

# BUDAPEST.

Rovatvezető: D r. S Z T U D I N K A B É L A

## ÖTVENÉVES A PESTI VILLAMOS.

Írta: **Kőhalmy József**, a Beszkárt igazgatója.

A budapesti villamos vasút félszázados születésnapját ülte meg a múlt év november 28-án. A nagyvárosok első nyilvános közlekedési eszköze, amely nagyon régen kiszorította a markos legények által cipelt gyaloghintót, a bérkocsi volt. A kétfogatú fiakker és az egyfogatú komfortábi, a háború előtti évek népszerű „konflisa”, nevével ellentétben minden volt, csak kényelmes nem. Ezek az alkalmatlanságok azonban az egyéni közlekedésnek voltak eszközei. A tulajdonképpeni nyilvános közlekedést az omnibusz bonyolította le, amelyről Arany János is elzengte:

Az életet már mgjártam,  
többnyire csak gyalog jártam  
gyalog bizon  
legfölsőbb, ha omnibuszon.

1865-ben alakult meg az első lóvasúti társaság, a „Pesti Közúti Lóvonatú Vasúttársaság”, amelynek gróf Károlyi Sándor volt az elnöke, Hollán Ernő az alelnöke, kereskedelmi igazgatója Jellinek Mór, „műtani” igazgatója pedig Bielek Miksa, a későbbi műegyetemi tanár. Az első lóvasúti vonal a pesti Széna-tértől (a mai Kálvin-tértől) Újpestig vezetett. Közbeeső állomásai voltak: Nemzeti Múzeum, Zrinyi kávéház, (a mai Múzeum-körút 1. számú háznak a helyén), az evangélikus templom, a Lipót-templom (a mai Bazilika), az Indóház, a Kis sörccsarnok és Újpest.

A pesti lóvasút az elsők közé tartozott Európában, Párizsban 1854-ben, Berlinben és Bécsben 1865-ben épült meg a lóvasút, míg az első közúti lóvasútat a világon 1852-ben építették New-Yorkban.

A lóvasút tarifája az akkori viszonyokhoz képest nem volt éppen olcsó. A viteldíj az első osztályon 20 krajcár, a másodikon 15 krajcár volt. Az első üzletévre a társaság a 200 osztrák forint részvények után 40 forint osztalékot fizetett.

A budai vonalakra 1867-ben gróf Festetich Béla és társai külön társaságot alapítottak. A Budai Közúti Vaspálya Társaság, — amely a koncesszióért 1000 forintot ígért Buda szabad királyi városnak — építette meg a budai Lánchíd-főtől Ó-Budáig és a katonai élelmezési raktártól (a mai Pálffy-tértől) a Zugligetbe vezető lóvasúti vonalat. Ugyanakkor épült a margitszigeti lóvasút is, amely túlélte a közúti vasúti közlekedésnek ezt a régi rendszerét. Budapest utcáin már évtizedek óta villamos járt, amikor a Margitsziget évszázados fái alatt még mindig éldegélt a lóvasút, mint a régi boldog idők otffelejtt emléke. Felmerült az a terv is, hogy villamosítják a szigeti lóvasútat, de végül is az autóbusz bizonyult a legcélszerűbbnek.

A pesti lóvasúttársaság 1878-ban 110.000 forintért megvásárolta a budai lóvasútat s 1879-ben megalakult a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság, amelynek koncesszióját 1917-ig, majd a lóvasúti vonalak villamosítása után 1948-ig hosszabbította meg a főváros.

Az 1884. évben a főváros felhívta a Lindheim és Társa vállalkozó céget, hogy építsen gőzvasútat a Tudományos Akadémia palotájától a Podmaniczky-utcán át a Városligetbe. A vasútépítő vállalkozó időközben társult a Siemens és Halske céggel s elhatározták, hogy most már nem gőzüzemű, hanem villamos közúti vasút építésére tesznek ajánlatot. Az első villamos vasútat a Rudolf-rakpart—Podmaniczky-utca—városligeti vonalra tervezték.

1887-ben, amikor a Nagykörúton építendő vasútvonal terveit tárgyalták, több oldalról is felmerült az az aggály, hogy a Siemens—Halske-féle alsóvezetékes villamosvasút nem fog megfelelni a célnak. Ezt a rendszert ugyanis akkor még sehol sem alkalmazták. 1887. júniusában mutatták be a vállalkozók az Osztrák-Magyar Államvasút Társaság indóházától, a mai Nyugati-pályaudvartól az Andrássy-útig

vezetendő villamos próbavasút terveit. A terveket a főváros tanácsa elfogadta és 40 napi időt adott a vasút megépítésére.

1887 november 28-án indult el Budapesten első útjára a villamosvasút. Tulajdonképpen már az 1885. évi országos kiállításra is tervezték villamosvasútat, a városi tanács azonban kurtán-furcsán elintézte ezt a merész tervet. A tanács jelentésében szóról-szóra a következőket találjuk:

„A városligetben a kiállítás alkalmára egy magánvállalat villamosvasútat tervezett és kért engedélyezni. A főváros és az általunk kiküldött vegyesbizottmány javaslata a kívánt engedély megadása ellen elvben nem tettünk kifogást, de a közlekedő közönség biztonsága érdekében különösen azt kötöttük ki, hogy a sineket a hajtó villamos áram vezetésére felhasználni nem szabad. A vállalatot, úgy látszik, e kikötés hiúsította meg, amit azonban, tekintettel a Városliget csekély területére, alig van okunk sajnálni.”

Az új vasútnak, amelynek vonala a Nyugati-pályaudvartól a Király-utcaig terjedt, összesen három motoros kocsija volt. Kettő volt üzemben, egy pedig tartalékban maradt a kocsiszínbén. A „remíz” tágas deszkapajta volt, ott állott egy üres telken a Nyugati-pályaudvar mellett, a nagyobbik fele volt a kocsiszín, a kisebbik fele az áramfejlesztőtelep. A villamos erőmű pedig állott egy egyszerű lokomobilból, aminőt a cséplőgépekhez használtak, az hajtotta a gyermeknagyságú dinamót.

A vállalat nagy ünnepélyességgel mutatta be a próbavasútat s erről az eredményről természetesen a sajtó is megemlékezett. A Budapesti Hírlap „A legújabb budapesti nevezetesség” címmel többek között ezeket írta:

„Az Andrássy-út tágas körterénél tegnaptól fogva csoportosulás van a nap minden órájában. Megáll a sétáló közönség s lesi, mikor bukkanik elő a Nagykörút kódéből az a kis karcsú világoszöld kocsija, amely olyan könnyedén halad át az Andrássy-utat metsző keskeny sínpáron, mint a zerge. Szép fiatal lányt bámul meg olyan alaposan a közönség frakkot viselő része, mint ahogy azt a kis elektromra járó kocsit szemügyre veszi a budapesti közönség apraja-nagyja.

A kora délutáni kocsikázó időben nem egy elegáns fogatot lát állani az ember a sínpár valamelyik oldalán s a bennülők kiszállanak lesni az elektromos vaspályát. Esztendőök óta nem akadt rendes utcai látványosság Budapesten, amely úgy meg tudta volna állítani a járó-kelő népet, mint ez a kis elektromos vaspálya az osztrák-magyar államvasút pályaházától a Király-utcaig. Az elektromos vaspálya pedig olyan nesztelen eleganciával jár, mintha szalónban járna.”

A Pester Lloyd a villamos próbavasút üzembehelyezése alkalmából így írt:

„Kétségtelen, hogy a főváros egy nagyon csinos, jól viselkedő játékszerrel gazdagodott, amely a most épülő, sokat ígérő palotasorba életet fog lehelni s ez egész fővárosunkra jó hatást fog gyakorolni.

Egyelőre ugyan a villamos még csak jö-jö; egy kövérebb bácsit le kellett szállítani a túlszűfolt kocsiról és megkérni, hogy a következő kocsira szálljon, mert féltek a túlterheléstől. Úgy látszik, hogy városi közlekedésünk kis kedvence még nagyon gyengécske és törékeny, de ezzel szemben oly kedves és elragadó, hogy a budapestiek bizonyára kényeztetni és támogatni fogják.”

A nagytekintélyű Vasárnapi Újság népszerűen ismereteti az új vasút rendszerét és ugyancsak biztatja a közönséget, hogy ne féljen a sinekre lépni, mert a villamos-áramot vezető vasrúd a földbe van süllyesztve.

A próbavasút vonalán a megnyitást követő harmadik napon, 1887 december 1-én történt az első baleset. Egy tejeskocsi hirtelen a villamos elé kanyarodott s a villamos

meglökte a kocsit, úgy, hogy a „milimári“ leesett a bakról. De nyomban fel is ugrott a kocsijára és elhajtott az odaérkező rendőr elől. Ez volt Budapesten az első villamosbaleset.

A próbavasút bevált s nemsokára megindult Budapesten a villamosvasúti vonalak építése.

A Stáció-utcában (ez a mai Baross-utca) 1889 júliusában, a Podmaniczky-utcában pedig ugyanezen év szeptemberében nyitották meg a villamosközlekedést. 1891-ben alakult meg a Budapesti Villamos Városi Vasút Részvénytársaság, amely gyors egymásutánban építette ki vonalait. A Közúti Vaspálya Társaság egyelőre megmaradt lóvasútnak, de hogy mégis versenyezessen a népszerű, modern villamossal, leszállította a viteldíjakat: a Nyugati pályaudvar—császárfürdői vonal viteldíját 6 krajcárra, a Ludoviceum—óbudai vonal viteldíját 18 krajcárról 14 krajcárra, a Károly-kaszárnya—zugligeti vonal viteldíját 27 krajcárról 20 krajcárra. A villamosvasút utasforgalma azonban egyre emelkedett: 1890-ben még csak 4 és félmillió volt az utasok száma, 1896-ban, az ezredévi kiállítás évében pedig már közel 22 és félmillióra növekedett.

Közben a Közúti Vaspálya Társaság is elhatározta, hogy hálózatát villamosüzeműre alakítja át. 1895-ben kezdte meg az átalakítás munkáját és azt 1898 áprilisában be is fejezte. A villamosüzem igen hasznathajónak bizonyult. A közúti vasút 1897-ben 26 és félmillió utast szállított, míg egy év múlva, amikor a vasút villamosüzemre való átalakítása már befejeződött, több mint 36 millióra emelkedett az utasok száma. (Az összehasonlítás kedvéért említjük meg, hogy például a múlt évben kereken 333 millió utasa volt a Beszkártnak.) A szakaszjegy ára akkor 12 fillérbe került, az átszállójegy ára pedig a távolságokhoz mérten 20, 24, 30, 32 és 40 fillér volt.

A közúti vasútak villamosítása Budapesten több mint négy évvel hamarabb fejeződött be, mint Berlinben. Nálunk — a mutatóba meghagyott margitszigeti lóvasútát nem számítva — 1898 júniusában közlekedett az utolsó lóvonat, míg Berlinben 1902 decemberében is járt még lóvasút.

Mialatt a lóvasút villamosüzemre való átalakítása folyt, megoldást nyert a földalatti vasút építésének kérdése is. Eredetileg a Kőrúti Vaspálya Társaság lóvasútát szeretett volna építeni a Sugár-útra, — a mai Andrassy-útra — ez a terv azonban a Közmunkatanács előrelátó ellenzésén megbukott.

1893-ban a Közúti és a Városi vasút közösen újból ajánlatot tettek az Andrassy-úton végig vezetendő villamosvasút építésére. Ismét közbelépett azonban a Fővárosi Közmunkák Tanácsa és határozottan állást foglalt a vasút építése ellen, mert véleménye szerint: „a sétakocsizás céljára fenntartott Andrassy-úton vasút építése egyáltalában nem engedhető meg“.

A Közmunkatanács vétőjára a két vasúttársaság 1894-ben újabb ajánlattal felelt, de most már földalatti vasút építésére vállalkoztak. A fővárosi közgyűlése elfogadta az ajánlatot, amelyhez a Közmunkatanács elvben hozzájárult ugyan, de kifejezést adott aggályainak, jelesül, hogy „boltozatot tartó vas-szerkezet rugalmas mozgásai folytán az utcaburkolat megromlik s így az Andrassy-út sétakocsizásra alkalmatlanná válik, továbbá, hogy az alagút tulajdonképpen pinczeszerű építmény lesz, amely a kocsik alatt oly mértékben fog dübörögni, hogy az Andrassy-úti sétakocsizást lehetetlenné teszi“.

A földalatti vasút mégis megépült. A 3.750 méter hosszúságú vonal összes költségét 36.000 forintban állapították meg.

1896 május 2-án nyílt meg a vasút s vonalán néhány nap múlva Ferenc József király is végig utazott és megengedte, hogy a földalatti vasútát a nevére nevezék el. Erre az alkalomra a vasúttársaság drága faberakásokkal, tükrökkel díszített kettős bejárathú kocsit építtetett s ezt a kocsit nagy gonddal ma is jó állapotban tartja a Beszkárt.

1897 szeptemberében Vilmos német császárral együtt utazott a földalatti vasúton a király.

A budapesti volt a kontinensen az első villamosüzemű földalatti vasút. Példázza a magyar alkotni tudást, a magyar tehetséget, de egyúttal a magyar szegénységet is, hogy ez a földalatti vasút, amelynek tanulmányozására messze világrészekből is eljöttek a szakemberek, negyven esztendő alatt sem épülhetett tovább.

A Közúti Vasút első vezérigazgatója Jellinek Mór volt, utóda Jellinek Henrik, majd Sándor Pál lett, a Városi Vasút első vezérigazgatója Balázs Mór volt, utóda pedig Hűvös József.

A budapesti villamosvasútak hálózatának megteremtésében, majd az üzem modernizálásában sok kiváló magyar mérnök tevékenykedett. Schwieger Henrik, König Ede, Steller Antal, Zielinszky Szilárd, Vojtek Ede, Söpkéz Sándor, Stromszky Sándor, Sztrókay István, Chatel Vilmos, Tóbiás Károly a magyar mérnöki kar kiválóságai, akik nemzetközi viszonylatban is maradandó értékű munkásságot fejtettek ki.

Érdekesnek tartjuk megemlíteni, hogy Spangler Lajos, aki a bécsi villamosvasutak, Geyl Gyula, aki a frankfurti, majd a hamburgi villamosvasutak, végül Daubner, aki a Barmen-elberfeldi villamos vasutak vezérigazgatója lett, Budapesten tanulták meg a villamosvasutak üzemének és építésének módját.

A Székesfőváros már a háború előtt céljaul tűzte ki a közúti vasúti közlekedésnek községi kezelésbe vételét, hogy ezáltal a közlekedési politika irányítására közvetlenebb befolyást gyakorolhasson. Ezért vásárolta meg 1911-ben a Budapesti Villamos Városi Vasút részvényeinek többségét. 1918-ban a forradalmi kormány erőhatalommal elvette a társaságtól vasútjait, azokat Budapesti Egyesített Városi Vasutak cég alatt egyesítette és felajánlotta átvételre a fővárosnak, de mivel a főváros a rendezetlen jogi és egyéb kérdések miatt akkor még nem volt hajlandó átvenni a vasutakat, a Budapesti Egyesített Városi Vasutak egy ideig állami felügyelet alatt kezeltették s az igazgatóság dr. Tormay Géza államtitkár — akkor még miniszteri tanácsos, miniszteri biztos — vezetése alatt a vasutak ügyvivő igazgatóiból állott. Később a kormány felszámoló bizottságot nevezett ki, amely ugyancsak dr. Tormay Géza vezetése alatt 1922 végéig működött.

1920-ban határozta el a főváros, hogy szerződésben biztosított joga alapján megváltja a közúti és városi vasutakat. Fel is mondta a vasutak szerződéseit s a vasutak átvételére és üzemének vitelére 1922 decemberében megalapította a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaságot. A Beszkárt valamennyi részvénye a székesfőváros tulajdonában van, tehát a Beszkárt tulajdonosa maga a székesfővárosi közönsége.

A Beszkárt tudvalevően nem kapitalisztikus elvek alapján működő magántársaság, mert a hasznát közlekedésre költi vagy fenmaradt részét beszolgáltatja a fővárosnak s ezzel is csökkenti a polgárság közterheit. A Beszkártnak tehát nincsenek a közönség érdekeivel ellentétes céljai s ha minden kívánságnak nem tud eleget tenni, ennek vagy a vasút régi, 30—40 éves felszerelésében, vagy abban rejlik a magyarázata, hogy éppen a köz érdekében gazdaságosan, takarékosan törekszik az üzemét vinni. Ha tehát az elégedetlen publikum a vasúttulajdonossal száll perbe, voltképen önmagával kerül szembe.

## Az ötvenéves Felkay Ferenc.

Lehetséges, hogy Felkay Ferenc felett ötvenszer mentek el az évek, anélkül, hogy ez az ő fiatalos külsejű és fiatalos temperamentumú habitusán nyomott hagyott volna; lehetséges, hogy Felkay már ötven esztendő? Furcsa is az élet! Ha az ember Felkay munkásságát, életfelfogását, hatalmas alkotóerejét tekinti, akkor azt hiszi, hogy ezek a tulajdonságok egy, a fiatalságot túl kiforrott, idős öregúr tulajdonságai, mert Felkay Ferenc 28 éves fővárosi szolgálata alatt annyit dolgozott, amennyi egy öregúrnak is becsületére válnék. A mindenkor polgármesterek felismerték Felkay Ferenc nagy értékét és mindig komoly és felelősségteljes munka mellé állították, aminek Felkay mindig emberségesen és becsületesen meg is felelt. Ennek a komoly munkának volt az eredménye az a szokatlanul gyors előrehaladás, amely már fiatalon tanácsnoki pozícióba juttatta és a főváros iskolaügyeinek intézését adta a kezébe. Felkay, mint tanácsnok, nagy ambícióval és tehetséggel látja el feladatát és méltóképen sorakozik majd azokhoz az elődökhöz, akik munkájukkal nagy Budapest kultúráját mai fokra emelték és ezzel városunk történetében nevüknek maradandó helyet biztosítottak.