

Születésnapját ünnepli a budapesti villamos



AZ ANDRÁSSY-ÚT 1896-BAN

A budapesti villamosnak ma születésnapja van. 1887 november 29-én indult első útjára Budapesten a villamos. Az elmúlt 54 esztendő alatt sokat fejlődött, a játékszerből komoly közlekedési eszköz lett, ha azonban visszatérünk a villamosvasút multjára, ezúttal is beigazolódik a régi mondás igazsága: *nincsen új a nap alatt*. Túlzsúfoltság és panasz mindig voltak, akár Beszkr, akár városi vasút, akár közúti vasút volt a villamos neve.

Ötvennégy esztendővel ezelőtt Budapesten még csak lóvasút volt. 1886 áprilisában elhatározták, hogy megépítik a közúti vasúti hálózatot, de gőzüzemű vasutat akartak járatni. A vállalkozás később elhatározta, inkább villamosvasutat épít, mert a gőzüzemű vonatok nem szolgálnák ki olyan jól a közönséget, mint a sűrűbben járó lóvonatú kocsik.

Az akkori városatyák két pártra oszlottak, volt gőzvasúti párt és volt villamosvasúti párt, végül is az utóbbiak győztek. A Nyugati pályaudvartól a Király-utcáig fektették le az első síneket, melyek nyomtávolsága csak 1 méter volt. Építettek három motoroskocsit, ezek közül kettőt tartottak üzemben, egy pedig tartalékban maradt a „remizben”. Ez a remiz tulajdonképpen deszkapajta volt, amely ott állt a Nyugati pályaudvar mellett. Ebben a pajtában helyezték el az áramfejlesztő telepet is. Lokomobilból és kis dinamóból állt az első centrálé.

Már az első villamosok sem tudtak elindulni a sok utas miatt

Az első villamoskocsi megjelenése a budapesti utcán nagy szenzációt keltett. A Budapesti Hírlap akkoriban a következőket írta:

— Az Andrássy-út tágas körterénél tegnaptól fogva csoportosulás van a nap minden órájában. Megáll a sétáló közönség, megállapodik egy pillanatra még az is, akinek sietős a dolga s lesik, mikor bukkanik elő a Nagykörút kódéből az a kis karesú világozó kocs, amely olyan könnyedén halad át az Andrássy-utat metsző keskeny sín páron, mint a fiatal leány az első bál parkettjén. De még egy leendő bálkirálynét sem bámul meg olyan alaposan a közönség frakkot viselő része, mint ahogy azt a kis elektromra járó kocsit szemügyre veszi, a budapesti közönség aprajavagyja, kicsije, öregje, gazdagja, szegénye egyaránt. A kora délutáni kocsikázó időben nem egy elegáns fogatot lát állani az ember a sín pár valamely oldalán, s a bent ülők kiszállnak lesni az elektromos vaspályát.

— Esztendőök óta nem akadt rendes utcai látványosság Budapesten, amely úgy meg tudta volna állítani a járókelő népet, mint ez a kis elektromos vaspályája az osztrák-magyar államvasút pályaházától a Király-utcáig. Talán onnét van ez, hogy a közönség még most, kétnapos élete után sem szokott hozzá teljesen az új vaspályához. A budapestiek a még régi idilli időkből — a megkereskedett Noé-bárkák fénykorából — hozzá vannak szokva ahhoz, hogy minden jóra való kocsit csináljon az utcán akkora lármát, mint egy kofaveszekedéssel elegyes katonazenekar. Az elektromos vaspályája pedig nem követi a régi példákat s jár olyan

nesztelen eleganciával, mintha szalóban járna. Hogy még baj nem származott ebből a nesztelen eleganciából, el nem gázolt valakit a kis kocsi, az csakis a gyors fékezőkészülékének köszönhető, mely most a mindennapos munkában kitűnően viseli magát.

— Mihelyt a körtéri (Oktogon) állomásánál megállt a kocsi, azonnal körülserlegli a nép, annyian veszik körül, annyian másznak rája, hogy a legnagyobb bajjal lehet csak újra elindulni, szóval a vaspályája küzd a kezdet nehézségeivel. A keskeny sín párról, melyek segítik a mennykővet munkájában, még mindig keringenek ugyan a nép körében félelmetes legendák, de azért ma már mindenki bátran lép rájuk keresztl. Csak az omnibuszlovak állapodnak meg néha böles elgondolással előtte, ami nem is csoda, ők tisztes koruknál fogva a régi iskolához tartoznak és tartják azt a régi igazságot, hogy a kapanyét is elsűt, ha a sors úgy akarja.

A túlzsúfoltság ugylátszik születési hiba...

A Budapesti Hírlap egykori riportere kezdeti nehézségnek nevezi azt, hogy annyian szállnak a villamosra, hogy az csak a legnagyobb bajjal tud újra elindulni. Riporter-ösünk aligha gondolta volna, hogy 54 év múlva sem sokat változik a helyzet.

A Pester Lloyd ugyanakkor így írt: — Kétségtelen, hogy a főváros egy nagyon csinos, jól viselkedő játékszerrel gazdagodott, amely a most épülő, sokat ígérő palotásorba életet fog lehelni s ez egész fővárosunkra jó hatást fog gyakorolni. Egyelőre ugyan a villamos még csak zsuzsu; egy kövérebb bécst le kellett szállítani a túlzsúfolt kocsiról és megkérni, hogy a következő kocsira szálljon, mert féltek a túlterheléstől. Ugylátszik, hogy városi közlekedésünk kis kedvence még nagyon gyengécske és törékeny, de ezzel szemben olyan kedves és elragadó, hogy a budapestiek bizonyára kényeztetni és támogatni fogják.

A budapesti villamos túlzsúfoltsága, mint ebből a riportból kiderült, ugylátszik, születési hiba. Mindazonáltal gyorsan megkedvelték a pestiek a villamosvasutat s egyre-másra épültek az új vonalak. 1889 nyarán a Baross-utcában, amelyet akkor még Stáció-utcának hívtak, ugyanazon év szeptemberében pedig a Podmaniczky-utca-

ban indult meg a forgalom, majd rövidesen kiépült a nagykörúti és királyutcai vonal is.

A lóvonat kezdett elavulni. A pesti gyerekek még megbámulták a lóvasút istállómeisterét, aki ezüstszínös rub-bonyban, sarkantyús csizmában, kezében lovaglósorral járt kelt a városban és ellenőrizte a lóvasúti kocsisokat. Hiába szállították le a lóvasúton a viteldiját, a közönség szívesebben állt villamosra. 1898 július 7-ikén szűnt meg Budapesten a lóvonat, nem számítva a margitszigeti kis külön lóvasutat, amelynek üzemeltetését kegyelethől még sokáig megengedték.

Forgalomkorlátozások húsz év előtt

A villamosvasút fejlődött. A nagyarányú fejlődés az első világháború kitöréséig tartott. 1914 elején sok új vonal építését tervezték, új kocsikat akartak beszerezni, modernizálási programot dolgoztak ki. A tervek végrehajtásába azonban beleszólt a háború. A villamosvasútnak több mint 4000 alkalmazottja vonult be és nem tudták őket pótolni. A megmaradt férfikalauzokat kocsifvezetőkké képezték ki, helyükbe nőket alkalmaztak.

Kétezer kalauznőt vettek fel, a közönség azonban panaszkodott rájuk. Azután jött az anyaghiány, nem volt gumi, réz és gyapot, nem voltak szigetelő pótlányok, s az alsóvezetékes vonalakon az üzem teljes megszüntetése fenyegetett. A felsővezetékes rész-huzalok elkoptak, helyettük vashuzalokat feszítettek ki, ugyanakkor pedig egyre nőtt az utasforgalom, a lépcsőkön emberfűrtök lógtak. Emelkedtek az anyagárak, megrendült a villamosvasút pénzügyi egyensúlya, a BKVT-nek és a BVVV-nek, ennek a két egymással konkuráló magánvállalatnak már komoly deficitje volt.

A háború után a pesti villamos betegségei még fokozódtak. A román megszállás idején 1919 augusztus 4-től 18-ig a kültelkeken egyáltalán nem volt villamosközlekedés, a város belsejében csak este 8 óráig járt villamos. Szeptember 6-tól 20-ig már este 6 órákor megszűnt a forgalom. 1919 november 20-án és 21-én a szénhiány miatt a BKVT vonalain egyáltalán nem volt közlekedés a BVVV forgalmának csak egyötödét tartották fenn. 1919 karácsonyán szintén nem volt villamosközlekedés. A szénhiány miatt 1920 február 8-tól március 15-ig a villamos csak délután 9 órától délután 5 óráig közlekedett.

Még 1920 decemberében is korlátozni kellett a forgalmat és napközben a kocsiknak a fele sem járt, a karácsonyi ünnepnek alatt pedig teljesen szűnelt a forgalom. A két leromlott vasutvállalatot, a Közúti és Városi vasutat a főváros megváltotta és 1922 decemberében megalakult a Beszkr. A régi vállalatok személyzetét átvették, köztük a budapesti villamosvasút első váltóállító fiúját és az első budapesti villamoskalauzt is. Az előbbiből a Beszkr telefonközpontjának vezetője lett, az első budapesti villamoskalauz pedig, aki később iskolákat végzett, mint a Beszkr főszámánácsosa vonult nyugalmába.

Amikor tehát panaszkodunk a budapesti villamosközlekedésre, egyben gondoljunk arra, hogy az első világháború idején is hasonló nehézségek merültek fel, sőt ma összehasonlíthatatlanul jobb a villamosközlekedés, mint 1914 és 1918 között.

A villamosjegyek ára pedig határozottan olcsó a régebbi időkhez viszonyítva, hiszen 1895-ben a következő viteldijakat fizették: a szakaszjegy 12 fillér volt, az átszállójegy ára pedig a távolságokhoz mérten 20–24–30–32 és 40 fillér.

Pakots György



MINDEN KOR MINDENKOR **ASPIRIN**

MAGYAR GYÁRTMÁNY
az ASPIRIN, budapesti gyárban készült.