



## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *Hogy született meg a világ első földalatti villamos vasútja*

Forrás:

*Magyar Nemzet*

Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely

Idő

" 1882 | 1896 "

Személy

*Bn.*

1942 VII. 26

(Helv)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Olda)

### Hogy született meg a világ első földalatti villamos vasútja?

Tekintettel arra, hogy a budapesti földalatti villamoshálózat kiépítését végre tervbe vették, érdemes megemlékezni arról, milyen emberfeletti munka előzte meg a jelenlegi földalatti vasút megépítését. Bár nem tartozik szorosan tárgyunkhoz, azért elmondjuk, hogy az 1870. évi LX. törvénycikk a Sugárút, későbbi Andrassy-út területének megszerzésére 3,335.909 forintot, a kisajátításokra 4,863.810 forintot engedélyezett. A Közmunkák Tanácsának ez a nagyszerű útja 1875-ben teljesen ki volt nyitva és az utolsó telket rajta 1885-ben építették be.

Már 1882-ben előtérbe került az a terv, hogy a Belvárosból a Városligetbe az Andrassy-úton közúti vasutat kellene építeni és ez már több ízben hivatalos tárgyalás alapja volt. Az eredeti terv az volt, hogy az Andrassy- (Sugárúton) úton lóvasút közlekedjék. Ezt azonban elutasította a belügyminiszter és ezzel le is került a napirendről. Csak később vetődött fel ismét annak gondolata, hogy az Andrassy-úton villamosvasút épüljön, még pedig a budapesti villamos városi vasút jó példája nyomán. A Budapesti villamos városi vasút r.-t. kezdeményezésére az akkor még részben lóvasúti üzemű Budapesti közúti vaspálya

társaság, előbbivel egyetemben közös beadvánnyal fordult a hatóságokhoz egy útszinten járó villamosvasút megépítése érdekében. Habár a fővárosi törvényhatóság és a polgármester kedvezően fogadták a tervet, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa és a belügyminiszter azt 1893 július 28-án véglegesen elutasították, még pedig azzal a megindokolással, hogy az Andrassy-úton már eredetileg úgy tervezték, hogy oda közúti vasutat építeni nem fognak.

A Budapesti villamos városi vasút r.-t. ezután a berlini Siemens & Halske-cég közreműködése mellett földalatti villamos vasúti terveket dolgoztatott ki, mely a Gizella-térről kiindulva, a Váci-körutat keresztezve, végig az Andrassy-út alatt vezetett volna. Ennek tervét azután 1894 január 22-én nyújtotta be együtt a két társaság. Tekintettel arra, hogy a terv elfogadása esetén a földalatti vasút építését a millenniumi kiállításig, vagyis 1896-ig, minden körülmények között be kellett fejezni, a tárgyalások meggyorsítása és a tervek gyors elbírálása vált szükségessé.

A rendelkezésre álló adatok szerint a hatóságok az ügyet villam-

gyorsan intézték el. Húvös József, a Józsefvárosi kerület akkori vezetőjének közbenjárására a tervet a városi tanácsnál a közlekedési bizottság 1894 április 12-én, a pénzügyi bizottság április 18-án és a törvényhatóság április hó 25-én tárgyalta le és fogadta el. Majd május 2-án a Fővárosi Közmunkák Tanácsa szavazta meg a földalatti vasút tervét. Május 15-én tartották meg a vasút közigazgatási bejárását és május 30-án a kereskedelmi minisztériumban az engedélyezési tárgyalást. Végül 1894 augusztus 9-én megadták az engedélyt és augusztus 13-án megkezdődött az építés.

A földalatti vasút építésével kapcsolatos összes ügyek gyors elintézése érdekében a kereskedelmi miniszter engedélyével július 30-án farádi Vörös László miniszteri tanácsos elnöklelte alatt és a kereskedelmi államtitkár részvételével vegyes bizottság ült össze, melybe a Kereskedelmi és Belügyminisztérium, a Közmunkáktanácsa és Budapest főváros küldték képviselőiket. A vegyes bizottság feladata abban állott, hogy a hatósági engedélyek gyors kiadását előkészítse és az építésre, főképpen pedig az egyes megállapított építési határidők betartására felügyeljen.

1896-ban a millenáris évben át is adhatták a földalatti vasutat a forgalomnak, mely abban az időben a világ első földalatti villamosa volt.

Utána épült a bostoni és nyert befejezést a londoni, addig gőzerejű Tube. 1896-ban Ferenc József király és Vilmos német császár, budapesti tartózkodásának egyik főprogrampontját ennek a világhírűvé vált közlekedési eszköznek megtekintése alkotta. A két uralkodó nagy kísérettel a Gizella-téren szállt be az erre az alkalomra készült díszfaragású szalonkocsiba, báró Bánffy Dezső akkori miniszterelnök társaságában. A vasúttársaság képviselőletében Húvös József, Balázs Mór, Wörner Adolf stb. fogadták az uralkodókat. A diszkócsit Stromszky Sándor főmérnök, a Magyar Siemens-Schuckert művek jelenlegi elnöke vezette. A kocsis megszakítás nélkül ment az Oktogontérig, ahol az előkelő vendégek kiszálltak, megnézték az ott kitett terveket, rajzokat, majd mind a két uralkodó beírta nevét a vállalat emlékkönyvébe. Az Oktogontérről azután a kiállítási területig mentek, az állatkerti állomásnál elismerésüket fejezték ki és búcsúztak el a vállalat vezetőitől.

Az aranytollat, mellyel a két uralkodó nevét a társaság emlékkönyvébe írta, botfai Húvös Iván Szendy Károly polgármesternek adta a fővárosi múzeum számára.

A most tervbevetett földalatti hálózat már akkor megépülhetett volna, amikor annak terveit botfai Húvös József a tízes években be-

adta. Ha a hatóságok azokat ugyanannyi megértéssel fogadták volna, mint a fővárossal az élen a többi hatóságok 1892-ben tették a Ferenc József földalatti terveinek beadásakor, ma Budapest milliárdokat érő földalatti hálózattal bírna és nem volna Budapest közlekedő közönségének annyi panasza a villamosközlekedés ellen.