredményezett, ez pedig a vasút működésére (infrastruktúra, személyzet etc.) is kihatott, ami korszakhatárt jelentett a hazai és a trianoni utódállamok vasúttörténetében.⁶ A centenárium alkalmával számos kiadvány jelent meg, amelyek már címeikkel is jellemezték a korszakot, annak egyes éveit, illetve a székesfővárost.⁷ Elemzésüket külön tanulmányban is érdemes lenne megvizsgálni, jelen írásunkban viszont pusztán arra keressük a választ, hogyan reagált az államvasutak és a vasutasság a háború elvesztésére, a politikai, hatalmi átalakulásokra. Fontos megvizsgálunk, hogy maga a politika hogyan értékelte a vasutasokat, mennyire „kezelte” kiemelten a helyzetüket és a problémáikat. A vasutasok részéről fontos vizsgálati alap, hogy ismertessük, milyen túlélési stratégiákat alkalmaztak és ennek milyen következményei lettek/lehettek a fővárosban és vidéken. Ennek megértéséhez szükséges ismertetni a világháború időszakának problémáit és az azokra adott reakciókat is.

A vasút ebben a korszakban meghatározó logisztikai eszköz, a vasutasok pedig ennek a kolosszális szervezetnek a működtetői. A vasút szervezeti működése fővároscentrikus volt, ugyan vidéken is működtek igazgatóságok, de a legfőbb döntéseket Budapesten hozták meg. A több mint százezer főt foglalkoztató társaság zavartalan működése nemcsak a civil lakosság, de a katonaság számára is létfontosságú volt. A kérdés az, hogy az első világháború utóhatásai hogyan jelentek meg a vasutas társadalmon belül. Ahhoz, hogy ezt értelmezni tudjunk, szükséges ismertetnünk a MÁV és az ország működésében bekövetkezett fontosabb változásokat és azok társadalmi előzményeit.

A vizsgálatot megnehezíti, hogy kevés olyan személyes forrás áll rendelkezésünkre, amely mélyebb vizsgálatokat tenne lehetővé, ezért a levéltári források mellett a korszak sajtójában (napilapok, szakmai lapok) megjelent írásokat is szükséges felhasználnunk a vizsgálathoz. A források jelentős részét a MÁV Archívumban és a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárában találjuk. A Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levél-

4 | Példaként lásd: Gyáni Gábor 2009: A 20. század mint emlékezteti „esemény”. In: Huszadik Századunk. 41. évf. 7–8. sz. 3–34.

5 | Horváth 2012: 29–41.

6 | A kérdés részletesebb taglalását lásd: Péterffy-Cserháti Katalin: Vasutasok, mint a magyar szupremácia megtestesítői – Az erdélyi vasutasok megpróbáltatásai az első világháború után. *Pro Minoritate*. 2022. tavasz, 105–117.

7 | Lásd példaként a teljesség igénye nélkül: 1919 – A Nagy szétesés, Terror 1918–1919, Budapest 150: tanulmányok a főváros jubileumára, Várospillanatok: 150 fénykép és kortárs írók Budapest-történetei.

tárában megtalálható MÁV bizalmas iratok néhány éve váltak a nagyközönség által is kutathatóvá, az irategyüttes tartalmazza az első világháború és az azt követő időszak eseményeinek leginkább üzemtörténeti bemutatását. A MÁV Archívum iratanyagai alapján is leginkább üzemtörténeti szempontból ismerhetjük meg a korszakot, de az iratanyagban fellelhetünk a korszakra vonatkozó egy-egy személyes „visszhangot” (viszsaemlékezést, véleményt, táviratot etc.). Mivel a levéltári forrásokban nagyon gyéren találunk személyes forrásokat, ezért szükséges volt a sajtóban megtalálható, témához kapcsolódó tartalmak beépítése is a tanulmányunkba. Írásunk terjedelmi korlátok miatt leginkább az államvasutasok társadalmi (szociális) körülményeire koncentrálnak, nem érinti az ebben az időszakban komoly problémát jelentő megszállás eseményeit és az ezzel összefüggő menekültügyet.

Az első világháború nehézségei a vasutasok munkavégzésében

Az ország – Csepeli György szociológus szerint – a világháború kitörése előtt két fontos problémával küzdött, ami vidéken és Budapesten is egyaránt jellemző volt – különböző mértékben. Az egyik a nemzeti függetlenség, a másik a társadalmi struktúra kettősége volt, amit az első világháborúig sem sikerült megoldani.⁸ A társadalomtörténészek szerint a háború négy szinten alakítja át a társadalmat: az első a pusztítás – emberi és anyagi javakban egyaránt –, a második a megpróbáltatások és feszültségek szintje: a háború egy ország katonai, gazdasági, társadalmi és politikai intézményeit elérő leghatalmasabb kihívás. A harmadik szint a haszonkeresők szintje, amely akár új öntudat születését is eredményezheti egy adott társadalomnak, míg a negyedik szintet a háború kolosszális pszichológiai tapasztalatának nevezik a kutatók.⁹ Gazdaságtörténeti szempontból az első világháború időszakában a magyar gazdaság működésének körülményei jelentősen megváltoztak. Az 1917-re egyre jelentősebbé váló nyersanyag- és az élelmiszerhiány zavarokat okozott a közellátásban, a közlekedésben és az iparban. A fogyasztási cikkek és a nyersanyag termelésében is nagymértékű visszaesést lehetett tapasztalni, mindamelllett Budapest központi szerepe egyre fontosabbá vált a vidékkel szemben. A háború finanszírozása által a magyar állam adóssága elérte a 32-33 milliárd koronát, ami egyre jelen-

8 | Csepeli 1997: Szociálpszichológia. 66.

9 | Bihari 2008: Lövészárkok a hátszágban. Középosztály, zsidókérdés, antiszemitizmus az első világháború Magyarországon 123.

több inflációt generált.¹⁰ Egyre növekedett a Nagy Háború alatt a szociális kiadások összege, a munkabérek, pótlékok, segélyek kifizetése is nagymértékű terhet jelentett az államháztartásnak.¹¹

A fentebbiekben említett nehézségek a vasutas társadalomban is éreztették hatásukat. Kezdetben lelkesedtek a háború iránt, de ez a lelkesedés folyamatosan csökkent, a Nagy Háború egyre súlyosbította a kialakult szociális és politikai feszültségeket a társadalmon belül. A felvetődő problémákat a felülről szerveződő államvasutaknál öt igazgatónak kellett volna megoldania az 1918 és 1921 közötti időszakban.¹²

Az 1918. október eleji minisztertanácsi ülésen a vasutasok szociális helyzete is napirendi téma volt.¹³ A napilapok is rendszeresen cikkeztek a vasutasokkal kapcsolatos problémákról, például a *Pesti Napló* 1918. október 20-i száma az éllemezési és a visszaélésekkel kapcsolatos problematikájukat ismertette. Két klasszikus példát említve, az egyik, a vasutasok a többi közalkalmazotthoz képest alacsonyabb támogatást kaptak, a másik, a jóléti bizottság, amely jelentős visszaéléseket mutatott a terménybeszerzések kapcsán, amit a vasutasok szenvedtek el.¹⁴ A háború gazdasági hatásaként jelentkező jelentős inflációt a MÁV segélyek útján próbálta enyhíteni. Harkányi János kereskedelemügyi miniszter (1913. július 13. – 1917. június 15.) 1916 decemberében a minisztertanács hozzájárulásával az 1914/1915-ös költségvetés előirányzatára jutalmak és segélyek rovatán belül rendkívüli segélyek fizetésére adott lehetőséget. Az Igazgatóságnak ennek alapján megengedték, hogy 400 és 1000 korona jutalmakat oszthasson,¹⁵ segélyeket viszont csak azoknak adtak, akik önhibájukon kívül kerültek szorult anyagi helyzetbe (például betegség, családi körülmények). Segélyt csak kérelemre engedélyeztek, kivételt jelentett, ha a szolgálati főnök ajánlotta az egyik beosztott vasutasát. Segélyt azonban csak kisebb

10 | Tomka 2018: 47, 60–61.

11 | Pogány 2018: 83.

12 | Sajnos, az igazgatói összülésekről (amelyek részletesen bemutatnák az üzletvezetőségek területén felmerülő problémákat) nem maradt meg jegyzőkönyv 1919 januárjától egészen 1926-ig. Hasonló probléma tapasztalható az almanachok kutatása kapcsán is, az 1918-ban megjelent után csak 1926-ban adják ki újra az összvasutasságot számontartó fontos dokumentumot.

13 | Lásd részletesebben: Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) W szekció 12 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1918–1924.

Példaként: 1918. október 8. (31. ülés) 55. napirendi pont: Javaslat az államvasúti alkalmazottak olcsó élelmiszerral való ellátására (KÉM); 1918. november 9. (43. ülés) 13. napirendi pont: Javaslat vasutasok leszerelési és rendkívüli segélyéről, az államvasúti személyzet munkaidejének rendezéséről, hozzájárulás a költségek előirányzat nélküli kiadásként történő elszámolásához (KM); 1918. november 18. (50. ülés) 17. napirendi pont: Hozzájárulás az államvasúti személyzet hadikárának kifizetéséhez (KM).

14 | Hogyan éllemezik a vasutasokat? *Pesti Napló*, 1918. évf. 246. sz. 12.

15 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 47. doboz 299401/1916: Minister. Rendkívüli jutalmak engedélyezése tárgyában.

javalmazású alkalmazottak részére engedélyeztek. A másik jövedelemkiegészítési lehetőség a jutalmazás volt, amely már a háború előtt is létezett. Célja az egész éven át kifejtett tevékenységért a valóban érdemes és törekvő személyzet megkülönböztetett elismerése volt. Az összeg a teljesített szolgálattal volt arányos, illetve nem volt állandó jövedelemkiegészítés.¹⁶

A vasutasokat is sújtotta a jegyrendszer, az eddig ismeretlennek számító hústalan napok megjelenése. Az 1916-ig megírt panaszlevelek arról tanúskodtak, hogy az államvasutak és a kormány segítsége is kevésnek bizonyult. Az infláció enyhítésére a körülbelül 20 százalékos fizetésemelés jelenthetett volna megoldást, azonban ezt a nagymértékben növekedő beruházási összegek és az üzemi fenntartási költségek nem tették lehetővé a 66 371 rendszeresített alkalmazottnak és a 60 ezer fős munkáslétszámnak.¹⁷ A helyzet javítása érdekében a kormányzat több engedményt is próbált tenni a vasutasok számára, 1917-ben felemelte az államvasúti dolgozók háborús segélyének összegét, a közlekedés akadálytalan működésének biztosítása érdekében még ugyanebben az évben a mozdony-személyzet fizetését is megemelték.¹⁸ Serényi Béla kereskedelemügyi miniszter (1917. június 15. – 1918. január 25.) még 1917-ben kijelentette: „[...] *gondoskodni kell arról, hogy az agyonbajszolt és kifáradt személyzet a megélhetés megnehezedett feltételeivel szemben a mainál könnyebb helyzetbe kerüljön. [...] Az alkalmazottaknak beszerzési előleget fogok kiutalni és ezzel megadom a módot arra, hogy a megdrágult élelmiszerekkel ők is idejekorán elláthassák magukat. [...] Hogy az államvasutak személyzetét mentesítsem a nyomasztó adósságok gondjától. Ezért sürgősen összeíratom, hogy az alkalmazottak közül kinek mennyi adóssága van és aztán az állam közreműködésével konvertálom az adósságokat és gondoskodni fogok arról, hogy az alkalmazottak igen alacsony talán 2–3%-os kamat mellett hosszabb időre, valószínűleg tíz-tizenöt évre felosztva törleszthessék konvertált és egységesített adósságukat.*”¹⁹ Serényi rövid kereskedelemügyi miniszteri idejében nem tudott jelentős előnyöket kiharcolni a kormányzatnál.

A helyzetet tovább súlyosbította a fővárosban, de egyre inkább vidéken is terjedő spanyolnátha, amely egyre több embert betegített meg (Budapesten kb. 60–100 ezer fő). A járvány megfékezését a higiéniai feltételek biztosítatlanná válása is nehezítette (például szappanhány). A járvány nagyarányú forgalomkorlátozást okozott a vonatközlekedés-

16 | Uo. 55. doboz 29025/1917. A jutalmak és segélyek engedélyezése tekintetében követendő elvek közlése az alkalmazottakkal.

17 | MNL OL Z szekció 1521 Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 1.cs. (1916–1917) 1916. július 18-án írta Szerbák Elek: A személyzet anyagi helyzetének javítása érdekében szükséges intézkedésekre vonatkozó javaslat.

18 | Iványi 1960: 250–251.; 298.

19 | Az államvasúti alkalmazottak adósságait kompenzálják. Az Est. 1917. 8. évf. 177. sz. 3.

ben (fő- és mellékvonalakon egyaránt), mert a vasutas személyzet körében is jelentős volt a megbetegedések száma.²⁰ Jelentős problémákat jelentettek a járműállományban történt rongálások és a szállítások bizonytalansága is.²¹

Kérdés, hogy az egyre szaporodó problémákkal szemben milyen akaratérvényesítési lehetőségeik voltak, például sztrájkolhattak-e a vasutasok? A tömeges munkabeszünetés a legjelentősebb szolgálati vétségnek minősült és azonnali elbocsátást eredményezett.²² 1918 februárjában az Igazságügyi Minisztérium egyik osztályvezetője révén jutott a Vezérigazgatóság tudomására, hogy a vasutasok között szervezkedések zajlottak, mindamellett, hogy a lapokban közleményeket jelentettek meg szabályellenesen, a Vasúti Szövetségben is agitáltak a kollégákat.²³ A vasutasok politikai részvétele több esetben is per tárgyat képezte az államvasutak és egykori alkalmazottjai között.²⁴

Az agitátorok egyik eszköze a sztrájkra való buzdítás volt, amely több munkabeszünetésnél is kiobbantó ok volt. Az agitátorok „munkáját” elősegítette a társadalom és ezen belül is a vasutasság körében tapasztalható elégedetlenség, mely nemcsak minisztertanácsi üléseken, de a napilapok hasábjain is megmutatkozott.²⁵ Az egyre növekvő társadalmi feszültséget a sztrájkok megjelenése is szimbolizálta. 1918 januárjában a MÁV zólyomi fiókműhelyében robbant ki sztrájk, melynek célja a béke azonnali megkötése volt. A sztrájkban részt vett a fiókműhely teljes személyzete, akikhez a zólyomi fűtőházból is csatlakoztak munkások. E. Tarnay Gyula zólyomi rendőrfőkapitány zólyomi alispánnak tett jelentéséből tudjuk, a sztrájk végül a negyedik napon véget ért, miután a műhelyfőnökkel egyeztettek a bizalmiak a sztrájk beszüntetésének ügyében. A jelentésből kiderült, egy budapesti „agitátor” egyeztetett a zólyomi bizalmiakkal a sztrájk kiobbantásának ügyében.²⁶ Az 1918. júniusi MÁV Gépgyári sortűz hatására nemcsak az Északi Főműhelyben, de a Ganz gyárban is sztrájkba léptek.²⁷ 1918 júniusában (kevesebb mint fél évvel a januári sztrájk után) ismét a munkabeszünetés eszközével éltek a zólyomi műhely és

20 | A spanyol rém. Pesti Napló, 1918. 69. évf. 244. sz. 6.

21 | Képviselőházi napló 1918: 188.

22 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai. Szálas iratok. MÁV Ig. 44600/1918 Kereskedelemügyi m. kir. miniszter. Politikai agitáció beszüntetése. (1918. 04. 19.)

23 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai. Szálas iratok. MÁV Igazgatóság 58084/1918: Kereskedelemügyi miniszter a lapokban megjelenő ijesztő közlemények tárgyában. (1918. 05. 26)

24 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai. Szálas iratok. MÁV Ig. 230461/1917. Sziber György contra MÁV rendes kereset; MÁV Ig. 265093/1913 Schiller Lázár a mai perben; 232318/1918. Dr. Hesslein József a Pesti Naplóban kelt figyelmeztetés ellenére politikai cikkeket írt. Lásd részletesebben: Péterffy-Cserhádi Katalin: A MÁV szociálpolitikája az első világháború időszakában. 137–158.

25 | Lásd példaként: Egy jóléti üzlet. Népszava, 1918. 46. évfolyam. 1. sz. 10.; A vasutasok adósságainak konvertálása. Pesti Napló, 1918. 69. évf. 3. sz. 31.; A vasutasok elégedetlensége. Pesti Napló, 1918. 69. évf. 3. sz. 35.

26 | Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. Okmánytár (MMKM OKMGY) 872/971: MÁV Zólyomi műhely 1918-as sztrájkjáról rendőrfőkapitányi jelentés 1918.

27 | Gadanez 1985: 196–202.

fiókműhely dolgozói a zólyomi székhelyű Unió lemezgyár munkásaival együtt. Az indok a MÁV Gépgyárban történt események és a ruhasegély elmaradása volt, a sztrájkot ismét „agitátorok” generálták. A sztrájk beszüntetése érdekében E. Tarnay Gyula, a zólyomi rendőrfőkapitány beszüntette az élelmiszer-kiadást, illetve előállította a sztrájkban részt vevő személyeket, amiben a katonaság is közreműködött. A munkabeszüntetés végét – a januári esethez hasonlóan – ismét a bizalmiakkal való egyeztetés jelentette.²⁸

A sztrájkok elkerülése érdekében 1918 márciusában Tolnay Kornél közölte az üzletvezetőségekkel (vidéki vasúti igazgatóság), hogy a Zentraltransportleitung (a háború időszakában a vasutakat irányító hatóság) átiratában mozgalmat jelentettek.²⁹ A vasutasok munkáját szabályozó szolgálati és illetményszabályzat 34. § 2. pontja szerint a „szolgálat érdekeivel és a szolgálati kötelességek lelkiismeretes teljesítésével nem fér össze az, hogy az államvasúti alkalmazottak politikai lapokat szerkesszenek vagy ilyenek szerkesztésében közreműködjenek”, ez alól senki nem képezett kivételt.³⁰

A MÁV az 1916-os román betörés óta készítettett jelentéseket nem magyar nemzetiségű vasutasairól, azok felettesei által. A jelentés magában foglalta többek között a román betörés alkalmával kiváltott reakciót is. A hazafiatlan viselkedés leginkább a románok által sűrűbben lakott területeken volt jellemző, például a temesvári vagy a kolozsvári üzletvezetőség³¹ területén. A problémás alkalmazottakat áthelyezték másik állomásra.³² 1918 márciusától minden alkalmazottat megfigyeltek. Ennek következtében maradt meg a Balparti Üzletvezetőség jelentése 1918 áprilisából, Ruml József forgalmi főnök Pozsonyból jelentette az eseményeket, beosztásokra bontva.³³

28 | MMKM OKMGY 872/971: MÁV Zólyomi műhely 1918-as sztrájkjáról rendőrfőkapitányi jelentés 1918.

29 | A vasutasok szociális problémáinak ismertetését lásd részletesebben: Péterffy-Cserháti Katalin: A MÁV szociálpolitikája az első világháború időszakában. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle. 2019. 137–159.

30 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai. Szálas iratok. MÁV Ig. 44600/1918 Kereskedelemügyi m. kir. miniszter. Politikai agitáció beszüntetése.

31 | Kisebb vidéki igazgatóságok, amelyek a budapesti központú MÁV Vezérgazgatóság alá tartoztak.

32 | Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z 1521. Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 1. cs. (1916–1917) 190/el 1917: Román nemzetiségű alkalmazottak megfigyelése ügyében jelentés; 214 eln 1917: Keresk. Min. Román nemzetiségű vasúti alk. megfigyelése.

33 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 48. doboz 98644/1918: Ker.Min. Személyzeti mozgalmak tárgyában; 119917/1918: Balparti Üv. Személyzeti mozgalmak.

Üzletvezetőségek	A sztrájkban részt vett munkások száma
Arad	480
Budapest-Balpart	153
Budapest-Központ	2337
Debrecen	76
Kolozsvár	692
Miskolc	424
Pécs	75
Szabadka	741
Szeged	194
Szombathely	117
Temesvár	122
Zágráb	23
Összesen	5434

1. ábra: A MÁV Igazgatóság 1918. július 1-én készített kimutatása a sztrájkoló munkásokról üzletvezetőségek szerint³⁴

A helyzetet csak súlyosbította, amikor a Képviselőházban 1918. október 17-én Tisza bejelentette a háború elvesztését.³⁵ A Monarchia békekérése után öt nappal a napilapokban már Wilson amerikai elnök válaszána értelmezését olvashatjuk: „*Wilson válasza, a melyet a monarchia békekérésére küldött, nagy meglepetést kelt, mert a semleges helyekről érkező jelentések alapján ennél sokkal kedvezőbb választ vártak. A válasz lényege röviden az, hogy most már egyedül a Wilson-féle januári pontozatok alapján nem lehet békét kötni.*”³⁶ A kormány téves diplomáciai helyzetértékelése volt, aminek következményei hamar megmutat-

34 | Gadanez 1985: 201.

35 | Két hónappal azt követően, hogy Ludendorff tábornok igaz szűk körben, de beismerte a világháború elvesztését német oldalról. – 1919 – Nagy szétesés 2020: 27–28.

36 | Wilson feltételei. Az Est. 1918. 9. évf. 247. sz. 1.



1. kép. Katonavonat, 1918 MMKM TFGY 963: Katonavonat, 1918. A szerelvényben: 1 db Abh 10100 sor. és psz. csoportú háromtengelyes, I/II. oszt. tiszti kocsi, 1 db D 7000 sor. és psz. csoportú kalauzkocsi, és G sor. fedett teherkocsi. Előtérben hat repülő, az első Filipinyi János.

koztak, a megszálló hatalmak prédaként tekintettek a háborúban vesztes államok területeire. 1918. október végétől pedig nagy számban érkeztek menekültek a délszláv területekről.³⁷

A Károlyi Mihály vezetésével 1918. október 24-én megalakult Magyar Nemzeti Tanács a legális kormányzattal szemben létrehozott ellenkormány volt, Károlyi október 31-én az uralkodó kinevezésével legalizálta hatalmát, saját kormányt alakíthatott.³⁸ A Károlyi-kormány egyik jelentős problémája a nagyhatalmi elismerés hiánya volt.³⁹ A kormány támogatásával egyre nyomatékosabban követelték a főváros utcáin tüntetők a békét és a köztársaság kikiáltását. A tömeg a fővárosban vasútállomásokat is elfoglalt, egyre gyakoribbá váltak a pályaudvarokon a fosztogatások, a Keleti pályaudvaron egy frontra induló tehervonatot is kiraboltak. A Nemzeti Tanács leállította a Budapest felé induló vonatokat, felfegyverzett munkások és katonák elfoglalták a vasútállomásokat.⁴⁰

37 | E. Sajti 2004: Impériumváltások, revízió, kisebbség. Magyarok a Délvidéken 1918–1947. 11–13.

38 | Gergely–Pritz 1998: 14.

39 | Romsics 2007: 67.

40 | Dent 2019: 26–29.

A háború elvesztésének következményei a vasúton

A háború elvesztése a történelmi Magyarország összeomlása volt.⁴¹ Nehézségek, problémák sorozata kulminálódott: a háború elvesztése, a politikai rendszerváltás (az 1918. október 31-én kitört őszi forradalom), megszállások is okozták a társadalom destabilizálását. A politikai mozgalmak szervezését gátolta az 1908-as miniszteri rendelet, amely tiltotta, hogy a vasutasok a szociáldemokrata párt tagjai lehessenek.⁴²

1918. november 1-től új miniszterelnök és annak kormánya gyakorolta a hatalmat. A Károlyi-kormány hatalomra jutásával új miniszterek és a régiak leváltása történt meg, köztük Sztéryi József kereskedelemügyi miniszteré is. Az új kereskedelmi miniszter, Garami Ernő Tolnay Kornél mandátumának lejáratására hivatkozva Vázsonyi Jenőt⁴³ nevezte ki a MÁV elnök igazgatóvá.⁴⁴

A miniszter elsősorban a vasutasok fizetésének és munkaidejének rendezését várta el a frissen kinevezett elnök igazgatótól.⁴⁵ A vasút igazgatásában bekövetkezett változásokat a *Vasúti és Közlekedési Közlöny* november 3-án publikálta, hírt adva a Vasúti Szindikátus hatalomátvételéről. A Szindikátus a vasútintézet által végezte a vasút igazgatását és ügyvitelét, a szabályzatokon nem terveztek változtatni a szolgálati kötelezettség biztosítása érdekében, a személyzetet érintő döntésekben is intézkedett – ez alól a munkásság kivételt képezett, akik nem képviselték magukat a Szindikátusban –, a Szindikátus rendelkezéseit a MÁV Igazgatóság által közölte.⁴⁶ Hatalmának elismerésével kapcsolatban nem volt egységes a vasutaság véleménye, többen is megkérdőjelezték a szervezet hatalomátvételét, leginkább a szélsőbal részéről.⁴⁷ Ennek valószínűsíthető oka lehetett, hogy a Szindikátusban nem képviseltette magát a vasúti munkásság. A munkásság és

41 | Hatós 2018: 9.

42 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai. Szálas iratok. 330926/1908. Kereskedelemügyi miniszter kijelenti, hogy vasúti alkalmazott a szociáldemokrata pártnak tagja nem lehet.

43 | Vázsonyi Jenő (1864–1940): mérnök, Vázsonyi Vilmos egykori igazságügyi miniszter testvére. Szénkormánybiztosként felismerte a vasutak villamosításának jelentőségét. Érdemei közé tartozik a magyar vasutak villamosításának felismerése és támogatása, illetve Budapest utcai világításának korszerűsítése. – Magyar Életrajzi Lexikon A–Z. Főszerk. Kenyeres Ágnes. URL: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/v-78466/vazsonyi-jeno-785CA/> (Letöltés ideje: 2022. augusztus 15.)

Vasúti karrierje 1889-ben kezdődött. Ekkor került mérnökként a Kereskedelmi Minisztérium vasúti és hajózási felügyelőséghez. Innen pár év elteltével került a MÁV-hoz, ahol anyagbeszerzési osztály vezetője volt. Ebből a pozícióból nevezték ki szénkormánybiztosnak. – Magyarország. 1918. 25. évf. 262. sz. 8.

44 | Vasúti és Közlekedési Közlöny 1918. 49. évf. 128. sz. 1.

45 | Forradalom a közgazdaságban. Az Újság. 1918. 16. évf. 259. sz. 12.

46 | A Vasutas Szindikátus rendelete. Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1918. 49. évf. 125. sz. 2.

47 | Vasutasok köréből. Népszava. 1918. 46. évf. 260. sz. 10.

a forradalmi események egyik szervezője Landler Jenő⁴⁸ volt, aki megállította a Budapestre tartó vonatokat, megakadályozva a Monarchiához hű csapatok szállítását az ország központja felé. Landlert a Magyarországi Vasutasok Szövetségének elnökévé is kinevezték.⁴⁹

A vasutasok csatlakoztak a Nemzeti Tanácshoz, támogatásukat Károlyi Mihálynak táviratban is megküldték.⁵⁰ Az 1918. november 16-i igazgatói összülés jegyzőkönyve szerint Vázsonyi Jenő elnök köszönetet mondott Tolnay Kornél háborús években tanúsított kiváló és érdemekben dús tevékenységéért.⁵¹ Elnöki beszédében hangsúlyozta: „*Nekünk a fegyvert eldobnunk nem szabad. Álljon meg mindenki őrhelyén, mert a haza veszélyben van. Martalócok között ezer veszélyben teljesít ma is szolgálatot a vasutas, küzdve egyben a megélhetés ezer gondjaival. [...] A forradalom nem hatolhat be a hivatali szobákba, nem bonthatja meg a fegyelmet, amely nélkül vasutat elképzelni nem lehet.*”⁵² Az első intézkedései között jelent meg a vasutasok munkaidejének, illetve a túlórák kifizetésének rendezése.⁵³ A kormány a vasúton uralkodó anarchisztikus állapotok rendezése miatt vasúti nemzetőrséget állított fel, amely fokozatosan megszüntette a vonalakon történt rablásokat.⁵⁴ A rablások beszüntetése érdekében a kormány a vasutasokat pénzjutalomban részesítette egy-egy rablás megakadályozása okán. A világháború időszakában történt élelmiszer-visszaélések elkerülése érdekében szervezték meg az Élelmezési Hivatalokat, megszüntetve az eddig működő jóléti bizottságokat. A hivatalok feladata az élelmiszerek beszerzése és szétosztása volt.⁵⁵ Az élelmezés biztosítása érdekében a földosztásban a beszerzési szövetkezetek is részt vettek.⁵⁶

A munkaidő és a fizetések rendezése mellett az államvasutak biztosította az elbocsátott alkalmazottak családtagjai részére az alkalmazott után járó nyugdíjak kifizetését.⁵⁷

48 | Landler Jenő (1875–1928): Neve az 1904-es vasutas sztrájk révén vált ismerté, a sztrájkvezetők védőügyvédje volt. Jelentős szerepe volt a Tanácsköztársaság megszervezésében, a Tanácskormány időszakában kereskedelmi, majd belügyi népbiztos szerepet töltött be. A Vörös Hadsereg főparancsnoka volt a felvidéki hadjárat időszakában. A Tanácskormány bukása után, 1919 augusztusában Bécsbe emigrált, ahol továbbra is támogatta a kommunista mozgalmat. 1928-ban Cannes-ban halt meg. – Magyar Életrajzi Lexikon A–Z. Főszerk.: Kenyeres Ágnes. URL: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/1-76823/lander-jeno-768A6/?list=eyJmaWx0ZXJzIjogeyJNVSI6IFsiTkZPX0xFWF9MZWhpa29ub2tfNzQyOEQiXX0sI-CJxdWVyeSI6ICJsYW5kbGVyIno> (Utolsó elérés: 2022. 11. 15.)

49 | Gadanez 1985: 203–205.

50 | Budapest, 1918. 1. évf. 42. évf. 254. sz. 6.

51 | MNL OL Z szekció 1523. Magyar Államvasutak Igazgatósága MÁV igazgatói értekezletek iratai. 56. doboz IV. összülés jegyzőkönyve. 1918. november 16.

52 | Veszélyben van az államvasút. 8 Órai Újság. 1918. 4. évf. 266. sz. 2.

53 | Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1918. 49. évf. 130. sz. 2.

54 | Uo. 133. sz. 2.

55 | Élelmezési Hivatalok szervezése az államvasutaknál. Uo. 1919. 50. évf. 12. sz. 2.

56 | Az államvasutak részvétele a földosztásban. Uo. 1919. 50. évf. 19. sz. 2.

57 | Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1918. 67. sz. 1.

Vázsonyi ezt azért is tarthatta fontosnak, hiszen a vasúti személyzet jelentős hiátussal küzdött, kiknek pótlására csak a kormány előírásainak megfelelően leszerelt egyéneket alkalmazhattak.⁵⁸

A hatalom- és a személyi változások elfogadása a vasutasoknál – ahogy a korábbiakban is leírtuk – nem volt egységes. A „tisztulási folyamat” – ahogy Vázsonyi nevezte – magában foglalta azt a jelenséget is, hogy egy-egy szolgálati helyen a magas beosztásnak számító szolgálati főnök vagy beosztottjainak eltávolítását követelték, illetve helyükre konkrét személyek kinevezését, áthelyezését kérték a MÁV vezetésétől, vagy, ami még kritikusabb, helyben próbálták – a felső vezetés tudta nélkül – végrehajtani a személycserét. Ezeket a jelenségeket Vázsonyi szolgálati úton vagy a Magyarországi Vasutasok Szövetsége segítségével orvosolta, a felmerülő panaszokkal kapcsolatban a központi főosztályok vagy a műhelyfőnökségek intézkedtek.⁵⁹ Fontos változást jelentett a kereskedelemügyi miniszter azon döntése, hogy a vasutasok szabadon, minden tiltás nélkül csatlakozhattak a szociáldemokrata párthoz.⁶⁰

Jelentős változás következett be a Tanácsköztársaság időszakában. A pályaudvarok képe és ezek környezete is a vörös uralmat szimbolizálta: a Nyugati pályaudvarnál vörös emelvényt építettek, amely az agitátorok egyik fő helyszíne volt. Baross Gábor, egykori közlekedésügyi miniszter Keleti pályaudvarnál álló szobrát vörös lepellel borították „Világ proletárjai egyesüljetek!” felirattal ellátva.⁶¹

A teljes vasúti irányítás átalakult, az összes gőzüzemű vasút a Vasúti Direktórium⁶² igazgatása alá került. Tagjait a kereskedelemügyi népbiztos, Landler Jenő nevezte ki, Vázsonyi továbbra is maradt a MÁV elnöki székében. Az igazgatóságok élére az alábbi

58 | Uo. 1918. 67. sz. 2.

59 | Uo. 1918. 69. sz. 1.

60 | Uo. 1919. 50. évf. 7. sz. 4.

61 | Dent 2019: 79.

62 | A Vasúti Direktórium megalakulását 1919. március 26-án tette közzé Landler Jenő népbiztos. A Direktórium a Tanácsköztársaság által létrehozott szerv volt, amelynek feladata az összes gőzüzemű vasút igazgatása volt. Tagjait Landler Jenő népbiztos nevezte ki. Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1919. 50. évf. 28. sz. 2.; MMKM Aprógyűjtemény 826/969: Vasúti Directorium felállítása. 1919. 03. 31.

személyeket neveztek ki: Benedikt Márk,⁶³ Gerlóczy Gyula,⁶⁴ Kőrös Márton,⁶⁵ Tánczos Jakab,⁶⁶ Hitzing Antal,⁶⁷ Horánszky Gyula,⁶⁸ Calderoni Sándor.⁶⁹

63 | Benedikt Márk 1855-ben született Szatmáron, vasúti szolgálatát 1881-ben kezdte meg az Északkeleti Vasútnál. Folyamatosan emelkedett fel a ranglétrán, 1903-ban nevezték ügyosztályvezetővé, 1915-ben pedig igazgatóhelyettesé az általános ügyosztályon. Új igazgatóhelyettesek az államvasutak általános igazgatási főosztályában. Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1915. 46. évf. 20. sz. 2.

1919-es kinevezése után ebből a pozícióból ment nyugdíjba, 1922-ben halt meg. Pesti Napló. 1922. 73. évf. 91. sz. 7.

64 | Gerlóczy Gyula 1868-ban született. 1890-ben nevezték ki a Magyar Királyi Törvényszéknél joggyakornoknak, 1894-ben már a Pénzügyminisztériumban dolgozik, 1914-ben nevezték ki a MÁV új pénzügyi igazgatójává. Kivonat a hivatalos lapból. Pesti Hírlap 1890. 12. évf. 60. sz. 13.; Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1914. 45. évf. 36. sz. 1.; 6. 65 | Dr. Kőrös Márton 1870-ban született Budapesten, ügyvédi tanulmányai után helyezkedett el az államvasutaknál, elérte az igazgatóhelyettesi címet. A Vasúti tisztképző tanfolyam tanára és gyakorló ügyvéd is volt. 1924-ben halt meg. Pesti Hírlap. 1924. 46. évf. 148. sz. 8.; Gyászrovat. Budapesti Hírlap. 1924. 44. évf. 150. sz. 6.

66 | Tánczos Jakab 1866-ban született. 1899-ben már a MÁV alkalmazásában állt, Temesvárott segédmérnökként, 1901-től Nagyikindán, 1903-tól Szegeden osztályvezető mérnök. 1914-ben helyezték át Budapestre, ahol a MÁV Igazgatóság pályafenntartási és pályafelügyeleti osztályán volt felügyelő, innen is nyugdíjazták. 1931-ben hunyt el Budapesten. Kivonat a hivatalos lapból. Pesti Hírlap. 1890. 12. évf. 60. sz. 13.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1899. 443.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1901. 434.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1903. 457.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1914. 306.; Dunántúl. 1931. 21. évf. 273. sz. 2.

67 | Hitzing Antal: 1870-ben született, középiskolai tanulmányát Aradon végezte. Mérnöki végzettsége révén helyezkedett el a MÁV-nál, mint gyakornok Zólyomban. 1910-ben főmérnökké nevezik is és áthelyezték a MÁV Igazgatóság Gépészeti főosztályára, Budapestre. 1913-tól a főosztályon belül a vontatás osztály osztályvezető helyettese, 1918-tól osztályvezetője. 1916-ban a hadiforgalomért tett sikeres szolgálatért megkapta a Ferenc József-rend lovagkeresztjét. 1925-ben Budapesten hunyt el, mint a MÁV nyugalmazott főfelügyelője. – Az Aradi Királyi Főgymnasiumnak és az evel összekapcsolt állami főreáliskolának értesítője az 1886-87-es iskolai évről. 1887. 88.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1894. 272.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1895. 263.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1903. 427. Magyarország tiszti cím- és névtára. 1905. 240.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1907. 270.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1910. 284.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1913. 300.; Budapesti Közlöny. 1916. 50. évf. 41. sz. 6.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1918. 269.; Az Újság. 1925. 22. évf. 99 sz. 26.

68 | Horánszky Gyula: 1868-ban született nemesi családban, édesapja Horánszky Nándor, a Széll-kormány kereskedelemügyi minisztere volt. Pályafutását 1892-ben kezdte a Magyar Államvasutaknál, jelentős szerepet töltött be a vasúti forgalom újjászervezésében az első világháború és az azt követő időszakban. Többek között az ő érdeme volt, hogy a MÁV Európában az elsők között volt, amelynek vonalain helyreállt a világháború előtti forgalom. 1933-ban nyugdíjba vonult 41 év szolgálat után, mint miniszteri tanácsos és a MÁV forgalmi igazgatója. Nyugdíjba vonulása alkalmával megkapta a Magyar Érdemkereszt csillagát Gömbös Gyula miniszterelnök jóváhagyásával. 1940-ben halt meg, sírja a budapesti Kerepesi temetőben található. Magyarország. 1929. 36. évf. 95. sz. 8.; Nyugalomba vonul Horánszky Gyula, a MÁV forgalmi igazgatója. Nemzeti Újság. 1933. 15. évf. 49. sz. 4.; Horánszky Gyula nyugalomban. 8 Órai Újság. 1933. 19. évf. 50. sz. 7.; Horánszky Gyula miniszteri tanácsos, MÁV igazgató nyugalombavonulása és kitüntetése. Magyar Vasut és Közlekedés. 1933. 21. évf. 5-6. sz. 5.; Szombaton temetik Horánszky Gyulát. 8 Órai Újság. 1940. 26. évf. 50. sz. 5.

69 | Calderoni Sándor: Tanulmányait a VII. kerületi községi főreáliskolában végezte, még egyetemi éveit a Műegyetemen töltötte, ahol gépészmérnök-növendéki ösztöndíjban részesült, ekkor már a MÁV alkalmazásában állt, gyakornokként az Északi Főműhelyben, ahol további munkásságát is töltötte. 1917-ben Vázsonyi Jenő MÁV igazgatóhelyettes és udvari tanácsos helyettese lett a Kereskedelemügyi Minisztérium által létrehozott Vasbizottság nevű szervezetben. 1917-ben helyezték át az Északi Főműhelyből a MÁV Igazgatóságra, ahol előbb főmérnök, majd osztályvezető lett. 1954-ben halt meg Budapesten, mint nyugalmazott államvasúti igazgató. Lásd Budapest fővárosi VIII. kerületi (józsefvárosi) községi főreáliskola tizenhetedik tudósítványa. Szerk. Felsmann József. Bp., 1888. 93.; Budapest fővárosi VIII. kerületi (józsefvárosi) községi főreáliskola huszonötödik tudósítványa. Szerk. Felsmann József. Bp., 1897. 125.; Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1897. 28. évf. 47. sz. 4.; Budapesti Czim- és Lakásjegyzék, 1900-1901. 12. évf. 247.; Hivatalos rész. Budapesti Közlöny. 1917. 51. évf. 38. sz. 3.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1917. 323.; Magyarország tiszti cím- és névtára. 1918. 271.; Budapest Anyakönyvi Hivatal. II. kerület. Halotti állami anyakönyv 1951-1955. 004430534. számú mikrofilmtékercs. 407. számú bejegyzés.



2. kép. A Tanácsköztársaság egyik hírhedt „vasúti” eszköze, a páncélvonat MMKM TFGY. 7745. Az osztrák–magyar haderő VII. vagy VIII. sz. nehéz, Istvántelken készült páncélvonata 1915-ben

A vidéki igazgatóságok mellé három tagból álló tanácsot állítottak fel, hatáskörét a Vasúti Direktórium határozta meg.⁷⁰ A tanácsok összetételét 1919 júniusában tették közzé a vasutasok számára. A tanácstagok mellé a Vasúti Direktórium megbízottakat nevezett ki, akik segítették a tanácstagokat feladatuk elvégzésében. A megbízottak feladatköréhez tartozott a vasutas tanácsok munkájának segítése, a megfelelő munkavégzés biztosítása (beleértve az esetleges személycseréket is), a rend és a fegyelem betartatása, valamint a kommunista propaganda terjesztése.⁷¹

A tanácskormány 1919 májusában rendezte a fizetéseket, ami a vasutasok egyik fő sérelme volt az első világháború alatt és azt követően.⁷² Ugyanekkor azonban az Igazgatóság kötelezte a 18 és 26 év közötti alkalmazottait az azonnali bevonulásra, a 27 és 35 közötti férfi alkalmazottakat pedig készenlétbe helyezték. A bevonulást befolyásolta a szolgálati főnök, aki eldönthette, hogy tudta-e nélkülözni alkalmazottját.⁷³

70 | Vasúti és Közlekedési Közlöny 1919. 50. évf. 28. sz. 2.

71 | Vasutas tanácsi tagok és vasutas tanácsi megbízottak megerősítése és a megbízottak ügykörének megállapítása. Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1919. 42. sz. 3–4.

72 | Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1919. 35. sz. 1–5.

73 | MÁV Archívum. NF.10003. 10. Naplószerű feljegyzések. Az ellenséges megszállások következtében a vasúti üzemi szolgálatában és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásairól. 1919. május havában. 1; 41–44.

1919 júliusában Landler leváltotta Vázsonyit, az okokat nem közölte.⁷⁴ Bár a vasúti munkabeszüntetések a háború időszakában leginkább a kommunistákhoz voltak köthetőek, a Tanácsköztársaság idején is előfordult, maga Landler is túlértékelte a vasutasok támogatását. A nem megfelelő illetmények kifizetése, a hadba hívás voltak azok az indokok, amelyek sztrájkra kényszerítették a dunántúli vasutasokat. A sztrájkot Szamuely különítménye verte le.⁷⁵

A Tanácsköztársaság bukásával bekövetkezett politikai változások a vasutak irányítását is jelentősen befolyásolták. A Vasúti Direktórium augusztus 4-ével megszüntette működését,⁷⁶ augusztus 15-én a Vasutas Tanácsok jogkörét is eltörölték.⁷⁷ Egyrészt helyreállították a jogfolytonosságot, 1918. október 30. és 1919. március 21. dátumoktól számítva. Ahogy a rendelet is fogalmaz, 1918 októberével a jogfolytonosság megszakadt. Revízió alá vették az 1918. október 31. és 1919. március 21. közötti időszakot, illetve az 1919. március 21. és 1919. augusztus 6. közötti időszak alkalmazásait, megbízásait, kinevezéseit hatályon kívül helyezte a kialakuló Horthy-rendszer. A személyi változások kapcsán jelentős szerepet töltött be Gerlóczy Gyula, aki átvette az elnökhelyettesi feladatokat, mint helyettes államtitkár. Az Igazgatóság működésének biztosítása érdekében a márciusban kinevezett igazgatók mellé a nyugdíjas vasutasokat is újra alkalmazták, felülvizsgálták a tanácskormány által elbocsátott alkalmazottak helyzetét. A szolgálati rend és fegyelem helyreállítása érdekében született rendelet alapján a szolgálati főnök feladata volt beosztottjainak a felügyelete. Rendeletbe foglalták tovább a politikai jogok szabad gyakorlásának kereteit, szigorúan tiltották a szolgálat közbeni politizálást.⁷⁸ Feloszlatták az egyesületek működését. A Tanácsköztársaság idején bepanaszolt vasutasok ellen vizsgálatot rendelt el a kormány, amit a juryk (bizottságok) vittek véghez.⁷⁹ A Tanácskormány időszakában felmondott alkalmazottak felmondását hatálytalanították.⁸⁰

74 | Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1919. 45. sz. 1.

75 | Gadanez 1985: 239–245.

76 | MÁV Archívum. NF. 10003. Naplószerű feljegyzések 13. kötet. (továbbiakban: Naplószerű feljegyzések 13.) Az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgálatában és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásáról. 1919. augusztus (Proletárdiktatúra összeomlása – Budapest román megszállása) 65.

77 | Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1919. 57. sz. 1.

78 | Uo. 55. sz. 1–2.

79 | Uo. 57. sz. 1–2.; 61. sz. 1–2.

80 | Uo. 61. sz. 1–2.

Megfigyelések, jelentések a „forradalmi időszakból”

A Tanácsköztársaság időszakában tapasztalt hatalomellenes viselkedés kapcsán a vasutasok panaszait 1919. december 31-ig teheték meg. A panaszt az a helyi vasúti bizottság vizsgálta ki, ahol az alkalmazott 1919. március 21. előtt teljesített szolgálatot. A bizottság döntését az Igazgatóság elé terjesztette be, ahol a – vizsgálatot figyelembe véve – az elnök döntött a vasutas további sorsáról.⁸¹ A bepanaszoltak ügyeinek kivizsgálásával párhuzamosan elkezdődött a jelentések készítése is a vasúton belül. Fegyelmi ügyeik részletesen fennmaradtak a MÁV Archívumban, betekintést nyújtva az egyes életutakba.⁸²

Ahogy az előző fejezetben is utaltunk rá, a MÁV-on belül már a világháború időszakában is kötelezővé tették a megfigyelések, jelentések készítését az alkalmazottokról. Ezek közül a jelentések közül pár darab megmaradt az utókorra, betekintést adva a vasutasok reakcióiba a forradalmi időszakban. A kifogásolt magatartást tanúsító alkalmazottokról az 1918. október 31. és 1920. június 27. közötti időszakban (az 1920. évi XI. törvénycikk alapján) készült jelentés. A jelentéseket többféle módon készítették. A jelentések egy része a bepanaszolt vasutas beosztottjaival készült beszélgetések alapján készült, amit jegyzőkönyvekben rögzítettek. A másik eljárás szerint egy segédtitkár utazta körbe az állomásokat, ahol beszélt az állomásfőnökkel, hogy a fentebbi időszakban volt-e olyan alkalmazott, aki:

1. Vasutas Szövetség tagja volt.
2. Szociáldemokrata párt tagja és agitált, aki osztályharcot hirdetett.
3. Megszállás idején hazafiatlanul viselkedett vagy destruktív módon közreműködött.

Emiatt több fegyelmi eljárás is megindult korábban.

A helytelen magatartásformát az 1920. XI. tc. 4. § tartalmazta.⁸³ Ilyen jelentés maradt fenn az utókor számára a főváros részét akkor még nem képező Rákospalota-Újpest, illetve Zebegény, Vác, Nagymaros, Üllő, Cegléd állomásról.

Rákospalota-Újpest állomáson 1920. november 5-én vették fel a jelentést, amely szerint Vértesi István állomásfelügyelő a forradalmi időszakban próbálta az állomásfőnököt „megpuccsolni,” aláírást gyűjtött ellene, gúnyolódott rajta, társait a kommunizmus érdekében befolyásolta. Vértesi ennek érdekében Kovásznay Béla (aki az államvasutak

81 | Uo. 62. sz. 2.

82 | MÁV Archívum. FE.10003. MÁV Vezérigazgatóság Elsőfokú Fegyelmi Bírósági Üggyek 1920.

83 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 57. doboz. 34098/1921: Budapesti Üzletvezetőség Királyi tanácsos, főfelügyelő, üzletvezetőhelyettes Bp. Balparti Úv 19531/1920. szám jelentése a MÁV Igazgatóságnak. (1921. 02. 17.)



3. kép. Rákospalota-Újpest vasútállomás, MMKM TFGY 363

tartalékos csendőrtisztje volt ekkor)⁸⁴ hivatalnok ellenforradalmárt a munkástanácsnál feljelentette, Péter Pál (váltókezelő) vallomása szerint Vértesi a személyzetet akasztásokkal fenyegette. Friedrich Ármin állomásfőnök kifejtette: *„Engem egy helyi csoport együttesen megtámadott, s azt mondotta, hogy a háborúban szegény népfelkelőket véresre vertem, s hogy én vagyok az állomás rossz szelleme, s én az embereket nem a proletár eszme mellett, hanem ellene vezetem. A megtámadás oka az volt, hogy befolyásoltam a személyzetet abban az irányban, hogy őt ne válasszák titkárnak meg.”*⁸⁵

Vácott és Nagymaroson is az állomásfőnök „hatalmának megpuccsolása” volt a cél. K. Szabó János nagymarosi ellenőr erről így nyilatkozott: *„Hogy mivel a régi rendszer meg-*

84 | Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1921. 4. sz. 1.

85 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 57. doboz. 34098/1921: Budapesti Üzletvezetőség Királyi tanácsos, főfelügyelő, üzletvezetőhelyettes Bp. Balparti Úv 19531/1920. szám jelentése a MÁV Igazgatóságnak. (1921. 02. 17.)

*bukott most már a személyzetnek is joga van a saját ügyeibe beleszólni s azért alkalmazkodják a korhoz és viselkednek a személyzettel szemben úgy, mint azt az új kor szelleme megkívánja.*⁸⁶

A fegyelmi ügyek egy külön csoportját alkották a Vörös Hadseregben részt vett vasutasok ügyei, ilyen Boros Mihály felügyelő (Igazgatóságra volt beosztva)⁸⁷ fegyelmi ügye is, amelynél az 1920. szeptember 20-án kelt másodfokú határozatot bírálták felül 1921. január 11-én. A felügyelő a Tanácsköztársaság idején egy vörös motorkerékpáros küldönosztatot szervezett. Boros a hadügyi népbiztostól kapott megbízást katonai alakulat vezetésére, de ezt úgy kapta meg, mint a magyar kerékpáros szövetség könyvelője. Céljuk, a vád szerint, a motorkerékpárok elkobzása volt, így Boros – állítása szerint – semmiben sem működött közre. A terhelt nem volt kommunista a kihallgatottak vallomása alapján, nem támogatta a Tanácsköztársaság működését. A vád szerint Boros azonban a vörös kerékpár osztag megszervezésével a vörös uralmat támogatta, így közhivatalnoki esküjét megszegte. A tárgyalási jegyzőkönyv szerint jelen volt a tárgyaláson többek között 1920. szeptember 20-án Banovits László, aki felügyelőjeként a vád képviselője volt. Dr. Szigeti János ügyvéd Boros védője volt, arra hivatkozott, hogy védence kényszerűségből teljesítette a kötelességét, a megélhetés miatt volt szükséges tette, de soha nem akarta szolgálni a proletárdiktatúrát. Boros személyesen is kijelentette, hogy nem akart vörös katona lenni és a frontra menni. Az elnök (dr. Bruckner Károly) vétkesnek mondta ki Borost, aki saját kezdeményezésre egy vörös motorkerékpáros osztagot szervezett és a vörös katonai alakulat vezetésére Haubrich népbiztostól kapott megbízást. A fegyelmi bírósági határozata szerint 1920. szeptember 20-án a vádlottat áthelyezéssel büntették, illetve a felfüggesztés idején ki nem fizetett jövedelmét (50%) is visszakaphatta. 1919. május 1. és 1919. június 2. között Budapest területén vörös motorkerékpáros osztagot szervezett küldönosztagra a hadügyi népbizottság megbízásából, holott vallomása szerint azok ellenforradalmárok voltak, és nem vörös katonák. A tanúk ellenforradalmárnak vallották őt. A vádirat szerint 1920. február 16. óta volt felfüggesztve a vádlott.⁸⁸ Boros Mihály felügyelőnek végül 1921 májusában felmondtak.⁸⁹

Ugyancsak a Vezérigazgatóságon dolgozott Szlovák János főellenőr, akit azzal vádoltak meg, hogy aktívan támogatta a Tanácskormány rendszerét. A vád szerint Szlovák a szódi

86 | MNL OL Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 57. doboz. 34098/1921: Budapesti Üzletvezetőség Királyi tanácsos, főfelügyelő, üzletvezetőhelyettes Bp. Balparti Úv 19531/1920. szám jelentése a MÁV Igazgatóságnak. (1921. 02. 17.)

87 | A máv. igazgatósági vizsgálóbizottság (jury) tárgyalási napjai. Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1919. 74. sz. 4.

88 | MÁV Archivum. FE.10003. MÁV Vezérigazgatóság. Elsőfokú Fegyelmi Bírósági Ügyek 1920. 1–34. Boros Mihály felügyelő fegyelmi ügye (1920. 07. 07.) – 25/1920.

89 | Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1921. 36. sz. 4.

ellenforradalom leverése céljából 14-16 gödi kommunistával együtt fegyvert fogott és vasúti hajtányon Sződre ment, de a gödi munkástanácsnak is tagja volt, illetve agitálta is vasutas társait. Szlovákot 1921 februárjában első fokon csak pénzbírsággal sújtották, fellebbezése után azonban a másodfokú ítélet alapján elbocsátották, illetve pénzbüntetést is kirótt a bíróság.⁹⁰

Imre Andor felügyelő ügyét 1920. 06. 16-án tárgyalták, a kommunizmus rajongó hívének nevezték. Imre kommunista propagandát is terjesztett társai körében: „*Milyen szép volna a világ, ha a világ munkásai egyesülni tudnának!*” [...] *Csak a marxi eszmék tudják a világot megváltoztatni.*” Gyakran feljárt a párt szakszervezeti irodájába. A politikai sztrájkra is agitált, illetve vörös jelvényekkel feldíszítve egy munkásfelvonuláson is részt vett. A felügyelő hivatali felszólítására sem lépett ki a szociáldemokrata pártból, amiért felfüggesztették. 1920. augusztus 7-én levelet írt a MÁV Igazgatóság fegyelmi bíróságának elnökéhez, melyben jelezte a felfüggesztését, illetve az ezért kapott 50 százalékos jövedelmet, amely nem elegendő három gyermekének iskoláztatására, Imre ezért a családi pótlékkal is próbált visszaélni, a harmadik, már dolgozó gyermekére is felvette, ami miatt le is bukott, a visszaélés tényét beismerte. A fegyelmi bíróság Imrét bűnösnek nyilvánította az ellene felhozott vádakban, de gyermekeire való tekintettel pénzbüntetéssel és áthelyezéssel sújtották.⁹¹

Összegzés

A forradalmi időszak megítélése a vasutasok közösségében sem volt egységes, amit a levéltári források mellett a sajtóban megjelent jobb- és baloldali nyomtatott sajtóanyagok is érzékeltetnek. Példaként említeném a vörösteror hivatalos lapjaként emlegetett *Népszavát*, amely a kommün bukása utáni első számában már bírálta a vasutasok viselkedését.⁹² Homonnay Tivadar, a keresztényszocialista párt⁹³ vasúti szakosztályának

90 | MÁV Archívum FE.10005. MÁV Vezérigazgatóság Elsőfokú fegyelmi ügyek. (1920–1921) 21/1921: Szlovák János és Fai László felügyelők fegyelmi ügye.

91 | MÁV Archívum FE.10003. MÁV Vezérigazgatóság Elsőfokú Fegyelmi Bírósági Ügyek 1920. Imre Andor felügyelő fegyelmi ügye 11/1920.

92 | A Népszava, a Vasutasok és a Fölfüggesztés. Nemzeti Újság. 1919. 1. évf. 2. sz. 2.

93 | A keresztényszocialista párt egy szociális irányultságú keresztény tömegpárt volt. Fő törekvéseiben a demokratikus, jóléti és szociális reformok megvalósítása (többek között ingyenes közoktatás, földreform, kötelező biztosítás), kiterjesztett, titkos választójog, sajtószabadság. Programjuk szembement a világháború előtti pártprogrammal, csatlakoztak a Nemzeti Tanácshoz. – Gergely 1969: Keresztényszocialisták az 1918-as polgári demokratikus forradalomban. 30–38.

elnöke szerint a vasutasok kényszerből támogatták a Károlyi-kormányt.⁹⁴ Henyei Nagy József MÁV-felügyelő 1938-ban megjelent visszaemlékezésében a korszakot negatívan értékelte. A Vasúti Direktórium korszakát így jellemezte: „*Rettenetes idők, felejthetetlen rossz emlékek!*”. Az akkor Felsőgallán szolgálatot teljesítő Henyei a forradalmak korszakát a rend teljes felborításának tekintette, kvázi egy illegitim időszaknak.⁹⁵

Kérdés, hogy mennyire és egyáltalán felismerték-e a történelmi események változását? Az alábbi kérdésre bizonyíték lehet dr. Gerlóczy Gyula a MÁV Pénzügyi Főosztály igazgatójának levele az összvasutasság nevében Vázsonyi Jenő MÁV elnöknek: „[...] *Az a nagy történelmi átalakulás, a mely Magyarország politikai életében és közéletében a közeli napokban végbement, a magyar államvasutaknál is érzékenyen érezte hatását, mert egyrészt a háború alatt már úgyszólván teljesen kimerült derék személyzetünket újabb emberfeletti feladatok elé állította, másrészt az intézmény fővezetésben is lényeges személyi eltolódásokat váltott ki. [...]*”⁹⁶

Ahogy a fentebbiekben ismertetett példák is mutatták, jelentős problémát jelentett a vasutasok számára a politikai instabilitás, amely nagyban befolyásolta cselekvéseiket. A helyzetet kihasználva próbáltak többen is megszabadulni feljebbvalójuktól, akár koholt vádakkal is sújtva azokat, míg mások – elmondásuk szerint – kényszer hatására cselekedtek. Tanulmányunkban próbáltuk bemutatni azokat a tényezőket, amelyek befolyásolhatták munkavégzésüket, ismertettük azokat a problémákat és megoldási kísérleteket, melyek már a világháború időszakában is nehezítették hivatásuk elvégzését. Helyzetüket az első világháború utáni instabilitás tovább rontotta. A fentebbiekben bemutatott esetek kiragadott példák, amelyekkel a teljesség igénye nélkül próbáltunk ízelítőt nyújtani az államvasutaknál történt eseményekbe.

Ahogy láthattuk, a forradalmi időszakban kinevezett államvasúti vezetők mind a vasúti ranglétrát végigjárva teljesítették szolgálatukat és a Tanácskormány bukása utáni időszakban is vezető szerepet töltöttek be a vasút irányításában. A MÁV Archívumában átnézett első- és másodfokú fegyelmi iratok, a témában keletkezett egyéb iratanyagok (rendeletek, levelezések et cetera) és a vasúti szaklapok alapján a juryk számos esetet tárgyaltak, de nem egy esetben a vizsgálatok eredményei nem állapítottak meg rendszerellenességet. Az iratanyagok alapján a panasztételek és az ezek alapján meginduló vizsgálatok leginkább a magasabb beosztások megszerzésére, személyes ellentétre vagy a szociális nehézségek enyhítésére irányultak. Boros Mihály és Szlovák János esete mutatja, hogy egy viszonylag magas beosztású vasutas számára a politikai változások (Vezérigazgatóságon tiszti)

94 | A vasutasok, a fölfüggesztés meg a – Népszava. Népszava. 1919. 47. évf. 190. sz. 6.

95 | Henyei Nagy 1938: 22–26.

96 | Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1919. 61. sz. 1.

karrierjének végét jelentették. A vasutasok fegyelmi ügyeinek jelentős része az 1921-es évre lezárult, a felmentett vasutasok elbocsátását mellőzték, és – amennyiben lehetséges volt – visszahelyezték őket a fegyelmi ügyet megelőző beosztásukba.⁹⁷

Hogy mi motiválhatta cselekvésre a fentebbiekben említett vasutasokat, arra a drive-elmélet adhat néminemű magyarázatot. Az elmélet szerint olyan pszichológiai állapot alakulhatott ki, amely megkísérelte a szervezetet cselekvésre készíteni, ami ez esetben az első világháború utáni változásokra való reagálást jelentette. A pszichológiai drive-ok (bizonyos élmények, tapasztalatok megélése) közé sorolható a vészhelyzetben fellépő késztetések, amelyek a helyzet kezeléséhez járultak hozzá, a legjelentősebb a félelem és a düh, amit a frusztráció vált ki.⁹⁸

A vasutak és a vasutasok stratégiai szerepének fontosságát a tiszavirág-életű Peidl-kormány kereskedelmi minisztere, Dovcsák Antal is felismerte és hangsúlyozta: *„Az ország gazdasági életének, rendjének, legfontosabb szerve a vasút, ezért a kormány különös súlyt helyez a vasutasok munkateljesítményére.”*⁹⁹ Hegyeshalmi Lajos, a Friedrich-kormány kereskedelmi minisztere 1919. szeptember 20-i köszöntőjében így nyilatkozott a vasutasokkal kapcsolatban: *„Nem kétlem, hogy az a vasutasság, mely a kötelességek teljesítésében mindig az elsők között volt eddig is, a legnagyobb lelkesedéssel fog felelni hívó szavamra és erejének legvég-sőbb megfeszítésével fogja támogatni azt a szent törekvésemet, mely az ország jobb és boldogabb jövőjének alapjait lesz hívotva lerakni.”*¹⁰⁰

97 | MÁV Archívum. Digitális Nyilvántartási Rendszer (DNR) 13444/1919: Ig. A Tanácsköztársaságnak ideje alatt tett intézkedések felülvizsgálata tárgyában.

98 | Bodnár Gabriella – Simon Péter 1997: 39–1.

99 | Naplószerű feljegyzések 13. 71.; Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1919. 53. sz. 1.

100 | Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja. 1919. 63. sz. 1.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Hivatkozott források

8 Órai Újság. 1918; 1933; 1940

Az Aradi Királyi Főgymnasiumnak és az evvel összekapcsolt állami főreáliskolának értesítője az 1886-87-es iskolai évről. 1887

Budapest. 1918

Budapest fővárosi VIII. kerületi (józsefvárosi) községi főreáliskola tizenhetedik tudósítványa. Szerk. Felsmann József. Bp., 1888.

Budapest Anyakönyvi Hivatal. II. kerület. Hallotti állami anyakönyv 1951–1955. 004430534. számú mikrofilmtekercs. 407. számú bejegyzés

Budapest fővárosi VIII. kerületi (józsefvárosi) községi főreáliskola huszonötödik tudósítványa. Szerk. Felsmann József. Bp., 1897.

Budapesti Czim- és Lakásjegyzék, 1900–1901

Budapesti Hírlap, 1924

Budapesti Közlöny, 1916; 1917

Dunántúl, 1931

Az Est, 1917; 1918

Képviselőházi napló 1910–1918. 1918. 52. kötet. 819. ülés

Magyarország tiszti cím- és névtára. 1894; 1895; 1899; 1901; 1903; 1905; 1907; 1914; 1917; 1918

MÁV Archívum. Digitális Nyilvántartási Rendszer (DNR) 13444/1919: Ig. A Tanácsköztársaságnak ideje alatt tett intézkedések felülvizsgálata tárgyában.

MÁV Archívum. FE.10003. MÁV Vezérigazgatóság Elsőfokú Fegyelmi Bírósági Ügyek 1920.

MÁV Archívum FE.10005. MÁV Vezérigazgatóság Elsőfokú fegyelmi ügyek. (1920-1921)

MÁV Archívum. NF.10003. 10. kötet. Naplószerű feljegyzések. Az ellenséges megszállások következtében a vasúti üzemi szolgálatában és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásairól. 1919. május havában.

MÁV Archívum. NF. 10003. Naplószerű feljegyzések 13. kötet. Az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgálatában és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásairól. 1919. augusztus (Proletárdiktatúra összeomlása – Budapest román megszállása)

- Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja, 1918; 1919; 1920; 1921
- A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1936
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Aprónyomtatványtár. 825/969: Vasúti Directorium felállítása. 1919. március 31.
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. Okmánytár 872/971: MÁV Zólyomi műhely 1918-as sztrájkjáról rendőrfőkapitányi jelentés 1918.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) Z szekció 1521 Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 1. cs. (1916–1917) 1916. július 18-án írta Szerbák Elek. A személyzet anyagi helyzetének javítása érdekében szükséges intézkedésekre vonatkozó javaslat
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z 1521. Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 1. cs. (1916–1917) 190/el 1917: Román nemzetiségű alkalmazottak megfigyelése ügyében jelentés
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z 1521. Magyar Államvasutak Igazgatósága. Elnöki iratok 1. cs. (1916–1917) 214 eln 1917: Keresk. Min. Román nemzetiségű vasúti alk. megfigyelése
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z szekció 1523. Magyar Államvasutak Igazgatósága MÁV igazgatói értekezletek iratai. 56. doboz 1918.11.16. IV. össülés jegyzőkönyve
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 47. doboz 299401/1916: Minister. Rendkívüli jutalmak engedélyezése tárgyában Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 48. doboz 98644/1918: Ker.Min. Személyzeti mozgalmak tban.; 119917/1918: Balparti Üv. Személyzeti mozgalmak
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 55. doboz 29025/1917. A jutalmak és segélyek engedélyezése tekintetében követendő elvek közlése az alkalmazottakkal
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z szekció 1524 MÁV bizalmas iratai 57. doboz. 34098/1921: Budapesti Üzletvezetőség Királyi tanácsos, főfelügyelő, üzletvezetőhelyettes Bp. Balparti Üv 19531/1920. szám (1921.02.17.) jelentése a MÁV Igazgatóságnak
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) W szekció 12 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1918–1924
- Magyarország, 1918; 1929

Magyar Vasut és Közlekedés, 1933
Nemzeti Újság, 1919; 1933
Népszava, 1918; 1919
Pesti Hírlap, 1890, 1924
Pesti Napló, 1918, 1922
Az Ujság, 1918; 1925
Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1897, 1914, 1915, 1918, 1919

Szakirodalom

- 1919 – Nagy szétesés 2020. Szerk. Hermann Róbert, Ligeti Dávid. Országház Kiadó, Bp.
- Bihari Péter 2008: Lövészárkok a hátszágban. Középosztály, zsidókérdés, antiszemitizmus az első világháború Napvilág Kiadó. Bp.
- Bodnár Gabriella – Simon Péter 1997: A viselkedés pszichológiai alapjai. EKTF Líceum Kiadó, Eger.
- Csepeli György 1997: Szociálpszichológia. Osiris Kiadó, Bp.
- Dent, Bob 2019: A Vörös Város. Politika és művészet az 1919-es magyarországi tanácsköztársaság idején. Helikon Kiadó, Bp.
- E. Sajti Enikő 2004: Impériumváltások, revízió, kisebbség. Magyarok a Délvidéken 1918–1947. Napvilág Kiadó, Bp.
- Gananecz Béla 1985: A vasutas munkásmozgalom története. Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete. Bp.
- Gergely Jenő 1969: Keresztényszocialisták az 1918-as polgári demokratikus forradalomban. In. Történelmi Szemle, 1969. 12. évf. 1–2. sz.
- Gergely Jenő – Pritz Pál: A trianoni Magyarország 1918–1945. Vince Kiadó, Bp.
- Gyáni Gábor 2000: Budapest története 1873–1945. In. Bácskai Vera – Gyáni Gábor – Kubinyi András: Budapest története a kezdetektől 1945-ig – Várostartörténeti tanulmányok 6.; Bp.
- Hatos Pál 2018: Az elátkozott Köztársaság. Az 1918-as összeomlás és az őszirózsás forradalom története. Jaffa Kiadó, Bp.
- Henyei Nagy József 1938: Visszaemlékezések 36 évről. Révai Nyomda, Tataóváros.
- Horváth Csaba Sándor 2012: Alternatív periodizáció a magyar vasúttörténetben. In. XV. Apáczai-napok Nemzetközi Tudományos Konferencia, 2011. A gazdasági és társadalmi átalakulás perspektívái Magyarországon. Tanulmánykötet. Szerk. Lőrincz Ildikó. Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar. Győr.

- Iványi Emma 1960: Magyar minisztertanácsi jegyzőkönyvek az első világháború korából 1914–1918. Magyar Országos Levéltár kiadványai, II. Forráskiadványok 8. Bp.
- Lukacs, John 2018: Budapest 1900. Európa Kiadó, Bp.
- Magyar Életrajzi Lexikon A–Z. Főszerk.: Kenyeres Ágnes. URL: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/l-76823/landler-jeno-768A6/?list=eyJmaWxoZXJzIjogeyJNVSI6IFsiTkZPXoxFWF9MZX-hpa29ub2tfNzQyOEQiXXosICJxdWVyeSI6ICJsYW5kbGVyIno> (utolsó elérés: 2022. II. 15.)
- Péterffy-Cserháti Katalin 2019: A MÁV szociálpolitikája az első világháború időszakában. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle. 2. évf. 137–159.
- Pogány Ágnes: Az állami pénzpolitika Magyarországon 1918–1924. In: Háborúból békébe: A magyar társadalom 1918 után. Szerk. Bódy Zsombor. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet. Bp.
- Romsics Ignác 2007: A trianoni békeszerződés. Osiris Kiadó, Bp.
- Tomka Béla 2018: Az első világháború és a trianoni béke gazdasági hatásai Magyarországon. In: Háborúból békébe: A magyar társadalom 1918 után. Szerk. Bódy Zsombor. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet. Bp.

Internetes hivatkozások

- Magyar Életrajzi Lexikon A-Z. Főszerk. Kenyeres Ágnes. URL: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/v-78466/vazsonyi-jeno-785CA/> (Letöltés ideje: 2022. 08. 15.)

Képjegyzék

- Fortepan/Péchy László Vasutasok agitálása a vörös vasúti ezredbe. Képszám: 75867
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Történeti Fényképek Gyűjteménye MMKM TFGY 363: Palota vasútállomás
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Történeti Fényképek Gyűjteménye MMKM TFGY 963: Katonavonat, 1918. A szerelvényben: 1 db Abh 10100 sor. és psz. csoportú háromtengelyes, I/II. oszt. tisztikocsi, 1 db D 7000 sor. és psz. csoportú kalauzkocsi, és G sor. fedett teherkocsik. Előtérben hat repülő, az első Filipinyi János
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Történeti Fényképek Gyűjteménye MMKM TFGY. 7745: Az osztrák–magyar haderő VII. vagy VIII. sz. nehéz Istvántelken készült páncélvonata 1915-ben

Pecsők László – Hogyan jött létre 100 évvel ezelőtt, az egységes fővárosi tömegközlekedési vállalat, a BSZKRT?

Az első világháborút megelőzően két nagyvállalat a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Rt. (BKVT) és a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. (BVVV), illetve ezek affiliált vállalatai bonyolították a főváros és környékének tömegközlekedésének jelentős részét. Bár már korábban is felmerült a gondolat, hogy a két vállalatot községi tulajdonban egyesítsék, valódi lépésekre csak az őszirózsás forradalom után került sor. A Károlyi-kormány megalakította a Budapesti Egyesített Városi Vasutakat (BEVV), majd megtette az első lépéseket a korábbi tulajdonosok kárpótlására. A Tanácsköztársaság azonban a nagyvállalatok kárpótlás nélküli államosításáról határozott, ami érintette a BEVV-t is. A tanácskormány bukása után megkezdődött az előd-vállalatok és a BEVV jogi helyzetének rendezése, ám ez végül csak a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. (BSZKRT) 1923-as megszületésével oldódott meg. Azonban nem volt elegendő a jogi helyzetet és a korábbi tulajdonosok kárpótlását kezelni, a közlekedési vállaltok működését műszakilag is egységesíteni kellett, ami szintén súlyos kihívások elé állította a szakembereket.

László Pecsők: How did the unified Budapest public transportation company, BSZKRT, come into existence 100 years ago?

Before World War I, two large companies, the Budapest Road Railway Company Ltd. (BKVT) and the Budapest Tramway City Railway Company Ltd. (BVVV) and their affiliates, operated a significant part of public transport in the capital and its surroundings. The idea of merging the two companies under municipal ownership had emerged in the past, but no actual steps in this direction were taken until after the so-called Asterrevolution. In November 1918, the Károlyi government founded the Budapest United Municipal Railways (BEVV) and took the first steps to compensate the former owners. However, the Hungarian Soviet Republic in 1919 decided to nationalise the large companies without compensation. That also affected the BEVV. After the fall of the Soviet Republic in August 1919, the legal status of the predecessor companies and BEVV was reopened and finally resolved with the creation of the Budapest Capital Transport Company (BSZKRT) in 1923. But it was not only the legal situation and the compensation of the former owners that had to be resolved; the transport companies also had to be technically unified, which posed a significant challenge for the experts.



Pecsők László

Hogyan jött létre 100 évvel ezelőtt, az egységes fővárosi tömegközlekedési vállalat, a BSZKRT?

1923 jelentős évszám a főváros, és annak közösségi közlekedése szempontjából. 100 éve jött létre Budapest egységes tömegközlekedési vállalata, a két világháború közti időszak meghatározó székesfővárosi üzeme, a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt., vagyis a BSZKRT, közszájon használt nevén a „beszkárt”. Hogy miért volt szükség a korábbi elődállalatok községi tulajdonban egyesítésére, és miként zajlott ennek a politikusokat és közlekedési szakembereket egyaránt komoly kihívások elé állító folyamata, ezek ismertetésére tesz kísérletet az alábbi tanulmány.

Előzmények

A XX. század elején Budapest és környéke kötöttpályás közlekedésének legnagyobb részét két vasúttársaság bonyolította le, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Rt. (BKVT) és a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. (BVVV). Illetve ezek leányvállalatai, a BKVT tulajdonában álló Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. (BURV), és a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV), valamint az utóbbi cégbe beolvadt Budapest–Budafoki Helyi Érdekű Vasút Rt., és a Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút Rt. (BVKV). Továbbá a BVVV érdekeltségébe tartozó Budapest–Szentlőrinci Helyi Érdekű Vasút Rt. (BLVV). A Ferenc József Földalatti Villamos Vasút Rt.-t (FJFVV) a két cég közösen birtokolta, de a BVVV üzemeltette.¹

¹ | Sz.N. 1934: 27–28.; Szabó 1988: 65.

Érdemes megemlíteni még a Budai Hegyipályát,² amely a hasonló nevű részvénytársaság tulajdonában állt, valamint a Magyar Vasút Forgalmi Rt. érdekkörébe tartozó Svábhegyi Fogaskerekű Vasút Rt.-t is. A város tömegközlekedése szempontjából jelentőségükben, utasforgalmukban kisebbek voltak ugyan, de azért ne feledkezzünk meg a MÁV és a Déli Vasút³ fővárosi vasútvonalairól, illetve az előbbi vállalat tulajdonában lévő két, Budapestről kivezető HÉV-vonalról, a lajossaljáról és az esztergomiról sem.⁴

A fent felsorolt vállalatok vonalai gyakorlatilag egyet jelentettek a főváros szinte teljes közösségi közlekedési hálózatával, mert bár a Phönix Automobil Rt. a Szabadság-hegy – János-hegy útvonalon üzemeltetett autóbusz-idényjáratokat,⁵ a Székesfővárosi Közlekedési Vállalat (SZKV) pedig – miután a főváros tulajdonába került⁶ – 1915-ben egy akkumulátoros és egy benzines autóbust indított, ezek az utak nem kielégítő kiépítettsége és burkolata miatt még nem számítottak komoly vetélytársnak a kötöttpályás közlekedéssel szemben.⁷ A szükséges döntéseket pedig a Főváros korábban elhúzta, és bár forrás is lett volna rá, a háború nem tette lehetővé a szükséges kiadások realizálását, holott Londonban, Párizsban, Berlinben ekkor már jóval több, mint 100 autóbusz volt forgalomban.⁸ De míg előbbi két városban az utasforgalom 38 illetve 22%-át bonyolították az autóbuszok, Berlinben a járművek Budapesthez képest magas száma ellenére, Bécshez és a magyar fővároshoz hasonlóan ez az arány nem érte el az 5%-ot sem.⁹

Már az I. világháború előtt felmerült a gondolat, hogy egységesíteni kellene a főváros tömegközlekedési hálózatát, lehetőleg községi tulajdonban.¹⁰ Rengeteg gond adódott ugyanis a két nagy vállalat rivalizálásából. Sokszor párhuzamosan építettek ki vonalakat a mellékutcákban, bonyolult útvonalakat követve,¹¹ vagy éppen nem lehetett átszállás nélkül végigmenni sem a Nagykörúton, sem az Üllői úton.¹² Sok bonyodalmat okozott a tarifarendszer is, különösen az egymás hálózataiba érvényes átszállójegyek miatt.¹³ 1919 előtt 82-féle villamosjegy volt forgalomban. Az egyesülés egyébiránt már 1892-ben

2 | Mai nevén Sikló.

3 | Az osztrák–magyar tulajdonú Cs. és kir. szab. Déli Vaspálya Társaság, röviden csak Déli Vasút. Urbán 1984: 126–127.

4 | Bencze–Koroknai–Sudár–Szekeres 1987: 218.

5 | Bencze–Koroknai–Sudár–Szekeres 1987: 272.

6 | BFL IV.1403.a. 1913. december 20-i közgyűlés, 2489. határozat.

7 | Szabó 1976: 516.

8 | Legát–Zsigmond 2014: 30.

9 | Kelemen 1926: 2.

10 | Bővebben lásd: Sipos 1996: 175–181.

11 | Bencze–Koroknai–Sudár–Szekeres 1987: 225.

12 | Koroknai–Sudár 1987: 41.

13 | Bencze–Koroknai–Sudár–Szekeres 1987: 248.

megtörténhetett volna, amikor a BKVT felajánlotta a részvényeit a BVVV-nek, ők azonban nem éltek a lehetőséggel.¹⁴

A közösségi tulajdonban való egyesítés érdekében Bárczy István polgármester¹⁵ 1911-ben titokban felvásároltatta a BVVV részvényeinek többségét, így a főváros döntő befolyást szerzett a vállalatban. 1915-ben az igazgatóság elnökévé Bárczyt, ügyvezető alelnökévé pedig Bódy Tivadar¹⁶ alpolgármestert választották,¹⁷ aki ezt a posztját egészen a polgármesteri felmentéséig megtartotta, ezután pedig a cég vezérigazgatója lett,¹⁸ és ilyen minőségében ő képviselte a BVVV-t a vállalat megváltásáról szóló tárgyalásokon az 1920-as évek elején.

Az egységesítés

A háború befejeztével a forradalmi kormány az egyik legfontosabb kérdésnek tekintette a közlekedési vállalatok állami kézben való egyesítését. Már 1918. november 1-én megfogalmaztak egy betérjesztést a főváros felé,¹⁹ miszerint megalakítottak egy végrehajtó bizottságot, melynek elnöke Dénes Pál, a villamosvasúti dolgozók szakszervezetének titkára lett, két tagja pedig Sajó László, a BKVT főmérnöke – akire előbbi cég átvételét és irányítást bízták –, és a BVVV vezetésével megbízott Weltner Jenő, a villamosvasúti dolgozók szakszervezetének ügyvezető alelnöke. A BVVV átvételéről szóló, november 5-én felvett jegyzőkönyv tanúsága szerint az eseményen a vállalat képviselői mellett jelen volt Dénes, Weltner, valamint Székely Vladimír²⁰ rendőrtanácsos is. Itt Dénes felolvasta az átalakulást rögzítő 14.122/1918. és 14.124/1918. számú rendeleteket a társaság vezetőinek, akik mindezt tudomásul vették, de közölték, hogy a részvényesekre való tekintettel a törvényeken, az engedélyokiratokon és a területhasználati szerződéseken alapuló jogokat fenntartják. Ezután Bódy Tivadar polgármester a székesfőváros nevében a BKVT, a BHÉV és a BURV vonalait átvette. Végül dr. Halászy László és Sándor Pál vezérigazgató kifejezte azon kérését, hogy a miniszteri biztosok jelöljék meg az átvétel tárgyát és az

14 | Sz.N. 1934: 23.

15 | Bárczy István polgármester 1906–1918, főpolgármester 1918. áprilistól 1919. januárig. Horváth 1998: 14. Polgármesteri időszakában központi szerepet játszott a közművek (nem csak a közlekedési vállaltok) községestése. Sipos 1996: 163–190.

16 | Bódy Tivadar alpolgármester 1913–1918, polgármester 1918–1920, a Tanácsköztársaság és a Peidl-kormány időszakának kivételével. Horváth 1998: 14.

17 | BFL VII.2.e Budapesti Villamos Városi Vasút Rt., Cg. 395/2. 307. kisdob.

18 | Boros 1929: 57.

19 | *Fővárosi Közlöny* (Föv. Közl.) 1919. március 14. (XXX. évf. II. sz.): 315.

20 | Székely Vladimír rendőrséghez 1894-ben lépett be, majd húsz esztendeig a rendőri sajtóiroda élén állt, 1928-ban, mint főkapitány-helyettes, nyugalmába vonult. Tolnai 1929: 140.



1. kép: A pesti rakparton közlekedő BVVV villamos 1916-ban. BFL XV.19.d.1.08.083

átvételre kerülő vagyontárgyak értékét. Nevezettek válasza szerint ezek szétválasztása a lefoglalt könyvek, leltárak és anyagkimutatások alapján történik majd meg.²¹

A fent említett, 14.124/1918. sz. M. Kir. Vasúti és Hajózási Felügyelőségi határozat²² kimondta, hogy a Magyar Nemzeti Tanács átvette a budapesti és Budapest környéki villamos vasutak kezelését, és 1918. november 5-ével hivatalosan is kinevezte Sajót, Weltner, valamint Dénest a fent említett pozíciókba. Az indoklásul kiadott 14.122/1918. sz. M. Kir. Vasúti és Hajózási Felügyelőségi határozat²³ pedig Garami Ernő kereskedelemügyi miniszter²⁴ állásfoglalását közli, miszerint a Minisztertanács őt bízta meg azzal, hogy a BKVT-t, a BVVV-t és ezek affiliált²⁵ vállalatait a kormány részére átvegye, és a székes-

21 | BFLXI.1517.b. 1. dob. BEEV létrehozása, vagyoni jogi ügyek.

22 | Főv. Közl. 1919. március 14. (XXX. évf. II. sz.): 316.

23 | Főv. Közl. 1919. március 14. (XXX. évf. II. sz.): 315–316.

24 | Garami Ernő kereskedelemügyi miniszter 1918. október 31. – 1919. március 21. Böllöny 1992: 204.

25 | Affiliált: más – rendszerint nagyobb – vállalat, cég közvetlen érdekeltségébe, tulajdonába bevont. Schack 1929: 66. Ez esetben, a BVVV részéről a BLVV-t, a BKVT részéről a BURV-ot és a BHÉV-et, valamint a közös tulajdonú FJFVV-t jelenti.

főváros kezelésébe adja. A három megbízott személy²⁶ feladata volt az összes villamos vasút technikai egyesítése, a tarifarevízió végrehajtása, az adminisztratív és személyzeti ügyek intézése, az alkalmazottak bér- és nyugdíjkérdéseinek megoldása, valamint a villamos vasutak egyesítése és átszervezése után a vállalat átadása Budapest közönségének. Mindezt a fenti utasításokat is jegyző Horváth Károly miniszteri tanácsos²⁷ november 6-án úgy módosította, hogy „Az egyesített vállalat minden ügyét a székesfőváros vezeti, a kereskedelemügyi miniszter három megbízottjával egyetértőleg. Nézeteltérés esetén a kereskedelemügyi miniszter dönt”.²⁸

De a kormánybiztosok a vállalatokat nem adták át a fővárosnak, akik emiatt panasszal éltek a kormány irányába.²⁹ Ezért Károlyi Mihály³⁰ 1918. november 21-én kiadott egy rendeletet, melyet 1919-ben a IV. néptörvény³¹ megerősített. Ebben a miniszterelnök úgy határozott, hogy a BKVT, a BHÉV, a BURV, a BVVV, az FJFVV, és a BLVV ingó és ingatlan vagyonával együtt a közvagyon része lesz, Budapest székesfőváros közönségének a tulajdonába kerül. A korábbi engedélyek, területhasználati szerződések érvényüket veszítik, a jogok a fővárosra szállnak. A korábbi alkalmaztatási szerződések kártérítési kötelezettség nélkül ugyancsak érvényüket veszítik. Elrendelte a Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) egyéni céggé váló bejegyzését a Cégbíróságon, ami egy 1918. november 23-i beadvány eredményeként meg is történt.³² Budapest törvényhatóságának újjászervezéséig pedig megerősítette, hogy a vállalatot a kereskedelemügyi miniszter megbízottjai igazgatják, a fővárosi tanács delegáltjainak közreműködésével.

A rendelet eredményeként a három kormánybiztos átadta a vasútvállalatot a főváros részére, akik Dr. Harrer Ferenc alpolgármester,³³ Rényi Dezső tanácsnok,³⁴ valamint Dr. Szabó Imre tisztii főügyész személyében szintén kijelöltek három embert a vállalat vezetésére. Így a továbbiakban ez a három-három személy irányította a társaságot, vitás kérdés esetén pedig a miniszteré volt a döntő szó. Garami miniszter döntése értelmében az igazgatótanácsi üléseken az elnöki tisztelet Rohrmann István töltötte be.³⁵

26 | Sajó, Weltner és Dénes.

27 | Horváth Károly a Magyar királyi vasúti és hajózási főfelügyelőség vezetője, az országos közlekedési tanács tagja, népfőlkelő ezredes-mérnök. Magyarország tisztii cím- és névtára 1918: 216.

28 | Főv. Közl., 1919. március 14. (XXX. évf. II. sz.): 316. Ad 14.122/1918. sz. M. Kir. Vasúti és Hajózási Felügyelőségi határozattal.

29 | *Közlekedésügyi szemle* (Közl. szemle): 40.

30 | Károlyi Mihály miniszterelnök 1918. október 31. – 1919. január 11. Böllöny 1992.: 81. p.

31 | Az 1919. évi törvények gyűjteménye: 18.

32 | BFL VII.2.e Budapesti Egyesített Városi Vasutak Rt. (BEVV), Cg. 8691, 2432. dob.

33 | Harrer Ferenc alpolgármester 1918 – 1919. Horváth 1998.: 20.

34 | Rényi Dezső 1906-tól tanácsnok, 1920 – 1923 alpolgármester. Horváth 1998.: 20.

35 | BFL VII.2.e BEVV, Cg. 8691, 2432. dob.

A részvényesek kárpótlása ügyében a kereskedelemügyi miniszter 1919. január 8-ra hívott össze értekezletet. Ezen úgy határoztak, hogy a korábbi szerződésektől függetlenül kell kártérítést fizetni, a kártalanítás összegének megállapítására pedig Szabó Imre elnökletével bizottságot hoztak létre, melynek a vasutak részéről Sztróckay István, Milch Mór és Csilléry Dezső,³⁶ a főváros részéről Till Antal, Valtinyi József, Köncs Boldizsár, míg külső szakértőként Kelemen Móric és Steller Antal voltak a tagjai. A bizottság március végére a földalatti vasút kivételével elvégezte a felmérést, de a Tanácsköztársaság kormánya az 1919. március 26-án megjelent IX. rendeletével³⁷ a térítés nélküli átvételről hozott határozatot, így a bizottság munkája idő előtt véget ért.³⁸

Az 1919. januári 13-i igazgatósági ülésen Rohrmann bejelentette, hogy a miniszterhez intézett kérdésére, miszerint megilletik-e ugyanazok a jogok az elnökségben, mint a minisztérium és a főváros által küldött tagokat, Garami nemleges választ adott, így kérte igazgatói minőségének a cégkönyvből való törlését. Az igazgatóságon belüli elnöki címét azonban megőrizte. Az igazgatói feladatokat pedig ettől kezdve dr. Harrer Ferenc látta el.³⁹

A Tanácsköztársaság időszaka

Az 1919. március 24-én tartott igazgatósági ülésen Rohrmann kijelentette, hogy *„bármely politikai alakulat kerüljön is az ország ügyeinek és vezetésének élére, az Egyesített vasutak igazgatóságának mindenkor első és legfontosabb feladata marad, hogy a közérdeket szolgálja és a vasút forgalmának fenntartását minden körülmények között biztosítsa”*.⁴⁰ Sajó pedig közölte az igazgatóság tagjaival, hogy a szocializáló és a kereskedelmi népbiztosok⁴¹ ideiglenesen – amíg néptanácsi kormány fel nem áll – Lóránt Ferenc tisztviselő, Brück Andor műszaki alkalmazott és Bede Károly forgalmi alkalmazott személyében egy háromtagú bizottságot jelöltek ki, akiknek az igazgatósági ülésen részt kell venniük.⁴² Ebből az következne, hogy az igazgatóság a Tanácsköztársaság idején is ülésezett. Ennek azonban ellentmond, hogy az üléseknek hivatalos nyoma nem maradt, ezekről jegyzőkönyvet nem vezettek,

36 | Csilléry Dezső (Kecskemét, 1878. 05. 08. – Budapest, 1955. 10. 05.) a Sz. Főv. Mérnöki Hiv. Közlekedési oszt. mérnöke, a BSZKRT későbbi műszaki igazgatója, h. vezérigazgatója, Magyarország tiszti cím- és névtára 1911: 155., Kenyeres 1967: 318.

37 | A Forradalmi Kormányzótanács és a népbiztosságok rendeletei: 18–19. o.

38 | Közl. szemle: 40.

39 | BFL VII.2.e BEVV, Cg. 8691, 2432. dob.

40 | BFL XI. 1517.a 1. dob., Ig. jkv. 1919. március 24. 1.

41 | Szocializálási népbiztos: Bóhm Vilmos 1919. április 24-ig, kereskedelmi népbiztos: Landler Jenő 1919. április 3-ig; Bölöny 1992: 83.

42 | BFL XI. 1517.a 1. dob., Ig. jkv. 1919. március 24. 1–2.



2. kép: A BEVV 53-as villamosa, a Tanácsköztársaság idején. Schoch Frigyes magánadományozó / Fortepan 27909

vagy legalábbis nem maradtak fenn a Tanácsköztársaság 133 napja után. Bódy Tivadar polgármester 1919 októberében kelt, Hegyeshalmy Lajos kereskedelemügyi miniszternek⁴³ címzett levele is arról tanúskodik, hogy az igazgatósági ülés a proletárdiktatúra beállta után többet nem ült össze.⁴⁴

Ad hoc bizottság felállítása

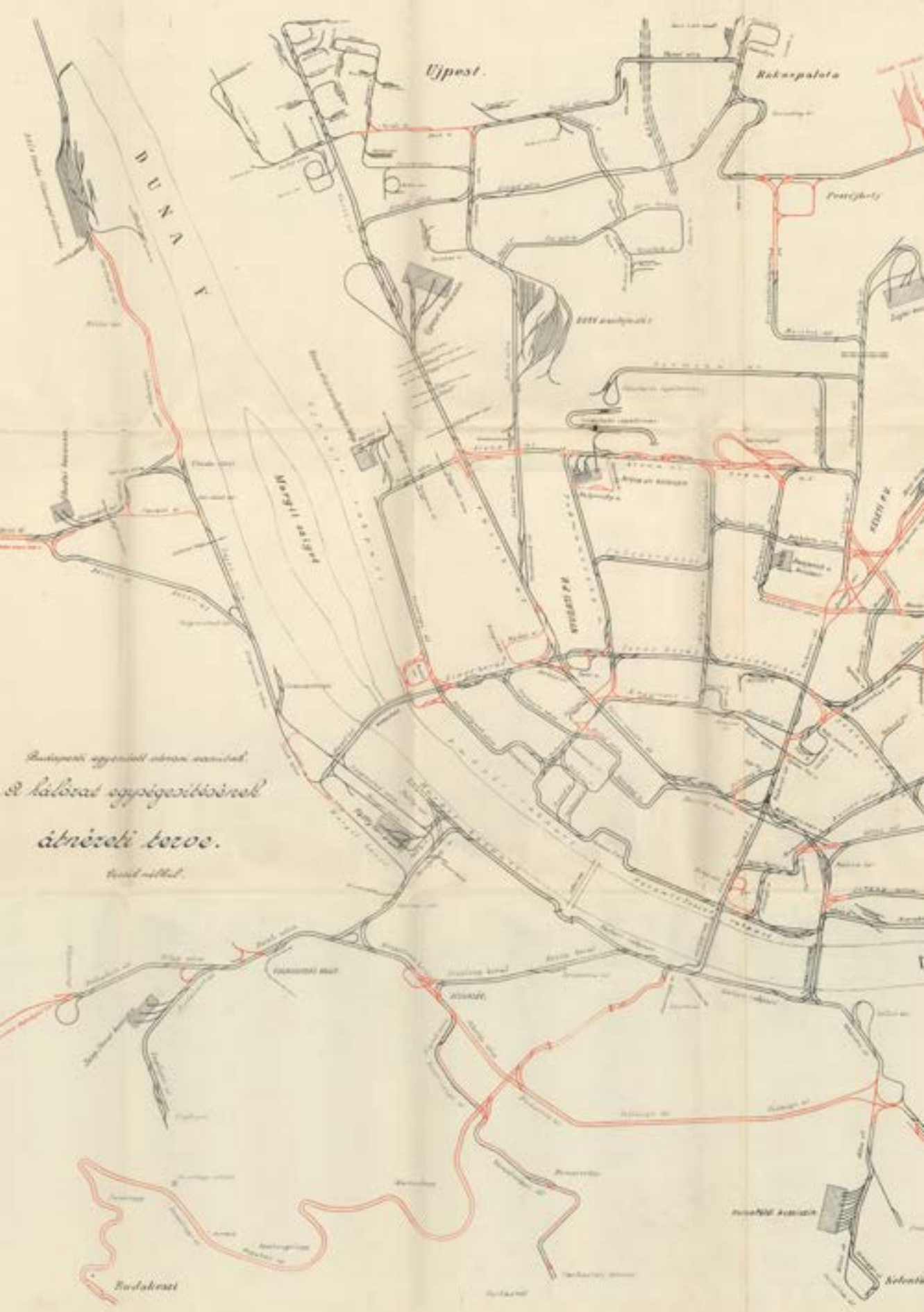
A Tanácsköztársaság bukása után a kereskedelemügyi miniszter megszüntette Eisenbarath Gyula, Sajó László és Weltner Jenő igazgatósági tagságát. Ellenben új tagként Tormay Gézát,⁴⁵ Ágoston Miksát, Sztrókay Istvánt, Tóbiás Károlyt, Földes Imrét és Chantel Vilmost delegálta az igazgatóságba. Tormay miniszteri biztosként felhatalmazást kapott, hogy sürgős ügyekben a miniszter nevében eljárjon.⁴⁶

43 | Hegyeshalmy Lajos kereskedelemügyi miniszter 1919. szeptember 17. – 1919. november 24. Bőlcöny 1992: 204.

44 | BFL XI.1517.b i. dob., 114094/1919-V. tan szám.

45 | Nádudvari Tormay Géza (Budapest, 1878 – Budapest, 1940. 03. 23.) címzetes helyettes államtitkár, m. kir. titkos tanácsos, Tormay Cecile író öccse. Markó 2007: 811–812.

46 | BFL VII.2.e BEVV, Cg. 8691, 2432. dob.



Újpest.

Rákospalota

DUNA

Ferencváros

Margit-sziget

VI. kerület

VII. kerület

*Államnak a legújabb városi tervével
& a lábrát egybeigazításával
ábrázolt térkép.
1871. évi.*

Kisdoboz

Árpád-sziget



A BEVV hálózat egységesítésének átnézeti terve. BFL XI.1517.f 1. kisdoboz 218.

A Tanácsköztársaság bukása után a Forradalmi Kormányzótanács IX. számú rendeletét hatályon kívül helyezték, de egy 1919. augusztus 19-i keltezésű rendelet szerint mindez a BEVV-re nem vonatkozott. Ennek a vállalatnak az esetében a IX. rendelet további intézkedésig érvényben maradt.⁴⁷

Mint azt Rényi Dezső alpolgármester 1920 novemberében, a törvényhatósági bizottság előtt megindokolta: habár a négy vasúttársaságot⁴⁸ 1918. november elején forradalmi ténnyel egyesítették, de a vállalat műszakilag és adminisztratív szempontból összeforrt, szétválasztani már nem lehet. Ezért az állam saját kezelésébe vette a BEVV-t. Mivel az az elmúlt időszakban 140 millió korona deficitet termelt, úgy döntöttek, hogy vagy visszaállítják a négy részvénytársaság korábbi helyzetét, vagy a főváros veszi át a vasutak kezelését. A főváros számára célszerű volt a társaság egyben tartása, mert Rényi szavai szerint „a szétválasztás majdnem leküzdhetetlen nehézségekbe ütközik”.⁴⁹ Ezért a közgyűlés felállított egy 12 tagú ad hoc bizottságot, amelynek feladatául adták a BEVV jogi helyzetének tisztázását.⁵⁰

Sztrókey tervezete

A jogi helyzet tisztázásának kidolgozását arra a Sztrókey Istvánra bízta, aki a korszak egyik legkiválóbb közlekedési szakembere volt a fővárosban.⁵¹ Az 1920 májusában készített tanulmányaiban az egységes vonalhálózat tervezete mellett⁵² a vasutak megváltásának lehetséges módját⁵³ is felvázolta. A tanulmány is leszögezi, hogy a legfőbb cél a vasutak egyben tartása. Azonban a vállalatokat egyesítő 1919. évi IV. néptörvényt időközben már hatályon kívül helyezték, ezért a területhasználati szerződésekben biztosított jogviszonyokból kellett kiindulni. A szerződések vizsgálatakor különbséget kellett tenni a közúti

47 | BFL VII.2.e BEVV, Cg. 8691 2432. dob., 70985/1921 Kereskedelemügyi M. Kir. Min. irat.

48 | BKVT, BVVV, FJFVV, BURV.

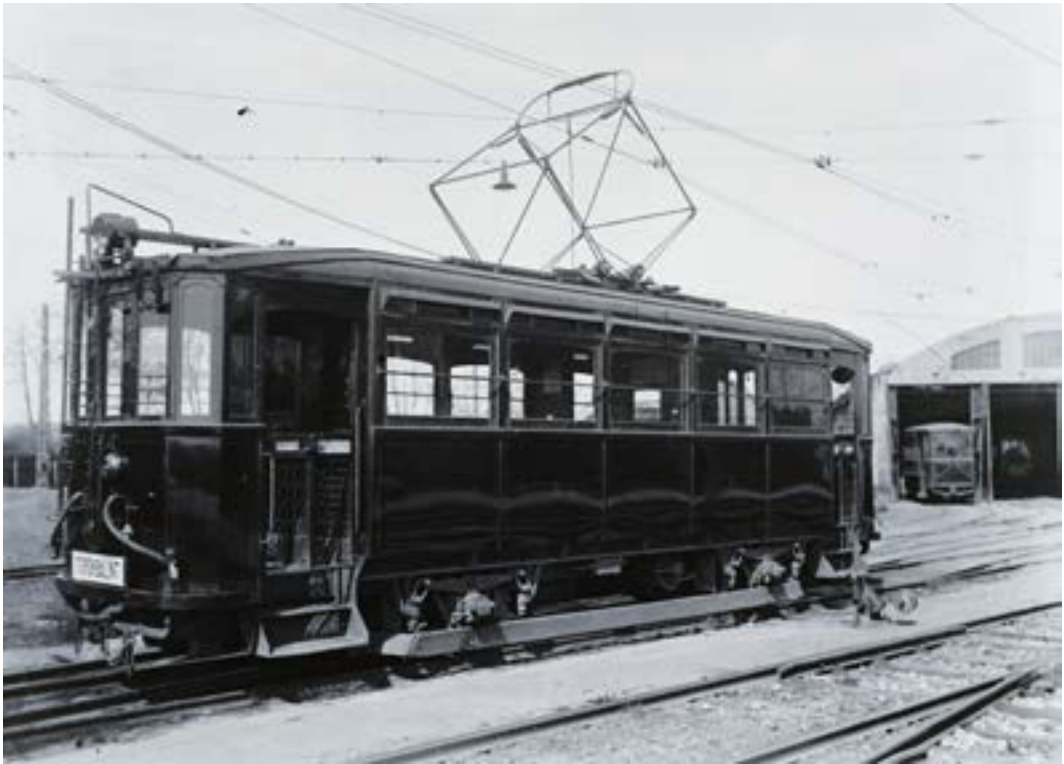
49 | Föv. Közl., 1920. november 26. (XXXI. évf. 38. sz.) melléklet: 36.

50 | Föv. Közl., 1920. november 26. (XXXI. évf. 38. sz.) melléklet: 36–38.

51 | Nemescsói Sztrókey István (Tolmács, 1869. 04. 04. – Budapest, 1938. 07. 04.) 1891-ben a műszaki egyetemen frissen szerzett diplomájával került a BKVT-hez. Itt részt vett a földalatti vasút építésében, ő vezette a lóvasút villamosítását, 1913-ban és 1921-ben tervet készített a budapesti gyorsvasúthálózat kiépítésére. 1920-tól a BEVV vezérigazgató-helyettese, e minőségében pedig a vasutak megváltásáról szóló koncepció megalkotója, aminek következtében ő tekinthető a BSZKRT atyjának. Markó 2007: 534.

52 | BFL XI.1517.f 1. dob. a BEVV hálózatának egységesítése.

53 | BFL XI.1517.b 2. dob. Sztrókey István: Vázlatos tervezet a Budapesti egyesített városi vasutak jogi és pénzügyi helyzetének szanalására.



4. kép: A BHÉV M V típusú motorkocsija a Budafok Forgalmi telepen. MMKM Archivum/Negatívár/BHÉV gyűjtemény 32529

vasút és a helyiérdekű vasút között. A közúti vasutak esetében ugyanis a beváltási és a háramlási jog Budapest székesfőváros számára volt biztosítva. Megállapította, hogy a városi vasutaknál, mind a négy társaság esetében, 1921. január 1-én történő felmondás esetén a beváltás 1923. január 1-én megtörténhet. A helyiérdekű vasutaknál azonban a beváltási és háramlási jog az állam javára volt biztosítva. Ezeknél a vonalaknál nem volt felmondási idő, de ebben az időpontban csupán a BVKV-nál és a BLVV-nél volt biztosítva a beváltási jog.

A tanulmány ezután tárgyalta a megváltás anyagi feltételeit. Szükségesnek tartotta figyelembe venni, hogy az 1918. novemberi köztulajdonba vétel után a BEVV által eszközölt javítások költségeit vonják le a fizetendő kárpótlás összegéből, hiszen ezeket a javításokat a tulajdonosoknak is meg kellett volna tenniük, ha nem vették volna köztulajdonba a vonalakat.

Sztrókey szerint akár az állam, akár a főváros váltja meg a vasutakat, az egyik fél a másik javára le kell mondjon a saját részéről. Véleménye szerint egyébként az új vasúttársaságot

az államnak kellene kezelnie, mivel annak szanálásához a fővárosnak nem áll rendelkezésére elegendő tőke.⁵⁴ Egy bizonyos idő után a társaság megkapná a helyiérdekű vasutakat is kezelésre, addig is bizonyos jövedelemhez jutnának a vasutak bevételeiből. Az összes fővárosi vasút közös háramlási idejét 1966-ban jelölte meg.

Kárpótlás tekintetében azt javasolta: mivel a BVVV tulajdonában volt a BLVV összes részvénye, és az FJFVV részvényeinek fele, a BKVT tulajdonában pedig a BVKV, a BHÉV és a budapest–budafoki vasút meghosszabbításának összes részvénye, valamint a FJFVV részvényeinek másik fele és a BURV 54 075 részvényéből és 6956 élvezeti jegyéből 35 143 részvény, így a BURV 18 932 részvénye és az élvezeti jegyek kivételével az összes átvett vasutak ennek a két társaságnak a tulajdonában voltak, ezért a kárpótlást nem minden vasúttársaságra külön-külön, hanem a két nagyvállalat affiliált vállalataival együttesen volt érdemes megejteni.⁵⁵

A városvezetés döntése

Sztrókeynak ez a tervezete jelentette a kiindulási alapot a 12-es ad hoc bizottság számára is, amely kijelölésekor a székesfővárosi törvényhatóság már keresztény-nemzeti irányítás alatt állt. Az 1920. januári nemzetgyűlési választások jobboldali győzelme után március 29-én Simonyi-Semadam Sándor miniszterelnök⁵⁶ Sipőcz Jenő kormánybiztost nevezte ki a főváros élére, akit áprilistól a főpolgármesteri teendőik ellátásával is megbíztak.⁵⁷

A törvényhatósági választásokat 1920. július 11–12-én tartották, ezen a keresztény csoportosulások 167 mandátumot szereztek, szemben a liberális ellenzék 73 képviselőhelyével.⁵⁸ A keresztény-nemzeti képviselőkből létrehozott ad hoc bizottság végül azt javasolta a közgyűlésnek, hogy *„a főváros közlekedési, lakás- és telekpolitikai, pénzügyi, közéletmelzési és kereskedelempolitikai érdekei szempontjából kívánatosnak tartja, hogy a főváros forgalmát lebonyolító összes közúti jellegű vasútállalatok a főváros tulajdonába és birtokába megszereztesse”*.⁵⁹ A községestést az is indokolta, hogy mivel a közlekedési vállalatok Európa-szerte veszteségesek voltak ebben az időben, egy magánvállalat nem eszközölt

54 | Meg kell azonban jegyezni, hogy a főváros költségvetése sem volt kevés, megközelítette az állami költségvetés egyharmadát. Sipos 1993: 52.

55 | BFL.XI.1517.b 2. dob., Sztrókey István: Vázlatos tervezet a Budapesti egyesített városi vasutak jogi és pénzügyi helyzetének szanálására.

56 | Simonyi-Semadam Sándor miniszterelnök 1920. március 15. – 1920. július 19. Bölöny 1992: 190.

57 | Sipőcz Jenő polgármester 1920–1934, főpolgármester 1934–1937. Horváth 1998: 15., 10.

58 | Szentgáli 2002: 204–206.

59 | Főv. Közl. 1921. január 7. (XXXII. évf. 1. sz.): 5.

volna beruházást a vasútba a haszon reménye nélkül, amit a viteldíjakból szedtek volna be, ezt pedig a város vezetése meg kívánta előzni. Azzal ők is tisztában voltak, hogy a fejlesztéshez szükséges milliárdok nem álltak a rendelkezésükre, de a helyzeten nem is azonnal, csupán fokról fokra igyekeztek javítani.⁶⁰ A köztulajdonba vétel céljából a közgyűlés 1920. december 30-i ülésén a BKVT-vel 1885. szeptember 5-én, és a BVVV-vel 1893. május 17-én kötött területhasználati szerződéseket 1923. január 1-i határidővel felmondta, a felmondás kézbesítését pedig legkésőbb 1921. január 1-ig rendelte el. A vasutakat azonban az 1920. évi I. tc. értelmében a jelzett időpontig az eredeti tulajdonosoknak vissza kellett adniuk, ezért a közgyűlés határozottan kijelentette, hogy a BEVV tulajdonosa nem a főváros, a vállalatokért Budapest közönségét semmiféle anyagi vagy jogi felelősség nem terheli, az erre vonatkozó Cégbírószági bejegyzést pedig töröltették.⁶¹ A kereskedelemügyi miniszter döntése értelmében a BHÉV-et 1921. június 21-én adták vissza az eredeti részvényeseknek.⁶²

A belügyminiszter⁶³ a megváltásról szóló döntést elfogadta, de kérte, hogy a közgyűlési határozatot az összes számítással együtt jóváhagyás végett előzetesen mutassák be neki.⁶⁴ Bethlen István⁶⁵ pedig úgy rendelkezett, hogy azok az intézkedések, amelyek a vasutakat 1918-ban elvették, érvénytelenek. A vonalak és tartozékaik a jog szerinti tulajdonosokat illetik meg. A területhasználati díjak kérdésében megállapodást kell kötni. Az esetleges viták eldöntésére egy háromtagú bizottságot jelölt ki, melynek a tagjait a belügyi, a kereskedelemügyi⁶⁶ és a pénzügyi miniszter delegálta.⁶⁷

A tanács még 1921. január 13-án létrehozott egy bizottságot a vasúttársaságok vagyonának vizsgálatára – a bizottság a székesfőváros szakközegeiből, tisztviselőiből és a törvényhatósági bizottsági tagjaiból, valamint külső szakértőkből állt⁶⁸ – majd szabályozta annak munkáját.⁶⁹ A bizottság összeállította a két vasút, valamint a BURV és az FJFVV megváltásának várható mérlegét,⁷⁰ és megállapította, hogy utóbbi két vállalat leromlott

60 | BFL IV.1410.c 29/a. dob.

61 | BFL IV.1403.a 1920. dec. 30-i közgyűlés, 969. határozat.

62 | MMKM Archivum 920/Okmánytár, 75.104/1921. Ker. min. rendelet.

63 | Ráday Gedeon belügyminiszter 1921. 04. 15. – 1921. 12. 03. Böllöny 1992: 199.

64 | BFL IV. 1410.c 29/a. dob., A közl. üo. előterjesztése, II. sz. melléklet, B.M. 33.711/1921.

65 | Bethlen István miniszterelnök 1921. április 14. – 1931. augusztus 24. Böllöny 1992: 190.

66 | Hegyhalmi Lajos, kereskedelmi miniszter 1920. december 16. – 1922. június 6. Böllöny 1992: 205.

67 | MNL OL K-26 XXXVI/1921. 3.233/1921 M.E.

68 | BFL IV. 1410.c 29/a. dob., A közl. üo. előterjesztése a BKVV és a BVVV megváltása, valamint az ezzel kapcsolatban szükséges összes intézkedések tárgyában, III. sz. melléklet.

69 | BFL IV. 1410.c 29/a. dob., A közl. üo. előterjesztése a BKVV és a BVVV megváltása, valamint az ezzel kapcsolatban szükséges összes intézkedések tárgyában, IV. sz. melléklet.

70 | BFL IV. 1410.c 29/a. dob., A közl. üo. előterjesztése a BKVV és a BVVV megváltása, valamint az ezzel kapcsolatban szükséges összes intézkedések tárgyában, VI–IX. sz. melléklet.

állapota, illetve sajátos üzemvitele miatt olyan kevés pénzügyi előnnyel kecsegtet, hogy ezek megváltása csak rendkívül kedvező feltételek mellett ajánlható. Míg a BEVV köztelékéből időközben kikerült BHÉV átengedésére a BKVT nem volt hajlandó. Ellenben a BLVV-t – amely tulajdonképpen közúti jellegű volt – célszerűnek tartották megszerezni a BVVV-től. Erre vagy a tulajdonossal, vagy az állammal történő megállapodás útján nyílt mód, hiszen az államnak 1916 óta már lehetősége volt a megváltásra.⁷¹

1921 októberében Sztrókay igazgatónak érdemei elismeréseként vezérigazgató-helyettesi címet adományoztak. Egy hét múlva az igazgatói értekezlet új taggal bővült Perczel György igazgatóhelyettes személyében.⁷²

A megváltás

A társaságok és a főváros közötti tárgyalások során a város a megváltás összegéből le kívánta vonni a BKVT törlesztetlen tőkerészét a Ferenc József híd építéséből, valamint 2 millió korona területhasználatidő-hátralékot. További problémaként merült fel, hogy a BKVT-nek nem volt a főváros által jóváhagyott nyugdíjintézete. A vállalat vezetői ellenben azt kifogásolták, hogy a háború, a forradalmak és az üzemektől való jogellenes megfosztásuk eredményeképpen a területhasználati szerződés megkötése óta teljesen megváltoztak a körülmények. Emiatt például a pénz vásárlóereje és tárgyértéke olyan mértékben más lett, hogy a szerződésben kikötött díj fizetése esetén a részvényeseket méltatlanul nagy kár érné. Illetve az utolsó 7 év átlagosztaléka azért nem vehető figyelembe a kárpótlás megállapításakor – mint ahogy az a területhasználati szerződés alapján járt volna –, mert 1918 csonka év volt a vállalat számára az államosítás miatt, 1919–1920-ban pedig egyáltalán nem rendelkeztek a tulajdonosok a vasúttal. Ezért azt kérték, hogy a megváltás abban az értékben történjen, amennyi értéket a főváros átvesz. A BKVT vezetői az 1918–1919. évi felülvizsgálati bizottságok megállapításait nem ismerték el, az 1918. november 5. óta beállt esetleges rongálásokért pedig nem vállalták a felelősséget, mivel ez idő alatt nem ők kezelték a vasutakat. A nyugdíjakkal kapcsolatban az 1918 novemberében már nyugdíjazott személyzet nyugellátását továbbra is vállalták, ahogy azokat is, akik a jelzett időpontban már legalább 10 év nyugdíjintézeti tagsággal bírtak.

⁷¹ | BFL IV. 1410.c 29/a. dob.

⁷² | BFL XI. 1517.b 1. dob., 1921. október 20-i és 27-i igazgatói értekezlet jkv.

Az államosítás után keletkezett területhasználati hátralékot ellenben nem ismerték el, mert a szerződés 24. §-a szerint ez a bruttó bevételből fizetendő, a társaságnak azonban az üzem elvétele óta nem volt semmilyen bevétele.⁷³

A BVVV esetében nem okoztak ilyen nehézségeket a megváltással kapcsolatos tárgyalások, hiszen a részvények többsége már amúgy is a főváros tulajdonban volt, így csak a kisebbségi tulajdonosokat kellett kárpótolni.⁷⁴ A BKVT-vel is sikerült azonban megegyezni a szükséges kérdésekben. A megállapodást 1923. augusztus 3-án írták alá a BKVT, a BVVV és a BSZKRT képviselői. Ennek értelmében a BSZKRT átvette a BKVT nyugdíjalapját, utóbbi vállalta, hogy 1 244 734 korona háramlási tartalékalapot, valamint a Ferenc József híd építésének még törlesztetlen 384 140 korona tőkeösszegét a BSZKRT részére átutalja. Ennek fejében az új részvénytársaság átvállalja az elődvállalat 42 milliós tartozását, amiből csaknem 9 millió lóvasúti kölcsönt a törlesztés előtt 14 nappal a BKVT átutal a BSZKRT részére. A kárpótlás valamivel több mint 45 millió koronát kitevő, 225 029 darab egyenként 200 korona értékű BKVT részvény után járt. Osztalékként részvényenként 12 koronát, élvezeti jegyenként pedig 2 koronát állapítottak meg 1948. december 31-ig.⁷⁵

A miniszterelnök által kijelölt, a BEVV felszámolására létrejött bizottság⁷⁶ ülésén 1923. január 1-én a bizottsági tagok elfogadták, hogy a BKVT és a BVVV vasútjai Budapest székesfőváros tulajdonába kerültek, ahogy az FJFVV, a BURV, a BLVV, és a BKVK is. Ezzel a BEVV felszámolását befejezettnek tekintették, és létrejött a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt., a BSZKRT.⁷⁷

A korábbi vállalatok közül a BKVT 96 millió, a BVVV 49,3 millió, a BLVV 7,8 millió, a BKVK 3,9 millió, a BURV 6,4 millió, az FJFVV 7,2 millió korona vagyont adott át a BSZKRT részére. De, mint már a korábbiakban láttuk, a BURV-ben csak a részvénytöbbséget sikerült megszerezni. A BSZKRT alaptőkéje 500 millió korona volt, melyből 300 millió korona természetbeni betét az üzemviteli jog ellenértékét alkotta. A vállalat részvénytőkéje a megalakulás után 10 évvel 12 500, egyenként 100 pengő értékű részvényre oszlott, valamennyi részvény a székesfőváros tulajdonában volt.⁷⁸

73 | BFL IV. 1410.c 29/a. dob.

74 | Koroknai-Sudár 1987: 37.

75 | BFL IV. 1410.c 29. dob., Megállapodás.

76 | BFL XI. 1517.b 2. dob. 10.501/1922 M.E.

77 | BFL IV. 1410.c 29. dob., Jegyzőkönyv.

78 | Sz.N. 1934: 39.

Hálózatátalakítás a BEVV és a BSZKRT időszakában

A világháború után a fővárosi közlekedési hálózat sem volt jobb helyzetben, mint maga az ország. Anyag- és pénzhiány miatt a pályák, a kocsik, a műhelyek mind siralmas állapotban voltak. Különösen igaz ez a BVVV hálózatára. A Visegrádi utcában például felszedték a vágányokat, hogy máshol tudják felhasználni őket.⁷⁹

Az egész BEVV-időszak a budapesti tömegközlekedés legszomorúbb időszaka volt. Az ország, a főváros a háborútól kimerülve, az anyagi összeomlás szélén állt. Ezt megérezte a villamosközlekedés is. A román megszállás alatt 1919. augusztus 4-től szeptember 18-ig a külterületeken nem jártak a villamosok, de a város belsejében is csak este 8-ig volt tömegközlekedés. November 20–21-én szénhiány miatt a BKVT vonalain egyáltalán nem volt közlekedés, a BVVV forgalmának pedig csupán egyötöde működött. Karácsonykor sem jártak a villamosok. De még 1920. február 8-tól március 15-ig is súlyos problémák voltak a villamosközlekedésben, a szerelvények csak 9-től 17 óráig jártak, ugyancsak a szénhiány következtében.⁸⁰

Az egyesítéssel lehetségessé, sőt szükségessé vált a hálózatok egységesítése. Ennek kidolgozását szintén Sztróka Istvánra bízta, akinek az egységes vonalhálózatról készült terve⁸¹ nyolc fő körzetre osztotta a hálózatot, ezek a következők voltak:

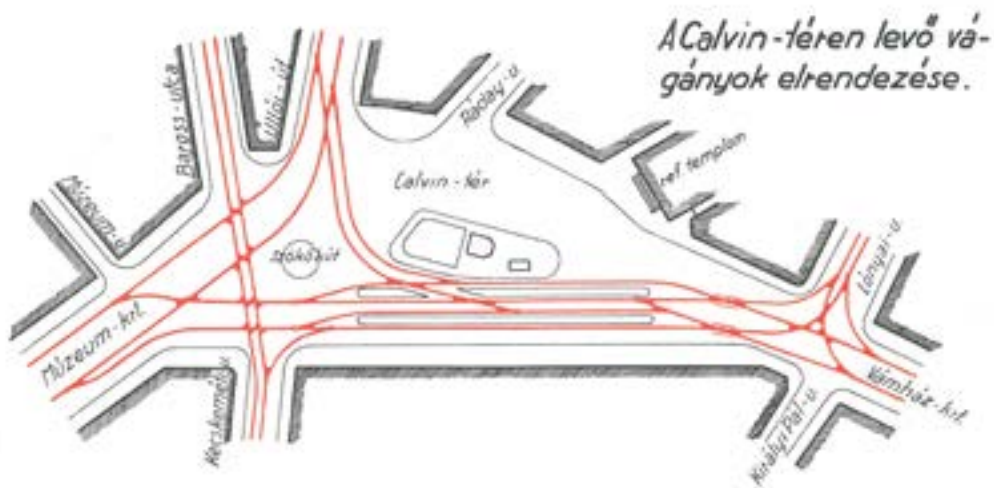
1. körzet: Nagykörút – Villányi út – Krisztina krt. – Margit krt. mentén.
2. körzet: Nagykörút – Villányi út – Krisztina krt. – Margit krt.-on belül.
3. körzet: Újpest – Megyer; Rákospalota és a BURV.
4. körzet: Podmaniczky utcai; Király utcai; Állatkerti; Zuglói; Városligeti; Erzsébet királyné úti; Rákóczi úti vonalak és a HéV Gödöllő és Rákosszentmihály felé.
5. körzet: Népszínház utcai; Baross utcai; Kőbányai; Köztemetői; Népligeti; Üllői úti; Hungária körúti; Orczy úti; Haller utcai és Erzsébetfalvai vonal.
6. körzet: Kelenföld; Nagytétény – Törökbálint.
7. körzet: Farkasrét; Budakeszi; Zugliget; Hűvösvölgy.
8. körzet: Óbudai vonal.

A körzeteken belül felsorolta, melyek a meghagyandó, az átalakítandó, az összekötendő és az újonnan létesítendő szakaszok. Ilyen új szakaszoként szerepelt a tervekben a Villányi

79 | Közl. szemle: 41.

80 | Sz.N. 1934: 38.

81 | BFL.XI.1517.f., 1. dob.



5. kép: A Kálvin tér forgalmi átalakítása a hálózategyesítés után. BFL XI.1519.n 26. kisdoboz 70

út – Alkotás utcai szakasz, a Tabán–Budakeszi vasút, az Aréna úti⁸² és a Toldi u. – Deák utcai összeköttetés, az Erzsébet királyné úti vonal meghosszabbítása Pestújhely felé, a Városligeti körforgalom a Podmaniczky és Király utcákon át, a Gödöllő–Aszód vonal, a Baross u. – Tavaszmező u. – Köztemető utcai vonal, a Hungária krt.-on a Simor u.⁸³ és a Tomcsányi u.⁸⁴ közötti vonal, a kőbányai Liget tér – Gyömrői úti vonal, a Kispest – Erzsébetfalva vonal, a Maglódi út – Pécel vonal, a kispesti munkástelepi vasút, a Szentlőrinc–Monor, a Dunaharaszti–Tass vonal, a Nagytétény–Érd vonal, a Farkasréti 2. vágány, a Hűvösvölgy–Máriaremete–Hidegkút vonal, és az Óbudai temető, Óbuda–Filatorigát, Tavasz u., Szentendre–Visegrád vonalak.⁸⁵

A vonalhálózat csak nyomtávban volt egységes, de eltérő volt a felépítmény, a kerékpárok vezetéktávolsága és talpszélessége, talpszelvénye, még ugyanazon a vasúttárságon belül is. A járművek áramszedése, a vontatási áram feszültsége sem volt egységes. Az átlagos utazási sebesség csak 12 km/h volt.⁸⁶

Az alsóvezetékes rendszer folyton karbantartásra szorult, használta gazdaságtalan volt, hiszen kézi erővel kellett a csatornákat tisztítani. A háború előtt *„nap-nap után látni lehetett az utcákon a pályatisztító munkások csapatait, amint hosszú vaspálcára erősített*

82 | A mai Dózsa György út; Ráday 2004: 78.

83 | A mai Vajda Péter u.; Ráday 2004: 440.

84 | A mai Salgótarjáni u.; Ráday 2004: 503.

85 | BFL XI.1517.f., 1. dob.

86 | Kubinszky–Lovász–Villányi 2000: 102.



6. kép: A BSZKRT 1928-ban üzembe helyezett új ikerkocsijai. BFL XI.1519.n 26. kisdoboz 74

félkör alakú falapáttal napbrosszat tologatták a csatornába gyűlt szemetet”.⁸⁷ Gyakorik voltak az üzemzavarok, ami miatt gyakran szünetelt az alsóvezetékes hálózatok közlekedése.⁸⁸ Télen gyakran befagyott a csatornába a megolvadt jégből keletkezett, majd újból megfagyó víz.⁸⁹ Ráadásul ezek a vágányok ekkor már jórészt 30 évesek voltak. Ezért 1922-ben úgy döntöttek – mivel a felújítás során amúgy is ki kellett cserélni az egész rendszert –, hogy a hálózatokat átépítik felsővezetékesre. A csere aszerint vált szükségessé, ahogy azt a táplálási rendszer megváltoztatása, a háromvezetékes táplálási rendszer bevezetése lehetővé tette. Ez alapján az alábbi sorrendet alakították ki az átépítésre kerülő vonalak között:⁹⁰

1. A Baross utcai vonal folytatása a Kálvin tértől a Kecskeméti – Papnövelde – Veres Pálné – Irányi utcákon át az Eskü térig.
2. A pesti Duna-parti vonal az Eskü tértől a Ferenc József rakparton, a Fővám téren, Közraktár utcán át a Boráros térig.
3. A Király utcai vonal az Andrássy úti végállomástól az Aréna, Vilma királyné úton és a Király, Nagymező utcákon át a Vilmos császár útig.
4. A Klauzál utca – Klauzál tér – Csányi és Nyár utcai vonalrész a Király utcától a Rákóczi útig.

Ennek a kivitelezése azonban már a BSZKRT keretein belül valósult meg 1923–1924-ben.⁹¹

87 | Sz.N. 1934: 161.

88 | Koroknai–Sudár 1987: 43.

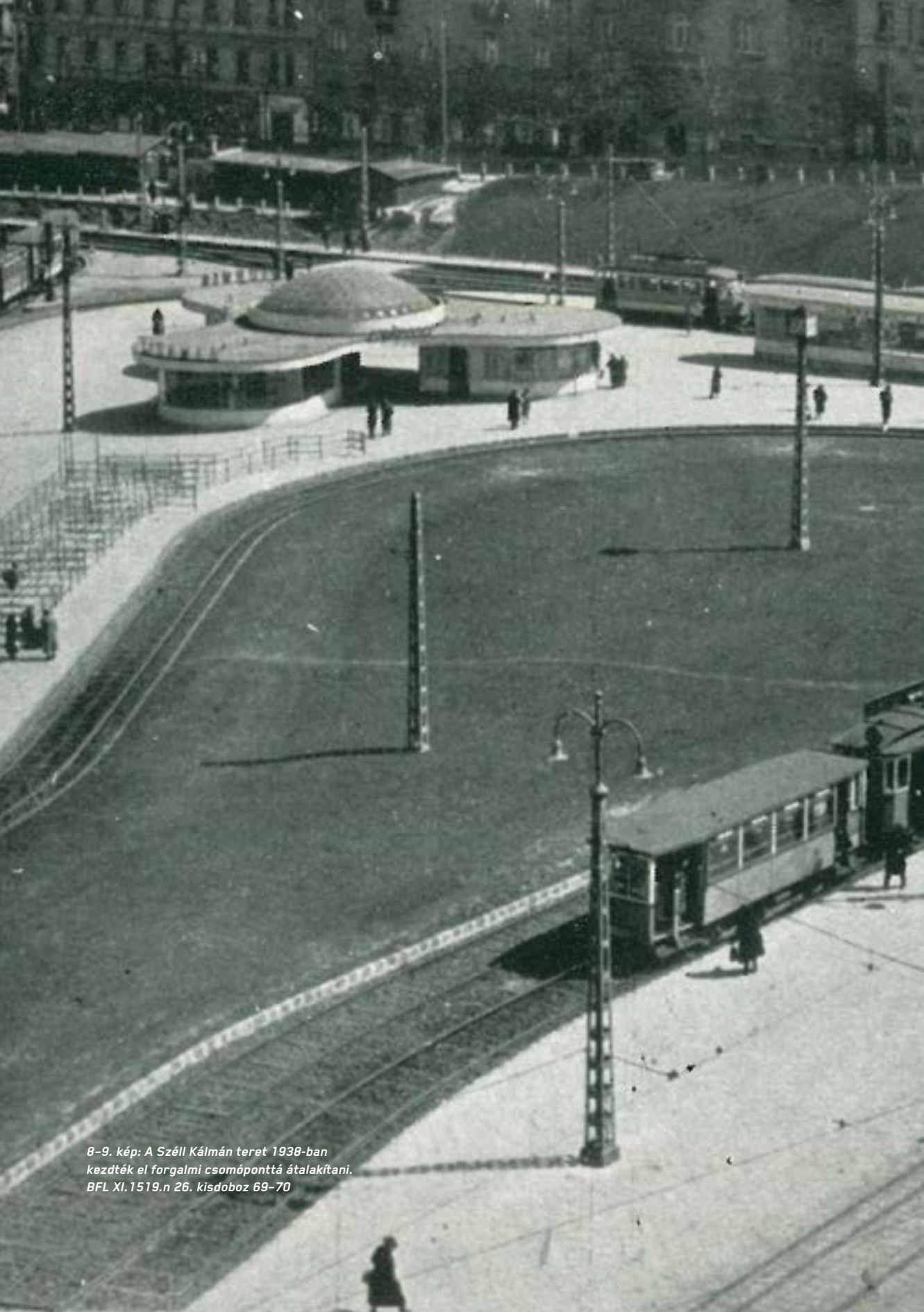
89 | Sz.N. 1934: 161.

90 | BFL XI.1517.f., 2. dob.; Alsóvezeték jellemzően csak a belvárosi szakaszokon volt, a külvárosokban már eleve felsővezetékét építettek. 1914-ben a BKVT és a BVVV 135 km vonalhálózatból 38 km volt alsóvezetékes áramszedés; Kubinszky–Lovász–Villányi 2000: 75.

91 | Koroknai–Sudár 1987: 43.



7. kép: A Szent Imre herceg (mai Villányi) út – Budaörsi út – Alkotás utcai vonal 1929-ben megépített első szakasza. BFL XI.1519.n 26. kisdoboz 70



8-9. kép: A Széll Kálmán teret 1938-ban
kezdték el forgalmi csomóponttá átalakítani.
BFL XI.1519.n 26. kisdoboz 69-70





9. kép: A Széll Kálmán teret 1938-ban kezdték el forgalmi csomóponttá átalakítani. BFL XI.1519.n 26. kisdoboz 69-70

A háború alatt és az azt követő években a szükséges vágánykarbantartásnak csak a két százalékát végezték el, így a BSZKRT 400 kilométeres hálózatából 193 kilométernyi vágányt azonnal ki kellett cserélni, különben egyes vonalakon be kellett volna szüntetni a forgalmat.⁹² Az első két évben a munkálatok 7%-át tudták elvégezni, és 6 évbe telt, mire a teljes vágányrekonstrukciót végre tudták hajtani.⁹³ A hálózategyesítés azonban 1920-ra nagyjából megvalósult. Az átalakítások következtében az 1919. évben 425 826 méternyi⁹⁴ vágányhossz 1922-re 407 812 méterre⁹⁵ csökkent.

A túlsúfolt villamosokon az utasok gyakran csak az ajtóban csimpaszkodva, lógva fértek fel a szerelvényekre. A lógó utasokkal a Budapesti Forradalmi Központi Munkás és Katonatanács is foglalkozott. A tanács 80-as intézőbiztosságának 1919. július 5-i ülésén az állomásritkítások kérdése volt az egyik megtárgyalandó téma, ennek keretében vitatták meg, hogy a túlsúfolttság elkerülése érdekében ritkítani kellene a megállókat, ugyanis sokan csak néhány megállót utaznak a villamoson lógva, a Vörös Őrségnek pedig akár

92 | Sz.N. 1934: 49.

93 | Koroknai-Sudár 1987: 41.

94 | BFL XI.1517.a, 1. dob., Az 1919. évi statisztikai táblázatok gyűjteménye 8.

95 | BFL XI.1517.a, 1. dob., Az 1922. évi statisztikai táblázatok gyűjteménye. Az 1922-es adatokat összeadva a hivatalos végeredménnyel szemben, nekem 410 812 m jött ki.

erőszakkal is le kell szállítani a csimpaszkodó utasokat.⁹⁶ A megállóhelyek körülbelül 25-30%-a megszüntetésének legfőbb oka azonban a szénhiány volt. A villamoskocsik ugyanis indításnál aránytalanul nagyobb árammennyiséget vettek fel, ami közvetve nagyobb szénfogyasztással járt.⁹⁷

A túlzásfóltóság miatti csimpaszkodásból adódó baleseteket követő kártérítési pereket megelőzendő, a jogi osztály javaslatára egy figyelmeztető táblát helyeztek a szerelvényekre: „Csak a kocsi belsejében és a peronon szabad utazni. Amennyiben valaki máshol utazna a mellett, hogy rendőrileg szigorúan megbüntetik [sic!], az ebből származó balesetekért a vasút semminemű felelősséget nem vállal.”⁹⁸ A zsúfoltság ettől persze nem szűnt meg, de a BEVV innentől védve volt a kártérítési perekkel szemben. Ekkor történt meg az egységes pályaszámrendszer kialakítása is. Korábban mind a BKVT, mind a BVVV egyszerűen csak a beszerzés ideje alapján állította sorrendbe a kocsikat. A BKVT legkésőbb beszerzett V típusú járműveit már eredetileg is az 1000-es pályaszámcsoporthoz sorolták. A BSZKRT meghagyta ezt a csoportot. A további motorkocsitípusokat pedig az 1200, 1300 stb. pályaszámcsoporthoz sorolták egészen az S típus 1800–1900-as besorolásáig. A BVVV kocsijainak számozása 2000-rel kezdődött, ide a volt Köztemetői Gőzmozdonyú Vasút I típusú motorkocsijai kerültek. És természetesen a BVVV motorkocsik pályaszámjai is hasonló logika szerint 2100, 2200 stb. pályaszámcsoporthoz kaptak, egészen az 1914-ben vásárolt, de ténylegesen csak a háború után üzembe helyezett járművek 3000-es pályaszámáig. A pótkocsik pályaszámozása 4000-rel kezdődött és 5200-ig tartott. De a vasúti és a közúti teherjárművek is kaptak pályaszámot, előbbiek a 7000, 7100-as szériába, utóbbiak a 8000-től 8900-ig terjedő pályaszámrendszerbe kerültek.⁹⁹ Szintén még a BEVV idején kezdődött a villamosok átfestése. A sárga szín a BVVV, a barna csík a BKVT emlékére idézte, ilyen színűek voltak ugyanis ezen vállalatok villamosai.¹⁰⁰ A teljes járműállomány befestése már a BSZKRT-időkben fejeződött be. Ezt a színkombinációt egészen a mai napig megőrizték a BKV villamosainál,¹⁰¹ azonban sajnos a rendszerváltás után beszerzett járművek festésekor a barna csík már elmaradt. Talán a vállalattörténeti ismeretek hiánya miatt is.

96 | BFL XVI.1.g. 1. dob., 1919. júl. 5-i ülés.

97 | Főv. Közl., 1920. dec. 31. (XXXI. évf. 43. sz.): 1195–1196.

98 | BFL XI.1517.g., 1. dob.

99 | Sz.N. 2008.

100 | Bár eredetileg barna villamosból jóval több volt. A BKVT 37 viszonylaton 871 kocsit, a BVVV mindössze 19 viszonylaton 530 villamost üzemeltetett. Legát–Zsigmond 2012: 30–31.

101 | Kubinszky–Lovász–Villányi 2000: 107.



10. kép: A gőzvontatású Sváb Hegyi Fogaskerekű vasút. BFL XV.19.d.1.06.064

Egyéb üzemágak

A főváros 1926-ban átvette a Fogaskerekű vasutat, az üzemvitelt pedig a BSZKRT-re bízta. Az ekkor még gőzvontatású, idejemúlt vasutat ők villamosították. A Budai Hegyipálya Rt. engedélye 1920-ban járt le, ekkor háramlott Budapest közönségére, akik 1932-ben adták azt át a BSZKRT-nek.¹⁰²

1919-ben kapott engedélyt a Budapest–Újpest Személyszállító Rt. (BUSZ) autóbuszjáratok üzemeltetésére a Váci úton, a Nyugati pu. és az újpesti hajóállomás között.¹⁰³ 1927-ben a Margitszigeten is beindult az autóbusz-közlekedés, ami feleslegessé tette a város utolsó lóvasútvonalát. A szigeti lóvasút a többi vonal villamosítása után is megmaradt lóvontatásúnak. 1928 április 11-én azonban ez is nyugdíjba vonult.¹⁰⁴ Az autóbuszok üzemeltetését már a vasutak megváltásáról szóló tárgyalások idején is az új fővárosi közlekedési

102 | Sz.N. 1934: 187–204.

103 | Föv. Közl., 1919. október 3. (XXX. évf. 38. szám) 619.

104 | Zsigmond 2020: 51.



11. kép: Az első budapesti trolibusz. Farnadi Zsolt magánadományozó / Fortepan 24048

vállalat keretein belül képzelték el, de ekkor ez még nem valósult meg. A Székesfővárosi Autóbusz Üzem (SZAÜ) csak 1932. július 1-jével került a BSZKRT üzemkezelésébe.¹⁰⁵

Az 1929–1933-as gazdasági válság miatt a BHÉV nehéz gazdasági helyzetbe került, aminek következtében a főváros 1933. december 1-jével megszerezte a cég részvényeit, a Haraszti–Ráckevei HÉV-vel együtt. Ekkor még csak a helyi érdekű vasutak irányítását vették át, de ezek vállalati önállósága megmaradt. 1935-ben azonban már a BHÉV központi igazgatósága is a BSZKRT hatáskörébe került, megszüntetve ezzel annak önállóságát.¹⁰⁶

A vállalat 10 éves fennállásának környékén nemcsak a már működő, de korábban más által üzemeltetett közlekedési üzletágak kerültek a BSZKRT kezelésébe, hanem egy új járműtípus budapesti meghonosítására is sor került. 1933-ban jelent meg a főváros utcáin a trolibusz. Magyarországon először 1904-ben indult meg a troliközlekedés, a Poprád és Ótátrafüred közötti helyközi járaton. Ezekhez képest jókora késéssel épült meg az óbudai trolibuszvonal. A BSZKRT vezetése a csekély forgalom miatt nem szándékozott drága villamosvonalat kiépíteni ezen a szakaszon, de mivel a területhasználati szerződés erre kötelezte, úgy döntöttek, egy olcsóbb megoldással váltják ki villamost. Ennek eredményeként indultak meg Budapesten is a trolibuszok.¹⁰⁷

105 | Koroknai–Sudár 1987: 120.

106 | Koroknai–Sudár 1987: 94–95.

107 | Bodrogi 2009: 26–54.

Összegzés

Mint láttuk, az elődállalatok egyesítése és községi tulajdonba vétele már 1918. november elején megtörtént. Azonban ennek hivatalossá tétele, a korábbi tulajdonosok kárpótlása a BEVV létrejöttével még nem valósult meg. A mindenki által törvényesen elfogadott egységes közlekedési vállalat az 1923. január 1-én megszületett BSZKRT volt. A villamosvállalatokat azonban nemcsak adminisztratív, hanem gyakorlati úton is egyesíteni kellett, a hálózatok egymáshoz való integrálásával. Ez sem volt könnyű feladat, különösen a háborút követő nehéz gazdasági helyzetben. A hálózategyesítés mégis viszonylag gyorsan, már 1920-ra megtörtént. A vállalategyesítés hivatalossá tétele ellenben bonyolultabb folyamat volt.

A részvényesek kárpótlását, a vállalatok megváltását az egy éven belül történő több rendszerváltás is nehezítette, és csak az országos, valamint a fővárosi politikai rendszer megszilárdulása után sikerült levezényelni azt. Nem az összes vállalat egyenkénti megváltásával, hanem csak a két nagyvállalat, a BKVT és a BVVV községezésével történt, ezek affiliált vállalataival együtt. De a területhasználati szerződések ekkor még csak közúti villamosvállalatok megváltását tették lehetővé, a HÉV-ekét nem. A következő bő évtizedben azonban a BSZKRT további üzemágakat is magába olvasztott, így ez a mamutvállalat bonyolította a főváros és környéke szinte teljes tömegközlekedését, egészen 1949-ig, amikor a főváros vezetői a decentralizáció mellett döntöttek, és a korábban oly nehezen egyesített vállalatot üzemágakra bontották.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

BFL = Budapest Főváros Levéltára

IV.1403.a Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottságának iratai, Közgyűlési jegyzőkönyvek (1873–1944)

IV.1410.c Budapest Székesfőváros Tiszti Ügyészségének iratai, Közigazgatási vegyes iratok gyűjteménye (1873–1946)

VII.2.e Budapesti Királyi Törvényszék, Cégbírószági iratok (1876–1949)

XI. 1517.a Budapesti Egyesített Városi Vasutak iratai, Igazgatósági iratok (1919–1921)

XI.1517.b Budapesti Egyesített Városi Vasutak iratai, Ügyvezetőségi iratok (1918–1923)

XI.1517.f Budapesti Egyesített Városi Vasutak iratai, Pályafenntartási osztály iratai (1891–1930)

XVI.1.g Budapest Főváros Forradalmi Központi Munkás- és Katonatanácsának (1919. március 22. – április 16. Budapest Főváros Népbiztosságának) iratai, Budapest Főváros Forradalmi Központi Munkás- és Katonatanácsa Intézőbizottságának jegyzőkönyvei (1919)

MNL OL = Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára

K-26 Miniszterelnöki levéltár, Központilag iktatott és irattározott iratok (1867–1944)

MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

Archívum, 920/Okmánytár

Nyomtatott források

Az 1919. évi törvények gyűjteménye

Az 1919. évi törvények gyűjteménye. Budapest, 1919.

A Forradalmi Kormányzótanács és a népbiztosságok rendeletei

A Forradalmi Kormányzótanács és a népbiztosságok rendeletei 1919. március 21. – április 9.

A Magyarországi Szocialista Párt kiadása, Budapest, 1919. 18–19. o

Főv. Közl.

Fővárosi Közlöny 1919–1921. (XXX–XXXII. évf.)

Közl. szemle

Közlekedésügyi szemle 1919/I–VI. (I. évf.).

Felhasznált irodalom

Bencze–Koroknai–Sudár–Szekeres 1987.

A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada, I. köt., A reformkortól 1919-ig. Szerk.: Bencze Géza, Koroknai Ákos, Sudár Kornélia, Szekeres József. Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest, 1987.

Bodrogi 2009.

Bodrogi Bence Péter: Magyarországi trolibusztörténet 1904–2007. Volos kiadó, Mogyoród, 2009.

Boros 1929.

Magyar politikai lexikon 1914–1929. Szerk.: Dr. T. Boros László. Magyar Politikai Lexikon (1914–1929) Kiadóvállalat, Budapest, 1929.

Böölöny 1992.

Böölöny József: Magyarország kormányai 1848–1992. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Horváth 1998.

Budapest főtitisztviselői 1873–1998. Lekt.: HORVÁTH J. ANDRÁS. Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri hivatal, Budapest, 1998.

Kalocsai 2011.

Kalocsai Péter: A városi közlekedés modernizációja Magyarországon (1867–1914). In: A Város társadalma. Tanulmányok Bácskai Vera tiszteletére, szerk: H. Németh István, Szívós Erika, Tóth Árpád. Hajnal István Kör – Társadalomtörténeti Egyesület, Budapest, 2011. 62–77.

Kelemen 1926.

Kelemen Móric: Az autóbusz fejlődése, szerepe és jövője a nagyvárosi közlekedésben, különös tekintettel Budapestre. Szerzői kiadás, Budapest, 1926.

Kenyeres 1967.

Magyar Életrajzi Lexikon, Első kötet, A–K, Negyedik, változatlan kiadás, főszerk.: Kenyeres Ágnes, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1967.

Koroknai–Sudár 1987.

A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada, II. köt., 1919–1985-ig. Szerk.: Koroknai Ákos, Sudár Kornélia. Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest 1987.

Kubinszky–Lovász–Villányi 2000.

Dr. Kubinszky Mihály – Lovász István – Villányi György: Régi magyar villamosok: a történelmi Magyarország közúti vasutai a kezdettől a II. világháború végéig. Budapesti Városvédő Egyesület, Budapest, 2000.

Legát–Zsigmond 2012.

- Legát Tibor – Dr. Zsigmond Gábor: A villamos aranykora, Szöveggyűjtemény 1887–1923. Józseveg Műhely, Budapest, 2012.
- Legát–Zsigmond 2014.
- Legát Tibor – Dr. Zsigmond Gábor: Közlekedik a székesfőváros. Ferenc József híd – Horthy körtér – Rákosi Művek. Libri, Budapest.
- Legát 2021.
- Legát Tibor: A nagy kistárolattal. Városháza Kiadó, Budapest, 2021.
- Magyarország tiszti cím- és névtára 1911.
- Magyarország tiszti cím- és névtára XXX. évf., M. kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1911.
- Magyarország tiszti cím- és névtára 1918.
- Magyarország tiszti cím- és névtára XXXVII. évf., M. kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1918.
- Markó 2007.
- Új magyar életrajzi lexikon, VI. köt., Sz–Zs. Főszerk.: Markó László. Helikon Kiadó, Budapest, 2007.
- Schack 1929.
- Révai kereskedelmi, pénzügyi és ipari lexikona, I. köt., A–D. Szerk.: Dr. Schack Béla. Révai Irodalmi Intézet, Budapest, 1929.
- Schack 1930.
- Révai kereskedelmi, pénzügyi és ipari lexikona, II. köt. E–Kez. Szerk.: Dr. Schack Béla. Révai Irodalmi Intézet, Budapest, 1930.
- Sipos 1993.
- Sipos András: Reformok és reformtörekvések a fővárosban (1920–1947). In: Budapesti negyed, 1993. (1. évf.) 2. szám. 49–67.
- Sipos 1996.
- Sipos András: Várospolitikai és városigazgatás Budapesten, 1890 – 1914. Budapest Főváros Levéltára, Budapest, 1996.
- Szabó 1976.
- Dr. Szabó Dezső: A vállalatok közötti verseny hatása a budapesti villamosvasúti hálózat kialakulására. In: *Közlekedéstudományi szemle* 1976. november (26. évf.) 11. sz. 516–518.
- Szabó 1988.
- Dr. Szabó Dezső: A Budapesti Helyi Érdekű Vasutak egy évszázada. In: *Közlekedéstudományi szemle* 1988. február (38. évf.) 2. sz. 65–79.
- Szentgáli 2002.

- Szentgáli Zsolt: A Keresztény Községi Párt történetéhez. In: *Múltunk* 2002. (47. évf.)
I. sz. 202–242.
- Sz.N. 1934.
- Sz.N.: Budapest közuti vasúti közlekedésének fejlődése és a BSZKRT tíz évi működése,
1923–1933. Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság Igazgatósága,
Budapest, 1934.
- Sz.N. 2008.
- Sz.N.: Budapesti villamosok négyjegyű pályaszámrendszere [http://veke.hu/2008/07/
a-budapesti-villamosok-negyjegy-palyaszamrendszere/](http://veke.hu/2008/07/a-budapesti-villamosok-negyjegy-palyaszamrendszere/) Utolsó letöltés: 2022. 11. 18.
- Tolnai 1929.
- Tolnai Új Világlexikona, 16. köt. Sör-Táv. Tolnai Kiadó, Budapest, 1929.
- Urbán 1984.
- Vasúti lexikon. Főszerk.: URBÁN LÁSZLÓ. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984.
- Zsigmond 2020.
- Dr. Zsigmond Gábor: Közlekedés a Szigeten. In: Budapest Kultúrtörténeti Séták IV.,
Margitsziget, Szerk: Saly Noémi. Fekete Sas Kiadó, Budapest, 2020. 38–60.

Péterffy Gergely – Munkába járás a MÁV fővárosi vonatain, 1945–1989

Budapest világvárossá fejlődésének szükségszerű következménye volt, hogy a környező településeken élők közül egyre többen a fővárosban kerestek munkát, ide jártak piacozni, ügyet intézni, tanulni. Ennek legfontosabb eszköze a vasút volt, mivel olcsón, gyorsan és kiszámítható módon biztosította az eljutási lehetőséget. Már a dualizmus utolsó éveiben számottevő napi bejáró forgalmat bonyolított a MÁV, ami később a két világháború közötti időszakban tovább emelkedett, de a legnagyobb emelkedés a második világháború után figyelhető meg. Az újjáépítés, a szocialista iparosítás és terveződés jelentős számú munkaerőt követelt, miközben a környező települések beolvasztásával 1950-ben létrejött Nagy-Budapest, és a megnövekedett fővárosba még több bejáró munkavállaló érkezett. A KSH népszámlálási adataiból markánsan kivehető az ingázók számának, valamint az utazási távolság folyamatos növekedése. Tanulmányunk kísérlet a Budapestre vasúton bejárók utazási körülményeinek komplex vizsgálatára: a pályaudvarok és állomások, valamint a járműpark fejlődése mellett a menetrendek alapján az utazási idő és sebesség változását, illetve egy-egy vasútvonalon a járatok számát vizsgáljuk, és ezek alapján hozzuk meg következtetéseinket.

Gergely Péterffy – Commuting on the lines of the Hungarian Railways in the Capital, 1945 to 1989

It was an inevitable consequence of Budapest developing into a metropolis that more and more people living in the neighbouring settlements sought jobs in the capital or came here to sell their produce at the markets, manage their administrative business or study. The railways were the most important means to do all that since they provided cheap, fast and reliable transport. During the last years of dualism, the Hungarian Railways conducted a considerable commuting service that only increased in the Horthy era. The actual explosion, however, occurred after World War II. The reconstruction and the central planning in the economy required a vast workforce, while with the annexation of the neighbouring settlements, Greater Budapest was created in 1950; thus, several more factories got within the boundaries of the capital, which entailed even more people commuting. The continuous increase in the number of commuters and the travelling distance is clearly visible in the census data of the Central Statistical Office. Our study attempts to perform a complex analysis of the commuters' travelling conditions: how the travelling time and speed changed based on the timetables with the development of the railway stations and the rolling stock, and how the number of services changed on individual railway lines.



Péterffy Gergely

Munkába járás a MÁV fővárosi vonatain, 1945–1989

Budapest világvárossá fejlődésének a 19–20. század fordulóján szükségszerű következménye volt, hogy a fővárosba már nemcsak a közvetlen szomszédos településekről, hanem távolabbról is bejártak az emberek dolgozni, ügyet intézni, illetve a diákok tanulni. Az ingázás a két világháború közötti időszakban már számottevő részét érintette a társadalomnak, az igazi fellendülés azonban a II. világháborút követően történt.

Tanulmányunk célja a Magyar Államvasutak vonatain való fővárosi munkába és iskolába járás történetének bemutatása a II. világháború végétől a rendszerváltásig. A bejárás, ingázás fogalmának értelmezéséről már az 1960-as években is volt vita,¹ ezért jelen tanulmányban bejáró alatt azt a személyt értjük, akinek lakóhelyéhez vagy tartózkodási helyéhez (albérlet) képest a munkahelye egy másik településen található. A kutatás elsősorban az utazási körülményekre, az ingázásra fókuszál, nem az ingázók szociológiai vizsgálatára, ezért a történettudományi munkáknál megszokotthoz képest valamivel részletesebben fogjuk tárgyalni a Budapest környéki vasúti közlekedés műszaki feltételeit és fejlődését. Ezt követően kerül sor a főváros és vonzáskörzete közötti vasúti közlekedés elemzésére. A vasúti ingázás területi határvonalának megállapítására a KSH ingázási statisztikái, valamint a vasúti menetrendek alapján a Szob – Hatvan – Szolnok – Cegléd – Lajosmizse – Kunszentmiklós-Tass – Pusztaszabolcs – Székesfehérvár – Tatabánya – Esztergom alkotta képzeletbeli gyűrű tekinthető a leginkább használhatónak, fegyelembe véve az utazási idő évtizedek alatt bekövetkező változását is. Az utazási idő és

1 | Palotás 1968: 263. A köznapi nyelvben „ingázó”-nak hívják azt, aki mindennap megteszi oda és vissza az eltérő településen lévő lakóhely és munkahely közötti utat. A szociológia valójában a nagy távolság miatt a hetente vagy ritkább időközben állandó lakóhelye és munkahelye között közlekedő munkavállalókat hívja ingázóknak. Tóth E. Zs. 2008: 51. Tanulmányunkban a bejárás körülményeit feltárva a szóismétlés elkerülése érdekében használjuk mind az ingázás, ingázó, mind a bejárás, bejáró szavakat.

sebesség, illetve a vonatok alakulásának nyomon követéséhez alapvetően két forrástípust vizsgálunk meg: menetrendeket, valamint a személyszállító vonatok összeállítási rendjeit (SZVÖR).² Tanulmányunkat az utazási szokásokkal zárjuk, amelyek minél komplexebb leírásához jegyvizsgálói visszaemlékezéseket is felhasználunk. Mindenekelőtt azonban érdemes szemügyre venni, hogy mekkora tömeget érintett a fővárosba való bejárás, ezért nélkülözhetetlen a társadalomtörténeti háttér rövid és vázlatos feltárása.

Ingázás: kik, honnan és mennyien?

Budapest nemcsak az ország politikai, hanem gazdasági központja is volt – köszönhetően a rendkívül kedvező földrajzi adottságoknak: Duna-folyosó, a Bakony–Vértes–Pilis és a Gödöllői-dombság–Mátra–Bükk hegyláncolat, valamint az Alföld találkozásánál elterülő főváros földrajzilag is majdnem a régi Magyarország közepén helyezkedett el. Pest és Buda évszázadok óta kereskedelmi és szervező csomópontja volt az országnak, így a polgári fejlődés időszakában sorra emelkedtek a gyárak és raktárak. Ferencváros és Kőbánya a közraktáraival, gőzmalmaival, valamint hizlaldáival az ország élelmiszeripari központjává nőtte ki magát, miközben Angyalföldön, Újpesten és Csepelen, illetve részben Kispesten sorra emelkedtek a könnyű-, gép- és vegyipari gyárak. Persze az 1873-ban egyesített Budapest nyugati kerületeiben is létesültek üzemek, Óbudán és Kelenföldön is számtalan gyár üzemelt, de a város ipari magja a pesti oldalon helyezkedett el – köszönhetően a hatalmas síkságnak és a sűrűbb kötöttpályás infrastruktúrájának.³

Az egymás után gombaként kibukkanó gyárak munkaerőhiányát nem tudta csillapítani a város belső forrásokból, de még a beköltözők révén sem volt erre valódi esély elegendő lakás hiányában – bár nem egy gyár, illetve vállalat létesített munkáskolóniát alkalmazottainak. A jobb élet reménye számos embert vonzott a fővárosba. Akik az ország valamelyik távoli pontjáról érkeztek, igyekeztek albérletet szerezni, akik viszont a fővároshoz közeli településen laktak, inkább az idejükből áldoztak utazásra, mintsem hogy biztos hajlékukat és a kétlaki életmód nyújtotta előnyöket – annak negatív vetületeivel együtt, lásd önkiszákmányolás – kockára tegyék. A bejáráshoz persze kellett egy rendszeresen és megbízhatóan működő közlekedési rendszer is, amely a hét minden napján eljuttatja

2 | Menetrendek: 1948/49., 1956/57., 1970/71., 1980/81. és 1989/90. évi.

SZVÖR: 1966., 1977. és 1988. évi. Ezeket általában az éves menetrendváltással vezették be, de nem minden évben adtak ki újat, egyes esetekben csak a módosításokat vezették át.

3 | Nemcsak a nagyvasúti elérhetőségekre (pályaudvarok és a külvárosi állomások, mint például Kőbánya-felső, Rákos, vagy Rákospalota-Újpest) kell gondolni, hanem a közúti vasúti vágánykapcsolatokra is, amelyek behálózták Pestet. A rendszerváltásig – csökkenő mértékben – rendszeres volt a teherszállítás a villamosvágányokon.

az embert a munkahelyére és vissza. A 19–20. század fordulóján alapvetően a kötöttpályás közlekedés tudott ezeknek a kritériumoknak megfelelni. A két világháború között megjelent ugyan a közúti tömegközlekedés is, de az infrastrukturális adottságok miatt, mint a kiépített utak vagy a megfelelő utaskapacitású autóbuszok, illetve regionális szervező hiányában ekkor még valódi kihívást nem jelentett.

A fentiek tükrében érthető, hogy nemcsak Budapest, de – a fejlődő közlekedési hálózatnak köszönhetően – vonzaskörzete is folyamatosan terjeszkedett, egyre többen és egyre messzebből jártak be nap mint nap a fővárosba. Szemléletesen mutatja a helyzetet, hogy a vidéki vasútállomások közül 1935-ben a legnagyobb személyforgalmat Rákospalota-Újpest bonyolította le 1,3 millió utassal, Dunaharaszttiban 930 ezer, Dunakeszi-Alag állomáson (ma Dunakeszi) 820 ezer utas fordult meg, míg Debrecen állomáson 720 ezer, Miskolcon 550 ezer utast számoltak össze.⁴ Az 1930-as népszámlálási adatok szerint 141 ezer ipari alkalmazott ingázott Magyarországon, közülük naponta 50–60 ezer munkavállaló járt be Budapestre dolgozni.⁵ Ebben minden bizonnyal közrejátszott a két világháború közötti állami könnyű- és vegyipari fejlesztéseket támogató program. Ennek kapcsán számos új gyár létesült a fővárosban és környékén, mint az akkor még önálló Nagytétény, Pestszentlőrinc, Pesterzsébet és Soroksár településeken. Ehhez képest az 1960-as népszámlálás 636 ezerre, az 1966-os, ipari alkalmazottak körében végzett felmérés 900 ezerre tette az ingázó dolgozók számát, amihez további 100 ezer tanuló bejárását becsülték.⁶ Az 1970-es népszámlálás szerint 976 ezren, tíz évvel később már 1,218 millióan ingáztak nap mint nap lakóhelyük és munkahelyük között. Ezen belül a távolsági ingázók száma 1970-ben meghaladta a 320 ezret, tíz év múlva 270 ezerre csökkent.⁷ Az 1980-as évek végi gazdasági visszaesés már megmutatkozott az 1990-es népszámlálási adatokon. Ugyan az aktív keresőkhöz képesti 25%-os ingázási arány változatlan maradt, az ingázók száma 1,145 millióra csökkent.⁸

Az 1956-os országos felmérés szerint az iparban foglalkoztatott bejárók háromnegyedének, míg a heti ingázók 45%-ának volt célpontja a főváros.⁹ Összesen 66 389-en jártak be a fővárosba dolgozni, és 6092-en jártak el Budapestről napi vagy heti rendszerességgel. Átlagosan 29,1 km távolságról ingáztak a fővárosba, szemben a 22,5 km-es országos átlaggal. A naponta ingázók 56%-a vasúton, 31%-a autóbuszon közlekedett, a maradék

4 | Frisnyák 2001: XIX.

5 | Bóhm 1997: 8.

6 | Losonczy 1968: 732.

7 | 1980. évi népszámlálás. 33. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye. A naponta ingázók adatai. Budapest, 1983. KSH. 4–5.

8 | 1990. évi népszámlálás. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye (Ingázási adatok). Budapest. 1994. KSH. 7.

9 | Zala 1958: 110. A felmérés nem tartalmazta az építőiparban dolgozókat!

pedig gyalog vagy kerékpárral tette meg az otthona és a munkahely közötti távolságot.¹⁰ Tíz évvel később újabb ingázófelmérést készített a Központi Statisztikai Hivatal, ezúttal viszont az építőiparban dolgozók is szerepeltek a kimutatásokban. Mintegy negyedmillióan kerestek munkát a fővárosban, közülük 170 ezren naponta jártak be Budapestre, az ingázók 64%-a Pest megyéből, 10-10% pedig Fejér és Szolnok megyéből utazott nap mint nap. Fejér kivételével a többi dunántúli megye területéről gyakorlatilag nem volt számottevő ingázás.

Részleteiben nézve a szomszédos Szolnok és Fejér megyékből 11-11 ezren, 8 ezren Bács-Kiskunból, további 5 ezren pedig Nógrádból jártak be fővárosi munkahelyükre. Döntő többségük napi ingázó lehetett, a távolsági ingázók legfőbb kibocsátó forrása Szabolcs-Szatmár megye volt, 14 ezren utaztak fel az ország északkeleti szegletéből a fővárosba munkalehetőségért, Hajdú-Bihar megyéből 8, Borsod-Abaúj-Zemplénből 4, Békés és Heves megyékből¹¹ pedig 6-6 ezren próbáltak szerencsét Budapesten. Az ingázás nem volt egyirányú, a fővárosból 17 ezer lakos járt naponta más településre dolgozni.¹²

Amíg 1930-ban 50-60 ezren, harminc évvel később már 139 ezren jártak be minden nap Budapestre dolgozni.¹³ A már említett 1966-os statisztika napi 170 ezer bejártot mutatott.¹⁴ Az 1970-es népszámlálás adatai alapján Budapest 25 km-es agglomerációs térségének 44 településéről a 183 ezer aktív munkavállaló kétharmada, 121 ezer fő járt el más településre, közülük 101 ezren Budapestre.¹⁵ A legtöbben Érdről, 9300-an utaztak be a fővárosba munkavégzés vagy iskolába járás okán, Vecsésről 7400-an, Budaörsről 6000-en, Gyálról 5900-an, Dunaharasztriból és Dunakesziből pedig 5700-5700-an tették meg mindennap a lakóhely és fővárosi munkahelyük közötti utat.¹⁶ Szerencsére a kérdezőbiztosok a fővárosi célállomásokra is rákérdeztek, legalábbis kerületi szinten. Több mint 70 ezren dolgoztak a leginkább érintett első kilenc kerületben: Kőbányára 11 200-an, Kelenföldre 10 200-an, Angyalföldre 8800-an, Ferencvárosba és Újpesten egyaránt 7700-an, Lipótvárosba 7300-an, Józsefvárosba 6600-an, Csepelre 5700-an, Óbudára pedig 5000-en ingáztak munkanapokon. A többi kerület esetében a napi létszám nem érte el az 5000 főt.¹⁷ Majdnem minden ötödik fővárosi munkavállaló ingázott. Ez szinte

10 | Zala 1958: 114-115.

11 | Heves megye nyugati fele (Hatvan és környéke) ugyanakkor elég közel van térben és időben egyaránt, a 6 ezer ingázó egy része minden bizonnyal naponta tette meg az otthona és munkahelye közötti távolságot.

12 | Munkaerőhelyzet megyék szerint. 1949-1966. KSH. 1967. 43-45.

13 | Palotás 1968: 274.

14 | Losonczi 1968: 735.

15 | 1970. évi népszámlálás. 27. A Budapesti agglomeráció településeinek népességi jellemzői. A fővárosba dolgozni járók adatai. Budapest, 1974. KSH. 9.

16 | Uo. 11.

17 | Uo. 14.

pontosan megegyezett az aktív lakosságon belüli ingázók országos arányával.¹⁸ Az ipar-telepítési politika következtében viszont az 1970-es években megemelkedett a vidéki városokba ingázók száma, így a következő népszámlálás adatai szerint csökkent az ingázókon belül a budapestiek aránya.¹⁹ Az 1980-as népszámláláskor számos ingázási szokásra is rákérdeztek a kérdezőbiztosok, és Budapest kapcsán külön kötetbe foglalták a kapott eredményeket. A főváros 25 km-es vonzáskörzetét alkotó 43 településről járt be a 205 ezer ingázónak valamivel több mint a fele, további 33% pedig a tágabb értelemben vett vonzáskörzet 106 településéről utazott oda-vissza. A fennmaradó 14%-on 607 kibocsátó település osztozott.²⁰ A vizsgált időszak utolsó népszámlálási adatai 196 ezer Budapestre bejáró dolgozót mutatnak, legtöbbször Pest megyéből, 164 903-an. A többi 31 258 bejáró harmada, 10 638 személy Fejérből utazott a fővárosba, majd Nógrád következett 6078, és Heves 5442 fővel. Jász-Nagykun-Szolnokból 4246 lakos, Komárom-Esztergomból 2832, Bács-Kiskun megyéből 2292 lakos járt Budapestre dolgozni.²¹ Települési szinten a legtöbbször Érdről (11 539), Dunakesziről (6559) és Gyálról (5875) érkeztek, Dunaharasztriból viszont kevesebb, mint a felére csökkent a fővárosban dolgozók száma, „mindössze” 2600-an jártak be.²²

Az infrastruktúra adottságai – pálya, állomás és a járműállomány fejlődése

Pálya

A II. világháború súlyos pusztítást végzett a vasúti hálózaton, hosszabb-rövidebb időre majdnem mindegyik vonalon szünetelt a vasúti közlekedés a felrobbantott pályatestek és hidak miatt. Budapest környékén az elhúzódó ostrom különösen nagy károkat okozott, a háborút követő nehéz gazdasági viszonyok pedig nem tették lehetővé a teljes körű helyreállítást. A gazdasági élet mielőbbi beindításának egyik alapfeltételét a vasúthálózat gyors újjáépítése jelentette, hiszen úgy az áruforgalom, mind a személyforgalom részére

18 | Lencsés 1978: 89.

19 | 1980. évi népszámlálás. 33. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye. A naponta ingázók adatai. Budapest, 1983. KSH. 4.

20 | Uo. 4–5.

21 | 1990. évi népszámlálás. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye (Ingázási adatok). Budapest, 1994. KSH. 178–180.

22 | Uo. 254–258.





csak a vasút rendelkezett nagyjából elégséges szállítókapacitással. Az egyes vasútvonalak helyreállítása – általában hevenyészett módon, más vasútvonalokról kibontott anyagokkal – 1948 végére lezárult, kivéve a Duna- és Tisza-hidakat. A sínhiány miatt kényszerültek felbontani a Rákos–Újszász vasútvonal II. vágányát, így a hetvenes évek közepéig tartó átfogó rekonstrukció befejeződéséig a nemzetközi forgalmat is bonyolító békéscsabai vonalon csak egy vágányon folyt a közlekedés Budapest és Újszász között. A fővárosban először a Déli összekötő híd provizóriumát építették meg szovjet utászok, még 1945 tavaszán, az első vonat április 26-án haladt át.²³ A facölöpökön nyugvó ideiglenes szerkezeten csak 10–15 km/h sebességgel közlekedhettek a vonatok, a biztosítóberendezési hiányosságok, valamint az igen rossz állapotú járműpark miatt a vasúthálózat egyik neuralgikus pontja volt a híd. Nem hiába igyekeztek minél hamarabb kiváltani egy tartósabb szerkezettel. Katonai hídelemek felhasználásával 1946. november 3-án sikerült megnyitni az eredeti hídpillérekre fektetett félállandó szerkezetet, amelyen már óránként 40 km-es sebességgel közlekedhettek a vonatok.²⁴ A híd második, immár teljesen végleges szerkezettel megépített vágányát 1948. szeptember 12-én adták át a forgalomnak.²⁵ Az esztergomi vonalon található Északi (korábban Újpesti) összekötő híd helyreállítására viszont csak 1955-ben került sor, részben a déli összekötő híd 1953. június 22-én átadott, a korábbi félállandó szerkezetet felváltó új híd bontott anyagának felhasználásával.²⁶ A híd 1955. május 21-i megnyitásáig az esztergomi személyvonatok Óbudáig, illetve a jobb parti körvasúton át Buda-Császárfürdő állomásig közlekedtek.²⁷

Az 1950-es évek eleji pályafenntartást és -rekonstrukciót nemcsak a megemelkedett vonatforgalom – elsősorban teherszállítás –, hanem a különböző építőanyagok és karbantartó felszerelések hiánya is nehezítette. A háború után gyorsan helyreállított hálózaton régi, a háborús forgalomban elhasználódott, illetve alacsony terhelhetőségű síneken zajlott a rohamosan növekvő forgalom. 1952 májusában a vasút általános helyzetének romlása miatt Bebrits Lajos személyesen kereste fel Gerő Ernőt, az MDP második emberét, egyszersmind a Népgazdasági Tanács vezetőjét, hogy a megígért műszaki eszközöket, járműveket, sínt és kapcsolószerkezeteket szállítsák le a gyárak a MÁV-nak, különben nem tudja a vasút elvégezni a tervezett bővítéseket, illetve fenntartani a forgalmat.²⁸ Az 1950-es évekbeli felépítménycserék során a fővonalakon már a nagyobb terhelést megengedő

23 | Duna-hídjaink. 2009: 82–83.

24 | Papp 1947.

25 | Mezei 2006: 174.

26 | Frisnyák 2001: 216.

27 | Frisnyák 2001: 220.

28 | Frisnyák 2011: 158–164.



48,3 kg/fm tömegű sínszalakat fektettek geós rendszerű leerősítéssel a vágányokba. Öt év alatt, 1950 és 1954 között összesen 957 km vágányt építettek át, korszerűsítettek, elsősorban a fővárosból kiinduló fővonalak egy-egy szakaszát. Azt azonban érdemes megjegyezni, hogy az elsárosodott alépítmények, a megsüllyedt töltések helyreállítására, illetve a háborús provizóriumok kiváltására nagyon kevés energiát fordítottak, így a korszerűsítések is felemás eredménnyel jártak.

A szovjet gazdaságpolitikai elképzelések átvételével együtt járt a nehézipar fejlesztése. A vasút területén ez nemcsak a megemelkedett mértékű teherszállításban mutatkozott meg, hanem az újonnan nyitott bányákhoz és üzemekhez vezető iparvágányok építésében is. A forradalom kitöréséig összesen 155,6 km új vonal épült,²⁹ de ezek közül csak kettőn közlekedtek közforgalmú személyszállító vonatok. A Miskolc–Szob irányú forgalomban Budapest tehermentesítésére épített Galgamácsa–Vácrátót vasútvonalon 1951. november 4-én indult meg a közlekedés.³⁰ Fél évvel később, 1952. május 18-án adták át a Lakitelket

29 | Unyi 1989: 19.

30 | Frisnyák 2001: 212.



Tiszauggal összekötő vonalat – ez még a háború előtt elkezdett, és aztán soha be nem fejezett belső vasúti körgyűrű részeként épült meg.³¹

Amíg 1955 és 1957 között csak 388 km felépítményt cseréltek ki, a II. hároméves terv (1958–1960) során 799 km, a II. (1961–1965) és az V. (1976–1980) ötéves tervidőszakban 2065 és 1721 km hosszban végeztek korszerűsítéseket. Ezzel szemben 1966 és 1975 között „csak” 2638 km pályát korszerűsítettek. A képet árnyalja, hogy az 1960-as években a vasútvonalak korszerűsítése során az alépítményi munkák még mindig hátul kullogtak pénzügyi okok és kivitelezési kapacitáshiány miatt. A nyolcvanas évtizedben összesen 2323 km hosszban tudtak felépítményt cserélni, de ebből – a gazdasági helyzet romlása miatt – az 1986–1990 közötti periódus csupán 827 km-rel részesült.³² Érdeemes megemlíteni, hogy a mai szemmel hihetetlen mennyiségű pálya- és épületrekonstrukciókhoz szükség volt a Magyar Néphadsereg 150. közlekedési műszaki dandár vasútépítő katonáira is.³³

31 | Frisnyák 2001: 214.

32 | Horváth 1998: 60. és Horváth 1999: 31.

33 | Péterffy 2021.

Az I. ötéves tervidőszakban zajlott a pesti körvasút³⁴ és a miskolci fővonal villamosítása Hatvanig, ami végül 1956 nyarára készült el. Az a nyár más szempontból is mérőföldkőnek bizonyult a magyar vasútépítés történetében, csehszlovák szakemberek segítségével ekkor építettek először hézag nélküli pályát Ebes és Hajdúszoboszló között.³⁵ A hegesztett, hézag nélküli pálya előnye a hevederrel illesztett felépítménnyel szemben, hogy kényelmesebb és halkabb a vonatok futása, mivel elmarad az illesztéseknél keletkező zökkenés és kattogás, ezáltal a környék zajterhelése is csökkent, illetve a pályatestnek is kisebb karbantartási igénye volt. A hatvanas évek elejétől a fővonal vasútvonalak átépítésekor hézag nélküli, hegesztett felépítményt fektettek, illetve a néhány évvel korábban átépített vonalakat is összehegesztették, ami egyes esetekben több hátránnyal járt, mint előnnyel.³⁶

A hatvanas évek legvégén, 1969-ben kezdték el alkalmazni a nemzetközi fővonalak rekonstrukciójakor az 54 kg/fm tömegű sínzálakat.³⁷ Szintén ebben az évben készült el a Budapest-Nyugati pályaudvar–Cegléd–Szolnok vonal villamosítása.³⁸ Mivel a MÁV nem rendelkezett megfelelő kapacitásokkal, ezért a vasúthálózat villamosításában részt vett a csehszlovák Elektrizace Zeleznicny Praha vállalat is, a távközlési és biztosítóberendezési kábelek fektetésében pedig az Automatizace Zleznicny Dopravy.³⁹

A folyamatosan emelkedő forgalom miatt, valamint a végre megfelelő teljesítményű villamos mozdony (V₄₃ sorozat) beszerzésével a hatvanas évek közepétől fellendült a keleti fővonalak villamosítása. Megindult a Szob–Budapest és Budapest–Újszász–Szolnok–Lökösháza vasútvonalak átépítése és villamosítása.⁴⁰ A szobi vonalon a pályakorszerűsítés követő villamosítás 1971 karácsonya előtt fejeződött be, és indult meg a vonalon a villamos vontatás. A Rákos–Újszász–Szolnok vonal korszerűsítése vontatottan, több szakaszban történt, 1964–1971 között a II. világháború után visszabontott II. vágány újjáépítésére is sor került, 1973-ra pedig a villamos felsővezeték is elkészült Szolnokig.⁴¹

34 | Oroszvári László: Villamosvontatás a körvasúton. In: Vasút, 1952. 1. sz. 13.

35 | Mezei 2006: 218.

36 | MNL.OLM-KS-288. 25. csop. 15/1963. őe. Ip/4877. 1963. október 22-i tájékoztató jelentés taglalja, hogy a hézag nélküli felépítmények nem eléggé átgondoltan létesülnek néhány helyen. A régi sínek rövid szakaszon végzett összehegesztése komoly gondot okoz a pályafenntartásnak. Ráadásul sok helyen a pálya átépítésekor nem végeztek el az alépítményi hibák kijavítását, így nem lehet felemelni sem a tengelyterhelést, sem a pályasebességet.

37 | Vargyasi Andor: Épül az első 54 kg-os vágányszakasz. In: Vasút, 1969. 9. sz. 9.

38 | Csárádi János: Budapest Nyugati pu. – Cegléd vasútvonal villamosítása. In: Vasút, 1969. 9. sz. 26.

39 | Keller 2001: 45–47.

40 | Mezei Béla: Nagy jelentőségű pályáépítési munkák a budapesti igazgatóságnál. In: Vasút, 1967. 4. sz. 27. és Mezei Béla: Korszerűsítik a Budapest Nyugati – Vác – Szobi vasútvonalat. In: Vasút, 1970. 1. sz. 19.

41 | A vonal korszerűsítése közben történt a magyar vasúti közlekedés egyik legsúlyosabb szerencsétlensége, 1968. december 22-én Mendénél összeütközött egy távolsági személyvonat és egy tehervonat. A balesetben 43-an vesztették életüket, 66-an pedig megsebesültek. Mezei 2006: 268.

A nyáron nagy forgalmat bonyolító Déli pályaudvarról csak egy vágány vezetett Kelenföldre, ami az egyébként is zsúfolt vonalakon vonatok feltorlódásához és késésekhez vezetett. A balatoni forgalom gyorsabb lebonyolítására 1958-ban megépítették a második vágányt Kelenföld és a Déli pályaudvar között, valamint egy 4 km hosszú összekötő vonalat Érd felső és Tárnok között, ezzel kvázi kétvágányúsították a Kelenföld–Székesfehérvár vonal hiányzó szakaszát is.

A Balkán felé vezető fő közlekedési folyosó, a kelebiai vasútvonal agglomerációs szakaszát 1960 és 1963 között építették át Kunszentmiklós–Tassig, amit az 1970-es évek végén követett a villamosítás.⁴²

A hetvenes évek második fele és a nyolcvanas évek sem teltek el nagyobb pályaépítkezések nélkül, a hegyeshalmi fővonal Kelenföld–Tatabánya szakaszán ráadásul ívkorrekcióra is sor került, hogy 120 km/h-ra emelhessék a vonatok sebességét. Szintén ekkor történt az egyik legjelentősebb elővárosi forgalmat bonyolító Budapest–Cegléd szakasz újabb átépítése, 1986-tól már itt is 120 km/h volt az engedélyezett pályasebesség. A hetvenes évek olajárrobbanásainak köszönhetően felpörgött a villamosítási projekt, az addig még nem elektrifikált fővonalakra sor került. A Budapestről kiinduló vonalak közül korszakunk végére egyedül a szerényebb műszaki kapacitással kiépített, mellékvonali jellegű veresegyházi, lajosmizsei és esztergomi vonalak maradtak felsővezeték nélkül. A pénzigényes, de hosszabb távon megtérülő villamos vontatásnak köszönhetően nagyobb vonatok közlekedhettek gyorsabban és halkabban, ráadásul a környezetvédelem terén is előrelépést jelentettek.⁴³

Állomások

Nemcsak a pályatestet érték súlyos károk, hanem az állomásépületek, áruraktárak, műhelyek, fűtőházak és az üzemvitelhez szükséges egyéb magasépítmények jelentős része szenvedett kisebb-nagyobb károkat, vagy semmisült meg teljesen. A háború során számos állomásépület a földdel vált egyenlővé, többek között Szolnok, Hatvan, Székesfehérvár és Budapest Déli pályaudvar.⁴⁴ A két nagy fővárosi indóház, a Keleti és Nyugati pályaudvarok szintén súlyos sérüléseket szenvedtek. A csarnokok üvegborításai megsemmisültek, ezek pótlása lassan zajlott a hatalmas anyagszükséglet és költségvonzata miatt.

A nagyobb épületek helyreállításához vagy teljes újjáépítéséhez nem állt rendelkezésre elegendő forrás, ideiglenes megoldásokkal biztosították a szolgálat ellátását. A teljesen

42 | Horváth 1998: 73.

43 | MNL OLXIX-H-I-c. 26. d. 00170/1960. 17–18.; Fang 1996: 27–28.

44 | Gombár–Kubinszky 1989: 90.

megsemmisült kis- és középállomások felvételi épületeinek pótlására építészeti tervpályázatot hirdetett 1947-ben a MÁV, a következő néhány évben több főváros környéki épület is megépült funkcionalista stílusban. Többek között a péceli épület is, igaz, ennek építésztervei már 1945 júliusában elkészültek,⁴⁵ de Aszód,⁴⁶ Isaszeg⁴⁷ és Martonvásár⁴⁸ felvételi épületei is a háborút közvetlen követő években épültek újjá.⁴⁹ A kommunista hatalomátvétel után az ötvenes évek középületeinek építészetében kötelezővé vált a szocialista realizmus irányzata, így 1952-ben Székesfehérvár⁵⁰ – az eredeti terv szerint „nyugatias, dekadens” stílusban épült volna meg – és 1956-ban Hatvan állomásépületei már ennek jegyében készültek.⁵¹

A hatvanas években újra a modernség jelent meg a vasúti magasépítmények tervezésekor, a vasút műszaki követelményei mellett igyekeztek az épületeket beilleszteni épített és természetes környezetükbe. Nagyvárosi pályaudvarok esetében városképet meghatározó épületek építésére törekedtek, így a Kővári György tervei alapján 1962-ben átépített Déli pályaudvar esetében is. A régi indóház mérete, kialakítása és kapacitása nem tette lehetővé a nyári üdülőforgalom, de még a hétköznapi hivatásforgalom gyors lebonyolítását sem, ezért több vonatot csak Kelenföldre, vagy Kelenföldön át valamelyik pesti pályaudvarig kellett közlekedtetni. A Vérmezőt uraló modern üvegpalota eredetileg zöldre színezett ablaktáblákkal épült, melyeket a pályaudvar 1970-es évek eleji bővítésekor cseréltek a ma is látható barna színűekre. Ekkor létesült a metrólejárát, míg az állomás bal oldalán lévő üzemi épület 1975-re lett kész.⁵² Az új állomás a korábbi négy helyett már 12 személyforgalmi vágánnyal rendelkezett, széles peronokon közelíthették meg az utasok a vonatokat – dokumentum- és játékfilmekben kitűnően látszik, hogy a széles peronokon is mekkora tömeg hömpölygött a nyári szezon hétköznapijain. Szintén 1975-re lett kész Szolnok végleges állomásépülete.

A két legnagyobb utasforgalmat bonyolító budapesti fejpályaudvar átépítése is több lépcsőben történt. A Keleti pályaudvar háborús sérülésein egészen 1962-ig dolgoztak. Az 1967-ben meginduló metróépítkezés során aluljáró-kapcsolatot kapott a vágány-

45 | MÁV Arch. FT. 10095. ő. e.

46 | MÁV Arch. MT. 13076. ő. e.

47 | MÁV Arch. AB. 16737. d. 7256/74/1952.

48 | MÁV Arch. AB. 12046. d. 32575/1950.

49 | Kiss–Kubinszky–Kummer 1996: 169–170.

50 | „A székesfehérvári új felvételi épület.” In: Vasút, 1952. 10. sz. 10.

51 | „Változatok az újjáépítésre” német és lengyel városok II. világháború utáni újjáépítését bemutató kiállítás magyar vendégkiegészítéseként Tamáska Máté történész „Újjáépített vidéki vasútállomások” címmel rendezett kiegészítő tárlatot 2019/2020 fordulóján a háború alatt megsemmisült vasútállomási épületek pótlásának történetéről. <https://epiteszforum.hu/hiv-a-vasut-var-a-mav-kiallitas-a-videki-vasutallomasok-1945-utani-ujjaepiteserol-1> (Letöltés ideje: 2023. 03. 01.)

52 | Kubinszky–Gombár 1989: 112–120.

csarnok, emiatt 29 méterrel rövidítették meg a vágányokat, hogy helyet alakíthassanak ki a lépcsősornak. Az aluljáró szintjére helyezték a jegypénztárakat, a középső szigetperon csarnokon túli része tetőszerkezetet kapott, valamint megújultak a világítási és a hangos utastájékoztató berendezések is.⁵³ A metróépítkezés, valamint az egyébként is folyamatosan emelkedő forgalom miatt a Keleti pályaudvar tehermentesítésére 1968-ban újra megnyitották a személyforgalom számára a Józsefvárosi pályaudvart.⁵⁴ A kelebiai vonal vonatait, valamint a hétfélig munkásvonatokat fogadta ekkor a Józsefvárosi pályaudvar, később a Rákos–Szolnok vonal elővárosi vonatainak egy része is ide került. A Keleti pályaudvar utolsó átépítésére az 1980-as évek második felében került sor, ekkor megújult a teljes vágányhálózat, a csarnokban csak négy vágány maradt meg az eredeti ötből, és korszerű biztosítóberendezés került telepítésre. A Nyugati pályaudvar átépítése 1971-ben kezdődött, és végighúzódt az egész évtizeden. Vágányrekonstrukció keretében új vágányok és fedett peronok épültek, 1975 és 1979 között sor került a csarnok tetőszerkezetének cseréjére is. Ennek során az eredeti hat helyett itt is négy csarnoki vágány maradt,⁵⁵ az M3 metróval összekötő aluljárórendszer pedig 1984-ben készült el.⁵⁶

Kőbánya-Kispest állomás átépítése 1980-ra fejeződött be, ennek során felüljáróval kötötték össze a peronokat Kőbányával és Kispesttel, valamint a készülő M3-as metróvonalal. Kelenföld pályaudvar átépítése elhúzódott, a pályaudvar vasúti részeinek korlátozott átépítésére az 1970-es évek elején sor került, a Budapest–Tatabánya vonal korszerűsítési munkálatainak részeként. 1978-ban tervezték megindítani a pályaudvar átépítését, ám a kisajátítások elhúzódása miatt végül csak 1980-ban kezdődtek meg a földmunkák.⁵⁷ Hitel hiányában az eredeti elképzelések egy része nem valósulhatott meg, a legfontosabbak viszont igen. Szétválasztották a Délibe és a Keletibe vezető vágányokat, így a két vonal forgalma immár kevésbé akadályozta egymást. Három – részben fedett – szigetperon is épült, ami egy aluljárón keresztül összekötötte Kelenföldet a Menyecske utcai lakóteleppel.⁵⁸ Mindkét állomás esetében fontos szempont volt – mai szóhasználatlal élve – az intermodális csomópont létesítése, a vasút és a városi tömegközlekedési

53 | Keller 2001. 41.; Kővári György – Visi Ferenc: Nagyarányú építkezés Budapest-Keleti pályaudvaron. In: Vasút, 1967. 12. sz. 2–3.; Lessenyi Ferenc – Czente Zoltán: Budapest Keleti pu. átalakítása, – új perontetők. In: Vasút, 1970. 1. sz. 7–8.

54 | Bács István: A MÁV 1968–69. évi menetrendje. In: Vasút, 1968. 5. sz. 5–8.

55 | „A Nyugati pályaudvar vágánycsarnokának újjáépítése.” Rendező: Kováts Miklós. KÖZDOK. 1979.

56 | „Átépítik a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetét.” In: Vasút, 1975. 9. sz. 12–13.; Csillag Ferenc: Tervpályázat Budapest Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének helyreállítására. In: Vasút, 1976. 2. sz. 6.

57 | Bessenyei Gábor: A vasút 1985. évi célkitűzéseire. In: Vasút, 1985/3. 1–2.

58 | „Kelenföldi hír.” In: Vasút, 1980. 3. sz. 19.

59 | Csillag Ferenc – Tóth I. György: Budapest-Kelenföld állomás rekonstrukciója. In: Vasút, 1976. 11. sz. 5–6.; „Kelenföldön megkezdődtek a földmunkák.” In: Vasút, 1978. 5. sz. 25.; „Kelenföld tovább épül.” In: Vasút, 1983. 7. sz. 5.

eszközök kapcsolatának megerősítésére, illetve a vasút által elválasztott településrészek összekötésére.

A Budapest vonzaskörzetében lévő vasútvonalakon nagyobb állomásépítkezésekre, fejlesztésekre nem került sor, kivéve a tatabányai vonal átépítése kapcsán épült állomásokat, valamint Hatvan⁵⁹ állomás 1980-as évekbeli rekonstrukcióját. Ekkor emelték Biatorbágy, Herceghalom, Bicske, Szár és Szárliget felvételi épületeit, illetve vizsgált időszakunk legvégén épült át Tatabánya állomás.⁶⁰

Az utastájékoztató alapvető eszközei a kiragasztott menetrendek, illetve a hangosbemondók elterjedésével a személyzet által beolvasott közlemények voltak. Ezek kiegészítésére az 1970-es évek elejétől egyre több helyen elektronikus vizuális utastájékoztató berendezéseket telepítettek. Elsőként a Keleti pályaudvar kapott elektronikus utastájékoztató táblákat 1971-ben, amit két év múlva követett a Nyugati pályaudvar,⁶¹ Kelenföldön pedig 1984-ben jelent meg a lapozós utastájékoztató rendszer.⁶² A Keleti és a Nyugati pályaudvar utascsarnokaiban az élőlészavas, hangszórós utastájékoztató általában érthetetlen hangfoszlányok formájában jelentkezett a kedvezőtlen akusztikai adottságok miatt – ez még a rendszerváltás után is sokáig okozott gondot. Ennek kiküszöbölésére az 1980-as évek közepétől már a gépi bemondás is megjelent a fejpályaudvarokon, a Déli pályaudvaron pedig számítógép vezérelte, többnyelvű utastájékoztató rendszert telepítettek a korszak legvégén.⁶³

Érdeemes egy gondolat erejéig az állomások és megállóhelyek peronjaira is kitérni. A peronok kialakításával 1967 óta foglalkozott az államvasút, ugyanis az állomások többsége balesetveszélyes volt, a nagy teherforgalom miatt rengeteg tehervonat állt az állomásokon. Az utasoknak a kocsikon keresztül kellett átmászniuk, vagy átbújniuk, ami többször tragédiába torkolt. Persze az utasok közlekedési morálja sem ostromolta az eget, még a jobban kiépített pályaudvarokon is általános gyakorlat volt a vágányokon való átrohanás.⁶⁴ 1969-re kristályosodtak ki a végleges tervek: ahol 4,75–5 méter volt a két szomszédos vágány tengelytávolsága, ott a peronok magasságát sínkorona + 15 cm-ben állapították meg. A 7,5 méternél nagyobb tengelytávolság esetén sínkorona + 30 cm

59 | „Hatvani dominók.” In: Vasút, 1989. I. sz. 4.

60 | Korabeli nevén Tatabánya-alsó.

61 | Mezei 2006: 289.; és Kurucz 1971.

62 | „Kétszáz vonat naponta.” In: Vasút, 1984. 9. sz. belső borító.

63 | Sera Sándor: Már a nyárra gondolnak. In: Vasút, 1989. 5. sz. 5.

64 | Összefoglaló jelentés a vasúti személyszállítás helyzetéről. 1967. MSZMP KNEB iratok. MNL OL. XVII-2-a. 495. d. 220. őe.

Lásd még a következő dokumentum- és oktatófilmeket: „A vonatok fogadásáról és menesztéséről.” Rendező: Korompai Márton. 1971 után.; „Személyvonat indul.” Rendező: Kováts Miklós. 1962 után. Balesetelhárítás a személyszállításnál. Írta Lindner József. Rendező nincs említve. 1961.; és „Sínek között.” Rendező: Kováts Miklós. 1967.

peronmagasság került meghatározásra. Az erre vonatkozó rendeletet 1970-ben adták ki, ám pénzhiány miatt akadozva haladt a peronok átépítése, 1981 nyaráig az ország 325 állomásán valósult meg emelt peron.⁶⁵

Az erősebb felépítmény és a villamos vontatás bevezetése önmagában még nem elegendő a folyamatosan emelkedő forgalom kiszolgálására és a közlekedés gyorsítására. A jobb műszaki adottságok kihasználásának elengedhetetlen feltétele a korszerű, automatikus állomási és vonali biztosítóberendezés megléte – ezek szinte teljesen megsemmisültek a II. világháború során.

Az újjáépítés után a MÁV érdeklődni kezdett a svájci Integra cég korszerű, az 1940-es, 50-es évek fordulóján kifejlesztett Dominó típusú biztonsági berendezései iránt. A politikai okok (szovjet technológia helyett nyugati biztosítóberendezés!) miatt is elhúzódó tárgyalások végül sikerre vezettek, a vasúti szakemberek által kezdetől favorizált Dominó-rendszer licencét vásárolta meg Magyarország. Az első két állomási biztosítóberendezés üzembe helyezésére 1962 decemberében került sor Vámosgyörk és Angyalföld állomásokon.⁶⁶ A századik D 55 állomási biztosítóberendezést 1970-ben adták át Göd állomáson, a kétszázadik példányt pedig 1983-ban helyezték forgalomba Kál-Kápolnán. A nagyobb pályaudvarok kiszolgálására alkalmas D 70 berendezések többek között Szolnokon, Hatvanban, Budapest Keleti pályaudvaron és Ferencvárosban jelentek meg. A nyíltvonalis automatikus jelzőberendezések telepítése 1965-ben kezdődött, ami az Egyesített Éberségi és Vonatbefolyásoló Berendezés révén rossz látási viszonyok, mint sűrű hóesés, felhőszakadás vagy köd esetén is lehetővé tette a megengedett legnagyobb sebességgel történő közlekedést, hiszen a mozdony fedélzetén telepített úgynevezett sátorlap kijelző mutatta a következő jelző utasítását.⁶⁷

Járműpark – vontató járművek

A II. világháború után a vasúti járműpark a töredékére csökkent, részben a háborús pusztítások, de elsősorban a mozdonyok és kocsik nyugatra való elhurcolása miatt. A háború előtt, 1938-ban 1806 mozdony, 167 motorkocsi és sínautóbusz, 3730 személykocsi, valamint 1100 poggyázkocsi és 46 011 teherkocsi tartozott a MÁV állagába.⁶⁸ 1945. február közepére a mozdonyállományból mindössze 213 üzemképes és 547 üzemképte-

65 | MÁV Arch. LV. 12098. d. 107630/1981.

66 | Frisnyák 2001: 231.

67 | 1949-ben kísérleti jelleggel félautomata térközbiztosító berendezést telepítettek a székesfehérvári vonalra, de ezt nem követték további fejlesztések.

68 | MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004. I. t. 3. ő. e.

len mozdony maradt. A sebtében elindult helyreállítási munkáknak, valamint a szovjet katonai parancsnokság járműirányításának köszönhetően két hónappal később 434-re emelkedett az úgy-ahogy üzemképes mozdonyok száma, a május 12-i kocsirovancs pedig 722 üzemképes és 1745 roncs személykocsit, valamint 5694 üzemképes és 7716 javítandó teherkocsit számolt össze az ország területén. Az üzemképes kocsit alig néhány darab hiányos padozatú, de legalább futóképes járművet kell érteni.⁶⁹ A gazdaság újraindítása érdekében nélkülözhetetlen volt a mozdonyok és a teherkocsik, kisebb részben a személykocsik újraépítése. Gerő Ernő kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter 1945. május 20-án a Magyar Kommunista Párt országos értekezletén hirdette meg az 500 mozdonyért és 10 000 vasúti kocsi építéséért zajló munkaversenyt, „Arccal a vasút felé!” jelszóval indítva útjára a vasút helyreállításának programját.

Ekkora méretű járműhiány, illetve az Európában általános járműtulajdonlási viták, a visszaszolgáltatások zökkenőktől sem mentes lassú folyamata miatt a Magyar Államvasutaknak esélye sem volt a háborút követő évtizedben a személykocsihiány megoldására. A kérdést tovább nehezítette Magyarország jóvátételi kötelezettsége, amelynek során több száz mozdonyt és több ezer teherkocsit, valamint rengeteg járműalkatrészt kellett a vasúti járműgyártó cégeknek szállítaniuk, értékes kapacitásokat vonva el a MÁV-tól.

A szakemberek ugyan részletes koncepciót dolgoztak ki a vontató és a vontatott járműpark távlati korszerűsítésére, illetve a típusszámok csökkentésére, hogy könnyebbé és gazdaságosabbá tegyék a járműfenntartást,⁷⁰ a gazdasági-pénzügyi helyzet azonban nem tette lehetővé új járművek tömeges beszerzését a következő években. A rendelkezésre álló típuskavalkádból kellett valahogy kielégíteni a forgalom igényeit. Egyedül az amerikai hadifelesleg, áruhitelből kedvezményes áron vásárolt 510 darab USATC S-160, a magyar keresztségben 411 sorozatú mozdonyok jelentettek új beszerzést.⁷¹ A járműrestitúciók elhúzódtak az 1950-es évek elejéig, de egyedi esetekben még 1956 után is történt járműcsere, jármű-visszaszolgáltatás!

Ugyan a magyar ipar megpróbált új villamos mozdonyokkal, illetve motorvonattal is piacra lépni, de ezek kiforrotlanságuk miatt vagy hamar selejtezésre kerültek, mint a 12 darab V55 mozdony, vagy el sem jutottak a szériagyártásig, mint a Cavill motorkocsi.⁷² Az akut vontatójármű-hiány megoldására 1959-ig nem maradt más eszköze a Magyar

69 | Pálmány 1981: XVI–XVII.

70 | Kopasz 1947.; Szarvas 1947.

71 | Péterffy 2020.

72 | Frisnyák 2011: 196–197.



Államvasutaknak, mint az univerzális 424-es⁷³ és az elsősorban mellékvonali közlekedésre kifejlesztett 375-ös gőzmozdonyok további megrendelése 1959 márciusáig.⁷⁴ Az 1960-as, 1970-es évek fordulójáig meghatározók maradtak az elővárosi vonatok élén a gőzmozdonyok, elsősorban a 424 és 324 sorozatú szerkocsis lokomotívok, valamint az eleve elővárosi forgalomra tervezett 342/315 és 442 sorozatú szertartályos gőzmozdonyok.

A jövőt azonban a dízel és a villamos mozdonyok, motorvonatok jelentették, ezzel már a háború utáni újjáépítés során is tisztában voltak a szakemberek.⁷⁵ Mivel a hazai vasúti járműgyártás – 1959-ben a két nagynevű cég összevonásával létrejött a Ganz-MÁVAG – képtelen volt megbízható és nagy teljesítményű, korszerű dízel- és villamos moz-

73 | 1950–1958 között 120 db 424-es gőzmozdonyt vásárolt a MÁV, ezek a mozdonyok már füstterelő lemezzel és szerkocsi-védfallal készültek, a korábbi példányokat pedig folyamatosan alakították át. 45 lokomotívot tettek alkalmassá ingavonati közlekedésre. Máthé–Mucsi–Nagy–Vörös (szerk.) 2007: 56.

74 | Az 1959. március 20-án forgalomba állított 375-1032 pályaszámú gőzmozdony volt az utolsó Magyarországon gyártott lokomotív – maga a mozdonykonstrukció ekkor már 50 éves volt! Máthé–Mucsi–Nagy–Vörös (szerk.) 2007: 44.

75 | Terjedelmi korlátok miatt a következő oldalakon csak a Budapest környéki forgalomban jellemzően használt vontató és vontatott járművek rövid bemutatására törekszünk.

donyt előállítani, jobb híján külföldön nézett szét a szakvezetés. Átmeneti megoldásként a Ganz-MÁVAG által gyártott, már akkor korszerűtlen Ward-Leonard rendszerű V41/V42 sorozatú mozdonyok beszerzése mellett döntött a MÁV. Az 1958-tól 1966-ig összesen 72 darabban gyártott alacsony teljesítményű (956, illetve 1214 kW) és sebességű (80 km/h) mozdonyok kényszerűségből tehervonatok mellett személyvonatokat is vontattak, sőt ingavonatokat is továbbítottak.⁷⁶

Hazai megoldás híján a belga–francia–német–svájci cégek munkaközössége által kifejlesztett szilícium-egyenirányítós villamos mozdonyok beszerzésére szavazott a MÁV. A licenc megvásárlásával 20 év alatt összesen 379 darab V43 mozdony került a Magyar Államvasutakhoz 1982-ig. Az univerzális mozdonytípust magyarországi gyártása során alkalmassá tették az ingavonati közlekedési módra is, így az 1970-es évek közepétől kiszorította a Ward-Leonard rendszerű mozdonyokat a személyszállító vonatok éléről.⁷⁷

Az elővárosi közlekedésnek leginkább megfelelő villamos motorvonat kifejlesztésére egészen az 1980-as évek végéig várni kellett. A szobi vonalra szánt négyrészes BDVmot motorvonatok a vizsgált korszak legvégén jelentek meg, húsz darab került a vasúthoz 1988–1990 között. A 344 ülőhelyes szerelvény kapacitását a szinkronvezérléssel duplájára lehetett növelni. Gyorsítóképessége meghaladta a mozdonyos vonatokét, a távműködtetésű központi ajtózáras pedig fokozta az utasbiztonságot.⁷⁸ Szintén újdonságot jelentett, hogy kétszemélyes ülőpad helyett egyedi ülések várták az utasokat. Az eredeti elrendezéshez képest később kocsinként egy páholyt kivettek, hogy növeljék a nagyon szűkös lábteret.

Ahogy a villamos, úgy a dízelvontatás terén is óriási kihívásokkal küzdött a vasút, a MÁV keresztségben M40 sorozatú Ganz-MÁVAG mozdony teljesítménye elégtelennek bizonyult. Az 1966-ban indított sorozatgyártás során a majd negyvenéves Jendrassik motorkonstrukció utolsó fejlesztéséből is csak 736 kW-ot sikerült kihozni, ami kevésnek bizonyult a dinamikus elővárosi közlekedéshez.⁷⁹ A gőzfűtéssel felszerelt, 100 km/h végsebességű dízelmozdonyokból összesen 80 került a MÁV-hoz, a gőzmozdonyok kivonásával kényszerűségből átvették a Budapest–Székesfehérvár, Székesfehérvár–Pusztaszabolcs és Budapest–Kunszentmiklós-Tass vonalak ingavonatainak továbbítását, de egy rövid időre a váci vonalon is megfordultak.⁸⁰

76 | Máthé–Mucsi–Nagy–Vörös (szerk.) 2007: 210.

77 | Máthé–Mucsi–Nagy–Vörös (szerk.) 2007: 213.

78 | Mezei 2006: 332; Máthé–Mucsi–Nagy–Vörös (szerk.) 2007: 251.

79 | Máthé–Mucsi–Nagy–Vörös (szerk.) 2007: 140–143.; „Új menetrend jún. 1-től.” Vasút, 1969. 5. sz. 1–3.; „Dízelvontatás tegnap és ma.” In: Vasút, 1980. 6. sz. 6–7.

80 | Varga László: Az ingarendszer fejlődése és helyzete a fővárosi vasúti közlekedésében. In: Vasút, 1970. 10. sz. 6–7.

A legendás 424-es gőzmozdony kiváltására tervezett M41 sorozatú dízelmozdonyból 107 került a MÁV-hoz 1973 és 1984 között. A mozdony lelkét a francia SEMT Pielstick cégtől vásárolt licenc alapján gyártott motor adta. A villamos fűtőberendezéssel készült, 1324 kW teljesítményű és 100 km/h végsebességű mozdonyok már eleve ingavezérléssel készültek.⁸¹ Az első huszonötöt a budapesti Hámán Kató Fűtőházhoz állomásították, így 1975-ben sikerült a személyszállítást füstmentesíteni Budapest környékén. Az M41 sorozatú gépek vontatták a veresegyházi, lajosmizsei és esztergomi, valamint a székesfehérvári személyvonatokat.⁸²

Járműpark – vontatott járművek

A legnagyobb hiány a személyszállító kocsikból volt, a MÁV saját járműállományát tekintve összesen 3735 kocsival rendelkezett az utolsó békeévben, melyekben 249 422 hely várta az utasokat. 1948-ban 2790 saját kocsi 145 293 ülőhelyével, valamint 719 külföldi eredetű kocsi 40 310 ülőhelyével számolhatott a Magyar Államvasutak, összesen 185 603 üléssel. Ez 63 819-cel maradt el a háború előtti szinttől, de ha csak a MÁV saját járműveit nézzük, akkor 104 129 férőhely a különbözet! Egy-egy hosszabb – például hétvégi üdülővonal, vagy reggeli munkásvonal – szerelvény elérhette az ezer férőhelyes kapacitást is, tehát 104 hosszabb szerelvény tűnt el a háborúban.⁸³ Az akut kocsihiány kezelésére kényszerintézkedésből fedett tehervagonok átalakítását kezdték meg, hogy a lassan normalizálódó vasúti közlekedés minimális személyszállítási feltételeit kielégíthessék. Ezekbe a kocsikba padokat, ablakokat és ajtókat szereltek be, majd (villany)világítást, WC-t és kályhát is kaptak.⁸⁴ 1953-ban már 890 fapados teherkocsi futott a MÁV-nál,⁸⁵ ezeket 1955-től vidéki csomópontokra helyezték át, Budapest körzetéből vasútüzemi és politikai okokból el kellett tűnniük a marhavagonoknak.⁸⁶ 1959-ben még 300 ilyen szükségvagon közlekedett a magyar vasúthálózaton.

81 | Máthé–Mucsi–Nagy–Vörös (szerk.) 2007: 150–152.

82 | Zácsfalvi Győző: Az elővárosi vasúti közlekedés kérdésének vizsgálata. In: Vasút, 1971. 9. sz. 19–21.; Gittinger Tibor: Jelentősebb változások a MÁV 1973/74. évi menetrendjében. In: Vasút, 1973. 5. sz. 1–2.; Bács István: Megjelent az 1975/76. évi új menetrend. In: Vasút, 1975. 5. sz. 4–6.

83 | MNLO LXXIX-H-50. 1774. d. 111532/1948.

84 | Az „E” sorozatú kocsikat emiatt csak boci-pullmanként emlegették a vasutasok.

Csiba 1998: 247.; Hámos Imre: Fokozottabban elégítsük ki az utazóközönség igényeit. Vasút, 1953. 12. sz. 15.

85 | 1953-ban további 600–1000 át nem alakított teherkocsi beállításával számoltak idényforgalomban, tekintettel a MÁV kocsiparkjának elavultságára. Előterjesztés a vasút 1953–1964. évi távlati járműbeszerzési tervéről. MNLO LXXIX-H-1-c. 13. d. 08/12/1953.

86 | Miskolci Béla: A munkásvonatok fűtése és világítása. Vasút, 1954. 10. sz. 9.

A legtöbb munkást foglalkoztató fővárosba nem lehetett a munkásosztály hatalmát hirdető rendszerben marhavagonokban utaztatni a munkásokat, ezért a kocsikat áthelyezték kevésbé szem előtt lévő vidéki állomásokra.

A II. világháborút követő években jellemzően kéttengelyes, 6, 7, 8 vagy 9,3 m tengelytávolságú személykocsik zötyögtek a hivatásforgalmú vonatokban. Nem egy kocsi ekkor már túl volt öt-hat évtizednyi szolgálaton, ezek többségét az 1950-es évek második felében – az 1952-es rákosi és császárfürdői súlyos balesetek hatására – vasvázás felépítménnyel próbálták korszerűsíteni és biztonságosabbá tenni a szolnoki, debreceni és szombathelyi járműjavítóknál. A háború előtt megrendelt és 1941-ig gyártott acélvázás, 9,3 m tengelytávolságú 70 ülőhelyes Ganz gyártmányú Cz sorozatú kocsik voltak a legfiatalabb kéttengelyes személykocsik. Az 1960-as évek közepéig nem volt ritka a nyitott peronos matuzsálemi korú kocsik közlekedése sem. A régi favázás kocsik átépítése során a faléces üléseket „Epeda” rugózású, vékony laticelszivaccsal tömött, műbőr burkolatú ülések váltották fel. Ugyan a műbőrborítás melegebb időszakban némi kényelmetlenséget okozott, a puha ülés ugyanakkor javította az utazási komfortot, hiszen az illesztett vaspályákon robogó vonatok zötykölődéseit tompította. Fontos megemlíteni, hogy a műbőr huzat szintén könnyen takarítható, csakúgy, mint a fapados ülés, hiszen nem szabad elfelejteni, az olcsóbb 3. (1956-tól 2.) osztályt elsősorban munkába vagy piacra igyekvők vették igénybe, akik gyakran piszkos munkaruhában utaztak. A higiéniai szempontok is indokolták a könnyű takaríthatóságot, a fürdőszobák és a fürdés általános elterjedéséig az egyszerűbb emberek ruházata gyakran élősködőket is rejtett magában. A tetű és a bolha nem tudott megtapadni a falécen, majd a műbőrön, így csökkent a fertőzésveszély.⁸⁷

Az 1956 utáni kéttengelyes 1. osztályú⁸⁸ kocsikon 32–48 ülés várta az utasokat.⁸⁹ Ezek a későbbiekben általánossá vált és ma is alkalmazott páholyonkénti⁹⁰ 6-os, azaz egy sorban 2+1 ülőhely-elrendezés helyett még 2+2, páholyonként tehát 8 ülőhely állt az utasok rendelkezésére. Másodosztályon a mai 2+2 sorrendezéssel szemben 3+2 férőhellyel számoltak, így egy páholyban a mai 8 helyett 10 utasnak volt hivatalosan helye. Ennek megfelelően hosszuktól függően 40–70 fapados ülőhellyel rendelkeztek ezek a kocsik. Ezekben a kocsikban a páholyok osztástávolsága 1500–1600 mm között változott, az ablakok is 700–800 mm szélesek voltak. Az ülések támlája majdnem merőlegesen csat-

87 | Meghatározott időközönként a személykocsik asztalkáiról és karfáiról bakteriológiai mintát kellett venni és bevizsgálni, ha szükségesnek mutatkozott, a kocsit fertőtleníteni is kellett. Az már más kérdés, hogy a csúcsra járatott, folyamatosan teljes kihasználtsággal közlekedő kocsipark miatt a forgalom igyekezett a lehető leghamarabb visszaszerezni a gépészettől a javításra, takarításra kivett kocsikat, így a takarítás előírászerű folyamata az expresszvonati kocsik kivételével gyakran csak papíron történt meg.

A személykocsik külső-belső takarítását mutatja be a „Kocsitisztítás” c. oktatófilm. Rendező: B. Nagy Tibor. A film 1978 után készült.

88 | 1951. május 19-én belföldi forgalomban megszüntették az 1., 2. és 3. kocsiosztály jelölést, helyette párnás és fapados jelölést vezették be, ami 1956. február 29-ig volt érvényben. Párnásnak minősültek az 1. és 2. osztályú kocsik, ezekre a korábbi 2. osztályú jegyet kellett váltani. Nemzetközi forgalomban nem történt változás. Mezei 2006: 217.

89 | Kerényi 1951: 264–272.; Boros 1967: 160–165.

90 | Páholy, vagy képzeletbeli fülke: egy ablak két oldalán egymással szemben lévő ülések, ülőhelyek száma.

lakozott a viszonylag rövid ülőlaphoz. A rövidebb kocsikban általában csak egy mellék-helyiség állt az utasok rendelkezésére.⁹¹ Ami a sebességet illeti, a már említett 1938–1941 között beszerzett Cz kocsik 100 km/h sebessége kivételével a kéttengelyesek legnagyobb megengedett sebességét 80 km/h-ban maximalizálták.

Már a II. világháború első éveiben körvonalazódott egy korszerű, könnyűszerkezetes, forgóvázás, négytengelyes kocsi terve a Ganznál. A 23,76 m hosszú, áramvonalas kocsiból 2. osztályú kivitelben 54 ülőhellyel, 3. osztályú kivitelben 88 ülésel terveztek a mérnökök. A MÁV elégedett volt a prototípusokkal, így több rendelést is leadott a Ganznak, illetve a győri Magyar Vagon- és Gépgyárnak (MVG) a különböző konfigurációjú kocsikból, de csak 24-et tudott átvenni a háború miatt. Ezek képezték a híres Cak kocsicsalád első sorozatát.⁹² A jóvátétel miatt egy ideig szóba sem jöhetett új személyszállító kocsi beszerzése, az I. hároméves tervidőszakban sem szerepelt új személykocsik beszerzése, ennek ellenére 1948–1950 között 149 darab új gyártású 3. osztályú kocsi került a MÁV-hoz a jugoszláv jóvátételi szállítás 1948-as leállítására következőként. A kocsikat ugyanis legyártották, ám a népi demokráciák Jugoszláviával történő szakítása miatt azok a MÁV-hoz kerültek.⁹³ Nem csoda, hogy 1954 végén a kocsipark 90%-a még régi, favázás jármű volt gázvilágítással.⁹⁴

Részben a jóvátételi, illetve az export miatti leterheltség, részben az állami gazdaság-irányítási politika miatt 1952-től a MÁV Dunakeszi Járműjavító⁹⁵ kapta meg a Cak kocsicsalád gyártását, ugyanis a MÁV ezt tekintette alaptípusának hosszú távú terveiben.⁹⁶ Dunakeszin 1955 végéig 147 Cak sorozatú kocsi készült,⁹⁷ mindegyikben 88 lószőrtömésű, műbőrhzuzatú, de fej- és kartám nélküli ülésel.

A személykocsipark elavultsága mellett a hivatásforgalom növekedése miatt is szükség volt további személykocsik beszerzésére, ráadásul a gyors utascserét elősegítő, jobb ajtóelosztású típusban gondolkodtak. Addig ugyanis csak a személykocsik végén volt oldalanként 1-1 feljáró ajtó, így az utascseré több percet is igénybe vehetett egy-egy megállás során. Az elővárosi forgalom gyorsításában ugyanis jelentős szerepet játszott

91 | Boros 1967: 166–183.

92 | Lánzos 2008: 6–17.

93 | A könnyűszerkezetes Cak/Bak kocsik prototípusait a Ganz 1942-ben gyártotta Bak 3201 és Cak 5301 pályaszámmal. Szécsey–Lovász 1992: 118–125. A II. világháború alatt épült kocsik utasterét főjavításkor átépítették a későbbi, műbőr üléses verzióhoz hasonlóan. Az állam 50 Bak és 100 Cak kocsit rendelt jugoszláv jóvátétellel. Az első két darabot még átadták 1948-ban, majd a magyar–jugoszláv viszony megromlásával a kocsik a MÁV-hoz kerültek. Lánzos 2008: 19.

94 | Szécsey–Lovász 1992: 131–134.

95 | 1951–1957 között a Kohó- és Gépipari Minisztériumhoz tartozott Dunakeszi Vagongyár Nemzeti Vállalat néven.

96 | Csiba 1998: 247–248.

97 | Lánzos 2008: 27.

az utascseré idejének csökkentése is. Az 1940-es években alaptípusnak gondolt Cak-kocsicsalád áttervezésével Dunakeszin alakították ki az elővárosi közlekedés fél évszázadig meghatározó személykocsi-típusát, a Bah/Bh-kocsicsaládot.⁹⁸ Nemcsak a kocsivégeken, hanem középen is elhelyeztek ajtókat, oldalanként összesen 4-4 állt az utasok rendelkezésére. Az 1955-ben megépített alacsonypadlós prototípus jármű elkészülte után – a költségesebb és lassabb gyártás miatt elvetették az alacsonypadlós kialakítást – két évvel később épült meg egy hagyományos padlómagasságú újabb prototípus, melyet 1958-tól követett a sorozatgyártás egészen 1972-ig.⁹⁹ Összesen 1726 db Bh/Bhv kocsi épült meg,¹⁰⁰ az első 463 kocsi még távvezérlési kábel nélkül, a többi már az ingavonati közlekedéshez szükséges kábellel, ezek kapták a Bhv sorozatjelet.¹⁰¹

A kocsicsalád jelentős minőségi ugrást jelentett a korábbi típusokhoz képest. A 2+2 üléselrendezésű kocsik már Epeda rugós ülésekkel készültek, eleinte még gerezdelt felülettel, később már ikerüléssel. A háttámla dőlésszöge is kényelmesebbé vált, ráadásul itt már fejtámot, az ülések szélén pedig kar- és arctámot is alkalmaztak, a magasabb komfort érdekében. Az első 400 kocsi még hosszanti irányú poggyásztartóval készült, amit aztán a ma is ismert keresztirányú, kétszintes alumínumpálcás poggyásztartó váltott az utaspanaszok miatt, mivel így több csomagot lehetett elhelyezni borulásveszély nélkül.¹⁰² Eleinte a régi rendszerű, teljesen leereszthető ablakkal készültek a kocsik, később Mogyorósi József tervezte osztott ablakokkal gyártották a kocsikat, ezek könnyebb kezelést és jobb hőszigetelést biztosítottak.¹⁰³ A kocsik 1970-ig gőz- és villanyfűtéssel készültek, az utolsó három évben már csak villamos fűtőkészüléket szereltek be a kocsikba, mivel a MÁV hosszú távon a problémás kezelésű, nem egyenletes hőmennyiséget biztosító,

98 | A továbbiakban az 1970-es évektől használt sorozatjeleket fogom használni az egyszerűség kedvéért, illetve mert a Nemzetközi Vasútegyet (UIC) által kidolgozott azonosító rendszert használják napjainkban is. Az „a” betű egyébként a forgóvázas, négytengelyes kivitelét jelentette. Mivel az 1960-as évektől gyakorlatilag csak négytengelyes kocsikat szereztek be a vasúttársaságok, és a régi kéttengelyes kocsik kikoptak a forgalomból, nem volt már szükség ezek külön jelölésére.

99 | Lánosz 2008: 51–54.

A gőzvontatású ingavonati kocsik oldalát széles piros sáv díszítette, ezért tábornoki kocsiknak hívták ezeket a járműveket, utalva a főtiszt pantalló lampaszára. Maga a piros sáv egyébként az alacsonyabb sebesség miatt módosított áttételű generátorra hívta fel a vasutasok figyelmét.

100 | Szécsey 1993: 211.

101 | Ezek sorozatjelük végére egy „v” betűt kaptak, ami a távvezérlési kábelre utalt.

A Bah kocsik sorozatjele 1969 után Bh 20-26-ra, a Bahv kocsiké Bhv 20-26, illetve Bhv 20-27-re változott, utóbbiak a napjainkig is látható osztott ablakkal épültek. A Bhv 20-07 sorozatú járműveket 1970-től csak villamos fűtéssel gyártották.

Köszönettel tartozom Lovász Györgynek a Bhv kocsicsalád történetéhez nyújtott kiegészítő adatokért.

102 | Zákonyi Gyula nyugalmazott vasúti mérnök szíves szóbeli közlése.

103 | Lánosz 2008: 61–63. és Zákonyi Gyula közlése.





alacsonyabb hatásfokú gőzfűtési rendszer megszüntetésével számolt.¹⁰⁴ Az utastér fűtését az ülések alatt elhelyezett fűtőtestekkel biztosították, a világítást utastermenként 10-10 izzó biztosította. A kocsiban két szakaszban összesen 80 ülés volt, az egyik előtérben további két lehajtható pótüléssel kiegészítve.¹⁰⁵ A tervezők 70 fő állóhely-kapacitással számoltak zsúfolt kocsik esetére, csúcsidőben ennél jóval többen szorongtak a kocsikban.¹⁰⁶ Az első kocsik az úgynevezett „csörgő vonaton” kerültek kipróbálásra még 1958-ban, amely Cegléd és Göd között közlekedett.¹⁰⁷

A fentiek tükrében nem csoda, hogy ez a kocsitípus lett aztán az ingavonati közlekedés „alapjárműve”. Érdemes néhány mondat erejéig kitérni az ingavonati közlekedésre, hiszen ezek a szerelvények kulcsszerepet játszottak a fővárosba ingázók szállításában. A rendelkezésre álló szűkös infrastrukturális lehetőségek miatt enélkül esély sem lett volna a folyamatosan gyarapodó ingázólétszám elszállítására.

A nyugati államokban már a II. világháború előtt megjelent az ingavonati közlekedés, a MÁV csak 1962-ben kezdett ingavonati kísérletekbe,¹⁰⁸ természetesen gőzvontatással. A program lényege, hogy a mozdony távvezérlési kábellel felszerelt személykocsikat vontat, az utolsó kocsiban pedig vezérlőfülkét alakítanak ki, ezáltal a végállomásokon nem kell kivontatni a szerelvényt, hanem rögtön fordulhat is vissza. A fejlesztés révén kevesebb szerelvényel több vonatot lehet kiállítani, miközben a vonatfordítás technológiai folyamatainak csökkenése révén jelentősen emelkedett a budapesti fejpályaudvarok kapacitása. Egy, a II. világháború végén Magyarországon maradt, 1939-ben Breslauban gyártott DR 145340 pályaszámú kocsival kezdte meg a MÁV a vezérlőkocsis kísérleteket. A kedvező tapasztalatok után a 424-es és 324-es gőzmozdonyok egy részét szerelték fel a szükséges berendezésekkel.¹⁰⁹ Az ingavonati közlekedés 1962 szeptemberében indult el a Budapest–Cegléd vonalon.¹¹⁰ Ehhez szükség volt vezérlőkocsikra, így a Bhv kocsik gyártásával párhuzamosan olyan személykocsikat is gyártottak, melyek egyik végén a peron és a feljáróajtók helyén alakították ki a vezetőállást. A 80 ülőhelyes kocsiból

104 | MÁV Arch. LV.10128. d. 114358/1970. A MÁV 1970 után csak villamos fűtésű kocsikat akart beszerezni, ennek ellenére az 1972-től gyártott távolsági dunakeszi kocsik még gőzfűtési szerelvényeket is kaptak.

105 | A Bah 4600–4900 pályaszámú kocsiknál az egyik szakasz tovább volt osztva két részre, az ülések száma azonban változatlan maradt.

106 | Lánosz 2008: 55–58.; Az MSZ 12036-54. sz. országos szabvány rögzítette az utasok hely-, fény-, víz-, levegő- és hőszükségletét, aminek alapján tervezni kellett a járműveket. A helyi forgalmat 1-2 órás utakkal lebonyolító kocsikban legalább 0,325 m² ülőhelyet kellett biztosítani az utasoknak. Tóth–Pusztai 1981.

107 | Nevét a kora reggeli közlekedésről kapta, amikor a veker csörögni szokott. A ceglédi vonalról sok vasutas és munkás járt a Landler Járműjavítóba (ma Istvántelek), valamint Dunakeszire és környékére. A vonat általában nem tért be a Nyugati pályaudvarra, hanem a rákosrendezői deltavágányon közlekedett a szobi vonalra és vissza.

108 | Császár László: A korszerű közlekedéstudomány szerepe a vasút munkájában. Vasút, 1962. 3. sz. 1–2.

109 | Harmati 1962.

110 | A valódi ingavonati közlekedés csak ősztől kezdődött, addig a vonatok végén két mozdony működött.

1962-ben tizenegyet gyártottak, amit a következő három évben további 44 követett. A Bt sorozatot 1965 és 1970 között további 95 poggyásztérrel is ellátott, BDt sorozatú vezérlőkocsi követte, ezeknél az ülések száma 56-ra csökkent. A gőzmozdonyokhoz tervezett vezérlőkocsik vezetőállásán csak fékkar, illetve a gőzmozdonyon szolgáló személyzettel kommunikációt biztosító csengő, valamint telefon állt rendelkezésre. A vezérlőkocsiban tartózkodó mozdonyvezető csak fékezni tudott, gyorsításra, illetve egyéb tevékenységre csak közvetve tudott parancsot adni. Ezeket használták aztán az M40 dízelmozdonyok által továbbított ingavonatokhoz is. A V41/42 sorozatú mozdonyokhoz már direkt vezérlésű vezérlőkocsik készültek, innen már a mozdony majdnem minden funkcióját lehetett irányítani, de néhány tevékenységhez még szükség volt egy gépkezelőre a mozdonyon. A V43, illetve az M41 mozdonyokhoz átalakított vezérlőkocsikból viszont már teljeskörűen irányítani lehetett a mozdonyokat.¹¹¹ Utóbbiak menetrendszerinti ingavonati közlekedésben való felhasználása 1973-ban kezdődött.¹¹²

A Nyugati pályaudvart 1964-ben követte a Keleti pályaudvar, újabb két évvel később pedig a Déli pályaudvart is bevonták az ingavonati közlekedésbe.¹¹³ Amíg az 1963/64-es menetrendi évben az országban naponta 86 vonatot állítottak ki ingavonatokból, addig az 1968/69-es menetrendben már 70 szerelvényel 554 ingavonat közlekedett.¹¹⁴ A hetvenes évek elején a fővárosba és onnan 400 helyi vonat közlekedett, ezek háromnegyedét 50 ingaszerelvényből állították ki.¹¹⁵ Az 1967-es F.2. Forgalmi utasítás közvetett vezérlés esetén (mint a gőzmozdonyos, a V42 és M40 mozdonyos ingavonatok esetén) 8 betétkocsi és egy vezérlőkocsiban szabta meg az ingavonatok maximális hosszát, az 1975-ös utasítás viszont már a közvetlen vezérlésű ingavonatoknál, vagyis a V43 és M41 mozdonyok által továbbított szerelvényeknél 11 betétkocsi plusz vezérlőkocsi összeállítást is engedélyezett – erre azért ritkán került sor.¹¹⁶

Az elővárosi közlekedésben – főleg az első és az utolsó munkanapi közlekedés során – a távolsági személyvonatok is részt vállaltak, hely hiányában azonban nem térhetünk ki az itt használt típusok ismertetésére. Összességében nézve, a Cak kocsisaládból kifejlesztett járműtípusokkal az 1970-es évek elejére sikerült a régi kéttengelyes személyszállító kocsikat kiszorítani a budapesti helyi, illetve a távolsági személyvonatokból.

111 | Lánosz 2008: 68–71.

112 | Gittinger Tibor: Jelentősebb változások a MÁV 1973/74. évi menetrendjében. In: Vasút, 1973. 5. sz. 1–2.

113 | Varga László: Az ingarendszer fejlődése és helyzete a főváros vasúti közlekedésében. In: Vasút, 1970. 10. sz. 6–7.

114 | Lindner József: Az elmúlt év eredményei. In: Vasút, 1969. 1. sz. 1–10.

115 | Gittinger Tibor: Jelentősebb változások a MÁV 1972/73. évi menetrendjében. In: Vasút, 1972. 5. sz. 1–3.

116 | 1967-től hatályos F.2. Forgalmi utasítás 767. pontja; 1975-től hatályos F.2. Forgalmi utasítás 654. pontja.

A személykocsik fényezése az 1960-as évekig azonos volt, nagyon sötét, már-már feketebe hajló mélyzöld („olajzöld”) színben pompáztak a kocsik. Az 1. osztályú kocsik az ablaksor felett kaptak egy vékony sárga csíkot, hogy messziről is könnyen azonosíthassák az utasok a kényelmesebb kocsikat. Az elővárosi és távolsági személyvonati kocsik színterve 1970-ben előbb világos („lomb”) zöld színt, majd néhány évvel később már azúrkkék fényezést kaptak, ami egészen a 2010-es évek végéig meghatározó maradt.¹¹⁷

Utazás

A személyszállító vonatnemek közül mindig a személyvonatok alkották a személyszállítás gerincét, jóllehet ritka kivételektől eltekintve nekik kellett alkalmazkodniuk a sebes- és gyorsvonatokhoz. 1970-ben például a mellékvonali és elővárosi vonatok adták a személyvonatkilométer-teljesítmény 63,7%-át, a maradékon osztoztak a távolsági vonatnemek.¹¹⁸ Expresszvonatot sose, gyorsvonatot is csak ritkán várakoztattak meg személyvonati csatlakozás bevárása miatt, igaz a mellékvonali személyvonatok menetrendjében kellő tartalékot hagytak az esetleges késések ledolgozására. A fővonalakon már szorosabb menetrend alapján közlekedtek a vonatok, már csak a sűrű forgalom okozta kényszerből is, de némi tartalékidő még az ő menetrendjükben is szerepelt. Különösen a teherforgalom okozta sűrű közlekedés – ami 1952–1953-ban kimondva, egyébként kimondatlanul élvezett prioritást a népgazdaság érdekeire hivatkozva egészen a '80-as évekig – késleltethette meg a személyszállító vonatokat.¹¹⁹ „*Munkánk, igyekezetünk súlypontja mindig a teherszállítás volt. Célkitűzéseink, szocialista munkaversenyeink, vállalásaink mind-mind a teherszállítás, az azzal kapcsolatos munkaelemek: gurítás, fajlagos kocsimozgatás, túlsúlyos vonatok, 500 km mozgalom, stb. köré csoportosultak, és csak imitt-amott szerepelt a munkás- és személyszállító-vonatok menetrendszerűsége. A nagy igyekezetben megfeledeztünk a szocializmus építésének alappilléreiről: a dolgozó emberről.*”¹²⁰ A munkásvonatok késése miatt időnként szörnyű dörgedelmekek hangzottak el a politika fellegeiből a vasútvezetés felé, ám ezek a viharok nem hoztak magukkal pénzesőt a vasút fejlesztésére. A vonatok késésével a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) budapesti lapja, a „Esti Budapesti”¹²¹ is több ízben foglalkozott. Végül az MDP Központi Bizottságának Ipari és Közlekedési Osztálya nyomására 1953 elején Bebrits és

117 | Kovács 2005.; Lánosz 2008: 88–89.

118 | Mészáros 1972.

119 | Lindner József: A tehervonatok előnyben részesítése a személyvonatokkal szemben. In: Vasút, 1953. 9. sz. 3–4.

120 | Varga Gyula: A személyszállítás feladatai. In: Vasút, 1954. 4. sz. 8.

121 | MÁV Arch. BV.10005. d. 737/1952.; BV.10005. d. 635/1952.; BV.10021. d. 1323/1954.



Csanádi visszaállította a rendes menetrendet, a tehervonatok elsőbbségének biztosítása és mindenáron való közlekedtetése csak káoszt okozott, a menetrend szerinti közlekedés összeomlott, a várt eredmények elmaradtak.¹²²

A vasút képtelen volt megfelelni az egyre nagyobb szállítási igényeknek, 1952/53 után 1954/55 telén is összeomlott a menetrend, ugyanis a munkásvonatok kivételével eltörölték a személyszállító vonatok menetrendjét, a tehervonatok közlekedését kellett prioritásként kezelni.¹²³ Czottner Sándor szénbányászati miniszter az állandósuló késések miatt átíratban kérte Bebritstől, hogy a szénbányászokat szállító munkásvonatok pontos közlekedését mindenképpen biztosítsák, mivel nap mint nap 2-3 óra esik ki a széntermelésből a vonatkésések miatt.¹²⁴ A személyvonatok menetrendjének felfüggesztésével

122 | A kudarc ellenére 1955 késő őszén újra a tehervonatok közlekedtetését erőltették a személyszállító vonatok kárára, a munkásvonatok kivételével, ám így is nőtt a helyi vonatok késése. In: 2011: 195.; Lindner József: A forgalmi szolgálat 1956. évi munkaterveiből. In: Vasút, 1956. 2. sz. 3-5.

123 | Frisnyák 2011: 195.

124 | MÁV Arch. BV. 10022. d. 53/1955.

szükségszerűen összeroppant a forgalom, káosz alakult ki a vágányokon. 1952 decemberében 330–380 személyszállító vonat napi átlag 40 percet késett.¹²⁵ A következő években már szüneteltettek egyes kevésbé fontos személyvonatokat, de hiába, a munkásvonatok és személyvonatok 16–19%-a még 1955 őszén is késett.¹²⁶ Az infrastrukturális gondok megoldásához nélkülözhetetlen pénzügyi és politikai támogatást csak az 1962/1963 téli újabb közlekedési válság – amelybe bele is bukott Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter – hozta meg.

A szállítási válság idején a munkások türelmüket veszítették a folyamatos késések, a fűtés és világítás hiánya, valamint a piszkos és zsúfolt kocsikban, marhavagonokban való utazás miatt. A helyi vonatok utazási miliójének összefoglalása olvasható a „Vasút” c. folyóirat 1954. januári számában. *„Kétségkívül hozzátartozik a személyszállítás kultúrájához a modern személykocsi járatása. Mindaddig azonban, amíg ezek beszerzése folyamatban van, a megnövekedett személyszállítási igények kielégítésére üzemben kell tartani az E-kocsikat is. [...] Utasaink zöme dolgozó ember, akik megértéssel viselgetnek problémáink iránt. Tudomásul veszik, hogy nehézségeink vannak. Nem tudnak azonban magyarázatot találni, hogy miért hiányzik ezekből a kocsikból a világítás és ha elvétve befűtenek, miért bűzölögnek, füstölögnek a kályhák, miért veszedelme a ruhának a sötét kocsi lócájára való leülés? [...] Nem sokkal vigasztalóbb a kép az egyéb személykocsiknál sem. A világítással ezekben a kocsikban ugyan kevesebb a baj, de megszokottá válik, hogy az ablakok szürkék a ráakódott portól, jó egypár közülük fél állásban mozdíthatatlanul fekszik keretében, a szakaszajtókat bezárni nem lehet, stb. [...] Ha ezekhez a hiányosságokhoz hozzászámítjuk azt, hogy a külső hőmérséklet nem egyszer a -10 C alá süllyed, érthető, hogy a legtürelmesebb utasok is elvesztik higgadtságukat.”*¹²⁷ Az utasok a felgyülemlett frusztrációjukat olykor a jegyvizsgálókon töltötték ki. A kalauzok bántalmazásánál – részben a hiánygazdaság miatt is – még népszerűbb sportnak számított a kocsik rongálása, villanykörték, armatúrák és tükrök ellopása.¹²⁸

A kádári életszínvonal-javító program az utazási körülményekre is kiterjedt, számtalan pálya- és járműfejlesztési program indult meg, melyek fokozatosan kezdték éreztetni pozitív hatásukat. A fővonalakon az átlagosnál nagyobb sebességgel közlekedtek a vonatok,

125 | MÁV Arch. BV. 10007. d. 323/1953.

126 | „Hétfőn újabb vonalakon indult meg a vasúti személyforgalom.” In: Heves Megyei Népjátság, 1956. okt. 17. 6.; „Pötmenetrend jelent meg, valamennyi vasútállomás felvilágosítást ad a változásokról.” In: Szabad Nógrád, 1956. okt. 3. 4.; „Ismét csökkent a vasúti személyforgalmi korlátozás.” In: Szabad Nógrád, 1956. okt. 10. 1.

127 | A téli forgalom és a kormányprogram. (sic!) Vasút, 1954. 1. sz. 3.

Lásd még: Varga Gyula: Vasutas dolgozóink a jobb személyszállításért. In: Vasút, 1954. 5. sz. 11–12.; Miskolci Béla: A munkásvonatok fűtése és világítása. In: Vasút, 1954. sz. 10. 9.; Varga Gyula: Állítsuk vissza a személyszállítás tekintélyét! In: Vasút, 1955. 2. sz. 9.

128 | Frisnyák 2011: 186–189.

az 1962-től bevezetett ingavonati közlekedéssel pedig egységnyi idő alatt több vonatot tudtak leközlekedtetni a vasúthálózaton. Az ingavonati közlekedéssel együtt megjelent a fővonalakon a zónázó rendszer is, amivel nem csak az utazási sebességet emelték, de valamelyest enyhítettek a vonatok zsúfoltságán is. A zónázó rendszer nem azt jelentette akkor, mint napjainkban. Az egyes vonatok eltérő állomásokon és megállóhelyeken nem álltak meg. Mindezek ellenére az egyre több ingázó lakossal a vasút nem tudott lépést tartani, 1975-ben az elővárosi forgalomban az utasok közel harmadának még mindig nem jutott ülőhely.¹²⁹

A Központi Népi Ellenőrző Bizottság (KNEB) 1967-ben komplex vizsgálatot végzett a vasúti személyszállítás helyzetéről. A jelentés szerint Pest megyében napi 40-50 ezer ingázó választotta a vasutat otthona és a munkahely közötti közlekedéshez 1966-ban. A vizsgált napi ingázók 68%-a utazott kevesebb mint egy órát lakóhelye és munkahelye között, 30%-uk pedig 60-90 percet töltött el az odautazással. A jelentés egyes vonatokon 180%-os ülőhely-kihasználtságról beszélt, és 1970-ig esélyt sem látott a helyzet javítására, hiszen a magyar járműgyártás nem tudott lépést tartani a selejtezendő járművek számával, külföldi személykocsi-beszerzés pedig nem merült fel.¹³⁰ 1975-ben még mindig zsúfoltan közlekedtek az elővárosi vonatok, 11 vonalon 45 távolsági és 390 elővárosi személyvonat vett részt a munkahelyi-iskolai ingázásban. Hétköznap reggel 4 és 8 óra között 98 vonaton 70-75 ezer utas zsúfolódott össze.¹³¹ A járatok bővítése ellenére 1981-ben még mindig voltak álló utasok a hivatásforgalmú váci, nagykátai és ceglédi vonatokon.¹³²

A jelentés szerint továbbra is általános problémát jelentett a vonatok és az állomások utasforgalmi részeinek tisztasága. Különösen a WC-k állapotát tartották kritikusnak, nemcsak piszkosak voltak, de gyakran hiányzott a WC-papír, szappan és a víz. Szintén jelentős problémát okozott az őszi-téli évszakban a szerelvények előfűtése. Csak a fővárosi fejpályaudvarokon és nagyobb állomásokon volt megoldva az előfűtés, a kisebb vidéki fordulóállomásokon vagy a mozdonyról fűtötték fel (próbálták meg) a kocsikat indulás előtt, vagy az utasok kénytelenek voltak fűtetlen kocsikban utazni. A KNEB a vasút és a közúti közlekedés összehangoltságát is problémásnak tartotta, az együttműködésben még rengeteg fejlődési lehetőséget látott.

A vonatok tisztasága és zsúfoltsága jó tíz évvel később sem javult számottevően. *„A munkásvonatok túlzásfoltak, főleg a től-ig vonatok nincsenek rendszeresen takarítva, az ablakokat hónapokig nem mossák le, esti időben a kocsik nincsenek kellőképpen kivilágítva, sok esetben nem*

129 | Kurucz Károly: A vasúti személyszállítás helyzete. I. rész. Vasút, 1975/5. 1-3.

130 | MNL OLXVII-2 a. 495. d. 220. szám.; MNL OLXIX-H-1-c. 33. d. 0044/1966.

131 | Kurucz Károly: A vasúti személyszállítás helyzete. I. rész. In: Vasút, 1975. 5. sz. 1-3.

132 | Melles Tivadar: Utazzunk a fővárosba! In: Vasút, 1981. 2. sz. 12.

*a hiányzó villanykörte miatt, hanem a kalauzok túlzott takarékoságából. A téli (fűtési) idényben az egyik szerelvény gőzfürdő, a másik jégverem, s ebből eredően – a Társadalombiztosítási Főigazgatóság adatai szerint is – az ingázók nagyobb százaléka kerül betegállományba.*¹³³ A takarítási problémákat, a vonatok piszkosságát három tényezőre lehetett visszavezetni: 1. A kocsik kihasználtsága miatt nem jutott idő a megfelelő takarításra, a kevés jármű miatt nem lehetett elvonni a forgalomtól ezeket az előírt külső és belső takarítások elvégzésére.¹³⁴ 2. Kevés volt a takarítószemélyzet. 3. A takarítás gépesítése lassan haladt, rengeteg munkafázist kézzel kellett (volna) elvégezni.

A zsúfoltság kapcsán szem előtt kell tartani, hogy forgalmi és üzembiztonsági okokból nem lehetett a vonatok hosszát a végtelenségig bővíteni. Nagy előrelépésnek tekinthető a korábbi kéttengelyes kocsikból álló szerelvények kiváltása négytengelyes Bhv kocsikkal. A Budapest–Újszász–Szolnok vonalon legfeljebb 20 db kéttengelyes kocsiból álló szerelvények közlekedhettek elővárosi forgalomban.¹³⁵ A legideálisabb esettel számolva ez 20 X 70, azaz 1400 ülőhelyet, legrosszabb esetben viszont csak 20 X 40, azaz 800 ülőhelyet jelentett.¹³⁶ Az ingavonati közlekedés bevezetésével 8 Bhv kocsi és 1 vezérlőkocsiból álló szerelvények vették át a stafétát, ami – a vezérlőkocsi típusától függően – pótülésekkel együtt 714 vagy 738 ülőhelyet jelentett. Ülőhely szempontjából ugyan visszalépésnek tekinthetők a Bhv szerelvények, viszont a komfortosabb utastér, a biztonságosabb jármű, a magasabb elérhető sebesség, valamint a gyors utascseré okán mégis előrelépés volt az új kocsik bevezetése.¹³⁷ Az 1966-ban kiadott Személyszállító vonatok összeállítási rendjében (SZVÖR) a fővonalon helyi vonatok alapvető összeállítását a nyolc Bhv kocsi és egy vezérlőkocsi jelentette. Egyes vonatoknál azonban előfordulhatott hosszabb szerelvény is, 10 Bh és 2 darab 1. osztályú kocsi, vagy 16 db kéttengelyes, 70 üléses kocsi és 2-3 darab 1. osztályú kocsi is. Ekkor még közlekedtek 1. osztályú kocsik is a helyi vonatokban! Tíz évvel később már kizárólag 2. osztályú kocsikból álltak a helyi vonatok szerelvényei. Az 1977-es SZVÖR-ben a fővonalakon 7 vagy 8 Bhv kocsi és 1 vezérlőkocsiból álló ingaszerelvények szerepeltek, az esztergomi vonatok 4+1, a veresegyháziak 5+1, a lajosmizseié 7+1 vezérlőkocsi összeállításban szállították az utasokat. Az 1988-as SZVÖR is nagyrészt

133 | Lencsés 1978: 92.

Lásd még: Péterffy 2014. https://archivnet.hu/hetkoznapok/keresetlen_szavak_a_vonatok_tisztasagarol.html (Letöltés ideje: 2023. 09. 26.)

134 | Kurucz Károly: A vasúti személyszállítás helyzete. I. rész. In: Vasút, 1975. 5. sz. 1–3.

135 | Gittinger Tibor: A MÁV 1964–65. évi menetrendje. In: Vasút, 1964. 5. sz. 3–5.

136 | Nyáron még elképzelhető, hogy tényleg ötven ültek egy padon, de télen, nem megfelelő fűtés esetén kabátban utazva kétséges, hogy valóban elfértek ötven.

137 | Az 1959-es F.2. Forgalmi utasítás 841–844. pontjai rögzítették, hogy a különböző sebességtartományú vonatokat milyen kocsikból lehet kiállítani. Az idevonatkozó előírások később sem változtak.

ugyanilyen összeállítású vonatokat mutat, a Budapest környéki forgalom alaptípusát a 7-8 kocsis Bhv szerelvények jelentették.¹³⁸

Ami a környéki forgalomban szintén igénybe vehető távolsági személyvonatokat illeti, azokat az 1988-as SZVÖR adatai szerint vonaltól és időszaktól függően 6-9 db 80 férőhelyes 2. osztályú, valamint 1-2 db 1. osztályú 54-60 ülőhelyes kocsi alkotta. A távolsági vonatok alapsebbsége általában 100 km/h volt, amit késés esetén 120 km/h-ra lehetett emelni az arra alkalmas fővonalakon.

Célszerű azonban a vonatok számát is figyelembe venni. A hivatalos menetrendek adatait megvizsgálva 40 év alatt a fővonalakon közlekedő helyi forgalomban is használható vonatok száma megháromszorozódott, a székesfehérvári és pusztaszabolcsi vonatok száma megnégyszereződött. Ezzel szemben az esztergomi vonalon közlekedő vonatok száma viszont csak megduplázódott. Napjaink ütemes menetrendjével szemben a vizsgált korszakban a személyszállító vonatok közlekedése eléggé egyenlőtlenül oszlott el a nap folyamán. A munkába, iskolába járási időszakban relatíve sok vonat közlekedett Budapest felé. Műszakváltáskor, valamint tanítás végén, 14 és 18 óra között pedig a fővárosból indultak a vonatok. A köztes időszakokban elvétve, nem egyenletesen elosztva közlekedtek a vonatok. A mai fogalmaink szerinti ütemes – ekkor úgy hívták, hogy ritmikus – menetrend csírái az 1970-es évek végén jelentek meg, először a váci és a ceglédi vonalakon. A Nyugati pályaudvarról minden óra 30-kor indultak vonatok Vácra 4:30 és 23:30 között, Ceglédre pedig minden óra 35-kor indultak vonatok 14:35 és 22:35 között.¹³⁹ Ezt követte a tatabányai vonal, Kelenföld és Tatabánya között a nap bizonyos időszakában 40, 80, 120 perces időközönként közlekedtek a vonatok az 1981/82-es menetrendi évben.¹⁴⁰ Két évvel később a ritmikus közlekedést kiterjesztették a hatvani, a nagykáta-szolnoki és a pusztaszabolcsi vonalakra is. A Keleti pályaudvarról Hatvanba 14:30 és 17:30 között minden óra 30-kor indultak gyorsított személyvonatok, melyek Rákos és Gödöllő között nem álltak meg, ezt a szakaszt az óra 05 és 35 perckor induló gödöllői vonatok szolgálták ki. Szolnok felé 12:40 és 17:40 között minden óra 40 perckor indultak gyorsított személyvonatok, melyek Rákos és Nagykáta között csak néhány helyen álltak meg, a köztes szakaszokat kiszolgáló nagykáta-i személyvonatok a Keleti vagy a Józsefvárosi pályaudvarról indultak minden óra 15 és 45 perckor, 13:45 és 20:45 között.¹⁴¹

138 | MÁV Arch. MG. 10015. d. Személyszállító vonatok összeállítási rendje. 1988.

Köszönettel tartozom Bárdos Imrének, amiért az 1966-os és 1977-es SZVÖR digitális másolatait rendelkezésemre bocsátotta.

139 | Bács István: A MÁV 1979. évi új menetrendje. In: Vasút, 1979. 5. sz. 4-6.

140 | Gittinger Tibor: Jelentősebb változások a személyszállító vonatok 1981/82. évi menetrendjében. In: Vasút, 1981. 6. sz. 1-3.

141 | Gittinger Tibor: A személyszállító vonatok 1983/84. évi új menetrendje. In: Vasút, 1983. 6. sz. 24-26.

A sebesség terén sem történt mindenhol számottevő előrelépés, a menetrendi adatok elemzése szerint egyes vonalakon valóban 5-6 km/h-val nőtt csak az utazási sebesség 20 év alatt. Az átlagsebesség növekedése persze függött az adott vonal műszaki állapotától, a biztosító berendezéstől, valamint az ott közlekedő járművektől. Lencsés Ferenc a Budapest–Székesfehérvár vasútvonalon valóban alig érzékelhetett számottevő javulást a sebességben, hiszen egyes mindenhol megálló személyvonatok 1970-ben ugyanakkora átlagsebességgel, 30 km/h-val közlekedtek, mint 1948-ban! Az 1980-as években ugyanakkor jelentősen csökkentek a menetidők, illetve emelkedett az utazási sebesség. Ekkor kezdtek el beérni a pálya-, biztosítóberendezés-, járműkorszerűsítések összhatásai. A helyi vonatok átlagos sebessége 48-54 km/h között, a zónázóké 54 és 74 km/h között ingadozott.

Az ország két legnagyobb utasforgalmát bonyolító vasútvonalát, a Budapest–Vác és a Budapest–Cegléd–Szolnok vonalakat vizsgálva jól kivehető a kisebb-nagyobb megtorpanásokkal tarkított folyamatos fejlődés. Váci eljutáshoz 1 óra 10-15 perc kellett a vonatnak 1948-ban, ami 30 km/h alatti átlagsebességet jelentett. Az 1970/71-es menetrendben a zónázó vonatok már fele ennyi idő alatt megtették a Nyugati pályaudvar és Vác közötti 34 km-es távolságot, 10 évvel később pedig már a helyi személyvonatok is háromnegyed óra alatt tették meg a távolságot, ami 45 km/h átlagos utazási sebességet jelentett. A Nyugati pályaudvartól 73 km-re lévő Ceglédre 135-180 percig tartott az út helyi személyvonattal 1948 tavaszán, ami 24-32 km/h átlagsebességet jelentett. Ezzel szemben 1970-ben a zónázó vonatok 70-80 perc alatt tették meg a távolságot, akár 60 km/h átlagsebességnél is gyorsabban közlekedve. A korszak végén a zónázó vonatok akár egy órán belül is befutották a távolságot, a helyi személyvonatok is csak 15-25 perccel voltak lassabbak, így a vonatok utazási sebessége több mint duplájára emelkedett a kiinduló állapothoz képest.

A zónázó rendszer 1962-ben kezdődő bevezetésével a forgalomtól és megállásoktól függően akár 30 perccel is gyorsabban meg lehetett tenni ugyanazt a távolságot. Igaz, a szocializmus végére a mindenhol megálló és a zónázó vonatok időkülönbsége 10-15 percre csökkent.

Amíg az 1966-os SZVÖR szerint a legtöbb főváros környéki helyi vonat maximális menetrendi sebessége 60 km/h volt, a két szolnoki vonalon 70, a hatvani és a tatabányai vonalon legfeljebb 75 km/h-val közlekedhettek a személyvonatok. Ehhez képest az 1977-es SZVÖR-ben a két szolnoki, a tatabányai és a szobi vonalon már 90, késés esetén 100 km/h-val roboghattak az ingavonatok, a hatvani és a székesfehérvári helyi vonatok 80, a kunszentmiklósi és pusztaszabolcsi vonatok 70 km/h-val közlekedhettek. Újabb 11 évvel később, az 1988-as SZVÖR-ben már a hatvani és a kunszentmiklósi helyi vonatok is 90, késés esetén 100 km/h-val száguldhattak.

Utazási szokások

*„Mindig előkerül egy pakli kártya
estefelé, a munkásvonaton.*

*A térdeken már ott a szerszámláda
és járja, járja, járja a talon.”¹⁴²*

A munkásvonatokon az ismerősök egy szakaszba, fülkébe ültek be, de az utastömeg méreténél fogva rengeteg ember utazott együtt. Az ötvenes években még általános volt, a nyolcvanas években már ritkán fordult elő, hogy egy-egy település utasai mindig ugyanabba a kocsiba szálltak.¹⁴³ A korán kelő, egyedül utazó munkások – ha teheték – aludtak még egy kicsit. Ilyenkor panaszkodtak a jegyvizsgálóknak, hogy kapcsolja le a kocsi világítását, ha ez nem történt meg, az intelligensebbek kitekerték a villanykörtéket és letették az ülésre, mások egész egyszerűen kiverték azokat. Persze a rutinosabb jegyvizsgálóknak is megvolt erre a válaszuk, télen elég volt letekerni a fűtést, hogy a villanykörték visszakerüljenek a helyükre, vagy az állomáson a jegyvizsgáló bemondta a hangszóróba, amíg nem lesznek világosak újra a kocsik, a vonat nem megy tovább.¹⁴⁴ Lényeges kihangsúlyozni, hogy ez a fajta küzdelem az utasok és a jegyvizsgálók részéről hosszú távon csak bizonyos önkorlátozással történhetett, durvább esetre hamar jött a válasz. A kalauz csak megfontoltan élhetett hatáskörével, ha folyamatosan kellemetlenkedett, kötekedett az utasokkal, egy idő után kirepülhetett a vonatból, vagy szolgálaton kívül várhatták meg egy sötét utcában.¹⁴⁵ Az utasoknak sem volt érdeke a „balhéokozás”, hiszen ilyenkor a vonat nem mehetett tovább, amíg ki nem vizsgálták a történeteket, tehát munkahelyi késés lett belőle. A gyakori bonyodalmak és botrányok, esetleges kalauzverések rendőri intézkedést vonhattak maguk után, a reggeli és esti igazoltatások pláne nem hiányoztak a munkásoknak, a feketén alkoholt árusítóknak különösen nem. Egy-egy „balhésabb” időszak után a fővárosi munkásvonatokon rendőrfőnökök jelentek meg, amíg le nem csillapodtak a kedélyek.¹⁴⁶

A fentiekől függetlenül is előfordultak persze öncélú, vandál rongálások. Az égők kiterelésén kívül az üléshez, az ülések fölé tett képeknek, illetve a mosdóban a tükörnek

142 | Zelk Zoltán: Este a munkásvonaton.

143 | M. Gy. jegyvizsgáló szíves szóbeli közlése.

144 | D. S. és M. Gy. jegyvizsgálók közlése.

145 | M. Zs., D. S., M. Gy. és N. J. jegyvizsgálók közlése.

146 | „Vasúti rendőrök” In: Magyar Rendőr, 1970. 10. sz. 4.





★ M62 136

MAV

is gyakran lába kelt.¹⁴⁷ Közel 3 millió forint kárt okoztak az utasok a személykocsikban 1964–1965-ben, 10 hónap alatt 45 ezer izzó, 5028 ablakfelhúzó heveder, 1857 fogas, 752 képeret, és 321 tükör tűnt el, illetve betörték 1512 ablakot. Az ülések műbőrhzuzatából, illetve a napellenző függönyök szöveteiből a leleményes „újrahasznosítók” táskát varrtak.¹⁴⁸ Négy évvel később a Budapesti Igazgatóság kárstatisztikájában 8000 ablakbetörés, 50 400 villanyégő összetörése vagy ellopása, 4000 villanykapcsoló megrongálása, 683 tükör, 261 termosztát, tranzistor és egyéb elektromos műszer eltulajdonítása vagy rongálása szerepelt. Mindemellett százsámra vagdosták fel az ülészhuzatokat, törték össze a mosdókagylókat, így csak az igazgatóság területén keletkezett károk értéke meghaladta az 1,75 millió forintot.¹⁴⁹ A kárérték pedig egyre csak emelkedett, 1971 II. félévében a Dunakeszi Járműjavítóban 8 millió forint összértékben kellett utastéri berendezéseket pótolni.¹⁵⁰ A helyzet érdemben nem javult az 1980-as évekre, reménytelen szélmalomharcot vívott a vasút a lumpen elemekkel, illetve a fúró-faragó „ezermesterekkel”.¹⁵¹

A zugitalárusok elsősorban a reggeli és esti elővárosi és távolsági személyvonatokon üzleteltek. Alkalmi szeszterjesztőnek bizonyultak a fővárosi sörgyári munkások, az ingyen, vagy kedvezményes áron szerzett folyékony kenyeret árusították sporttáskáikból hazafelé menet. Néha a rendőrség pár napos razzia keretében próbálta felszámolni ezeket – sikertelenül. Ezekre a nagyobb közrendvédelmi akciókra olyankor került sor, amikor rövid idő alatt tömegesen fordultak elő botrányos esetek, ha viszont a bűncselekmények jellege és gyakorisága nem lépett át egy hallgatolagos határt, akkor békén hagyták a zugitalmérőket. Az italárusok egy része fonott üveges palackokkal járta végig a vonatot, és papír-, majd műanyag pohárban kínálta italaikat, a nagykátai vonatokon azonban a kocsik egy részét rendezték be büfének. Csak az foglalhatott helyet és vásárolhatott a szakaszban, akinek volt jegye vagy bérlete, megelőzve az esetleges botrányokat, melyek rontottak volna az üzletmeneten.¹⁵² Az ivást általános jelenségként lehet feltételezni, aki korán kiért, már az állomáson, vagy megállóhelyhez közeli kocsmában bedobott egy sört vagy valamilyen rövidített, „gyorsítót”. Ez még a szolgálatba menő rendőrök jelentős részére is igaz volt, „*Megfigyelhető pl., hogy a vonat, az autóbusz indulására várakozó rendőrök többsége*

147 | Bányik Sándor: A vasúti személyszállítás társadalmi ellenőrzése. In: Magyar Rendőr, 1965. 7. sz. 8–9.

148 | Kovács István: Rongálók. In: Magyar Rendőr, 1965. 13. sz. 4.

149 | Kovács I. 1971.

150 | M.K.: Rongálás és fosztogatás. In: Magyar Rendőr, 1972. 25. sz. 9.

151 | Ocskay Zoltán: Pályaudvarokon, vonatokon. In: Magyar Rendőr, 1980. 26. sz. 11.; Zelman: Háborúsi di egy személykocsikban. In: Vasút, 1985. 3. sz. 20.

152 | D. S. jegyvizsgáló közlése, valamint: Tóth László: Budapesttől az országhatárig. A vonatkísérő század életéből. In: Magyar Rendőr, 1965. 29. sz. 8.; „Vasúti rendőrök”. In: Magyar Rendőr, 1970. 10. sz. 4.; Hattyár–Iszály 1983.

*az italtoltban tölti el idejét, ami külön kiadást, nemegyszer fegyelmetlenséget eredményez.*¹⁵³ Férfiak előszeretettel kártyáztak,¹⁵⁴ általában pénzben játszottak, ami hivatalosan illegális szerencsejátéknak – és ezért üldözendőnek – minősült, ám ezzel csak a legtrikább esetben foglalkoztak a bűnüldöző szervek.¹⁵⁵ A nők, asszonyok, ha ismerősökkel utaztak, akkor szintén beszédbe elegyedtek egymással, általában a családi élet és a rokonok, közeli ismerősök viselt dolgai szolgáltattak témát, miközben kézimunkával foglalták el magukat.¹⁵⁶ Az egyedül utazóknak maradt a könyv, újság, ha éppen nem aludtak, vagy a magukkal hozott elemózsiát fogyasztották.

A Rákosi-korszakban a hatalom egy-egy fontosabb politikai esemény kapcsán agitátorokat küldött a vonatokra, hogy a munkások véleményét szondázzák, illetve a hatalom üzeneteit közvetítsék a lakosság részére. Az akciók inkább visszatetszést szültek, különösen a rendszeresen sok késéssel közlekedő, fűtés és világítás nélküli vonatok ingázó utasainál. Nagy Imre kormányra jutása után az ilyen – egyébként eredménytelen – agitációs akciók befejeződtek.¹⁵⁷

Nemcsak a munkavállalók ingáztak, hanem a diákok is. Részükre az 1950–1970-es években a személyvonatokban külön kocsit tartottak fenn „tanulóknak” felirattal megjelölve, az 1980-as évek közepére már inkább csak egy-egy szakaszt jelöltek ki – elvételre – diákszakasznak. Ide csak diákigazolvánnyal, illetve más, tanulói jogviszonyt igazoló dokumentummal lehetett beülni. Azzal a céllal közlekedtek ezek a kocsik és szakaszok, hogy a diákok ne a szabadszájú, dohányzó és italozó munkások között utazzanak, esetlegesen valami botrányba keveredve, hanem kulturált körülmények között, tanulással, olvasással töltve az időt. A szándék nem mindig érte el célját, egyes középiskolások, különösen a szakmunkásképzősök – ugyanúgy kártyáztak, dohányoztak, mint a felnőttek. A források az északkeleti országrészre és a főváros környéki vonalakra utalnak, bár ez inkább csak kellemetlenségnek tűnt, mintsem közbiztonságot veszélyeztető problémának. Ugyanakkor az is igaz, hogy a zsúfolt vonatokon a tiltás ellenére a munkába utazók, piacosok is beültek a tanulóknak fenntartott szakaszokba.¹⁵⁸ A munkásokkal ellentétben a diákokra nem volt jellemző az alvás sem reggel iskolába menet, sem pedig délután, hazafelé utazva.¹⁵⁹

153 | Szilvási 1972.

154 | M. Zs. jegyvizsgáló közlése, valamint: Sínek között. Rendező: Kováts Miklós. 1967. Második történet.

155 | Szigetvári 1976.

156 | M. Zs. és N. J. jegyvizsgálók közlése.

157 | Koltai 2012.

158 | MÁV Arch. DV. 10037. d. 1717/1965.; AD. 12579. d. 410/1966.; Magyar Rendőr, 1960. 6. sz. 5.

159 | Majdán 2023.

Viszonylat	távolság (km)*	Állomások és megállóhelyek száma a két végállomás között		1948/1949				1956/1957			
		1948	1989	menetidő	sebesség (km/h)	vonatok száma		menetidő	sebesség	vonatok száma	
						oda	vissza			oda	vissza
Budapest-Vác-Szob	64	16	18	2619p-2639p	24-27	7	7	2613p-2629p	26-28	12	10
Budapest-Vác	34	9	11	169p-1616p	27-29	10	10	167p-1614p	27-31	15	13
Budapest-Veresegyház	27	7	8	162p-1615p	22-27	6	6	58p-1615p (40-47p)	22-27	8+6	6+6
Budapest-Hatvan	67	17	15	265p-2635p	26-32	7	7	26-2625p	28-33	7	9
Budapest-Gödöllő	36	10	8	168p-1630p	24-31	12	12	57p-1618p	28-36	14	12
Budapest-Újszász-Szolnok	100	24	22	3625p-3651p	26-29	6	5	3619p-3652p	26-30	6	6
Budapest-Nagykáta	55	16	14	1642p-267p	26-32	10	8	1657p-2616p	24-27	11	11
Budapest-Cegléd-Szolnok	100	20	18	3637p	28	1	0			0	0
Budapest-Monor	38	9	9	1614p-1652p	20-30	11	8	1617p-1628p	25-29	17+3	11
Budapest-Cegléd	73	16	16	2613p-2658p	24-32	10	9	2613p-2636p	28-32	13+3	10
Budapest-Lajosmizse	Ny: 73 KöKi: 62	19	18	2648p-36	24-26	4	4	2621p-2647p	26-31	7	6
Budapest-Kunszentmiklós-Tass	60	12	11	26-2618p	26-30	6	6	1658p-263p	30	10	8
Budapest-Pusztaszabolcs	D: 53	11	12	1643p-2613p	23-32	5	5	1629p-1652p	29-35	11	10
Budapest-Érd	D: 23	7	7	58p-1614p	18-23	5	5	53p-168p	20-25	10	11
Budapest-Székesfehérvár	67	16	16	269p-2632p	27-31	7	7	2611p-2624p	28-30	8	8
Budapest-Martonvásár	33	7	7	168p-1617p	26-29	7	7	166p-1618p	25-30	8	8
Budapest Déli/Keleti-Tatabánya	D: 70 / 65 km K: 82 / 74 km	D: 11 K: 12	D: 11 K: 12	K1652p-265pa D2612p-2615p	K: 39-45 D: 31-32	6	6	K: 1645p-262p	41-47	7	7
Budapest Déli/Keleti-Bicske	D: 45 / 40 km K: 56 / 49 km	D: 6 K: 7	D: 6 K: 7	K1620p-1625p ^a D1621p-1625p	K: 40-42 D: 32-34	7	7	K: 167p-1622p	40-51	10	9
Budapest-Esztergom^b	48b / 53	16	15	268p-368p	15-22	6	6	26-2625p	22-26	13	9
Budapest-Piliscsaba	28/32	9	9	168p-1626p	20-22	6	6	1616p-1623p	23-26	13	11

*: Távolsági adatok az 1989/90. évi menetrend alapján. (Tatabányai vonalon az 1948/49. évi menetrend is megadva a vonalkorrekció miatt)
a: Bp. Keleti-Győr vonalon villamos, Bp. Déli-Győr vonalon gőz-, később dízelvonatátás üzemelt. A Déli pályaudvar villamosításával a személyvonatok fokozatosan átkerültek ide a Keleti pályaudvarról
b: 1955-ig az esztergomi vonatok fővárosi végállomása Buda-Császárfürdő

1970/1971				1980/1981				1989/1990			
menetidő	sebesség	vonatok száma		menetidő	sebesség	vonatok száma		menetidő	sebesség	vonatok száma	
		oda	vissza			oda	vissza			oda	vissza
zónázó: 1633p 1648p-2610p	zónázó: 41 29-35	24+1	19	zónázó: 16 -168p 1613p-1627p	zónázó: 56-64 44-53	19+6	19+8	zónázó:168p 1617p-1625p	zónázó: 56 45-51	24+1	23+1
zónázó: 34p-52p 165p-1615p	zónázó: 40-62 27-31	41+3	33+3	zónázó: 28-36p 42-45p	zónázó: 57-68 45-48	32+2	2+1	zónázó: 36-38p 44-49p	zónázó: 52-57 42-45	28+1	29+1
53p-16	27-30	7+12	9+12	54p-16	27-30	7+1+6 ^a	9+9	43-44p (27-29p)	36-38 (38-42)	9+6	11+5
zónázó: 59p-165p 1618p-1641p	zónázó: 61-67 39-51	19+4	19+3	zónázó: 58p-1612p 1625p-1642p	zónázó: 56-67 39-48	24	21	zónázó: 168p-1618p 1616p-1629p	zónázó: 51-58 45-53	22+1	21+1
zónázó: 32p 38p-52p	zónázó: 72 42-55	21+3	21	zónázó: 32-45p 51-59p	zónázó: 48-72 36-42	21+2	22+3	zónázó: 35-40p 45-52p	zónázó: 54-60 42-48	23+2	23+2
zónázó: 1655p- 2614p 2615p-2655p	zónázó: 44-53 34-44	9	11	zónázó: 1626p- 1655p 1657p-2611p	zónázó: 52-69 45-54	12	10	zónázó: 1634p-1648p 1655p-1659p	zónázó: 55-64 50-53	18+2	15+2
zónázó: 54p-1612p 1629p-1648p	zónázó: 44-61 30-37	21+7	22+4	zónázó: 47p-16 165p-1618p	zónázó: 55-73 42-50	21+4	24+3	zónázó: 54-59p 166p-1615p	zónázó: 55-61 44-50	32	31+2
zónázó: 1643p- 1647p 26-2610p	zónázó: 57 46-50	8	7	zónázó: 1632p- 1644p 1654p-2610p	zónázó: 57-67 46-53	13	11	zónázó: 1625p-1639p 1647p-265p	zónázó: 60-71 48-57	12	13
zónázó: 35p 41p-53p	zónázó: 63 42-54	31	34	zónázó: 40-45p 46-51p	zónázó: 51-57 45-51	30	21	zónázó: 34-36p 44-51p	zónázó: 63-69 45-51	35	38
zónázó: 1610p- 1624p 1632p-1640p	zónázó: 52-63 44-49	14	20	zónázó: 165p -1616p 1625p-1639p	zónázó: 58-66 44-52	28	25	zónázó: 16-1613p 1616p-1625p	zónázó: 61-73 52-58	30	31
2617p-2627p	30-32	9+5	8+6	Ny: 1654p-26 K6Ki: 1640p- 1650p	Ny: 36-38 K6Ki: 33-37	3+9	3+9	Ny: 26-267p K6Ki: 1643p- 1651p	Ny: 35-36 K6Ki: 33-35	3+12	4+11
1 zónázó: 163p 1630p-1650p	zónázó: 60 32-40	11	12	zónázó: 55p 1610p-1620p	zónázó: 67 45-52	10	12	1614p-1620p	45-48	12	13
zónázó: 59p-167p 1627p-1632p	zónázó: 48-53 35-36	13+3	13+1	zónázó: 55-58p 1618p-1627p	zónázó: 56-59 36-41	16	15	zónázó: 51-55p 168p-1612p	zónázó: 59-62 44-46	20	19
43p-49p	30-31	11+3	14+1	41-47p	30-35	11	12	33-40p	35-42	16	15
zónázók: 1634p- 1640p 1655p-2611p	zónázó: 40-43 30-35	10+7	11+4	zónázó: 162p- 1614p-1626p 1630p-1650p	zónázó: 46-67 36-45	20+1	23	zónázó: 56p-1616p 1614p-1625p	zónázó: 54-74 48-54	28	24
zónázó: 37p 55p-1610p	zónázó: 55 29-37	17	13	zónázó: 32-36p 44-57p	zónázó: 55-66 35-44	14+1	16	35-45p	44-55	19	18
K: 1636p-2621p	35-51	12+2	14+1	K: zónázó 1615p-1620p K: 1630p -1646p	zónázó: 56-59 42-49	15+2	14+2	D: 1610p- 1620p K: 1615p- 1621p	D: 49-56 K: 56-59	D: 7, K: 9 Kelenf.: 3	D: 5, K: 9 Kelenf.: 3
K: 57p-1612p	47-56	14	13	K: zónázó 44-48p K: 54p-59p	zónázó: 61-65 49-54	15+2	14+2	D: 41-43p K: 41-53p	D: 47 K: 54-70	D: 7, K: 9 Kelenf.: 3	D: 5, K: 9 Kelenf.: 3
1642p-261p	31-32	13+1	12+1	1634p-1650p	29-33	11+2	11+2	1625p-1634p	34-38	11	11
164p-1625p	23-29	16+1	16+1	169p-1612p	27-28	10+2	11+2	55p-163p	30-35	11	11

Vonatok számánál a + jel után közbülső állomásokról induló, vagy érkező vonatok száma szerepel

Betétjáratok induló/érkező állomásai

Budapest–Vác–Szob	Rákosrendező, Rákospalota-Újpest, Nagymaros
Budapest–Veresegyház	Rákosrendező, Rákospalota-Újpest
Budapest–Hatvan	Isaszeg, Aszód
Budapest–Újszász–Szolnok	Sülysáp, Tápiószecső
Budapest–Cegléd–Szolnok	
Budapest–Lajosmizse	Kőbánya-Kispest, Táborfalva
Budapest–Kunszentmiklós–Tass	
Budapest–Pusztaszabolcs	Kelenföld
Budapest–Székesfehérvár	Kelenföld
Budapest Déli/Keleti–Tatabánya	Kelenföld
Budapest–Esztergom	Rákosrendező, Angyalföld

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Mellékletek

Utazási idő és sebesség alakulása, 1948–1989

kép 1 (150. oldal): Keleti pályaudvari vonatok, jobb szélén boci-pullmanos szerelvénnel.
1954. (Fortepan, No. 21777)

kép 2 (156. oldal): Zsúfolt Nyugati pályaudvar – életkép a Ferdinánd hídról, 1966 (MÁV Arch. X20259444)

kép 3 (159. oldal): Gőzmozdonyos ingavonat Gyömrő állomáson, 1965. (MÁV Arch. X20246253)

kép 4 (160. oldal): 424-357 indul Bah sorozatú kocsikból álló vonatával a Keleti pályaudvarról, 1962 (MÁV Arch. X20234413)

kép 5 (168. oldal): M41-2148 ingaszerelvénnel Kelenföld állomáson, 1984 (MÁV Arch. X20247273)

kép 6 (174. oldal): Elővárosi vonatok találkozása Vácon: BDVmot 001 és V43-1197 ingavonattal, jobb szélén a veresegyházi vonalon közlekedő M41 mozdonnyal, 1989. (MÁV Arch. X20250236)

kép 7 (179. oldal): Bhv kocsibelső reklámfotó, 1972. (MÁV Arch. F22182045)

kép 8 (186. oldal): Déli pályaudvar a szakadó hóesésben utasokkal és hólapátoló kiskatonákkal, 1983 (MÁV Arch. X20235951)

Levéltári források

MÁV Szolgáltató Központ. Archívum (MÁV Arch.)

AB fond: Budapesti igazgatóság iktatott iratai

BV fond: Budapesti igazgató iratai

FT fond: Felépítményi Tervtár

KS fond: Visszaminősített TÜK iratok

LV: MÁV Vezérigazgatóság iktatott iratai

MG fond: Menetrendgyűjtemény

MT fond: Központi Magasépítményi Tervtár

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

XVII-2-a fond: Központi Népi Ellenőrzési Bizottság általános iratai.

XIX-H-1-c fond: Közlekedés- és Postaügyi minisztérium visszaminősített TÜK iratai.

XXIX-H-50 fond: Magyar Államvasutak Igazgatósága iktatott iratai

M-KS-288. f. 25. állag: Magyar Szocialista Munkáspárt Központi szervei, Ipari és Közlekedési Osztály iratai.

Újságok és magazinok

Heves Megyei Népújság (1956)

Indóház (2005)

Magyar Rendőr (1960–1970)

Szabad Nógrád (1956)

Vasút (1952–1989)

Egyéb források

Munkaerőhelyzet megyék szerint. 1949–1966. KSH. 1967.

1970. évi népszámlálás. 27. kötet: A Budapesti agglomeráció településeinek népességi jellemzői. A fővárosba dolgozni járók adatai. Budapest. 1974. KSH

1980. évi népszámlálás. 33. kötet: Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye. A naponta ingázók adatai. Budapest. 1983. KSH.

1990. évi népszámlálás. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye (Ingázási adatok). Budapest. 1994. KSH.

Bibliográfia

Boros Béla 1967: Vasúti kocsi jellegrajzalbum. Budapest.

Bóhm Antal 1997: Ingázás tegnap és ma. Budapest, 1997.

Csiba József 1998: A vasúti személykocsik fejlődéstörténete 1945–1972 között. In: Kovács László (főszerk.): Magyar Vasúttörténet 1945–1972. Budapest, 239–271.

Gombár György–Kubinszky Mihály 1989: Vasútállomások Magyarországon 1846–1988.

Budapest.

Fang Zoltán 1996: A vasút. s. l.

Frisnyák Zsuzsa 2001: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest.

Frisnyák Zsuzsa 2011: Közlekedés, politika 1945–1989. Budapest.

Hattyár Péter–Iszály György 1983: A személyszállító vonatok rendőri ellenőrzésének tapasztalatai. In: Belügyi Szemle, 2. sz. 95–99.

Horváth Ferenc 1998: A magyarországi vasútépítkezések 1945–1972 között. In: Kovács László (főszerk.): Magyar Vasúttörténet 1945–1972. Budapest, 49–105.

Horváth Ferenc 1999: A hazai vasútvonalak építése és korszerűsítése 1973 és 1988 között. In: Kovács László (főszerk.): Magyar Vasúttörténet 1973–1998. 19–78.

Harmati Sándor 1962: Az ingajáratos személyvonati közlekedés bevezetésének lehetőségei a Magyar Államvasutaknál. In: Közlekedéstudományi Szemle, 12. sz. 536–543.

Kardos Tibor 1973: Négytengelyű személykocsik gyártása a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemben. In: Közlekedéstudományi Szemle, 2. sz. 78–91.

Keller László 2000: Vasúti közlekedés a második 5 éves terv időszakában. (1961–1965). In: Vasúthistória évkönyv. 7–60.

Keller László 2001: Vasúti közlekedés a harmadik 5 éves terv időszakában (1966–1970). In: Vasúthistória Évkönyv. 29–85.

Kerényi Béla 1951: Vasúti személy-, poggyász- és mozgópostakocsik. Budapest, 264–272.

Kiss Zsuzsa–Kubinszky Mihály–Kummer István 1996: A magyar vasutak építészetének 150 éve. In: Mezei István–Somody Árpád (szerk.): Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből. 159–175.

Koltai Gábor 2012: Agitátorok a vonaton. In: Korall, 50. sz. 161–187.

Kopasz Károly 1947: A vasúti vontatás időszerű kérdései. In: Duzs János (szerk.): Magyarország közlekedésügye. Budapest, 80–86.

Kovács György 2005: A MÁV magyar Y-kocsijai. In: Indóház, 2005. július. 48–53.

Kovács István 1964: Hozzászólás a „Fénysorompók építésének közlekedésbiztonsági kérdései” c. cikkhez. In: Belügyi Szemle, 10. sz. 64–67.

Kovács István 1971: A vasúti rongálások rendőri tapasztalatai. In: Belügyi Szemle, 5. sz. 85–86.

Kurucz Károly 1971: A vasúti személyszállítás helyzete. In: Közlekedési Közlöny, 52. sz. 946–949.

Lánczos Péter 2008: A Cak-Bam-Bah sorozatú MÁV személykocsik története, „pálya-futása” (1942–2004). Budapest.

- Lencsés Ferenc 1978: Az ingázásról. In: Valóság, 12. sz. 89–97.
- Losonczy Károly 1968: Az ingázás iránya, költsége és az ingázók utazási ideje. In: Statisztikai Szemle, 7. sz. 731–746.
- Majdán János 2023: Diákkocsik a MÁV járatain 1949-től az 1970-es évekig. In: Horváth Csaba Sándor (szerk.): Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás. Budapest, 2023. 121–163.
- Máthé Zoltán–Mucsi Barnabás–Nagy Tamás–Vörös Attila (szerk.) 2007: Magyarország mozdonyai. Budapest.
- Mezei István (szerk.) 2006: A magyar vasút krónikája a XX. században. Budapest.
- Mészáros Károly 1972: A vasúti személyszállítás színvonala. In: Közlekedéstudományi Szemle, 9. sz. 385–395.
- Palotás Zoltán: Gondolatok a lakóhely és a munkahely távolodásának problematikájáról. In: Földrajzi Értesítő, 2. sz. 257–277.
- Papp Tibor 1947: A budapesti déli összekötő vasúti Dunahíd újjáépítése. Közlekedési Közlöny, 1. sz. 5–7.
- Pálmány Béla (összeáll. és bev.) 1981: Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949)
- Péterffy Gergely 2014: Keresetlen szavak a vonatok tisztaságáról. In: Archivnet 2014. 3. szám. https://archivnet.hu/hetkoznapok/keresetlen_szavak_a_vonatok_tisztasagarol.html
- Péterffy Gergely 2020: Az amerikai hadimozdonyok beszerzésének (viszontagságos) körülményei. In: Archivnet 2020. 3. szám. <https://archivnet.hu/az-amerikai-hadi-mozdonyok-beszerzesenek-viszontagsagos-korulmenyei>
- Péterffy Gergely 2021: Közlekedéspolitika és Néphadsereg. Belvedere Meridionale, 2. sz. 72–III.
- Szarvas Béla 1947: A vasúti gördülőanyag korszerűsítése. In: Duzs János (szerk.): Magyarország közlekedésügye. Budapest, 88–96.
- Szécsey István–Lovász György 1992: A MÁV „nehéz” és „könnyű” kivitelű négytengelyes, hegesztett acélszekrényvázás személy- és poggyászkocsijai (1938–1944). In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória Évkönyv. 1992. 103–146.
- Szécsey István 1993: Fejezetek a 125 éves MÁV normál nyomtávolságú személy-, kalauz-, posta-, háló- és étkezőkocsijainak történetéből. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória Évkönyv. 1993. 189–217.
- Szigetvári János 1976: A közrend-közbiztonság elleni szabálysértések helyzete Sza-

- bolcs-Szatmár megyében. In: *Belügyi Szemle*, 3. sz. 92–95.
- Szilvási Ferenc 1972: Az ingázás problémái és csökkentésének lehetőségei a rendőri szolgálatban. In: *Belügyi Szemle*, 6. sz. 39–42.
- Tóth Ernő (szerk.) 2009: *Duna-hídjaink*. 2009. Budapest.
- Tóth Eszter Zsófia 2008: Tóth Eszter Zsófia: A fekete vonat, Cséplő Gyuri, a Pártfogolt – Ingázók a dokumentumfilmekben. In: *Eszmélet*, 2008. 77. sz. 50–75.
- Tóth Lászlóné-Pusztai Ottó 1981: A vasúti személyszállítás minőségi szolgáltatásai. In: *Járművek, mezőgazdasági gépek*. 7. sz. 265–274.
- Unyi Béla 1989: *Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig*. Budapest, 1989.
- Urbán Lajos 1984: *Vasúti lexikon*. Budapest.
- Zala György 1958: Ipari dolgozóink ingavándorlása. In: *Demográfia*, 1958. 1. sz. 108–116.

Tóth Bálint: A fővárosi tömegközlekedés az 1956-os forradalomban

A második világháború után tizenkét évvel Budapest jelentős része ismét romokban hevert. 1956. október 23-án a tüntetésnek indult rendszerellenes megmozdulásból órák alatt fegyveres felkelés, majd szabadságharc vált. Az események következtében a mindennapi élet meghatározó elemét képező nagyvárosi tömegközlekedés egyik napról a másikra teljesen megszűnt. A forradalmi harcokban a fővárosi közlekedési vállalatok több járműve is súlyosan megrongálódott, emellett az infrastruktúrát is jelentős károk érték. Mindezek ellenére november első napjaiban a forradalom győzelmének reményében az első fővárosi szolgáltatások között indították újra részlegesen a tömegközlekedést. Azonban a november 4-én indult szovjet támadás, majd az új kommunista bábkormányval szembeni ellenállás és sztrájk ismét megakasztotta, lassította a közlekedés helyreállítását. Végül a sztrájkok erőszakos letörésével csak 1957 elejére állt újra helyre a tömegközlekedés, amelyre ugyanaz a zsúfoltság volt jellemző, mint a forradalmat megelőző években.

Bálint Tóth: Public Transport in the Capital During the Revolution of 1956

Twelve years after the devastating World War II, a considerable part of Budapest was in ruins. Out of the demonstrations opposing the establishment on 23rd October 1956, there developed an armed uprising and then a war of independence within a matter of hours. As a result of the events, public transport, comprising a decisive factor of everyday life in the city, ceased to exist overnight. In the revolutionary fights, several vehicles of the public transport companies operating in the capital got seriously damaged; severe damages befell the infrastructure. Despite that, public transport was first partly revived in the early days of November in the hope of the revolution to gain victory. However, the Soviet attack starting on 4th November and the resistance against the new communist puppet regime with the strikes that followed blocked or at least slowed down again the restoration of public transport in Budapest. Finally, public transportation, characterised by the same crowdedness as before the revolution, was restored only in early 1957 with the aggressive suppression of strikes. The revolution of 1956, thus, did not bring about decisive changes in the capital's public transport.

*Villamospótlás teherautóval a Nagykörúton
a Blaha Lujza térnél november első napjaiban.
FORTEPAN/Bauer Sándor/199500*



Tóth Bálint

A fővárosi tömegközlekedés az 1956-os forradalom idején

1956 februárjában a Szovjet Kommunista Párt XX. kongresszusán Hruscsov beszédében élesen bírálta a sztálini politikát, kimondva annak bűneit. Ennek hatására a Szovjetunió érdekszférájába került országok többségében megjelentek a rendszer megreformálását és a társadalom átalakítását célzó törekvések, így Magyarországon is egyre több kritikus hang szólalt meg a vezetéssel szemben, míg a lengyelországi Poznań városában munkásfelkelés tört ki. Október 16-án Szegeden a hallgatók egy párttól független diákszervezetet hoztak létre, amelyhez az elkövetkező napokban az egész országban csatlakozott az egyetemi ifjúság. Az október 20-án tartott szegedi gyűlésükön már nyílt követeléseket fogalmaztak meg a rendszer ellen. Két nappal később a Budapesti Műszaki Egyetem hallgatói is magukévá tették e követeléseket, és másnap délutánra a lengyelekkel való szolidaritás kifejezésére egy tüntetést szerveztek a lengyel származású honvéd tábornok, Bem József szobrához. Október 23-án a párt által betiltott, majd újra engedélyezett tüntetés hamar óriásivá duzzadt. Az emberek egyre felszabadultabbak, egyre bátrabbak lettek, és már a „*Nem állunk meg félúton, sztálinizmus pusztuljon!*” lett a jelszó. Ennek jegyében a felvonulás után a tömeg egy része a Sztálin-szoborhoz ment, melyet hamarosan le is döntöttek. Mások a Parlament elé vonultak, majd innen sokan a Rádió épületéhez, hogy beolvassák a követeléseiket. Itt azonban az államvédelem fegyvereseivel találták magukat szemben, akik a követelésüknek nem engedve a tömegbe lőttek. Hamarosan a tüntetők is fegyverhez jutottak és megkezdték a Rádió ostromát. Ezzel a tüntetés fegyveres felkeléssé

vált. A pártvezetés a Szovjetunió beavatkozását kérte, ám a felkelők az éjjel beérkező szovjet hadsereg csapataival szemben is felvették a harcot. Ekkortól már szabadságharc folyt Budapesten. Az események következtében a mindennapi élet meghatározó elemét képező nagyvárosi tömegközlekedés egyik napról a másikra teljesen megszűnt.

Tanulmányomban azt szeretném bemutatni, hogy a forradalmi események hogyan hatottak a fővárosi közforgalmú közlekedésre, ezen belül is az utasok által leginkább igénybe vett villamos-, trolibusz-, és autóbusz-közlekedésre, illetve hogy a forradalom leverését követően a közlekedés helyreállítási folyamata hogyan zajlott le, milyen nehézségekbe ütközött. Mindezeknél igyekszem a hangsúlyt a befolyásoló tényezők és azok hatásainak összegyűjtésére és bemutatására helyezni, ellenben nem célom részletesen végigvenni az egyes közlekedési vonalak, viszonylatok megszűnését, illetve újraindítását vagy megváltoztatását.

Ehhez döntően a Budapest Főváros Levéltárában található forrásokat használtam. Miután a forgalmi vállalatok (Fővárosi Villamos Vasút, Fővárosi Autóbuszüzem) iratanyagai között nem vagy alig volt kapcsolódó irat, a Budapest Főváros Tanácsa Végrehajtó Bizottsága (VB) üléseinek jegyzőkönyvei adják a gerincét a levéltári forrásoknak. Ezenkívül két másik forrástípus, a korabeli fényképek és sajtóanyagok álltak rendelkezésre. Többnyire a forradalom alatti közlekedési viszonyok bemutatásánál kellett ezekre szorítkozni, miután ez idő alatt nem igazán keletkeztek vállalati vagy tanácsi iratok. Mindemellett a forradalom napjaiban készült fényképek áttekintésével pontosan megismerhető például az egyes járműtípusok sorsa, azok különböző módú alkalmazása, milyen és mekkora mértékű károkat okoztak a harcok, de választ kaphatunk arra is, hogy hogyan próbálták meg pótolni a hiányzó nagykörűti villamosforgalmat november első napjaiban.

Az 1956-os forradalom irodalma igen gazdag, az eseményeket több szempontból is feldolgozták, azonban kifejezetten a közlekedésre fókuszáló munka nemigen született még. Kivételt képez Zsigmond Gábor: *A fővárosi közforgalmú közlekedés és az 1956-os forradalmi események* című, javarészt a korabeli sajtóhírek alapján készült cikke, amely egy korábbi egyetemi konferenciához készült előadásának kibővített anyaga. A *Városi Közlekedés* folyóiratban megjelent rövid összefoglalás 1956. december végéig tárgyalja a fővárosi közlekedés történetét, kiegészítve Széki Dezső, egykori buszvezető visszaemlékezéseivel, illetve a forradalom alatt készült fényképeivel.

A budapesti tömegközlekedés történetét ismertető, illetve az egyes városi tömegközlekedési eszközökről készült könyvek és tanulmányok csak nagyon röviden térnek ki az 1956-os forradalom időszakára. Az 1990 előtt kiadott munkákban többnyire az „ellenforradalom” által okozott károk felsorolására, a helyreállítási nehézségekre és

a közlekedési dolgozók munkafegyelmének meglazulására helyeződik a hangsúly. A fővárosi villamos-, autóbusz-, és trolibusz-közlekedés történetét bemutató kötetekben szintén az elszennvedett károkkal, illetve a különböző megszűnt/újraindult viszonylatokkal kapcsolatos adatok szerepelnek leginkább. Utóbbi könyvek közül külön megemlítendő Legát Tibor: *Buszoskönyv* című munkája, ahol egészében idézi a Fővárosi Autóbuszüzem munkástanácsának tevékenységéről szóló írást, amelyet a vállalat lapjában írtak meg a forradalom után, de részletesebb összefoglalás olvasható a forradalomi időszokról *A fővárosi autóbusz-közlekedés 100 éve* című kötetben, ahol szintén több idézet is szerepel Széki Dezső visszaemlékezéséből.

Tanulmányomban igyekszem a fenti munkákban szereplő adatokat egybegyűjteni, de még inkább egy bővebb ismertetést adni a forradalom alatti közlekedés, majd az azt követő helyreállítási szakasz történetéről. Mindezek előtt azonban röviden tekintsük át, hogyan indult meg a budapesti tömegközlekedés a második világháború után, illetve milyen állapotában érte az 1956-os forradalom kitörése.

Háborútól a forradalomig

A fővárost ért II. világháborús pusztítás hatalmas károkat okozott a helyi közlekedésben. A Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) számára szinte reménytelennek látszott a helyzet a forgalom újraindítására, hiszen minden hidat felrobbantottak, az utakat a harcok tönkretették, illetve romokkal, roncsokkal és halottakkal voltak borítva, a felsővezetékek döntő része leszakadt, a forgalmi telepek és műhelyek is súlyos károkat szenvedtek, nem beszélve a járműállomány veszteségeiről.

Mindezen nehézségek ellenére a forgalom szinte azonnal megindult, hiszen Budán még folytak a harcok, amikor a pesti oldalon február 7-én útnak indult az első villamos. Ezt követően nagy erőfeszítések árán szinte folyamatosan nőtt a helyreállított közlekedési vonalak és járművek száma. Később egyre egyértelműbb volt azonban, hogy a helyreállítás mellett a fejlesztésekre is rendkívül nagy szükség van. A villamosvasúti járműpark 80%-át például ki kellett volna selejtezni,¹ de újabb buszokra is nagy szükség volt, hiszen 1946 végén is csak 46 busz közlekedett a fővárosban.² A BSZKRT ezenkívül újabb közlekedési útvonalak kiépítését, a vágányok javítását, áramátalakítók építését, szerszámgépek beszerzését, autóbusz-javító műhely létesítését és állomások kialakítását

1 | Káposztás 1988: 285.

2 | Legát 2009: 28.



irányozta elő. Mindehhez az 1947-ben indult, legfőképp a lakosság életszínvonalának javítására meghirdetett hároméves terv adott keretet. A villamospályák terén a legfontosabb lépések az új villamosvonalak építése és a Nagykörúton, a Kiskörúton, illetve az Üllői úton a vágányok középre helyezése voltak. Az autóbussz-hálózat fejlesztése során a belső városrészeket a peremvárosokkal összekötő autóbusszvonalakat hoztak létre, illetve új járműveket, a Rába által gyártott Tr 3,5 típusú és a MÁVAG-ban készült Tr 5 autóbusszokat szereztek be. 1949 végén pedig újra megjelent a trolibusz a budapesti közlekedésben, miután a Kossuth tér és az Erzsébet királyné útja között kiépült az első vonal, amely Sztálin 70. születésnapja alkalmából a 70-es számot kapta.³

1950-re azonban sokkal jelentősebb események hoztak gyökeres változásokat a fővárosi tömegközlekedésben. Ekkorra a kommunista párt, a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) került hatalomra, így a szovjetizálási folyamat gyorsabb ütemben folytatódhatott. Ennek fényében a tőkés vállalati működés megszüntetése és a decentralizálás jegyében felszá-

³ | Szabó 1959: 41.



molták a BSZKRT-t, és a helyén 1949. szeptember 30-án hat önálló vállalat jött létre: Fővárosi Villamos Vasút Községi Vállalat, Fővárosi Autóbusz Községi Vállalat, Fővárosi Helyiérdekű Vasút Községi Vállalat, Fővárosi Villamosvasút Főműhely Községi Vállalat, Fővárosi Autóbusz Főműhely Községi Vállalat és Fővárosi Vasútépítő Községi Vállalat.⁴ Ezzel gyakorlatilag állami irányítás alá került a budapesti tömegközlekedés.

A másik lényeges változást Nagy-Budapest létrejötte okozta, amikor 1950. január 1-jével a fővároshoz csatoltak 7 környező megyei várost és 16 nagyközséget. Az egyesülés következtében Budapest lakossága közel félmillióval gyarapodott, és az új kerületekkel együtt egy elmaradottabb közlekedési hálózat került a fővároshoz.⁵ Mindez komoly terhet rótt az egyébként is túlterhelt tömegközlekedésre, hiszen a háború óta az utasok száma robbanásszerűen megnövekedett. 1940-ben például több mint 408 millióan

4 | Koroknai–Sudár 1987: 264.

5 | Koroknai–Sudár 1987: 263.

utaztak az összes helyi közlekedési eszközt is beleértve (hajó, sikló stb.),⁶ míg 1949-ben már közel 665 millió volt az utasok száma (a hajót és a siklót nem számítva). Ez a szám 1950-re 742,8 millióra duzzadt.⁷

Mindez azért jelentett komoly problémát, mivel a közlekedési eszközök száma eközben nem tudta követni az utazóközönség folyamatosan emelkedő létszámát, emellett a szükséges infrastruktúrális fejlesztések is hiányoztak. Hamar világossá vált, hogy a háború utáni helyreállítás és fejlesztés elégtelen volt a megfelelő színvonalú közösségi közlekedés biztosításához. A helyzet az ötvenes évek közepére már tarthatatlanná vált. A Városi Tanács Közlekedési Igazgatósága az 1953. december 7-i, VB számára készített előterjesztésében igen súlyos állapotokról számol be.⁸ Ez alapján az alkatrész- és anyaghiány, a vágányok rossz állapota mellett az egyik legégetőbb problémát a járműhiány, illetve a forgalomban lévő eszközök elavultsága jelentette. Utóbbi összesen 440 autóbust és villamost érintett, 340 villamos életkora meghaladta az 50 évet, ebből 120 kocsit állapota miatt már nem is lett volna szabad üzemeltetni. Az utasok zöme túlszűfolt, kiöregedett kocsikon volt kénytelen utazni, így nem volt meglepő, hogy évente 2200 személyi baleset történt.⁹ Ezenkívül a dokumentumban kiemelik, hogy „*az említett hibák kihatnak az utazóközönség hangulatára, akik az életszínvonal emelkedését várják*”. Az 1953-as áramkorlátozás idején például villamos-alkalmazottakat vert meg a kocsikivonás miatt órákig várakozó tömeg.

Az is kiderült, hogy a BSZKRT 1949-es átgondolatlan felszámolása csak további működési zavarokat okoz a tömegközlekedésben, mivel az önálló vállalatoknak elsődleges céljuk a saját tervük teljesítése és a saját vállalatuk fejlesztése volt, így a közlekedés és a forgalom biztosítása a háttérbe szorult.

A fentebb említett problémák enyhítésére az időközben átnevezett Fővárosi Autóbuszüzemnél (FAÜ) újabb gyártású autóbuszok álltak forgalomba. 1951-ben 13 Ikarus 30-as típus érkezett, majd a következő évben 57 Ikarus 60-as, ezzel az év végén összesen 487 autóbusz közlekedett a fővárosban.¹⁰ A Közlekedési Igazgatóság a jelentős fejlesztéseket igénylő belvárosi villamosközlekedést a trolibuszhálózat kiépítésével kívánta felváltani.¹¹ Ennek köszönhetően bővült a főváros új vonalakkal (Baross utcai, Podmaniczky utcai,

6 | Szabó 1959: 48.

7 | KSH Budapest városi igazgatósága 1959: 151.

8 | HU BFL XXIII.102.a.1, 1953. december 10.

9 | Sajnos súlyos szerencsétlenségek is történtek a járművek rossz műszaki állapota miatt. 1949-ben a 22-es autóbusz a Budakeszi úton a fék meghibásodása miatt áttért az út másik oldalára, majd egy fának ütközött. A balesetben 12-en veszítették életüket (Magyar Nemzet 1949. szeptember 28.).

10 | Keller 1984 (1): 212–213.

11 | A közlekedési osztály 1950-es fővárosi közlekedést érintő fejlesztési tervzetén belül a trolibuszfejlesztés egyik legfőbb „*vezérfonala*” a villamosközlekedés „*kiszorítása*” volt a belső városrészekből (Ságvári 1985: 42.), amely koncepció még 1953-ban is jelen volt (Frisnyák 2007: 536).

Hungária körüli vonalak), sőt, már magyar gyártású Ikarus IK-60T trolibuszok is megjelentek. A szintén ekkorra átnevezett, immár Fővárosi Villamos Vasút (FVV) vállalat vasúti járműparkja is valamelyest gyarapodott, 1954-ig 154 pótkocsi érkezett,¹² majd 1956 áprilisától megkezdődött az UV típusú motorkocsik bevezetése is.¹³

1956-ban a forradalmat megelőző napokban született és az alábbiakban hivatkozott jelentésekből már egy olyan helyzetképet kaphatunk, amely alapján Budapest tömegközlekedésében tapasztalható volt némi javulás. A fővárosi közlekedési vállalatok gazdaságos szervezeti felépítéséhez készült javaslat szerint a forgalmi vállalatok tevékenysége 1956 első felében már ismét nyereséges volt.¹⁴ Egy október 18-án tartott beszámolóban pedig az olvasható, hogy az év során addig elkészült a 44-es villamos meghosszabbítása a Rákospatakig, a Fürst Sándor autóbuszgarázs alvázmosója és több szerelőakna, folyamatban volt a Vörösvári úti és a Gellért rakparton lévő villamosvágányok középre helyezése, emellett beszerzésre került 42 autóbusz, 16 trolibusz, 7 taxi és a már említett UV motorkocsiból 22 darab.¹⁵ Ezt a lassan fejlődő folyamatot akasztotta meg az október 23-án kitört forradalom, amelynek következtében 12 év után ismét teljesen leállt a főváros tömegközlekedése.

A forradalom és a közösségi közlekedés

Október 23-án már a délutáni tüntetés kezdetével megbénult a belvárosi forgalom. Először az autóbuszok kényszerültek leállásra, majd a Tanács körút – Bajcsy-Zsilinszky út – Nagykörút szakaszon keresztülvonuló, egyre gyarapodó tüntető tömeg lassan a villamosvágányokat is elfoglalta. Széki Dezső autóbusz-vezető visszaemlékezése szerint, aki aznap a 7-es vonalon közlekedett, 14:30-kor a Kálvin térre érkezve a Bem-szoborhoz tüntetni vonuló egyetemisták megállították a buszt és leszállították az utasokat, így kénytelen volt visszafordulni a járművel a garázsba.¹⁶ Hasonlót tapasztalt Ferdinándy György író is, aki akkor kalauzként dolgozott a FAÜ-nél, mellette pedig francia szakos hallgató volt. Ő így emlékszik vissza a forradalom első napjára: „*Tehát kijöttem az egyetemről, a menzáról és mentem, hogy felveszem a szolgálatot, ezt így mondtuk és akkor az indító, akinek a nevére emlékszem, Matejka bácsi volt az indító ott a végállomáson, az kokárdákat osztogatott a sofőröknek és*

12 | Koroknai-Sudár 1987: 269.

13 | Pál-Szabó 2018:12.

14 | HU BFL XI.1527.141. doboz.

15 | HU BFL XXIII.102.a.1, 1956.október 18.

16 | Zsigmond 2016: 82.



Mentőként használt Ikarus 60 autóbusz halad a Nagykörúton. A járműhiányban szenvedő mentőszolgálatnak igen nagy segítséget jelentettek a befogott autóbuszok. FORTEPAN/Nagy Gyula/40234

*a kalauzoknak, és kitűztük a kokárdákat, és Matejka bácsi azt mondta, hogy ez egy nap és itt nagy dolgok fognak történni. Akkor így kezdődött, ez délben volt október 23-án. Így kezdődött. Utána nem mentek már át a buszok a Lánchídon, mert a Műegyetemről a fiatalság ment végig a budai Duna parton a Bem tér felé, tehát a Lánchídról már nem jártak a buszok, így aztán én is gyalog mentem tovább. Attól kezdve az egész forradalom az én számomra azt jelentette, hogy mindenütt ott kell lennem és mindenről tudnom kell, mindent látni és tudni akartam.*¹⁷ Hamarosan minden autóbuszt visszarendeltek a garázsokba, így a buszállomány jobbára épen vészelhette át az eseményeket. Akadt persze olyan is, hogy a vezető a vonalon hagyta a buszt, vagy éppen felkelőket kellett szállítania kényszerből vagy anélkül. Éjfélre azonban teljesen leállt a munka a FAÜ-nél, a műszakváltásra csak elvélve jelentek már meg a dolgozók, illetve később a sztrájkfelhívásnak eleget téve, vagy a kialakult harcok miatt nem mentek dolgozni.¹⁸ Hogy estére mennyire veszélyessé vált a közlekedés a városban, azt jól mutatja az Üllői úti Kossuth Tüzér Tiszti iskolánál lezajlott tragikus esemény is. Egy még forgalomban lévő, utasokkal zsúfolt villamos éppen akkor ért a tiszti iskola elé, amikor

17 | THM, Videótár, Ferdinándy György – 2016. 09. 13.

18 | Legát 2009: 99.

a több teherautóval szintén odaérkező tüntetők a katonák átállítását és fegyvereik átadását követelték az őrségtől. A parancsnok elrendelte a tömeg felosztatását, a növendékek pedig tüzet nyitottak a tüntetőkre. A villamos épségben el tudott vonulni, de a tüntetők közül 4-5-en is életüket veszítették a sortűzben.¹⁹ A pártvezetés éjszaka kijárási tilalmat és statáriumot hirdetett, hajnalban pedig már a behívott szovjet tankok dübörögtek Budapest útjain. Reggelre a Blaha Lujza téren a ledöntött és feldarabolt Sztálin-szobor darabjai heverték a villamosvágányokon, a megostromolt Rádió épületétől nem messze, a Múzeum körúton pedig a leállított és megsérült villamosok sorakoztak, jól mutatva az október 23-i események hatását.

A külvárosi gyárakból és a Rádiónál zajló tüntetés során fegyverhez jutott felkelők hamar csoportokba szerveződtek, és a főváros főbb csomópontjainál – leginkább a Vörös Hadsereg felvonulási útvonalain – helyezkedtek el. A legerősebb fegyveres ellenállási központok a VIII. és IX. kerületben, a Baross és a Széna téren, illetve Pesterzsébeten és Csepelen voltak. A Budapestre érkezett szovjet erők mind létszámban, mind technikában fölényrel bírtak a közel 1000 főnyi fegyveres felkelővel szemben, akik csak könnyű kézfegyverekkel szerelkezhetek fel, így a küzdelemben a leleményességüknek és a helyismeretüknek kiemelkedő szerep jutott. A sikereiket is – a szovjet csapatok bevetésében kezdetben alkalmazott hibás taktika²⁰ mellett – elsősorban ezeknek köszönhették. Ahogy a benzines palackok alkalmazása, úgy szintén fontos eleme volt a felkelők harcmodorának a barikádok emelése az ellenállási gócpontok környékén, amelyekkel megállíthatták vagy lelassíthatták a szovjet erők mozgását. A barikádok építésében általában a lakosság is részt vett. A munkálatok során minden hasznosítható elemet igyekeztek felhasználni, néhány helyen még a villamossíneket is felszedték,²¹ a harcok okozta sérülések után ezzel további károkat okozva a Fővárosi Villamos Vasút vállalatnak. Ahol nem kockakőből és törmelékből emeltek barikádot, ott később a harcképtelenné tett harckocsik (lásd

19 | HU BFL XXXV.14.b/5.

20 | A szovjet csapatok a magyarországi beavatkozásuk során – dacára a második világháborúban szerzett tapasztalataiknak – az 1953-as berlini munkásfelkelésnél sikerrel használt eljárást alkalmazták, azaz egyfajta erődemonstrációval, a magasabb szintű harci technika felvonultatásával próbálták a felkelőket elrettenteni a harctól. Azonban a gyalogság nélkül cirkáló harcjárművek, járműoszlopok könnyű célpontjaivá válhattak a fegyveres felkelőknek, akik nagy veszteségeket tudtak okozni a szovjeteknek a forradalom első napjaiban (Horváth 2003: 103.).

21 | A korabeli fényképek tanúsága szerint két komolyabb barikád épült Budapesten, az egyik a Móricz Zsigmond körtérnél, míg a másik az Erzsébet körúton (akkor Lenin körút) a Wesselényi utca sarkánál. Utóbbi volt talán a legnagyobb épített akadály a forradalomban, amelyhez villamossíneket is használtak. Az építésénél részt vett Petrov Ferdinánd is, aki később a fegyveres védelmet is megszervezte a sarki épületben. Ő ekképpen emlékezik vissza a barikád emelésére: „A Wesselényi utca sarkán a munkások barikádot építettek, a Nyugati felől próbálták a tankokat lelassítani, szedték föl a macskaköveket. Ez nekem jobban tetszett, mint az előző hely, én is nekiláttam segíteni. Mondtam, hogy tegyünk villamos síneket a tank tornyának magasságába. Ha a tank nekimegy, talán lelöki azt. Az ötlet mindenkinek nagyon tetszett. A barikáddal lezártuk a járdát is, csak annyi helyet hagytunk, hogy gyalogosan el tudjunk menni.” (Petrov 2010: 36.)



Kálvin tér a tűzszünetet követő napokban: leszakadt felsővezetékek, sérült villamosok, a budapestieknek a gyaloglás maradt. FORTEPAN/Nagy Gyula/40019

Corvin köz), vasúti kocsik (lásd Széna tér), vagy éppen az elhagyott, megrongálódott villamosok jelentették az akadályt, mert ugyanúgy beláthatatlanná tették az útszakaszt a támadók számára, illetve ezek kerülgetése miatt szintén lelassultak a harcjárművek, egyszerűbbé téve a célzást a forradalmárok számára. Az októberi harcok alatt, illetve a tűzszünet kezdetén készült fényképek alapján megállapítható, hogy a Kálvin téren, a Múzeum körúton és a József körúton a Rákóczi tér és a Blaha Lujza tér között álltak nagyobb számban ilyen villamosok,²² de több megrongálódott szerelvény sorakozott az Orczy térnél a Baross kocsisín előtt is.²³ Az elhagyott, sérült kocsik közül néhányat még fel is borítottak, ahogy az a Szabad Nép székház, vagy a Nemzeti Múzeum előtt történt, de így járt a 67-es villamos egyik szerelvénye is a Rákóczi úton.²⁴ Hamarosan ezen villamosok többsége telepingálva, mintegy „üzenőfalként” hirdette a forradalom jelszavait.

De nemcsak villamosból, hanem trolibuszból is épült barikád. A 74-es vonalon a Baross utcán a Szeszgyár utca magasságában két Ikarus 60T buszt állítottak keresztbe az utca-

22 | Vizi Imre visszaemlékezésében az olvasható, hogy a Kilián laktanyánál, az Üllői út és a Nagykörút kereszteződésénél is álltak összetolt villamosok október 24-én (Molnár-Kőrösi-Keller 2006: 102.), ezekről azonban nem található fénykép, sem bármilyen más szöveges forrásban történő említés.

23 | Müller-Sümegei 2006: 62.

24 | Müller-Sümegei 2006: 35.

kövekből emelt rakás mögé,²⁵ de a Lujza utca Baross utcai torkolatát is egy trolibusszal torlaszolták el szintén kőrakásokkal kiegészítve.²⁶ Korábban az FVV a 74-es vonalon közlekedő járművek számára a Baross utcai kocsiszínbén alakított ki garázst,²⁷ ami lehetővé tette, hogy a forradalmárok innen könnyedén kitolva a trolikat, barikádként használják azokat. A forradalom alatt összesen 16 kocsit sértült meg, ebből 4-et selejtezni kellett.²⁸ Utóbbiak közül két Ikarus 60T a Baross utcában szenvedett javíthatatlan károkat a harcok során, minden bizonnyal a barikádelemlékként történt használat következtében.

A fentiekből látható, hogy bár a harcok kirobbanásával a forgalmi vállalatoknál igyekeztek biztonságba helyezni a járműveket, az FVV állománya súlyos károkat szenvedett. Ezzel szemben a javarészt garázsban megóvott autóbuszok közül újra megjelent néhány a budapesti utcákon. Természetesen szó sem lehetett a forgalom megindításáról, hiszen még komoly harcok dúltak a város egyes részein, ehelyett a kocsik különböző szállítási feladatokat láttak el. Legfontosabb ezek közül a sebesültek szállítása volt. Az Országos Mentőszolgálat kérésére 5 autóbust biztosított a FAÜ, amelyek mentőként kerültek alkalmazásra. Dr. Felkai Tamás egykori mentős visszaemlékezése alapján a Markó utcai mentős központhoz „négy, ügyvezett nejlombuszt”, azaz Ikarus 30-ast küldtek.²⁹ Az októberben készült fényképeken ezek mellett több Ikarus 60-as „mentő” is látható. Megkülönböztető jelként a járműveket vöröskeresztes zászlóval látták el, amelyeket próbáltak jól észrevehetően a kocsik elejére, illetve hátuljára is rögzíteni, ezenkívül a viszonylatjelző táblák helyére a „MENTŐK” felirat került, míg a viszonylatszámjelző helyére szintén vöröskereszt. A buszok nagy segítséget jelentettek a járműhiánnyal küszködő mentőknek a sérültek szállításában, de többször szállítottak gyógyszert és élelmiszert is. A buszvezetők ezenkívül maguk is elmentek vidékre a buszokkal, hogy élelmiszert szerezzenek a garázs dolgozóinak és családjaiknak.³⁰ Persze a forradalom leverése után a Fővárosi Tanácsban az a nézet alakult ki, hogy valójában az „ellenforradalmárok” számára hoztak fegyvereket és lőszert gyógyszer helyett, hiszen „nyilván sem Szabó bácsinak, sem Dudásnak, sem Maléternek nem kellett egy autóbuszravaló gyógyszer, inkább kellett fegyver és lőszer”³¹ – jött

25 | THM, Fotótár, 2017.1.1. (<https://www.terrorhazafoto.hu/stock-photo/thmun201711-19560s-forradalom-es-szabadsagharc-a-jozsefvarosban-22833.html?rsp=6ae54e795574a188cbcd1de5c59108cc>) (utolsó letöltés 2023. 10. 13.)

26 | THM, Fotótár, 2017.1.2. (<https://www.terrorhazafoto.hu/stock-photo/thmun201712-19560s-forradalom-es-szabadsagharc-a-jozsefvarosban-22903.html?rsp=86f095cfcf65ea29bfff94f25f243be96>) (utolsó letöltés 2023. 10. 13.)

27 | Koroknai–Sudár 1987: 295.

28 | Jakab–Nagy 2011: 98.

29 | Kő–Nagy 2001: 169.

30 | A forradalom leverését követő időszakban egy ideig még előfordult, hogy a FAÜ buszvezetői élelembeszerző körútra mentek vidékre. Erre utal Sziládi Gyula, az FVV munkástanácsának tagja, aki szinte szemrehányóan jegyzi meg, hogy azért nem indulhat újra a villamosforgalom, mert a dolgozók élelemért állnak sorba, míg az Autóbuszüzemnél a sofőrök „elmentek vidékre és mindenük van”. (HU BFLXXIII.214.a 1/5, 1956. november 12.)

31 | HU BFLXXIII.102.a.1, 1957. március 22.



Megrongálódott villamosszerelvények és egy szovjet T-54-es harckocsi a Múzeum körúton. A vonalon hagyott, illetve a felborított járművek megnehezítették a harckocsik számára a közlekedést. FORTEPAN/Tóth Tibor/185593

a megállapítás. Bizonyára előfordult ilyen, ahogy a forradalmárok szállítása is, de nem ez számított általánosnak, főleg miután az autóbuszüzemnél létrejött a munkástanács, amely őrséget szervezett a garázsokban a járművek védelmére, így lényegében csak a mentők és az élelmiszer-ellátó szervek számára biztosított autóbuszok közlekedhettek, összesen 7 darab.³²

Október 28-án győzött a forradalom, a kormány bejelentette a szovjet csapatok budapesti kivonását, tűzszünetet hirdetett és amnesztiát a felkelő fegyvereseknek. Mindez egyben azt is jelentette, hogy lassan megkezdődhetett többek között a tömegközlekedés újraindítása, amely már közel egy hete szünetelt akkor. Addig az utcára kimerészkedő emberek csak gyalog, illetve kerékpárral közlekedhettek. A *Népszava* október 28-án megjelent száma azzal biztatta a budapestieket, hogy már „*indulásra készen áll a villamos- és autóbuszpark*”. A cikkben megszólaltatott FVV ügyeleti vezető elmondta, hogy a vállalat dolgozói az életük kockáztatásával vizsgálják a sérült vonalakat, amelyek közül néhányat akár 24 órán belül helyrehozhatnak, míg a FAÜ részéről úgy nyilatkoztak, hogy a „*béke visszatérével a meg nem sérült utcákon azonnal megindul az autóbuzsközlekedés*”. A bizakodás nyilván még korai volt, a harcok alatt elszenvedett károk miatt a forgalom megindításához

³² | *Népszava* 1956. október 28.

jóval több idő kellett. Először a romok eltakarítására volt szükség. A szovjet csapatok kivonulásával több helyen megkezdődött a járókelők és a környékbeli lakosok segítségével a barikádok elbontása, törmelékek elhordása, eközben a honvédség műszaki alakulatai a roncsok – többek között a sérült villamosok – elvontatásában vettek részt. A városi tanács helyén megalakult Nemzeti Bizottság is a rend helyreállítása tekintetében az egyik elsődleges feladatának tartotta a közlekedés megindítását, így november 3-ára mintegy 45 vonalon 300 autóbusz forgalomba helyezését ígerte. Az utazóközönség figyelmét felhívták arra, hogy a még kis számban közlekedő járművekre rendezetten próbáljanak meg felszállni, a megtelt jelzéssel érkező kocsikra ne toladjanak fel, hogy elkerüljék a túlterheltség okozta hibákat, sérüléseket.³³ A forgalom lebonyolítása így is nehézségekbe ütközött, mivel nem volt elegendő sűrített levegő a kerekéhez, a dolgozók sem jelentek meg a kellő arányban, és legfőképp kevés volt a forgalomba állított kocsik a sok utashoz képest. Aznap részleges útvonalakon, illetve korlátozott kocsiszámmal, de megindult a villamos- és trolibuszforgalom is, ám a főváros legforgalmasabb vonalának számító Nagykörúti villamosközlekedés megindítását csak napokkal később tartották lehetségesnek,³⁴ sőt itt egyelőre buszok sem járhattak.³⁵ A tűzszünet utáni napokban készült fényképek és filmfelvételek alapján az látható viszont, hogy teherautókkal igyekeztek valamelyest pótolni az itt kiesett villamosközlekedést. Valószínűleg ez a forgalom csak alkalmi lehetett. A járművek is igen vegyes képet mutattak, némelyiken kivehető a TEFU felirat, azaz a Teherautófuvarozási Vállalathoz tartozott, míg a másikon csak egy „Élelem” felirat szerepelt, tehát minden használható és éppen szabad kocsit beállítottak. Ami viszont mindegyikre jellemző, hogy zsúfolásig vannak tömve utasokkal, akik a nyitott platón állva, illetve a kocsik oldalára felkapaszkodva próbáltak elhelyezkedni, mint ahogy a forradalom előtti időkben a villamosokon. E képek jól mutatják, hogy milyen nagy igény volt a tömegközlekedés megindítására, mint ahogy az a *Népszavában* megjelent köszöntés is, amellyel magát a forgalomban újra feltűnt autóbuszt üdvözik, mint a béke jelképét, amely elhozta a „hétköznapi nyugalomát és derűjét”.³⁶

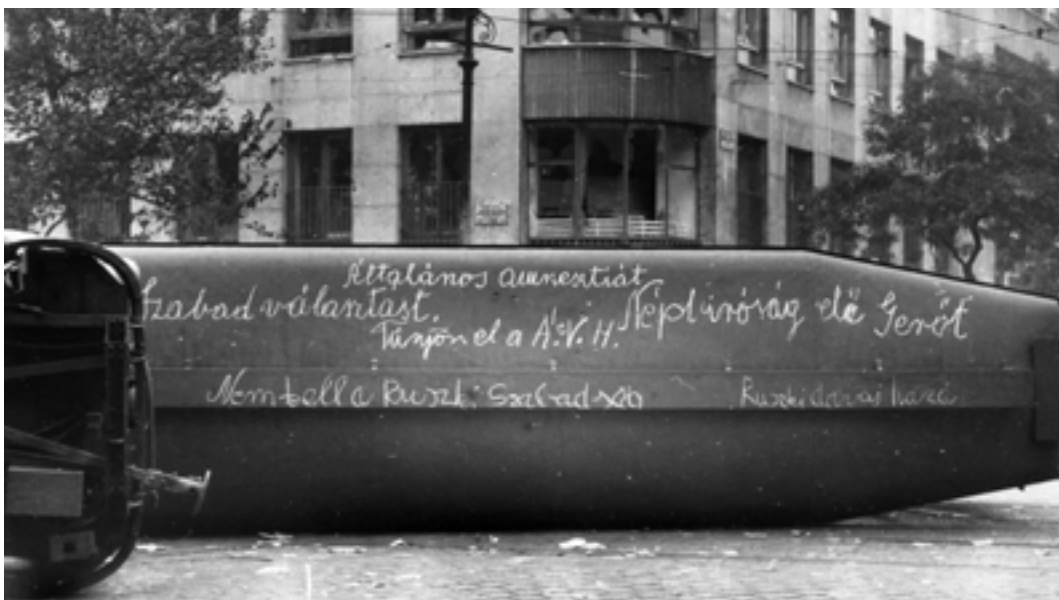
Meg kell említeni ezek mellett, hogy november első napjaiban újraindult a fogaskerekű vasút, a nagytétényi és törökbálinti HÉV, és rendszeresen közlekedett a csepeli HÉV is. Az ekkor még a Magyar Államvasutak kezelésében lévő elővárosi vasutak közül a ráckevei vonalon a vágány és a felsővezeték is megsérült, és a Vágóhíd állomás is nagy károkat szenvedett. Emellett a gödöllői és a szentendrei HÉV sem

33 | Népakarat (Népszava) 1956. november 3.

34 | Népakarat (Népszava) 1956. november 4.

35 | Népszava 1956. október 30.

36 | Népakarat (Népszava) 1956. november 4.



A Szabad Nép székház előtt felborított villamosok egyike a forradalom jelszavaival kipingálva.
FORTEPAN/Pesti Srác2/46767

közlekedett még november első napjaiban.³⁷ A *Népszabadság* november 4-én megjelent számában már azt írták a közlekedés helyreállításával kapcsolatban, hogy másnap 400-ra nő a forgalomban lévő autóbuszok száma, és reggel 5 órától előreláthatólag este 7-ig közlekednek majd.³⁸

Ez azonban csak a tervek szintjén maradhatott meg, aznap hajnalban ugyanis a Szovjetunió általános támadást indított Magyarország ellen és ostrom alá vette Budapestet. A szovjet Különleges Hadtest csapatai – bár igen kemény ellenállásba ütköztek – lassan felmorzszolták a forradalmár csoportokat, és november 11-re megszűntek a harcok a fővárosban. Ez korántsem jelentette a társadalom ellenállásának megszűnését, még a szovjet fegyverek árnyékában is elutasították a Moszkvában megalakított új magyar kormány (Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány) elfogadását, amelynek élére Kádár János került. A fegyvertelen ellenállás élére a munkástanácsok álltak, továbbra sem engedve a forradalom vívmányaiból. Legnagyobb fegyverük pedig a sztrájk volt, amelyhez csatlakoztak a közlekedési vállalatok munkásai is. Mindez azt jelentette, hogy a főváros közforgalmú közlekedésének helyreállítása sokkal nehezebbé vált, mint az októberi harcok után.

37 | Zsigmond 2007: 45–46.

38 | *Népszabadság* 1956. november 4.

Tömegközlekedés a munkástanácsok utóvédharca alatt

A szovjet támadás ellenére november 5-ére nem állt még le azonnal az októberi harcok után éppen újraéledő fővárosi tömegközlekedés. A városi tanács közlekedési igazgatósága egy jelentésében így számol be a második szovjet katonai intervenciót követő időkről: „Az autóbuzs közlekedés november 5-én indult meg 10 vonalon, azután leállt és 19-én indult meg ismét 13 viszonylatban. A villamosforgalom november 9-én indult meg a Lehel úton, majd a 10-iki szünet után folyamatosan fejlődött. A felsővezeteki és pályahelyreállítási munkák általános megindulásával egyidejűleg november 19-én indultak meg, de az utána következő két napos sztrájkra tekintettel gyakorlatilag csak november 23-án kezdődtek.”³⁹ Ezalatt csak a HÉV-járatok,⁴⁰ illetve a fogaskerekű⁴¹ közlekedett rendszeresen.

A forradalom leverése nagy áldozatokkal járt, a város ismét óriási károkat szenvedett a harcok során. Bár a helyreállítási munkák szinte azonnal megindultak, a közlekedés hiánya, illetve akadozása nagyban lelassította a munkát. Az embereknek gyalog kellett járni a munkahelyükre, ami kihatott a termelésre is. A közlekedés helyreállítása tehát egyre sürgetőbbé vált, ám a harcok során elszenvedett károk mértéke és a forradalom leverése után uralkodó általános kormány- és szovjetellenes hangulat megnehezítette mindezt.

A legnagyobb károkat a villamos vasút szenvedte el. A felsővezeték 70%-a megsérült, ebből 40% teljesen tönkrement, míg 30% megrongálódott. 74 km-es távolságon teljesen új vezetékkel kellett felszerelni. A jelző- és biztosítóberendezések 50%-a megsemmisült, 25% megsérült. A vágányhálózat 10%-a, míg a járművek tekintetében 109 villamos (49 motorkocsi és 60 pótkocsi) sérült meg a harcok alatt. A trolibusz-felsővezetékéből 21 km-t kellett újra felszerelni,⁴² a Kossuth tértől északra eső szakasz teljesen megsemmisült, így a 71-es vonal ezzel megszűnt, mert ezt a részt nem állították már helyre.⁴³ Mindezen felül a korábban is említett 16 trolibusz sorolható az FVV-t ért károkhoz. A FAÜ járműállományából 14 autóbusz szenvedett sérülést. Ezeken kívül komoly károk érték a zuglói villamos kocsisínt, és a Vaskapu utcai áramátalakítót is. A közlekedési vállalatoknál ezzel összesen közel 32 millió forint volt a kár összege, amelynek több mint a fele az FVV-t sújtotta. Összevetve a lakó- és középületekben keletkezett károk összegével – amely több

39 | HU BFL XV.21.2.12 (dátum nélkül).

40 | HU BFL XXIII.102.a.1, 1956. december 7.

41 | Népakarat 1956. november 21.

42 | HU BFL XXIII.102.a.1, 1957. április 4.

43 | HU BFL XXIII.102.a.1, 1957. január 11.



A forradalom után helyreállt közlekedésre ugyanaz a zsúfoltság volt jellemző, mint azt megelőzően. Különösen a buszok esetében volt szembeutónő, miután a villamosok autóbuszos pótlása után az emberek „átszoktak” a buszokra. FORTEPAN/FSZEK Budapest Gyűjtemény/Sándor György/117023.

mint 543 millió forint volt⁴⁴ –, kevésbé tűnik súlyosnak.⁴⁵ Ezek mellett a közutakon 76 millió forint volt az anyagi kár.⁴⁶

A helyreállítás és a forgalom újraindítása azonban különböző akadályokba ütközött. Ahogy a fentiekből is látszik, a legnagyobb gondot a felsővezetékek sérülése jelentette, a javításuk, illetve pótlásuk azonban a fennálló anyagihiány miatt igen elhúzódott.⁴⁷ Nehézséget jelentett továbbá, hogy többek között a Nagykörúton vagy az Üllői úton a sérült, romos épületekre még nem lehetett a felsővezeték-tartókat rögzíteni, így először az épületek rendbe hozása volt szükséges.⁴⁸ Hasonló volt a helyzet például a Thököly úton is, ahol az új tartóoszlopokra kellett várniuk a munkásoknak.⁴⁹ A munkálatokba bekapcsolódott a HÉV felsővezeték-részlege is, illetve a MÁV és a hadsereg is segítséget nyújtott.

44 | HU BFL XXXV.1.g, 1957. január 21.

45 | Ha a Fővárosi Tanács 1956. évi, illetve 1957-es közlekedési beruházásainak összegével vetjük össze, akkor elmondható, hogy nagyjából az egyharmadát teszi ki ezeknek a forradalom alatt keletkezett kár összege. 1956-ban 111,5 millió forintot, míg a következő évben több mint 99 millió forintot fordítottak közlekedési beruházásokra, így ebből a szemszögből jelentősebbnek tűnhet a kár összege (KSH Budapest városi igazgatósága 1959: 132.).

46 | MNL OL XIX-A-83-b-3053/1957.

47 | HU BFL XXXV.1.c/4 1. kisdoboz.

48 | HU BFL XXIII.208.a.2, 1957. január 3.

49 | HU BFL XXIII.214.a.1, 1956. november 12.

Nemcsak a megfelelő kábelekből volt hiány, az útépítő vállalatoknál sem volt elegendő anyag, illetve szén a javításokhoz.⁵⁰ A villamosközlekedés beindításához a felsővezeték mellett villamos energiára is szükség lett volna, ám eleinte ez sem volt elegendő (miután a bányászok sztrájkja miatt szénhiány lépett fel). Érdekes ezzel kapcsolatban a MÁVAG javaslata, amelyben azt vetik fel, hogy a villamosközlekedést szüneteltessék vagy jelentősen ritkítsák napközben 9 és 14 óra között és az így fennmaradó energiát az üzemnek biztosítsák.⁵¹

A földalatti vasút – amely október 23-án már délután hat órától késő estig szállította a tömegeket a Sztálin-szoborhoz⁵² – a forradalom alatt nem szenvedett súlyos károkat, ám mégsem üzemelt, mert ahogyan Sziládi Gyula, az FVV munkástanácsának tagja fogalmazott november 12-én: „*az alagútban szovjet katonák dekkolnak.*”⁵³ Már október legvégén, a tűzszünet utáni időben tervezték a földalatti újraindítását, de a harcoktól több helyen is besüppedt a forradalom idején Sztálin útról Magyar Ifjúság útjára keresztelt sugárút (ma Andrásy út), így először a vonal átvizsgálására volt szükség.⁵⁴ Végül az újsághírek alapján november 20-án indulhatott meg a forgalom a földalatti vasúton.⁵⁵

Ezek mellett azonban sokkal nagyobb gondot jelentett a munkástanácsok ellenállása a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormánytal szemben, az általuk irányított sztrájk ugyanis megbénította a hatalom konszolidációs törekvéseit. A munkástanácsok a forradalom talán legfontosabb intézményei voltak. Már az első napokban szerte az országban összefogtak a gyárakban, üzemekben dolgozó munkások, hogy céljaik elérése érdekében saját, önálló szervezetet hozzanak létre. Megalakulásuk után a kezükbe vették az üzemek irányítását, fegyveres őrseget szerveztek a gyárak védelmére és részt vettek a helyi politikai vezetésben is. November 4-e után továbbra is ragaszkodtak az országos követelések teljesítéséhez, azaz: távozzanak a szovjet csapatok, Nagy Imre térjen vissza a kormányba, a volt ÁVH-sok ne kerüljenek újra a hatalomba, a vállalatokat és az üzemeket valóban a munkások ellenőrizzék és irányítsák, sztrájkjog megőrzése. Szinte egy időben indult meg ezeknek a szervezeteknek az egymással való kapcsolatfelvétele, területi hálózatuk kiépítése. Novem-

50 | HU BFL XXIII.208.a.2, 1957. január 3.

51 | HU BFL XXXV.1.c./4 1. kisdoboz.

52 | Borbély László, aki emigrálása után a Szabad Európa Rádió munkatársa lett, öt évvel később erről így számolt be (Kőbányai Péter néven): „*Senki nem hirdette, a rádió nem közölte, nem voltak plakátok az utcán, mégis már délután hatóra felé ömlött a nép a Sztálin emlékműbőz. A földalatti villamos pénztárainál bosszú emberkigyók várakoztak. Mikor a zsúfolt kocsi megérkezett a Hősök térére, teljesen kiürült. Kérem a cirkusz egy megállóval odébb van! — kiabált nevetve a kalauz. — Legyen nyugodt szaki, lesz itt is hamarosan cirkusz! - válaszoltak ragyogó szemmel a kiszállók.*” (Délamerikai Magyarország melléklete 1961. október 20.)

53 | HU BFL XXIII.214.a.1, 1956. november 12.

54 | Népszava 1956. október 31.

55 | Népszabadság 1956. november 21.

ber 14-én az Egyesült Izzóban a különböző munkástanácsok küldöttjei megalakították az őket összetartó központi erőt, a Nagy-budapesti Központi Munkástanácsot (KMT).⁵⁶ Ez azt is jelentette, hogy a még erőtlen Kádár-kormány kénytelen volt tudomásul venni, hogy ebben a helyzetben számolnia kell a szervezettel.

A fővárosi közlekedési vállalatoknál is megalakultak a munkástanácsok, amelyeknél a forradalom leverésével szintén megkezdtek az ellenállás kifejtését.⁵⁷ Ténylegesen csak november 19-én indulhatott meg a forgalom több vonalon, ám néhány nappal később ismét leállt az újabb sztrájk következtében, miután november 21-én a hatalom erővel gátolta meg a még nagyobb szervezeti szintet jelentő Országos Munkástanács létrejöttét. Aznap a megalakulás helyszínéül szolgáló Nemzeti Sportszarnokot⁵⁸ szovjet harcokcsik vették körül, megakadályozva ezzel a gyűlés megtartását. Válaszul a dolgozók 48 órás sztrájkba kezdtek.

Az ezt követő napokban a kerületi (hangulat)jelentések alapján a VIII. és IX. kerületekben a gépkocsivezetők nem dolgoztak, mivel a pénzköveteléseiket nem teljesítették. Később csatlakoztak hozzájuk az Autótaxi sofőrjei, illetve a buszvezetők is. A Fővárosi Villamosvasút Baross- és Hungária-telepén sem folyt munka. A XIII. kerületben elterjedt a hír, hogy a Sportszarnokban a munkástanácsok küldöttjeinek gyűlését megakadályozták és többeket letartóztattak, köztük Seiner Ferencet, a Fővárosi Autóbusz-üzem munkástanácsának elnökét. A hírre több autóbusz is beszüntette a közlekedést. A X. kerületben szintén nem közlekedtek az autóbuszok, valamint a „BSZKRT dolgozói” (nem tudjuk melyik közlekedési vállalat munkásai) több üzembe is kimentek és a sztrájkra buzdították a munkásokat. A IX. kerületből azt jelentették, hogy a „szárvai telepen leálltak, a villamosvasútépítő- és a két villamostelepen elterjesztették, hogy szedik össze a beszkártosokat,

56 | Szakolczai 2001: 407.

57 | A FAÜ-nél létrejött munkástanács november 4. utáni tevékenységét például később az MSZMP ottani párt-szervezete így jellemezte: a „munkástanácsok megalakulása után már nyilvánvalóvá vált a pártellenesség a kommunisták üldözése. [...] első ténykedés az volt, hogy úgy az igazgatóságánál, mint a két garázsban kitiltottak jó egynéhány elvtársát. [...] Az üzemben működő munkástanácsok igazi arcukat és politikai állásfoglalásukat kimutatták akkor, amikor nem ismerték el a Kádár-kormányt, ellenben a nagybudapesti munkástanács utasításait igyekeztek maradék nélkül végrehajtani. A 48 órás sztrájkot kihirdették az üzemben s ennek biztosítása érdekében fölállított munkásőrséget is igénybe vették. Az üzem területére nem engedték be a munkára jelentkező forgalmi dolgozókat. A munkástanács lelkiismeretlenül herdálta az állam vagyonát, akkor amikor munkásőrség tagjai részére egy havi bérént 4-től 7 ezer forintig engedélyezte a bérkifizetést.” (HU BFL XXXV.13.b/7.)

58 | A KMT megalakulása után székhelyét a BSZKRT egykori székházába (amelyben akkor az önállósított közlekedési vállalatok központi irodái voltak), az Akácfa utca 15.-be helyezte. A Sportszarnokban meghíúsult gyűlést követően végül itt hozták létre formálisan az országos szervezetüket a munkástanácsok küldöttjei. Az Akácfa utcai központ azonban kezdett szűkössé válni a KMT számára, emellett a közlekedési vállalatok irodai dolgozóit is zavarta a különböző küldöttségek, vidéki tanácsok folyamatos látogatása. Bár a KMT szerint a tárgyalások során ígéretet kaptak a kormánytól, hogy egy megfelelőbb helységet kapnak (HU BFL XXXV.1.g.9, 1957. november 28.), végül a Magyarországi Építőmunkások Országos Szervezetének székházába költöztek át.

mire a dolgozók elhagyták a munkahelyeket. Hirdetik a 48 órás sztrájkot, terjesztik, hogy tegnap le akarták fogni a munkástanács vezetőjét, ezért fogták körbe a Sportcsarnokot.” Látható, hogy főként azokban a kerületekben működött a sztrájk, ahol a nagyobb gyárak és üzemek voltak, ahol a munkástanácsok jobban össze tudták fogni a munkásságot. A közlekedés leállításával pedig sokszor azokban az üzemekben sem indulhatott meg a munka, ahol esetleg a szándék a sztrájkfelhívás ellenére is meglett volna, hiszen a dolgozók nem jutottak el a munkahelyükre. A jelentésben is hangsúlyozták: a „közlekedés megindítása a legdőntőbb a munka felvétele szempontjából.”⁵⁹

Utóbbi megállapítással tisztában voltak az ellenállás mellett kitartó fővárosi lakosok is, akik sokszor próbálták megakadályozni a tömegközlekedés megindítását, ezzel is segítve a sztrájkot, illetve a munkástanácsok harcát. Ez egyben jól mutatja, hogy mennyire erős volt még az ellenállás a társadalomban. Újpesten előfordult, hogy a 20-as buszt egy ember egyedül megállította és a rajta lévő utasokat leszállította, a legtöbbször azonban elég volt lelövésrel vagy veréssel megfenyegetni a buszvezetőt, és a járat el sem indult.⁶⁰ A napilapokban is több hasonló esetről számoltak be, ahol terroristáknak és ellenforradalmi banditáknak állították be az elkövetőket.⁶¹ Miután december 11-én letartóztatták a Központi Munkástanács vezetőit, Bali Sándort és Ráczy Sándort, újabb lendületet vett a sztrájk, ugyanakkor még elkeseredettebbé vált az ellenállás. Másnap sok helyen leállt a közlekedés a városban, a Ganz gyárnál rálöttek a 75-ös trolira,⁶² a Széna térnél pedig kézigránátot dobtak egy autóbuszra.⁶³ A Kőbányai úton megdobálták a villamost, a Bosnyák téren az összegyűlt tömeg pedig fel akarta borítani a taxikat, illetve megállították a forgalmat, végül a karhatalomnak kellett közbelépnie. Kőbányán a Kolozsvári utcánál és a Sibrik Miklós úton akadályokkal torlasztották el a síneket, az FVV munkásai így szintén a karhatalom segítségét kérték.⁶⁴ Utóbbi szervezet a párt (ekkor már Magyar Szocialista Munkáspárt – MSZMP) fegyveres erejét képviselte, amely a „munkáshatalom védelmére” jött létre, de az elsődleges feladatuk a forradalmi ellenállás kíméletlen elfojtása, a tüntetések szétverése és a sztrájk megakadályozása volt. Decemberben már ismét több helyen

59 | HU BFL XXXV.1.c/4 1. kisdoboz.

60 | HU BFL XXIII.204.a.1, 1956. november 25.

61 | A Népszabadság november 14-én megjelent számában „A lakosság kéri: induljon meg végre a fővárosi közlekedés. Félre a közlekedés útonállóival” címmel jelent meg rövid cikk a közlekedési állapotokról. Ebben többek között azt is megemlíti, hogy a budafoki HÉV szolgálati kocsjára rálöttek. A november 17-i számban „A közlekedésről” című írásban szintén arról számoltak be, hogy Pestszentlőrincen rálöttek a vágányok helyreállításán dolgozó munkásokra. A 20-án megjelent lapban is írnak a forgalomba induló villamosvezetők megfenyegetéséről, míg a másnapi számban közlik, hogy elfogták az 56-os villamosra lövöldöző „terrorista csoportot”.

62 | HU BFL XXXV.1.c/4 1. kisdoboz.

63 | Népszabadság 1956. december 12.

64 | HU BFL XXXV.1.c/4 1. kisdoboz.

megszólaltak a fegyverek, a hatalom sortűzzel válaszolt a munkástanácsok ellenállására. Végül a hónap végén feloszlatták a területi munkástanácsokat (az üzemi munkástanácsok még egy ideig működhettek), több vezetőt pedig letartóztattak. Ezután már csak elszigetelt ellenállás folyt a munkásság részéről, 1957. január 11-én például a MÁV Északi Járműjavító műhelyében volt sztrájk, illetve tüntetés, amely miatt a közlekedés is leállt a környéken.⁶⁵ A novemberi és decemberi helyzethez hasonló leállás a közlekedésben azonban már nem fordult elő.

„Itt nincs mese, nincs játék, a közlekedésnek mennie kell”

Decemberben – főként a munkástanácsok ellenállásának letörésével – valamelyest javult helyzet a tömegközlekedés helyreállítása szempontjából. A FAÜ-munkástanács elnöke, Seiner Ferenc december 12-én megjelent felhívásában már a munka felvételére kérte a vállalat összes dolgozóját.⁶⁶ A fővárosi tanács VB december 7-i ülésén a közlekedési helyzet ismertetésekor arról számoltak be, hogy 909 villamos és 363 autóbusz volt már forgalomban akkor, miközben lassan, de folyamatosan haladtak a helyreállítási munkálatok a különböző vonalakon. Utóbbiak során a cél az volt, hogy először a gyár- és munkásnegyedek hosszú, sugárirányú közlekedési vonalait hozták rendbe (ami főként a villamosvonalakat érintette), hogy a dolgozók munkába járása biztosított legyen, illetve így több utast tudtak a város belseje felé is szállítani. Emellett a város belső részein, leginkább az autóbuszoknál, az „átmérős” (tehát a várost átszelő) forgalom megindítására törekedtek, amivel a belvárosi villamosközlekedés hiányát is igyekeztek pótolni.⁶⁷ Fontos volt, hogy az autóbusz-közlekedésnél nem a viszonylatok számát akarták növelni, hanem inkább két-háromszoros kocsiszámmal közlekedtek a már újraindult vonalakon, ami még így is kevés volt az utasok kielégítésére.⁶⁸ December 20-i adatok alapján a forgalomban lévő villamosok száma éppen hogy meghaladta a járműállomány felét, azaz ekkor 1107 villamos közlekedett, ami a teljes állomány 55%-a volt. Az autóbuszoknál 68 vonalból 33 vonalon folyt közlekedés 478 autóbuszsal, azaz 69% volt forgalomban, míg a trolibuszok 44%-a közlekedett.⁶⁹ Az év végén tehát az FVV és a FAÜ járatainak mintegy fele volt csak

65 | HU BFL XXXV.1.c/5 1. kisdoboz.

66 | Népszava (Népakarat) 1956. december 12.

67 | HU BFL XXIII.102.a.1, 1956. december 21.

68 | HU BFL XXXV.1.g.2, 1957. január 12.

69 | HU BFL XXIII.102.a.1, 1956. december 21.

elérhető, a főbb útvonalakon – mint a Rákóczi út vagy a Nagykörút – még a felsővezeték helyreállítása folyt. Voltak azonban eredmények is: a *Népszava* (akkor *Népakarat*) például a címoldalon, fényképpel is illusztrálva közli a hírt, hogy december első napjától ismét közlekedik a 75-ös trolibusz,⁷⁰ de hasonlóan jelentős eredmény volt, hogy december 23-tól a 49-es villamos Kelenföld és a Marx tér (ma Nyugati tér) között ismét végig járt.⁷¹

A meginduló közlekedésnél a gondot leginkább már az üzemidő szűk intervalluma jelentette, vagyis a járatok ekkor reggelente kb. fél hat, hat körül indultak és délután 4-5 óráig közlekedtek. Bár folyamatosan dolgoztak a forgalmi idő kitolásán, több gyárban a munkások kénytelenek voltak hamarabb befejezni a munkát, hogy az utolsó járatokkal hazaindulhassanak, ami persze a termelés rovására ment. Miután a legtöbb üzem részéről kifogásolták a rövid közlekedési időt, a december 21-i tanácsülésen döntés született a forgalmi vállalatok vezetőinek felszólításáról, hogy folyamatosan tolják ki az üzemidőt. A sztrájkok elfojtásával a hatalom már nem tűrt semmilyen további akadályozó tényezőt, ami az újrakezdett termelést megakaszthatná. Ez tisztán érződik Pongrácz Kálmán tanácselnök szavaiból is:

„Ezeknek a [közlekedési] vállalatoknak a dolgozói egyenruhás alkalmazottak, ott katonai fegyelemnek kell lennie, és nincs más ott, mint a vállalatvezető, ő az egyszemélyi felelős. A vállalatvezető kövessen el mindent és dolgozzon ki javaslatot, illetve tegyen jelentést, hogy hogyan kívánja szétbúzni a villamosforgalmat. [...] A munkafegyelmet a közlekedési vállalatoknál helyre kell állítani. Akik pedig akadályozzák azt, hogy ez megtörténhessen, - elvtársak, olyan idők fognak itt most következni, hogy azokkal le fogunk számolni. Itt nincs mese, nincs játék, a közlekedésnek mennie kell. [...] Szili [Géza] elvtárs haladéktalanul hívassa be Surecz [József]⁷² és Tapolczai [Kálmán]⁷³ elvtársakat és magyarázza meg nekik, hogy ők a vezetők, ez az ő feladatuk, - és ne alkudozzanak ott a forradalmi munkástanácsokkal, mert ilyesmi nincs, ezt nem ismerjük el. Egyébként is ezt szabályozza a kormány határozata, - és ezekkel mi nem tárgyalunk. És ha esetleg

70 | *Népakarat* (*Népszava*) 1956. december 2.

71 | HU BFLXXIII.208.a.2, 1957. január 3.

72 | Surecz József (1922–1972) eredeti szakmája bőrös volt. 1948-tól az MDP IX. kerületi titkára volt, majd a Budapesti Pártbizottságnál szervezési osztályvezető lett. 1950-től volt a Fővárosi Tanács tagja. 1956-ban a Fővárosi Villamosvasút Vállalat vezérigazgatójának nevezték ki. A forradalmat megelőzően is Nagy Imre hívének számított és a pártellenzék tagja volt, de jó barátságban volt a Köztársaság téri pártház ostroma következtében meghalt Mező Imrével is. 1957-ben a forradalomban történő szerepvállalása miatt letartóztatták, majd bebörtönözték (Sipos 2006: 138.).

73 | Tapolczai Kálmán (1922–1985) Alsólendván született, szegény családban nőtt fel. Az iskola elvégzése után vilanyszerelőként dolgozott a Ganz Villamossági Gyárban, majd a második világháború után a Vörös Csillag Traktorgyárban tervező technikus volt. 1951-től bekapcsolódott a pártmunkába és a XIX. kerületi, majd a Budapesti Pártbizottságnál volt osztály-, illetve alosztályvezető. Közvetlenül a forradalom előtt nevezték ki a Fővárosi Autóbuszüzem igazgatójának. 1962-ben a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának közmű és szolgáltatási igazgatóság élére került. 1966-tól az Autóközlekedési, majd az egyesítés után a Volán Tröszt vezérigazgatójaként működött 18 éven át (Közlekedés 75. évf. 5. sz.).

*valaki akadályozza ott a forgalmi idő meghosszabbítását, azzal szemben intézkedéseket fogunk tenni. Meg fogják bánni az illetők, ha próbálják megakadályozni a forgalmi idő meghosszabbítását. Az ilyen problémásoknak most már vége van, - elég sokáig játszadoztunk.*⁷⁴

Az intézkedések következtében 1957. január 2-ától a villamosok este fél 8-ig, míg az autóbuszok 8 óráig közlekedtek már.⁷⁵ Emellett a FAÜ vezetőjével történt tárgyalás után január 7-én a még nem közlekedő autóbuszjáratok beindítására egy ütemtervet állítottak fel a Közlekedési Igazgatóság részéről, külön is figyelmeztetve a vállalatot a megadott határidők betartására.⁷⁶

A decemberi ülésen követelt „munkafegyelem helyreállítása” szintén megkezdődött, ennek érdekében pedig szigorú ellenőrzéseket vezettek be a közlekedési vállalatok. Polgári ruhás ellenőröket alkalmaztak, illetve 18-20 fős úgynevezett ellenőri „repülő brigádokat” hoztak létre, a kalauzokat pedig szintén szigorú ellenőrzés alá vonták.⁷⁷ Még szembetűnőbb volt azonban az a munkafegyelem megszilárdítását célzó folyamat, amely elsősorban az „ellenforradalmi” elemek eltávolítását jelentette. Tóth Mihály, a Fővárosi Közlekedési Vállalatok kormánybiztosa az FVV-t illetően így fogalmazott: *„A Fővárosi Villamosvasút nem valami jó színben tűnik fel a budapesti lakosság és főleg az ipari munkásság szemében, mert hiszen letagadhatatlan az a tény, hogy a vasút dolgozói közül az ellenforradalmi tevékenységekben jó egynébányan alaposan kivették a részüket. [...] A forgalom beindítása után ezeknek az elemeknek a megtisztítása a vállalattól megtörtént. Részint bírósági eljárás, részint pedig eltávolítás formájában, bár a legnagyobb tömeget felelősségre vonni nem lehet, mert hiszen legnagyobb részük disszidált, a számuk 598 főt tesz ki.”* A forradalom alatti tevékenységük miatt letartóztatottak száma 31 fő volt.⁷⁸ A vállalat vezetőjét – egyben a KMT titkárát –, Surecz Józsefet 1957. május 8-án tartóztatták le, majd internálták, miután megállapították, hogy *„a Fővárosi Villamosvasút központjában működő budapesti munkástanáccsal szorosan együttműködött és közvetlenül Nagy Imre környezetében tevékenykedett és Nagy Imre politikáját a budapesti munkástanácson keresztül is mindenben támogatta és ezzel egyetértett.”*⁷⁹ A Fővárosi

74 | HU BFL XXIII.102.a.1, 1956. december 21.

75 | HU BFL XXIII.102.c.14. kisdoboz.

76 | Az ütemezés szerint január 11-én az 1-es járat a Hősök tere – Etele tér között a Lánchíd utcán át, az 5-ös járat a Dembinszky utca – Pasarét között, az 5/A járat a Moszkva tér – Dembinszky utca között, a 40-es járat a Móricz Zsigmond körtér – Budaörs, Imre utca között, a 46-os járat a Felszabadulás tér – Mátyásföld, Árpád u. között indul meg. Január 16-án a 3-as járat a Móricz Zsigmond körtér – Vasút utca, a 45-ös járat Móricz Zsigmond körtér – Moszkva tér, az 56-os járat a Vörösmarty tér – Hűvösvölgy, 61-es járat Rákosliget – Újhegyi út, Siemens gyár, és a „D” járat a Bányagyutacsgyár – Diósdí golyóscsapágy között, illetve 30-án a 16-os járat a Clark Ádám tér – Moszkva tér, a 43-as járat a Marx tér – Újpest, Szilágyi utca, az 53-as járat a Móricz Zsigmond körtér – Hó utca, míg a 65-ös járat a Felszabadulás tér – Váci út között indul meg (HU BFL XV.21.2.12).

77 | Káposztás 1988: 313.

78 | HU BFL XXXV.1.a.2. 1.őe. 1957. június 8–9.

79 | HU BFL XXIII.101.a.1, 1957. december 13.



A Kádár-kormány felhívása a sztrájk beszüntetésére és a közlekedés megindítására. MMKM PLGY 208.

Autóbuszüzemnél több mint 700 főre becsülték a disszidáltak számát.⁸⁰ Mindez már jelentős munkaerőhiányt jelentett a forgalmi vállalatoknak, amely a következő évben sem enyhült, sőt, a munkaerő-vándorlás következtében a kilépettek száma ekkor elérte a 4000 főt.⁸¹

További probléma volt – a már szinte állandósult alkatrész-, és energiahiány mellett – a forgalomba állítható járművek elégtelen mennyisége is. A villamosvasútnál a forradalom miatt megakadt az új motorkocsik leszállítása, ezért a főváros többször is sürgette a Ganz Vagonygyárat a megrendelés teljesítésére, 1957-re ugyanis a sérült villamoskocsik kiesésével és az elavult járművek selejtezésének folytatásával tovább csökkent a forgalomba állítható kocsik száma. De hiába szenvedett jóval kevesebb kárt a buszállomány, a villamosok pótlására beállított autóbuszok miatt szintén kevésnek bizonyult ahhoz, hogy a többi járatot is beindítsák vagy a meglévőket sűrítsék. A Közlekedési Igazgatóság vezetése szerint legalább további 100 autóbuszra lett volna szükség.⁸² Ehhez képest ele-

80 | HU BFLXI.1527/e 142. doboz.

81 | Káposztás 1988: 312.

82 | HU BFLXXIII.102.a.1, 1957. január 11.

nyésző volt az a kilenc Lengyelországba szánt Ikarus 60-as, amely 1956 decemberében végül az autóbuszüzemnél kötött ki.⁸³ Az 1957. január 12-i adatok alapján a fővárosban ekkor 1370 villamos, 120 trolibusz, és 557 autóbusz volt forgalomban, ami a villamosnál 80%-os, a trolibusznál 60%-os és az autóbusznál 78%-os arányt jelentett.⁸⁴

A helyreállítás során a Közlekedési Igazgatóság némely viszonylat útvonalában változtatásokat hajtott végre, illetve volt, amelyeket megszüntetett. Véglegesen megszűnt a már korábban említett 71-es⁸⁵ trolibuszjárat, illetve a Podmaniczky utca és a Keleti pályaudvar közötti, keskeny utcákban kanyargó villamosvonal⁸⁶ is. A javaslatukban szerepelt továbbá, hogy a gyér utasforgalom miatt nem indítanák újra a 13-as, 14-es, 19-es, 30-as, 36-os, 44-es, 54-es és 67-es autóbuszjáratokat⁸⁷ sem, megtakarítva ezzel 49 autóbust.⁸⁸

A felszabadult buszokra szükség is volt, mert a megindult közlekedést a növekvő zsúfoltság jellemezte. A megállóknál várakozó tömeg akkora volt, hogy például a *Népszabadság* december 19-i cikke szerint a buszvezetők sokszor inkább távolabb álltak meg, hogy a leszálló utasok helyére minél kevesebben tudjanak felkapaszkodni, emellett sok megállót egyszerűen kihagytak.⁸⁹ „*Miért zsúfolt a busz?*” – tette fel a kérdést az *Esti Hírlap* tudósítója is. A választ a FAÜ igazgatója adta meg, aki elmagyarázta, hogy sok kocsijuk még a Fővárosi Autóbuzsműhelynél van javításon, illetve kívánatos volna a kisebb befogadóképességű Ikarus 30-as autóbuszokat a több utast elbíró Ikarus 60-asokra cserélni olyan vidéki városokkal, illetve sportegyesületekkel, ahol kevésbé használják ki ezeket a típusokat, ezzel is növelve a kapacitást.⁹⁰ A villamosokon szintén fűrtökben lógtak az utasok, így többször felmerült, hogy a munka- és iskolakezdések időpontját úgy tagolják, hogy a csúcsideőben a közlekedést ezzel megkönnyítsék, azaz ne ugyanabban az időben terheljék a forgalmat a munkába és az iskolába igyekvők. Továbbá sok helyen még csak egy műszakkal működtek az üzemek, így ez is megnövelte a csúcsforgalmat.

83 | Zsigmond 2016: 83.

84 | HU BFLXXXV.1.g.2, 1957. január 12.

85 | 1957. október 14-én ezzel a számmal egy betétjáratot indítottak a Podmaniczky utcában a Nyugati pályaudvar és a MÁV kórház között. (Bodrogi 2009: 81.)

86 | Ekkor már csak a 15-ös villamos közlekedett itt, amelynek az útvonala a forradalom kitörését megelőzően a Jászai Mari tér és a Baross tér között haladt, a Pozsonyi út, Dózsa György út, Rudas László, Szinyei Merse és Bethlen Gábor utcákon keresztül (Legát–Nagy–Zsigmond 2010: 88.).

87 | Bár a VB jóváhagyta a javaslatot, végül ténylegesen csak a 13-as (Móricz Zsigmond körtér – Madách tér), 14-es (Baross tér – Cinkota), 19-es (Csepel HÉV állomás – Pesterzsébet, Ónodi utca), 44-es (Nagyvárad tér – Honvéd kórház), és a 67-es (Budakeszi – Budaörs) járat szűnt meg, de nem sokkal később ezekkel a jelzésekkel más útvonalakon indítottak járatokat.

88 | HU BFLXXIII.102.a.1, 1957. január 11.

89 | Népszabadság 1956. december 19.

90 | Esti Hírlap 1957. január 22.

Az egyre növekvő forgalommal megemelkedett a balesetek száma is. A *Népszava* az „első villamos-szerencsétlenség” eseményeként közölte a november 24-én megjelent számában, hogy a Lehel út és a Mohács utca sarkánál egy teherautó lesodort egy utast, aki a villamos alá esett. Ennél is súlyosabb volt, amikor 1957. január 2-án egy részeg teherautó-sofőr okozott hasonló balesetet, két lesodort utas halálát okozva.⁹¹ Máskor a villamosra felugró utast egy villanyoszlop sodorta le a lépcsőről, aki a jármű alá esve életét veszítette.⁹² A Magyar Filmhíradóban⁹³ is beszámoltak a zsúfolt közlekedés okozta balesetveszélyről. A felvételen látható, ahogy a lassan helyreálló közlekedési viszonyok mellett sokan kénytelenek voltak még gyalogolni. Ráadásul az épületek rendbetétele miatt egyes helyeken a járdákon sem lehetett közlekedni. Akik viszont valamely közlekedési eszközt választottak, azok közül többen csak kívülről és igen veszélyesen tudtak felkapaszkodni arra.

A fővárosi közlekedés végül január közepére nagyrészt helyreállt. A Fővárosi Tanács VB január 21-i kormány-előterjesztése alapján még 9 autóbuszvonalon nem indult meg a forgalom, illetve ekkor még csak 2 trolibuszvonala üzemelt az 5-ből, míg a villamosok tekintetében csak a Kőrösi Csoma úti vonalon nem volt közlekedés. Ekkorra a sérült villamoskocsikból 46-ot már kijavítottak, ezzel a közlekedő villamosok aránya elérte a 84%-ot. A forgalomban lévő járművek száma ekképpen alakult: 1455 villamos, 120 trolibusz, 597 autóbusz.⁹⁴ A Budapest ütőerének számító Nagykörúton a villamosforgalom január 16-án indult meg teljes hosszában, ahogy az Üllői úton is.⁹⁵ A helyreálló közlekedés újabb fázisát jelentette, hogy a VII. kerületben az épületkárok helyrehozásának előrehaladtával májusra feloldották a sérült épületek védelmében bevezetett sebességkorlátozásokat.⁹⁶ Az utolsó fontosabb lépésnek a megszüntetett 15-ös villamos forgalmának pótlásaként kiépült 79-es trolibusz megindítását tekinthetjük. A február 1-től induló járat a Váci út – Dózsa György út és Bethlen Gábor utca között közlekedett. A 79-es, majd a tavasz során a Nefejejs utca, Damjanich utca és Garay utcai szakaszok kiépítésével a Kossuth tér és a Bethlen Gábor utca viszonylaton közlekedő 78-as trolibuszjáratok megindulásával megtörtént a környék közlekedésének teljes helyreállítása.

Mindezek után, az említett kisebb változásoktól eltekintve a főváros közforgalmú közlekedése a forradalom előtti állapotban működött újra. Bár 1957-ben valamelyest

91 | Esti Hírlap 1957. március 30.

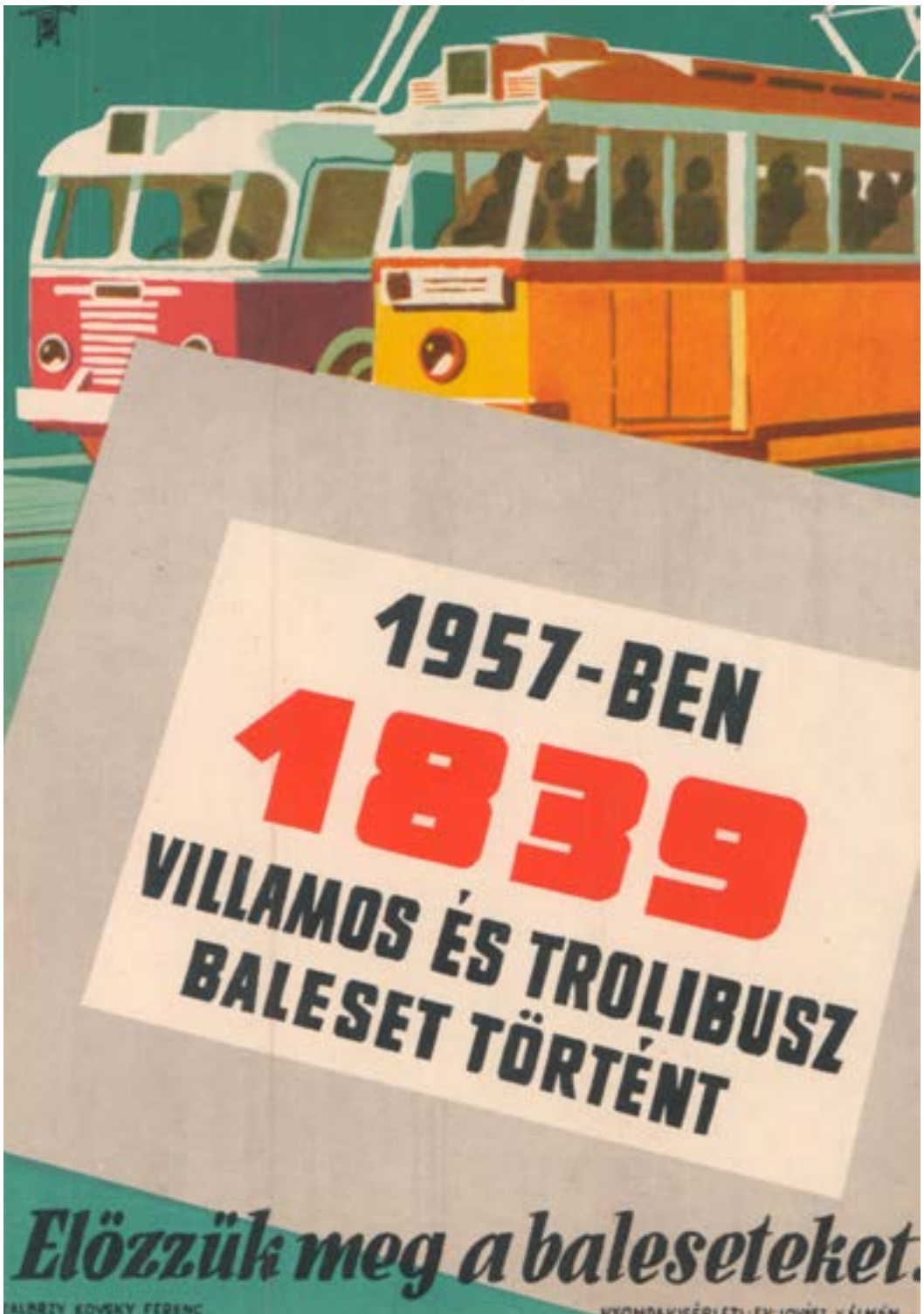
92 | Népszava 1957. december 5.

93 | Magyar Filmhíradó 1957/2. (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=12418>) (utolsó letöltés 2023. 10. 13.)

94 | HU BFL.XXXV.1.g.2, 1957. január 21.

95 | Népszabadság 1957. január 16.

96 | HU BFL.XXIII. 207.a.2, 1957. május 30.



Baleseti statisztika 1957-ből. MMKM PLGY 173/3.

tovább gyarapodott mindkét forgalmi vállalat járműállománya,⁹⁷ továbbra is a zsúfoltság és a lassúság jellemezte a budapesti tömegközlekedést. A munkakörülmények sem javultak számottevően, ami hozzájárult a szintén nem csökkenő munkaerőhiányhoz. Budapest közlekedési problémáinak megoldása azonban a forradalom leverését követően még egy jó ideig nem került napirendre. A párt a szervezeteinek megerősítésével, a megtorlással, az államhatalom újjászervezésével törődött, de egyébként sem állt rendelkezésre ehhez megfelelő forrás, miután a túlzott iparosítás, a nem sokkal korábban befejeződött háborúsjótétel-fizetés, és a Szovjetunióval folytatott, az ország számára előnytelen kereskedelem kimerítette azt,⁹⁸ mindehhez pedig hozzájött a forradalmi harcok okozta károk helyreállítása. A lényeges változás csak 1968-ban, a közlekedési vállalatok egyesülésével, azaz a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) létrejöttével következett be.

Összegzés

1956. október 23-án a tüntetésnek indult megmozdulásból órák alatt fegyveres felkelés lett. A gyökeres változásokat előidéző forradalom természetesen kihatott a főváros működésére, így a tömegközlekedésre is. A kialakult komoly utcai harcok, illetve a kormány és a forgalmi vállalatok intézkedései folytán másnap reggelre a közösségi közlekedés teljesen leállt. Ennek ellenére nem tűntek el egészen a villamosok, autóbuszok és trolibuszok, a fegyveres felkelésben ugyanis új szerepkörhöz jutottak mint barikádelem vagy éppen sebesültszállító mentőautó. Október végén a forradalom győzelmével szinte azonnal lázas munka kezdődött a tömegközlekedés megindításáért, egyértelmű példáját adva annak, hogy a mindennapi élet szerves részévé vált, hiánya pedig megbénítja az újrakezdést. Ugyanezt támasztotta alá a forradalom leverését követően kialakult helyzet, ám akkor éppen ellenkezőképpen. A november 4-i szovjet beavatkozásra és az új magyar bábkormány moszkvai kinevezésére ugyanis a társadalom többek között a helyreállítás megakadályozásával válaszolt, azaz ekkor a forgalom szüneteltetése volt a cél. A Nagy-budapesti Központi Munkástanács által vezényelt sztrájk miatti leállítás komolyan veszélyeztette a Kádár-kormány konszolidációs törekvéseit. Amikor pedig a hatalom erőszakkal letörte a munkástanácsok ellenállását, azok a budapestiek, akik néhány héttel korábban segítettek a romeltakarításban, hogy a forradalom győzelmével

97 | Az FVV-nél a villamos motorkocsik száma 11-gyel növekedett, így 1957-ben 1056 darab állt rendelkezésre [Keller 1984 (2): 335.], míg a trolibuszok száma 206 darab volt az év végén (HU BFL XI.1527/e 142. doboz). Autóbuszokból összesen 771 közlekedett, amelyből már 362 darab Ikarus 60-as típusú volt [Keller 1984 (1): 214].

98 | Pál-Szabó 2018: 16.

újraindulhasson az élet, most maguk tettek akadályokat a villamosvágányokra, hogy elnyújsák az ellenállást. Ezek az akciók azonban hamar elhaltak, 1957. január közepére pedig lényegében teljesen helyreállt a fővárosi közlekedés.

A fentiekben látható, hogy milyen rövid távú hatásai voltak az 1956-os forradalomnak a budapesti tömegközlekedésre, a helyreállítás utáni állapotok alapján pedig megállapítható, hogy milyen változást idézett elő hosszabb távon is. Közvetett hatásként említhető az a nagyobb volumenű, komplex átalakítás, amely a Rákóczi úton történt, ahol a növekvő autó- és gyalogosforgalom igényeinek megfelelően a harcokban megsérült épületeket árkádosították a helyreállítás során. Mivel akkor még beláthatatlan volt a megkezdett metróépítés folytatásának időpontja, amellyel az itteni forgalom csökkenthető lett volna, az épületek földszintjén lévő egykori üzletek helyén árkádokat alakítottak a biztonságosabb gyalogos közlekedés számára, ezzel egyben szélesítve az út keresztmetszetét, ami pedig a gépjárműforgalmat tette kedvezőbbé.⁹⁹ Szintén közvetve hatott például az autóbusz-közlekedésre, hogy a villamosok pótlásával hozzászoktak az emberek a buszokhoz, ám az utasok átvándorlása a villamosról az autóbuszra valójában már 1950-től elkezdődött,¹⁰⁰ inkább csak jobban felerősítette a forradalom utáni újrakezdés. A forradalom leverését követő kádári konszolidáció egyik fontos eleme lett, hogy 1958-tól ismét engedélyezték a magánszemélyek számára a gépkocsivásárlást,¹⁰¹ ami kihatott a fővárosi közúti forgalomra, így valamelyest a tömegközlekedésre is. Mindezzel együtt – illetve leszámítva a néhány újonnan indított járatot, vagy a megszüntetett VII. kerületi villamosvonalat – kijelenthető, hogy számottevő változást nem okozott az 1956-os forradalom a fővárosi tömegközlekedésben. Az új kormány, illetve a Fővárosi Tanács elsősorban a lakáshiányt próbálta csökkenteni, az infrastrukturális fejlesztések, mint például a metróépítés folytatása egyelőre elmaradt, elsősorban az anyagi források hiánya miatt. A forradalom utáni tömegközlekedés tehát ugyanazokkal a problémákkal küszködött, mint az ötvenes évek elején. Továbbra is a zsúfoltság volt a jellemző, ami csak fokozta a balesetveszély kialakulását. A különböző közlekedési vállalatok nem tudtak jól összehangoltan működni, miközben folyamatos munkaerőhiányban szenvedtek. Bár több fejlesztési terv is született 1968-ig, lényeges változást majd az újraegyesített Budapesti Közlekedési Vállalat létrehozása jelentett.

99 | HU BFLXXIII.102.a.1, 1957. február 1.

100 | Nagy-Vida-Kutas-Dr.Nagy 1964: 12.

101 | Frisnyák 2007: 92.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Felhasznált levéltári források

BFL = Budapest Főváros Levéltára

XI.1527 Fővárosi Villamosvasút iratai

XV.21 Az 1956-os forradalommal kapcsolatos iratok gyűjteménye

XXIII.101 Budapest Fővárosi Tanács iratai

XXIII.102 Budapest Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának iratai

XXIII.204 Budapest IV. Kerületi Tanács iratai

XXIII.207 Budapest VII. Kerületi Tanács iratai

XXIII.208 Budapest VIII. Kerületi Tanács iratai

XXIII.214 Budapest XIV. Kerületi Tanács iratai

XXXV.1 Magyar Szocialista Munkáspárt Budapesti Bizottságának iratai

XXXV.13 Magyar Szocialista Munkáspárt VIII. Kerületi Bizottságának iratai

XXXV.14 Magyar Szocialista Munkáspárt IX. Kerületi Bizottságának iratai

MNL OL = Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár

XIX-A-83-b Minisztertanácsi előterjesztések és határozatok

THM = Terror Háza Múzeum

Fotótár

Videótár

Egyéb források

Délamerikai Magyarság „Október 23” melléklete 1961. október 20.

Esti Hírlap 1957. január 22.

Esti Hírlap 1957. március 30.

Közlekedés 75. évf. 5. sz. (1985. május)

Magyar Nemzet 1949. szeptember 28.

Népakarat (Népszava) 1956. november 3.

Népakarat (Népszava) 1956. november 4.

Népakarat (Népszava) 1956. november 21.

Népakarat (Népszava) 1956. december 2.

Népakarat (Népszava) 1956. december 12.

Népszabadság 1956. november 4.

Népszabadság 1956. november 21.
Népszabadság 1956. december 12.
Népszabadság 1956. december 19.
Népszabadság 1957. január 16.
Népszava 1956. október 28.
Népszava 1956. október 30.
Népszava 1956. október 31.
Népszava 1957. december 5.
Nemzeti Filmintézet (www.filmhiradokonline.hu)

Felhasznált irodalom

- Bodrogi Bence Péter 2009: *Magyarországi trolibusztörténet*. Volos Kiadó, Mogyoród.
- Frisnyák Zsuzsa 2007: *Közlekedés, politika, 1945–2000*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest.
- Horváth Miklós 2003: *1956 hadikronikája*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Jakab László–Nagy Zsolt Levente 2011: *Szerbusz trolibusz*. Jászöveg Műhely Kft., Budapest.
- Káposztás István 1988: *A fővárosi közlekedés felszabadulás utáni történetéből (1945–1967)*, in: Dóka Klára (szerk.): *Új Magyar Központi Levéltár Közleményei III.*, Új Magyar Központi Levéltár, Budapest.
- Keller László 1984 (1): *A Fővárosi Autóbuszüzem, 1949–1967*. In: *Városi Közlekedés*, 24. évf. 4. sz. 211–216.
- Keller László 1984 (2): *A Fővárosi Villamosvasút (1949–1967)*. In: *Városi Közlekedés*, 24. évf. 6. sz. 330–335.
- Koroknai Ákos – Sudár Kornélia (szerk.) 1987: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. II. kötet 1919-től 1985-ig*. Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal Budapest Városi Igazgatósága 1959: *A felszabadult Budapest tizenöt éve 1945–1959*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Kő András – Nagy J. Lambert 2001: *Kossuth tér 1956*. Teleki László Alapítvány, Budapest.
- Legát Tibor 2009: *Buszos könyv*. Jászöveg Műhely Kft., Budapest.
- Legát Tibor – Nagy Zsolt Levente – Zsigmond Gábor 2010: *Számos villamos*. Jászöveg Műhely Kft, Budapest.
- Molnár Adrienne – Kőrösi Zsuzsanna – Keller Márkus 2006: *A forradalom emlékezete. Személyes történelem*. 1956-os Intézet, Budapest.

- Müller Rolf – Sümei György 2006: *Fényképek 1956*. Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára, Budapest.
- Nagy Rudolf – Vida Ferenc – Kutas László – Dr. Nagy Ervin 1964: *Adatok és tények Budapest közlekedésének fejlődéséről*. MSZMP Budapesti Bizottság Agitációs és Művelődésügyi Osztály, Budapest.
- Pál István – Szabó Csaba 2018: *Budapest közlekedésfejlesztése a politika napirendjén 1957-1990*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Petrov Ferdinánd 2010: *A szabadság parazsa 1956*. Püski, Budapest.
- Ságvári Ágnes (főszerk.) 1985: *Források Budapest múltjából. V/A források Budapest történetébe 1950-1954*. Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- Sipos Levente 2006: *Nagy Imre „pártügyéről”*. In: *Múltunk*, 51. évf. 4. sz. 136–185.
- Szabó Dezső 1959: *Budapest közlekedésének története*. Közlekedési Szakmai Munkásakadémia, Budapest.
- Szakolczai Attila 2001: *Az 1956-os forradalom és szabadságharc*. 1956-os Intézet, Budapest.
- Zsigmond Gábor 2007: *A fővárosi közforgalmú közlekedés és az 1956-os forradalmi események*. In: *Városi Közlekedés*, 47. évf. 1. sz. 44–48.
- Zsigmond Gábor (szerk.) 2016: *A fővárosi autóbusz-közlekedés 100 éve*. BKV Zrt. – Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

Vizuális források

MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum
Plakátgyűjtemény (PLGY)

FORTEPAN/Tóth Tibor/185593

FORTEPAN/Nagy Gyula/40234

FORTEPAN/Bauer Sándor/199500

FORTEPAN/FSZEK Budapest Gyűjtemény/Sándor György/117023

FORTEPAN/Pesti Srác2/46767

FORTEPAN/Nagy Gyula/40019

FORTEPAN / UVATERV/ 92096

Köcze László – Múzeumalapítási törekvések a Ganz gyárban II.

A magyar gépipar egyik legjelentősebb vállalata a Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Wagon- és Hajógyár a cég százéves jubileumára (1944) saját múzeum létrehozását határozta el. Tervük megvalósítását azonban a második világháború nem tette lehetővé. Jelen tanulmány a háború utáni megváltozott környezetben, immáron a Ganz Vagongyáron belüli eseményektől egészen az utódvállalat Ganz-MÁVAG megszűnéséig (1988) tekinti át az újra és újra felmerülő múzeumalapítási törekvéseket. A közel fél évszázados időszakban a múzeumszervezés ciklikusan visszatérő igénye, a gyári múzeum gyűjteményének formálódása, illetve a vállalati múlt kérdésköre mindvégig szoros kapcsolatban állt a szocialista nagyvállalat szervezeti jellemzőivel és a vállalat mindenkori helyzetével. A tanulmány mindezek figyelembevételével megpróbálja feltárni a gyáron belüli gyűjtés folyamatát és ismertetni a gyári gyűjtemény szerkezete, működése és kezelése kapcsán kitapintható sajátosságokat és ellentmondásokat.

László Köcze – The Question of Corporate History at the Ganz Factories II.

One of the most significant companies in the Hungarian engineering industry, the Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Wagon- és Hajógyár (Ganz and Co. Electricity, Machinery, Wagon and Shipbuilding Factory) decided on establishing its own museum to celebrate the 100th anniversary of the company (in 1944) which however, could not be realized due to the war. This study surveys the ever-reoccurring museum-establishing endeavours from the events at the Ganz Wagon Factory in the changed situation following the war up to the cessation of the successor company, the Ganz-MÁVAG (in 1988). In the period covering almost half a century, the cyclicly recurring requirement for organizing a museum, the formulation of the factory museum's collection, and the company's past were always closely linked to the organizational characteristics and the prevailing situation of a large socialist industrial enterprise. With a view to the above, the study attempts to explore the process of collection within the factory and present the peculiarities and contradictions in the structure, operation and handling of the factory collection.



*Ganz-MÁVAG gyártelep a Vajda Péter
utca és a Kőbányai út között, 1980
Fortepan/Magyar Rendőr*

Köcze László

Múzeumalapítási törekvések a Ganz gyárban II.

A műszaki emlékek bejelentéséről a GTE Műszaki Klubig

A Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. 1944-ben ünnepelte volna fennállásának százéves jubileumát, aminek megszervezése az 1942-ben életre hívott, Vámosy Károly igazgató által vezetett bizottságra hárult. A cégvezetés és a műszaki vezetés egységét és eredményeit demonstráló centenáriumi célokhoz a bizottság nemcsak összegyűjtötte a korábbi megmaradt dokumentumokat, hanem – aktívan formálva a Ganz történetét érintő elbeszélést – számtalan volt vezetőt, vezető beosztású munkatársat is felkért az emlékei megírására. A bizottság célja azonban a háborús események miatt meghiúsult, a tervezett centenáriumi kiadvány nem készült el, és a cég emlékeit őrző múzeum nem jött létre. A múzeumba szánt dokumentumok és tárgyak sorsát nem lehet pontosan rekonstruálni ebben az időszakban, biztonsági okokból ugyanis a gyűjtemény egy részét már a bizottság működése során is különböző raktárakban helyezték el, majd a háborús események eskalálódása nyomán azok egy része szétszóródott, illetve megsemmisült.¹

A második világháborút követően a Ganz állami kezelésbe került, majd – más cégekkel együtt – 1948 tavaszán államosították.² Ennek a folyamatnak a részeként mind a cég belső

1 | Amikor 1947-ben a Nehézipari Központ (NIK) Propaganda és Sajtó osztálya bekérte a Vagongyárból „azokat az anyagokat, amelyek a Ganz gyár elmúlt száz évére vonatkoznak”, csak egy 1943-ból származó irodalomlistát, nyomtatott kiadványokat, fényképlistát, illetve Jób Imre rövid ismertetőjét és Zámor Ferenc kéziratát küldték meg. MNL OLXXIX-F-368 Wg 3215. sz. levél (75. d.).

2 | A Ganz 1946 novemberében a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt., a Weiss Manfréd konzern és a Magyar Waggon- és Gépgyárral együtt került állami kezelésbe, felügyeletét és irányítását a NIK látta el. Az államosítások történetéhez Pető-Szakács 1985: 76–82., 95–115.

erőviszonyaiban, mind külső kapcsolatrendszerében radikális módosulás történt: az államosítás, illetve az egyes gyárak különválasztásának aktusa mellett az új, kiépülő szocialista gazdaságirányítási rendszer nyíltan szembefordult az önálló vállalati működés elvével és gyakorlatával (tervutasításos gazdaság).³ Ezek a háború utáni folyamatok közvetlen személyi konzekvenciáival is jártak. A centenáriumi bizottság munkájában részt vevők jelentős része egyben cégvezető címet is viselt, így ezeket 1945 után fokozatosan visszavonták, s egyeseket nyugdíjaztak (Vámosy Károly), másokat elbocsátottak (Jób Imre). A korábbi vállalatvezetés kiszorításának részeként 1947 májusában Jendrassik György vezérigazgató is emigrált. A továbbiakban a jogutód Ganz Vagon- és Gépgyár, illetve a MÁVAG-gal történő összevonással 1959-ben létrehozott Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár múzeumalapítási törekvéseit próbálom meg áttekinteni a vállalat nyolcvanas évek végi megszűnéséig.⁴

A kiépült tervutasításos rendszer krízise nyomán bekövetkező, 1953-as politikai fordulat után fokozatosan megváltozott az addig teljesen háttérbe szorított vállalati múlt értelmezésének rendszere. Ennek a folyamatnak lett az egyik fontos momentuma, egyben a háború utáni műszaki muzeológia intézményesítésének meghatározó eleme a műszaki emlékek védelméről szóló 1954. évi 4. tvr. megszületése is. A műszaki emlékek bejelentésének kötelezettsége mellett a törvényerejű rendelet – a „haladó hagyományok” felfedezésének részeként – nemcsak az emlékek védetté nyilvánítását intézményesítette a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport létrehozásával, hanem egyidejűleg hozzá is járult a vállalatok gyártmányainak műszaki emlékké minősítésével a vállalati

3 | Az államosítás után a Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt.-t 1949-ben részekre darabolták. Az egyes gyárakból külön vállalatokat hoztak létre, így jött létre a Ganz (1953-tól Klement Gottwald) Villamossági Gyár, a Ganz (1951-től Gheorghiu-Dej) Hajógyár, valamint általános jogutódként a Ganz Vagon- és Gépgyár. A különválás után – a szocialista tervgazdaság „profiliszta vállalatok” létrehozásának megfelelően – a tevékenységi kör egy részét további vállalatokba szervezték ki a negyvenes és ötvenes évek fordulóján (pl. Ganz Árammérőgyár, Ganz Kapcsolók és Készülékek Gyára, Villamosipari Központi Laboratórium, Daru- és Kazán-gyár, Aprítógépgyár stb.), ezek részletes felsorolásától azonban terjedelmi okokból eltekintek.

4 | Ugyan jelen írás a Ganz Vagon- és Gépgyáron belüli eseményeket vizsgálja, célszerű röviden kitérni a két másik gyárra is. A leválasztott Villamossági Gyáron belül – a centenáriumi bizottság egykori gyári megbízottja – Gohér Mihály kezdte meg egy gyári múzeum szervezését a gyári újtók klubjában, azonban a gyűjteményt az ott működő Dolgozó Ifjúság Szövetsége hamarosan kiszorította. A tárgyakat a Kiscelli Múzeumba szállították be, míg a gyár műszaki könyvtárában őrzött, szintén Gohér által összegyűjtött iratokat, tanulmányokat, illetve Bláthy Ottó Titusz irathagyatékát az akkori Központi Gazdasági Levéltár gyűjtötte be. Ganz Dolgozók Lapja, 1949.07.23. 4., MMKM MENGYCS 105/1954, MNL OL Y 13 1794/1953, 1909/1953. A Hajógyárban inkább „magánkezdeményezésként”, a korabeli kaotikus vállalati viszonyok közötti mentésként, mintsem hivatalos vállalati politika eredményeként jött létre egy gyűjtemény a gyári Hajóosztály keretén belül, főként Palotás Gyula főmérnöknek köszönhetően. Sajnos a több részre tagolt gyűjtemény későbbi sorsa pontosan nem ismert, de egy része különböző időpontokban – a Magyar Hajó- és Darugyár megalakulása után, mivel az újonnan szervezett nagyvállalat akkoriban nem óhajtotta fenntartani a korábbi önálló gyári gyűjteményeket – a Közlekedési Múzeumba került.



*Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár, üzemcsarnok, vasúti járművek gyártása, 1980
Fortepan/Magyar Rendőr*

múlt – korlátozott formában történő – megjelenítéséhez.⁵ A múlt számbavételét a „felszabadulás” közelgő tizedik évfordulója és az ahhoz kapcsolódó, központilag elrendelt programok is megerősítették. A fokozatos módosulás nyomán a *Motor* c. vagongyári lap kezdetben rövid cikkeket közölt a gyár híres gyártmányairól, majd egy egész sorozatot indított „Közlekedés története” címmel, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy „*a Ganz gyári dolgozók megismerjék az üzem gyártmányait, amelyek idestova száz éve szereznek megbecsülést a magyar munkásnak, mérnöknek és öregbítik az egész világon a Ganz gyár hírnevét*”.⁶ Bár a múltbéli események felelevenítése kapcsán a vállalati lapban továbbra is első helyen a Tanácsköztársaság, a „felszabadulás” stb. témája, illetve a munkásmozgalomra vissza-

5 | A törvényerejű rendelet tág keretek között határozta meg a műszaki emlék fogalmát: „2. § (1) Műszaki emlék minden olyan műszaki jellegű s a tudományos kutatás számára történelmi jelentőségű tárgy (műszaki létesítmény, műszaki berendezés, mezőgazdasági jellegű műszaki létesítmény, műtárgy, gép, gépalkatrész, szerkezet, készülék, szerszám, műszer vagy kísérleti eszköz stb.), amelyet a népművelési miniszter annak nyilvánít. (2) Műszaki emlékké lehet nyilvánítani a műszaki emlék jellegű tárgy tartozékait, eredeti vagy későbbi ábrázolását, ismertetését, illetőleg az azt tartalmazó iratot, valamint az ilyen tárgyat ábrázoló kismintát (modellt) is, tekintet nélkül arra, hogy az ábrázolt, illetőleg leírt tárgy korábban már megsemmisült.”

6 | *MOTOR* 1954. 04. 16., 3.

emlékező sematikus visszaemlékezések és összefoglalók domináltak, 1956 elején – halálának 25. évfordulóján – már Kandó Kálmán életútjának rövid méltatása is megtörtént.⁷

A műszaki emlékekről szóló tvr. megfogalmazásában rejlő lehetőséget kihasználva – a „haladó hagyományok” mellett a „műszaki fejlődés történelmének értékes bizonyítékainak” hangsúlyozásával – a gyárban 1955 folyamán felhívást tettek közé a „vezetőség” nevében, hogy „*mindazokat a gépeket, tárgyakat, képeket, fényképeket, mindennemű nyomdatermeket és kéziratot, amelyek 111 éves gyárunk szép [sic!] múltjával összefüggenek, annak fejlődését, egyes gyártmányaink kifejlesztését megismertetik, múltunk nagy műszaki alkotóinak életét és alkotótevékenységét megvilágítják, jelentsék be vagy adják át a gyűjtéssel megbízott személyeknek*”. A felhívásban egyidejűleg rögzítették, hogy az emlékek őrzésére az Országos Műszaki Múzeum felállításáig egy Ganz Műszaki Múzeum létesül majd.⁸ A felhívást követően a vállalat részéről meg is kezdődött az összegyűjtött emlékek egy részének bejelentése a Nyilvántartó Csoport felé, ezzel mintegy vállalaton kívüli intézményes támogatást is biztosítva a gyűjtőmunkához. Az ekkor bejelentett műszaki emlékek négy csoportba tartoztak: a második világháború után készült járműmodellek, a gyárban használt eszközök, gépek modelljei, vasúti kerekek Ganz Ábrahám korából, valamint három, Ganz Ábrahám személyéhez kapcsolódó dokumentum (fénykép, emlékalbum, díszpolgári oklevél).⁹

A gyűjtés megkezdése és a múzeum felállításának terve mellett ekkoriban egy vállaltörténeti összefoglaló munka elkészítése is napirendre került, de nem közvetlenül a Vagongyár részéről. A Magyar Tudományos Akadémia pályázatot írt ki „hazai vonatkozású műszaki tudománytörténeti művek” megírására, ennek a pályázatnak az egyik díjazottja volt Szekeres József a Központi Gazdasági Levéltár (KGL) munkatársa a „110 éves a Ganz gyár” c. munkájával.¹⁰ A kézirat kiadását a *Népszava* vállalta, de Szekeres célja az volt, hogy a Ganz gyárak mindegyikének történetét megírja az általa vezetett munkaközösséggel.¹¹ Szekeres az akadémiai osztály révén ugyan megpróbált kapcsolatba lépni a Vagongyárral is, de a gyárban a javaslatát elutasították, „*nem tartották aktuálisnak*”, így a Vagongyárban őrzött dokumentumokhoz való (részleges) hozzáférést

7 | MOTOR 1956. 01. 13., 1. Ezzel párhuzamosan a tudományos-szakmai életben is megtörtént az évforduló kapcsán Kandó Kálmán méltatása Verebely László 1956 januárjában, az MTA műszaki tudománytörténeti bizottságának ülésén tartott előadásával. Az emlékbeszéd során azonban kizárólag a műszaki alkotóról volt szó, vezérigazgatói tevékenysége egyetlen mondat erejéig sem került elő Verebely 1957.

8 | MOTOR 1955. 10. 07., 1. A gyűjtéssel ekkoriban három személyt bíztak meg, de idővel Gombás Tibor mérnök lett a múzeumszervezés központi szereplője, aki már korábban, a háború alatti jubileumi adatgyűjtésekben is részt vett. Gombás eredetileg a Jendrassik-féle motorok fejlesztésével foglalkozott, majd a második világháborút követően a gyári dolgozók esti iskoláját szervezte.

9 | MMKM MENYGYCS 700/1955.

10 | Akadémiai Értesítő 1955, 30.

11 | A *Népszava* ekkoriban már kiadott két propagandamunkát, a Gheorghiu Dej Hajógyárról Soós 1953, a budapesti MÁVAG-ról Győri-Szabó 1953. Ebben a sorozatban tervezték megjelentetni a Szekeres-féle kéziratot. Szerződéskötésre csak a Villamosági Gyárral került sor, de a munkát jóval később adták ki Szekeres-Tóth 1962.

csak a munkaközösséggel szerződésben álló Villamossági Gyáron keresztül sikerült valamelyest megoldani.¹² Ennek a tervezett vállalattörténetnek az összeállítása kapcsán polémia alakult ki a munkaközösség munkájáról a Vagongyáron belül, miután a vállalat „*egyres felelős vezetői kezdetben elzárkóztak a munka támogatásától*”, de a gyári pártbizottság kijelentette, hogy támogatni fogja a kutatómunkát, amelyet össze kell kapcsolni a gyár alapításának közelgő (1959-re tervezett) 115 éves évfordulójának előkészítésével.¹³ Az évfordulóhoz kapcsolódó előkészítési munkák a létesítendő gyári múzeumot is befolyásolták. Hivatalosan a múzeum a gyár műszaki és munkásmozgalmi történetét lett volna hivatott bemutatni, ahol a gyárral kapcsolatos képek, festmények, modellek gyűjtése mellett a külföldön található, illetve magánszemélyek tulajdonában álló Ganz vonatkozású emlékek felkutatását is tervbe vették. Hasonlóan a centenáriumi törekvésekhez, felmerült egy díszalbum kiadásának ötlete az évfordulóra, valamint egy gyárról szóló film elkészítése is. A munkák koordinálására a műszaki igazgató Varga József vezetésével egy bizottság jött létre, amely pályázatot hirdetett a régi emlékek feldolgozására,¹⁴ azonban a forradalom miatt ezek a törekvések megakadtak.

A forradalom leverését követően megjelenő politikai-hatalmi törekvések nyomán a vállalati nyilvánosság fórumain ismételten hangsúlyossá vált az intézményi múlt kérdése, de a Ganz története kapcsán ekkoriban elsődlegesen a két világháború közötti történések és azok a negatív események kaptak teret (például a nagy gazdasági válság hatása, sztrájkok, munkanélküliség stb.), amelyekkel a „felszabadulás eredményeit” lehetett szembeállítani, kiemelve egyben az „eredmények” felsorolásánál a kommunista párt vezető szerepét is.¹⁵ Mindazonáltal a „munkásmozgalomra” hivatkozó (párt)vezetés felfogása mellett egyidejűleg ismételten megjelent a mérnöki-műszaki eredményeket előtérbe helyező értelmezés is a múlt kapcsán, amelyhez – nem függetlenül a műszaki értelmiség felé tett gesztus jegyében – az alapítás közelgő 115 éves évfordulója teremtett megfelelő alapot. Ennek részeként a vagongyári Műszaki Klub 1958. májusi felavatásakor a gyár igazgatója beszédében visszatért a Ganz gyári feltalálók toposzához, miszerint „*gyárunk több mint egy évszázados fejlődése során olyan, világviszonylatban is ragyogó nevekhez fűződik, mint az egyszerű öntőleányból világhírűvé fejlődött [sic!] Ganz Ábrahám, a kiváló műszaki és szervezési képességekkel bíró Mechwart András, az elévülhetetlen érdemeket szerzett Kandó Kálmán és a nagytehetségű konstruktor Jendrassik György*”, hozzátéve – az utolsó tizenhárom év

12 | MMKM TTOKMGY 2020.1.1 Feljegyzések, szerződések (i.d.).

13 | MOTOR 1956. 07. 06., 1. Sajnos a konfliktusról nem áll rendelkezésre további információ.

14 | MOTOR 1956. 08. 17., 2. A tervezett évfordulós események főszervezőjének kinevezett Varga József a háború alatti centenáriumi munkálatok során maga is írt ismertetést a motorgyártásról.

15 | Lásd a *Ganz Újság* 1958-as évfolyamában megjelent tizenöt részből álló cikksorozatot. A két világháború közötti események felidézése mellett ekkoriban csak egy-egy mondat erejéig kerültek említésre például a korábban rendszeresen hangsúlyozott Kandó-féle fázisváltó vagy Jendrassik-motor stb.

„nagyszerű eredményei” mellett –, hogy „*jogos utódai vagyunk nagynevű elődeink örökségének és ránk vár a feladat, hogy a Ganz név jóhírét ápoljuk és öregbítsük*”.¹⁶ Ugyanekkor a közel húsz év után újrainduló *Ganz Közlemények* első cikke a Ganz „világhírű szakemberek” és gyártmányok mentén korábban leírt történetét elevenítette fel, ahol azonban a gazdasági szempontok, a belső szervezeti és működési jellemzők, illetve azok változásai figyelmen kívül maradtak.¹⁷

Miközben a vállalati nyilvánosságban egyidejűleg kétfajta múltértelmezés konkurált egymással ekkoriban, s a korábban hangsúlyos vállalattörténeti monográfia összeállításának ügye háttérbe szorult, a „műszaki emlékek” felkutatása tovább folytatódott a gyárban.¹⁸ Az ekkoriban összegyűjtött iratok, feljegyzések egy jelentős része még a másfél évtizeddel korábbi jubileumi bizottság munkájához kapcsolódva született. A háborút túlélte¹⁹ és a tervezett múzeum alapját képező dokumentumok sorozata az alábbiak szerint tagolódott. Külön egységet képviselt a második világháború alatt keletkezett, főként Vámosy Károly és Gohér Mihály tollából származó – részben a gyári feltalálók kultuszához is kapcsolódó – emlékbeszédek és korabeli nekrológok köre.²⁰ Ekkor került sor az alapító Ganz Ábrahám levélmásolatai magyar nyelvű fordításainak összegyűjtésére is, amelyek eredetije vagy a gyárban, vagy az örökös családnál, illetve svájci levéltárakban maradt fenn.²¹ Megtörtént a centenáriumhoz tervbe vett összefoglaló munka, illetve az annak önálló részeként elgondolt „műszaki fejezet” elkészültét segítő, a gyártmányok és gyártási ágazatok, osztályok történetét feldolgozó kéziratok, feljegyzések sorozatainak,

16 | Ganz Újság 1958. 05. 08., 1.

17 | Ganz Közlemények 1958., 4–14.

18 | 1957-ben ugyan elkészült egy szerződéstervezet a Szekeres József vezette munkaközösség és a Vagongyár között egy kézirat elkészítéséről, a fellelt anyagok gyári múzeumba való elhelyezéséről, egy képeskönyv összeállításáról stb., ennek aláírására azonban nem került sor. MMKM TTOKMGY 2020.1.1. Megállapodástervezet (i.d.). Valószínűleg a kapcsolat megszakadásához hozzájárulhatott Zámor Ferenc ny. cégvezető részletes véleménye is, amelyet Szekeres korábbi munkájához fűzött. Berlász Jenő 1944-es kéziratával összevetve Zámor Szekeres korábban díjazott munkáját – sok más megjegyzés mellett – egyenesen „gyenge kivonatnak” minősítette. GH Zrt. GYGY Zámor Ferenc: Vélemény a Ganz Vagongyár történetéhez eddig gyűjtött adatszolgáltató irásokról, 1958. Berlász Jenő 1944-es centenáriumra készült, a cég első ötven évét átfogó kézírata – bár a korabeli történeti irodalomban hivatkoztak rá. Vö. Sándor 1954–1957-ben az akkori elvárásoknak megfelelően „megszerkesztve” nyomtatásban is megjelent, azonban az üzleti feltételeket, költségeket is elemző munka kiadása a gyári nyilvánosságban nem kapott figyelmet. Berlász 1957.

19 | A centenáriumi bizottság részére összegyűjtött céges iratok egy részét (prospektusok, zárszámadások, mérlegek, szabadalmak stb.) még az 1954. évi 4. tvr. megszületése előtt a Levéltárak Országos Központja, illetve a KGL gyűjtötte be. Y 13 273/1954.

20 | GH Zrt. GYGY Gohér Mihály: Ziperowsky Károly 1853–1942, Vámosy Károly búcsúbeszéde Ziperowsky Károly sírjánál, Gohér Mihály: Ziperowsky Károly 1853–1942, Schimanek Emil: Bánki Donát emlékezete, sz.n. [Gohér Mihály]: Bláthy Ottó Titusz 1860–1939, Vámosy Károly: dr. Bláthy Ottó Titusz síremlékének avatása, sz.n.: Kandó Kálmán 1868–1931, Vámosy Károly búcsúbeszéde Wilhelm Frigyes törzsgyári igazgató sírjánál, Vámosy Károly beszéde Práger Pál sírjánál.

21 | GH Zrt. GYGY A Ganz Ábrahám levelei kötet összesen 63 db levél magyar nyelvű fordítását tartalmazza.

valamint bizottság felkérésére készült visszaemlékezéseknek a háborút és ostromot át-
vészelt példányainak felkutatása is a gyárban.²² A centenáriumhoz kapcsolódó iratokat
egészítette ki a Kőbányai úti telephelyet ért bombatámadásról szóló kárfelemérés és a cég
háború utáni helyzetét elemző, láthatólag már a „felsőbb szervek” számára készült fel-
jegyzések és írások együttese.²³ Bekerült a leendő múzeumi gyűjteménybe a vagongyártás
történetét feldolgozó, 1946-ban készült munka Zámor Ferencről, valamint Szekeres
József pár évvel korábban született kézírata is a gyár korai történetéről.²⁴

Mindazonáltal a gyűjtés fókuszába nemcsak az évekkel, évtizedekkel korábban szüle-
tett feljegyzések, vállalat-történeti írások kerültek, hanem a közelgő évfordulóra készült
visszaemlékezések sorozata is, amely azonban közel sem vált olyan kiterjedtté és nagy-
ságrendűvé, mint a másfél évtizeddel korábbi centenáriumi gyűjtés. A visszaemlékezők
a Ganznál eltöltött évtizedek felelevenítésekor csak a legszűkebb szakterületük törté-
néseinek leírására vállalkoztak, amelyek hol a vasöntöde, illetve az acélöntöde (kohászat)
gyártási-gyártástechnológiai kérdéseit, hol a vagongyár energiaellátását mutatták be. Két
visszaemlékezés azonban még ha más-más okból is, de eltért a fentiekől: a visszaemlé-
kezők közül egyedüli női megszólalóként, a munkáját a Schlick-Nicholson Gépgyárban
kezdő Ujháziné adminisztrátor visszaemlékezése merőben eltérő perspektívában és
hangsúllyal mutatta be az azt megelőző harminc, ill. negyven évet; visszaemlékezésének
központjában a Vezérigazgatóság (Titkárság), majd a Turbina- és Szivattyúosztály

22 | GH Zrt. GYGY sz.n.: Ganz-féle Villamossági Részvénytársaság; sz.n.: A Ganz-gyár rövid története 1844–1942 [A Ganz gyár nagyjai és gyártmányai]; Machovich [sic!] István: A 100 éves gyáralapító évforduló; Halász Pál: Az Elektromos gyár műhelytörténete; Gyáros Vilmos: A Ganz-gyár és a londoni földalatti vasút villamosítása; Gyáros Vilmos: A London and Port Stanley Railway (Kanada) elektrifikálása; Páchl Jenő: Emlékeim a Ganz és Társa Waggonosztályában 1894–1942. években eltöltött időről; sz.n.: Feljegyzés Kandóráról és a Valtellina vasút villamosításáról; Zámor Ferenc: A Ganz-gyár motorkocsi üzletágának fejlődése; Gyáros Vilmos: A Ganz-gyár waggongyártási üzletágának ismertetése; [Berlász Jenő]: [A Ganz gyár története]; Dvihally József: Általános gépgyártás a Ganz-gyárban; Dvihally József: Motorgyártás; Dvihally József: Gépgyártási adatok a Ganz történetéhez; Dvihally József: Ganz-gyár a malomipar szolgálatában. Hengerszékgyártás, Kemenes-Ary főfelügyelők: Aprító és kerámiai gépek; Szolinszky [Jenő]: A Ganz-gyár szántógépeinek rövid történeti ismertetése; Görög Jenő: Víz-turbina és szivattyúgyártás; Valatin Béla: Visszaemlékezések a Ganz gyár múltjára; Krempe Róbert feljegyzése a gyárral kapcsolatos emlékeiről (lejegyezte: Jób Imre); Király Andor ny. vezérigazgató emlékei (lejegyezte: Jób Imre); sz.n. Adatok a Ganz-gyár történetéhez, Feljegyzés a Ganz dalos egyesületről (Würtzer Béla dolgozata alapján összeállította az Igazgatóság). A feljegyzések mellett néhány, nyomtatásban megjelent írást is összegyűjtöttek: Jób 1932, Klein 1934. A centenáriumra készült munkák közül a gyűjtés időszakára Zámor Ferenc motorkocsi üzletágról szóló munkája részletekben megjelent a Járművek, Mezőgazdasági Gépek folyóirat 1955–1956. évfolyamának számaiban.

23 | GH Zrt. GYGY Jendrassik György és Melcher László levele a [1944. 06. 27-én keletkezett] bombakárokról, 1944. 07. 17.; sz.n. Tervezet a motorkocsi exportról, 1947 k.; sz.n.: A Ganz gyár története, 1947. október; Párkai István: A Ganz Vagongyár szerepe a nagyvasúti motoros járművek kifejlesztése terén, 1947; Párkai István: A Ganz waggongyártásának helyzete az ostrom után, 1947; Párkai István: A waggongyártás háború utáni tevékenysége és fejlesztése a Ganz-gyárban, 1947.

24 | GH Zrt. GYGY Berlász Jenő – Zámor Ferenc: A vagongyártás története [a Ganz Vagon és Gépgyárban], 1946 k.; Szekeres József: A 110 éves Ganz gyár. Fejezetek a gyár történetéből, 1954.

Vajda Péter út–Könyves Kálmán körút sarok,
a Ganz-MÁVAG központi irodaépülete, 1979
Fortepan/Mezey Ferenc





munkahelyi körülményei, munkatársak közötti viszonyai álltak. Végül, de nem utolsósorban elkészült Vámosy Károly, az 1942–1944 közötti jubileumi bizottság vezetője visszaemlékezésének első része is, amelyben részletesen ismertette, de igen tartózkodóan értékelte az üzemszervezéssel kapcsolatos két évtizedes munkásságát, miközben számos ponton kitért a háború előtti cégvezetésen belüli viszonyokra is. Vámosy mindazonáltal nem egyszerűen csak a korábban betöltött pozíciója okán emelhető ki, ugyanis személyének bekerülése a visszaemlékezést adók körébe egyidejűleg a másfél évtizeddel korábbi gyűjtési célok kontinuitásának is egyik fontos elemét jelentette.²⁵ Az összegyűjtött anyagok sorát a felhalmozott anyagok egy részének rövid áttekintő értékelése zárta.²⁶

A gyáron belül a vállalati múlt intézményesítésének ügyében tett lépések nem korlátozódtak kizárólag a forrásgyűjtésre, illetve a gyári múzeum felállítására. Ekkor ugyanis a fellelt „gyártörténeti” dokumentumok majd mindegyikét a gyűjtéssel egyidejűleg egy vagy több példányban újra le is gépelték, majd – mintegy újraserkesztve és „kanonizálva” – a Ganz korabeli emblémájával ellátott műbőr kötetekbe kötötték. A tizenöt kötet több példányban való gépelését nemcsak a korábbi gyűjtésből származó dokumentumok egy részének ostrom alatt tapasztalt elkallódása inspirálhatta, hanem az a kimondott szándék is, hogy a gépiratos másolatok egy részét a leendő Műszaki Múzeumnak ajánlják majd fel.²⁷

1958 folyamán azonban a gyári múzeum létrehozására tett törekvések megakadtak, miután megszületett a Ganz és a MÁVAG Mozdony- és Gépgyár összevonásáról szóló döntés.²⁸ Terjedelmi okokból nincs lehetőség részletesen elemezni a döntést és annak hátterét, annyi ugyanakkor megemlíthető jelen cikk szempontjából, hogy Varga József igazgatóhelyettes – a műszaki emlékek gyűjtésének gyáron belüli mentora – lemondott pozíciójáról és elhagyta a gyárat, és a „gyári múzeum” és emlékgyűjtés feladata átkerült a Ganz-MÁVAG Igazgatási Főosztályához. A bizonytalanná váló belső szervezeti viszonyok a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoportot is lépésre sarkallta, amely egy megfelelő helyiség biztosítását kérte az addig felhalmozott anyagoknak, azonban a kérés a vállalat részéről válasz nélkül maradt.²⁹ A gyári múzeum ügye ugyan hivatalosan

25 | GH Zrt. GYGY Lénárd Imre: A Ganz Vagon és Gépgyár vasöntödéjének fejlődéstörténete; Grünwald István: Feljegyzések; Zilahy Károly: [Emlékeim a Ganz gyár kohászatáról]; Ujháziné: A Ganz gyár története egy gyorsíró szemével nézve; Vámosy Károly: Adatok a Ganz-gyár történetéhez 1910-től 1944-ig I. rész. Vámosy valószínűsíthetően még a centenáriumi eseményekhez kezdte el írni visszaemlékezését, amely azonban a háború és az azt követő események miatt félbemaradt.

26 | GH Zrt. GYGY Zámor Ferenc: Vélemény a Ganz Vagongyár történetéhez eddig gyűjtött adatszolgáltató írásokról, 1958.

27 | A gépiratos másolatok egy részét át is adták 1966-ban a Nyilvántartó Csoportnak MMKM MENYGYCS 349/1964, 329/1966.

28 | Az összevonás hivatalos indokolásához: MNL OL XIX-A-83-b 3328/1958. https://library.hungaricana.hu/hu/view/MNL_OL_XIX_A_83_b_240_3306_3330/?pg=330&layout=s (utolsó letöltés: 2023. 02. 15.)

29 | MMKM MENYGYCS 714/1959.

nem került le a napirendről, a valóságban azonban annak felállítása érdekében nem történt érdemi lépés.³⁰ Ebben közrejátszott az a tény, hogy két, egymástól jelentősen eltérő intézményi kultúrával (és múlttal) rendelkező szervezetet kellett összeolvasztani, amely a MÁVAG érdekdominanciája mellett is egy sajátos nagyvállalati szervezetet és működést eredményezett.³¹ Ebből következően a „Ganz örökség” gondozása a belső feszültségek nyomán beállt „patthelyzet” miatt ekkoriban a szervezeten kívül kapott támogatást és formát. A vállalati egyesítés nyomán kialakult bizonytalan helyzetben ugyanis a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport tevékenysége is módosult: míg korábban a bejelentés és védetté nyilvánítás állt a Csoport működésének középpontjában, addig a hatvanas évektől az új telephelyen már a vállalatnál őrzött (írott) anyagok feltárása és lehetőség szerinti begyűjtése került előtérbe.³² Emellett ebben az időszakban aktivizálódott az 1963-ban megalakult Gépipari Tudományos Egyesület (GTE) Műszaki Emlékbizottsága is, amely a magyar műszaki alkotók panteonjának felépítése révén számtalan, a Ganz gyárhoz szorosan kapcsolódó szakember emlékének ápolásával, illetve éppen azon személyek bevonásával tevékenykedett, akik maguk is a Ganz gyári emlékezet aktív formálói voltak a korábbi években-évtizedekben, azonban a hatvanas években bekövetkező generációváltás nyomán lassan háttérbe (és ki)szorultak a vállalatok szakmai életéből.³³

A hatvanas évek közepén azonban fokozatosan elmozdulás történt. A Ganz-MÁVAG vezetése valószínűleg felismerve a Ganz cégnévben (és múltjában) rejlő kereskedelmi értéket, teret engedett a vállalati múzeum (immáron a két jogelődre együttesen kiter-

30 | MMKM MENYGYCS 349/1964.

31 | A mindenkor állami tulajdonban és irányítás alatt működő MÁVAG történetéhez Bencze 1989, az összevont vállalat működésének anomáliáihoz, az összevonás körüli helyzetre Fitos et al. 1986: 192–199. Jelen írás szempontjából a két eltérő intézményi kultúra érdekes példája, hogy egyfelől a MÁVAG-ban a Ganzhoz hasonló jellegű műszaki emlékgyűjtés nem folyt az ötvenes években. Másfelől, amikor 1958-ban a MÁVAG alapításának kilencvenedik évfordulója volt, a mozdonygyártás fontosabb kronológiai eseményei mellett a vállalati pártbizottság a jubileumi ünnepek központi elemévé az 1918-as csendőrsortűz negyvenedik évfordulóját tette meg. Kalapács 1958. 05. 16., 1.

32 | A Ganz-MÁVAG-nál előbb a vízturbinák és telepek iratai, majd a malomipari gépekhez kapcsolódó rajzok és egyéb dokumentumok (prospektusok, vállalati kiadványok) felkutatása és beadása kezdődött meg, amit Gombás Tibor nyugdíjba vonulása után, a Gyűjtő Csoport munkájába bekapcsolódva a Ganz gyári motorgyártás rajzainak és fényképeinek átadása követett. Ez a gyűjtés egészült ki a „gyártörténeti visszaemlékezések” bizonyos kötetinek átadásával MMKM MENYGYCS 121/1961, 359/1961, 233/1964, 349/1964, 553/1965, 886/1965, 329/1966.

33 | A Műszaki Emlékbizottság szervezőmunkájának az eredménye lett a *Műszaki nagyjaink* c. életrajzi sorozat, amelynek 1967-ben jelent meg az első három kötete, benne számtalan Ganz-gyári vezető és mérnök életrajzával és (volt) Ganz-gyári szerzővel. Szőke 1967.

jedő) szervezésének, amihez a vállalat közelgő évfordulói adtak lendületet.³⁴ Ennek első lépéseként a Ganz-MÁVAG visszakérte a Nemzeti Galéria őrizetében lévő, Ganz Ábrahámot és a feleségét ábrázoló festményeket, jelezve, hogy a vállalat egy muzeális gyűjteményt szándékozik létrehozni.³⁵ Majd bő egy évvel később, 1967 júliusában a vállalat kezdeményezésére az összegyűjtött „tárgyi, írásos és egyéb emlékanyagot” a művelődési miniszter muzeális – besorolás szerint – üzemi gyűjteménnyé nyilvánította.³⁶ A bejegyzést követően 1967 végén kezdődött meg a gyűjteménybe sorolt tételek leltárának összeállítása, melynek során összesen 214 tételt jelöltek meg a múzeum akkori állományaként. A tételek nagyobb része „tematikáját” tekintve a Ganzhoz kapcsolódott, és még az ötvenes években folyó emlékgyűjtés keretén belül gyűjtötték össze. A gyűjtemény mennyiségileg legnagyobb csoportját az érmék és plakettek (82 tétel), valamint serlegek (28 tétel) főként 1945 után készített együttese képezték. Nagyságrendileg a következő csoportot a modellek alkották szintén ebből az időszakból (22 tétel). Ezt egészítette ki a festmények, szobrok és domborművek (19 tétel), valamint gépek, illetve gépalkatrészek (8 tétel) és az egyéb tárgyak (6 tétel) sorozata. Emellett a gyűjtemény részét képezte a nyomtatványok (26 tétel), kéziratok (18 tétel) és okmányok (5 tétel) sorozata.³⁷ Ugyanakkor a hivatalossá tett védettségi lista számos ellentmondást tükrözött. Egyfelől nem minden korábban összegyűjtött, illetve védettségre javasolt tárgy és dokumentum került be az üzemi gyűjteménybe (például a korábban bemutatott gyártörténeti kéziratoknak, visszaemlékezéseknek csak egy része), másrészt az eredetileg megadott 214 tételhez képest csak 203 tétel került – magyarázat nélkül – védelem alá. Hogy mennyire kampányszerű „múzeumalapításról” lehetett szó, arról részben a gyűjtemény – szerkezetét tekintve inkább ad hoc döntések eredményeként formálódó – állománya, illetve az állományba sorolt

34 | A Ganz alapításának 120. évfordulójára 1964-ben jelent meg először két összefoglaló a gyártmányokra és az „új” nagyvállalat jóléti intézményeire koncentrálva: Jász 1964, 120 ÉVES GANZ-MÁVAG, majd 1967-ben Ganz Ábrahám halálának századik évfordulóján a „jogutód” vállalatok – a Ganz Villamossági Művek, a Magyar Hajó- és Darugár (Angyalöldi Gyáregysége), a Ganz-MÁVAG – már elhatározták, hogy közösen „a magyar iparosodás képviselőjére való kegyeletes emlékezésül, közös összefogással helyreállítják” Ganz Ábrahám mauzóleumát a Kerepesi úti temetőben „gyárunk haladó hagyományainak megteremtőjére emlékezve”. GANZ-MÁVAG dolgozók lapja 1967. 12. 01., 1. Ezt követően a Ganz-MÁVAG 1969-ben a Ganz alapításának százhuszonötödik, a kőbányai úti telephely századik és a két gyár egyesülésének tizedik évfordulójának együttes megünnepléséről döntött. GANZ-MÁVAG dolgozók lapja 1969. 01. 17., 2.

35 | MMKM MENYGYCS 831/1965 A vállalaton belüli gyűjtést jelentősen előmozdította, hogy a gyári múzeum ügyeivel korábban megbízott Gombás Tibor a Műszaki Emlékeket Gyűjtő Csoport külső munkatársaként továbbra is próbálta a gyűjtést, leendő őrzőhely megjelölése nélkül, minél teljesebbé tenni, beleértve ekkor már a MÁVAG anyagait is MMKM MENYGYCS 350/1964.

36 | MMKM MENYGYCS 258/1967 A bejegyzést követően a gyári lap rövid tudósításban számolt be a „házi múzeum” helyzetéről. Az Igazgatási Főosztály vezetőjének tájékoztatása alapján a múzeum célja „szociológiai és történelmi visszapillantást adni a gyár múltjáról” GANZ-MÁVAG dolgozók lapja 1967. 09. 01., 4.

37 | MMKM MENYGYCS 57/1968.



*Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár, üzemcsarnok, vasúti járművek gyártása, 1980
Fortepan/Magyar Rendőr*

tételek helyenkénti összeállítása és a tételek meghatározása, leírása is tanúskodott. Míg bizonyos sorozatok (például a különböző kiállításokon nyert érmek vagy a háború utáni serlegek gyűjteménye) viszonylag konzekvens felhalmozásról adtak képet, addig a „gépek” csoportja már csak egy 1867-ből származó vasúti kereket, egy Mechwart-féle hengershéket, illetve hat, MÁVAG által készített motort (alkatrészt) foglalt ekkoriban magában. Ez utóbbihoz hasonlóan a 22 tételből álló modellgyűjtemény sem fedte le a fontosabb – akár csak egy-egy időszakot átfogó – gyártmányok sorát, a sorozat közel fele szerszámok és berendezések modelljéből állt össze. Bár számos unikális darab is felkerült a listára (például a Szent István csatahajó vízre bocsátásánál használt pezsgőspalack nyaka 1912-ből, az Ipartestület 1847-ből származó bizonyítványa, a százezredik kerék öntése alkalmából Ganz Ábrahám részére készített emlékalbum stb.), több tétel esetében a besorolás és leírás inkább a lista összeállításának „kampányjellegét” erősítette.³⁸ Mindemelllett a múzeum

³⁸ Például a Ganz Közlemények 1–27. száma együttesen a 173. tételként, a 28. szám a 174. tételként szerepelt, majd a Ganz-MÁVAG Közlemények 30., 31., 34. és 35. száma együtt képezte a 175. tételt a hivatalos listán. A 182. tétel meghatározásánál mindössze annyi állt, hogy „Motorok műszaki adatai és leírása rajzokkal”.

kapcsán eredetileg beharangozott „szociológiai visszapillantás” is elmaradt: tematikáját tekintve mindössze egy sokszorosított kiadvány került be a gyűjtemény állományába.³⁹

A múzeumalapítással kapcsolatban a kampányjelleg nem egyszerűen csak a hivatalos bejegyzésnél mutatkozott meg, hanem az 1969-es emlékév eseményei is azt erősítették, hogy a vállalatvezetés a gyűjtemény ügyére inkább csak egyszeri aktusként tekintett, annak folyamatos működtetése, fejlesztése, átfogó gyűjteménnyé való szervezése nem került napirendre. Eredetileg ugyanis a múzeum megnyitását 1968 végére harangozták be, de a nyitás időpontját elhalasztották 1969 februárjára, majd végül 1969 novemberében a jubileumi év központi ünnepségével egy időben a múzeum helyett már csak egy „gyártörténeti kiállítás” nyílt meg a vezérigazgatóság épületének földszintjén.⁴⁰ Az emlékév lezárását követően a gyűjtemény elhelyezésének kérdése lekerült a napirendről, és a különböző épületekben elhelyezett, „virtuálisan” működő múzeum szervezésének ügye ismételten elakadt.

Közel sem csak a technikai feltételek hiányából adódott a múzeum elhelyezésének és hasznosításának megoldatlansága, a jelenségre sokkal inkább a vállalat korabeli belső működése adott magyarázatot. Az 1959-es összevonással létrehozott vállalati konglomerátum vezetése a belső feszültségeket nem tudta ekkoriban megoldani, a hatékonyság, a kapacitások jobb kihasználása, a párhuzamosságok megszüntetése stb. – az összevonás hivatalos indokai – nem valósultak meg, az „új vállalat” csak részlegesen jött létre, s problémái az új gazdasági mechanizmus feltételei között látványossá váltak. Ebből a helyzetből adódott, hogy a vállalatvezetés leginkább a túlélést biztosító döntésekre építette politikáját, ahol egy ilyen kezdetleges formában megszervezett „üzemi gyűjtemény” nem tudott érdemi szerepet betölteni. Nem véletlen, hogy a múzeum szervezésének ügye majd közel egy évtized múlva, a jelentősen megváltozott külső és belső viszonyok között került ismételten napirendre.⁴¹

A hetvenes évek stagnálásából és válságából kiút gyanánt megfogalmazott rekonstrukciós programmal gyakorlatilag a vállalat újjászervezése került napirendre, s nem véletlenül merült fel idővel ismételten a gyári múzeum ügye.⁴² A stagnálás nyomán vég-

39 | Barna 1964; MMKM MENYGYCS 146/1968.

40 | GANZ-MÁVAG dolgozók lapja 1967. 09. 01., 4., 1968. 12. 01., 2., 1969. 11. 28., 3.

41 | A Ganz-MÁVAG hatvanas-hetvenes évekbeli működéséhez: Bossányi 1981: 9–15., Fitos et al. 1986: 199–233. A gyűjtemény ügyétől függetlenül ebben az időszakban bár jelentek meg vállalaton belül összefoglaló írások, amelyek ugyan történeti visszatekintést adtak egy-egy gyártási ágazat múltjáról, ezek azonban csak az adott terület műszaki összefoglalására vállalkoztak, átfogó vállalattörténeti igénnyel nem léptek fel: Hatalay-Trenka 1966; Falk-Pál-Villányi 1973; Francsek-Holecz 1975; Villányi 1976; Massányi 1979.

42 | A vállalati rekonstrukciós program menet közbeni értékeléséhez Bossányi 1981: 15–58., a program kritikai elemzéshez Fitos et al. 1986: 233–268.

bemenő elvándorlás, illetve a budapesti telephely létszámában bekövetkező csökkenés mellett – amit valamelyest ellensúlyozott ugyan a vidéki ipartelepítés nyomán kiépült gyáregységek létszáma – húsz évvel a két vállalat egyesülése után a lassan végbemenő generációváltás új helyzetet teremtett, amelyhez fel kellett építeni a vállalat koherens ideológiáját is.⁴³ Ennek a vállalatvezetés részéről mutatkozó, inkább látens, mintsem kimondott szándéknak az egyik eleme volt a gyári múzeum létrehozásának újbóli felvetése. Ennek felvezetéseként a gyári lap – a két és fél évtizedes előzményeket teljesen mellőzve – tudósítást közölt „Születőben a gyári múzeum” címmel a gyűjteményről, ahol az Igazgatási osztály vezetője felvázolta, hogy a Művelődési Központ adhat otthont a gyűjteménynek, de mivel a gyűjtemény összezsúfolva, leltározatlanul hever, megnyitására leghamarabb 1981-ben kerülhet sor.⁴⁴ Fél évvel később ugyanakkor már felhívást tettek közzé a gyári újságban, jelezve, hogy várják az emlékeket a leendő múzeumba, ahol majd leltározni, csoportosítani és elérhetővé fogják tenni az anyagokat. Ehhez kapcsolódva a Személyzeti és Szociális Igazgatóság, valamint a KISZ vezetősége is felhívást adott ki az emlékek (iratok, fényképek, feljegyzések, tárgyi emlékek stb.) ügyében, majd a gyűjtésre a vállalaton belül megalakult GTE helyi szervezet is bejelentkezett, feladatául tűzve ki a muzeális értékek csoportosítását és leltározását.⁴⁵

Végül is a gyűjtemény gondozása az Igazgatási osztály húszéves „felügyelete” után⁴⁶ a Gépipari Tudományos Egyesület (GTE) helyi szervezetének kezelésébe került, miután a Ganz-MÁVAG Műszaki klubot 1983 tavaszán hivatalosan is megnyitották.⁴⁷ A GTE már korábban is intézett felhívásokat mind a gyűjtés folytatása, mind a leendő múzeum ügyében, azonban a megnyitást követően a beharangozott múzeum helyett már csak egy jóval szerényebb „gyártörténeti kiállítás” kapott helyett.⁴⁸ Miközben a gyári lapban

43 | A vállalat létszámának változásaihoz Bán 1985: 18–22.

44 | GANZ-MÁVAG dolgozók lapja 1978. II. 16., 2.

45 | GANZ-MÁVAG dolgozók lapja 1979. 07. 12., 4.; 1979. 08. 23., 1.; 1979. 09. 13., 1.

46 | A bejegyzést követően közel másfél évtized után az Országos Műszaki Múzeum ellenőrizte a gyári gyűjtemény helyzetét és megállapította, hogy „leírókartonok vannak, füzetben vezetett lista is, de mindez régi, nem fedi a valós anyagot [...] a következő évre tervezett GTE klub megalakításával a tárolási és kiállítási problémák megoldódnak és a gyűjteménnyel foglalkozó dolgozó megkezdí az előírásoknak megfelelően a gyarapodási naplózást.” MMKM OMM sz.n. [Feljegyzés a Ganz-MÁVAG gyűjteményről] 1982. 07. 15.

47 | A GTE Műszaki klubját Fock Jenő MTESZ elnöke, az MSZMP KB tagja, volt miniszterelnök nyitotta meg, aki beszéde végén sokat sejtetően megjegyezte „*nagyon fontosnak tartja, hogy a jövőben lélekben is teljesen eggyé váljon a két gyár, s az egységes, együtt gondolkodó és tenni akaró Ganz-MÁVAG kollektíva lépjen előre*”. Pongrácz 1983: 3.; Török József műszaki igazgató beszédében megjegyezte, hogy a műszaki klub az archív és muzeális anyagokkal „*remélhetőleg lelkesítően fog hatni a fiatal műszaki értelmiségünk alkotóképességére*”. GANZ-MÁVAG dolgozók lapja 1983. 05. 19., 4. A Műszaki Klubban elhelyezett gyűjtemény kezelését a GTE titkára Suba Gábor, korábban a mozdonygyáregység vezetője, majd fejlesztési főmérnök látta el.

48 | Leginkább a szervezeti kiforratlanságára utaltak a gyűjteményre használt elnevezések: Ganz-MÁVAG Műszaki Klub múzeuma, Ganz-MÁVAG Műszaki Klub gyűjteménye, Ganz-MÁVAG Múzeum, Gyártástörténeti múzeum, Gyártörténeti múzeum, Gyártörténeti gyűjtemény, sőt, számtalan esetben csak Műszaki Klub szerepelt.



*Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár nagycsarnoka, vasúti járművek gyártása, 1983
Fortepan/ Gábor Viktor*

rendszeresen jelentek meg felhívások a gyűjtésről, annak fontosságáról, valamint tudósítások az érdekesebbnek vélt beadásokról (fotóalbumok, archív anyagok, újságcikkek, műszaki leírások stb.), az átfogó, professzionális működés feltételei jelentős részben továbbra is hiányoztak. A gyűjtés eseti jellegű maradt, s a feldolgozás, rendezés, illetve

a nyilvántartások kérdése továbbra sem oldódott meg.⁴⁹ Mindezek ellenére a gyári lapban intenzív kampány indult a vállalat múltjának megismertetésére. Ezek a sorozatok eleinte főként az ötvenes években összegyűjtött és újragépelte „gyártörténeti kéziratokból” közöltek szemelvényeket, majd idővel kibővültek a gyűjteményben őrzött más források (újságcikkek, kiadványok stb.) részleteinek közlésével is.

A GTE titkárát egyértelműen a gyűjtemény láthatóvá tétele inspirálta, ugyanakkor a Ganz-MÁVAG múltjának intézményesítése nem korlátozódott kizárólag a kiállítóhely kérdéseire, illetve a gyűjtemény bővítésére. A vállalatvezetés már a hetvenes évek végén megbízást adott egy vállalattörténeti összefoglaló elkészítésére a vállalat egyik munkatársának, amelyet azonban a Magyar Történelmi Társulat Üzemtörténeti Szakosztálya nem javasolt kiadásra, így a vállalat elállt annak közlésétől.⁵⁰ Ugyanakkor az Üzemtörténeti Szakosztály képviselője a lektori vélemény megküldésével egyidejűleg fel is ajánlotta, hogy „felkérés” esetén elvállalnák a Ganz-MÁVAG történetének megírását. A tárgyalások eredményeként a vállalat műszaki igazgatója és a Szakosztály között 1983 tavaszán szerződéskötésre került sor, amelyben a 40 ívre tervezett kézirat elkészítését 1986 közepére vállalták.⁵¹ A grandiózus vállalkozáshoz azonban rövid idő elteltével számtalan probléma társult: a vállalkozás meghaladta a rendelkezésre álló erőforrásokat, több szerző is visszalépett és maga a szerkesztő sem tudta vállalni a munkát, így a kézirat ügye megakadt.⁵² Ennek ellenére a Szakosztály részéről nem sokkal később – mintegy előremenekülés gyanánt – még egy javaslat készült a tervezett munka terjedelmének 55 ívre való felemelésére és a határidő 1988 végi módosítására, ehhez azonban a vállalat nem járult hozzá – *„vállalatunk jelenlegi helyzete nem teszi lehetővé az egyébként általunk is szükségesnek tartott gyártörténet megírását az önként által javasolt feltételek mellett”* – így szerződésbontásra került sor.⁵³

Még a tervezett monográfiához kapcsolódó anyaggyűjtés és támogatás részeként 1985-ben a Ganz-MÁVAG vezérigazgatója levélben fordult minden gyáregység és főosztály

49 | MMKM OMM Szakfelügyeleti iratok sz.n. [Kiszely Gyula feljegyzése] 1985. 11. 19.; sz.n. [Suba Gábor levele Kiszely Gyulának] 1987. 12. 15.

50 | GH Zrt. GYGY sz. Szekeres József és Kende János lektori jelentései Kósa Pál: A Ganz-Mávag története 1845–1914 c. kéziratáról, 1981. Az eredeti kéziratot nem sikerült felkutatni.

51 | A kézirat összeállításához összesen 14 személyt kértek fel, és a kézirat szerkesztője a Szakosztály alelnöke, a már korábban megismert Szekeres József lett. A témák – változó terjedelemben – a két gyár kronologikusan felosztott (1944-ig, 1945–1958 és 1959–1980 közötti) története mellett a gyári kultúrpolitika, a Kolónia és munkáslakásépítkezés, a vállalat munkástársadalma, illetve a munkásmozgalom tematikája mellett a közúti járműgyártás, a mezőgazdasági és vízgépgyártás, a repülőgépgyártás és a háborús termelés témakörét ölelték fel, amelyet egy válogatott bibliográfia egészített volna ki. MNL OL P 1500 1/82, 31/82, 55/83 Üt.sz.

52 | Bencze 1986: 56.

53 | MNL OL P 1500 63/86, 55/87 Üt.sz. A Szakosztály ennek ellenére döntött a MÁVAG-ra vonatkozó, elkészült fejezet(részek) megjelentetéséről, amely azonban már a Ganz-MÁVAG megszűnése után jelent meg. Bencze 1989.



Igazgatósági épület a Ganz-MÁVAG legújabb motorvonatai c. fényképalbumból

vezetőjéhez, amelyben felkért minden szervezeti egységet a saját történetének megírására.⁵⁴ A levél nyomán 1986–1987 folyamán a vállalatnál közel negyven kötet, ill. füzet összeállítására került sor, de az elkészült munkák – érdemi szerkesztési iránymutatás nélkül – mind terjedelmi, mind műfaji szempontból igen vegyes képet mutattak. Míg egyes kötetekben viszonylag átfogó képet adtak egy-egy terület fontosabb eseményeiről, főként a gyártási tevékenységről, bár csak érintőlegesen említve a szervezeti kérdéseket (például motorgyártás, gépgyártás, hajtóműgyártás vagy a beruházások témája), addig a szervezeti egységek történetének jelentős része minimális részletességgel és jóval kisebb terjedelemben készült csak el. Ez utóbbiaknál főként vázlatos ismertetések szerepeltek, gyakran az adott szervezet feladatkörének, a különböző szabályzatok vonatkozó fejezeteinek listaszerű kivonatolásával és a korábbi vezetők névsorával, említésével. A szervezeti egységek „hivatalos” értékelését adó történeti összefoglalások, miközben éppen azt a célt

54 | GH Zrt. GYGY Motorgyártás a Ganz és a Ganz-MÁVAG gyárban 1889–1986 1., MNL OLP 1500 79/86 Üt.sz.

szolgálták volna, hogy bizonyítsák az eredeti vezérigazgatói instrukció szerint „hagyományait”, gyakran inkább csak saját szervezetük és történetük részleges ismeretéről és a történetük megírása kapcsán mutakozó tanácstalanságról adtak tanúbizonyságot.⁵⁵ Mindezek ellenére a köteteket, füzeteket – hasonlóan az ötvenes évekbeli gyűjtéshez – egységes borítóval, címmel és számozással látták el, mintegy hivatalossá téve ezzel az összefoglalásokat, de felhasználásukra, illetve további javításokra, bővítésekre már nem került sor, s ahogyan a monográfia ügye, úgy a további összefoglalók készítése is lekerült a napirendről. A Ganz-MÁVAG ugyanis a nyolcvanas évek közepére ismételten válságba jutott, a rekonstrukciós program félbemaradt, és a vállalat hatalmas adósságállományt halmozott fel, amelyet képtelen volt kezelni. Ennek nyomán 1987-ben előbb szanalás alá vonták a céget, majd döntés született a Ganz-MÁVAG mint nagyvállalat – addig elképzelhetetlennek tűnő, politikailag tabuként kezelt – megszüntetéséről, így 1988 januárjától 11 vállalatra, leányvállalatra és közös vállalatra bontották szét.⁵⁶

A Ganz gyárban, majd a Ganz-MÁVAG-on belül felmerülő saját múzeumalapítás vissza-visszatérő igénye jól elkülöníthető hullámokban jelentkezett. A második világháború alatt a cégalapítás századik évfordulója megfelelő hivatkozást jelentett a cégvezetés és a műszaki vezetés egységének, illetve eredményeinek demonstrálására, ahol egy saját múzeum létrehozása – a történelmi folyamatosság hangsúlyozásával, a múzeumban őrzött anyagok és a visszaemlékezők szelekciójával – a belső hatalmi viszonyok, hierarchiák megerősítésének is fontos elemét jelentette. A centenáriumi események szervezését nem véletlenül bízták Vámosy Károlyra, aki a cégnél eltöltött közel negyedszázados működése során, talán a legtöbbet tette egy egységes vállalati ideológia megteremtéséért. Ezeket a törekvéseket azonban a háború, majd háború utáni gazdasági és politikai változások gyorsan elsodorták.

55 | Az alábbi összefoglalók készültek el főként 1986 folyamán: GH Zrt. GYGY Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár története, Acélszerkezeti Gyár története, Mátraterenyei Gyáregység története, Békési Gyár története, Felületnemesítő Gyáregység története, Felvonógyár története, Gépgyár története, Általános Géptervezési Főosztály története, Hajtóműgyártás története, Motorgyártás a Ganz és a Ganz-MÁVAG gyárban 1889–1986, Vízgép-tervezési Főosztály története, Kiskunhalasi Gépgyár története, Kohászati Gyár története, Szerszám Gyáregység története, Szolgáltató Gyár története, Zalaegerszegi Gépgyárának története, Ganz-Épszer története, Anyagellátási Főosztály története, Beruházási Főosztály története, Gépexport és Fővállalkozási Főosztály története, Gyártás- és gyárfejlesztésének története, Gyártmányfejlesztési Főosztály története, Járműexport és Fővállalkozási Főosztály története, Közgazdasági Főosztály története, Minőségfejlesztési Főosztály története, Munkaügyi Főosztály története, Nemzetközi Kapcsolatok Főosztályának története, Számviteli és Pénzügyi Főosztály története, Személyzeti és Oktatási Főosztály története, Szociális és Igazgatási Főosztály története, Termelés koordinációs Főosztály története, Üzembiztonsági Főosztály története, Ellenőrzési osztály története, Importbeszerzési osztály története, Jogi osztály története, Munkavédelmi osztály története, Pénzügyi revízió osztály története. Érdekes módon éppen a „zászlóshajónak” tekintett és a Ganz-MÁVAG működésének és megújulásának kulcsát jelentő Vasúti Járműgyár története nem készült el ebben a sorozatban.

56 | Mindegyik vállalat a Ganz nevet vette fel, a MÁVAG nevet nem vitte tovább egyetlen utód sem.

Csak a vállalati önállóság tagadásának premisszájára épülő szocialista tervgazdaság működésében bekövetkező irányváltást követően merült fel ismételten annak lehetősége, hogy a vállalat történetének bizonyos aspektusai legitim hivatkozási ponttá váljanak. A vállalati múlt terén felvállalható kontinuitás azonban leginkább a műszaki-gyártási jellemzők prizmáján keresztül artikulálva jelent meg, miután a belső hatalmi átrendezés eredményeként a korábbi felsővezetés jelentős része már régen elkerült a vállalattól, s leginkább a műszaki-mérnöki ethoszt képviselők voltak a vállalati-hatalmi hierarchiában azok, akik az írott források összegyűjtése terén érdemben befolyásolhatták a múzeumba kerülő forrásanyagokat. A mérnöki „szubkultúrának” megfelelően hangsúlyozott műszaki-gyártási kérdések mentén leírt vállalati múlt az adott formában ráadásul összeegyeztethető volt a hivatalos politikai propaganda termelésközpontú felfogásával. Ugyanakkor a pártvezetés által eredetileg meghirdetett „munkásmozgalmi” emlékek nem kerültek be a tervezett múzeum gyűjteményébe, ahogy a szóbeliségre épülő kultúrával bíró munkás-, szakmunkásrétegek – minden hivatalos propaganda ellenére – sem váltak a vállalati múlt hivatalos és írott részének aktív formálóiává. Az ötvenes évek második felében zajló törekvéseket azonban a Ganz MÁVAG-gal való összevonása újból megakasztotta.

Ugyan a hatvanas évek második felében az egyesített nagyvállalat vezetése teret engedett a múzeum létrehozásának, annak ellentmondásos helyzete, formális bejegyzése azonban csak a korabeli vállalati működés sajátosságait tükrözte. Közel két évtizeddel az összevonás után, a nyolcvanas években merült fel ismételten a gyűjtemény megalapításának és fejlesztésének ügye, amikor „lélekben is egygyé kellett válnia” a Ganz-MÁVAG-nak, ekkorra azonban – minden erőfeszítés ellenére – a nagyvállalati *szervezet piaci alkalmazkodásának* eredménytelensége közepette a vállalat felszámolása a *műszaki emlékeket őrző gyűjtemény* lehetőségeit is egy évtizedre ellehetetlenítette. A gyűjtemény egy ideig a Ganz Speciál Szolgáltató Vállalat, majd Rt. kezelésébe került, később a Ganz Gépgyár Holding Rt. vállalta a gyűjtemény őrzését és gondozását. A Ganz Holding 1998-ban Jendrassik György születésének századik évfordulójára megfelelő kiállítóhelyet is kialakított a gyűjtemény bemutatására, az azóta eltelt negyedszázad történéseinek ismertetése azonban már kívül esik jelen írás keretein.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

- GH Zrt. GYGY = Ganz Holding Zrt. Gyártörténeti Gyűjtemény
Bán Sándor 1985: A Ganz Vagon és Gépgyár, a MÁVAG és a Ganz-MÁVAG iparának 40 éve (1945-től 1985-ig)
Gyártörténeti kéziratok 1942–1958
Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár szervezeti egységeinek története 1–40. 1986–1987
MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum
MENYGYCS = Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport irattára
OMM= Országos Műszaki Múzeum irattára
TTOKMGY = Technikatörténeti Irat- és Okmánygyűjtemény
2020.1.1 Szekeres József levéltáros, üzemtörténész iratai
MNL OL = Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára
XIX-A-83-b Minisztertanácsi előterjesztések és határozatok
XXIX-F-368 Ganz Mozdony- és Vagongyár Vállalat
Y 13 Központi Gazdasági Levéltár
P 1500 Magyar Történelmi Társulat
Ganz dolgozók lapja 1946–1951
Motor: A Ganz Vagon és Gépgyár pártbizottságának lapja 1951–1956
Ganz újság: a Vagon és Gépgyár dolgozóinak lapja 1957–1959
Ganz-MÁVAG dolgozók lapja 1959–1987
Kalapács: A MÁVAG dolgozóinak lapja 1958
A 120 ÉVES GANZ-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár, 1964.
GANZ-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár, 1969.
- Akadémiai Értesítő 1955: LXII. kötet, 509. sz., 139–142.
Barna László 1964: Gyári tükör 1962. Szociológiai tanulmány a Ganz-Mávag dolgozóiról, Ganz-MÁVAG
Bencze Géza 1986: A Magyar Történelmi Társulat Üzemtörténeti Szakosztályának 1983–1985. évi tevékenysége. Üzemtörténeti Értesítő, 54–57.
Bencze Géza 1989: „A magyar gépipar minta- s a honi munkások nevelőintézete”. Tanulmányok a MÁVAG történetéből (szerk.), Magyar Történelmi Társulat Üzemtörténeti Szakosztálya

- Berlász Jenő 1957: A Ganz-gyár első félszázada 1845–1895. In: Tanulmányok Budapest Múltjából XII. Akadémiai Kiadó, 349–458.
- Bossányi Katalin 1981: Gazdasági szemléletváltás és technológiai rekonstrukció. A Ganz-MÁVAG bizonyít. In: Markó Lajos (szerk.): Vállalati stratégiák. Kossuth Könyvkiadó, 5–58.
- Falk Alfréd–Pál József–Villányi György 1973: 100 éves a mozdonygyártás, Ganz-Mávag Közlemények 44. sz. 5–62.
- Fitos Zoltán – Hajós András – Kadocsa György – Lamberger Galina 1986: Fel vagy le a lejtőn? In: Inzelt Annamária (szerk.): Lehetőség, kockázat, valóság, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 179–272.
- Francsek Andor – Holecz László 1975: A Ganz-MÁVAG hajtoműgyártásának története, Ganz-Mávag Közlemények 46. sz. 5–29.
- Győri György – Szabó László 1953: A budapesti MÁVAG története, Népszava
- Hatalay Antal – Trenka Ernő 1966: A Ganz-Mávag vízgépgyártásának története, Ganz-Mávag Közlemények 42. sz. 4–60.
- Jász Miklós 1964: 120 év, Ganz-Mávag Közlemények, 35. sz., 4–18.
- Jób Imre 1932: Adatok a magyar vagongyártás történetéhez, Technika, 1–3. sz. 35–44.
- Klein Ferenc 1934: A motorkocsi és a Ganz-Jendrassik motor jelentősége a magyar ipar foglalkoztatása szempontjából, Magyar Vasút és Közlekedés 1–4. sz. 17–20.
- Massányi Károly 1979: A százéves Acélszerkezeti Gyár története, Ganz-Mávag Közlemények 49. sz. 5–43.
- Pető Iván – Szakács Sándor 1985: A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985. I., Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó
- Pongrácz György 1983: Lélekben is eggyé kell válni a Ganznak és a MÁVAG-nak, Műszaki Élet 9. sz. 3.
- Sándor Vilmos 1954: Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867–1900, Szikra
- Soós Magda 1953: A vörös hajó. A Ganz Hajógyár története, Népszava
- Szekeres József-Tóth Árpád 1962: A Klement Gottwald (Ganz) Villamossági Gyár története, Közgazdasági és Jogi Kiadó
- Sz.N. 1958: A Ganz gyár története, Ganz Közlemények 28. sz. 4–14.
- Szóke Béla 1967: Műszaki nagyjaink 1–3. kötet (szerk.), Gépipari Tudományos Egyesület
- Verebély László 1957: Kandó Kálmán, A Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztályának Közleményei, XXI. kötet, 21–31.
- Villányi György 1976: 1925–1975: a motorkocsigyártás 50 éve, Ganz-Mávag Közlemények 47. sz. 5–51.

Schneller Domonkos – Versengés vagy együttműködés? A központi fejlesztő akarat és a városvezetés szerepe és változó viszonyai Budapest városfejlődése során

Budapest városfejlődésének történetét sokan, több szempontból, különböző korszakokban és terjedelemben megírták már. E tanulmány fókuszában a három város fejlődése áll a középkortól kezdve, kiemelten fókuszálva a reformkor és a várossegítés idejére. A vizsgálat kiemelt szempontja a központi állami szereplők és a választott városi vezetők fejlesztői tevékenységéből szükségképpen következő súrlódások, illetve a köztük egyes korszakokban jobban, máskor kevésbé működő munkamegosztás.

Ki a felelős elsődlegesen egy város fejlesztéséért? És ha ez a város történetesen egy ország fővárosa, akkor milyen módon jelenik meg ez a típusú felelősség? Vajon arányos-e a két közhatalmi szereplő rendelkezésére álló cselekvési tér, az ahhoz társuló felelősség, illetve a rendelkezésükre álló felhatalmazás?

A központi akarat és a városi vezetők szembenállására, egyszersmind egymásrautaltságára már Károly Róbert idejéből hozható szemléletes példa. Ezt követően Buda visszafoglalása után a dőcögős újrakezdés, II. József központosító törekvései idején a felgyorsuló fejlődés, illetve József nádor helyi választott testületek képességeiről alkotott negatív véleménye mind-mind alkalmasak arra, hogy különböző fénytörésben mutassa be ezt a folyton dinamikusan változó, bonyolult kapcsolatrendszert. Az írás arra is igyekszik válaszokat keresni, hogy vajon az intézmények, vagy inkább az adott korszakban Budapest fejlesztésére ráhatással bíró személyek kvalitásai vannak-e nagyobb hatással a város fejlődésére? Ezenfelül kísérletet tesz arra, hogy egészen a legutóbbi időkhöz, azaz a Közmunkatanács időről időre előkerülő mintája alapján létrehozott egyeztető testület, a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa rövid működéséig legalább vázlatosan áttekinthesse a város életének legfontosabb változásait.

Domonkos Schneller – Responsibility and Opportunity – the Changing Relationship Between State and Municipality in the Development of Budapest from the City Beautification Commission to the Metropolitan Development Council

The history of Budapest's urban development has been written by many experts, from several points of view, in different eras and at various lengths. This study focuses on the development of the three cities since the Middle Ages, with a particular focus on the reform era and the period of the unification of the capital.

The study's key aspect is the frictions necessarily arising from the development activities of central state actors and elected city leaders, as well as the cooperation and the division of labour between them- which works better in some eras and less in others.

Who is primarily responsible for the development of a city? And if that city happens to be the capital of a country, how this responsibility is manifested? Is the scope for action, the associated responsibilities, and the mandate at the disposal of these public authorities proportionate? An illustrative example of the opposition and interdependence of the central state power and town leaders can be traced back to the time of King Károly Róbert. Subsequently, after the recapture of Buda, the cumbersome restart, the accelerating development during the era of King Joseph II endeavouring for centralization, and palatine Joseph's condemning opinion about the capabilities of local elected bodies are all suitable for presenting this constantly dynamically changing, complex system of relationships in different lights.

The study also seeks answers to whether the institutions themselves, or rather those people that influenced the most the development of Budapest in a researched era, have a greater impact on the development of the city.

Furthermore, it attempts to review at least schematically the most critical changes in the city's life until the short operation of the Council of Public Developments established not long ago after the model of the once existed and nowadays frequently mentioned Metropolitan Council of Works.

Deák Ferenc tér, szemben a Bajcsy-Zsilinszky út (Váci körút),
háttérben a Szent István-bazilika Klösz György fotóján 1904-ben.
Fortepan / Budapest Főváros Levéltára.
Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.08.147



Schneller Domonkos

Versengés vagy együttműködés?

A központi fejlesztő akarat és a városvezetés szerepe és változó viszonyai Budapest városfejlődése során

Évszázadokra, lényegében már a városegysítést megelőző időkre, de legalábbis József nádor színre lépésére visszavezethető vita övezi azt a kérdést, hogy valójában kinek a felelőssége, kinek a feladata egy város – esetünkben Pest, Buda, Óbuda, később pedig Budapest – fejlesztése?

Ezzel párhuzamos, úgyszintén nem megkerülhető kérdés, hogy kinek van meg a jogi, illetve a pénzügyi lehetősége arra, hogy összvárosi értelemben jelentős, nagy léptékű fejlesztéseket finanszírozzon és vigyen végbe egy nagyvárosban – különösen a fővárosban?

A város fejlesztését finanszírozó, abban tevékeny szerepet vállaló jelentős aktorra – különösen, ha az adott szereplő maga a mindenkori állami főhatalom képviselője – vajon ugyanazok az építési szabályok, rendezési tervek kell-e, hogy vonatkozzanak, mint egy több léptékkal kisebb, vagy épp egy magánfejlesztés megvalósítójára?

Elvárható-e, egyáltalán életszerű-e elvárni a város választott önkormányzatához képest több nagyságrenddel nagyobb lehetőséggel, továbbá a városi szabályozó eszközöknél magasabb szintű, azt adott esetben felülmúlni képes jogalkotási potenciállal rendelkező szereplőtől az a fokú önkorlátozás, amely ahhoz szükséges, hogy egy nála nagyságrendekkel kisebb lehetőségekkel bíró entitás által megalkotott szabályrendszert magára nézve kötelező érvényűnek fogadjon el?

Fenti kérdésekre a jogdogmatika eszközeivel természetesen csak korlátozottan adható formál logikai értelemben helytálló, a jogrendszer, illetve az állami és az önkormányzati berendezkedés sajátos szabályaiból következő, azokból levezethető elméleti válasz.

Érdekesebb és egyben életszerűbb is, ha a város fejlesztésének kérdéskörét konkrét példák, hatásköri kérdések, megvalósult fejlesztések, illetve a vizsgált korszak eredményei alapján próbáljuk mérlegre tenni.

Jelen írás erre tesz kísérletet.

Vizsgálatunk tárgyai a középkorban

A javarészt spontán fejlődés során kialakult kereskedőváros, Pest fejlesztésében kevésbé, a vele szemközti város, Buda (illetve Óbuda) kapcsán azonban már évszázadokkal a reformkort megelőzően döntő szerepe volt a királyi hatalomnak.

Az akkoriban Budavárnak nevezett Óbuda fejlődése a XII. században indult el, és III. Béla (1148–1196) uralkodása idején emelkedett a király huzamosabb tartózkodási helyei közé. A tatárjárás utáni újjáépítés során IV. Béla király felismerte, hogy erős, fejlődő városokra van szükség, így ekkor újíttotta meg a pesti telepések kiváltságlevelét. Ez a nevezetes, 1244. évi szabadságlevél a török hódoltság alatt elveszett ugyan, ám szövegét több átirat is megőrizte. IV. Béla tervezte el a Várhegy fejlesztését, amely mind Óbudánál (akkoriban Budavár vagy Buda), mind Pestnél lényegesen könnyebben volt védhető.¹

A fejlesztéseket kezdeményező királyi hatalom érvényesülése ugyanakkor nem volt zökkenőmentes; a korra jellemző egyértelmű és kevésbé összetett hatalmi struktúráktól függetlenül már igen hamar megjelentek a központi és a helyi hatalmi rendszer közti súrlódások – még ha azok tárgya abban az időben nem is a fejlesztési elképzelések, hanem a város, illetve az ország feletti hatalom megszerzésének szimbolikus aktusai voltak.

Ennek egy korai és atipikus, mégis eklatáns példája, amikor az Árpád-ház kihalását követő trónutódlási harcokban Buda város „önkormányzata” Vencel király, a befolyásos magyar főurak által támogatott, ám nem az Esztergomi érsek által megkoronázott, így valamennyi érvényességi kelléknek meg nem felelő (ellen)király mellé állt Károly Róbert (Caroberto, I. Károly – 1308–1342) Anjou-házi királlyal szemben. Amikor Niccolò Boccasini (a későbbi XI. Benedek pápa) pápai legátusként 1301-ben Budára érkezett, hogy a város elöljáróit meggyőzze Károly király támogatásáról, Buda városa ellenszegült. Ekkor történt meg az a híres eset, amelynek során elsőként Boccasini közösi tette ki a VIII. Bonifác pápa kívánságának ellenszegülő budai polgárságot és a Vencelt támogató főpapokat, majd ezt követően 1302-ben (egyek források szerint 1303 tavaszán)² a budai polgárok Petermann bírót, továbbá Lajos budai pap vezetésével zsinatot tartottak, amelyen feloldották magukat a kiközösítés alól, majd ők közösi tették ki az Anjou-párt főpapjait, támogatóit, sőt, magát VIII. Bonifác pápát is. A király és Buda város „önkormányzata” közötti elmérgesedett viszony miatt Károly Róbert egészen 1308-ig Visegrádról uralkodott. Végül a város csak 1309-ben hódolt be neki, amikor is a Budavári Nagyboldogasszony Templomban másodszor is királlyá koronázták. Jóllehet, ezúttal már az esztergomi érsek,

1 | Budapest története I.: 295–297.

2 | Vö.: Képes Krónika (1986): (190) 242.; ENGEL et al (Szerk.) 1998: 46.

ám nem a Szent Koronával, így végül harmadszor is meg kellett koronázni 1310-ben, hogy végre valamennyi érvényességi kelléknek eleget tegyen. Ekkor már Székesfehérvárott az esztergomi érsek a Szent Koronával koronázta meg. Petermann bíró tehát a központi hatalommal dacoló öntudatos (nem melleleg antiklerikális) városi polgár archetípusának előképe, így 1954-től egészen 2011-ig utca viselte nevét a Várnegyedben.³

A XIII. század végéig mindazonáltal Buda valójában a mai Óbudát jelentette; királyi, illetve királynéi palotának nevezhető épület egyedül itt állt ugyanis.⁴ A XIII–XIV. század során szintén királyi kezdeményezésre kezdik megerősíteni Budavár, a mai Várnegyed falait; ezt követően szorítja ki a „Buda” megnevezés jelentéstartományából Budavár a korábbi Budát, amelyet innentől egyre gyakrabban neveznek már „Óbudának”. 1313-ban kelt iratok szerint Budavár közigazgatási területe ugyanakkor ebben az időben nem csupán a Várhegyre terjedt ki, hanem a Váralja, sőt Pest is hozzá tartozott: némi nagyvonalúsággal tehát „Budapest” első „alapításának” tekinthetnénk akár az 1313-as esztendő is. Ebben az időben természetesen a városrészi nevezéktan még jelentősen különbözött a maitól; a XIV–XV. században Óbuda mellett a Pestvár megnevezést, illetve az akkor még a mai Váralját jelentő Újbudát is említik egyes források.⁵

A későbbiekben Buda város fejlődése szintén a központi állami akarat – ekkoriban és még sokáig a király – megnyilvánulásának köszönhető. A budavári palotához ugyan szinte valamennyi uralkodó hozzátesz valamit, mégis a legjelentősebb, régészeti leletekkel is alátámasztott fejlesztések leginkább Luxemburgi Zsigmond, valamint Hunyadi Mátyás uralkodása alatt történnek.

Az első „városfejlesztő” – Luxemburgi Zsigmond

A Várhegy, de valójában az ekkor már egyértelműen a mai terület megnevezésével azonos Buda várának első valódi aranykorát Luxemburgi Zsigmond uralkodása jelentette. Zsigmond király, aki fiatal korában hosszú időt töltött Prágában, az akkoriban Európa egyik legfejlettebb városának számító Moldva parti város késő gótikus építészetét hozta el Budára. Buda várát szinte teljesen átépítette az uralkodó, aki még cseh királyként is jó darabig Budáról kormányozta birodalmát, egészen addig, amíg uralkodása utolsó időszakában át nem költözött kíséretével Pozsonyba. Ennélfogva a várnak és a királyi

3 | Baroch 2019: 150.

4 | Budapest története I.: 304–305.

5 | Budapest története I.: 307.

palotának jelentős reprezentációs szerepet kellett betöltenie, továbbá a kor növekvő tűzerejű támadófegyverei miatt a vár falait is meg kellett erősíteni. A rendelkezésre álló források Zsigmond palotájának építését 1424-re teszik; ez a zömében francia kőművesek által épített remekmű koronázta meg és zárta is egyben Zsigmond király mintegy harminc éven át tartó nagyszabású építkezéseinek sorát.⁶

Európa jelentős reneszánsz palotája – Buda vára Mátyás korában

A török hódoltság kezdetét megelőző utolsó jelentős városfejlesztések Hunyadi Mátyás uralkodása idejére esnek. Zsigmond király korát, a kései gótikát követően ez már a reneszánsz időszaka; Mátyás uralkodásának kezdetén a reneszánsz építészet atyjának tekinthető Filippo Brunelleschi már 12 éve halott, a mások mellett őáltala képviselt új stílus pedig már Itálián kívül is hódít. 1467-ben a bolognai Aristotele Fioravanti építész másodszor járt Budán, és a király felkérésére megkezdte Budavár megerősítésének, illetve reneszánsz stílusú átépítésének tervezését. Mátyás idején Európa legfontosabb és legpompásabb királyi székhelyei közé emelkedett Buda, jóllehet az építkezések egy része már csak az ő halála után fejeződik be. Ezt követően Buda nemzetközi szerepét, az építőipari megrendelések folytonosságát egyre inkább a megerősödő polgárság kezdi biztosítani. Ebben az időszakban Buda európai szinten is jelentős nagyvárossá válik.⁷

A török hódoltság alatt érdemi fejlesztések jelentős számú mecset és fürdő építésén kívül nem valósultak meg; Buda (és Pest) polgárai ugyanakkor a korszak egy részében az ország más vidékeihez képest aránylag nyugodtan éltek az egyértelmű hatalmi viszonyoknak köszönhetően. A török uralom első évtizedeiben mind Buda, mind Pest megtartotta magyar jellegét. Buda ekkor még mindig Európa legnépesebb városai közé tartozott; a török korszakban a Várpalotából, a Várnegyedből, a Vízivárosból, valamint a Tabánból állt.

6 | Budapest története II.: 270.

7 | Budapest története II.: 303.

A török kor után; a kamarai inspektor és az újrakezdés

Az 1686. évi ostrom idején Buda lakosság száma azonban a mintegy 10 000 fő török katonával együtt is már csak mindössze 25 000 fő körülire tehető, Pest viszont már csak alig 4000 ember otthona.⁸ Összehasonlításként, míg az 1300-as években Buda az ország legnépesebb városa volt, addig a török uralom végére sem Pest, sem Buda nem volt Magyarország legnépesebb városai közt; mind Kecskemét, mind például Gyöngyös népessége meghaladta Budáét. Ennek számos oka közül kiemelkedik a sikeres visszavétel megelőző időkhöz több visszafoglalási kísérlete, a jelentős számú és ismétlődő harci cselekmény, ami legkevésbé sem kedvezett a békés gyarapodásnak.

Az ostrom végén a szinte teljesen elnéptelenedett városokban (Pesten 300, míg Budán 600 fő lakott mindössze ez idő tájt) az újrakezdés a helyi, alulról jövő kezdeményezések helyett szintén központi, „állami segítséggel” kezdődött meg. A bécsi udvari kamara Johann Stephan Werlein kamarai inspektort küldte Budára abból a célból, hogy a város újjáépítését irányítsa. Werlein azon túl, hogy telkeket jelölt ki és adott el az arra jelentkezőknek, illetve irányította az erődítmények újjáépítését, összehívta a lakosságot, és bírót állított az élére. A bírót, sőt a városhatóság egyéb tagjait is az inspektor nevezte ki, azok neki voltak alárendelve, hatáskörük lényegében formális. Buda első polgármestere ebben az időben Prenner Farkas András császári kapitány, míg Pest első bírója Vatula János Jakab harmincadhivatali ellenőr,⁹ akiket tehát az inspektor nevezett ki. A város határában lévő szőlők, erdők, szántó, ipari üzemek, fogadók, malmok stb. a kincstár tulajdonában maradnak. A várban csak katolikusok, és elsősorban németek kaphatnak házhelyeket. Mindebből kitűnik, hogy városi önkormányzatról szó sincs, még a török hódoltságot megelőző időkhöz hasonlóan sem. A budai elöljáróság ezzel együtt már 1687-ben memorandumot intéz az uralkodóhoz, amelyben kiváltságlevelet és saját bevételt kérnek, sikertelenül. Végül I. Lipót császár 1703. szeptemberben nyilvánítja Budát és Pestet újra szabad királyi várossá. Ez igen jelentős lépés, hiszen a szabad királyi város lakóinak volt joga bekeríteni a városukat, valamint csak a királynak voltak alávetve. Ez a kiváltságlevél adta vissza Buda és Pest számára is a szabad polgármester (bíró) választásának lehetőségét, a pallosjogot, azaz a büntető joghatóságot, valamint az országgyűlési képviselőket, így lényegében a város további fejlődésének jogi alapjait teremtette meg.¹⁰

8 | Preisch 1960: 9.

9 | Budapest története III.: 159.

10 | Budapest története III.: 163.

A Rákóczi-szabadságharc időszaka azután ismét visszaveti az éppen csak megindult városfejlődést, ezt követően pedig egy igen lassú, kiemelkedő fejlesztéseket nélkülöző, elsősorban a polgárság gyarapodásán, illetve a városok, Pest, Buda és Óbuda saját erejükből történő boldogulásán alapuló haladás jellemzi a XVIII. század nagy részét. Még a török kiűzését követően, a Rákóczi-szabadságharc után, Mária Terézia uralkodása alatt megindul Budavár újjáépítése, de lényegében csak a romokból megmenthető építőanyag felhasználásával, így végül egy, a török hódoltság előtti palota méreteit, esztétikumát meg sem közelítő épület jött létre (Bp. története III. 34. o.). Abszolút értelemben, a népességet tekintve a három város a század végére eléri ugyan a középkori szintet, de azok jelentősége semmi esetre sem mérhető Zsigmond vagy éppen Mátyás korához. Ha a Pest városi tanács 1765. évi jelentését összevetjük az 1696-ossal,¹¹ akkor azt látjuk, hogy az akkori felnőtt lakosság, azaz 2692 fő alig az ötszöröse a XVII. század végén, városaink népesedési mélypontján itt élők számának, ami igen szerény léptékű fejlődésre enged következtetni a korszakban. Ezt támasztja alá az is, hogy az összesen 1146 ház többsége vályogból épült, emeletes házat elvéve találni csak a városban ez idő tájt.¹²

Ebben a lassú fejlődéssel jellemezhető időszakban kivételt csupán az egyházi építkezések (jezsuiták, tőlük északra a Domonkos-rendiek, a karmeliták és a klarisszák a Várban, a pálos kolostor, illetve a ferences rendiek temploma a mai belvárosban stb.),¹³ a pesti középkori városfal lényegében az évszázad egészén áthúzódó bontása, valamint a Széchenyi György 157 000 forintos alapítványának felhasználásával 1716 és 1738 között felépülő Invalidus-palota (a mai Városháza épülete) jelentettek.¹⁴ Ennek megfelelően még az évszázad végére sem éri el sem Buda, sem Pest azt, hogy a késő középkori státusát visszanyerje, és újra az ország legnépesebb városává váljon, amit jól mutat az is, hogy a Helytartótanács, de az Országgyűlés sem itt, hanem továbbra is Pozsonyban működik. (A közel hatszor nagyobb Bécs, de akár csak a két-háromszor akkora népességű Prága pedig ebben az időszakban még elérhetetlen messzeségben volt mind Pestről, mind Budáról nézve.)

11 | Gárdonyi 1926: 107–108.

12 | Gárdonyi 1926: 105.

13 | Preisch 1960: 21.

14 | Preisch 1960: 25.

II. József és a reformkor kezdetei

II. József uralkodása aztán jelentős változást hozott a városok, elsősorban Pest életébe. 1786-ban az ő uralkodása alatt kezdik meg építeni a város látképét egy évszázadon át uraló, léptékhelytelen, potenciális házhelyek telkeit elfoglaló, így viszont a beépítéstől a mai Szabadság tér helyét megóvó kaszárnyát, az Újépületet – amelynek „helyfoglaló” hatása ugyanakkor a későbbi városszövet fellazítása szempontjából később igencsak kapóra jött. Másrészt Európa egyik legrégebbi közparkja, a Városmajor alapítása is az ő uralkodása idejére, 1785-re datálható, amikor is a budai magisztrátus telekcserére vonatkozó javaslatát elfogadva közkertté nyilvánította a mai Városmajort, amely Tallherr József tervei alapján kezd kiépülni. Ugyanebben az évben kezdik meg szintén II. József erdőtörvénye alapján a Városliget fásítását – jöllehet a Nebbien Henrik tervei szerinti valódi park terveire még 35 évet várni kell. A város harmadik jelentős, későbbi közparkja úgyszintén ebben az időszakban jön létre; báró Orczy László 1794-ben bízta meg Bernhard Petrit a tájképi stílusú kert megtervezésével és kivitelezésével, majd az elkészült parkot néhány évvel később megnyitotta a nagyközönség számára is. Budát pedig a császár, a „kalapos király” közigazgatásilag hozta ismét helyzetbe, amikor 1783-ban ide helyezte át a helytartótanács, az udvari kamara, illetve a kincstári hivatalok székhelyét.¹⁵

Mindezen túl 1787-ben Pest város tanácsa a helytartótanács felszólítására elkészített egy korai rendezési tervet a régi városfalon kívüli területek, a mai Lipótváros beépítésére, valamint a Duna-part ezen szakaszának rendezésére, amelyet elküld a helytartótanácsnak, az pedig báró Schilson János kerületi kamarai adminisztrátornak küldi meg véleményezés céljából. Schilson nem ért egyet a tervvel, helyette új javaslatot készít. Ezt megküldik a városi tanács számára, amely részletes kritikát ír róla, és ellenjavaslatot küld vissza. Erről viszont Schilson ír erős bírálatot. Itt tehát ismét tetten érhetjük a helyi és a központi akarat küzdelmét. Végül a mai Lipótváros telkeinek és útjainak kiszabályozása a Schilson-féle terv alapján valósult meg, jöllehet a báró számos ponton figyelembe vette a városi tanács által támogatott terv bizonyos részeit.¹⁶

A sok szempontból igencsak megosztó uralkodó, II. József halála újabb fordulópontot jelent, Pest város szempontjából mindenképp visszalépést; a jozefinista rendszer képviselőjének tartott, a város érdekében előremutató reformokat szorgalmazó Hülf Bálint városbírórt eltávolítják hivatalából, a kalapos király uralkodása alatt megindult ígéretes fejlődés leáll, tétlenségbe fullad.¹⁷

15 | Preisch 1960: 33.

16 | Preisch 1960: 38–39.

17 | Budapest története III.: 427.

AXVIII. század végéig, főként II. József összetéveszthetetlen kormányzati módszerei idején még nem volt szükség olyan intézményes együttműködésre, amely azonban néhány évtizeddel később, a felvilágosult abszolutizmus időszakában, a reformkorban már szükségessé vált. Különösen igaz ez akkor, amikor az idegen országból kormányzó király és a magyar főnemesség közti folyton változó, a napóleoni háborúk idején megtépázott viszony, továbbá a köztük, és az addigra megerősödött polgárság választott képviselői közti érzékeny egyensúly okán az intézményesülés immár elengedhetetlen volt.

Ebben a helyzetben lépett a városfejlesztés porondjára a „legmagyarabb Habsburg”, a firenzei születésű Erzherzog Joseph Anton Johann Baptist von Österreich, azaz József nádor, aki mind személyében, mind az általa képviselt, érdekegyeztetésen alapuló, konszenzuskereső kormányzati felfogás miatt a legalkalmasabb személy volt ennek az egyensúlykereső, mégis a haladást, a város (mindenekelőtt Pest városa) fejlődését szolgáló politikának a megvalósítására.

A nádor (comes palatinus, magyarul „palotagróf”, esetleg a „palota grófja”, az 1300-as évektől már inkább csak palatinus) szerepe jelentős változáson ment át az érett középkor és a reformkor között eltelt mintegy hét évszázad során. Eleinte a királyt helyettesítette a bíraskodásban, majd önálló ítélkezési jogot kapott. A Habsburg-dinasztia magyar trónra lépését követően a nádor és a királyi helytartó hivatala között keletkezett anomáliát végül az 1608. november 18-án, II. Mátyás trónra lépése előtt kiadott 3. törvénycikkben szüntették meg, ahol újrászabályozták a nádorság intézményét.¹⁸ Ekkortól a király és a rendek közösen neveztek ki nádort: a király 2 katolikus és 2 protestáns jelöltet állíthatott, a rendek pedig közülük választottak nádort, aki ekkortól a rendi országgyűlés elnöke, különösen a felsőtábla elnöke is volt. Ami azonban biztos, hogy a nádornak számos, elsősorban ítélkezéssel kapcsolatos feladata mellett korábban soha nem voltak városfejlesztéssel kapcsolatos feladatai.

A helytartótanácsot a Rákóczi-szabadságharcot követően, III. Károly uralkodása idején, 1723-ban hozták létre – ugyanakkor, amikor a Hétszemélyes Táblát, egyfajta „felsőbíróságként” – és mindkét testület elnöke a nádor lett.¹⁹ 1790 után Habsburg főhercegek töltötték be a nádori tisztséget, 1848 után a tisztség betöltetlen maradt.

Európa egyik legszebb városában, Firenzében született tehát, és nőtt fel József főherceg, I. Ferenc osztrák császár és magyar király (1804–1835) testvére, II. József unokaöccse, aki 1795-ben királyi helytartó lesz, majd 1796-tól nádorrá választják.²⁰

18 | 1608. évi (k. e.) III. törvénycikk.

19 | 1723. évi XXIV. törvénycikk.

20 | 1796. évi I. törvénycikk.

József nádor mint a császár-király közeli rokona, illetve mint a királyi főhatalom intézményes képviselője egyértelműen a korabeli állami akarat megjelenítője Magyarországon; az ország és a király közti kapcsolat reprezentánsaként ugyanakkor kifejezetten magyarbarát politikát folytatott, amelynek egyik legfontosabb törekvése a kor egyik hazai szinten jelentős, ám európai szinten tényezőnek semmilyen módon nem tekinthető, javarészt német ajkú, poros kereskedőváros, Pest felvirágoztatása.

Pest felemelkedésének kezdete: a Szépítő Bizottság

Alig 5 évvel nádorrá választását követően, 1801. november 14-én Pest város szépítése tárgyában felterjesztést intézett a királyhoz, melyet a kancellária és az udvari kamara egy évre rá tárgyalta meg, és általános tervet, valamint költségbecslést kértek a tervek alátámasztása gyanánt. A felterjesztésben a nádor előadja, hogy 1797 óta, amióta a kerületi kamarai adminisztrátortól elvették a felügyeleti jogot, a város fejlesztése érdekében semmi sem történt, továbbá, hogy a város építési ügyeinek intézését a kellő szakértelemmel nem rendelkező és egymással szemben álló két fórum, a magisztrátus és az udvari kamara helyett egyetlen ellenőrző és irányító hatóság kezébe kell adni, valamint szorgalmazza, hogy készüljön általános rendezési terv Pest fejlesztésére.²¹ Épp három évre rá, 1804. november 16-án aztán ő maga küldött leiratot Pest város tanácsának arról, hogy a király szeretné, ha rendezetté és kényelmessé válna a város. Ez természetesen inkább formáság volt, mintsem valóság, hiszen nem a király, sokkal inkább a nádor szerette volna mindezt, ám a köteles tisztelet megkívánta, hogy mindezt az uralkodó kívánságaként interpretálja.²² A városrendezés és a parcellázás, telekosztás kérdését még elsősorban nem szépészeti, hanem gazdasági kérdésként értelmező Schilson óta az egyetlen szakember, aki városrendezési kérdésekkel behatóbban foglalkozott, a csehországi származású Hild János, aki még a mai Szabadság tér helyén álló kaszárnya, az Újépület építése idején érkezett Pestre, és azóta lényegében folyamatosan Pest rendezésének ügyén dolgozott. Hild már 1798-ban felajánlotta a városi tanács számára, hogy elkészíti a rendezési tervet, ám a városi tanácsnál süket fülekre talált. A nádor felszólítására végül 1804 végén ugyan megállapította a tanács a városrendezés főbb szempontjait, továbbá Boráros János városbíró vezetésével előkészítő bizottságot hozott létre, de végül sem a kért rendezési tervet nem

21 | Preisch 1960: 42.

22 | Siklóssy 1931: 22–23.

készítette el, sem a megvalósítás forrásainak előteremtésére nem tett javaslatot.²³ Mivel az ügy nem haladt tovább, az eredménycentrikus nádor végül 1805 tavaszán közvetlenül bízta meg Hild János építőmestert, Hild József apját az általános terv kidolgozásával.²⁴ Hild rövid időn belül elkészült a tervekkel, amelyeket egy memorandum részeként József nádor végül 1805. június 1-én terjesztett a király elé, és amelyet végül az uralkodó 1808. július 29-én kisebb módosításokkal elfogadott, és amely Szépítési Terv néven Pest város rendezési alapokmánya lett.

A memorandumban a nádor nyers őszinteséggel beszél a Szépítő Bizottság létrehozásának szükségességéről, továbbá a város választott tisztségviselői alkalmasságának kérdéséről.

„A múlt tapasztalata, de még inkább a jelené nyilvánvalóvá tette, hogy Pest városának előljárósága, részben egymásra halmozott tennivalói következtében, részben egyes tagjainak tehetetlensége, tudatlansága és önzése következtében, nemcsak nem járul hozzá a város szépítéséhez és szabályozásához, de még akadályozza is a megkísérlett javításokat, vagy pedig jelentékeny pénzüsszeget pazarol el. [...] E tapasztalatoknak és e példáknak tudatában nem ajánlhatom, hogy a jelenlegi ügynek végrehajtása a városi előljáróságra a bízassék. Azt hiszem, erre a célra egy a városi előljáróságtól független Szépítő Bizottságot kellene alkotni, amelynek elnöke királyi biztosi minőségben egy helytartótanácsos lenne, tagjai pedig két városi tanácsos, a rendőrkapitány és Hild építőmester lenne, aki a jelenlegi tervet kidolgozta... Ennek a bizottságnak kellene végrehajtania az ő felsége által elfogadott szabályozási tervet. Ez a Szépítő Bizottság – mivel a megosztott vezetés mindenben csak tévedéseket és hibákat eredményez – közvetlenül a királyi Helytartótanácsnak lenne felelős.” (József nádor a Pest szépítéséről címmel írt memorandumban a Szépítő Bizottság kapcsán²⁵)

A megalakult Szépítő Bizottságnak 12 tagja lett, 1808 októberében alakult, és a november 21-i ülésén 342 pontban foglalta össze a teendőit.²⁶

A Bizottság számos újítása mellett fontos kiemelni, hogy két városi tanácsos mellett egy kamarai tanácsos is a tagja. Ebben az az újdonság, hogy a megelőző évtizedekben, még a XVIII. század végén is a városi tanács fontosabb döntései esetén mindaddig nem lehettek biztosak annak valóra válásában, míg azt a királyi kamara a felterjesztést követően jóvá nem hagyta, ami egy hosszan elhúzódó és kétesélyes eljárás volt. A Szépítő Bizottságban azonban a kamara egy tanácsos személyében képviseltette magát, ami azt jelentette, hogy a kamarai álláspont az ülésen azon nyomban megismerhető volt, így

23 | Budapest története III.: 258.

24 | Preisch 1960: 42.

25 | Juharos 2005: 179.

26 | Preisch 1960: 48.

a Bizottság szokásos ügymenet körébe tartozó döntéseit nem kellett utólag jóváhagyni. Ez komoly elmozdulás volt a korábbiakhoz képest.

További jelentős vívmány volt a Szépítési Alap létrehozása. Ez a város éves hozzájárulásaival, továbbá a telekeladásokból származó bevételekkel együtt mintegy 1 233 061 forintra rúgott, azaz jelentős anyagi bázist jelentett a fejlesztések számára. A későbbiekben látni fogjuk, hogy a Közmunkatanács is követi ezt a sémát, bár akkor már egészen más léptékben.²⁷

Amit viszont a Közmunkatanács létrehozása alkalmával a Szépítő Bizottság gyakorlatából nem követtek, az a megvalósuló épületek homlokzatának kötelező jóváhagyására irányuló eljárás. Lényegében a közelmúlt tervtanácsainak előképe volt ez a rendszer, azzal az igen jelentős különbséggel, hogy nem véleményt alkotott, hanem jóváhagyta a terveket. Ez az esztétikai befolyás az adott korban megvalósult építkezések egyfajta stilisztikai harmóniáját, egységes városképet eredményezett. Ez a Közmunkatanács időszakában hiányzott, ami a Pollack–Hild-féle klasszicista városképhez képest egy nem csupán stílusait tekintve, de minőségileg is kevésbé egységes, a szó jó és rossz értelmében véve egyaránt „eklektikus” városi környezetet eredményezett.²⁸

A Bizottság első, rövid korszaka 1811-ig, Hild János haláláig tartott. Ebben az igen rövid időszakban meglepően sok fejlesztés indult el, részben pedig valósult meg. Igen gyorsan magához ragadta a kezdeményezést, irányította a köz- és magánépítkezéseket; a csupán a korszakban jelentős fejlesztések, mint például Pest város hóhéra házának a városhatáron kívülre helyezésétől a mai napig ható jelentős elgondolásokig. Ilyen volt többek közt a Schilson tervei alapján beépülni kezdő Lipótváros mai arculatának kialakítása, a pesti német színház épületének megvalósítása, a Duna-parti sétány kiépítésének előkészítése,²⁹ a Hajóhivatal, Sóhivatal, Harmincadhivatal és dohányraktár, valamint a vámház új épületeinek megvalósítása, vagy épp egy bálterem (a későbbi Redoute) építése.

A város külső részein a futóhomok megkötése érdekében azt javasolta a nádor, hogy 300 hold területet a város adjon el a polgároknak azzal a kikötéssel, hogy azt fával kell beültetni. A városba bevezető utak közül először a Hatvan felé, utána a Soroksár, majd a Vác irányába, végül pedig az Üllőre vezető utakat kívánta megépíteni.³⁰ A korszak két kis tavának, a mai Fővám tér közelében elhelyezkedő Molnár-tónak, illetve a Halász-tónak a feltöltése szintén a Bizottság feladata volt.³¹

27 | Siklóssy 1931: 27.

28 | Siklóssy 1931: 39.

29 | Preisch 1960: 49.

30 | Budapest története: 262.

31 | BFL.XV.16.b.227/69-2.

A Belvárosban csak kevés teendőt javasolt, ezek közé tartozott például földalatti csatornák építése az esővíz elvezetésére. Az ebben az időben még a Szép és a Reáltanoda utca közti területen elhelyezkedő Fűvészkertet kihelyezték, régi helyét pedig telkekre parcellázták.³²

Hild halálát követően, 1811-től a nádor töretlenül viszi előre a város fejlesztésének ügyét, egészen 1847-es haláláig.

A fontos középítkezések közül ekkor valósul meg a Deák téri evangélikus templom (némiképp még a maitól különböző homlokzati megjelenéssel), 1812-ben megépül a pesti német színház, 1832-ben a későbbi Pesti Vigadó helyén állott, és közvetlen elődjének számító, 1849-ben a császári csapatok által rommá lövetett, bálók, hangversenyek és más közéleti események célját szolgáló, a forradalmi országgyűlésnek is otthont adó Redoute, 1836-ban a Ludovika, 1837-ben pedig végre a mai Múzeum körút és Rákóczi út sarkán a magyar színház, valamint ugyanebben az évben kezdődött meg a Magyar Nemzeti Múzeum tíz éven át tartó építése is.³³

Az 1838-as árvíz bizonyos értelemben fordulóponthoz jelentett a Szépítő Bizottság működésében is, mivel ellenlábasaival azzal vádolták, hogy nem fordított kellő figyelmet az árvízvédelemre, így ezt követően három pontban foglalta össze a főbb tennivalóit a Bizottság: árvízvédelmi gátak építése, a város feltöltése, illetve a Duna szabályozása. Ezek közül az első terén komoly eredményeket értek el, a második megvalósíthatatlannak bizonyult, míg a harmadik fokozatosan, jóval később tudott csak végbemenni.³⁴

Végül az elbukott szabadságharc után, a Bizottság 1858-as megszűnéséig tartó korszakában valójában már csak egy bürokratikus testületként működött, vagy inkább vegetált.

Talán ebből a rövid áttekintésből is látható, hogy a Szépítő Bizottság a maga célirányos, strukturált, forrásokkal rendelkező működésével egy korábban nem létező szervezetként néhány évtized alatt minőségi változást, évszázadok lemaradását ledolgozó sebességű fejlődést hozott Pest város életébe.

Budával a nádor jóval kevesebbet foglalkozott, jóllehet egy ún. „Baucomission” itt is létrejött az ő rendelkezései nyomán. Ez azonban – mivel hatásköre is jóval szűkebb volt – sokkal kevesebbet tudott elérni a Szépítő Bizottsághoz képest; bár például az 1810-es tűzvész után, amelyben több mint 500 ház veszett oda Budán, a Tabán a nádor által elrendelt új szabályozás alapján némileg szélesebb utcákkal, kevésbé tűzveszélyes városrészként épült újjá.³⁵

32 | Budapest története III.: 258.

33 | <https://mnm.hu/hu/muzeumtortenet>

34 | Preisch 1960: 50.

35 | Budapest története III.: 281.

Andrássy Gyula szerepe, illetve a vele szorosan összekapcsolódó Közmunkatanács tevékenységének áttekintése előtt még egy nagy városfejlesztőről kell szót ejteni, akinek keze nyomát a mai napig viseli a város.

A Budapest-gondolat és egy korszerű város megálmodója: Széchenyi szerepe

A József nádornál 15 évvel fiatalabb Széchenyi István gróf soha nem volt tagja a Szépítő Bizottságnak, ám közmunka- és közlekedésügyi miniszterként egy alkalommal, 1848. április 24-én mégis vezette annak ülését.³⁶

Amiben Széchenyi gondolatiság terén meghaladta József nádort, az mindenekelőtt a nemzet fővárosa, a Budapest-gondolat. Míg a nádor egy európai összehasonlításban korszerű, esztétikus várossá szeretne volna formálni Pestet, addig Széchenyi 1828-ban a *Világban* így fogalmaz: „Fővárostok nevét Budapestre kellene változtatni, s így két város egyesülne melly most nem a legjobb szemmel nézi egymást. Milly haszon áradna ezen egyesülésből, milly virágzó fővárosa lenne Magyarországnak rövid idő múlva.”³⁷ 1832-ben Széchenyi már „Budapesti Hídegyesület” névvel alapítja meg a Lánchíd megépülését támogató társadalmi szervezetet,³⁸ a Hídegyületet, majd 1840-ben Szalay László szerkesztésében elindul a *Budapesti Szemle*.³⁹ Széchenyi a városi élhetőségről is korszerűbben gondolkodott: József nádor szeretne ugyan a fákat, de nem tartotta őket a városba valónak. Egy fennmaradt történet szerint a gróf nagyon felháborodott, amikor a nádor az 1830-as kemény télen kivágatta a Városliget nyárfasorát, hogy a szegényeknek adja tűzifa gyanánt.

A Széchenyi által olyannyira támogatott dunai gőzhajózás alapvető gátja a városhoz és a korszakhoz már régóta nem illő hajóhíd. Ha nem is az egyetlen, de nyomós ok egy állandó, a jégzajlástól, árvizektől és egyéb természeti jelenségektől nem veszélyeztetett állandó híd építésére.

Széchenyi valamennyi nemzetépítő gondolatának, javaslatának, művének megidézése jelen írás kereteit sokszorosan meghaladná, ám munkásságának Budapest szempontjából leginkább releváns, maradandó műveit szükséges legalább megemlíteni.

Már Zsigmond király idejében felmerült állandó híd építésének gondolata; nem véletlenül, hiszen a királynak fiatal korában, prágai éve során bőven volt alkalma a Károly híd

36 | Siklóssy 1931: 34.

37 | Széchenyi 1831: 509.

38 | Domonkos 2022: osz.n.

39 | Preisch 1960: 53.

fél évszázadot felölelő építkezését csodálni. Az 1402-ben átadott új kőhíd nyilvánvalóan inspirálóan hatott az éppen Budavár csinosításán, fejlesztésén dolgozó uralkodóra. Sajnos akkor ez nem tudott megvalósulni; végül közel 450 évet kellett várni rá. 1784-ben,⁴⁰ illetve 1821-ben szintén előkerült, és a két időpont között sem felejtődött el a gondolat, míg végül Széchenyi 1825-ben veszi át az ügy irányítását.⁴¹ A Lánchíd, a gróf által ajánlott angol mérnök, William Tierney Clark tervei alapján 1839 és 1849 között épül meg. Budapest tényleges létrejöttét a két város összekapcsolásától lehet számítani, még akkor is, ha 24 évet várni kellett arra, hogy ez jogilag is megtörténjen.

Szintén Széchenyi javaslatára kezdődik meg immár a szabadságharc bukását követően az Alagút 1857-ig tartó építkezése – Clark Ádám tervei alapján.⁴²

Széchenyi kezdeményezésére indult el, majd a Lánchíd építésének finanszírozását megteremtő bankár, báró Sina György jelentős összegű adománya adott lendületet a Magyar Tudományos Akadémia székháza építésének⁴³ – jóllehet az épület átadását a gróf maga már nem érthette meg. Budapestről, a város fejlesztéséről alkotott, szóban, különböző sajtótermékekben, illetve közmunka- és közlekedésügyi miniszterként részben már kifejtett nézeteit a *Pesti Por és Sár* című könyvében tervezte összefoglalva megjelentetni, ám ez a töredékesen maradt írás csupán 1866-ban, halála után hat esztendővel jelenhetett meg.⁴⁴ Jó okunk van feltételezni, hogy még így megkésve is megtermékenyítően hatott a következő évtizedek során a város(ok) életében oly meghatározó szerepet betöltő politikusokra, mint Andrassy Gyula gróf.

Elvesztegetett évtizedek: a szabadságharc bukása utáni nihil korszaka

Amint arról korábban már szó esett, a szabadságharc bukását követő, szélsőségesen központosító és restriktív, Alexander Bach osztrák belügyminiszter nevével fémjelzett korszak ismét visszavetette a jogilag még mindig különálló három város fejlődését. Néhány középület, mint például a Pesti Vigadó, vagy épp a Dohány utcai zsinagóga természetesen megvalósul ebben az időszakban, illetve ekkor kezdik építeni a Szent István-bazilikát is, de a központi kormányzat érdeklődésének és a pénzügyi eszközök

40 | Gáll 2005: 27.

41 | Preisch 1960: 53.

42 | Szabó 2014: 21–24.

43 | https://mta.hu/data/dokumentumok/egyeb_dokumentumok/MTA_Tortenete_2_net.pdf

44 | Siklóssy 1931: 47.

hiányában lényegében e néhány épület megvalósítására szorítkozik a szabadságharc leverése és a Közmunkatanács létrehozása közti két eseménytelen évtized. Új híd, jelentős utak, városrendezési szabályzat, az országgyűlés számára megvalósuló állandó épület, kötőpályás városi közlekedés megindulása, és még számos egyéb, szükséges fejlesztés közül semmi nem indul ebben az időszakban. Pest, Buda és Óbuda, mint európai szinten tökéletesen jelentéktelen kisvárosok, tehát saját helyhatóságaik által úgy-ahogy irányítva élik mindennapi életüket ebben az időszakban.

Európa nagyvárosainak fejlődése ugyanakkor nem áll meg; ebben az időben, 1853-ban kezd meg Haussmann báró III. Napóleon akaratának megfelelően Párizs strukturális átalakítását, Ferenc József császár pedig 1857-ben igen jelentős összeget biztosít Bécs átépítésére – egyebek mellett a Burg átalakítására, a Ringstrasse kiépítésére, valamint a bécsi Duna-part rendezésének megkezdésére.⁴⁵

A számos nagyvárost jól ismerő Andrássy Gyula gróf és mások által a hazai közönséggel megismertetett külföldi példák nyomán, valamint a kiegyezés által megteremtett új közjogi-politikai rendszerhez kapcsolódóan aztán ismét felszínre bukkan a reformkorban megszületett Budapest-gondolat, és előtérbe kerülnek a három, a korszakban elmaradottnak mondható város évtizedek óta ismert fejlesztési szükségletei.

A korszakban a nemzet fővárosáról való intenzív gondolkodás sajátossága, hogy az arisztokrata Andrássy, és a plebejus gyökerű, 1860 óta ismét börtönben sínylődő Táncsics Mihály igen sok kérdésben hasonlóan látta Pest és Buda legfontosabb problémáit. Táncsics a börtönben írta meg, majd 1867-ben adta ki *Fővárosunk* címmel a témában írt művét, amelyben számos egyéb, részben később megvalósult fejlesztési elképzelés mellett rámutat, hogy a városrendezésnek nincs a korszakban gazdája, ezért lényeges, hogy amíg szabályozási terv nem készül Budapest egész területére, addig ne lehessen semmilyen építkezést megkezdeni. Fontosnak tartja, hogy a „déli kikötő partjáról híd épüljön a Gellérthegy alá”⁴⁶ – lényegében az Erzsébet híd építésének 1898-ban, 14 évvel a halála után induló ötletét vetette fel, a Lánchíd utáni következő hídként pedig olyan hidat javasolt, amely érinti a Margitszigetet – amely azután alig egy évtizeddel később valóban meg is épült.⁴⁷ Írásában legrészletesebben azonban a néhány éven belül megalkuló Közmunkatanács mellett érvel. Táncsics emellett igen rossz véleménnyel van az Aldunasor felparcellázása kapcsán Pest korabeli vezetéséről, amelyet szerinte „zsebelési szempont” vezet.⁴⁸

45 | Preisch 1960: 75.; Siklóssy 1931: 55.

46 | Táncsics 1867: 16.

47 | Gáll 2005: 53.

48 | Siklóssy 1931: 61.

A megvalósult gondolat: Andrássy Gyula és a Közmunkatanács

Az a felismerés, hogy önmagukban a városokat vezető helyhatóságok sem valódi vízióval, sem a megvalósítás képességével nem rendelkeznek, híján vannak a város előtt álló strukturális problémák megoldásához szükséges pénzügyi eszközöknek, továbbá a külföldi példák – mint a bécsi Stadterweiterungs-Commission, illetve a londoni Metropolitan Board of Works – tanulmányozása egyaránt abba az irányba mutattak, hogy szükség van egy önálló, a nemzet fővárosának fejlesztését kizárólagos feladatként végző, a városvezetés fölött álló, a kormányzat aktív szerepvállalásával működő professzionális entitásra, ahol részint a döntések megszületnek, részint azok végrehajtása legalább részben megkezdődik, végbemegy.

Andrássy Gyula gróf, a Közmunkatanács létrehozására vonatkozó javaslat előterjesztője így vélekedett erről a Közmunkatanácsról szóló törvényjavaslat, az 1870. évi X. tc. főrendi házi tárgyalása során:

„Amennyiben ilyen nem létesítették, közérdekű kérdésekben újabb és újabb egyességeket kellene összehozni a két főváros és az állam között. Szükséges volt az államnak oly közegről gondoskodnia, mely a fővárosnak törekvéseit a szervezendő központi építészeti tanács működésével összhangba hozza. Erre nézve a javaslat egy olyan közeg felállítását ajánlja, mely egyszersmind a kormánynak eddig gyakorolt jogát, tudniillik a városi kiadások és városi tervek kivitele feletti fellebbviteli jogot mintegy a kormány megbízásából gyakorolhassa és fellebbviteli fórumul szolgáljon azon javaslatokra nézve, melyek a városnak e célra eddig is működött bizottsága részéről hozzá fognak terjesztetni. E törvényjavaslat tehát magában foglalja mindazt, ami szükséges, hogy az említett főcélok létrehozassanak, de egyszersmind alapját fogja letenni mindannak, ami szükséges, hogy a főváros ezentúl oly mértékben fejlődjék, amint azt mind a főváros, mind az állam érdeke megkívánja.”⁴⁹

A Budapest megszületésénél bábáskodó, a város 150 éves történetéből 78 éven át a fejlesztések első számú felelőseként tevékenykedő Fővárosi Közmunkák Tanácsa, a Közmunkatanács valószínűleg a főváros életének legfontosabb, legmeghatározóbb, az „aranykor” létrejöttéért ténylegesen felelős szervezete. Éppen ezért története, korszakai, szervezete, döntéshozatali mechanizmusa, pénzügyi lehetőségeinek változása, az általa elindított fejlesztések, a városszabályozásban játszott szerepe, valamint a közel 80 esztendő leginkább meghatározó várospolitikusainak személye és szakmai élete mind igen jól dokumentált, melyet az elmúlt évtizedek során önálló kötetek és tudományos

49 | Juharos 2005: 129.

kutatások tártak fel és mutattak be mind a szakma, mind a szélesebb közönség számára, így jelen írás a részletes tárgyalás helyett csak a tárgyhoz kapcsolódó rövid áttekintésre vállalkozhat.

A Közmunkatanács létrehozását elrendelő 1870. évi X. törvénycikket 1870. április 8-án és 9-én tárgyalta az Országgyűlés, és április 10-én szentesítette a király.

Az Országgyűlésben lezajlott vita során többen is – legmarkánsabban talán Irányi Dániel – érveltek a törvény elfogadása ellen, leginkább azért, mert a Közmunkatanács létrejötte és az állami bábáskodás elvonja, csorbítja a városok választott helyhatóságainak jogait. Tisza Kálmán is így gondolta, ám szerinte a fejlődésért cserébe ez egy szükséges ár. Deák Ferenc szerint viszont a törvény nem jelenti a város municipális jogainak megszorítását, hanem azt, hogy a kormány inkább megosztja a várossal azt a felügyeleti jogot, amelyet eddig maga gyakorolt.⁵⁰

Amikor tehát a központi kormányzat Budapest fejlesztését országos feladatnak tartja, és a források biztosításán túl – természetesen – beleszólást is kér a fejlesztések meghatározásába és lebonyolításába, akkor már három és fél évvel a főváros jogi létrejöttét megelőzően látványosan előkerülnek azok a kérdések, amelyek azóta is fel-felbukkanak minden olyan korszakban, amikor az állam aktívan fordul Budapest felé. Amint az eddigiekből is látható volt, és az ezután következőkből is kitűnik majd, valódi fejlődést mégis ezek a korszakok jelentenek Budapesten.

A megalakult szervezet 1870. június 23-án tartotta Andrassy Gyula miniszterelnök elnöklete alatt első, alakuló ülését, elnöke a mindenkori miniszterelnök volt, az elnök mellé a kormány kinevezett egy alelnököt is. A további tizennyolc tag közül kilencet a kormány, kilencet pedig a fővárosi önkormányzat delegált. Első elnöke gróf Andrassy Gyula miniszterelnök volt, de a valóságban az alelnök irányította a tényleges munkát: elsőként a nem sokkal később miniszteri kinevezést elnyert, rendkívül aktív Tisza Lajos (Tisza Kálmán testvére), utána pedig Szapáry Géza gróf. Ahogy Preisich Gábor írja: *„Ezzel a rendelkezéssel ismét hatáskörrel rendelkező szakszerv kezébe került a főváros rendezésének kérdése a lényegében 1849-től tartó városrendezési tehetetlenség korszaka után.”*⁵¹

Míg a városok egységes rendezési terve el nem készül (ez 1886-ban történik meg, több kísérletet követően), és az építésügyet törvénnyel szabályozni nem fogják, a városoknak az FKT terveihez és előírásaihoz kell igazodniuk. Építési és építésrendőri ügyekben a Közmunkatanács a városi tanácsok fölött, másodfokú hatóságként szerepel.

50 | Siklóssy 1931: 93.

51 | Preisich 1960: 80.

Miután a Közmunkatanács megkezdte működését, a három város egyesítése szabályainak megalkotása is felgyorsult – nem kis részben épp a Közmunkatanács tevékenységének, de mindenekelőtt Andrassy Gyula miniszterelnöknek köszönhetően –, jóllehet a főváros tényleges létrejöttéről szóló törvényjavaslat tárgyalása, illetve a város születése idején már Lónyay Menyhért, illetve Szlávy József voltak a miniszterelnökök. 1872. november 26-án indult meg a városegysítési törvényjavaslat képviselőházi tárgyalása, amely december 9-ig tartott. A városegysítés azonnali végrehajtását az országgyűlés vita nélkül jóváhagyta. December 17-én egyetlen ülésen a főrendiház elfogadta a törvényjavaslatot, amely december 22-én megkapta Ferenc József aláírását. A december 23-i kihirdetéssel az 1872. évi XXXVI. törvénycikk hatályba lépett: Budapest megszületett. Ezután a belügyminiszter mindhárom várost utasította, hogy a szervezési munkálatok elkészítésére a törvényben előírt, 34 tagú bizottságot 10 napon belül hozzák létre. A bizottság az elkészült munkálatokat 1873. március 20-tól kezdve részletekben terjesztette a három város időnként összeülő közös közgyűlései elé. Ezt követően meghatározták a főváros közigazgatási kerületeit, létrejött a főváros szervezeti szabályzata, tulajdonképpen a főváros teljes közigazgatási szervezete is. 1873. szeptember 25–26-án megtartották a helyhatósági választásokat. Budapest első képviselő-testületébe 200 tagot a mintegy 15 ezer választójogosult polgár szabadon, 200-at pedig az 1200 legnagyobb adófizető közül választott (virilisták). 1873. október 25-én, a Pesti Vigadó termében került sor az első közgyűlésre, ahol megválasztották a főváros első főpolgármesterévé Ráth Károlyt. 1873. november 17-én Budapest főváros tanácsa átveszi az ügyek vitelét az előző napon megszűnő városi tanácsoktól.⁵²

Az újonnan megszületett város előtt álló egyik legfontosabb kérdés – mint már oly sokszor korábban – ismét a város fejlődésének, rendezésének, az építkezések mederben tartásának kérdése, azaz a városszabályozás volt. A Közmunkatanács azon túl, hogy másodfokú építési hatóságként is eljárhatott, korlátozott körben jogot alkothatott; először 1886-ban adta ki az egész Budapestre vonatkozó építésügyi szabályzatát. Az építési szabályozás körében még 1870-ben a legszükségesebb kérdésekre (épületmagasságok megállapítása, pincelakások kérdése) szorítókozó ideiglenes szabályzatot adott ki, melyet 1873-ban módosított, és kiadta „Budapest Főváros Középítési rendszabályai” című szabályzatát, amely egyéb igen fontos rendelkezések mellett 5 övezetet határozott meg a fővárosra, továbbá meghatározta az utcaszélességet a szegélyező házak magassága alapján, illetve a főutak kövezési rendszerét.⁵³ Sajnos azonban általában

52 | Budapest története IV: 314.

53 | Fővárosi Közmunkák Tanácsa hivatalos jelentése 1873: 24.

megengedte a telkek 80%-os beépíthetőségét, ami hamarosan a gyors fejlődés egyik árnyoldalává vált.

Ezt követően hosszú munka eredményeként jelent meg 1886-ban a „Budapest Főváros területén az új építési rendszabályok” című szabályzat, majd 1894-ben az „Építésügyi szabályzat Budapest Fő-, és Székváros területére” – ennek szerkezete kisebb változtatásokkal azután egészen 1940-ig fennmaradt.⁵⁴

A város fejlődésének alapvető feltételét jelentő szabályzatok megalkotása mellett másik fő feladata az 1870. évi X. tc.-ben nevesített konkrét, sürgető beruházások végrehajtása volt.

A törvény ezeknek a beruházásoknak az anyagi háttéréül 24 millió forintnyi kölcsönről is döntött, melyet az Erlanger Bankház segítségével biztosítottak, és sorsjátékkal kötötték össze.

A törvény 3. §-a rendelkezik a Közmunkatanács első feladatairól, amelyekhez később más, jobbra törvényben rögzített egyéb feladatokat is kapott. Első feladatait a Lánchíd megváltása, egy vagy két új Duna-híd építése, a Duna szabályozása, „*kellő szélességű fővonalaknak (...) nyitása*”, azaz új főútvonalak építése, valamint előkészítő munkák, illetve kisajátítások végrehajtása jelentette. A később felmerült feladatokkal együtt kijelenthető, hogy a Közmunkatanács működésének következtében, a századfordulóig tartó időszak alatt épült meg a modern, világvárossá váló Budapest ma ismert legfontosabb városi infrastruktúrájának és középületeinek meglepően nagy hányada. A teljesség igénye nélkül ide tartozik az Andrássy út (Sugárút) és a Nagykörút kiépítése, a város csatornázásának jelentős része, a Margit, a Szabadság (Ferenc József), valamint az Erzsébet (Eskü téri) hidak (30 év alatt három jelentős belvárosi híd) megépítése. Ekkor indul meg a villamosközlekedés Budapesten, elkészül a fogaskerekű vasút, alig több mint 25 évre rá a kontinens első metrója, a Millenniumi Földalatti Vasút, ekkor épül meg a Nyugati, majd alig hét évre rá a Keleti pályaudvar. Ekkor kezdik meg a Városligettel megegyező méretű, bár annál összességében mostohább sorsú, összvárosi jelentőségű nagypark, a Népliget első részletének létesítését, illetve lebontják a város közepén éktelenkedő kaszárnyát, az Újépületet. A századfordulóig átadják az Operaházat, vele egy időben a Várkert Bazárt, a Nagyvásárcsarnokot, majd mindössze négy esztendővel a századforduló utánra elkészül Steindl Imre terve alapján az Országház (a munkát az országgyűlés mindkét háza megkezdte az épületben már a századforduló előtt), a világ jelenlegi 4. legnagyobb népképviselői-törvényhozási épülete.⁵⁵

⁵⁴ | Fabó 2020: 117.

⁵⁵ | *Ezer ember folyamatos munkájával épült fel 17 év alatt az Országház.* Múlt-Kor 2021. október 12. (12:29)



A Pesti rakpart, és a rakpart
fölött konzolon futó villamospá-
lya építése a századfordulón.
MMKM TFGY 2018.247.15.



*A pesti alsó rakpart. A Duna túlsópartján a Várkert Bazár
és a Királyi Palota. A felvétel 1893 körül készült.
Fortepan / Budapest Főváros Levéltára / Klösz György fényképei*





A Közmunkatanács által vezérelt városfejlesztésnek több, egymástól eltérő korszakát szokás megkülönböztetni; jellemzően az 1870 és a Millennium, a Millennium és 1918, az 1918 és 1945 közöttit, végül a város újjáépítése kezdetének rövid, 1948-ig tartó időszakát. A tényleges irányítást gyakorló, hosszú időn át hivatalban lévő alelnökök közül talán az első hosszabb időn át funkcióban lévő, kiemelkedő jelentőségű báró Podmaniczky Frigyes nevével fémjelezett, 1873-tól 1905-ig tartó időszak volt a leginkább produktív, amelynek számos fejlesztését még Reitter Ferenc működése alapozta meg.⁵⁶ A Közmunkatanács egyes korszakait mind az előtte álló feladatok nagysága, mind a rendelkezésre álló források nagyságrendje, mind az azt vezető személyek terén időről időre bekövetkező változások meghatározzák, hiszen mintegy 80 évet felölelő működése, annak eredményessége természetesen nem tekinthető homogénnek. Jelen írás kereteit azonban sokszorosán meghaladná (és nem is cél) az egyes korszakok valamennyi közjogi, városszabályozási, fejlesztéspolitikai szempontú összehasonlító elemzése, a századfordulót követő, és a Közmunkatanácshoz köthető valamennyi fejlesztés felsorolása, ám azt, hogy a szervezet létrehozása milyen, nehezen túlbecsülhető jelentőséggel bírt Budapest fejlődése során, talán ez a vázlatos bemutatás is segít érzékeltetni.

Az 1870 és 1918 közötti időszakban – jöllehet a kormányzat városegysítéskori, illetve a millenniumi ünnepségekhez köthető városfejlesztő tevékenységéhez képest csak szerényebb mértékben tudtak hozzájárulni Budapest kialakulásához – szükséges megemlíteni két olyan korszakot, amikor a funkcióban lévő vezetők több területen is fontos szereplői voltak a város fejlődésének. Az első ilyen a Ráth Károly főpolgármester, illetve Kammayer Károly polgármester nevével fémjelezett, 1873-tól 1896-ig tartó, a második Bárczy István polgármestersége, illetve főpolgármestersége 1906-tól 1919-ig tartó korszaka.⁵⁷

A lakásínség megoldásának jelentős előremutató kísérlete: Wekerle Sándor, a városfejlesztő miniszterelnök

Az előzőekben bemutatott, jórészt a Közmunkatanács működésének, valamint az ipar fejlődésének köszönhető robbanásszerű fejlődés árnyoldala is része a város fejlődéstörténetének. Az ipar munkaerőigénye folytán gyorsuló ütemben áramlottak Budapestre,

56 | Preisch 1964: 82.

57 | Preisch 1964: 20–21.

illetve egyre inkább már a környező agglomerációba is vidékről a munkát kereső családok, ám a fiatal főváros alkalmatlan volt arra, hogy a beköltözők tömegei számára megfelelő lakhatási körülményeket biztosítson. Mindez annak ellenére igaz, hogy az 1900. évi budapesti lakásállománynak több mint 70%-a az 1869–1900 közötti években jött létre.⁵⁸

Az alsóbb néprétegek által elérhető 1 szobás lakások átlagos laksűrűsége 1880-ban és még 1890-ben is egyaránt 4 és fél fő volt.⁵⁹ A Közmunkatanács 1884. évi jelentése megállapítja, hogy a város lakosságának 53%-a egyszobás lakásban lakik.⁶⁰

A XIX. század végén a főváros 3 hullámban (1886, 1892, 1894) létesített szükséglakásos telepet, ahol családi és közös barakkok várták a rászorultakat.⁶¹

1896-ban épít meg azután a főváros a Soroksári és a Kén utca sarkán egy négy házból és összesen 96 lakásból álló mintalakótelepet.⁶² Ez ugyanakkor a beáramló népességhez, illetve a probléma súlyához képest elenyésző mennyiséget jelent.

Ennél nagyobb horderejű, a törvényhatósági közgyűlés által 1909 áprilisában tárgyalat előterjesztés nyomán elfogadott lakásépítési tervre végül még egy évtizedet kellett várni. Ennek kidolgozója és megvalósítója Bárczy István polgármester; a három ütemben megvalósított lakásépítési csomag végrehajtása során 1909 és 1912 között 23 bérházat és 19 kislakástelepet épített a főváros.⁶³ (Ilyenek pl. a Margit körút 64., Haller utca 88. sz. házak stb.) Ez – a szintén Bárczy nevéhez fűződő iskolaépítésekkel együtt – jelenti Budapest történetének az önállóan, a központi kormányzat vagy a Közmunkatanács segítségével nélkül megvalósított egyik legfontosabb fővárosi fejlesztési programját.

Ennél is nagyobb szabású program azonban ismét állami segítséggel tudott csak megvalósulni: Bárczy István polgármesterré választásának évében, 1906-ban Wekerle Sándort választották miniszterelnöknek – egy pénzügyminiszteri, és egy 14 évvel korábbi miniszterelnöki ciklust követően immár másodízben. A korszak haladó gondolkodóira, így Wekerlére is nagy hatást gyakoroltak Ebenezer Howard angol urbanista 1898-ban, illetve 1902-ben megjelent művei, és gondolatai az ideális városról, illetve a Howardnak köszönhetően kibontakozó, és Európa-szerte mind nagyobb teret nyerő kertvárosmozgalom.⁶⁴ Wekerle miniszterelnökként egy Budapesten megvalósuló állami lakásépítési programra jóváhagyatott az Országgyűléssel 12 millió koronát, amely céljára 3 millió koronáért megvásároltak egy 168 hektáros területet a mai Kispesten. A tervezett

58 | Preisch 1964: II. 83.

59 | Budapest története IV.: 450.

60 | Preisch 1964: 84.

61 | Úmbrai 2007: 2.

62 | Budapest története II.: 452.

63 | Preisch 1964: 86.

64 | Meggyesi 2005: 54.

új városrész megvalósítására 1908 őszén két tervpályázatot írnak ki, egyet a városrész telepítési tervére („masterplan”), egyet pedig a megvalósítandó épületek típusterveire. A nagyjából 20 ezer lakosra, 4 alközponttal, eredetileg 1915-ös befejezéssel tervezett új városrész végül a világháború miatt csak 1925-ben készült el. A mai szemmel már kissé merev, ugyanakkor világos és áttekinthető struktúrával rendelkező telepítési tervet végül Győri Ottmár készítette, míg a városrész főterének tervezésével több nekifutást követően Kós Károlyt bízták meg. Az épületekre kiválasztott, a városrész egyedi, egységes megjelenését biztosító, végül mintegy 40-féle típusterv tervezői között olyan meghatározó építészeket találunk, mint Árkay Aladár, de a Wekerletelep építése körül a kerület más híres építészei is feltűnnek – mint például a főtér pályázatán induló Komor Marcell.⁶⁵

Jóllehet az I. világháborút követően megépült házak az eredeti tervekhez képest némileg egyszerűbb kivitelben és anyaghasználattal valósultak meg, a Wekerletelep mégis a kertváros-mozgalom egyik legsikerültebb, világhírű példájaként tudott 20 ezer ember számára olyan életminőséget biztosítani, amely még ma is Budapest egyik legélhetőbb, legfelkapottabb negyedévé teszi a városrészt.

Trianontól a II. világháborúig – a lassú konszolidáció

Az első világháborút követő évtizedek az ország, azzal párhuzamosan pedig a főváros, Budapest újjáépítéséről szóltak. Az elszakított országrészekből érkező családok elhelyezése eleinte megoldhatatlan problémát jelentett, és jóllehet a Wekerletelep építkezése mellett több helyütt folytatódott a lakásépítés, közel egy évtizednek is el kellett telni, míg a helyzet érdemben javulni tudott. Ez a javulás tette lehetővé, hogy a Tabán tűzveszélyes, nyomorúságos házakból álló, bár kétségkívül romantikus-nosztalgikus városnegyede helyén a lakók kiköltöztetésével, az épületek bontásával nagy területű parkot alakítsanak ki az 1932-t követő években.⁶⁶ Ebben az időszakban sem a városegysítés és a millennium, sem az erőltetett és központosított fejlesztések fémjelezte szocialista korszak ütemét nem érte el a város fejlődése. Mindamellet jelentős előrelépést jelentett a Kvassay híd 1928-as, a Petőfi (Boráros téri, ill. Horthy Miklós) híd 1937-es megépítése, illetve az 1950-ben elkészült Árpád (átadásakor: Sztálin) híd építésének megkezdése.⁶⁷ Ebben az időszakban, 1936-ban épült meg a hazai modernista építészet egyik legszebb példájaként

65 | Remeckzi 2005: 4.

66 | Budapest története V.: 140.

67 | Budapest története V.: 148.

a Bierbauer Virgil által tervezett Budaörsi repülőtér,⁶⁸ és a modernizmus számos híres építészeinek alkotásai is meg tudtak valósulni a város főbb pontjain. A stílus fontos, összvárosi jelentőségű épületegyüttese, a Napraforgó utcai kísérleti lakótelep (mások mellett a már említett Bierbauer Virgil, Fischer József, Molnár Farkas, Münnich Aladár, Hajós Alfréd, illetve Kozma Lajos kiemelkedő építészeti értékkel bíró lakóépületei), illetve két, a maga nemében egyedülálló, letisztult szakrális épülete, az Árkay Aladár által tervezett városmajori nagytemplom, valamint a Rimanóczy Gyula tervei alapján épült pasaréti ferences templom és téregyüttes.

Jóllehet nem konkrét beruházásokhoz kötődik, ám a korszak áttekintése kapcsán feltétlenül szükséges megemlíteni az 1941. évi Budapesti Építésügyi Szabályzat elfogadását, amely egyebek mellett azért korszakos jelentőségű, mivel ez tette lehetővé, hogy a körülépített-udvaros beépítési mód, azaz a rendkívül elavult és egészségtelen, mind a benapozást, mind az átszellőzést megnehezítő, a telekspekuláció által életre hívott udvari szárnyak építése helyett áttérjenek az új beépítések esetén a keretes beépítési módra.⁶⁹

Egyebek mellett ennek volt köszönhető a Lágymányos és az Újlipótváros Teréz-, belső-, Erzsébet-, illetve Józsefváros bizonyos részeihez képest magasabb életszínvonalat nyújtani képes kiépülése.

A szocialista városfejlesztés évtizedei

A II. világháborút követően Budapest fejlesztésének, mindenekelőtt azonban újjáépítésének kérdése ismét központi állami feladatként jelent meg. 1945 januárjában az építészeti modernizmus képviselőit tömörítő CIAM (Congres Internationaux d'Architecture Moderne) magyar csoportjának vezetőjét, a szociáldemokrata Fischer Józsefet nevezték ki a Közmunkatanács elnökévé. Ő a reformerek lendületével vágott bele a munkába, amely során a helyreállítás helyett a város újjáépítését tűzte zászlórá, a háborús pusztításban egyfajta lehetőséget látva a századforduló helyenként valóban túlszűfolt, élnetetlen városszövetének „fellazítására”.⁷⁰ A gazdasági realitások, illetve a ténylegesen megsemmisült épületek korábban jelentősen túlbecsült aránya azonban ezeket a terveket idővel az asztalfiókba számúzta – ahogy alig három évvel később a Közmunkatanács is megszűnt. Az évek óta szakmai konszenzus által övezett „Nagy-Budapest” létrejötté,

68 | Budapest története V.: 152.

69 | Budapest története V.: 168.

70 | Sipos 2011: 84.

*A Budaörsi repülőtér egy Wibault 283-T
és egy Douglas DC-2 típusú utasszállító
repülőgéppel 1939-ben.
Fortepan / Jezsuita Levéltára*





*A földalatti vasút meghosszabbítása a Hungária körút alatt
Budapest egyesítésének 100. évfordulójára.
MMKM TFGY 2018.1580.2.*



annak általános rendezési terve már az Építéstudományi és Tervező Intézetben készült.⁷¹ Budapest általános rendezési tervét (ÁRT) végül 1948-ra, a város tervezését jórészt a Közmunkatanács szervezetén belül korábban is végző, az újonnan létrejött intézetekhez, minisztériumokhoz került szakemberek, a már említett Fischer József mellett Granasztói Pál, Preisich Gábor és mások véglegesítették. A város kommunista káderből lett polgármestere, Pongrácz Kálmán kísérletet tett arra, hogy a fővárosi tanácsnak még beleszólása legyen a város fejlődésébe, de a Magyar Dolgozók Pártja Kibővített Vezetősége Gerő Ernő által vezetett Államgazdasági Bizottsága mozgósító jelleggel nem rendelkező, apolitikus tervnek minősítette a beterveztett ÁRT-t, levette napirendről, egyben utasította a főváros vezető elvtársait, hogy egy politikai mozgósító erővel rendelkező, két 5 éves terv alatt, azaz 10 éven belül végrehajtható fejlesztési terv alapelveit dolgozzák ki.⁷² Ezzel Budapest tervezése, fejlesztése minden korábbinál inkább a (párt)-állam döntéshozói kezébe került, szigorúan az 5 éves tervek adta keretrendszerbe, illetve lehetőségek közé illeszkedve.

A törvényhatóságok helyett szovjet mintára létrehozott tanácsok, így a Fővárosi Tanács is igen kevés eszközzel rendelkezett a főváros fejlesztésébe történő beleszólásra, hiszen a hidak (meglepően gyors) helyreállításától kezdve a metróberuházások és a lakótelep-építkezések is mind állami döntések nyomán valósultak meg. Budapest ezzel együtt jelentős fejlődésen ment keresztül az államszocializmus időszakában, jóllehet a fejlődés sebessége, de főként annak minősége elmaradt a városegysítés utáni korszaktól. Jó példa erre, hogy míg az Európában is technológiai újdonságnak számító 1-es metró, azaz a Millenniumi Földalatti Vasút kevesebb mint három év alatt, 1894 és 1896 között megvalósult, addig a 2. vonal 20 év alatt, a kelet–nyugati 3-as metró pedig úgyszintén 20 év alatt tudott megépülni.

A lakáshelyzet megoldására a lakótelepek építését irányozták elő. Míg az 1950-es években még a korábbi időszakban iskolázott tervezők emberléptékűbb városrészterveit valósították meg (Kolozsvár utcai lakótelep, Kerepesi úti lakótelep stb.), addig a paneles, később a nagypaneles technológia, illetve a házgyári lakásépítés megjelenésével technológiavezérelt, a városi szövetbe idegen testként ékelődő, kisváros méretű negyedeket hoztak létre. Ezek esztétikai minősége, a jellemzően csak alapszinten kiépült közszolgáltatások, és a repetitív, primitív térképzés mind-mind messze elmaradnak a korábbi tervezett városrészek, mint például a Wekerletelep színvonalától. Szintén a negatívumok között kell megemlíteni, hogy történeti városrészek estek ezen építkezések áldozatául

71 | Sipos 2011: 102.

72 | Sipos 2011: 126.

*Az újjalotai lakótelep
és egy Ikarus 280-as 1979-ben
Fortepan*





(pl. Óbuda). El kell ismerni ugyanakkor, hogy sok százezer városlakó számára jelentett komoly életminőségbeli ugrást és kitörést a szoba-konyhás, belső udvarra néző, közösségi illemhellyel épült sötét, körfolyosós bérházak lakásaihoz képest az önálló fürdőszobával, távfűtéssel rendelkező összkomfortos lakások megépült tömege. Az ebben a korszakban épült mintegy 281 000 lakótelepi lakásban él jelenleg Budapest lakosságának közel egyharmada – a közel 16 000 lakásos Újpalotai lakótelep, mint Budapest legnagyobb lakótelepe egymagában több embernek ad otthont, mint a Bárczy István és Wekerle Sándor által megvalósított lakásfejlesztések összesen.

A rendszerváltás utáni első évtizedek városfejlesztése

A rendszerváltás időszaka a visszanyert önállóság mámorában indult, úgy országos, mint helyhatósági szinten. Az államszocializmus, illetve a paternalista egypártrendszert képviselő tanácsrendszer megszűntét követően a szabadon választott önkormányzatok egyik legfontosabb törekvése az önállóság megteremtése, kinyilvánítása, valamint az, hogy lerázzák az évtizedeken keresztül mindent uraló központi kormányzat gyámkodását.

Ezzel egy időben a gazdaságilag lényegében működésképtelen, államcsődközeli helyzetben lévő ország válságmenedzsment-feladatait ellátó első, szabadon választott kormánynak számos, a politikailag eltérő színezetű Budapest fejlesztésénél sürgetőbb feladatot kellett megoldania.

Az 1990 utáni első két évtized városfejlesztési vezérgondolata a korszak divatos, ám – mint a megelőző évszázadok, illetve ezt az időszakot követő várostörténet szemléletesen illusztrálja – valójában működésképtelen, így mára meghaladottá vált eszméje az „éjjeliőr-állam” mintájára létrehozott „éjjeliőr-önkormányzat” volt. Ennek lényege, hogy az önkormányzatnak, de valójában az államnak sincs tevőleges feladata a városfejlesztés terén; elég, ha a kellően nagyvonalú szabályozókkal, valamint az alapvető infrastruktúra fejlesztésével elősegíti a város valódi fejlesztését végző magántőke minél zökkenőmentesebb működését; a város a piacgazdaság logikája alapján kell, hogy fejlődjön. A rendszerváltást követő gazdaságilag nehéz, országos szinten forráshiányos időszak mellett tehát ez magyarázza azt, hogy a visszanyert demokrácia első két évtizedében létrejött budapesti fejlesztések döntő többsége miért kötődik jelentős részben a magánberuházókhoz, és miért a bevásárlóközpont (pláza, mall, shopping center stb.), illetve a lakópark az a két fő urbanisztikai „termék”, amely ezt a két évtizedet leginkább fémjelezi.

Néhány fontos fővárosi beruházást azért így is finanszírozott a központi költségvetés, ám, főleg az első ciklusban, kényszerűen ügyelt a kormányzat arra, hogy – a korábbi évszázados gyakorlattól eltérően – a beruházások tartalmi, érdemi részébe még a látszat szintjén se szójjon bele. Ilyen, lényeges beruházás volt a Nagykörút alatti főgyűjtőcsatorna felújítása, amelyet jórészt a kormány finanszírozott, de a beruházást a Fővárosi Önkormányzat végezte, illetve az évtizedek szakmai vitáját nem teljes szakmai konszenzus mellett lezáró, a város déli irányú fejlődését lehetővé tevő Rákóczi (Lágymányosi) híd megépítése. Az egyetlen, a kormányzat által finanszírozott és egyben irányított fővárosi fejlesztés az 1996-os világkiállítás, az Expo '96 előkészítése volt. A világkiállítás megrendezésétől végül az 1994-ben hivatalba lépett kormány egyik első döntésével visszalépett az ország. Az előkészítés során elvégzett munka eredményeként mindazonáltal számos elhagyott iparterület, a városközpontokhoz meglepően közel lévő rozsdazóna fejlesztése indult meg ekkor, illetve a következő évtizedben (Infopark, Egyetemváros, Nádorkert, Millenniumi városnegyed stb.), amelyek a világkiállítás gondolata nélkül nem, vagy csak sokkal lassabban fejlődtek volna. A város mai napig jóval kevésbé fejlett déli része jelentős lehetőséghez jutott ekkor.

A világkiállítás lemondása már előrevetítette, hogy 1994 és 2010 között ismét egy olyan korszak következik a város fejlődésében, amikor az állam, a központi kormányzat néhány kivételtől eltekintve nem mutat különösebb érdeklődést Budapest fejlesztése iránt, a fővárosnak pedig részint a forrásai hiányoztak, részint szerepidegennek tekintette az aktív városfejlesztő aktorként való fellépést. Érdemi kivétel a 4. számú metróvonal megépítését támogató döntés jelentett, amelyben a kormány 1997-ben vállalta, hogy 60%-os arányban finanszírozza a metróvonal építését,⁷³ valamint a Nemzeti Színház – városfejlesztési szempontból téves helyszínen történő – építkezésének megkezdése volt 1998-ban.⁷⁴ Az 1990-es évek közepétől a politikai váltásoktól függetlenül lassan, de biztosan, évtizedes távon felépülő lágymányosi Egyetemváros szintén a kevés kivétel közé tartozott.

Az ezredforduló környékén a megelőző időszakhoz képest az aktívabb állami szerepvállalásnak köszönhetően némiképp felgyorsult a város fejlődése. Az új, szintén az Expo '96 időszaka előkészítő munkáinak köszönhetően fejlesztésre alkalmassá tett helyszínek egyikén megépült a Nemzeti Színház, később a Művészetek Palotája, az ország egyik leglátogatottabb múzeumává váló Terror Háza, a leégett Budapest Sportcsarnok helyén épült

73 | *Így épült a budapesti 4-es metró.* Indóház Online 2014. 13. 28. www.iho.hu

74 | www.nemzetiszinhas.hu/torteneti-attekintes

fel a Papp László Nemzeti Sportaréna, valamint, szintén állami beruházként valósult meg az egyik utolsó bel-budai rozsdazóna felszámolásával létrejött park, a Millenáris, illetve a korábban itt megkezdett Nemzeti Színház-építkezésből lett kulturális tér fölött az Erzsébet téri közpark.

Az ezredfordulótól 2010-ig tartó időszak nem Budapest fejlesztéséről szól; a legjelentősebb, 2006. márciusi alapkövetéssel induló 4-es metró beruházást 2014. március végén vehették birtokba az utasok. Így végül az amúgy jóval hosszabb 3-as, és a lényegében hasonló hosszúságú 2-es vonalnál rövidebb idő alatt készült el, ám a valamivel több, mint fele olyan hosszú Millenniumi Földalatti Vasúthoz képest még így is négyszer hosszabb idő kellett a megvalósulásához. Ezen kívül lényegében csak néhány fontos, ám a száz, vagy akár az ötven évvel korábbi fejlődés nagyságrendjéhez semmiképp sem mérhető, jórészt infrastruktúrát érintő, európai uniós forrásból elkészült beruházás valósult meg ekkor. Ilyen volt a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep a Duna fővárosi szakaszának revitalizációja szempontjából kiemelkedő jelentőségű megépítése Csepelen, amely 2005 és 2010 között, 65% EU, 20% kormányzati, 15% fővárosi önkormányzati forrásból valósult meg,⁷⁵ illetve az ugyanennek a projektnek a részeként 2008 és 2010 között létrehozott Duna-parti fűgyűjtő csatorna építése. Ezek mellett említést érdemel még a 2008-ban átadott Megyeri híd építése, amely Budapest legészakibb hídja, és amely 2006 és 2008 között épült fel tisztán állami forrásokból és beruházásban Káposztásmegyer és Békásmegyer között,⁷⁶ illetve az Mo gyűri keleti szektorának befejezése.

Az 1990 és 2010 közötti korszaknak a Fővárosi Önkormányzat saját projektjeként megvalósult leginkább előremutató, példaértékű fejlesztése volt a IX. kerületi városrehabilitáció, amely átgondolt, sikeres beruházként képes volt felemelni, és a város egyik leginkább szerethető részévé tenni egy, a kilátástalanságig lecsúszott városrészt. Másik jelentős, a 2000-es évek végén megkezdődött, fontos városrehabilitációs projekt volt a Budapest Szíve beruházás, amelynek a Kossuth Lajos utca azóta is fájoan hiányzó revitalizációján kívül valamennyi lényeges eleme megvalósult a 2010-es évek elejére – mint a pesti belváros gyalogoshálózatának kiterjesztése és a Károly körút forgalmának csökkentése. A korszak végén kezdődött meg a 2-es metró, valamint a Margit híd felújítása.

Ez a két évtized ugyanakkor adós maradt nemcsak új nagy infrastruktúrák megvalósításával, esetleg nemzetközileg jegyzett „sztárépítések” által Budapestre tervezett új középületek létrehozásával, de még (a 4-es metró vonalával érintettekén kívül) a szocializmus időszakában lelakott közterek, kulturális vagy egyéb középületek felújításával is.

75 | Lengyel et al. 2010: 2.

76 | Domonkos 2018. osz.n.

Jó példa erre a több nekifutásra sem sikerült Kossuth téri rendezés az Országház épületének évtizedeken át húzódó toldozgatásával, a Buda szégyenfoltját jelentő Moszkva tér (mai Széll Kálmán tér), a romhalmazként Budapest világörökségi látképét csúfító, jobb sorsra érdemes Várkert Bazár, a rendőrségi eszközraktárnak használt, Pollack Mihály-féle Ludovika, a felújításra jócskán megérett Operaház, a Zeneakadémia, a Pesti Vigadó, a 2007-ben bezárt Erkel Színház, vagy épp Pest egyik legrégebbi középülete, a máig szégyenletes állapotban lévő Városháza. Ezeknek a köztereknek és épületeknek az állapota az államszocialista Budapestet idézte, két évtizeddel a rendszerváltás után is.

Részben fentieket felismerve, illetve a város tervszerű, a rendszerváltás óta eltelt időszakhoz képest nagyságrendekkel jelentősebb állami szerepvállalás mellett megvalósítandó fejlesztésének szükségessége okán merült fel egyre többekben a Közmunkatanács visszaállításának gondolata. Így született meg Juharos Róbert szerkesztésében 2005-ben a *Hogyan épüljön Budapest? Állítsuk vissza a Fővárosi Közmunkák Tanácsát* c. kötet, amely, jóllehet közvetlen politikai cselekvést nem váltott ki, mégis fontos szerepe volt abban, hogy a várossal hivatásszerűen foglalkozó szakemberek, illetve a döntéshozók figyelmét ráirányítsa a tervszerű fejlesztéspolitika kidolgozása és megvalósítása céljára létrehozandó entitás szükségességére.

Városfejlesztés 2010–2020 között; a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa

2010 után jelentős fordulat következett be az állam – egyebek mellett – városfejlesztések terén betöltött szerepe kapcsán. Az 1990 és 2010 közötti időszak néhány évtől, illetve néhány megvalósult beruházástól eltekintve lényegében passzív, a magántőke által megvalósított fejlesztések szinte kizárólagos jelentőségét hangsúlyozó szerepfelfogását felváltotta az aktív fejlesztőként, jelentős városkép-alakítási igénnyel fellépő állam, illetve ezzel párhuzamosan a – lehetőségeihez mérten – úgyszintén aktív fejlesztőként fellépő főváros modellje.

Jóllehet a 2010-zel kezdődő évtized első két esztendeje még a 2008-ban kezdődő pénzügyi válság jegyében telt, az évtized nagy részét jellemző intenzív közfejlesztések tervezése már 2010-ben, illetve 2011-ben megkezdődött mind a főváros, mind az állami szereplők oldalán.

Az évtized során az állami, önkormányzati, illetve európai uniós forrásokból megvalósult valamennyi, Budapest területén elkészült beruházást összesítve mintegy 2200

milliárd forint értékű közcélú, közpénzből finanszírozott fejlesztés azonosítható ebben az időszakban, 2022. évi árakon számolva.⁷⁷

Ez az összeg lefedi valamennyi állami, kerületi, vagy a Fővárosi Önkormányzat által megvalósított zöldfejlesztést, köztérmegújítást, infrastrukturális fejlesztést, valamint az összes magasépítési beruházást az óvodafelújításoktól a kulturális, oktatási, egészségügyi, illetve sportcélú beruházásokig.

Több száz beruházásról lévén szó, jelen írás kereteit messze szétfeszítené, továbbá az eredeti kérdéssel megválaszolásához sem vinne közelebb valamennyi felsorolása, ugyanakkor funkciójuk szerint csoportosítva a legjelentősebb fejlesztések áttekintése mégis segíthet érzékeltetni a fenti, a kumulált forrástömeg számszerűsítésének eredményeként keletkezett absztrakt összeg mögötti beruházások valódi nagyságrendjét.

Az évtized elején a Fővárosi Önkormányzat a város lakóinak mindennapjaira leginkább hatással bíró, évtizedek óta várt infrastrukturális beruházások tervezését, majd a recesszió időszakának végétől azok megvalósítását kezdte meg. Ilyen volt mindenekelőtt az 1-es villamos Budáig, majd az évtized második felében egészen az Etele térig történő meghosszabbítása, a 3-as villamos meghosszabbítása, valamint a Buda hiányos és töredezett észak–déli irányú kötöttpályás közlekedését hálózatba kapcsoló budai fonódó villamosközlekedés kiépítése. Itt kell megemlíteni a 4-es metró építésének befejezését; a 8 évig tartó beruházás második négy esztendeje esett erre az időszakra, valamint a 3-as metró döntően európai uniós és állami, kisebb részben önkormányzati forrásokból megvalósult felújításának megkezdését.

Ezzel párhuzamosan az állam által finanszírozott és menedzselte beruházások az 1990 óta tartó időszak fejlesztések terén legaktívabb időszakát hozták el Budapesten, mindenekelőtt a magasépítések terén.

A köztérmegújítások között kiemelt fontossággal bír a Kossuth tér évtizedek óta húzódo felújítása, a tér környezetét egy évtized alatt megújító Steindl Imre Program, az állami-önkormányzati beruházásként átépített Széll Kálmán (korábbi Moszkva) tér, vagy épp a Madách tér.

A városrészi léptékű revitalizációk sora folytatható a II. világháború óta folyamatosan pusztuló Orczy-park revitalizációjával, a hozzá tartozó, történelmileg igen értékes, Pollack Mihály által tervezett Ludovika-főépület teljes műemléki rekonstrukciójával, továbbá a park külső részén egy új egyetemi campus teremtő épületegyüttes megvalósításával. A parkfelújítások körébe tartozik a Margitsziget csatornázása és közparkjának megújítása,

77 | A szerző saját gyűjtése.

a Múzeumkert, a Normafa, illetve a Városliget revitalizációja, az Erzsébet tér felújítása, valamint a Millenárison létesült új közpark kialakítása.

Budapest városegysítést követően létrejött jelentős műemlék középületeinek állapota a 2010-et megelőző évtizedek során folyamatosan romlott, egy részük szinte elpusztult. Az évtized elején kezdődött felújítási hullám során ezek döntő többsége az évtized végére megújult. Ezek közül legfontosabb az Országház, az évtized kezdetén még a teljes pusztulás szélén álló Várkert Bazár és Rumbach Sebestyén utcai zsinagóga, a Liszt Ferenc Zeneakadémia, a Pesti Vigadó, a Budai Vigadó, a Gül baba türbéje, a Lóvasút épülete Zugligeten, a Szépművészeti Múzeum II. világháború óta romos, bezárt Román Csarnoka, a városligeti Millennium Háza, a Nyugati pályaudvar tetőszerkezete, illetve az Operaház, továbbá a Sándy Gyula által tervezett, több mint egy évtized óta üresen álló Postapalota, vagy éppen az Árkay Aladár-féle „kistemplom” a Városmajorban. Mindezek mellett indult el a Nemzeti Hauszmann Program keretében a Budai Vár II. világháborúban lebombázott részeinek újjáépítése, ennek egyik emblemikus elemeként a Szent István terem újjászületése, valamint a világörökségi látkép központi részét képező, ám a nemzeti emlékezet számára idegen, funkcióval évtizedek óta nem rendelkező Citadella átépítésének, környezetrendezésének megkezdése.

Budapest leromlott sportinfrastruktúrájának fejlesztése, a meglévő létesítmények felújítása, félbehagyott épületek befejezése, valamint újak létrehozása szintén jelentős állami beruházásokat indukált a fővárosban. Ezek közé tartozott a félbehagyott Tüskecsarnok befejezése és új uszodával való kiegészítése, a Groupama Aréna, a Hidegkúti Nándor, a Puskás, valamint a Bozsik stadionok építése, a Kozma István Birkózóakadémia, vagy épp az atlétikának otthont adó Nemzeti Atlétikai Központ, és az ország legnagyobb sportuszodája, a Duna Aréna felépítése – e két utóbbi egy-egy nemzetközi versenyhez kapcsolódóan –, továbbá a Komjádi, illetve a Hajós Alfréd uszodák, valamint a Dagály strandfürdő felújítása. Megvalósult továbbá ebben a körben Közép-Európa egyik legnagyobb fedett sport-, és rendezvénycsarnoka, a 22 ezer néző befogadására alkalmas MVM Dome, illetve a XXI. század követelményeinek megfelelően megújult a Hungexpo Budapesti Vásárközpont épületegyüttese is.

Felsőoktatási beruházások között a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem új campusa, a Nemzeti Közzolgálati Egyetem négy új oktatási és kollégiumépülete, illetve a Testnevelési Egyetem beruházás jelentette a legfontosabb fejlesztéseket, míg az egészségügy területén a Budai Irgalmasrendi Kórház, illetve a Kútvölgyi kórház felújítása.

Fontos megemlíteni még a kulturális fejlesztések között a Liget Budapest projektet, amelynek keretében két új, komoly nemzetközi elismerésekben részesült múzeum,



a Magyar Zene Háza, valamint a Néprajzi Múzeum épült meg – ez utóbbi tette lehetővé, hogy a korábbi épületében, az egykori Igazságügyi Palotában a Kúria néhány éven belül ismét elhelyezést nyerjen a Steindl Imre Program keretében.

A fentiekben nagy vonalakban áttekintett, kétségtelenül impozáns volumenű, tisztán állami forrásból megvalósult fejlesztések ugyanakkor több kérdést is felvetettek.

A két legfontosabb kérdés egyike az amúgy is „túlfejlett”, de legalábbis az Európai Unió legfejlettebb városai közé tartozó Budapestre összpontosuló forrástömeg, és a vidéki beruházások arányának már a városegysítés idején is napirenden lévő kérdése, míg a másik a főváros választott vezetőinek a fejlesztési szükségletek meghatározásába való beleszólási lehetőségének megteremtése.

Az első kérdés nem tartozik jelen írás szorosan vett tárgyköréhez. A második kérdés azonban Budapest fejlődése során mindvégig jelen volt, sőt mint láttuk, 2005 és 2010 között kifejezetten napirendre került az a kérdés, hogy milyen módon lehetne ismét létrehozni azt az érdekegyeztető-döntéshozó fórumot, amely betölthetné a szemlátomást hiányzó Közmunkatanács funkcióját, és intézményesítené a város választott vezetői, és a város története során annak fejlesztésére leginkább képesnek bizonyult állami szereplők kapcsolatát.

A miniszterelnök, illetve Budapest főpolgármestere 2018. november 17-én, azaz Pest, Buda és Óbuda egyesítésének 145. évfordulóján várospolitikai relevanciával bíró együttműködési megállapodást írt alá.⁷⁸ A 14 pontból álló megállapodás 1. pontja rögzíti, hogy a kormány és a Fővárosi Önkormányzat közötti, városfejlesztési tárgyú együttműködés intézményesítése érdekében a kormány határozatban hozott létre egyfajta egyeztető fórumként egy testületet, a Közmunkatanács bizonyos funkcióinak felélesztésére. A főpolgármester kezdeményezése nyomán újonnan létrejött entitás feladatairól, hatásköréről, szervezetéről, illetve a döntéshozatali rendről szóló alapos egyeztetéseket követően végül 2018 őszén kezdte meg a működését a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa, amely működésének alapvető szabályairól a 1509/2018. (X. 17.) Korm. határozat rendelkezett.

A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa (továbbiakban: FKT vagy Tanács) a Közmunkatanács működéséből levont tanulságok alapján, de jóval szűkebb és szerényebb hatáskörrel jött létre, lényegében egyfajta érdekegyeztető fórumként.

78 | https://budapest.hu/Documents/20181117_kormany_fovaros_megallapodas.pdf

Tekintettel arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat jelentős méretű szakapparátussal rendelkezett, az FKT létrehozatalának idején, 2018 és 2022 között pedig az állam Budapesten zajló és tervezett fejlesztéseinek összehangolására a kormányzati struktúrán belül önálló, tárcaszintű felelősséget konstituált, továbbá saját szakapparátust is létrehozott, így az FKT számára saját külön apparátus kiépítését sem az állami, sem a fővárosi oldal nem tartotta szükségesnek.

A Tanács paritásos alapon állt fel; 5 tagot delegált az államot képviselő kormányoldal, 5 tagot pedig a Fővárosi Önkormányzat. A Tanács elnöke – a Közmunkatanácshoz hasonlóan – a miniszterelnök, akit akadályoztatása esetén a Miniszterelnökséget vezető miniszter helyettesít. Társelnöke a főpolgármester, ám az ő esetében helyettesítésnek nincs helye. Alapvető funkciója szerint a jelentős fővárosi (akár a kormány, akár az önkormányzat által megvalósított) fejlesztések tekintetében, azokkal kapcsolatos koordinációs tevékenységgel kapcsolatban javaslattevő, kezdeményező, döntés-előkészítő, koordináló feladatokat lát el, illetve nyomon követi a fejlesztések megvalósulását. Mindkét oldalnak egy szavazata van, a döntéshez egyhangúság szükséges.

Az FKT összesen 12 ülést tartott. Ebből két ülést 2018-ban, 6 ülést 2019-ben tartott, 2020-ban és 2021-ben pedig egyaránt két alkalommal ülésezett. A 2019-es évben valóban aktív egyeztető fórumként lényegében valamennyi, akár a kormány, akár az önkormányzat által korábban megkezdett és folyamatban lévő lényeges, illetve tervezett fejlesztést megtárgyalt, és a két fél jellemzően konszenzusra is jutott ezekben az esetekben.⁷⁹ A 2019-es önkormányzati választások eredményeképpen megválasztott új önkormányzati vezetés, illetve a kormányoldal közötti együttműködés korábbiakhoz képest megváltozott jellege, továbbá a pandémiás helyzet következtében előállt új helyzet, a korábbiakhoz képest megváltozott prioritások, valamint az ország és a főváros működése terén tapasztalható nagy fokú bizonytalanság ugyanakkor a folyamatban lévő fejlesztésekre, ezen keresztül pedig az FKT szerepére is kihatott. Fentiekből, majd a pandémiás helyzet által okozott, 2022 tavasztól kezdve pedig a háborús helyzet következtében előállt gazdasági nehézségek miatt fokozatosan csökkenni kezdett a főváros fejlesztésére rendelkezésre álló pénzügyi mozgástér, ennek következtében pedig az új fejlesztéseket tárgyaló fórum jelentősége is.

Mint a fentiekből is látható, az FKT valójában sem hatáskörét, sem szervezetét, a tényleges tevékenységének időtartamát tekintve pedig különösen nem volt a Közmunkatanácshoz mérhető szervezet.

Az viszont elmondható, hogy az 1948-at, azaz a Közmunkatanács megszűnését követő 70 évben ez volt az első kísérlet arra, hogy a központi állami, és a fővárosi városfejlesztési

79 | <https://budapest.hu/Lapok/2020/fovarosi-kozfejlesztések-tanacsa.aspx>

akarat szinkronba hozása intézményi keretek között, rendszeresen megtörténjen, és mint ilyen, Budapest fejlődésének történetét, a fejlesztői szándék és akarat manifesztációját vizsgálva feltétlenül említést érdemel. Az FKT jelenleg nem végez tevékenységet, jövőbeni esetleges szerepének tárgyalása nem tartozik jelen írás tárgyához.

Összegzés, a városfejlődés egyes korszakai közös vonásaiból levonható egyes következtetések

Budapest fejlődéstörténetét a teljesség igénye nélkül, vázlatosan, a főbb csomópontokon keresztül áttekintve tehát két következtetés tűnik levonhatónak.

Az egyik, hogy a város fejlesztése iránt elkötelezett, kellő jogalkotási és pénzügyi potenciállal rendelkező központi hatalom, állami fejlesztő nélkül, pusztán önerőből nem képes valódi, átütő fejlődésre Budapest. Jól példázzák mindezt azok a korszakok, amikor a központi, országos fejlesztői szándék híján a város nem, vagy csak igen lassan, jelentősebb előrelépés nélkül működött.

A gyorsan megvalósuló, dinamikus fejlesztések, amely időszakok az európai szinten jelentős városok közé emelték Budapestet – mint a hidak, jelentős infrastruktúra-elemek, fontos középületek – minden esetben a városról valódi vízióval – és ezzel összefüggésben valódi fejlesztési potenciállal is – rendelkező, nagy formátumú állami vezetők, jellemzően király, báró, nádor, gróf, miniszterelnök nevéhez fűződtek. Ilyen volt Hunyadi Mátyás, Luxemburgi Zsigmond, II. József, József nádor, Széchenyi István, vagy éppen Andrássy Gyula, Podmaniczky Frigyes, Wekerle Sándor miniszterelnök.

A városok, az egyesítést követően pedig Budapest választott vezetői már Petermann bírótól kezdve hangsúlyosan törekedtek a város irányítása terén az önálló mozgástér megteremtésére vagy megtartására, így a központi államhatalom jelentős fejlesztési elképzelésekkel bíró reprezentánsaival szemben a legtöbb esetben gyanakvás, ellenállás volt tapasztalható – még a városeyesítés időszakában is. Ez alól kivételnek lényegében a Közmunkatanács működésének időszaka tekinthető, bár még ott is számos ellentét tapasztalható volt – egyebek mellett az építési szabályzatok megalkotásának terén.

A másik következtetés, hogy a legdinamikusabb fejlődés – mint láttuk – pont abban az időszakban tudott megvalósulni, amikor is a központi, állami fejlesztési szándék, illetve a választott helyhatóság képviselői rögzített intézményi keretek között, valódi hatáskörökkel bíró, rendszeres egyeztető fórum, testület, szakigazgatási szerv, vagy va-

lamilyen tudásközpont segítségével együtt jelölték ki a fontosabb fejlesztések irányait, a választott városi vezetés szempontjainak figyelembevételével. Ennek megléte esetén a hatáskörelvonás vádja nem, vagy kevésbé jelenik meg, még akkor is, ha a központilag tervezett és finanszírozott fejlesztések legtöbbször sajátos, a város adott korszakban érvényes rendezési szabályaitól eltérő elbírálást tesznek szükségessé, ami viszont rendre a város vezetői nemtetszésével találkozik.

A központi, állami fejlesztők részéről ezért fontos az önmérséklet és a konszenzus-keresés, miközben a mindenkori helyhatóság képviselőinek viszont tudomásul kell venni, hogy néhány ritka kivételtől eltekintve az igazán jelentős fejlődések időszakában a városfejlesztés valódi motorja mindig a központi fejlesztői akarat, amelyhez az önkormányzat fontos szakmai szempontokkal, illetve a mindig szükséges kontrollfunkcióval tud érdemben hozzájárulni. Budapest mint főváros tehát ebből a szempontból is kivételes helyzetben van az ország többi városához képest, hiszen nem csupán a budapestiek otthona, de egyben a nemzet fővárosa is, annak valamennyi gazdasági, infrastrukturális, turisztikai és reprezentációs vonzatával együtt. Ez más városokhoz képest szükségszerűen fokozott odafigyelést indukál a központi államhatalom részéről, ami egyszerre jelent lehetőséget, de terhet és korlátokat is a város mindenkori választott vezetői számára. Ám ezekkel – mint az jelen rövid áttekintésből is kitűnik – elkerülhetetlenül meg kell tanulniuk együtt élni.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

- Baroch Csaba F. 2019: Szimbolikus politikai fordulatok és térbeli mintázataik: közterületek átnevezése Budapest I. és V. kerületében *Földrajzi Közlemények* 143/2. (2019)
- Domonkos Csaba 2018: 10 érdekesség a 10 éves Megyeri hídról. In: *PestBuda* 2018. október 2. (2018/10.)
- Domonkos Csaba 2022: A szervezet, amelynek a Lánchidat köszönhetjük: 190 éve alakult meg a Hídegylet. In: *PestBuda* 2022. február 28. (2022/2.)
- Engel Pál – Kristó Gyula – Kubinyi András (szerk.) 1998: Magyarország története 1301–1526. Osiris, Budapest
- Fábó Beáta 2020: Budapest 1945 előtti építési szabályzatainak áttekintése, *Tanulmányok Budapest múltjából* 45.
- Gáll Imre 2005: Budapesti Duna-hidak Hídépítő rt., Budapest
- Gárdonyi Albert 1926: Pest város újratelepítése a török hódoltság után. In: *Föld és ember*, (6) 2. pp. 87–111.
- Horváth Miklós – Kosáry Domokos – Vörös Károly – Gerevics László (szerk.) 1980: Budapest története I–V. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Juharos Róbert (szerk.) 2005: *Hogyan épüljön Budapest? Vertigo*, 2005
- Képes Krónika 1986: Európa Könyvkiadó, Budapest
- Lengyel Béla – Sámay András – Dr. Csiki Csaba, 2010: A Budapesti Központi Szennyvíztisztító telep. In: *Vasbetonépítés, BME* 2010/1. pp. 1–8.
- Meggyesi Tamás 2005: A 20. század urbanisztikájának útvesztői. Terc, Budapest
- Preisich Gábor 1960: Budapest városépítésének története I. Buda visszavételétől a kiegyezésig. Műszaki Könyvkiadó, Budapest
- Preisich Gábor 1964: Budapest városépítésének története II. A Kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig. Műszaki Könyvkiadó, Budapest
- Preisich Gábor 1969: Budapest városépítésének története III. A két világháború közt és a felszabadulás után. Műszaki Könyvkiadó, Budapest
- Siklóssy László 1931: *Hogyan épült Budapest? Fővárosi Közmunkák Tanácsa* (Reprint 1985, Állami Könyvterjesztő Vállalat)
- Sipos András (szerk.) 2011: *A jövő Budapestje 1930–1960*. Napvilág Kiadó, Budapest
- Szabó Balázs 2014: *A Budai Várhegyi Alagút története 1837–2014*. Sziklakórház Kulturális Közhasznú Nonprofit Kft., Budapest
- Széchenyi István 1831: *Világ*. Landerer, Pest
- Táncsics Mihály 1867: *Fővárosunk*. Bartalits, Pest

Umbrai Laura 2007: A hatósági kislakás-építés története Budapesten 1870–1948, doktori disszertáció, ELTE Bölcsészettudományi Kar

Remeczki Rita 2005: Wekerle-telep: munkástelep vagy kertváros – avagy a 20. század elejei magyar szociális lakáspolitikáé eredménye. 2005. január, ELTE Szociológia

FORRÁSOK:

BFL – Budapest Főváros Levéltára

Joganyagok: <https://net.jogtar.hu/>

Budapest.hu

Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1873 évi működéséről, 1874

Magyar Nemzeti Múzeum honlapja (mnm.hu)