

Szemző Hanna

BALESETEK ÉS TÁRSADALMI SZABÁLYOZÁS BUDAPESTEN A XIX–XX. SZÁZAD FORDULÓJÁN*

*Budapest már nem kisváros, de még nem nagyváros
Budapest már nem német, de még nem magyar.
Fővárosunk nem eredeti alkotás, hanem utánczat.
Ami Keletre vall benne, az nem stíl;
ami európai benne, az nem a rend.*
Ágai Adolf

Bevezető

A századforduló táján és az azt megelőző évtizedekben, amikor Budapest a növekedés és a teljes megújulás időszakát élte, átalakult a közterek használatával és a nyilvános viselkedés normáival kapcsolatos szabályozás is. A motorizált tömegközlekedés megjelenése részben felgyorsította a folyamatot, részben addig ismeretlen problémákat vetett fel, melyek még hangsúlyosabbá, mindenki számára érzékelhetőbbé tették az átalakulást. Súlyos következményei lehettek a nem megfelelő nyilvános viselkedésnek, hiszen könnyen balesetet okozhatott. A „száguldó” gépek arra kényszerítették a hatóságokat, hogy erőteljesebben ellenőrizzék a járókelőket, megregulázva magát az utcai viselkedést is.

Hiba lenne azonban azt gondolni, hogy a közlekedési balesetek a modern közlekedési eszközökkel együtt jelentek meg Budapesten. Megbokrosodott lovak, elszabadult állatok, felborult szekerek korábban is számtalan problémát okoztak. Ezek a „premodern” közlekedési balesetek azonban, éppen a gépesítés hiánya miatt, általában sokkal kevésbé jártak súlyos következményekkel. A motorizált tömegközlekedés megjelenése, melynek kezdetét a villamos jelentette, minőségileg új helyzetet teremtett: a gépek, melyek addig a be voltak zárva a gyárakba, megjelentek a város utcáin is. És éppúgy, mint a gyárban, veszélytelen használatuk a korábbinál nagyobb fegyelmet és pontosságot, illetve egyúttal komolyabb ellenőrzést követelt a hatóságok részéről. A korabeli villamos balesetek a kívánatos fegyelem hiányát tükrözték, valamint azt a tudatlanságot is, amivel az emberek a gépekhez viszonyultak. A két legnagyobb budapesti balesetet, melyekből egyet a tanulmány során részletesen is elemezni fogok, az ismeretek hiánya és a türelmetlenség okozták; közelebről az a tény idézte elő őket, hogy az utasok nem fogadták el a gépek által teremtett merőben új feltételeket. Ekkoriban még nem annyira a gépekkel telezsúfolt utakon jelentkező koordinációs problémák okozták a baleseteket – mint az autó megjelenését követően –, hanem sokkal inkább a gépesített közlekedés szokatlansága, idegensége, ismeretlen-

* Az alábbi tanulmány a Közép-Európai Egyetem történelem szakán megvédett szakdolgozatom (MA) rövidített és átdolgozott változata. A szakdolgozat elkészítésében nyújtott segítségéért hálával tartozom témavezetőmnek, BODNÁR Juditnak.

sége, vagy ahogy a korabeliek egy része érzékelt: az „elmaradottság”, a közlekedők „civilizálatlansága”.

Az utcai balesetek értelmezéséhez hasznosnak tűnik Victor Turner liminalitás-fogalma. Turner definíciója szerint a liminalitás nem más, mint olyan átmeneti állapot, melyben időlegesen felfüggesztik vagy megkérdőjelezzik a szokványos társadalmi elvárásokat, kimozdítva ezáltal az egyént vagy a csoportot korábbi, megszokott társadalmi pozíciójából. Ezután az átmeneti állapot után – a poszt-liminális fázisban – a régi szabályok megerősödésével vagy éppen azok részleges átalakulásával újra helyre áll a megbomlott rend.¹ A budapesti nagy utcai balesetek mint liminális periódusok felszínre hozták a nyilvános viselkedést szabályozó normarendszer problémáit, és az általuk kiváltott viták révén hozzájárultak a korábbi normarendszer megkérdőjelezéséhez és újraértelmezéséhez. A viták során szóba kerültek azok a korabeli nagy dilemmák, melyek a nyilvános viselkedés szabályozásával, a társadalmi kontroll kérdésével, és általában a város fejlődésével, valamint modernizációjával álltak kapcsolatban. A balesetek olyan rövid ideig tartó „abnormális” állapotként foghatók tehát fel, melyek révén – éppen, mert megbomlik a rend – betekintést nyerhetünk a dolgok „normális” menetébe. Az utcai balesetek vizsgálata segíthet annak a folyamatnak – legalábbis részleges – megértésében, hogy miként alakult át a köztér használata és hogyan formálódtak a nyilvános viselkedés szabályai.

Legfontosabb példám egy 1900. június 4-én bekövetkezett súlyos villamos baleset, mellyel éppen annak súlyossága miatt a korabeli közvélemény és a politikusok egyaránt sokat foglalkoztak. A zugligeti végállomáson várakozó 24-es villamost megrohamozták az utasok, a felszállás után azután valamelyikük véletlenül kiengedte a féket, minek következtében a jármű vezető vagy kalauz nélkül elindult lefelé. A Virányosi útnál azonban egy kanyarban kisiklott, és belerohant a közeli oszlopba, majd a jobb oldali árokba zuhant. A hetven utas közül négyen meghaltak, kilenc embert pedig súlyos sérülésekkel a közeli János Kórházba szállítottak.² A baleset elég szörnyű és véres volt ahhoz, hogy felkeltse a köz érdeklődését, és még sokáig foglalkoztassa az embereket. Számptalan cikk jelent meg róla a lapokban, melyek napról napra pontosan tudósítottak a fejleményekről, és nyomon követték az egyéni tragédiákat, a sérültek gyógyulását és beszámoltak a hivatalok intézkedéseiről is. A hatóságok sem késlekedtek: miniszteri szintű tanácskozással, parlamenti vizsgálat és városházi viták következtek. A felfordulás pontosan hét napig tartott. Június 11-én szigorú rendőri kíséret és komoly ellenőrzések mellett a kereskedelmi miniszter, a főpolgármester és a polgármester mind kimentek Zugligetbe, demonstrálva, hogy helyre állt a rend, továbbá, hogy a politikai vezetés valóban úrrá tud lenni a krízisen. A poszt-liminális fázis nem hozott drasztikus változásokat, ám az addig lezajlott viták, hosszú távon, mind hozzájárultak az utcai rendszabályozás megváltozásához.

A zugligeti balesetből és az azt követő vitából kiindulva először rövid áttekintést kívánok adni Budapest, és mindenekelett a budapesti közlekedés fejlődéséről. Majd

¹ TURNER 1991. 94–95.

² Balesettel kapcsolatos cikkek minden fontosabb napilap június 5-i számában találhatóak. A következő elemzés leginkább a *Pesti Napló*ban, a *Pesti Hírlap*ban, a *Budapesti Hírlap*ban és a *Friss Újság*ban megjelent cikkekre támaszkodik.

igyekszem bemutatni, hogy a motorizált tömegközlekedés megjelenése és vele párhuzamosan a súlyos balesetek veszélye miként változtatta meg Budapesten a nyilvános viselkedés szabályait. Végezetül megvizsgálom, hogy hogyan a bekövetkezett balesetek befolyásolták a kor modernizációról, civilizációról, és fejlődésről szóló diskurzusát. A tömegközlekedés gyors fejlődése ugyanis lényeges elemét képezte a modern Budapestről kialakult képnek. A tömegközlekedés elterjedése egybeesett a város fejlődésével és számos korabeli lakos szemében olyan kérdésnek számított, melyben a város nem csupán behozhatta korábbi lemaradását, de akár meg is előzhetette nyugati riválisait, mutatván a fejlettségét és európaiságát. Egy nagyobb baleset azonban könnyedén megingathatta ezt a hitet, és előhozhatta azokat a félelmeket, melyek szerint Magyarország és Budapest, sosem lesz a „civilizált” Európa része.

Az elemzés alapját a zugligeti esetről szóló sajtóbeszámolókon kívül a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) és a Budapesti Önkéntes Mentőegyesület levéltári anyagai, illetve egy 1896-os sikló balesetről³ szóló újságcikkek alkotják.

Budapest, a metropolisz

A városi modernizáció szinte egész Európában akut problémák sorát vetette fel és számtalan vita forrását képezte. Nem csupán a hatóság szerepkörét kérdőjelezték meg számtalan alkalommal, de párhuzamosan a városi infrastruktúra modernizálásával – a széles sugárutak kiépülésével, az úthálózat átalakulásával, a tömegközlekedés megjelenésével és a velük együtt járó óriási bontásokkal – a múlthoz fűződő viszony is a viták központi kérdésévé lett, felvetve az egyediség és uniformizáltság problémáját a város kontextusában. Az új metropoliszok sokak számára elvesztették a régi város varázsát. Egy korabeli francia komédiában például élesen kritizálták Haussmann munkásságát és az annak nyomán kialakult, kissé monoton városképet, gúnyt űzve a bulvárok végtelenbe nyúló járdájáról és az unalmas utcai bútorzatból.⁴ Bécsben pedig – másokkal egyetemben – Werner Sombart indított háborút a modernizáló mozgalmak ellen, egy röpiratában Bécszet kiáltva ki az utolsó védőbástyának, amelyik mind az ideig ellen tudott állni a modernizáció nyomásának.⁵

Budapest esete annyiban tér el az előbb említett példáktól, hogy a város gyors modernizálása megkérdőjelezhetetlen prioritássá vált az elit szemében. Talán az általános fejletlenség, talán a nemzeti főváros kiépítése körüli láz okozta, hogy a modernizációs törekvéseket szinte egyöntetű lelkesedés fogadta. Az általános támogatottságra utal az is, hogy a korszak legnépszerűbb írója, Jókai Mór, *A jövő század regénye* című művében egy hipermodern Budapestről álmodozott. Ez a Budapest – Bécszet immár megelőzve – a Monarchia székhelyévé vált. Jókai műve jól példázza a Budapest fejlődése felett érzett örömet, és azt az elégtételt, hogy a provinciális kisváros lassanként Bécs riválisává kezd válni.

³ 1896 júniusában a sikló a miniszterelnök fogadásáról távozó vendégekkel, köztük számos külföldi tudósítóval, leszakadt, megsebesítve számos utast. Mivel a millenáris ünnepségek alatt történt, sokan attól tartottak, hogy a megsebesült tudósítók majd Magyarország rossz hírét keltik.

⁴ Victorien SARDOU, *Maison neuve*, idézi T. J. CLARKE, 42.

⁵ SOMBART 1910. 12–13.

A magyar politikai elitnek komoly tervei voltak Budapesttel, mely város a nemzeti aspirációk szimbólumává vált. Gróf Andrássy Gyula, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának (FKT) elnöke, nem csupán Magyarország fővárosát, de az Osztrák-Magyar Monarchia keleti felének a központját kívánta általa megteremteni. Olyan városról álmódott, amely gazdasági, politikai és kulturális szempontból egyaránt dominálja a balkáni régiót.⁶ Az 1870-ben alapított FKT ezen vágyak beteljesítését volt hivatott elősegíteni. Az FKT megalakulásakor az épületek nagy részének még vidékies jellege volt Budapesten, s ez csak lassan változott, ahogy a gomba módra szaporodó historicista bérpaloták kezdték egyre inkább meghatározni a város arculatát. Thirring Gusztáv és Körössy József 1901-ben készült elemzésükben már büszkén fedezték fel a nagyvárosiasodás jegyeit Budapest építészetében és térszerkezetében:

Az 1891-es népszámlálási közleményünkben kimutattuk, hogy Budapest a földszintes házak sűrűsége tekintetében még nem bontakozott ki egészen a magyar alföldi városoknak – bár nem nagyvárosi de azért egészségi szempontból nem is kedvezőtlen – jellege alól. Az építkezések gyors és mindjobban nagyvárosivá való fejlődése mellett ezen jelleg mindinkább eltűnik és a nyugati nagyvárosok viszonyaihoz való közeledés mind nagyobbá válik...⁷

Az egyesítést követő évtizedekben nem csupán Budapest arculata változott meg, de a gazdasági súlya is gyorsan növekedett, és hamar pénzügyi, ipari és kereskedelmi központtá vált. Az intenzív migráció következtében század végére lakossága elérte a 733.000 főt. A hirtelen növekedés magával hozta a városi élet gyökeres átalakulását és a budapesti élet fokozatosan mind kulturális, mind társadalmi szempontból egyre jobban hasonlított a többi európai metropoliszra. Ahogy összekeveredett az újonnan érkezők otthonról hozott kultúrája a nagyvárosban tenyésző kultúrával, fokozatosan megszülettek a város folklór sajátos elemei. Egyre-másra magasodtak a magaskultúrának otthont adó intézmények, ezzel párhuzamosan megtörténtek az elengedhetetlen infrastrukturális beruházások, a csatornarendszer fejlesztése, a közvilágítás kialakítása, a közegészségügy és iskolarendszer fejlesztése. A növekvő szegregáció következtében pedig sajátos karaktere alakult ki az egyes városi kerületeknek.

A közlekedés ugrásszerű fejlődése az egyesítést követő évtizedekben elengedhetetlen alapjául szolgált Budapest modernizációjának, ami lehetővé tette a roppant különböző városrészek összekapcsolását, ezáltal segítve elő az egységes „városi szövet” kialakulását. Egy 1896-ban született, a főváros fejlődését részletesen elemző cikkében Gerő Ödön az új tömegközlekedési eszközöket mérgezett dárdákhoz hasonlította, ahol a méregnek „nem kártékony, hanem gyógyító a hatása”. Hiszen „kigyógyította az elmaradt városrészeket az álmokorságból, most pedig a megelevenedettek csak úgy ficánkolódnak, mint maguk az ébresztők.”⁸

Az első lóvasút 1866-ban kezdett működni a pesti oldalon, amit két évvel később követett a budai. A két társaság 1878-ban egyesült, létrehozva a Budapesti Közúti

⁶ CSORBA 1993.

⁷ KÖRÖSSY–THIRRING 1904. 19.

⁸ GERŐ ÖDÖN, „Budapest”, *Pesti Napló*, 1896. április 5., 18.

Vaspálya Társaságot (BKVT), amelyik már nem csupán mindkét part vasútvonalát fejlesztette tovább, de 1879-ben a Margit-hídon keresztül végre össze is kötötte a város két felét.⁹ A következő fontos lépés 1887-ben történt, amikor a Budapesti Városi Villamos Vasút (BVVV) megkezdte a villamosok üzemeltetését a Nagykörúton. Amikor a fent említett zugligeti katasztrófa 1900-ban bekövetkezett, a két nagyvállalat mellett több kicsi is működtetett tömegközlekedési eszközöket, és egyszersmind három híd kötötte össze a város két oldalát. 1896-ban a Budapest-Újpest Rákospalotai Villamos Vasút is megkezdte a működését és néhány hónapon belül két fontos vonalat is üzemeltetni kezdett, melyek a külvárosokat kötötték össze a központtal. Szintén ebben az évben – a BKVT és BVVV közös vállalkozásában – készült el a Ferenc József földalatti vasút, az első földalatti a kontinensen, mely tény nagy büszkeséggel töltötte el a budapestieket.¹⁰ Ezen kívül már üzemelt Budán a fogaskerekű vasút és a sikló is. A „régí világra” immár csak a Margitszigeti Lóvasút Társaság szolgáltatásai emlékeztettek, melyek 1911-ig működtek. Megszüntetésükkor számosan érezték úgy, hogy véglegesen eltűnik a történelmi Budapest egy darabja. Öt évvel korábban, 1906-ban Szép Ernő még tárcát is írt róla az *Estben*, egyenesen arra kérve a budapestieket, hogy „...járjanak a városban villamoson, itt [Margitszigeten] ne legyen olyan sürgős dolguk, fogadják szívesen a lóvonat konduktorának gyenge trombitaüdvözlét...”¹¹

A fejlődés persze módfelett egyenetlen volt, mivel inkább csak a város pesti oldalát érintette. A BKVT villamosai közül (kezdetben összesen 15 volt belőlük) mindössze két vonal vezetett át Budára: ebből az egyik a Lipót körutat kötötte össze Zugligettel, a másik pedig a Lánchídat Óbudával. A helyzet javítása érdekében számos javaslat is érkezett a székesfőváros vezetéséhez, hiszen, ahogy a Budai Polgári Kaszinó tagjai megfogalmazták, „...a helyes közlekedési politikának oda kell törekednie, hogy a Duna folyam ne képezzen a város részei között választó vonalat...”¹²

A dinamikusan fejlődő Pest szembeállításával a kicsit „álmosabb” Budával egyébként is egyik kedves toposza volt a korabeli tárcáknak. A millenniumi kiállítás kapcsán a *Pesti Napló* megjelentetett egy sorozatot a városról, amiben a már idézett Gerő Ödön részletesen elemezte a város egyes negyedeit, parkjait, hegyeit és hídjait, saját karakterrel ruházva fel a különböző városrészeket: Pest a törekvés, Buda a nyugalom, Óbuda pedig a fatalizmus városa volt Gerő szemében. Óbudáról volt a legrosszabb véleménnyel, amit a „félíg földből kiásott tegnap, félíg földhöz ragadt ma” keverékének tartott, „negyedrészt város, negyedrészt falu, nagyobb felében pedig ghetto”. Csak a dinamikusan fejlődő Pestet, különösen a Belvárost és a Lipótvárost, a kereskedelmi és a pénzügyközpontot ítélte meg egyértelműen pozitívan. Budáról vegyes benyomásai voltak: bár a Várnegyedet, mint a város hipnotizált, mélyen szunnyadó részét érezte, amely mint egy „sziget, az elevenség tengerében” kimaradt minden-

⁹ SIKLÓSSY 1931. 556.

¹⁰ Lásd például az Építőipar 1906. május 13-i számát. (182–183.)

¹¹ SZÉP ERNŐ, „Lóvonat”, *Az Est*, 1911. június 11, 6.

¹² BFL, XI, 1511/i, 1, 5. „A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság viteldíjainak leszállítása tárgyában a székesfővárosához intézett kérvények és előterjesztések.”

féle fejlődésből, a Krisztinavárosban éppenséggel az éledés jeleit vélte felfedezni, mivel ott a „festői piszkosság helyébe nagyvárosi elegancia kerül”.¹³

Ágai Adolf, vagyis Porzó, 1907-ben kiadott emlékirataiban a kissé misztikus, sokszor ismeretlen Budáról beszélt, amelyik komoly történelmi hagyományokkal rendelkezik, és amit – Pesttel ellentétben – részben elkerült a modernizáció. Olyan Budáról esett nála szó, melynek lakosai nyugodtabban viselkednek és halkabban beszélnek, mint a pestiek.¹⁴ Persze Budán is történtek változások: Porzó visszaemlékezési szerint a korábban vadregényes Zugligetben lassan megjelentek a kertek, az ösvények helyét nemegyszer a kivilágított utcák vették át, és ami azelőtt a senkiföldje volt, az egyszeriben magántulajdon lett.¹⁵ A vasárnapi kirándulók pedig egyre nagyobb számban jöttek át Budára; olyannyira, hogy ünnepnapokon néha a közrend is veszélybe került. A villamos végállomása – a *Friss Újság* szerint – gyakran kisebb összezördülések színhelyévé lett, ahogy az utasok az ülő és állóhelyekért harcoltak.¹⁶

Éppen a közlekedés fejlődésének volt az egyik következménye, hogy Zugliget és a Svábhegy, ezek a régebben csak nehezen megközelíthető úticélok, urbanizálódtak és ily módon könnyen elérhetővé váltak a széles tömegek számára is. Hiszen korábban, az 1870-es években, egy átlagos pesti számára nem volt mindennapos dolog átmenni Budára, mondhatni ünnepi alkalomnak számított. Gyáni Gábor a Csorba Géza és Táncsics Eszter közösen írt naplóját elemezve hangsúlyozza, hogy Csorba és Táncsics számára Buda elsősorban kirándulóhely volt, ahol néha-néha egy egész napot is el lehetett tölteni, ám a Budapesttel kapcsolatos benyomásaik alapvetően Pestről származtak.¹⁷ A századfordulón azonban a helyzet megváltozott, hiszen a tömegközlekedés fejlődésével Buda „közelebb került” a pesti oldalhoz. Bár a közlekedési eszközök használatát még sokáig korlátozta a menetjegyek ára.

A legtöbb budapesti lakos megengedhette magának, hogy villamosra szálljon, ám a rendszeres közlekedés, különösen a két városrész között és nagyobb családok esetében a szegények számára általában nem volt megfizethető. Az állandó közönség között azonban bizonyára nagyobb számban előfordultak olyan tanulók és munkások is, akik kedvezményekben részesültek. A jegyárak általában a vonalak és az út hossza szerint változtak: kedvezményt kaptak a gyerekek – két éves kor alatt a szüleik ölében ingyen, tízéves korig pedig csökkentett áron utazhattak – és olcsóbb volt az átszállójegy.¹⁸ Amikor 1895-ben a lóvasút szerepét kezdte átvenni a villamos, egy felnőtt jegy ára tíz és húsz krajcár között volt a BKVT vonalain, a gyerekjegy pedig általában ennek a felébe került; egy szakaszjegy rendszerint hat krajcárba került, a gyerekek pedig négyet fizettek érte. A két part közti összeköttetést megnehezítette az, hogy a Dunán való átkelés drágította a jegyet. Két forint ötven krajcárba került, ha az illető csak az egyik partot használta (ez volt a helyzet a diákok havi kedvezményes jegye esetében is), és ötven krajcárral többre, ha mindkettőt. A tanulókon kívül havi

¹³ GERŐ Ödön, „Budapest”, *Pesti Napló*, 1896. április 5., 17–28.

¹⁴ ÁGAI 1998. 138–139.

¹⁵ ÁGAI 1998. 157–158.

¹⁶ *Friss Újság*, 1900. június 5., 2. kiad., 1.

¹⁷ GYÁNI 1999. 62.

¹⁸ „A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság vitel-díjszabása”, BFL, XI 1511/i, 1.

kedvezményben részesültek még a munkások is: az ő számukra munkanapokon a munkába menetelhez külön jegyeket biztosított a BKVT reggel hét előtt és este hat után, ami az Újpestről a Nyugati Pályaudvarhoz érkező vonalra, a közvágóhídhöz, egyes Óbudára, Budára és Kőbányára menő vonalakra szólt. A kedvezményes havijegy két forint ötven krajcárba, míg a heti 72 krajcárba került.¹⁹ A kedvezményes jegyek használatának korlátozása azonban azt is jelentette, hogy a munkaidőn kívül a kedvezményezettek lényegében nem utazhattak. Ennek az állapotnak a megváltoztatása érdekében merült fel az ötlet, hogy a frekventált kirándulólhelyekre, mint amilyen a Hűvösvölgy és Zugliget, speciális, olcsóbb jegyekkel lehessen eljutni.²⁰

Arról, hogy kik utaztak villamossal a századfordulón, információval szolgál a Budapesti Önkéntes Mentőegyesület baleseti naplója. A zugligeti balesetről hozzáférhető adatok tükrében meglehetősen vegyes társadalmi összetételűnek tűnik az utazóközönség. A négy halott egyike egyedülálló izraelita kereskedősegéd, aki a menyasszonyával és az édesanyjával rándult ki; a második tescheni vasúti főfelügyelő, aki éppen Pesten vendégeskedett; a harmadik a kassa-oderbergi vasút felügyelőjének a felesége, a negyedik pedig egy losonci kereskedő 28 éves felesége. A kilenc súlyos balesetet szenvedett utas között találjuk egy szabómester 56 éves feleségét, az elhunyt vasúti főfelügyelő unokahúgát, a kassa-oderbergi vasúti felügyelőt és kisfiát, egy 21 éves cselédlányt és a húgát (egy 18 éves varrónőt), egy üveges nejét, egy 17 éves szolgálólányt és végül egy további varrónőt.²¹

Rend a városban

*Rendőrök és villamosvasúti kocsivezetők voltak az elsők, kik a szerencsétlenül segíthettek. Borzalmas volt a munkájuk. Mire kisegíthették a kocsiból azokat, kik a maguk lábán járhattak, megérkeztek a mentők is, előbb két kocsival Dr. Löbl vezetése alatt és mindjárt utána jött egy harmadik kocsis is. Egyenkint kiszedték a sebesülteket... aztán hozzáfogtak a legfájdalmasabb munkájukhoz: a halottak kiemeléséhez.*²²

A *Pesti Napló* által ecsetelt jelenet pár perccel a zugligeti katasztrófa után történt, és ennek alapján úgy tűnik, hogy a kétségbeesés és a zavarodottság ellenére a ható-

¹⁹ „Területhasználati szerződés, előzményei és a szerződés értelmezésre vonatkozó okiratok” *A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Okmánytára II.* BKVT, Budapest 1898. 597–602.

²⁰ Kollár Lajos képviselő a város felelősségének tartotta, hogy nyomást gyakorolva a közlekedési vállalatokra, lehetővé tegye a szegények számára is a zöld területek rendszeres használatát. „[A főváros törvényhatósága] régi kötelességet ró le a nagyközönséggel szemben, ha a főváros gyönyörű kiránduló helyeit megközelíthetővé teszi. – a mi fővárosunk közönségében éppen azért nincs meg a fák és a természet iránti szeretet, mert aránylag ritkán jut a gyermek ahhoz az élvezethez, hogy a családtagokkal és fiatalon élvezhesse az erdő zöldjét és szerethesse meg azt.” „A Budapesti Közúti Vaspályatársaság viteldíjainak leszállítása tárgyában a székesfővároshoz intézett kérvények és előterjesztések...”, BFL, IX., 1511/i, 1, 3–4.

²¹ „Budapesti Önkéntes Mentőegyesület Eseti Naplója”, június 5., 1900, BFL, X, 201.

²² *Pesti Napló*, 1900. június 6. 1.

ságok viszonylag gyorsan reagáltak a történetekre. A mentők és a rendőrség hamar megérkeztek, a betegetek ellátták, majd megkezdték a nyomozást és gyorsan le is tartóztatták a villamos vezetőjét, aki a baleset pillanatában nem is tartózkodott a járművön. A másnapi napilapok, bár erősen bírálták a BKVT-t, az utasokat, az utazási szabályok hiányát, ugyanakkor elismerően szóltak a mentők és a rendőrség munkájáról.²³ Teljességgel úgy tűnt, a hivatalos szervek mindent megtettek, hogy rend legyen a városban.

A közterületi rend fogalma persze még meglehetősen képlékeny volt ebben a korban. Bár a lapok többször is hangot adtak ama kívánságuknak, hogy felül kellene vizsgálni és szigorítani kellene az érvényben lévő szabályokat, sokan csak kevéssé ismerték a hatályos rendelkezéseket. Mi sem példázza ezt jobban, mint a BKVT-nek a zugligeti baleset után egy évvel kiadott közleménye, melyben arra kéri a kalauzokat és a villamosok vezetőit, hogy ünnepnapokon a szokásosnál is körültekintőbben viselkedjenek. Az indok így szólt: a vidékről nagy tömegben Budapestre érkezők nem ismerik a villamosok működését és tapasztalatlanságuk komoly veszélyforrást jelent a vállalat működése szempontjából.²⁴ Az idő rövidege is nagy szerepet játszott abban, hogy a közlekedés új szabályainak a betartása sokak számára még gondot jelentett ez idő tájt, valamint, hogy számosan gyanakodva szemlélték az új közlekedési eszközöket. Hiszen még alig 14 év telt el azóta, hogy az első villamos végigrobogott a Nagykörúton és az ideges utasok – a *Pester Llyod* beszámolója szerint – arra kérték egy kövérebb utastársukat, hogy szálljon le a biztonságot kedvéért.²⁵

A viselkedési normák hiányos betartásából, a „civilizálatlanságból” fakadó balesetek előidézése, a fegyelem hiánya és a magatartás lassú átalakulása nem csak a tanulatlanabb, a modern tömegközlekedési eszközökkel életükben először találkozó utasokra volt jellemző. Gyakran előfordult, hogy tanult emberek, akik nem először utaztak a járműveken, szintén semmibe vették a biztonsági előírásokat és nem voltak a tudatában azoknak az új körülményeknek, melyeket a gépek használata teremtett. A millenáris ünnepségek alatt 1896-ban, távozóban a miniszterelnök fogadásáról, számos magas rangú tisztviselő és külföldi tudósító, fittyet hányva a közlekedési szabályzatra, üzemzárás után siklóval akart visszajutni a városba. Nem tulajdonítva nagy jelentőséget annak a ténynek, hogy a gépész már hazament, a még ottlévő fűtőt kényszerítették a sikló üzembe helyezésére. Ő azonban el sem tudta indítani a szerkezetet, és a fékekkel sem tudott bánni, így a sikló két kocsjára elkerülhetetlenül nekiütközött az állomásnak és súlyos sérüléseket okozott hat utasnak.²⁶

Sokszor még a közlekedési vállalat dolgozóinak is nehézségekbe ütközött a szabályok elsajátítása, és az, hogy megfelelő módon, vagyis fegyelmezetten viselkedjenek. Budapest rendőrfőkapitánya, Rudnay Béla 1900-ban arról panaszkodott, hogy a közlekedési vállalatokhoz még a lóvasút idejében beszegődött alkalmazottak ne-

²³ A *Friss Újság* volt az egyetlen kivétel, amely már a kezdetekben is erősen kritizálta a rendőrség teljesítményét. Napokkal később már a többi hírlap is hasonlóan kritikussá vált.

²⁴ „Körrendelet az összes személyezethez”, BFL, XI, 1511/i, 1.

²⁵ „Hogyan fogadta Pest az első villamost? Derűs levél a BSZKRT családfáján.”, *Népszava*, 1934. július 22. 6.

²⁶ *Fővárosi Lapok*, 1896. június 27. 6.

hezen alkalmazkodtak az új körülményekhez, és a fegyelmezetlenségük kifejezetten megnehezítette az új munkavállalók betanítását.²⁷

Az egyik csak nehezen megszokható újdonságot a menetrendek megjelenése jelentette mindenki számára. A menetrendek elterjedése egyszerre tette az utazást kiszámíthatóvá és ezáltal rövidebbé, egyúttal átalakította és szabályozta a nyilvános viselkedést is. Ahogy a már említett siklóbaleset is kitűnően példázza, időbe tellett megszokni, hogy a záróra valóban záróra. A kortársak közül talán csak Mikszáth Kálmán értette ezt meg, aki a baleset utáni „boszorkányüldözésre” reagálva, amit a lapok indítottak, visszautasította az állítólagos „ázsiai” viszonyok létezését; azt a következtetést vont le, hogy egyszerűen „...nem jó a siklón járni, amikor már nem jár a sikló”.²⁸ A menetrendek megjelenése egyik jele volt annak a mélyreható változásnak, ami az idő szerepének a felértékelődését jelentette a nagyvárosokban. Ahogy Georg Simmel is hangsúlyozza a modern metropoliszról írt híres esszéjében, a nagyvárosi lakosságnak az időhöz való viszonya egészen sajátos, függő viszonyná vált, olyasvalamivé, ahol az idő – és annak szimbóluma, az óra – rendszert vitt be a városi élet kuszaságába, mert megteremtette a kiszámíthatóságot.²⁹ Budapest esetében a Műegytemen állt az az óra, melyhez mindent – többek között az állomásokon található szerkezeteket is – igazítani kellett.

Az időn kívül megváltozott a sebességhez való viszony is, amit – sok más dologgal együtt – szintén szabályozni kellett. Száguldó villamosok, akárcsak Szép Ernő már idézet írásában, egyrészt a rohanó nagyvárosi élet, másrészt pedig – éppen a balesetek miatt – a nagyváros veszélyeinek a szimbólumaivá váltak. Talán ez magyarázza, hogy a zugligeti katasztrófa után tartott miniszteri értekezleten Selley Sándor belügyminisztériumi tanácsnok a sebességkorlátozásban jelölte meg a balesetek mennyiségi csökkentésének a helyes módszerét, bár magát a zugligeti katasztrófát nem a túlságosan engedékeny sebességkorlátozás okozta. Ennek ellenére Selleyéhez hasonló megnyilatkozások bőven akadtak a balesetet követően. A katasztrófa másnapján az egyik szemtanú, a *Friss Újság*ban dramatizált beszámolója szerint, látva a megállóban tömegesen várakozó utasokat, inkább gyalog indult el; beszámolójából szintén a sebességtől, különösen pedig a sebesen száguldó gépektől, való félelem olvasható ki.

*Hátrafordulva csodálkozva láttam, hogy a kocsi, amelyiken nem volt kocsi-vezető, szédületes sebességgel robog lefelé. A kocsi másodpercnyi gyorsulását legalább száz méterre becsülöm. A következő pillanatban, mintegy tíz lépésnyire tőlem, a kocsi valósággal felugrott. Körülbelül huszonöt centiméter magas lehetett az ugrás.*³⁰

Részben a félelemnek, részben a tényleges veszélynek volt köszönhető, hogy a sebességkorlátozás szabályozása kifinomult rendszerré vált a századfordulón: az utca

²⁷ BENCE et al. 1987. 168.

²⁸ *Pesti Hírlap*, 1896. június 20, 3.

²⁹ SIMMEL 1973.

³⁰ *Friss Újság*, 1900. június 6, 2.

méretétől, forgalmától, elhelyezkedésétől függően 6 és 18 km/h között változott a megengedett maximális sebesség.³¹ A közlekedési vállalatok is behatóbban foglalkoztak a szabályozás kérdésével, ami egyébként a rendőrség, a főváros törvényhatósága és a kereskedelmi miniszter kompetenciájába tartozott. A BKVT részletes tanulmányt készítettett 1903-ban, javaslatokat téve a sebesség korszerű szabályozására. A tanulmány érdekessége, hogy nem csupán utcákra lebontva határozták meg a lehetséges maximális sebességet, hanem az egyes forgalmasabb épületek előtt még további korlátozásokat is bevezetettek.³² Hasonló szellemben szabályozott 1909-ben a Rendőri Lexikon, amely előírta, hogy minden kereszteződés, iskola, templom, gyár és forgalmas utcaszakasz előtt lépésben haladjon a villamos.³³

A tömegközlekedés fejlődése nem csupán az újonnan megjelenő járművek használatának a szabályozására vonatkozott, de ezzel párhuzamosan – és részben emiatt – egy új, bizonyos szempontból szigorúbb városi rend formálódását is elősegítette. Már a villamos megjelenése előtt számos rendszabály rögzítette, hogy miként kell vagy lehet közlekedni a nyilvános térben. Eleinte azonban nem állt rendelkezésre külön szabályrendelet minden egyes közlekedési eszközre kidolgozva, ezek majd csak az 1880-as években jelentek meg egymás után. Egy 1885-ös rendeletben, érzékelve Budapest gyors átalakulását, a törvényhatóság megtiltotta az ökrösszekerek használatát a Nagykörúton belül, a várban, az Andrássy úton, a Király és a Rottenbiller utcában. Állatok persze ezután is maradtak még az utcán. Mi sem bizonyítja ezt jobban, minthogy még ugyanebben az évben elrendelték: minden közlekedési eszköz csak lépésben haladhat, amennyiben állatsordával találja szemben magát.

További, a városi rend kialakulása szempontjából fontos újdonság volt az 1886-os szabályrendelet, amelyik kötelezővé tette Budapest belterületein a jelzéssel ellátott megállók létesítését; így kívánták megakadályozni, hogy az utazást megszakítva, bárhol le lehessen szállni. Négy évvel később már a közlekedés irányát is szabályozták: mindenkinek a baloldalon kellett haladnia és csak jobbról előzhetett.³⁴ A gyalogosok is arra kényszerültek, hogy lassan tudomásul vegyék az egyre sűrűbben közlekedő járművek jelenlétét; bár elvileg szabad volt a sínek között is járniuk, a villamos – illetve a lóvasút – közeledtével viszont azonnal el kellett hagyniuk azt. Tilos volt továbbá bárminemű tárgy vagy árú elhelyezése a síneken, illetve a villamosok/lóvasútak érkezésére figyelmeztető csilingelés utánzása. A szabályok áthágása rendőrségi nyomozást vont maga után.³⁵ A forgalom akadályozása egyébként már korán, egy 1879-es rendelet következtében komolyan büntethető cselekedetté vált. Ennek értelmében akár 50 forint is kiszabható volt arra a személyre, aki áruval, hordóval, vagy egyéb más tárggyal feltartotta a forgalmat.³⁶

³¹ „Utazás a villámon”, *Új Idők*, 1895. április 14. 318–319.

³² „A menetsebesség a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság hálózatán”, BFL, XI, 1511/i, I, 1–6.

³³ RÉDEY-LAKY 1909. 121–123.

³⁴ MEDVECKI 1972. 10–13.

³⁵ „Szabályrendelet a Budapest főváros területén lévő vagy ezután létesítendő közúti vaspályák közlekedése tárgyában, 526/1893”. BFL, XI 1511/d, 2, 85.§–91.§.

³⁶ MEDVECKI 1972. 10–13.

A megfelelő viselkedéshez, az áhított rend és fegyelem eléréséhez a közlekedési eszközökön olyan hivatalos szervekre is szükség volt, akik felügyelték és több-kevesebb sikerrel be is tartatták a szabályokat. A zugligeti katasztrófát követő héten, amikor a lapok és a politikusok választ kerestek a kérdésre, hogy miként fordulhatott elő ilyen súlyos tömegbaleset, gyakran felvetették ezen szervek felelősségének a kérdését. Ebben a liminális fázisban a sajtó jóvoltából egy inkompetens, felelőtlen és már szinte cselekvésképtelenné tűnő hatóság képe rajzolódott ki, különösképpen ami a város vezetését illeti; ez pedig felvetette egy sokkal aktívabb rendfenntartó hatóság szükségességét.

Nincs semmiféle rend. A közönséget nem szoktatják fegyelemhez...Nem elég azt mondani, hogy „nem szabad”. Gondoskodjék a hatóság, hogy egy ember fölszállhasson úgy, hogy nem tépik le a ruháját és nem öklözik meg. Az érkezési és indulási végállomásokat szabályozni kell, amint az külföldön történik.³⁷

A fenti sorokban a baleset után három nappal megjelenő *Pesti Hírlap*, saját érvelését alátámasztandó, az ügyben interpelláló Rácz Károly törvényhatósági képviselő idézte. A képviselőnek és a felháborodott szerkesztőségnek annyiban igaza volt, hogy a felelősség kérdését roppant bonyolultan szabályozták. Tovább bonyolította a helyzetet, hogy a felügyeleti és ellenőrzési jogkörökért a különböző hatóságok között is harc folyt.³⁸ A közlekedési vállalatok felett egyaránt ellenőrzést gyakorolt a fővárosi tanács, a kereskedelmi miniszter, a belügyminiszter, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa és a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség. Mindemellett a rendőrségre hárult az a feladat, hogy érvényt szerezzen a szabályok betartásának az utcákon és a tömegközlekedési eszközökön.

A kereskedelmi miniszter volt az, aki felügyelte a közlekedési vállalatok és a főváros törvényhatósága közötti megállapodásokat, és neki kellett jóváhagyni a legfontosabb egyezményeket. Beleszólhatott továbbá abba is, hogy miként alakuljanak a közlekedési dolgozók munkakörülményei. Ennek megfelelően egy 1896-os rendeletében a BKVT és a BVVV alkalmazottai számára is a MÁV alkalmazottakhoz hasonló munkakörülményeket követelt, így kívánva biztosítani, hogy megfelelő módon lássák el feladataikat, hogy lehetőleg csökkenjenek a balesetek.³⁹ Hasonló szellemben fogant a főváros 1893-as rendelete is, amelyik igyekezett határt szabni a rendszeres túlóráztatásoknak.⁴⁰ A megfelelő működés további biztosítéka volt az

³⁷ *Pesti Hírlap*, 1900. június 7. 3.

³⁸ A kereskedelmi miniszter 1896-ban szóvá is tette a felelőségek szétszóródását és a munkát akadályozó állandó kisebb harcokat, utalva arra, hogy a helyi hatósággal folytatott küzdelem megnehezíti a közlekedési vállalatok felügyeletét. *Vasúti és közlekedési közlöny*. 1896. augusztus 30. 980–981.

³⁹ Uo. 980–981.

⁴⁰ „Szabályrendelet a Budapest főváros területén lévő vagy ezután létesítendő közúti vaspályák közlekedése tárgyában, 526/1893”, BFL, XI, 1511/d,2, 28.§ – 33.§.

a feltétel, hogy a rendőrségnek – amennyiben ki akart kihallgatni egy közlekedési alkalmazottat – arról két nappal korábban értesítenie kellett róla a vállalatot.⁴¹

A főváros vezetése állt napi kapcsolatban a közlekedési vállalatokkal, ami rengeteg súrlódáshoz vezetett közöttük.⁴² A viták általában két téma, a villamosvonalak helye és hossza, illetve a menetjegyek ára körül folytak. Ez utóbbi kérdések olyan központi jelentőségűek voltak a város fejlődése szempontjából, hogy az ennek során a BKVT és a város közti nézeteltérések arra ösztönözték a fővárosi tanácsot és az FKT-t, hogy bábáskodjon egy új vállalat, a Budapesti Városi Villamos Vasút (BVVV) megalakulása fölött (1886).⁴³

A rend fenntartásának legnehezebb része a rendőrségre hárult, melyet gyakran bíráltak is ennek kapcsán. A zugligeti katasztrófa azonban nem csupán a kritikusoknak, de magának a rendőrségnek is jó alkalmat nyújtott arra, hogy újraértékeljék a közbiztonság kérdését és a vele kapcsolatos felelősség ügyét. A lapoknak a rendőrség ellen indított támadását a *Friss Újság* vezette, amelyik a törvényhatóságon kívül a rendőrséget találta elsősorban felelősnek, és követelte működésének a gyökeres megváltoztatását.⁴⁴ Érdekes módon hasonló következtetésre jutott Rudnay Béla rendőrfőkapitány is, aki a katasztrófa utáni időben, a maga javára kívánva fordítani a közhangulatot, a rendőrség hatáskörének a kiszélesítését próbálta elérni; így viszont konfliktusba került a város vezetésével.⁴⁵ Mindez pedig oly messzire ment, hogy még a BKVT teljes vagy részleges bezáratásával is fenyegetőzött az alkalmazottak június 24-i és 25-i két napos sztrájkját követően.⁴⁶ Szintén Rudnay volt, aki a zugligeti baleset után június 10-én megtartott miniszteri értekezleten számos szigorítási javaslattal állt elő, de azok közül egyet sem fogadtak el. Egyetlen egy támogatója akadt, Selley Sándor belügyminisztériumi tanácsos személyében. A többi résztvevő inkább a helyek számának a csökkentését, a felszállás sorrendjének a szabályozását és leginkább a problémák további megvitását javasolta.⁴⁷

⁴¹ RÉDEY-LAKY 1909. 681.

⁴² A viták ellenére Halmos polgármester kiállta a BKVT mellett a zugligeti balesetet követően, hangsúlyozva, hogy a biztonsági előírásokat betartották a BKVT-nál. Budapest Főváros Törvényhatósági Bizottsága 1900-ban tartott közgyűlései, 1900 június 6., no. 795.

⁴³ A BKVT nem mutatott hajlandóságot, hogy egyes, várospolitikai szempontból lényeges, ám nyereség szempontjából nem előnyös területen működtessen járatokat, továbbá húzódozott árpolitikájának öt évenkénti felülvizsgálatától. Mivel a lóvasút működtetése 25 évig a BKVT privilégiuma volt a koncessziós szerződés értelmében, a Tanács és az FKT az újonnan alakult BVVV számára csak villamos vonalak üzemeltetését tudta engedélyezni. BENCE et al. 1987. 169–171.

⁴⁴ *Friss Újság*, 1900. június 5., 2. kiad., 1.

⁴⁵ Budapest Főváros Törvényhatósági Bizottsága 1900-ban tartott közgyűlései (Budapest, 1901), 1900. október 10., no. 1280.

⁴⁶ Erre egy 1881-es törvény alapján nyílt lehetősége („1881. évi XXI. t.c. a Budapest fővárosi rendőrségről” – Budapest Főváros Levéltára, XI. 1511/d, 2.) ami a rendőrség feladatává tette – minden más mellett – a közlekedés akadálytalan folyásának és az utazó közönség biztonságának szavatolását. „Jegyzőkönyv az 1900 július hó 19-ei igazgatósági ülésről”, BFL, XI, 1511/b, 1.

⁴⁷ *Pesti Hírlap*, 1900. június 10., 8.

Egy civilizált nemzet portréja

A nagyobb budapesti baleseteket követő viták során nem csupán a szabályozás és az ellenőrzés problémái vetődtek fel, de felszínre kerültek a város és az ország fejlődésével (fejlettségével) kapcsolatos félelmek és aggodalmak is. Mintha a közlekedési balesetek végre alkalmat kínáltak volna arra, hogy megfogalmazódjanak és nyilvánosságra kerüljenek az addig kimondatlan kételyek. A zugligeti katasztrófát követő héten, a baleset tárgyalása kapcsán a lapokban kirajzolódó kép egy igyekvő, de a fejletlenségbe és a zavaros viszonyokba minduntalan visszasüllyedő, Európa nyugati részét utolérni képtelen országot és várost ábrázolt. A cikkek és a nyilatkozatok e balesetben a lemaradás kétségtelen bizonyítékát vélték felfedezni. Különös súllyal bírt, hogy olyan téren történt a visszaesés, melyet mindenki, mint a legfejlettebbet könyvelt el. A *Pesti Napló* vezércikke épp erre a paradoxonra utalt, amikor a baleset másnapján lesújtó véleményt formált az addig kitűnőnek tartott villamos közlekedésről.

Íme a világhírű, a páratlan budapesti villamos közlekedés! Páratlan a gyorsaságban? Igen, az elgázolásban. Páratlan a néptömegek hamaros tovaszállításában? Igen, a lélegzetfójtó, az eszeveszett túlsúfolásban. Páratlan az olcsósága? Igen, az emberéleté.⁴⁸

A cikkíró szemében a baleset, a személyes tragédiákon és a szörnyűségeken túl azért is oly katasztrófális, mert lerántotta a leplet a fejlődő és civilizált Magyarországról, és megmutatta a nyugatiak számára annak jól titkolt visszamaradottságát.

A halottak közül kettő, meg egy-két sebesült idegen ember, németországi honos volt. A leszakadt sikló után a kiugrott villamos kocsi. A nyugati ember rettegni fog gonosz hírünk miatt.⁴⁹

Bár a magyar és a budapesti elit nagy erővel igyekezett bizonyítani az ország és a város „európaiságát”, számos kortársnak csak meglehetősen ködös elképzelési voltak Magyarországról. Legalábbis erről tanúskodnak az útikönyvek. Magyarország és Budapest nem tartoztak a kor népszerű úticéljai közé, és mind az ország, mind pedig a város igencsak kétes hírnévnek örvendett, melyet át meg átszöttek a romantikus elemek, és valamiféle keleti titokzatosság lengett be.

1872-ben látott napvilágot a német utazó, Wilhelm Langhans beszámolója a Duna mentén való kalandozásairól. Langhans számtalan várost, köztük Pestet is felkereste. Könyvének címe, *Ein Stück Orient*⁵⁰ (Egy darabka kelet) jól tükrözi, hogy hogyan gondolkodtak akkortájt Magyarországról és környékéről. A kortársak mentális térképén az osztrák határ, mint a civilizált Európa határa jelent meg, és azon túl furcsa, átmeneti területek következtek, melyek kaput nyitnak az igazi, a titokzatos Kelet felé. Langhans maga is reflektál Budapest vélt vagy valós átmeneti állapotára, amikor

⁴⁸ *Pesti Napló*, 1900. június 5., 1.

⁴⁹ Uo.

⁵⁰ LANGHANS 1872.

egy állítólagos francia utazó anekdotáját meséli el, aki 1869-ben a Szezei-csatorna ünnepélyes megnyitójára tartva áthaladt a városon. Először, megdöbbenve a nyelvek kavalkádjától – és minden bizonnyal a hely idegenségétől –, a koldusok nagy számától, a kocsisok modorától és az utcai rend teljes hiányától, így kiáltott fel: „Hát itt kezdődik Ázsia!”. Visszafelé tartva a hasonló állapotok láttán viszont már azt találta mondani: „Oh, íme itt van Európa”⁵¹

Több mint egy negyedszázaddal később, immár túl a millenáris ünnepeken, egy amerikai utazó elvetődött Magyarországra és Budapestre. Elképzelései az országról és a fővárosról a „pusztai romantika” hatását mutatják. Így emlékezett meg például a határ átlépéséről.

*Az ország... ahol a bajszukat agyar formájúra pöndörítik, amely oly félelmetes, mint a vaddisznóé és olyan szavakkal kiabálnak rád, amiről az ételeik jutnak eszedbe, immár a határ innenső oldalán van: átléptél a határon, és a magyarok tágas, zöldellő földjén vagy.*⁵²

Egy bátor angol hölgy, Ellen Browning is nekivágott a századforduló előtt pár évvel, hogy felfedezze Magyarországot.⁵³ Bár mind az ország, mind a fővárosa nagyon tetszett neki, úti beszámolójából kitűnik, érdeklődésében a puszták kíváncsiság a nyugati utazók felsőbbrendűségi tudatával keveredett. Hozzáállása leginkább azé az antropológuséhoz hasonlítható, aki egy szinte teljesen ismeretlen földrész (ország) felfedezésére indul; mindez a részletes, a magyar nép szokásait és fizikai jellemzőit egyaránt érintő jellemzésein érhető leginkább tetten.⁵⁴

*A magyar nők általában középmagasak, széles, kissé szögletes a válluk, formás az alakjuk, barna a szemük, rózsás az arcuk és nagy, bársonyosan barna szemük a szenvedélytől parázslík, melyet könnyű lánggra gyújtani. A férfiak magasak, jó vágásúak, kreol bőrrel, hosszú, sötét bajusszal és nagy sötét szemekkel. Mindkét nemnek különösen kicsi a keze és a lába, gömbölyded a csuklója és a csipője, illetve gyönyörű a haja.*⁵⁵

A vidéki lakosságot csak mint kedves barbárokat emlegeti – a barbárokat ugyan kötőjelek közé teszi, amivel valamifajta távolságtartást fejez ki – és számos leírásából úgy érezhetjük, a civilizáció találkozik itt a természettel, a mesterkélttség szembesül a természetes szépséggel.

⁵¹ Uo. 278.

⁵² „The land ... where they curl their mustaches up into tusk like appendages as formidable as those of a boar, and thunder at you in words that might better express their food, is now on the other side of the fence: you have crossed the frontier and are in the broad green land of the Magyars.” BERKLEY SMITH 1904. 14.

⁵³ ELLEN BROWNING 1897.

⁵⁴ A könyv stílusát minden bizonnyal nagyban befolyásolták az akkoriban oly népszerű leírások a világ „civilizálatlan” területeinek népeiről.

⁵⁵ Uo. 12.

Talán nem véletlen, hogy az ilyen és hasonló úti beszámolók után a már említett amerikai utazót óriási meglepetés érte, amint begördülve a Nyugati-pályaudvarra, nem az elképzelt gyönyörű nőket, számtalan cigányt, az Ezeregyéjszakát idéző hangulatot találta,⁵⁶ hanem egy modern pályaudvart, melynek csarnoka, a kor divatjának megfelelően, acél és üvegszerkezetű volt, s ahol nagy volt a sürgés-forgás. Az áhított és megálmódott Kelet helyett egy modern főváros központjában találta magát.⁵⁷

Azt, hogy Budapest és az ország gyorsan fejlődik, az újonnan épült Nyugati-pályaudvaron kívül jól példázta még az 1896-ben megnyitott földalatti. Az építése körüli felhajtás demonstrálta, hogy a tömegközlekedés modernizálása nem csupán hasznos, de szimbolikus jelentőségű ügy is egyúttal, olyasmi, ami a modernizálódás és a civilizálódás kézzel fogható bizonyítéka.⁵⁸ A korabeli lapok részletesen beszámoltak az építkezés menetéről – a *Pester Lloyd* még egy tudósítót is leküldött, hogy szóljon a földfelszín alatt folyó munkálatokról –, írásaikban tetten érhető volt a leplezetlen büszkeség érzése. Budapest új attrakcióját a civilizáció remekműveként emlegették, „hol az ember 35°-os nyári melegben fázni fog, ahol a kiizzadt fővárosiak szívesen fognak nyaralni”.⁵⁹ Nem győzték hangsúlyozni, hogy bár Európában csak másodikként készült el a budapesti földalatti, technikai színvonalát és kényelmét tekintve messze fölülmúlja londoni elődjét.

*Bizony nem kellemes dolog Londonban a földalatti városi vasút állomásain a nagy mélységbe leszállani, vagy a sok fárasztó lépcsőn felmászni. Mennyivel könnyebb, kellemesebb a mi földalatti vasutunknak izléses és barátságos lépcsőházaiban a néhány lépcsőfokon, alig háromméternyire az út fölszíné alá leszállni, hogy a villamos kocsikba juthassunk!*⁶⁰

A földalatti rangot kölcsönözött építetőjének, és a társtulajdonos BVVV vezetője, Balázs Mór a címerére is rátette annak szimbólumát; a megnyitás után pedig alig egy évvel már az új metró vonalakat tervezték.⁶¹ Mivel közlekedésfejlesztési szempontból még sok évtizeden keresztül nem tűnt kellően igazolhatónak újabb metróvonalak megnyitása,⁶² az újra és újra felmerülő építési tervek sokkal inkább arra

⁵⁶ BERKLEY SMITH 1904. 1–3.

⁵⁷ Uo. 15.

⁵⁸ A két fogalmat kissé összevissza, gyakran egymás jelentését átfedve használták a sajtóban. A modernizálódás a legtöbb esetben a technikai fejlődésre utalt, míg a civilizálódás jelentéstartalma egészen tág volt. Egyszerre jelenthetett valamiféle általános fejlődést, de utalhatott a viselkedéskultúra megváltozására, a városi környezet átalakulására, a közizlés és egyes szokások megváltozására.

⁵⁹ KELEMEN, 39.

⁶⁰ *Vasárnapi Újság* 1896, 43. szám, 261.

⁶¹ „Magyar-metropol vasút”. *Építő-Ipar* 1897. május 5. 121–123.

⁶² Többek között erre az eredményre jutott 1911-ben a BKVT vezetősége, amelyik a Tanácshoz írt előterjesztésében bár nem zárkózik el egy újabb metróvonal kialakításában való részvételtől, nem ebben látta a budapesti tömegközlekedés fejlesztésének leghatékonyabb módját. „Előterjesztés Budapest Főváros Tekintetes Tanácsához”, BFL, XI, 1511/h, 13.

utaltak, hogy a modern tömegközlekedés közvetlen hasznosságán túlmutató szerepet tölt be a korabeliek és a vezetők Budapestről alkotott képében.

Hasonló tapasztalatokat szerzünk akkor is, ha a villamosvonalak számának a szaporodását tekintjük, ahogy a korabeli sajtó beszélt róla. *A Hét* részben Balázs Mór személyes érdeként könyvelte el, hogy Budapest lassan civilizált metropolisszá válik. A lapban tükröződő vélemény szerint a palotasorokon kívül éppen a villamosvasutak „fognak a külföld előtt városunknak becsületet szerezni, s egyszer mi fogjuk Európának megmutatni, hogy utcai közlekedés tekintetében mi a niveau.”⁶³ Hasonló hangvételű cikk látott napvilágot 1895-ben az *Ország-Világban*, amikor a BKVT – immár a BVVV konkurencijától is hajtva – úgy határozott, hogy lóvasúti vonalait modernizálja, és villamosokat fog működtetni a jövőben.

*Budapest ismét haladt egy óriási lépést előre ...Hatalmas és erőteljes lendülettel szinte az összes európai fővárosok élére vetette magát – egy tekintetben: a közúti közlekedés szempontjából...tudtommal Európában nincs város, a melynek egész belső közlekedési hálózata villamos erőre volna berendezve – első lesz Budapest.*⁶⁴

Egy évvel később, amikor a millenáris kiállításra való készülődés már éppen a tetőfokára hágott, a *Pesti Hírlap* számot vetett az eredményekkel, igyekeztén megbecsülni, hogyan fogja értékelni a betóduló külföldi közönség a magyar fővárost. Bár az újság nem feledte el megjegyezni, hogy a nagy sietség miatt minden csupán félig lett kész, három, a külföldieket minden bizonnyal elkápráztató „valódi” látványosságot azért megemlített: a Parlamentet, a Mátyás templomot, végezetül a földalatti vasutat és általában a villamosenergia használatának az elterjedését.⁶⁵

A modernizálódásnak és civilizálódásnak ezt az eufóriáját törték meg a balesetek, melyek sokakban kételyeket ébresztettek aziránt, hogy Magyarország, illetve Budapest valaha is elérheti a „fejlett nyugati országok” színvonalát. Hiszen, érveltek, a modern eszközök ellenére az emberek viselkedése mit sem változott az idők során, nem vált igazán európaivá. Az utasok civilizálatlan viselkedése vezetett oda, hogy a zugligeti katasztrófa egyáltalán megtörténhetett, és a baleset által okozott zűrzavarban nyilvánult meg igazán az emberek rejtett barbár természete.

*A büszke magyar fővárosról, amely egy idő óta oly csodálatosan európaiasodik, egyszerre kisült, hogy még mindig ázsiai metropolis, s hogy a lakói annyira műveletlenek és oktalanok, hogy a maguk bőrére sem tudnak vigyázni.*⁶⁶

⁶³ *A Hét*, 1896, 16. szám, 255.

⁶⁴ *Ország-Világ*, 1896. augusztus 11. 510.

⁶⁵ *Pesti Hírlap*, 1896. április 17. 1–3. Az elektromos áram használata ebben az időben legfőképpen a tömegközlekedésre korlátozódott. Az utcai világítás még inkább gázzal üzemelt, és csak az 1910-es évekre vált általánossá a villamos energia használata Budapesten. *Budapest története* IV. 604–606.

⁶⁶ Fővárosi Lapok, 1900. június 10. 1.

A zugligeti katasztrófa harmadnapján megjelent szerkesztőségi cikkben a *Pesti Napló* J. F. Cooper regényeibe illőnek nevezte azt az „indiánus rohamot” melylyel a végállomásokon várakozók a villamost rendszeren meg szokták rohamozni.⁶⁷ A Fővárosi Lapok június 10-ei számában, reflektálva a zugligeti baleset okaira, az újságíró csordához hasonlított az utasokat, akiket meg kéne végre tanítani arra, miként vigyázzanak magukra és másokra.⁶⁸ Hasonló gondolatai támadtak a *Pesti Napló* újságírójának is, aki egyáltalán nem csodálkozott azon, hogy az eset megtörténhetett.

*Ha valahol egy csapat összeverődik, a budapesti ember sosem fogja megvárni míg sorra kerül, erőszakkal vagy meghunyászkodással, terrorizmussal vagy protekcióval kiviszi, hogy lefözze a többieket, akiknek ugyanannyi joguk van, mint neki ...Életveszedelemmel felugrik vagy leugrik a villamos kocsiról, lármásan ront be minden nyilvános helyre és szidja az egész világot és összes szentjeit.*⁶⁹

Visszatérő témája volt a katasztrófa utáni vitának, hogy az önzés uralkodik Budapesten. Egy, a francia idegenlégiót is megjárt, Algériából hazatért katona, látva számos járóelő közönyét a villamos kisiklását követően, úgy érezte, még a vademberek sem viselkednek ily gyalázatosan, mint ahogy néhány, a baleset helyszínéről sietve tovább hajtó úri család.⁷⁰ A fegyelmezetlen és tudatlan budapesti utazó közönség a lapok és a szakértők szerint egyaránt állandó veszélyben él. Nem tartja be a szabályokat, megrohamozza a villamosokat, fel- és leugrál az állomások között és bezsúfolódik a villamos kocsikba, mit sem törődve azzal, hányan férnek fel rájuk valójában.

*Van a város fiziognómiájában egy darab őszinte Európa, egy kis darab Amerika, mellette pedig egy jókora darab – Afrika. Ennek az utóbbinak a számára függesztetnek ki például a vasúti kocsikban azok a tilalomtáblák, melyeknek párját világrészünkben sehol sem találni. Budapest népének nevelése, a sok iskola dacára még csak a jövő feladata.*⁷¹

Az állítólagos barbár viszonyok ellen nagyobb rendőri szigorot és a tömeg jobb oktatását javasolták az újságok.⁷² Nem igen akartak azonban újabb szabályrendeleteket, mert – legalábbis a *Budapesti Hírlap* szerint – már az érvényben lévők megismeréséhez is kevés egy átlagos hosszúságú élet.⁷³ Hasonlóan vélekedtek a hatóságok is, melyek szintén a lakosság hathatósabb fegyelmezésében és jobb oktatásában látták a további komolyabb balesetek elkerülésének a lehetőségét, összefüggést látva az

⁶⁷ *Pesti Napló*, 1900. június 7. 4.

⁶⁸ *Fővárosi Lapok*, 1900. június 10. 1.

⁶⁹ *Pesti Napló*, 1900. június 6. 1.

⁷⁰ *Friss Újság*, 1900. június 6. második kiadás, 2.

⁷¹ *Pesti Napló*, 1900. június 6. 2.

⁷² *Pesti Hírlap*, 1900. június 5. 8.

⁷³ *Budapesti Hírlap*, 1900. június 10, 2.

iskolázottsági szint, a nem megfelelő viselkedés és a balesetek előfordulása között.⁷⁴ Végezetül hasonló kiutat kerestek a közlekedési vállalatok is. Erről tanúskodik egy 1903-as, a BVVV számára készült tanulmány, amely azt javasolja, hogy a helyes utcai viselkedés szabályait oktassák az iskolában.⁷⁵

Összegzés

Budapest a századfordulón fiatal nagyváros, újak a házai, az útjai és újak a lakosai is, akik az ország és a Monarchia minden szegletéből áramlottak ide. Az intenzív fejlődés mind a városi hatóságokat, mind a népességet komoly kihívások elé állította. Alkalmazkodniuk kellett az állandóan változó város igényeihez: az előbbieknek a szabályozásban, az utóbbiaknak a viselkedésükben kellett mindezt megvalósítani.

Egyik komoly kihívást a modern közlekedési eszközök elterjedése jelentette. A villamos átalakította az utcák és a közterek használatát, miután sikerrel egyesítette a város különböző részeit, és ezáltal óriási tömegeket mozgatott meg a város határain belül. Ez azonban óhatatlanul együtt járt a sebesség és a sebességtől való félelem megjelenésével, illetve a komoly közlekedési balesetek előfordulásának a szaporodó lehetőségével. Ez utóbbi minimalizálása fegyelmezettséget és kooperációt követelt (volna) meg a közönség részéről és új típusú rendszabályozást kívánt a hatóságoktól. Amennyiben az egyik vagy a másik hiányzott, katasztrófák következhetnek be, ahogy azt az elemzett zugligeti példa is igazolja.

A zugligeti balesetet követő héten bírálatok érték a hatóságokat az ellenőrzés hiánya miatt, s felvetődött az utcai rend megszigorításának a lehetősége; mindenképp mégis az utazó közönség oktalan és „civilizálatlan” viselkedését tették kifogás tárgyává. Nincs azonban okunk feltételezni, hogy a többi európai nagyvárosban fegyelmezettebben viselkedtek volna az emberek, és ennek folytán sokkal kevesebb baleset történt volna.⁷⁶ A villamosvonalak, majd később az autók, elterjedése minden esetben a balesetek számának a növekedéséhez vezetett, mint ahogy az egyre növekvő embertömeg jelenléte is valószínűsítette a szabályok és a normák gyakori megszegését.

A baleset utáni liminális fázisban kialakult ádáz vita egyik lehetséges magyarázata – az esemény sokkoló természetén túl – a modernizáció folyamatával szemben érzett ambivalens érzésekben található. A fejlődés és a technikai újítások feltétel nélküli üdvözlése a gépektől való rettegéssel járt együtt, és összefonódott azzal a félelemmel is, hogy Magyarország és Budapest minden igyekezet ellenére sem fogja

⁷⁴ Később, amikor már terjedőben volt az autóhasználat, és ennek következményeként radikálisan megnőtt a balesetek száma, nagy reményeket fűztek az autóvezetők körültekintőbb viselkedéséhez, mivel képzetebbnak és intelligensebbnek gondolták őket. MELLY 1936. 89.

⁷⁵ VÁNDORY József: „Javaslat a Városi Villamos Vasút által okozott elgázolások és egyéb balesetek tárgyában, 1903”, BFL, XI, 1511/f, 1.

⁷⁶ Éppen ellenkezőleg. Egy, a BKVT megrendelésére írt tanulmányból az derült ki, hogy más európai és amerikai városokkal összehasonlítva Budapesten a századfordulón arányosan kevés baleset volt. „Összehasonlító tanulmány a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság hálózatán és a külföldi vasutakon előfordult balesetekről”, BFL, XI, 1511/f, 1, 5–24.

soha behozni a Nyugattól való lemaradását, megmarad provinciális országnak és városnak. Ebből a szempontból az utcai rend megszilárdítása, az emberek fegyelmezése és a közlekedés fejlesztése ugyanazt a problémát fejezte ki: az európaivá válás iránti széles körű igényt.

Irodalom

Levéltári Források

- BFL, X. 201 „Budapesti Önkéntes Mentőegyesület Eseti Naplója”
 XI. 1511/b, 1 „Jegyzőkönyv az 1900 július hó 19-ei igazgatósági ülésről”.
 XI. 1511/d, 2 „1881. évi XXI. t.c. a Budapest fővárosi rendőrségről”; „Szabályrendelet a Budapest főváros területén lévő vagy ezután létesítendő közúti vaspályák közlekedése tárgyában, 526/1893”.
 XI. 1511/f, 1 „Összehasonlító tanulmány a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság hálózatán és a külföldi vasutakon előfordult balesetokról”
 XI. 1511/h, 13 „Előterjesztés Budapest Főváros Tekintetes Tanácsához”.
 XI. 1511/i, 1 „A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság vitel-díjszabása”; „A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság viteldíjainak leszállítása tárgyában a székesfővárosához intézett kérvények és előterjesztések”; „Körrendelet az összes személyzethez”; „A menetsebesség a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság hálózatán”.

Sajtó

- Béke és szabadság*, 1953. május 17.
Építőipar, 1897. május 5.; 1906. május 13.
Az Est, 1911. június 11.
Fővárosi Lapok, 1896. június 27.; 1900. június 10.
Friss Újság, 1900. június 5., második kiadás; 1900. június 6.;
 1900. június 6, második kiadás.
A Hét, 1896, 16. szám.
Népszava, 1934. július 22.
Ország-Világ, 1896. augusztus 11.
Pesti Hírlap, 1896. április 17.; 1896. június 20.; 1900. június 7.; 1900. június 10.
Pesti Napló, 1896. április 5.; 1900. június 5.; 1900. június 6.
Új Idők, 1895. április 14.
Vasárnapi Újság, 1896, 43. szám.
Vasuti és közlekedési közlöny 1896. augusztus 30.

Egyéb források és szakirodalom

- ÁGAI 1998 ÁGAI Adolf (Porzó): *Utazás Pestről Budapestre. Rajzok és emlékek a magyar főváros utolsó 65 esztendejéből*. Budapest 1998 [1908].
 BENCE e□ a 1987 BENCE Géza-KORNAI Ákos-SUDÁR Kornélia-SZEKERES József (szerk.): *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada I: A reformkortól 1919-ig*. Budapest 1987.

- BERKLEY SMITH 1904 BERKLEY SMITH, F.: *The City of the Magyars*. London 1904.
Bp. Törv.hat. *Budapest Főváros Törvényhatósági Bizottsága 1900-ban tartott közgyűlései*. Budapest 1901.
Budapest története IV *Budapest története IV*. Szerk. VÖRÖS Károly. Budapest 1978.
BKVT Okm. *A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Okmánytára II*. Budapest 1898.
- CLARKE 1999 CLARKE, T. J.: *The Painting of Modern Life. Paris in the Art of Manet and his Followers*. London 1999.
- CSORBA 1993 CSORBA László: „Budapest gondolat és városegysítés”. *Budapesti Negyed 2* (1993). 14–31.
- ELLEN BROWNING 1897 ELLEN BROWNING, H.: *A Girl's Wanderings in Hungary*. London 1897.
- GYÁNI 1999 GYÁNI Gábor: *Az utca és a szalon. A társadalmi térhasználat Budapesten, 1870–1940*. Budapest 1999.
- KELEMEN 1970 KELEMEN János: *A budapesti metró története*. Budapest 1970.
- KÖRÖSSY–THIRRING 1904 KÖRÖSSY József – THIRRING Gusztáv: *Budapest Fővárosa az 1901. évben*. A népszámlálás és népleírás eredményei. Budapest 1904.
- LANGHANS 1872 LANGHANS, Wilhelm: *Ein Stück Orient: Reisebriefe*. Berlin 1872.
- MEDVECKI 1972 MEDVECKI Ágnes: *A kocogó omnibusz, a száguldó villamos és a többiek*. A fővárosi forgalom rendjének és biztonságának kialakulása. Budapest 1972.
- MELLY 1936 MELLY József: *Balesetek Budapesten és más nagyvárosokban*. Budapest 1936.
- RÉDEY-LAKY 1909 RÉDEY Miklós – LAKY Imre (szerk.): *Rendőri Lexikon*. Közrendészeti és büntetőjogi tudnivalók betűrendes kézikönyve. Budapest 1909.
- SIKLÓSSY 1931 SIKLÓSSY László: *Hogyan épült Budapest? 1870–1930*. Budapest 1931.
- SIMMEL 1973 SIMMEL, Georg: „A nagyváros és a szellemi élet”, in: *Válogatott társadalomelméleti tanulmányok*. Szerk.: SOMLAI Péter. Budapest 1973.
- SOMBART 1910 SOMBART, Werner: „Wien” in: *Zur Rettung Alt-Wiens. Flugschriften des Vereines zum Schutze und Erhaltung der Kunstdenkmäler*. Wien-Leipzig 1910.
- TURNER 1991 TURNER, Victor: *The Ritual Process. Structure and Anti-Structure*. New York 1991.

Kis Péter – Petrik Iván

BUDAPEST KÖZÉPKORI TÖRTÉNETÉRE VONATKOZÓ FORRÁSOK ÖSSZEGYŰJTÉSÉNEK ÉVSZÁZADOS MÚLTJA*

„Nem üres szólam, hogy Budapest főváros újabb időben amerikai gyorsasággal halad előre. Sok régi mulasztást pótol, sokat alkot a jelen, és sokat tervez a jövő számára. Egy kötelességéről azonban mintha megfeledkeznék: múltjával, történetével keveset, vagy éppen nem foglalkozik.”¹ E szavakkal kezdte 1911-ben Csánki Dezső akadémikus, levéltáros (Magyar Országos Levéltár), a Magyar Történeti Társulat ügyvivő alelnöke a Budapest Székesfőváros tanácsához intézett emlékiratát, amelyben a Főváros történetére vonatkozó forrásanyag összegyűjtésének tervét vázolta fel. A nagyszabású program különlegességét az jelentette, hogy amíg a török által el nem foglalt városok ezt elsősorban saját levéltáruk anyagára alapozhatták, addig Budapest esetében erre nem volt mód, ugyanis a középkori magyar királyság székvárosa és környékének oszmán kézre kerülése, valamint több keresztény ostroma következtében a fővárosunk területén működött hatóságok, testületek levéltárai – 1526 és 1686 között – megsemmisültek.²

A javaslat háttérben több dolog húzódott meg. Egy emberöltővel korábban komoly igény jelentkezett, hogy a gyorsan fejlődő, a Kiegyezés után egy európai nagyhatalom székhelyének társ-metropoliszává váló város a múltjáról szakszerű monográfiát adhasson polgárai kezébe. Az első lépéseket 1870-ben tette meg Pest város közgyűlése, amely Salamon Ferencet bízta meg Pest város történetének megírásával, a megbízatást az egyesülés után néhány évvel, 1876-ban az immár budapesti közgyűlés úgy módosította, hogy a feldolgozás terjedjen ki Buda és Óbuda történetére is. A két megbízatás közös eleme volt, hogy a szerzőt kötelezte a forrásanyag gyűjtésére és kiadására.³ Salamon műve 1878 és 1885 között jelent meg,⁴ azonban csak 1490-ig

* Jelen tanulmány első részének megírásához nyújtott segítségéért köszönettel tartozunk Bertók Lajos főosztályvezető-helyettesnek (MOL), második része pedig a Budapesti Történeti Múzeum Adattárában és Középkori Osztályán folytatott kutatásokon, valamint dr. Kubinyi Andrással készített hosszabb interjún alapszik. Ezúton szeretnénk megköszönni az Adattár, és a Középkori Osztály dolgozóinak szíves segítségét, valamint Kubinyi professzor úrnak, hogy rendelkezésünkre állt az interjú elkészítésére, és alapvető információkkal egészítette ki az iratanyag hézagos szövetét.

¹ BFL XV. 12. 1. d. 3. t. „a” sz.

² Csak a budai német mészárosceh kiváltságlevelei és jegyzőkönyve (BFL XV. 5. 3–11. sz.), valamint a budai káptalan levéltárának egyes darabjai, többek között a hiteles hely egyik másolat kötete (MOL DL 105991—106083) maradtak fenn. Buda város levéltára alighanem már 1541 előtt elégett a városházával együtt. L. KENYERES I.: Buda és Pest útja az 1703. évi kiváltságlevélig. (Megjelenés alatt)

³ IV. 1302. 17483. sz. határozat (1870. május 25.); IV. 1403a. 840. sz. határozat. (1876. december 27.)

⁴ SALAMON Ferenc: *Buda–Pest története*. I–III. Budapest 1878–1885.