



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Peller György*

Cím: *Ötvenéves a pesti villamos*

Forrás: *Ujság*

Bón.
(Hely)

1937 XI. 28.

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy *385.85*

Hely

Idő *1887 "1937"*

Személy

Helyszám

PELLER GYÖRGY RIPORTJA.

Ötvenéves a pesti villamos

A közlekedés története a dűledező földszintes háztól a kertészutcai Beszkárt-palotáig

Pontosan ötven évvel ezelőtt, 1887 november 28-án az Osztrák Magyar indóház előtt ünnepélybe öltözött lelkes társaság gyülekezett. Az indóház melletti kis felszerből világos almazöld kocsit toltak ki a lóvasuti sinekre, az első villamost, amely ezen a napon indult el a pesti utca meghódítására.

Pest-Buda közlekedése eddig a napig kifejtellen, szervezetlen volt. Az előkelők saját fogaton jártak, ezeknek büszke fejtartású lovait a parádézó kocsis göggel röpitette a szerényen kocogó komfortáblí mellett. A módosabbak fiákeren jártak, az egyszerű polgár pedig az omnibuszt, a társaskocsit vette igénybe.

Az omnibuszt kivéve, ez mind magánközlekedés volt 1865-ig, amikor az ország fővárosában fontos közlekedési ujtás történt. Megalakult a Pesti Közuti Lóvonatu Társaság, amely a külföld mintájára vassineken futó lóval vont társaskocsikat helyezett üzembe. Az első lóvasut vonala a mai Kálvin-tér helyén álló Széna Piacról indult ki és a Nemzeti Mu-

zeum — Zrinyi kávéház — Bazilika — Indóház — Ujpest utvonalon futott végig. Az új közlekedési eszköz hamar népszerű lett s egyre több vonala épült. Nemfokára másik vállalat alakult, a Budai Közuti Vaspálya Társaság, amelyet 1878-ban a pesti vásárolt meg. Az egyesülésből keletkezett a Budapesti Közuti Vaspályatársaság, a B. K. V. T.

Forradalmi ujtás

Kóhalmy József dr. BESZKÁRT igazgató, Pest-Buda közlekedéstörténetének kiváló ismerője, gyűjtötte össze és dolgozta fel az anyagot, amelyek a lóvasut és a villamos multjára vonatkoznak. Rendkívül érdekes könyvben elmondja, hogy a közigazgatásilag már egyesített Buda és Pest közlekedése 1879-ben azzal egyesült, hogy az első lóvonat áthaladt a Margithidon Pestről Budára. A hidónél még egy lovat fogtak eléje, hogy az emelkedésre fel tudjon kapaszkodni. A lovon fiatal gyerkőc ült, akit a pesti közönség „nyar-

gonc"-nak nevezett el s aki a sötétség beálltával, kezében halvány fényű olajlámpát lóbálva, fűtőrészve jelezte a kocsiját.

A két lóvasuti társaság egysülésével a B. K. V. T. lett a főváros közlekedésének főletéményese. Épültek a vonalak s bár a közönség előtt az új vállalat egyre népszerűbbé vált, a főváros külföldi mintára gőzüzemű közuti vasutra irt ki pályázatot. Ebből bonyodalom támadt. A B. K. V. T. sértve érezte magát s tiltakozott a terv ellen. Előjogaira hivatkozott, de a miniszter úgy döntött, hogy a B. K. V. T. — szerződése szerint — csak lóvonatu járműveket tarthat üzemben, géperejű járműre előjoga nincs. A gőzüzemű vasut pályázatának nyertese a Lindheim és társa cég lett, amely Balázs Mórral társulva, több gőzvasuti vonalra kért építési engedélyt.

A közönség idegenkedve fogadta a tervet. Attól féltek, hogy a gőzvasut ritkábban fog közlekedni, mint a lóvasut s így aztán nem elégti ki a forgalmat. A vita addig húzódt, míg a pályanyertes vállalkozók, külföldi mintára, villamosvasuti tervekkel cserélték ki gőzvasuti terveiket.

A főváros negyven napi határidőt adott a villamos bemutatására, amelynek időpontját 1887 november 28 ára tűzték ki. Egy nappal később, 1887 november 29 én nyit meg a pálya, amely az Osztrák-Magyar indóháztól (a mai Nyugati pályaudvar) a Király utcáig terjedt.

„Az ördögi villam által hajtott kocsí”

A negyven nap alatt fel kellett állítani az „erőműveket”, amelyek egy lokomobilból és egy dinamóhól állottak. A pályaudvar melletti üres telken volt a „centrálé”, a telek másik felében egy felszer a remiz. Az első villamos

kis zöld kocsí, alig nagyobb a lóvonatnál, a Köruton már lefektetett, gyenge alépitményű lóvasuti sineken közlekedett. A sinek nyomtáva egy méter. A negyven nap alatt három kocsí készült el, kettő állandóan közlekedett, egy tartalékul állott a remizben.

A nevezetes napon lázban égett Budapest a Teréz-körutat előzönlötte a nép, ott volt az egész város. Az előkelőbbek fogatokon érkeztek, a szegényebb néposztály pedig a járdát foglalta el, hogy tanuja legyen az új csodának: „az ördögi villam által hajtott kocsinak.”

Az egykori lapok hasábkon át ismertették az új közlekedési eszközt. Leirták, hogy az áram a felső vezetéken kerül a motorba s a sineken keresztül jut vissza az áramfejlesztőbe. Ebből majdnem baj támadt, mert a pesti emberek nem mertek a sinekre lépni. Rettegtek a sintól, annyira, hogy a lapok kénytelenek voltak felhívásokban megnyugtanni a közönséget.

A közönség lelkes üdvrivalgása közben indult el a kis zöld kocsí az Osztrák-Magyar indóháztól s minden baj nélkül eljutott a Király-utcáig. Ott egy váltón a Körut másik oldalára került s diadalmas csengetéssel érkezett vissza az indóházhoz.

Az első baleset

Persze, a pesti humor sem maradt el és nagy derűtséget kellett, amint egy-egy természetesebb urat udvariasan leszállítottak a kocsiról, mert a gyenge alépitményt feltették a tulságos megterheléstől.

A Vasárnapi Ujság így irt a nevezetes eseményről:

„A villamos még a tudomány emberére nézve is meglepő valami. Látszólag nem hajtja semmi. Ló nem húzza, gőzgép nincs

eléje fogva, nem fűtik, nem etetik, mégis gyorsan, egyenletesen szalad. A vezető csak arra való, hogy kormányozza. Megállítja s megindítja a gépezetet, de semmiképpen sem ő tartja mozgásban, ahhoz kevés volna nem egy, de száz ember ereje is...

Három nap mulva, 1887. december 1-én, megtörtént az első baleset. Tejeskocsi került a villamos elé. A vezető nem tudott fékezni, a villamos nekiszaladt a kocsi oldalának. A soroksári tejesasszony lerepült a dakról. De feltápáskodott, csipőre tette a kezét, ékes német mondatokkal leszdta a vezetőt, majd felszállt a kocsijára és elhajtott.

A terézköru ti próba kitünőben sikerült s megkezdtek a második vonal építését is a Stáció-utcában, 1891-ben alakult a Budapesti Villamos Városi Vasut r. t., a B. V. V. V., amely az eddig kiépített egész „hálózatot” átvette.

A B. V. V. V. első igazgatósági épülete dűledező földbe sűppedt, igénytelen földszintes ház volt, a Kertész-utcában, a mai BESZKÁRT palota helyén. Három szoba állott az igazgató és a kereskedelmi iroda rendelkezésére. Itt volt a két gőzlokomobil által hajtott áramfejlesztő is. A B. K. V. T., vagyis a lóvasut igazgatósága, a Hatvani-utcában székelt.

A B. K. V. T., a pesti és budai egyesített lóvasutak társasága felvette a versenyt a villamossal. Adáz küzdelem fejlődött ki a két társaság között. A B. K. V. T. a villamos megjelenésekor új, kicsinosított lóvasuti kocsikat és jobb, erősebb lovakat állított üzembe. Egy ideig birta a versenyt, de aztán a gyorsabb villamos győzött. A B. K. V. T. végül is elhatározta, hogy a lóvasuti üzem fokozatos leépítésével, ő is villamos közlekedésre tér át. Szerződést kötött a várossal tizenhárom új vonal építésére s ezzel aláírta a lóvasut haldlos ítéletét is. Három év mulva, 1898 június 7-én indult el a lóvasut utolsó útjára. A romantikus jármű ellűnt a pesti utcáról, de kegyeletből egyet még hosszú ideig meghagytak a Margit-szigeten.

A földalatti

Az Andrássy-uton (régi nevén Sugár-uton) a kilenevenes években megoldatlan volt a közlekedés. Lóvasutal nem engedélyeztek ide s a villamos társaságok építési kérését is elutasították. Közledett az ezredévi kiállítás s ekkor egy új gondolattal földalatti villamosra kértek engedélyt. A terveknek engedélyezték is, de azal, hogy a vasutnak a Milleniumra el kell készülni. 1896 május 2-án nyitották meg a földalattit, amely ujra ámulatba eitelte a neszteket. Egy hét mulva maga Ferenc József király is végigutazott rajta s ez alkalomra külön diszes kocsit készíttellett a társaság. A király, aki minden közlekedési reformtól irtózott, nagyon megelégedetten szállt ki a kocsiból s megengedte, hogy a társaságot róla nevezék el.

A villamos remek üzlet lett s a társaságok egymás után alakultak. Budapest közlekedése nemsokára hét társaság között oszlott meg. Ezek a B. K. V. T., B. V. V. V., a Budapest—Ujpest—Rákospalotai Vasut, a Ferenc József Földalatti Villamos, Budapest Szentlőrinci HÉV, Budapesti Helyiérdekű Vasutak és a Budapest—Budafoki HÉV voltak, amelyek azonban lassanként a két legnagyobb vállalatba, a B. K. V. T.-be és a B. V. V. V.-be vattak bele.

Igy lett a villamos nélkülözhetetlen közlekedési eszköze a budapesti embernek. A fejlődés e magas fokán azonban közbelépett a háboru és alapjaiban megrendítette a két vállalatot.

Háboru és kalauznő

Rövid idő alatt négyezer alkalmazott vonult be katonának. Ezen a társaságok ugy segítettek, hogy a megmaradt kalauzokat vezetőkké képezték ki s kalauzoknak nőket alkalmaztak. A nőkalauz intézménye nem volt népszerű a pesti ember előtt. Fegyelméletlenek, gorombák voltak, napirenden volt az összetűzés az utasok és a női alkalmazottak között. A másik nagy baj az anyaghiány volt. Betetőzték a romlást a forradalmak. Piszkosan, elhanyagoltan jártak a kocsik, régen javított szerkezetük miatt állandó volt a forgalmi zavar. A betört ablaku kocsikon fűrtökben lógtak az emberek. Ami használható volt más célokra, az akkor már mind le volt szerelve a villamosról. A levágott borszajakat vászonfogantyúval helyettesítették. Érdekes, hogy a villamosok mégis ebben az időben csinálták rekordforgalmukat. Az 1918-as évet máig sem tudták tulszárnyalni. Háromszázkilenevenhat millió utast vittek ebben az évben a rozoga kocsik.

A konszolidációval lassan javult a helyzet. A város elhatározta, hogy megváltja a villamosokat. 1922-ben 500 millió alaptőkével megalakult a BESZKÁRT, amely a város megbízásából tárgyalásokat kezdett a vasutakkal. 1923-ban a B. K. V. T.-vel, 1924-ben a B. V. V. V.-vel egyezett meg s a vasutak a főváros tulajdonába mentek át. A villamos tehát ma a főváros közönségé, a BESZKÁRT csak üzemkezelő részvénytársaság. Természetesen ezzel a többi vonalak is a BESZKÁRT-éi lettek, sőt 1926-ban a Fogaskerekű Vasut, 1932-ben a Budai Hegyipálya és az Autobusz-üzem, legutóbb pedig a HÉV ment a főváros tulajdonába, amivel a BESZKÁRT teljes egyeduralmat szerzett a pesti közlekedés terén.

A kis zöld kocsi néhány másával ötven éve indult el az Osztrák-Magyar indóházról s most a halottak ünnepén három nap alatt egy millió embert szállított öt kocsiból álló különvontain. A kis földszintes igazgatósági ház helyén palota-komplexum nőtt s ma háromszázötven épülete s tizenkétezer alkalmazottja van a vállalatnak.