VADAS JÓZSEF

„Zúg és... kihívó hangot ád” Krúdy és a modern nagyvárosi közlekedés

Krúdy életművének talán legjobb ismerője, Fábri Anna szerint „Krúdy […] soha nem a jelenről ír. Történetmondóként szinte mindig az emlékező helyzetében nyilvánul meg.”[1] Legjelentősebb munkái a tízes évek eleje (*Szindbád ifjúsága*, 1911) és a húszas évek dereka (*Szindbád megtérése*, 1925) között születnek. Miközben azonban az írót „emlékező attitűd”-je[2] akaratlanul is hajdanvolt ifjúságának („boldogult úrfikorom”[3]) világába csalogatja, a kortárs építészet és tárgykultúra, amely munkáinak díszleteit szolgáltatja, éppen ezzel a hagyományközpontú felfogással kívánt – a jövő nevében – radikálisan leszámolni. Íme néhány kulcsfontosságú esemény, amely ezt a múlt és jelen közé metszett cezúrát máig ható érvénnyel szemlélteti. 1907-ben alakul meg építészek, iparművészek és vállalkozók részvételével a kézművesség ellenében a nagyipari tárgykultúrát szorgalmazó Deutscher Werkbund. A szervezet meghatározó egyénisége a sokoldalú Peter Behrens,[4] 1907 és 1910 között az AEG[5] művészeti vezetője, aki már szinte mai designerként tervezi a cég elektromos készülékeit. Irodájában dolgozik 1908 és 1910 között Walter Gropius építész;[6] 1912-ben tervezett Fagus kaptafagyára az első függönyfalas modern épület. Ekkor lesz ő is a Werkbund tagja, majd 1919-ben vezetésével alakul meg a Bauhaus,[7] a múlttal gyökeresen szakító funkcionalista építészet és a formatervezés legjelentősebb szellemi műhelye.

De maradjunk Magyarországon, ahol Krúdy hősei élnek és regényei játszódnak! Ezek helyszíne – néhány vidéki kúriától, udvarháztól eltekintve – Buda és Pest, meg persze Óbuda. (Sokkal inkább a három régi városrész, s nem az 1873-as egyesülés után metropolisszá váló Budapest.) Itt – az ismert történelmi okok következtében – barokk vagy még régebbi emlék alig maradt ránk; XVIII. századi is csak elvétve akad. Ilyen az 1743-ban elkészült Ferencesek temploma. A várost többségében XIX. századi épületek alkotják, s ezek dominálnak Krúdy könyveinek lapjain. Közülük az egyik végletet a Józsefváros szegényes – földszintes, két- vagy háromemeletes – házai alkotják (a Gyöngytyúk, a mai Gyulai Pál utcában lakott fővárosba költöző író 1897 táján), a másikat az Andrássy út előkelő neoreneszánsz bérpalotái. Ugyancsak két szélső pólus az akkor még majdhogynem falusi miliőt mutató Tabán (görbe utcácskáiban a Balkánra tartó fiatal Le Corbusier is élvezetét lelte 1911-ben), illetve a Nemzeti Múzeum mögött a palotanegyed, amelynek több kiemelkedő darabja (Ybl Miklós: Károlyi-palota, Baumgarten Sándor: Esterházy-palota, Pucher József: Wenckheim-palota) helyreállítva ma is Budapest ékessége. A regények leggyakoribb színhelye azonban Pest belső körzete: a nagykörút és a Duna közti terület. Maga Krúdy a századfordulón már a terézvárosi Pekáry-házban (Király utca 47.) élt. Olyan város- és építészettörténeti szempontból jelentős művek találhatók a szomszédságában, mint a Hatvani (ma Kossuth Lajos) utcában a Nemzeti Kaszinó (Hild József), a Kálvin téri (Hild Vince), a terézvárosi (Kasselik Fidél) vagy a Bakáts téri templom (Ybl Miklós), Calderoni üzlete a Váci utca és a Vörösmarty tér sarkán, a Nagyvásárcsarnok (Petz Samu), a Neruda-drogéria ugyancsak a Hatvani utcában, hogy csak a műveiben említett nevezetességekre hivatkozzunk.

Krúdy világlátását azonban nem elsősorban az általa említett épületek szemléltetik. Legalább annyira azok, amelyek *nem* szerepelnek a regényeiben, noha akkor már léteztek, sőt meghatározó módon hozzájárultak a város összképéhez. A magyar építészet ugyanis nem maradt érintetlen a bevezetőben említett, a hagyományostól merőben eltérő gyakorlatot hozó és a korábbiakkal ellentétes elvekre alapozó egyetemes tendenciáktól. Ennek az új formavilágnak és stílusnak a főbb képviselői Lajta Béla, Málnai Béla és a Vágó fivérek voltak, akik szakítottak mind Ybl nemzedékének historizáló, mind a népies szecesszió (Lechner alkotásaiban kiteljesedő) felfogásával és egy premodern, akár kubistának is tekinthető puritán irányzat híveiként egymás után alkották jelentős munkáikat az első világháború előtti évtizedben. Időrendben a legismertebbek: Vágó József és László: Gutenberg-ház (1907) a hasonló nevű téren, ugyanők: Árkád Bazár (1908) a Dohány utcában, Lajta Béla: Vas utcai iskola (1909–1910), Málnai Béla: Cseh–Magyar Iparbank (1911) a Nádor utcában, Lajta Béla: Bérház a Népszínház utcában (1911), ugyanő: Rózsavölgyi-ház (1912–1913) a Szervita-téren, Tőry Emil – Pogány Móric: Adria Biztosító (1913) a Deák tér és az Erzsébet tér között. A közelükben élő Krúdynak látnia kellett és minden bizonynyal látta is őket. Csak éppen ez a merőben XX. századi építészet nem illeszkedett prózája nosztalgiás világába. Eklatáns példa rá az a kőszínház, amelyet 1908-ban emeltek Vágó József és Quittner Zsigmond tervei alapján a mai Ajtósi Dürer-sor és a Dózsa György út sarkán a még 1879-ben alapított városligeti színkör helyén (1952-ben a Felvonulási tér miatt lebontották). De mintha mi sem történt volna. Az 1913-as *Vörös postakocsi* említésre sem méltatja az író számára történetmondóként merőben érdektelen új teátrumot, noha tud róla. Hiszen akaratlanul is utal rá, amikor a régit a jelen felől nézve ekként méltatja: ez „fából volt, s Feld Zsigmond sem szerette színháznak nevezni akkoriban, színkör volt a neve a bódénak […]”.[8] Krúdynak a kortárs építészettől való idegenkedése bizonysága az is, hogy Lechnernek a színkör közelében álló (a magyar kultúra általa rekonstruált ősi motívumkincsének alkalmazásáról nevezetes) Sipeki-villája[9] sem kelti fel érdeklődését.

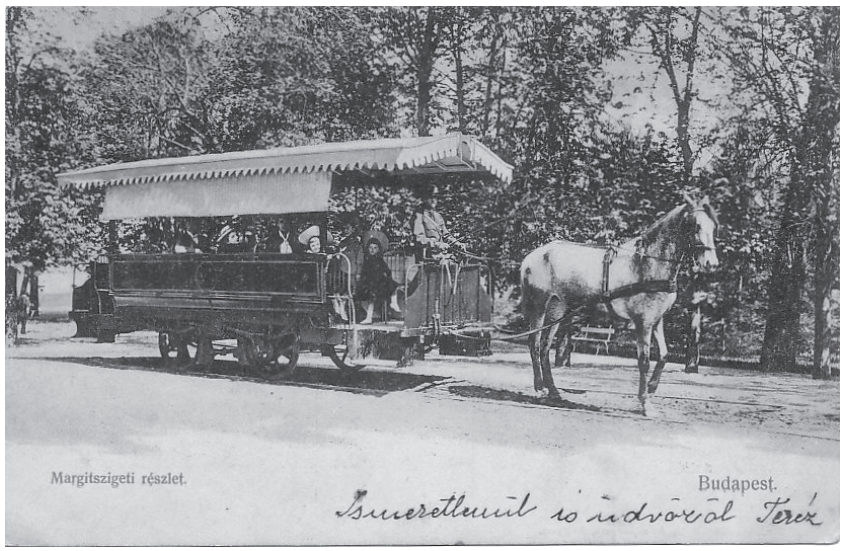
Nem csupán építészetünk újult meg a századelőn. Maguk a városok – Budapest mellett a vidéki központok (Nagyvárad és Kolozsvár, Kassa és Pozsony, Arad és Szabadka) – is jelentős – mindennapi életüket alapjaiban megváltoztató – fejlődésen mentek keresztül. Ez a fordulat leglátványosabban a közlekedés szinte forradalmi átalakulásán érzékelhető. Még Krúdy sem tudja kivonni magát a jelenség átütő hatása alól. Miközben egyetlen modern épületre sem hivatkozik, szinte minden új közlekedési eszköz felbukkan írásaiban: a Pullman-kocsi, az automobil, az Andrássy úti földalatti és a villamos. Más kérdés, hogy szinte csak futólag – mellékes vagy epizodisztikus formában – kerülnek említésre. „[H]ősei sokat vannak az utcán” – állapítja meg Fábri Anna, aki szerint „Bár szó esik az automobilokról, a villamosokról és a földalattiról is, csak a lovas kocsik változatos fajtáit érdemesíti arra, hogy komolyabb szerephez juttassa őket”.[10]

Még a földalatti lejárati csarnokai sem ragadják meg képzeletét, holott a Schickedanz Albert – Herzog Fülöp-páros, illetve Brüggenann György historikus építményei korrelálnak az író ízlésével. Elfogultságnak is tekinthető vonzalmát illusztrálja a *Boldogult ifjúkoromban* egyik epizódja, amely azzal kezdődik, hogy hősei „Lóvasúttal mentek végig a behavazott szigeten […] Az alsó szigeten, ahol a síneknek nyomuk veszett, a lóvasút véglegesen megállott […] A szigettől kiérve tehát darab időre villamosvasútra ültek […] bár átmeneti állapotnak” tekintették, mert Vilma kisasszony omnibuszra vágyott: „Még sohasem utaztam omnibuszon […] habár sokszor olvastam az omnibuszokról.”[11] Hiába

ajánlotta figyelmükbe a kalauz az Andrássy útnál a földalattit, maradtak. Így jutottak „[m]inden baj nélkül […] utasaink a híres Király utca sarkára, ahol az omnibusz megállni szokott hosszadalmas utazásában, amelyet Budáról Pestre végez. És a nagykerekű, hatalmas sárga kocsi valóban már jött is a forgalmas térségen keresztül […] Utasaink helyet kaptak a bőrüléseken, amelyek ugyan szakadtak, kopottak voltak, de mégis arról tettek bizonyságot, hogy olyan korban szállítottak pasasérokat, amikor még szokásban volt az utasok kényelméről gondoskodni.”[12]

Az Athenaeum épülete fiákerekkel, konflisokkal, omnibusszal a Ferenciek terén. Klösz György felvétele, 1894. Forrás: Budapest Főváros Levéltára. Ltsz: HU_ BFL_XV_19_d_1_07_158

Vilma kisasszony helyébe akár magát az írót is képzelhetjük. Krúdy hősei a legritkább esetben – csak jobb híján és átmenetileg – ülnek villamosra, többnyire kocsit hívnak, ami konflis vagy fiáker, s ha már tömegközlekedés, akkor is a ló vontatta omnibuszt választják. Így jutnak kávéházból vendéglőbe, onnan haza vagy éppen kisasszonylátogatóba. Családjával Krúdy 1918-tól csaknem haláláig a Margitszigeten lakott (a Nagyszállót szintén a regényeiben preferált Ybl tervezte), de talán nem tévedünk nagyot, ha arra gyanakszunk: választásában még valami – számára vonzó körülmény – közrejátszott. Élete és vele írói működése történetesen arra az időszakra esett, amikor az évszázadok óta általános lovas húzóerőt felváltotta az általa nem túlságosan kedvelt – regényeinek nosztalgikus atmoszférájába nem illő – gépi (gőz-, benzin- és villanymotoros) vontatás. Budapesten 1898. július 2-án indult útjára az utolsó lóvasúti járat, attól kezdve kötött pályán felváltja a villamos. Egy kivétel volt: a Margitsziget; mintha csak rezervátum volna, a Krúdy kedvelte lóvasút ott egészen 1928-ig menetrendszerűen közlekedik, hogy aztán az 1930-as évek elején a közlekedésből végleg eltűnjenek a lovas fogatok.



Lóvasút a Margitszigeten (levelezőlapon), 1920. Forrás: www.egykor.hu

A váltás – a hagyományos formákról a ma ismert járműfajták elődeire – nem egyik napról a másikra ment végbe. A XVIII–XIX. századi robbanásszerű városfejlődés először éppenséggel a lovas vontatás általánossá válását hozta magával. A magánhasználatú eszközök mellett – a szekerektől a kordékon át a hintókig – így jelennek meg, illetve szaporodnak meg a bérkocsik. 1884-ben rendeletileg szabályozzák az iparág űzésének feltételeit. Budapesten, néhány évvel az egyesülés után, sok száz ilyen, jobbára hazai iparosok által készített jármű közlekedik. S ez csak a kezdet. 1905-re a konflisok száma 1875-höz képest több mint kétszeresére (856) emelkedik, ami annál is jelentősebb gyarapodás, mert a fiákerek és úgynevezett számozatlan (alkalmi fuvarozásra használt) társaik száma (465, illetve 539) sem elhanyagolható. Ez a dinamizmus azonban hamarosan megáll – aligha függetlenül a modern járművek fokozatos térhódításától. A következő évtized során (1915-ös az újabb statisztika) mennyiségük típusonként és összességében már nem változik. Bár 1911-től polgárjogot nyer a „géperejű bérkocsiipar" is, a stagnálás nem az akkor még ritkaságnak számító (1910-ben 568) autó térhódításával magyarázható. A főváros vezetése majd csak 1925-ben teszi lehetővé, hogy a bérkocsiiparosok autótaxira válthassák engedélyüket. A konflisok dominanciáját a gyorsan fejlődő tömegközlekedés szorítja vissza az első világháború előtt.

Az első omnibuszt – alighanem külföldi példára – egy vendéglős, Kratochwill János indította 1832-ben két (Széchenyi téri, illetve városligeti) kávéháza között. Budán ugyanekkor a Lánchíd és Zugliget között indult ilyen járat. 1880 táján már mintegy másfél száz társuk közlekedett Budapesten. Az akkor még minden értelemben rázós útviszonyok miatt hamarosan komoly versenytársuk akadt: a sínen öntöttvas kerekeken futó és ezért sokkal komfortosabb lóvasút. Hazánkban az első gróf Károlyi Sándor kezdeményezésére 1866-ban (Európában a harmadikként) létesült, a mai Kálvin tér és Újpest között.

A Kálvin tér lóvasúttal és lovas kocsikkal. Klösz György felvétele, 1907. Forrás: Budapest Főváros Levéltára. Ltsz: HU_BFL_XV_19_d_1_08_042

A mintegy 10 kilométeres távot jó fél óra alatt tette meg. Egy-egy kocsiban 30–35 ember utazhatott az első osztály vörösbársony-ülésein, a második osztály posztóbevonatú kanapéin, illetve a nyitott platón a harmadik osztály bőrhuzatú padjain. Az újpesti végállomás (a jó nevű Wagner János építész szép eklektikus háza) egyik oldala indóházként, a másik vendéglőként szolgált. Évi négyszázezer utasával olyan nagy forgalmat bonyolított, hogy 1870-ben a folyamatosság érdekében párhuzamos sínt kellett lefektetni a Váci úton. A sikeres üzleti vállalkozás nyomán pedig gyors egymásutánban hasonlók létesültek. 1873-ban már öt vonal működött: az újpesti mellett a Rákóczi út és a Városliget, majd a Baross tér és Kőbánya, a Lánchíd és Óbuda, illetve a Közvágóhíd és a Nyugati pályaudvar között. 1888-ban 31 járat létezett ezer lóval, félszáz kilométerhosszan. Megkedvelte őket a közönség, 1890-ben 18 millió utast szállítottak. Szerelvényük a postakocsira emlékeztetett, azzal a különbséggel, hogy hosszabbak voltak és fent a csomagok helyén is utasok álltak vagy ültek. A bérkocsikkal ellentétben szinte kivétel nélkül külföldön készültek. Az egyik fő szállító a neves bécsi cég, a Johann Spiering Wagen- und Straßenbahn-Bauunternehmung volt, ahonnan egyébként a budavári sikló egykori kabinjai is származnak. Eredeti példány nem maradt fenn, csak korabeli fotók alapján alkothatunk róluk képet. Rekonstrukciója a Vasúttörténeti Parkban szintén ezek nyomán készült.

Még felfutóban a lóvasút, máris veszélyes konkurense támad: a villamos. 1881-ben indul Berlin környékén az első, ezt két évvel később Bécs körzetében követi a második. Budapesten (magától értetődően egyszersmind Magyarországon) csak harmadikként, 1887. november 28-án debütál a Nyugati pályaudvar és a Király utca között, alig ezer

méteren. Az ad különleges jelentőséget neki, hogy először egy nagyváros központjában. A sínek mellett a földön futó vezetékről kapta az áramot, a Balázs Mór és külföldi partnerei kezdeményezte vállalkozás (BVV)[13] mégis olyan sikeresnek bizonyult, hogy 1890-ben normál nyomtávúra alakítva meghosszabbították – először a Rákóczi, aztán az Üllői útig.

Az Octogon a körúti villamossal és lovaskocsikkal, 1896. Forrás: www.wikipedia.hu

Közben egymás után létesültek a főbb vonalak: a Podmaniczky utca és a Városliget, az Egyetem tér és a Köztemető, az Akadémia és az Aréna út között, utóbb a Dunaparton. Forgalma kezdetben messze elmaradt a lóvasúté mögött, alig több mint negyedannyi utast szállított. Az első szerelvények sem különösebben figyelemre méltók, minthogy azonosak a bécsivel: az alváz a grazi Weitzer-gyárban, az elektromos berendezés a Siemens & Halske cégnél készült. „A városi tömegközlekedés […] járműveit alapvetően behozatalból fedezték”[14] – állapítja meg még az omnibuszok kapcsán a szaktörténész, dr. Szentpéteri Erzsébet. Alapvetően megváltozott azonban a helyzet, amikor a főváros 1895-ben hosszú távú megállapodást kötött a lóvasutak fenntartóival (BKVT).[15] A szerződés értelmében vonalaik 1898. december 31-éig történő villamosítása fejében ötven évig Budapest garantálta jogukat hálózatuk üzemeltetésére. Nem csupán a mennyiségi mutatók javultak ugrásszerűen: 1910-ben már ötvennél több járat közlekedett, 1918-ban a vonalak hossza 175,5 km-re, az éves utasszám 300 millióra nőtt. Bővült a hazai ipar részesedése, vele szoros összefüggésben a műszaki innováció szintén a korábbinál nagyobb szerephez jutott. A nyitott vezetőállás zárt fülkévé alakításával, majd az utastérhez kapcsolásával folyamatosan módosítottak az eredeti osztrák vagonokon. A kocsik végül önálló arculatot nyertek; szabálytalan sokszög mentén tagolt homlokfrontjuknak és oldalt keskeny, elöl középen vízszintesen felezett ablakosztásuknak köszönhetően alakult ki a budapesti villamosok saját karaktere, amely egyszerre lett része a városképnek és vívmánya az akkor még önálló szakmaként nem létező dizájnnak.

Század eleji budapesti villamos helyreállítva. Forrás: www.hu.wikipedia.org

A legfőbb nyertes a Schlick-gyár volt, ott készültek a millenniumi földalatti különleges – hattyúnyak – alakú alvázai mellett a villamosok azon korai típusai, amelyek mind komfortosabb kialakításuk mellett évtizedeken át megőrizték fenti jellegzetességeiket. A zöld szín, amelyről az osztrák szerelvények kapcsán a korabeli beszámolók szólnak, ekkor módosult előbb barnásvörösre, majd a ma is élő sárgára. A cégnél „rajzoló”-ról vagy iparművészről nincs tudomásunk, a kutatás egyelőre adós annak kiderítésével, hogy mérnökként vagy technikusként személy szerint kihez vagy kikhez fűződik a fentebb részletezett imázst eredményező formatervezői tevékenység.

A villamos, noha konstrukciójában érezhetően kísértenek elődei – a lóvasút, illetve az omnibusz – formai megoldásai, merőben modern jármű. Hiába nyert a húszas évekre – Krúdy prózájának fénykorára – már vonzó (mára éppenséggel nosztalgia tárgyát képező) külsőt, a történetmondó író szemében bizarr városképi elem maradt. Az autóval más a helyzet. Prüszkölt miatta, merthogy „zúg és oly kihívó hangot ád, mint akár ízléstelen tulajdonosa”[16] – miként az *Asszonyságok díjá*ban epésen fogalmaz. Az automobil lelkének számító – a Krúdy lelkületének oly kedves lovakat felváltó – benzinmotor ugyan gép, magyarán képzeletétől idegen ipari termék, de a jármű összképét az utasteret magában foglaló karosszéria határozza meg. Ez pedig az író számára ünnepélyes hintóból, illetve annak hétköznapi utódaiból, az egy- és kétlovas bérkocsikból fejlődött ki. Már csak azért is, mert a XX. század elején fa kocsiszekrényeiket még kocsigyártó bognárok készítették.

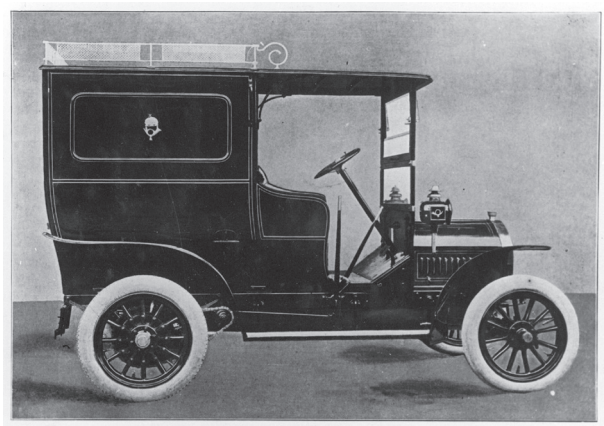
A Mercedes és a Benz, a Renault és a Peugeot vagy a Fiat első gyártmányai között (1890 körül) nem egy olyan darab akad, amely inkább látszik (szinte észrevehetetlenül az ülés alá rejtett) motorral felszerelt hintónak, mint mai értelemben vett autónak. A gépjármű sikere azonban magával hozta az igények (a sebesség és a futókapacitás) növekedését, a teljesítmény fokozásával pedig óhatatlanul együtt járt az önálló motorházat igénylő hajtószerkezetek megjelenése. Magyarországon ilyen korai példányok nem készültek, a hazai autógyártás csak az új század első évtizedének derekán indult meg, amikor a motort – jelentős mérete folytán – már nem lehetett álcázni. Az egyik legnagyobb kihívást éppenséggel a technikai-műszaki és a kényelmi-esztétikai szempontok összehangolása jelentette. A hintóból végképp drága és egyre ritkább reprezentációs

eszköz lett, a mindennapi közlekedésben már nem jelentett komoly konkurenciát; a nagyvárosokban azonban a XX. század első két évtizedében még egymás mellett futott az automobil és az ugyancsak gépi hajtású (benzines vagy elektromos) omnibusz, illetve a konflis és a fiáker. (A század derekáig használatos, szenet, fát, jeget hordó lovas teherkocsikról nem is szólva.) A régi és az új közlekedési eszközök között pedig, ahogy Krúdy regényeiből kikövetkeztethető, esztétikai síkon is éles verseny alakult ki.

A Körönd autóval és lovaskocsikkal levelezőlapon, 1917 körül.
Forrás: Fortepan. Leltári szám: 011643

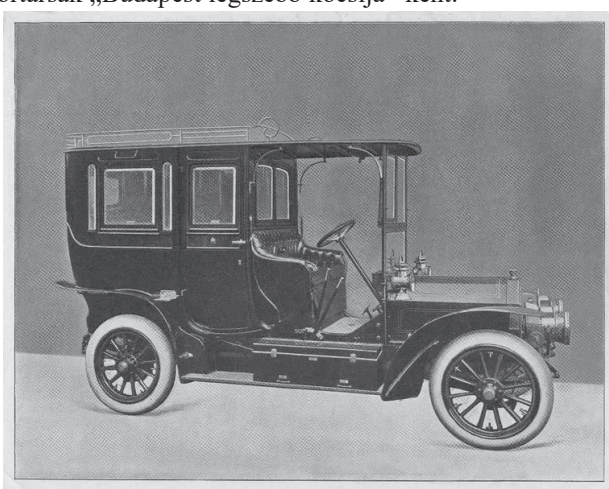
Nyerésre, nálunk legalábbis, jó darabig – Krúdy nosztalgikus világképével összhangban, attól azonban teljesen függetlenül – a regényeiben szinte kizárólagos magánszférában a lovas fogat állt. Az automobil ugyanis Magyarországon haszonjárműként honosodott meg és először ekként terjedt el. A kezdeményező a Posta volt, amely élen járt a motorizációban: már 1900-ban versenytárgyalást hirdetett levélgyűjtő triciklikre. Az egyik nyertes (Ganzban gyártott) konstrukciót Csonka János alkotta, aki 1877-ben, nyugat-európai tanulmányútját követően, huszonöt éves fiatalemberként került a Műegyetem Gépiparműtani Tanszéke tanműhelyének élére. A levélgyűjtés modernizációja (zömmel a másik befutó, a Fényi Béla-féle Velodrom Automobil Garage Peugeot-motorral felszerelt termékei révén) olyannyira sikeresnek bizonyult (a tricikliket két évtizeden át használták), hogy a cég 1903-ban újabb merész lépésre szánta el magát: 12-14 lóerős, két köbméternyi csomag szállítására alkalmas autókra írt ki nemzetközi tendert. (Az autógyártásban Magyarország akkor még nem számított tényezőnek.) Meglepő módon a nyolc pályázó között két hazai cég is volt (a győri Magyar Vagon- és Gépgyár, illetve a lágymányosi Röck-üzem), ráadásul ők nyertek. Az egyedüli győztes valójában a nyolcvanas évektől részben Bánki Donáttal, majd 1898-tól már egyedül célzottan a benzinmotor-fejlesztéssel foglalkozó Csonka János volt, mert mindkét vállalat az ő terveivel jelentkezett. Az első jármű (az öntvények Röck István műhelyeiben készültek, a Bosch-féle gyertyagyújtással ellátott hajtószerkezetet Csonka állította össze, a kocsiszekrény Glattfelder Jakab munkája) 1905 májusára lett készen. Tíznapos próbaútja során (a Posta főmérnöke, Haltenberger Samu vezette) hiba nélkül teljesítette a kétezer kilométeres távot, úgyhogy a gyártók egymás után kapták erre az első, majd az újabb változatokra a megrendeléseket.

Mára a több típus közel száz darabjából egyetlen ilyen csomagszállító maradt. (Helyreállítva a Közlekedési Múzeum gyűjteményében látható.)



Csonka János Postának tervezett 16 LE-s autója (archív fotón), 1908. Forrás: Postamúzeum, Fotótár

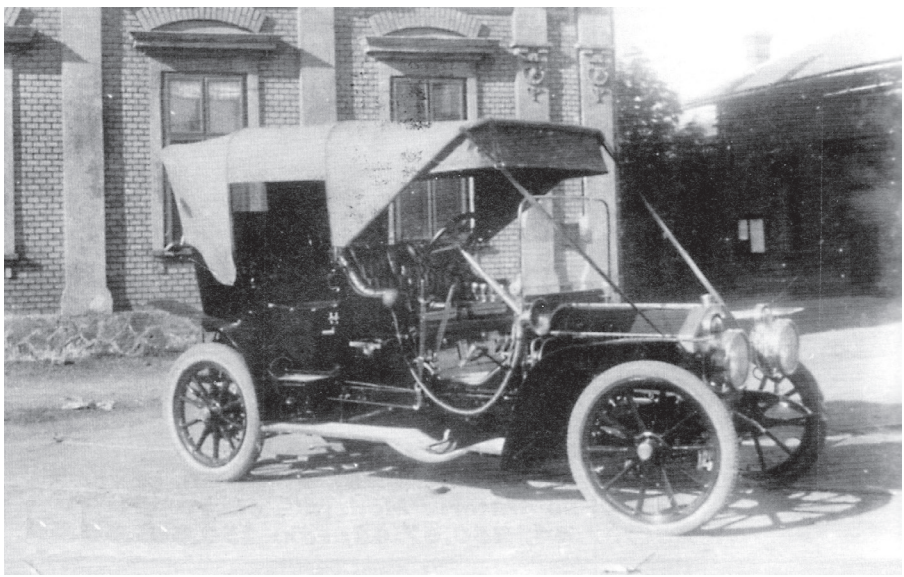
Az acéllemezekkel borított favázas konstrukció negyedszázadon át volt szolgálatban, legfőbb értéke műszaki megbízhatósága. Szabályos hasáb felépítményének egyenes vonalaival és turcsi orrával nem képvisel kiemelkedő esztétikai minőséget. Annál inkább mutat formatervezői erényeket az a fényképről ismert személyautó, amelyet Csonka 1908-ban tervezett (szintén a Postának és ugyancsak a két fent említett cég közreműködésével). A nagy (zömmel ma is az élvonalhoz tartozó) autógyártók hasonló darabjaihoz mérhető – a hintók eleganciájára visszautaló – kontúrjai és nemes arányai okán méltán emlegették a kortársak „Budapest legszebb kocsija”-ként.



Csonka János, Röck István, Glattfelder Jakab: Postai személygépkocsi, 1908. „Budapest legszebb autója” (archív fotó). Forrás: Postamúzeum, Fotótár

Végzetesen egyedi darab volt és ezért szólóban maradt; kivételessége folytán Krúdy aligha figyelhetett fel rá. Nem lett folytatása sem a Postánál, sem a hazai ipar szcénájában, de Csonka életművében sem: 1909 és 1910 között készült kisautóinak más erényei vannak, nem érnek fel ennek esztétikai kvalitásaihoz.

Maga Csonka is mint konstruktőr unikális jelenség volt és maradt. „Magyarországon ki hallott még kocsimérnökről, míg Amerikában már rég vannak ilyen szakmérnökök" – teszi szóvá a kortárs szaksajtó.[17] Nem cáfolatként, hanem a helyzet megerősítéseként tehetjük hozzá a bölcs utókor krónikásaként: 1905-ben (decembertől) már Ford üzemében dolgozott Galamb József, a Westingshouse Le Havre-i gyárában Böszörményi Imre és Fejes Jenő. A korabeli dokumentumok (reklámok, tervlapok, fotók) tanúsága szerint a legjelentősebb hazai kocsigyártók (Glattfelder Jakab, a Kölber testvérek, Misura Mihály, Zupka Lajos) kizárólag egyedi karosszériákat kínáltak és gyártottak. Igaz, akár külföldi megrendelésre és elsőrangú minőségben, miként ugyancsak a *Kocsigyártó Ipar* egyik későbbi számában olvasható: „[h]azánk legnagyobb kocsigyára […] a Kölber Testvérek egyik autó-derék gyártmánya elnyerte a Herkomer versenyben[18] a második szépség díjat […] hol nemcsak a gépek gyorsasága, de az automobil kocsi-derék ízléses és kitűnő kivitele is mérvadó volt és díjaztatott."[19] Misura Mihály, aki a Kölber Testvérektől 1883-ban kilépve alapított saját céget, szintén hiába kapott rangos karosszériaterveiért elismerést az 1908. évi IV. Nemzetközi Budapesti Automobil Kiállításon.

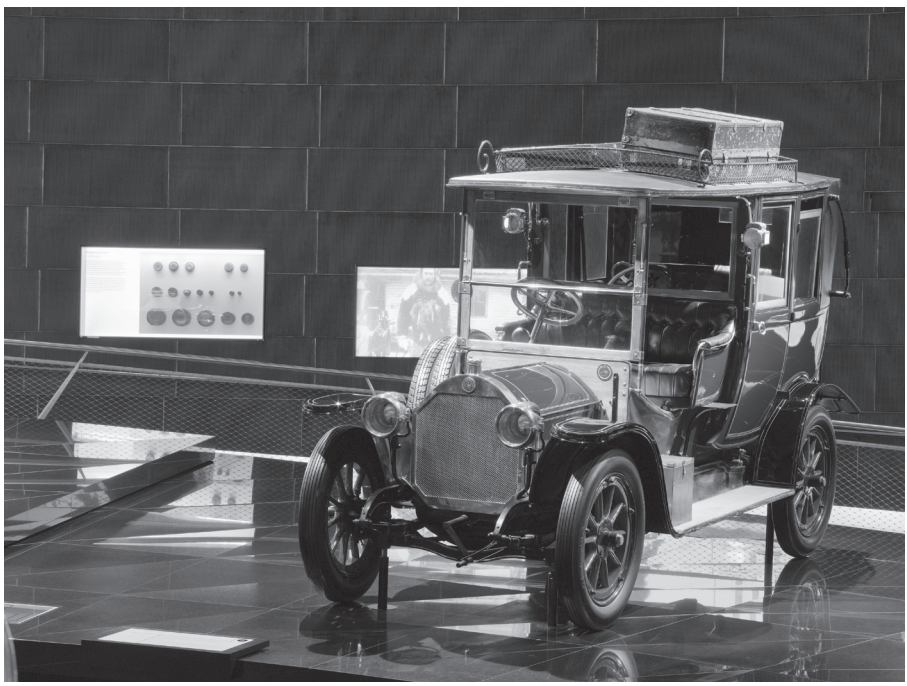


MARTA 34-35 HP Dublu-Phaeton autó, 1910 körül. Forrás: www.ro.wikipedia.org

Róka fogta csuka helyzet állt elő: autógyártás híján a kocsigyártók nem rendezkedtek be sorozatgyártásra, ezért aztán a külföldiekhez képest drága felépítményeikkel maguk is gátjai lettek önnön prosperitásuknak, a hazai autóipar kibontakozásának.

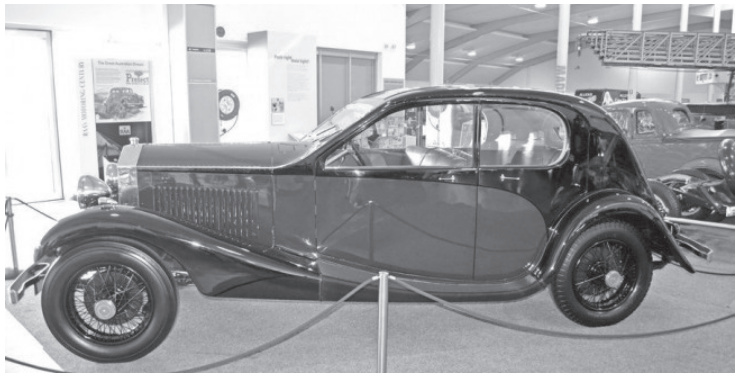
Két cég is próbálkozott ekkoriban autógyártással, nem eredménytelenül, átütő sikert azonban végül egyik vállalkozás sem ért el. 1909-ben alakult meg Aradon a Westingshouse Le Havre-i részlegének közreműködésével az első magyar autógyárként számontartott

MART[20] a francia anyavállalattól érkezett Böszörményi Imre és Fejes Jenő szakmai irányításával. Westingshouse-tervek alapján és importált alkatrészekkel az üzemben főleg buszok és teherautók (alvázak, motorok), s elenyésző számban személygépkocsik készültek, de két év után ezzel is leálltak, mivel csődközeli helyzet állt elő. A két vezető helyére ekkor új főnök került: az autó ügyének nem kevésbé elkötelezett Haltenberger Samu. A MARTA[21] néven újjászerveződött részvénytársaság nyereségessé vált (a Postának készített buszok, a hadrafoghatóság miatt kedvezménnyel árusított teherautók és a főváros által rendelt taxik jóvoltából). 1913-ban szerzett angol Daimler-licenc alapján biztató jövővel kecsegtető személygépkocsi-gyártás is kezdődött. De a történelem közbeszólt: hiába látszott úgy, hogy „a MARTA automobil-iparunkat egy csapással [sic!] a vezető autóipari országok niveau-jára emelte”,[22] a világháború először megakasztotta, a trianoni döntés pedig végképp semmissé tette ezt az 1914-ben még józan és reálisnak látszó tényt. Közvetlenül kapcsolódik a MART történetéhez a budapesti Podvinecz és Heisler sorsa. Aradról ugyanis 1912-ben ide szerződik Fejes Jenő. Az eredetileg malomipari gépek gyártására alapított cég már korábban – 1905-ben – megpróbálkozott egy rangos aacheni vállalattól (a Benz és a Daimler mögött harmadiknak számító Cudelltől) vásárolt licenc alapján személygépkocsik gyártásával.



Mercedes gépkocsi, 1900-as évek eleje. Forrás: Mercedes-Benz Múzeum, Stuttgart

A Phoenix nevet viselő jármű rögtön díjat kapott a Budapesti Nemzetközi Automobil Kiállításon, de 1907-ig mindössze nyolcat értékesítettek belőle.



Bugatti 1925-ből egy oldtimer-kiállításon. A karosszéria Achille Van Vooren (Párizs) munkája. Forrás: www.retromobil.hu

A tízes évek elején már Magyar Általános Gépgyár nevet viselő vállalat műszaki vezetőjeként Fejes észszerűsítette (kétféle motorra és három alvázra redukálta) és ezzel nyereségessé tette a gyártást. Noha az aradihoz hasonlóan itt sem folyt karosszériagyártás, az üzem eredményes működéséhez hozzájárultak a MÁV teherautó- és a Postának a Csonka-féle 1910-es levélgyűjtő kocsi alvázára szóló megrendelései. Továbbá a PR-tevékenység, amelynek nemcsak katalógusuk volt része (az autóbuszok, teher- és személyautók metszetes ábrázolásával); hathatós reklámnak bizonyult az országos túraversenyeken való szereplésük is 1913-ban és 1914-ben. Mígnem aztán az első világháború itt is éreztetni kezdte negatív hatásait, s a nagy ambíciójú Fejes 1917-ben elhagyni kényszerült a céget. (Először a Ganz–Fiat repülőgép-motorgyár igazgatója lesz, majd szabadalmára – a lemezautóra – alapozva önálló céget alapít.)

Jelen írás szerzőjének nem tiszte a Krúdy-próza egyetemleges archaizmusának-anakronizmusának minősítése; ez a korszakkal foglalkozó irodalomtörténészek feladata és az is marad. A XX. század eleji magyar építő- és iparművészet, a korabeli tárgykultúra nézőpontjából azonban egy fontos megjegyzés mindenképpen ide kívánkozik most, hogy a történtekről egyfajta mérleget készítünk. Mi – a jövő felől visszatekintve – a fejlődés ívét rekonstruáltuk, s nem a hétköznapokat ábrázoltuk. Folyamatos és dinamikus modernizáció illúzióját keltve, akaratlanul is torzítva az utca látványán. Miközben a korabeli városfényképeken, akár a regényekben, éppen csak feltűnik egy-egy villamos vagy autó, az utakat továbbra is vagy inkább egyelőre még a lovas kocsik – konflisok, szekerek és batárok – uralták.

Feladatunknak a Krúdy számára oly fontos utcaképet meghatározó közlekedési eszközök kapcsán mindenekelőtt a dizájn korai – még csak nyomokban érzékelhető – megnyilvánulásainak szemrevételezését-értékelését tekintettük, ezért unikális témája és főként a benne foglaltak miatt egy rövid, de annál fontosabb korabeli írásra még feltétlenül ki kell térnünk. A *Magyar Iparművészet* közölte. Címe: *Az automobil*,[23] szerzőjét nem ismerjük; nem kizárt, hogy a „gépi iparművészet"[24] iránt fogékony Nádai Pál,[25] netán a lapot szerkesztő Györgyi Kálmán[26] írta, aki cikkeinek tanúsága szerint szintén jól ismerte a formatervezés felé orientálódó kortárs német iparművészeti törekvéseket. Mégpedig arra a ma már vitathatatlan tényre, de akkor még majdhogynem utópisztikus nézetre alapozva, miszerint „Az új technikai talál-

mányok formájának artisztikus megoldása a legnevezetesebb, legfontosabb építészeti feladat […], mert a jövő művészete, a jövő stílusa és formanyelve ezeknek az új alkotásoknak a megtervezésénél kell, hogy megtalálja a maga karakterét".

Nem Krúdy volt az egyetlen, aki nem tudott megbékélni az autóval – bár elsősorban a kellemetlen hangját teszi szóvá. Miként a szóban forgó írás illusztrálja, a műszaki haladás híve is elégedetlen a látványával: „Azok között a műszaki alkotások között, amelyeknek megoldása ilyenképpen a jövő művészetének problémája, egyike a legérdekesebbeknek s a legsürgetőbbeknek is az automobil […] népszerűsége, elterjedt volta minden kétség felül áll s éppen ezért […] a modern iparművészet egyik legeminensebb feladata az automobil művészi megtervezése." A továbbiakból az is kiderül, hogy szakember szorgalmaz cselekvést, aki tisztában van azzal, hogy „szakítani kell az iparművészet […] díszítési teóriáival". A cikk ugyanis alapvető konstrukciós kérdéseket feszeget. Megemlíti, hogy az első típusoknál a hosszúkás motorházat és a hozzá képest széles karosszériát nem sikerült összehangolva egységes konstrukcióvá formálni. Nyitott kocsinál, folytatódik a fejtegetés, ez viszonylag könnyen megoldható volt: „a sofőrülés által megszakított vonal a hátsó karosszérián folytatódik és egységes ritmusban zárja körül az egész gépet". Zárt felépítmény esetében már jóval nehezebben ment ugyanez, de végül sikerült. Ennek bizonyságaképp aztán egy olyan indoklás következik, amelyen minden elismerésünk és egyetértésünk mellett is csak csodálkozni lehet: „legömbölyítették a kupé sarkait úgy, hogy a karosszéria fedele egy hátulról kiinduló ívben hajlik a sofőrülés mellvédje, illetőleg a motorszekrény fedelének íves széle fölé. A két ív közötti átmenetet az üvegfal képezi, amely a mellvédtől felhajolva közvetíti a szükséges érintkezést a kocsi hátsó és elülső része között". Nyitott autó egységes karosszériájára sem túl sok meggyőző példa akad; ilyen kivételes példány Fejes Jenő épp ekkoriban tervezett, lendületes vonalú 25 lóerős MÁG túraautója, amelynek még a szélvédője is – a mai gyakorlatot előlegező módon – „felhajolva", azaz negyvenöt fokos szögben áll. (A jármű rajzát közli Bálint Sándor tanulmánya. Közlekedési Múzeum Évkönyve 6., 1983, 414.) De a zárt kocsik között ekkor még egyetlenegy olyan sincs, mint amilyenre az iménti leírás illenék. A szélvédők éppenséggel mindig függőlegesen, a motorháztetőre merőlegesen állnak. Majd csak a húszas évek derekától kibontakozó art deco jegyében jelennek meg az első[27] és a harmincas években válnak általánossá[28] az íves lezárású – Krúdy posztumusz elismerésére méltó – karosszériák. Összhangban a *Magyar Iparművészet* szerzőjének azzal az ugyancsak a jövőre utaló másik, szintén időtállónak bizonyuló megjegyzésével, miszerint „az automobil gyors tempója leginkább a fémburkolatot indokolja, s így a fából való karosszériák már nem kifogástalanok".

IRODALOMJEGYZÉK

CSONKA Pál: *Csonka János élete és munkássága*. Bp., Akadémiai, 1960.

MEDVECZKI Ágnes. *A kocogó omnibusz*. Bp., 1972.

BÁLINT Sándor: *Az első magyar autógyár = A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, *2*. 1972/1973 (1974), 235–262.

JORDÁN Károly – KÓCZIÁNNÉ DR. SZENTPÉTERI Erzsébet: *A Kölber kocsigyár története = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 3*, 1976, 213–236.

KÓCZIÁNNÉ DR. SZENTPÉTERI Erzsébet: *A fővárosi kocsigyártó ipar története a tőkés fejlődés kezdetétől az első világháborúig = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 4*, 1979, 249–311.

DR. MEDVECZKI Ágnes: *A budapesti villamosvasút megszületésének előzményei = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 4,* 1979, 365–384.

BÁLINT Sándor: *A Phoenix és a MÁG gépkocsik gyártásának története = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 4*, 1979, 385–493.
JORDÁN Károly – KÓCZIÁNNÉ DR. SZENTPÉTERI Erzsébet: *A Misura kocsigyár története = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 5*, 1981, 311–336.
DR. MEDVECZKI Ágnes: *Budapest első villamosvasúti vonalai = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 5*, 1981, 337–358.
KÓCZIÁNNÉ DR. SZENTPÉTERI Erzsébet: *A bérkocsiipar járművei = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 6*, 1983, 255–278.
KOVÁCSYNÉ DR. MEDVECKI Ágnes: *A pesti közúti vaspálya társaság első vonala = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 8*, 1988, 271–284.
HIDVÉGI János: *A Csonka János tervei alapján készült 2m³ rakterű postai csomagszállító gépkocsi = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 11*, 1999, 367–372.
FÁBRI Anna: *„Mit lehet írni Pestről?" A Krúdy-művek Budapestjéről = Budapesti Negyed*, 2001, 4. sz.
BÁLINT Sándor: *A Csonka 1909. típusú személyautó = A Közlekedési Múzeum Évkönyve 13*, 2003, 94–104.
KRIZSÁN Sándor: *Budapest és környéke lóvasútjainak villamosítása = A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve II,* 2012, 161–189.

A szerző ezúton mond köszönetet Hidvégi Jánosnak, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum múzeológusának a szakmai segítségéért.

JEGYZETEK

1 FÁBRI Anna: *„Mit lehet írni Pestről?" A Krúdy-művek Budapestjéről = Budapesti Negyed,* 2001, 4. sz.
2 Uo.
3 Vö. KRÚDY Gyula: *Boldogult úrfikoromban* (1929).
4 Peter Behrens festő, iparművész, építész (1868–1940).
5 Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft – 1883-ban alapított, elektromos gépeket és háztartási berendezéseket előállító német cég.
6 Walter Gropius (1883–1969).
7 Iparművészeti iskola (1919–1933).
8 KRÚDY Gyula: *A vörös postakocsi* (1913). Bp., 1975, 34.
9 Lechner Ödön: Sipeki Balás villája (1905). Budapest, XIV. kerület, Hermina út 47.
10 FÁBRI: *i. m.* (2001).
11 KRÚDY: *i. m.* (1975), 1107.
12 Uo., 1108–1109.
13 Budapesti Villamos Vasúti Társaság.
14 KÓCZIÁNNÉ DR. SZENTPÉTERI Erzsébet: *A fővárosi kocsigyártó ipar története a tőkés fejlődés kezdetétől az első világháborúig = Magyar Közlekedési Múzeum Évkönyve*, 1976/1978. sz., 249–311.
15 Budapesti Közúti Vaspálya Társaság.
16 KRÚDY: *i. m.* (1975), 661.
17 *Kocsigyártó Ipar,* 1905, 42. sz.
18 Túraautók németországi versenye 1905 és 1907 között.
19 *Kocsigyártó Ipar,* 1907, 83. sz.
20 Magyar Automobil Részvénytársaság.
21 Magyar Automobil Részvénytársaság, Arad.
22 *A Motor,* 1914, 5. sz.
23 *Magyar Iparművészet,* 1912, 1. sz., 61–62.
24 Vö. NÁDAI Pál: *Gépi iparművészet = Huszadik Század,* 1911, 4. sz.
25 Nádai Pál (1881–1944) művészeti író, az Iparművészeti Iskola tanára.
26 Györgyi Kálmán művészeti író (1860–1930).
27 Bugatti, 1926.
28 Peugeot, 1936.