

## Hogyan született meg

# a pesti földalatti villamos

Huszonegy évig tervezték az Andrassy-út közlekedését, két évig építették, aztán ötvenhárom esztendőn keresztül nem törődtek a fejlesztésével

„Megépítjük Nagy-Budapest földalatti vasútját”  
(Röpcédula a pesti villamosokon)

A fővárosi utcákon többféle különleges munka folyik: talajvizsgálatot végeznek, s ez a munka az öt éves terv egyik legnagyobb szabású beruházási programjának, a nagybudapesti földalatti vasút megépítésének tulajdonképpeni bevezetője. A munka menetét már pontosan lefektették: először meghosszabbítják a meglévő földalatti vasút vonalát, a városligeti végállomástól a vasúti töltés alatt az Erzsébet királyné-útig építik ki az új vonalrészt, ami lényegesen tehermentesíti majd a Rákóczi-út túlterhelt forgalmát, de azután sor kerül a Nagykörút alatt létesítendő új földalatti vonal megépítésére és nincs messze már az az idő sem, amikor Budára is átmehetünk földalattal. *A Duna alatt!*

Ezek a legközelebbi jövő tervei. És most, amikor megtörténtek az előkészületek, hogy pesti földalatti vasút hálózatát lényegesen kibővítsék, érdemes visszaillesztani — *hogyan született meg ez a földalatti vasút, amely a kontinens első ilyen közlekedési eszköze volt.*

### Milyen volt a századvegi Pest közlekedése

A magyar fővárosban 1887 november 29-én indult meg az első villamos: a Nyugati pályaudvar és a Király-utca között közlekedett. Nem sokkal később már újabb vonalakat kezdtek építeni, mégpedig a Podmaniczky-utcában és a Stáció — a mai Baross — utcában. A stációntei vonal 1899 július 30-án indult meg, a Podmaniczky-utcában pedig ugyanennek az évnek szeptemberében futott először az új közlekedési eszköz.

A villamos mellett — amelyet, mint minden újdonságot, nehezen szokott meg a közönség — omnibusz és lóvasút bonyolította le a forgalmat. Mindkettőt lóerővel vontatták, a különbség annyi volt a két jármű között, hogy a lóvasút síneken gördült és pontos útpályája volt, az omnibusz viszont nem volt sínhez rögzítve.

A villamos és a lóvasút között megkezdődött a rivalizálás. Amilyen idegenkedés fogadta eleinte a villamost, annyira feléngedtek később iránta az emberek. Meggyőződtek arról, hogy villamossal gyorsabb, biztonságosabb és aránylag olcsóbb a közlekedés. A lóvasút egyelőre állta a harcot és ennek a vetélkedésnek sikere érdekében úgy a viteldíjat is leszállította. Nem éreztelen, ha eláruljuk, hogy a Nyugati pályaudvarról a Császárfürdőig 8 krajcár helyett 10 krajcárért lehetett utazni, a Ludovicium és Óbuda közti vonal viteldíja 18 krajcárról 14 krajcárra, a

lőig vezető villamos vasút megépítésére.

Ez sem tetszett a Közmunkák Tanácsának. Ő, nem valami szépezzeti szempont miatt elleneztek, azokért fájt a nemes tanács szíve, akik itt sétakocsikáztak, új fogatukat mutogatták. Azt mondta a Fővárosi Közmunkák Tanácsának elutasító indoklása: „a sétakocsizás céljaira fenntartott úton vasút építése egyáltalán nem engedhető meg.”

### A földalatti vasút terve

Az elutasítás olyan határozott volt, hogy a két közúti társaság tudta: más úton kell haladni a Sugár-út közlekedésének megoldásában. Háromtagú bizottság utazott Londonba a földalatti vasút tanulmányozására. A tube, London híres földalatti vasútja 1890-ben úgy épült, hogy minden vonalszakaszának megépítésére más és más vasúttársaság kapott engedélyt. Ez alapos bonyodalmakat okozott, az egész konstrukció zavaros volt, a földalatti vasút azonban, mint közlekedési eszköz, nagyszerűen bevált.

A londoni tanulmányút véget ért a BVVV és a BKVT újabb közös ajánlata 1894-ben már kimondottan földalatti vasút építésére szolt. Ezt sokan hitetlenkedéssel, egyesek legálább is kételkedéssel, mások viszont érdeklődéssel fogadták. *Vasút a föld alatt!* — olyan volt ez, mint valami fantasztikus regénycím.

A fővárosi közgyűlés megadta az engedélyt, csupán a Közmunkák tanácsa aggodalmaskodott továbbra is:

„A boltozatot tartó passzerkezet rugalmas mozgásai folytán — szegezi le a Tanács álláspontját — az utcaburkolat megromlik és így az út sétakocsizásra alkalmatlanná válik, továbbá, hogy az alagút tulajdonképpen pincszerű építmény lesz, amely a kocsik alatt oly mértékben fog dűbörögni, hogy a sétakocsizást, ahol a lassú hajrást éppen az út rendeltetésére való tekintettel behözni nem lehet, lehetetlenné teszi.”

De nagyon fájt a szívük a sétakocsizókért.

### Két évig épült, három és fél-millió forintba került a földalatti

Végül is legyűrték a Közmunkatanács ellenzését. Az engedélyt 1894

májusában véglegesen kiadták és ebben a 3.75 kilométer hosszúságú vonal teljes építési költségére hárommillió és háromszázezer forintot irányoztak elő. A főváros részéről a legfontosabb kikötés az volt, hogy a földalatti vasútvonalnak a millenárius kiállítás idejére el kell készülnie.

El is készült. Az építést 1894 aug. 13-án kezdték meg s 1896 május 2-án adták át a földalatti vasutat a közforgalomnak.

Ez volt a kontinens első földalatti vasuta, amely akkor a magyar közlekedés büszkeségének számított. Mit sem változtatott a lényegen, hogy nem mély-földalatti, hanem csak úgynevezett burkolat-alatti vasút a mi földalattink.

A millenárius kiállítás nagy idegenforgalmában rendkívüli sikert aratott. Ferenc József is végig utazott rajta, minthogy azonban király nem utazhatik úgy, mint egyszerű halandó, a dolgozó ember, számára külön kocsit építettek, kétoldalas bejáróval, tükrökkel, ébenfa berakással. *(Ma is forgalomba van, a 20-as számú kocsi. És eszék csodája, a villamoskocsi nem roppan össze, hogy nem császár és király az utasa, hanem reggelenként a munkahelyükre igyekvő emberek zsúfolódnak össze benne, délből a dolguk után járók, este pedig a hazafelé igyekvők, vagy akiket május varázsa a Ligetbe csalogat.)*

Amikor 1896 májusában először dűbörgött a földalatti zakatolása, mindenki arra gondolt, milyen nagyszerű fejlődés előtt áll ez az új közlekedési eszköz... Mi lesz itt tíz, vagy húsz év múlva...

Mi lett? Semmi. Folyton ígérték a földalatti vasút hálózatának kibővítését, az igazi, modern közlekedés megteremtését. Ígérték, de — nem csinálták meg.

Most bizakodással nézi az ember a villamosokon, autobuszokon és a földalatti vasút kocsjain kiragasztott kis röpcédulát:

Megépítjük Nagy-Budapest földalatti vasútját

Most nemcsak ígéri. Meg is csinálják.

Pánczél Lajos

49  
Károly

viteldíját pedig 27 krajeárról 20 krajcár-ra mérsékelték.

## Villamost a Sugár-útra!

nda 1  
A Budapesti Villamos Városi Vasút Részvénytársaság — röviden BVVV — utasforgalma élesen emelkedő irányzatot mutatott. 1889-ben 550.000 volt a villamosvasutasok száma, 1890-ben már 4.4 millió, 1891-ben 8.6 millió, 1896-ban — a kiállítás évében — pedig 22.3 millióra emelkedett. Nyilván ennek a hatása alatt határozta el a másik közlekedési társaság a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság — röviden BKVT —, hogy lóvasútait — villamosítja. Ez rövidesen meg is történt!

Volt azonban ebben az időben a magyar fővárosnak egy érdekes közlekedési problémája: a Sugár-út (ma: Andrássy-út) közlekedésének megoldása. Széles, nyílegyenes útvonal, egyik oldalán a Lánchídhöz visz, közepén a Dalszínház emelkedik, az Oktogonon túl a Liget felé vezet, gyönyörű paloták emelkednek két oldalán. Kétségtelen, hogy a magyar főváros legszebb útvonala, csak éppen közlekedési eszköze nincs más, mint az otromba omnibusz. Ez pedig méltatlan a gyönyörű úthoz.

A Pesti Közúti Vaspálya Társaság már 1873-ban engedélyt kért arra, hogy a Sugár-úton lóvasutat építhesse. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa ellenezte ezt a megoldást, két évvel később azonban a főváros közgyűlésén mégis sikerült elfogadtatni... A lóvasútból mégsem lett semmi, mert a belügyminiszter élt vétőjogával és nem engedte meg a lóvasút építését.

Húsz évig pihent a terv, aztán a huszonegyedikben megint felbukant. Ezúttal a BKVT és a BVVV közösen tett ajánlatot a Gizella-tértől (ma: Vörösmarty-tér) a városligeti