

FEJEZETEK A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉS TÖRTÉNETÉBŐL

„Sétakocsikázásra nem alkalmas, mert dübörögni fog az alagút”

„Budapesten abban a szerencsés helyzetben vannak az ott lakók, hogy mindössze egy forintért igénybe vehetik a kontinens legrégebb földalatti vasútjának festői szerelvényeit.” — Ezt a megállapítást Philippe Lefournier, a L'Expansion áprilisi számában tette, egy Magyarországról szóló tudósításában. Az újságíró valószínűleg az a tény ragadtatta erre a csodálkozással vegyes, kissé irigy kitételre, hogy csakugyan nincs párja a mi millenniumi időkből származó kocsijainknak, amelyek ma is utazhatunk, és amik minden európai fővárosban a közlekedési múzeum előkelő helyén hirdetnék: elődeink ezen utaztak valaha.

Villamos építése nem engedélyezhető

A francia újságírónak azonban akkor nőtt volna meg igazán a tisztelete a magyarok munkatempójával és szervezési készségével szemben is, ha valaki elárulja neki: a közel négy kilométeres földalatti vasutunk alig több, mint másfél év alatt készült el annak idején. (Remélhető azonban, hogy egészséges önértékből arról már senki sem világosította volna fel, hogy a hasonló megoldással készülő szentendrei helyi érdekű Batthyány térig vezetett földalatti szakasza — mely fele hosszúságú —, napjainkban a korszerű gépekkel együtt is több, mint két éve készül.)

Hogy fővárosunk dicsekedhet egyébként az európai kontinens, sőt a világ első villamos-motorkocsi vontatású földalatti vasútjával, arról az akkori városatyák mosolyogtatóan konzervatív véleménye döntött. Eredetileg ugyanis villamost terveztek a mai Vörösmarty tértől a városligeti tóig. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa azonban határozottan állást foglalt ez ellen, mondván: „a sétakocsikázás céljára fenntartott Andrassy-úton vasút építése egyáltalában nem engedhető meg”.

Az „ékszerdoboz” szépséghibái

A Budapesti Villamos Városi Vasút és a Közúti Vas-

pálya Társaság a nagy millenniumi eseményekre való tekintettel egy időre megbékélt egymással, és új tervet adtak be a földalatti vasút építésére. A közmunkatanács ezzel a javaslattal szemben is kifejezte aggályait: „a boltozatot tartó vasszerkezet rugalmas mozgásai folytán az útburkolat megromlik, és így az Andrassy-úti sétakocsikázásra, alkalmatlanná válik, továbbá, hogy az alagút tulajdonképpen pincyszerű építmény lesz, amely a kocsik alatt oly mértékben fog dübörögni, hogy az Andrassy úti sétakocsikázást, ahol a lassú hajtást éppen az út rendeltetésére való tekintettel behozni nem lehet, lehetetlenné teendí”. — Mert hogy eleink ilyen érzékeny füllel voltak megáldva...

A békebeli időkre emlékeztetett

A vonal 1896. május 2-án készült el, és azt a célt szolgálta, hogy az érdeklődőket a városközpontból a városligeti ezredéves kiállításra szállítsa. Ennél nagyobb feladatokra azonban kis sebességénél (sokszor ugyan gyorsabb, mint az 1-es busz), kis befogadóképességű járműveinél fogva ma sem képes. Kis túlzással azonban elmondhatjuk róla, hogy a főváros öreg „ékszerdoboz”. (Néha ugyan az az érzése manapság az utasnak, hogy az „ékszerdoboz” ékességénél: az eredeti formájú kocsinál bizony vigyázni kell, mert félni lehet, hogy maradandó emlékeket okoz az ember ruháján... A levegővel működő ajtók pedig olyan zajos füttyel csukódnak, hogy

már a Bajza utcánál a városligeti elvarázsolt kastélyban érzi magát az ember...)

A millennium idején azonban a munkaerő-helyzet még megengedte, hogy az ajtót az e célra alkalmazott ember nyitogassa, és mivel egy valamirevaló királyt ahhoz szoktattak, hogy minden ajtó kinyíljon előtte, nem volt akadálya annak, hogy Ferenc József („Minden nagyon jó, minden nagyon szép, mindenem meg vatyok elégedve”) engedélyezze: a földalatti vasutat róla nevezzék el. Erre a nevezetes alkalomra egyébként a vasúttársaság drága faberakásokkal, tükrökkel díszített, kettős bejáratú különkocsit épített, amit még a harmincas években is szorgalmasan őrizgettek, mert a „békebeli” időkre emlékeztetett.

A kevésbé díszes — mondhatni fapados — kocsik azonban valószínűleg nem állták volna ki a királyi ízlés dik-tálta követelményeket, hiszen belül igen alacsonyra méretezték őket. A kocsitervező azonban nem tehetett erről, mert a méreteket erősen befolyásolta az alagút belmagassága, amely áramszedő nélkül csupán 2,6 méter magas kocsik tervezését tette lehetővé.

Pedig csupán tíz centiméter hiányozna ahhoz, hogy a peronról fellépve a lecsüngő alumínium-fogódzók —, melyek gyakorta az alkotó fantázia áldozataiként a legkülönbözőbb alakzatokat kénytelenek felvenni az utóbbi években — ne sodorják le a kalapot. Erről azonban inkább a magasnövésűek tudnának véleményét mondani...

(bulla)