

Hetvenöt éves az állandó villamosközlekedés

244 A nagy nap...

Örvendetes évfordulóhoz érkezett vállalatunk: hetvenöt évvel ezelőtt, 1889-ben ezen a napon indult meg a Stáció (mai Baross) utcában az Orczy tér és Egyetem tér között a végleges, rendes nyomtávú villamosjárat. Ennek emlékére közöljük az alábbi tanulmányt, mely bizonyára érdekelné fogja vállalatunk valamennyi dolgozóját.

Háromnegyed évszázaddal ezelőtt a Józsefváros volt Budapest legelhagyatottabb része. A Körútnak még se híre se hamva nem volt, a sok üres telek között csak itt-ott húzódtott meg egy-egy földszintes házikó. Az úttestet hatalmas pocsoltyák éktelenítették el és sok helyen még a régi Duna-ág nyomát is meg lehetett találni. Az egész kerületnek alig volt egy rendes utcája.

Persze, a józsefvárosiak szerették volna fellendíteni kerületüket. Ennek az lett volna a legegyszerűbb és legcélszerűbb módja, ha kieszközlék a lóvasút megépítését. Erre a célra a legrendezettebb és legszélesebb utcát, a Stáció utcát szemelték ki. Megnyerték az ügynek a Fővárosi Tanácsot, a lóvasúti társaság is hajlandó volt a kivitelezésre, csak a közmunkák tanácsa akadékoskodott.

Baross Gábor kereskedelmi miniszternek kellett döntenie a kérdésben. Ő is jónak látta a tervet, de kijelentette, hogy a koncessziót nem adja ingyen. Ugyanis a főváros 1875-ben valósággal ajándékba adta a koncessziót a BKVT-nek, még a viteldíjakról sem intézkedett. Ezt persze a vállalat alaposan ki is használta, és meglehetősen magasra szabta a tarifát. Barossnak az volt a kikötése, hogy a viteldíjakat a főváros állapítsa meg, de azokat ötvenként revízió alá vehesse. Ezt a feltételt azonban a BKVT kereken visszautasította.

Ekkor Balázs Mór — korának jó szimatú közlekedési vállalkozója — már igen előre haladott tárgyalásokat folytatott a fővárossal a Podmaniczky utcában, a Népszínház utcában és a temetői vonalon létesítendő gőzvasút tárgyában. Most megragadta az újabb lehetőséget és kijelentette, hogy vál-

lalja a főváros kikötéseit, hajlandó megépíteni a Stáció utcai vonalat, de gőzerejűre.

A tárgyalások tehát megindultak, de mielőtt még elnyerte volna a koncessziót, betársult a körüti próbavillamosjáratot építő, akkor már világhírű Siemens & Halske cégbe.

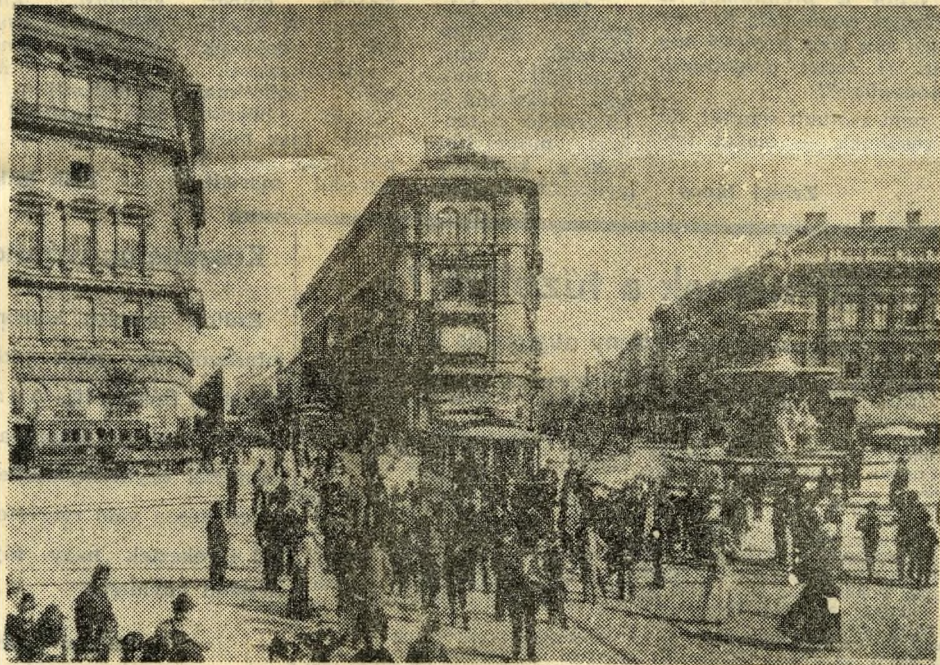
S újabb tervet tervezett elő. Ajánlatot tett a Duna-parti viaduktvasút megépítésére. Mint közlekedési érdekességet megemlítem, hogy a tervek szerint az áramvezeték a sínek között lett volna elhelyezve. Hogy az áramütéses baleseteknek elejét vegyék, a villamost a Lánchíd tájékán és a Ferenc József rakparton a föld alatt akarták vezetni, míg a Duna-parti többi vonalrész el lett volna kerítve.

Közben a Siemens & Halske cég kidolgozta a villamosáram föld alatti vezetésének módszerét. A körüti próbavillamosjárat is várakozáson felüli, kiváló eredménnyel vizsgázott 7 hónapos kísérleti üzemeltetése alatt. Ekkor Balázs megint egy újabb tervvel állt elő: vállalta, hogy az általa építendő vasúthálózatot részint föld alatti, részint föld feletti villamosüzemre fogja alapítani, kivéve a temetői vonalat, melyre nézve továbbra is a gőzüzemű megoldást találta a legpraktikusabbnak.

Elképzelhető, hogy a józsefvárosiak mennyire megörültek a váratlan szerencsének. Sőt, még javaslatot is terjesztettek a főváros tanácsa elé: az egész Nagykörúton építsenek rendes nyomtávú villamosjáratot.

Közben a vonalépítési munkálatok gyors ütemben folytak. Az úttestet a kíváncsi bábmészködők csoportjai lepték el. Majd elkövetkezett a nagy nap: 1889. július 30-a, amikor nemcsak valamennyi józsefvárosi lakos, de a többi kerületekből is igen sokan eljöttek, hogy tanúi legyenek az óriási eseménynek, amelyet joggal nevez a korabeli szakirodalom a pesti tömegközlekedés reneszánszána: amikor az első zöld „villamos” kocsí csilingelve végigszalad a Stáció utcán...

Anders Gyula



A Kálvin tér egykor...