

HETVEN ÉVE INDULT EL...

TALLÓZÁS A BUDAPESTI VILLAMOSVASÚT KRÓNIKÁJÁBAN

Aramvonalas, hatajtós, gyorsjáratú villamoson kényelmesen utazunk a Múzeum felé. Igaz, nem csúcsgalmai időben. De a villamoskocsi új, tiszta. Szép, kedvesmosolyú, fiatal és csinos a kalauznó is rajta. Hihetetlen, hogy már hetven éves. Mármost a villamosvasút. November 29-én ünnepli fennállásának hetvenedik évfordulóját. Hogyan fogadta hét évtizede a közvélemény? Éppen ezért igyekszünk a *Széchenyi Könyvtárba*, ahol egykorú újságok sárguló lapjairól várunk választ erre a kérdésre.

Megelőztük a kontinenst...

Egykori kollégáink általában tárgyilagos hangon számolnak be az újdonságról. Szinte természetesnek veszik, hogy a rohamosan fejlődő technika legújabb hajtása, a villamosvasút, amely némely külföldi országokban már néhány éve működik, eljutott a magyar fővárosba is. Ahogy pár esztendővel ezután, a gőzvasút is megindult nálunk. De a nyugati államok nagyvárosaiban még mindig gőzmozdonyok, vagy lovak vontatják az utcai vasutak vonatait. Csupán kísérletképpen, a külvárosok és elővárosok összeköttetését villamosították egyelőre. Amit a legelső pesti villamosvonal műtanrendőri bejárásáról írva 1887. november 25-i számában nem minden büszkélkedés nélkül állapít meg a *Pesti Hírlap*:

„...Budapest tulajdonképp az egész kontinenst megelőzte, mert a város közepén, Budapestet kivéve, villamos vasút még sehol sincsen”.

Mégis nemigen gondolt senki arra, hogy a város fejlődésével együtt rohamosan fejlődik majd a villamosvasút is, melynek egyelőre csupán 536 méter hosszú vonala még megnyitásra vár. Lám november 22-én a *Budapesti Ujság* beszámol arról, hogy Tóth László és érdektársai számára a főváros tanácsa engedélyt adott a kőbányai helyi érdekű gőzvasút megépítésére. A 25-i lapszámokban pedig másfélhasábos nagy riport olvasható a Dunaharaszti kiépülő helyi érdekű vasútról. Még azt is megírják, hogy Jelinek Henrik vezérigazgatónak „németajkú, de magyarul helyesen beszélő” feherruhás haraszti kislány virágcsokrot nyújtott át az ünnepélyesen befutó gőzerejű vonat örömeire. Ehhez még hozzáteszi a *Magyar Állam* című újság:

„...a technikai bejárást nagy eszem-izsom követte, bőven áldomásmondásokkal”.

S a *Pesti Napló* éppen 29-én, amikor a villamosra először ülhetett fel akárki, három érdekes közlekedési hírt közölt: a gőzmozdonyvontatású, fogaskerekű vasút meghosszabbítását a *Széchenyi hegyig* a főváros engedélyezte; a közúti vas-pálya társaság — a lóvasút tulajdonosa — vonalait további kiépítésére két és félmillió forint kölcsönt kap a Pesti Magyar Kereskedelmi Banktól; végül hogy társaság alakul, mely a Lipótmezőtől a Zugligeten át Hidegkutig szándékszik gőzerejű helyi érdekű vasutat építeni s arról is tárgyal, hogy vonatai a lóvasút pályáján a Lánchídig közlekedhessenek. Az újszülött villamosvasút jövőjében tehát még nem nagyon bíztak a kortársak.

„A gőzerő beletelegrafálódik a kocsikba...”

Azért november második felében a lapok többször is megemlékeznek a készülő újfajta vasútról. A *Budapesti Hírlap* 25-én *Elektromos utazás* cím alatt megjelent „eredeti tárcája” részletes műszaki ismertetést ad az új közlekedési eszközről. Hosszasan megmagyarázza az áramfejlesztést, az alsó vezeték megépítését (mert akkoriban még ez divott), a kocsi elindítását és lefékezését, végül így fejezi be:

„A gőzerő beletelegrafálódik a kocsikba. Őt szóval ez az elektromos vasút leírása.”

Ugyancsak ez az újság írja meg ugyanaznap, hogy a műtanrendőri bejárás a főváros nem adta meg a megnyitási engedélyt, mert „a kocsik kerekei nincsenek ellátva hártódeszkákkal és az ablakok is hiányzanak”. A vállalkozó megígérte, hogy néhány napon belül pótolja a hiányokat.

Legtöbbet és leggyakrabban a *Nemzet* foglalkozik a villamossal. (Érthető, hiszen főszerkesztője: Jókai Mór írta *A jövő század regényé-t.*) Valamennyi múlt századbéli újságíró közül ő látta meg elsőnek a villamosban a közúti közlekedés forradalmasítását.

A *Nemzet* november 24-én L. X. F. tollából tárcát közöl a villamosról. A műszaki leírásom felül már jóslást is merészel adni: a jövő minden mást kiszorító közlekedési eszközét ünnepli a villamosban. Két nappal utóbb a *Főváros közlekedésének fejlődése* című cikk a lap közgazdasági rovatában már, elég óvatosan, abban látja a villamosvasút jelentőségét, hogy a lóvasutat gyorsabb közlekedésre, kocsijai tisztántartására kényszeríti majd a „verseny”;

A *Magyar Állam* november 26-án jelenti:

„Van már villamos vasútunk is, melynek nagy közönség jelenlétében tegnap tartották a főpróbáját. A szakbizottság kikocsizott a helyszínre és mindenekelőtt megtekintette a villanyfejlesztő telepet, mely a Podmaniczky utcai Langenfeld-féle telken van berendezve, közel a pályához. A telepen két lokomotív hajt két dinamógépet, melyek ugyancsak Siemens-Halske gyárból valók.”

Öt krajczárért bárki felülhet..

Néhány nappal később november 29-én pedig jóformán minden napilap beszámolt az újabb műtanrendőri bejárásról és a vasút megnyitásáról. A *Nemzet* ezt írja:

„A Teréz körüti vasutat tegnap délelőtt nyitották meg. A vállalat az engedélykormány minden feltételét teljesítette s így tegnapra kitűzött megnyitás elé semmi akadály nem gördült. Sok meghívott vendég gyűlt össze erre az alkalomra, a kikkel aztán a takaros kocsik egymásután siklottak föl s alá a kíváncsiakkal körülült pályán. A vasutat ma délelőtt adták át a forgalomnak. A közönség tömegesen tölült a kocsikra s olyan is, akinek dolga volt, de legnagyobb részt érdeklődők voltak s így a délelőtti folyamán a kocsik inkább kéjvonat számba közlekedtek.”

A *Pesti Hírlap* az eseményről szóló tudósításban pedig megállapítja: „...holnap öt krajczárért bárki felülhet...”

Kiderül ebből, hogy bizony a villamosozás hét évtizede nem volt olcsó mulatság. Öt krajczár nagy pénz volt abban az időben. Mégis az új vonatnak sok utasa akadt, ahogy az kivülálgik a november 30-i lapokból.

A *Budapest* nyolc sorában így emlékezik meg a villamos első napjáról:

„A Teréz körüti villamos vasutat ma végre tényleg átadták a forgalomnak. Két egymáshoz csatolt kocsi öt-öt pernyi időközönben egész nap közlekedett s alig volt képes a sok érdeklődőt szálítani. Nézője is annyi volt az új közlekedési eszköznek, hogy csak nagy ügyel-bajjal lehetett a tömeget köz haladni.”

A *Fővárosi Lapok* rövid tudósításából:

„...Reggel pontban nyolc óra-
kor siklott végig a pályán az első
vonat, melyre sokan várakoztak.
Három perc alatt a Király utca

sarkán volt, két percet időzött ott, aztán visszafordult.”

Természetesen az egykori hetilapok is foglalkoztak a villamosvasúttal. A *Vasárnapi Ujság* december 4-i számában dicséri az új közlekedési eszközt, de az alsóvezeték miatt aggodalmaskodik: „Legföljebb abból támad idővel baj, hogy az utcai sár és piszok — ami náunk, fájdalom, elég van — idővel meg fogja tölteni egészen az üreget...”

Azóta az alsó vezeték helyét régen elfoglalta a légvezeték, de ami az utcai sarat és piszokot illeti, abban — fájdalom — még ma sincsen hiány.

„Gyorsaság”

— mint konkurrencia...

A december 3-án megjelent *Ország Világ* már erősebben bírál:

„Van sok hiánya a vasútnak: így a szüntelen jeladás kezdetlegessége, a hirtelen megállás, de ezeken segítve a villám vasút használhatónak bizonyul s tekintve a gyorsaságot, mellyel halad: veszélylyel fenyegeti a lóvonatot.” Mi volt a gyorsasága? Tíz kilométer óránként!

Az akkori kormány — már pedig az előrelátás jellemzi a jó állam-

férfiakat — nem nagyon nirett a villamos jövőjében. Ugyanis a *Fővárosi Lapok* 1887. december 13-i számában olvassuk, hogy a közlekedési miniszter felhívta a fővárost, sietesse a tárgyalásokat, hogy a soroksári, a haraszti, a szentendrei és a cinkotai vasutak vonatai a *Kálvin térig, illetőleg a Károly kaszárnnyáig közlekedjenek*. A miniszter két héten belül kér jelentést a tárgyalások eredményéről.

Több érdeme van abban a villamosnak, mint a magyar királyi kormányzatnak, hogy a gőzvasút mégsem járt a Károly kaszárnnyáig, mely alatt természetesen a központi városháza értendő. A villamos elhódította a budapesti sineket a gőzvasúttól. S bár a nagy utasforgalmat ma már csak nehezen tudja lebonyolítani, hetvenedik születésnapját ünnepelve — valljuk be —, örülünk neki, hogy meghódította.

Akár mennyi is a hibája a jó öreg pesti villamosnak, mégis csak a mienk. Nélküle nehezebb, sőt mondjuk csak ki: elképzelhetetlen lenne az életünk. Azt mondjuk: dőcög. Pedig gyorsabb, mint bármely más nagyvárosban, és sokkal olcsóbb!