

„Volt egyszer egy Vidámpark”

A Samodai József Zuglói Helytörténeti Műhely kiállítása



Koncepció, szöveg: Majkó Zsuzsanna

Közreműködő: Harsánné Nagy Marianna

Képek forrása: Fortepan.hu, FSZEK Budapest Gyűjtemény, Samodai József Zuglói
Helytörténeti Műhely, Szántó András

Előzmények – Vurstli

A 19. század első évtizedeiben a pesti vásárokra érkező vándor-mutatványosokat - lövöldéseket, kard-és tűznyelőket, kötéljárókat, képmutogatókat – a város kitiltotta a belső területekről. Ekkor kezdődött megtelepedésük a sokak által látogatott kirándulóhelyen, a Városligetben. Kezdetben a Rondónál, a mai Városligeti fasorral szemközti területen ütötték fel sátraikat, az 1870-es években a Tűzijátéktérre, a Bethesda utcával szemközti telekre költöztek. A mutatványos bódék végleges helyét a főváros 1909-ben az Állatkert területéből kihalászott telekrész és a Hermina út között jelölte ki. Itt rendezkedett be az 1949-ig töretlen népszerűségnek örvendő Vurstli, a kispénzű fővárosiak kedvelt szórakozóhelye.



A Barlangvasút épülete 1910 körül

Az első szezon 1909 márciusában kezdődött, ekkor 28 parcellát adtak bérbe mutatványosoknak. A területen volt két körhinta, két mozi, céllövölde, hajóhinta, bábszínház, panoptikum, gyorsfényképész, barlangvasút, cirkuszi mutatványosok, kávéház és cukrászda, de ide került a Hősök teréről a Feszty-körkép is egy újonnan felhúzott épületbe. A bódék mellett mozgóárusok is engedélyt kaptak a Vurstliban, többek között percesek, cukorkások, víz-és léggömbárosok.



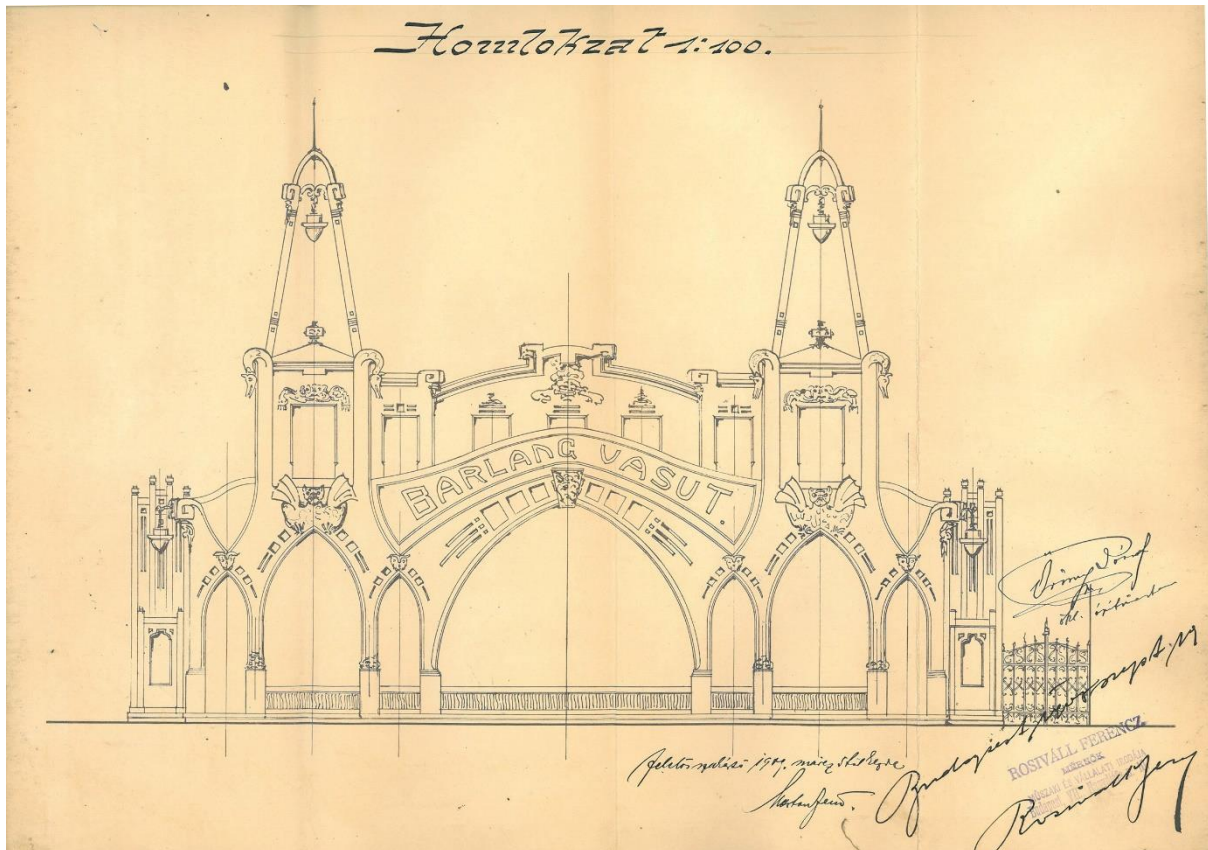
Repülős körhinta, 1914.

Az idők során a Vurstli kínálata sokat változott. A kor követelményeinek és a technikai fejlődésnek megfelelően az 1920-as években megjelent a népszerű villanyautó, a dodgem, az óriáskerék, a Liliputi Színház és a Ródlí nevű hatalmas csúszda.

1945-ben a mutatványosok már tavasszal megnyitották, ám a bérleti díjak növekedése, a lakosság elszegényedése nem kedvezett a szórakoztató iparnak. A Vurstlit végül 1950-ben államosították. A népszerű játéközemeket megtartották, többet közülük még évtizedekig a Vidám Park is üzemben tartott.

Barlangvasút

Működése több mint száz éve alatt a Vurstli, később a Vidám Park egyik leglátogatottabb mutatványa volt. Műemléki védettségét 2015-ben megszüntették, az épületet 2016-ban lebontották.



A Barlangvasút külső homlokzatának eredeti terve, 1909

A bajor származású mutatványos, az Angol Park későbbi tulajdonosa Court Meinhardt és fivérei a Vurstli 23. számú parcelláján nyitották meg a Sárkányvasút névre keresztelt látványosságot 1909-ben. Meinhardték Rosiwáll Ferenc mérnököt bízták meg az épület megtervezésével, ami egy csarnok és egy lakóház érdekes kombinációja volt. A földszinten egy kb. 200 méter hosszú, keskeny, kanyargós barlangfolyosó épült, amely 10 helyen kiöblösödött. Itt helyezték el a törpékkel, tündérekkel, boszorkányokkal illusztrált mesejelenetek diorámáit. A fémpikkelyes, színes lámpákkal kivilágított sárkányt formázó mozdonyt és a kocsikat az osztrák Rosemann és Kühnemann cég gyártotta.

A falécekből, gipszből és ralicból készült barlangot védőtetővel fedték le, az erre felhúzott emeleten egy hat szobás lakást alakítottak ki, mely évekig a Meinhardt család otthona volt. Később a Vidám Park munkatársai laktak benne.



Petőfi Sándor János vitéz című verses meséjének jelenete

A Barlangvasút szerencsésen túlélte a háborút, a Vurstli államosítása után a Vidám Park attrakciójaként működött tovább. 1953-ban a törpék helyére Petőfi Sándor János vitéz című verses meséjének jelenetei kerültek. 1961-ben a diorámákat továbbfejlesztették, mozgó alakokkal bővítették. Az 1970-es évektől a látogatók menet közben meg is hallgathatták a mese rövidített változatát, amelyet a kor vezető színészei – Major Tamás, Básti Lajos, Bessenyei Ferenc és Szabó Gyula - szavaltak el. Ekkor még egy kazettás magnóról szólt a mese, később már digitális lejátszót használtak. A sárkányos mozdony utoljára 2015. október 31-én, egy éjszakai rendezvényen szállított utasokat.

Előzmények – Ós-Budavára

A városligeti létesítmény volt az első világvárosi szórakoztató-komplexum Budapesten, az Angol Park közvetlen elődje.



Ós-Budavár

Ós-Budavárát Vidor Emil és Vogl Lajos tervei alapján, az akkori Állatkert telkéből kihalászott hatalmas területen építette fel Marmorek Oszkár építési vállalkozó. Előzménye és mintája a bécsi Práterben 1895-ben átadott Velence nevű látványosság volt. A Városliget fái alatt a török hódoltságkori Buda mását húzták fel kanyargós utcákkal, tornyos, favázás épületekkel. Üzemeltetésére egy részvénytársaságot alapítottak, melynek elnöke Benke Gyula bankigazgató volt. A megnyitót 1896. május 2-án tartották. A látogatók egy várhídon át jutottak a mulatóváros központjába, a Szent György térre. Itt állt a Dalcsarnok, az 1500 fős Nagyvendéglő, a Helden-féle Bábszínház és egy 800 személyes kávéház. A Mecset téren, a keleti motívumokkal díszített Zenepavilonban kuruc nótákat játszott Serly Lajos 70 tagú zenekara, kicsit odébb, a Francia mulatóban pedig a mondén szórakozások kedvelői csodálhatták Madame Dumaine párizsi táncosnőt. A szomszédságban rendezték be a telefonhírmondó pavilonját.



Ős-Budavár

A nagyszínpadon minden este varietéműsort adtak. Az Ezredévi Kiállítás ideje alatt naponta 20-30 000 ember kereste fel a mulatóhelyet. A Székesfőváros közlekedési vállalata közvetlen éjjeli omnibuszjáratot indított a belvárosból Ős-Budavárához. Szekula Húgó igazgató fáradhatatlanul kutatta fel a legharsányabb produkciókat a nézőszám feltornászása céljából. Itt volt látható a hónapokig koplaló fakír, a nyújtható bőrű ember, Thompson Dilkins, a 234 cm-es ír óriás, a szakállas hölgy, Aelvora, a „féltestű szépség” és Little Tich, az angol táncos-komikus. 1907-ig működött, utána területét visszakapta az Állatkert.

A Schäftner-féle körhinta

A valaha a Schäftner család birtokában volt körhinta a régi Vurstli egyetlen, ma is működő játéküzeme, védett műemlék.



Schäftner körhinta

Az Állatkerti körút mentén álló műemlék körhinta tulajdonosa 1909-36 között a mutatványos családba született Schäftner Károly volt. A család a Tűzijátéktéren céllövöldét és erőgépet üzemeltetett, később beszereztek egy kézi hajtású körhintát is.

1909-ben a Vurstli 12-es számú parcelláján, közvetlenül az Állatkerti körúton Schäftner Károly Lindwurm Nándor és György kőművesmesterek tervei alapján felépítette nyolcszög alaprajzú, gazdag ornamentikával díszített homlokzatú, az Otto Wagner - iskola stílusjegyeit viselő, laternás körhintaházát. A csarnok mennyezeti seccója rokokó hatású, az orgonaszerkezetet imitáló falrész a körhinta kezelőfülkéjét rejt. A körhinta maga egy körbeforgó pódiumépítmény, rajta csapolt faszervezetű lófigurák, hintók, csónakok. A pódiumot a kezdettől fogva elektromos motor hajtotta. Érdekesség, hogy egyes lófigurák egy rugós szerkezetnek köszönhetően előre-hátra is mozognak.



Schäftner körhinta belülről

A körhintaház hátsó frontjához Schäftner kis, kétszobás házat épített, a Vurstli nem csak a munkahelye, az otthona is volt. Itt élt agglegényként 1936-ban bekövetkezett haláláig. Különösen büszke volt arra, hogy körhintáját egy ízben Rudolf trónörökös is kipróbálta. A díszes játékot az utókor is nagy becsben tartotta, a Vidám Parknak is egyik kedvelt attrakciója volt. Ma a Fővárosi Állat-és Növénykert üzemelteti.



Schäftner körhinta belülről

A körhintát 1997-ben Ráday Mihály kezdeményezésére Baliga Kornél irányításával eredeti tervek alapján teljesen felújították. Még abban az évben műemléki védeltséget kapott és elnyerte a kiemelkedő műemléki helyreállításért adományozható Europa Nostra díjat.

Előzmények – Angol Park

A bajor származású Meinhardt fivérek, akik a Vurstliban a Barlangvasutat üzemeltették, 1911-ben nyitották meg az Angol park névre keresztelt polgári mulatóhelyet a mai Állatkerti körút és a vasút közötti területen. A szórakoztató komplexum ellentétben szerényebb kistestvérével, a Vurstlival, körbe volt kerítve, és csak belépőjeggyel lehetett látogatni. 1950-es bezárásáig a középosztály és a turisták által kedvelt népszerű mulatóhelyként működött.



Angolpark art deco stílusú főbejárata

Első attrakcióik között volt az Amerikai magasvasút névre keresztelt ós-hullámvasút, a Csodakerék és az Elvárásolt kastély, amit eleinte Boszorkányvárnak hívtak.

1913-ban útvesztőkertet, kígyóvasutat és torztükör mutatványos épületet alakítottak ki. 1914-ben a háború kitörésének évében a parkot Nemzeti parkká keresztelték át, egy része pedig Hadiparkként működött tovább. Itt rendszeresen tartottak háborús vetítéseket, a Hadiaréna néven futó épületben pedig hadihajó makettek játszották le a tengeri csatákat.



Ételkép az 1920-as évek végén, háttérben a Hullámvasút

Az 1920-as évek elejétől a környéki telkek megvásárlásával a területet bővítették, és nagyarányú fejlesztéseket hajtottak végre: ekkor készült el a vasúttal határos részen a Ródlí, 1922-ben a favázás Hullámvasút, egy évre rá pedig a Mesecsónak. Szintén ekkortájt nyitott a központi helyen fekvő Terasz étterem és az Alpesi falu vendéglő. A középosztály szórakozási szokásainak változásával az 1930-as évektől egyre több zenés mulatóhelyet, varietészínházat, tánclokált alakítottak ki. Az egyik utolsó fejlesztés volt az 1941-ben megnyílt Velence nevű látványosság, amelyben a Szent Márk teret idéző kulisszák között gondolázhatott a romantikára éhes pesti közönség.



Az Angol Park gólyalábas reklámembere a kisvasúttal



Teltház a Kutassy vendéglő teraszán az 1930-as évek végén

1944 őszén több bombatalálatot is kapott a park, az ostrom alatt a területen komoly harcok dúltak. A háború után az egész komplexum a Szovjet javakat kezelő hivatal irányítása alá került. 1950-ben államosították, és még ugyanebben az évben, a Vurstlival összevonva Vidámparkként éledt újjá a mulató negyed. Sok játéküzem a vidámparki időkben is szolgálta a szórakozni vágyókat. A Kanyargó néven ismert Whip, az Elvarázsolt Kastély, a Vízisikló, a Velence és a ma is álló Hullámvasút mind Meinhardték Angol Parkjának késői túlélői voltak.

Hullámvasút és Mesecsónak

A Hullámvasút az Angol Park kedvelt játéka volt, Dragon Ervin tervei alapján épült 1922- ben. Védett műemlék, a hozzá tartozó Mesecsónakkal együtt. Hasonló, gravitációs elven működő, faszervezetű magasvasút mindössze tíz található a világon. Szerkezete még áll, azonban a Biodóm építkezésének 2016-os megkezdése óta nem üzemel.



Hullámvasút

Egy korábbi változata – alacsonyabb és rövidebb pályával már 1911-ben megvolt. Akkor Amerikai magasvasút névre hallgatott. A fa gerendapárra fektetett faanyagú, laposvas felülettel ellátott sínpárok 1 km hosszan kanyarognak, a pálya legmagasabb pontja 16,5 méter. Az egész ácyszerkezet a maga nemében remekmű. A szerelvényeket egy, a pálya alatti gépházból mozgatott acélsodrony húzza fel a legmagasabb pontra, ahol egy kioldószerkezet lekapcsolja a kocsikat, és innentől már saját lendületük hajtja őket. Épp ezért minden kocsin fékező is utazott. A faszervezetet évente kétszer, teljes egészében átvizsgálták, a sérült faanyagot cserélték. Egy-egy évi nagygenerál alkalmával mintegy 40-60 köbméternyi gerendát, lécet építettek be, így a Hullámvasút pályája kb. 6 évente teljesen kicserélődött.



Mesecsónak

A pálya állványzata köré épült 1923-ban a Mesecsónak, amely egy kanyargósan kialakított 210 méter hosszú betontechnő, amiben egy malomkerék áramoltatta a vizet. Az utat csónakkal lehetett bejárni, a kialakított bemélyedésekben népszerű mesejeleneteket ábrázoló diorámák kaptak helyet.

A Hullámvasút a néhai Vidám Park legnépszerűbb játéka volt, az 1960-as években egy szezonban közel egymillió ember utazott rajta. Ennek ellenére 1973-ban a Fővárosi Tanács engedélyt adott a teljes elbontására, helyére új, villamos vezérlésű vasút került volna. A költségek azonban túl magasnak ígérkeztek (akkori áron 10 millió forintba becsülték a szakemberek), így az öreg Hullámvasút maradt, a modernitás jegyében pedig ugyanabban az évben beszerezték a Ciklon nevű, elektromos vezérlésű, magasabb és gyorsabb pályájú vasutat.

Megnyílik a Vidám Park

A városligeti mutatványosok életében a döntő fordulatot az 1949-50-es szezon hozta el. A berendezkedő új hatalom a nagyvárosi szórakoztatás korábbi formáit polgári dekadens elhajlásnak minősítette, és a szórakoztatóipart is a kommunista ideológia terjesztésének szolgálatába kívánta állítani. 1948-tól napirenden volt a városligeti szórakozóhelyek megszüntetése, sőt az egész Ligetet moszkvai mintára sport- és kultúrparkká kívánták átalakítani.



A Liliputi Színház Rákosi Mátyás portréjával

A Fővárosi Tanács 1950 tavaszán döntött arról, hogy az államosított Angol Parkból és a Vurstli kis mutatványos üzemeiből létrehozza a Vidám Parkot. A nyitás 1950. május 22-én volt, a dolgozók szórakozását szolgáló létesítmény az elődöktől megörökölt, de jelentősen átalakított attrakciókkal kezdte meg működését. A Plasztikon névre hallgató panoptikum helyén mezőgazdasági terményeket bemutató tanító jellegű diorámákat helyeztek el, kiegészítve szovjet mesejelenetekkel. Az Álomvasút Robogó néven éledt újjá, belső tereiben a szocialista falu átalakulása mellett Moszkva nevezetes épületeit is meg lehetett tekinteni. A Liliputi Színházból Varietészínház, a Csodák házából Bábszínház lett.



Elvarázsolt Kastély

A Szellemvasútból kidobták a csontvázakat és koponyákat, helyükre meteorológiai jelenségeket bemutató diorámák kerültek, a játéküzemnek pedig Viharvasút lett az új neve.

Az Elvarázsolt Kastélyba az arisztokraták életmódját gúnyoló karikatúrák kerültek, a falakon valódi főhercegek eltorzított képmásai függtek. A Hullámvasút alatt kanyargó Csodacsónak ártatlan mesejelenetei sem úszták meg az ideológia harcot, helyettük a baráti Kína fejlődését bemutató életképek várták a gyerekeket, a látványosság új neve pedig Cso-Bo-Gó lett.

Az első évtized



A Kis Vidámpark

A Vidám Park első nagy rendezésére 1952-ben került sor. Akkor készült el az ikonikus főbejárati kapu, a szecessziós körhinta mögötti, eredetileg a tulajdonos birtokában volt kis lakóháza bábszínház költözött, a Robogó körüli területen pedig egy tavat alakítottak ki, ahol motorcsónakázni lehetett. Az Állatkerti körút mentén lebontották a Royal Vio mozi épületét, ennek helyére került a Kis Vidámpark. Itt főleg a Vurstli hajdani kisvállalkozóitól az államosítás során elvett kisebb játékozemek – hajóhinta, csónak, repülő és biciklis körhinta, kisautó – működtek.

A Feszty-körkép megrongálódott épületét lebontották, ennek helyén tekepályát alakítottak ki. Az Angol Parktól megörökölt nyári színházi épületekben és táncoklálban népszerű célzatú népvarietéket létesítettek. A népszerű Barlangvasút 1953-ban kapott új arculatot, az addigi össze nem függő mesejelenetek helyére János vitéz története került. 1956-ban már 65 szórakoztató játékozemek működött a Parkban, az évi látogatószám meghaladta a 2 millió főt. A régi híres játékozemek – Sikló, Elvarázsolt Kastély, Kanyargó, Hullámvasút, Velence – továbbra is működtek, de új fejlesztésekre is futotta.

A régi Plasztikon helyén megnyílt az Erdei útvesztő, egy sötét, kanyargós folyosó, ahol valódi éjszakai erdőt imitáló kulisszák között bolyonghatott a látogató.



A Ródlis

1957-ben avatták fel az új, 17 méter magas Ródlit, 1959-ben új kocsik érkeztek a Kis Trolinak nevezett dodgembe, és átalakították a Robogót is. A belső terekbe az állatvilág csodái - csápját nyújtogató polip, tekergőző óriáskígyó – kerültek. Elkészült az új kompresszoros Röpcsi üzem, a 12 repülőgépből álló játék utasai egy botkormánnyal maguk irányíthaták a gépek magasságát.



A Röpcsi

Az önállóságig- az 1960-as évek



A Versenyautó

A Vidám Park az 1960-as években csak a tavaszi-nyári idényben tartott nyitva, ennek ellenére 1960-ban 2 700 000 látogatója volt. Ezt követően a látogatószerződés növekedése megállt, a bevételek is elmaradtak a tervszámoktól. A stagnálás több okra vezethető vissza: a 6,6 hektáros terület megtelt, a Park nem tudott tovább terjeszkedni. A vezetés a problémát úgy kívánta orvosolni, hogy a Széchenyi Fürdő melletti üres parcellára telepítette volna át a Kis Vidámparkot, erre azonban nem kapott engedélyt a fővárostól.

A látogatószerződés növekedését nem követte az infrastruktúra bővítése: állandóvá vált a zsúfoltság, a hosszú sorban állás. Az Angol Parktól megörökölt játékok felújítását nem lehetett tovább halogatni, a munkálatok óriási összegeket emésztettek fel. A korábbi fejlesztések közül nem váltotta be a reményeket az Erdei útvesztő, helyére 1962-ben a Zeiss Gyár által készített Planetárium került, ám ez is csak egy szűk évtizedet élt meg. 1965-ben alakították ki a Tükörútvesztőt, 1966-ban új felvonót kapott a Sikló, és megnyílt a Cirkusszal közösen üzemeltetett Halálkatlan nevű attrakció, amelyben artisták adtak elő lélegzetelállító motoros ügyességi számokat.



A Kanyargó

1968-ban a Vidám Park vállalatot önállósították, inentől kezdve bevételeiből kellett eltartania magát. Az új időkre készülve a Park vezetése beszerezte az első pénznyerő játék-automatákat. Rövid idő alatt népszerű lett az új gokart-pálya és az erómérő játékok. Az évtized végén a veszteséges üzemeket felszámolták: ekkor ért véget a régi, 1930 körül épült dodgem, az Inga és a régi Óriáskerék története.

A fénykor – az 1970-es évek



A Velence nevű játék belső tere

A Vidám Park vállalat önállósodása meghozta a remélt pénzügyi sikert az 1970-es évek elején. A gazdálkodás racionálisabb lett, ennek szomorú folyománya volt, hogy a régi, ráfizetéses játéküzemeket elbontották. Így szűnt meg végleg az 1942 óta üzemelő látványos, de a kor emberének már kicsit unalmas Velence, a kedvelt, de korszerűtlen Sikló, a Ródlí, és az Angol Parktól örökölt Kisvasút. 1975-ben a karbantartása miatt rendkívül drágán üzemelő Hullámvasút lebontása is szóba került. Erre végül nem került sor, de a Vidám Park Olaszországból beszerezte a konkurenciának szánt fémvázás pályájú, automatizált magasvasutat, a Ciklont. 1975-ben ez volt a Park szenzációja. Ezekben az években egymást érték a nagyszabású fejlesztések, és a nagy játékgépek beszerzése. 1971-re készült el az új vasbeton héjas dodgem-épület. 1975-ben érkezett a szovjet gyártmányú 31 méter magas, új óriáskerék és a Hurrikán nevű játék. A Planetárium megszűnt, épületébe költöztették a 144 darab új beszerzésű nyerőgépet. Bevezették az egész évi nyitva tartást, igaz télen csak a fűthető épületek üzemeltek. A belépődíj ekkoriban 2 forint volt, de az egyes játéküzemeknél külön is fizetni kellett.



A Planetárium helyén berendezett Játékterem

1977-ben, a valaha volt legsikeresebb évben több mint 2,8 millió látogatója volt a Parknak, akik fejenként átlagosan 20 forintot költöttek. A sikerek mellett érzékeny veszteségek is érték a Vidám Parkot: a próbaüzem alatt leégett a Robogó épülete, egy piromániás fiatalember felgyújtotta az Elvarázsolt Kastélyt, és halálos baleset történt a Ciklonon.



A leégett robogó épülete

Lejtmenet – az 1980-as évek



A lebontott Nagy Röpcsi

Bár az 1980-as évek első felében a Vidám Park évi látogatószáma elérte a 3 millió főt, az évtized közepétől a gazdasági recesszió egyre jobban éreztette a hatását. Ráadásul súlyos veszteségeket is el kellett könyvelni a fővárosiak kedvelt szórakozó helyének: a Kacsóh Pongrác úti felüljárórendszer építése miatt el kellett bontani a népszerű Nagy Röpcsi játéküzemet, és a szerkezet károsodása miatt életveszélyessé vált az 1970-es évek szenzációja, a Ciklon. A Robogó körüli tavat évek óta nem tudták feltölteni, a víz elszivárgott, szigetelésre nem volt pénz.

1985-ben a látogatószám emelése érdekében a téli nyitva tartás alatt megszüntették a belépőjegyet, csupán az egyes játéküzemek használatáért kellett fizetni általában 2-5 forintot. A komoly fejlesztéseket, a külföldi játékok beszerzését nehezítette, hogy a Vidám Park nem kapott devizát. Az 1980-as évek nagy kedvencét, a 40 személyes Hully-Gully hintát hazai gyártónál rendelték meg.

1981-ben csak egy új játékkal gazdagodott a Park, az Olaszországból vásárolt Űrrakétával. Ugyanebben az évben pályázatot hirdettek a leégett Elvarázsolt Kastély utódának megtervezésére. Az attrakció a győztes pályaművet jegyző Török Ferenc Ybl-díjas építész tervei szerint készült el 1987-re, a homlokzatot Schrammel Imre kerámiái díszítették. 1987-ben megújult a Viharvasút, a belső tereket fiatal képzőművészek álmodták újra.



A Hully Gully játék

A gazdasági nehézségek mellett a jó hírnév megőrzéséért is meg kellett küzdenie a Park vezetésének. Az 1980-as évekre állandóvá váltak a razziák, ahol „céltalanul ógyelgő fiatalokra”, iskolából lógó kamaszokra és munkahelyel nem rendelkező „kétes alakokra” vadászott a rendőrség.



A rakéta

Válaszúton – az 1990-es évek



Dodgem

A rendszerváltás és a vele járó gazdasági környezet megváltozása nehéz éveket hozott a budapesti Vidám Park életében. Az 1990-es években a látogatószám évi 1 millió fő körül stagnált. A növekvő költségek miatt a jegyárakat állandóan emelni kellett, a lakosság életszínvonala viszont folyamatosan csökkent. Ekkoriban a főváros kétszer is sikertelenül próbálta privatizálni a Vidám Parkot. A jelentkezők nem vállalták a megadott feltételekkel a működtetést.

A legrosszabb év az 1995-ös volt, amikor az autók részleges kitiltása a Városligetből, illetve a kisföldalatti felújítása tovább csökkentette a látogatók számát. Súlyos érvágás volt a Vidám Parknak, hogy ezekben az években jelentek meg Budapesten a nyugat-európai utazó mutatványosok modern gépeikkel. A főváros éveken át a közeli Felvonulási térre adott ki engedélyt egy holland vidámparknak, komoly konkurenciát teremtve ezzel saját intézményének. Az évtized végén a látogatóknak már csak 20%-a volt fővárosi, a fele vidékről, 30%-a külföldről érkezett.

A nehézségek ellenére a Park vezetése átlag két évente tudott vásárolni vagy szerződtetni népszerű attrakciókat külföldről.



Polip

Az évtized közepén érkezett Németországból a Pirat, egy 32 személyes modern hajóhinta. 1997-ben a Sikló késői utóda, az Isar Jump névre hallgató 17 méter magasból száguldó csónak volt a kedvenc, amely egy vízzel teli medencébe zuhant. Az 1998-as év sztárja a Break Dance körhinta lett. 1999-től üzemelt az Ikarus, amelynek körbeforgó gondolái 20 méter magasba röpítették az utasokat, valamint a Kukomotív nevű olasz gyártmányú kisméretű családi hullámvasút.



Szellemvasút

Továbbmenet nincs – a 2000-es évek



Elvarázsolt kastély

A Vidám Park átalakítása először 2004-ben került komolyan napirendre. Az akkori koncepció szerint a Park telkét összevonták volna az Állatkerttel. A kisebb gyerekeknek szánt attrakciók maradtak volna, a nagy, helyigényes játéközemeket Rákosrendezőre akarták költöztetni. A tervből nem lett semmi, a Vidám Park utolsó évtizede anyagi nehézségekről, folyamatosan csökkenő látogatószámokról szólt.

A 2000-es évek elején még jutott pénz fejlesztésekre: elkészült a Hullámvasút indítóháza, 2001-ben pedig Angliából megérkezett az új szenzáció, a Looping Star névre hallgató átfordulós hullámvasút. A hatszáz méteres pályán 75 km/h sebességgel száguldó kocsikban egyszerre huszonnyolcan ülhetnek, a menetideje két perc volt. A berendezés szerelvényeit húsz kamion szállította Budapestre. 2001-ben a Titanic volt a kedvenc: a 40 személyes, 60 tonnás hajó 24 méter magasban háromszor fordult át a tengelye körül. 2006-ban üzemelték be a Torony játékot, amely 37 méteres magasságból zuhanva a szabadesés élményét nyújtotta a látogatóknak. 2007-ben a Disco nevű, repülő csészealjhoz hasonló szerkezet volt a közönségcsalogató attrakció.

2009-ben érkeztek az első bajjós hírek a Park likviditási gondjairól, fizetésképtelenségéről. A látogatók száma az évtized végére évi 300 000 fő körül megállt, és lehetetlennek tűnt feljebb tornászni. A korszerűsítés, új játékok beszerzése hatalmas összeg lett volna, amit a főváros nem akart vállalni.



A Looping Star nevű hullámvasút

A Vidám Park jogutód nélküli megszüntetésére végül 2013. szeptember 30-án került sor. Az elbontott játékok az eredeti hirdetési ár harmadáért, mindössze 75 millió forintért keltek el. A terület az Állatkert tulajdonába került, ahol 2016-ban megkezdtek a Biodóm nevű fedett trópusi csarnok építését. 2019-ben a munkálatok leálltak, befejezése a mai napig kérdéses. Budapesten azóta sem épült új Vidám Park.