

A villamos állat vagy röviden: villamos, miként a poloska és a svábbogár, városi élőlény. Az emlősök közé tartozik, kisfiat este a remizben árammal szoptatja. Ő maga is árammal dolgozik, mégpedig olyanformán, mint a szúnyog vagy a bolha vérel. Szívókéjét beledöfi a körútba vagy a Rákóczi útba, és áramot szív ki a földből. Magányosan vagy párosan él a főbb utakon, néha azonban csapatokba verődik össze, amikor is a villamosok szép sorjában egymás mögé állnak és pihennek.

„Hétre ma várom...”

Ha akarja, akkor sem tudta volna, még talán maga a nagy ötlet megvalósítója, Siemens sem találóbban jellemezni napjaink egyik legtöbbet vitatott, mégis kedvelt járművét. Valamiféle hődotot jelez a fenti idézet, amely természetesen önkényesen ragadtatott el Nagy Lajostól, és több, szellemes megállapítással együtt a nagyszerű „Képtelen természetrajz”-ban található. De nem ő volt az egyetlen írástudó, aki engedett szenvedélyes ragaszkodásának, és megénekelte a „villamos állatot”: Tóth Árpádtól kezdve Babitsón át egészen Déry Tiborig folytathatnánk a sort, nem hagyva ki a divatos kuplét („Hétre ma várom a Nemzetinél, ott, ahol a hatos megáll...”), valamint a Fonográf együttes új keletű lírai megnyilatkozását. Legelőször 1830-ban kísérleteztek villamos meghajtású kocsikkal, de a galván elemmel üzemeltetett szerkezetek rövid idő alatt felmondták a szolgálatot. A különböző akkumulátoros technikák hasonlóképpen nem bizonyultak életképes megoldásnak, ezért Werner Siemens két találmány tökéletesítése közben a vezetékes rendszer gondolatával kezdett foglalkozni. Konstrukciójához első ízben használta az 1867-ben felfedezett dinamót.

Megtörtént az első nyilvános járat megindítása, mégpedig a berlin-lichterfeldi vonalon. Az emberek először csak futottak a villamos mellett, később a bátrabbak fel-felugrártak a kocsikra, majd az utasok egyre jobban megszokták. Érdekes, hogy Siemens első kocsiját is a vázon elhelyezett 5 lóerős villamos motorok hétkilométeres sebességgel hajtották, és az áramot maga a sín vezette, oly módon, mint az manapság a korszerű metróknál szokásos.

Dr. Medveczky Ágnes szerint (ő egyike a témával foglalkozó hazai szakértőknek) a forradalmi változást nem a hajtórendszer tökéletesítése, hanem az áramszedő kar reformálása hozta: nagyon sokáig ugyanis az áram vezetését nem tudták kielégítően megoldani.

Az első felsővezetékes pályatest kiépítése szintén Siemens nevéhez fűződik: bár az áramszedő formája cseppet sem hasonlított a maihoz, a „lira” alakú drótvezeték teljes egészében feleltette az addigi hiányosságot. Annak ellenére, hogy sok helyütt egészen a húszas évekig maradt az alsővezetékes rendszer, egyre inkább bizonyossá vált, a villamos lesz a kor fő közlekedési járműve. A rettenthetlen elektronikus kocsik előbb az omnibusz-tulajdonosokat juttatták koldusbotra, majd néhány évvel később ugyanígy jártak a lóvasutasok is. Hiába érveltek a lovak gazdái a balesetveszéllyel, a hatalmas zaj okozta fejfájással, a másik oldalán, a villamosok védelmében felsorakoztak a köztisztasági vállalat dolgozói.

Érdekes, hogy hazánkban milyen gyorsan terjedt el a villa-

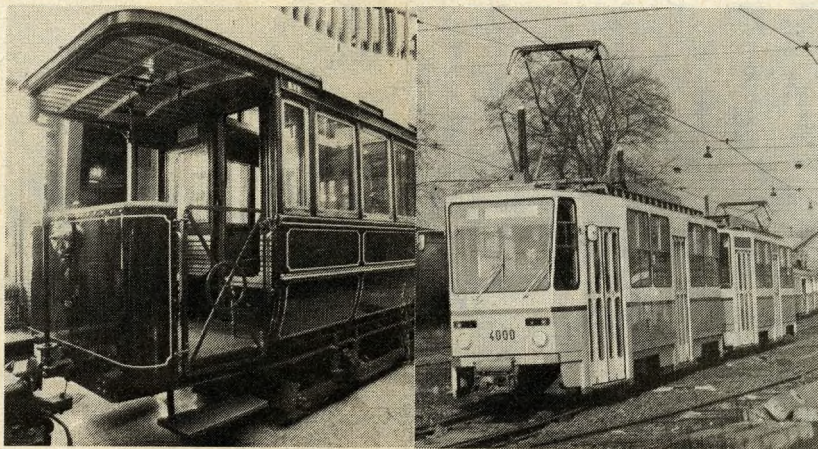
mos: a budapestiek pillanatok alatt megszerették a mai Majakovszkij utcában közlekedő, ormótlan szörnyeteget. A villamos száz éve, 1879-ben született, és Pesten 1889-ben már rendszeresen közlekedett. (Az első gépkocsit 1895-ben látták Budapesten.) A bemutatkozást követő harmadik napon megtörtént az első „komoly” baleset, amelyről az újságok valóságos rémtörténetekhez hasonlóan számoltak be. A valóságban mindössze annyi történt, hogy a kicsit szabadjára engedett villamoskocsi arrébb lökött egy tejszállítót. Sem az utasokkal, sem a lovaskocsival nem történt semmi. 1890-ben több

Közlekedés

A villamos vágya

Befutott az irodalomba

Jegyárak belföldön, külföldön



EGY RÉGI ÉS EGY MODERN VILLAMOS

Tujának, vilinek, vilcsinek becézik

mint 4 400 000-en utaztak a sárga kocsikkal, és 1900-ban, a lóvasút megszűnésekor már 62 000 000-ra bővült ez a szám.

Igaz, a tíz év alatt jelentősen növekedett a vonalhosszúság: a kezdeti kilenc kilométeres hálózat hamarosan 110 kilométeresre bővült. És ez csak a fővárosi statisztika: hamarosan ugyanis Nyíregyháza, Pécs, Szombathely és Sopronban is megjelentek a villamosok. De nem élhettek olyan sokáig, mint a fővárosban, mert a szakemberek azt állították, hogy nem kifizetődőek. Ma mindössze Szegeden, Miskolcon és Debrecenben maradt mutatón néhány vidéki vonal.

Oslótól Kispesztig

Külföldi, de magyarul remekül beszélő turista mondta egyszer, hogy szerint nincs pestiesebb jármű a villamosnál, amelyet senki nem hív villamos vasútnak, hanem szívesebben becéz tujának, vilcsinek vagy vilingernek. Külföldi barátunk nem kora reggel vagy délután járt a Blaha Lujza téren, amikor is néhány „villamos-talan” perc után kisebb csoportok szidják a „már megint késő” hast. Ebben az értelemben valóban igaz, hogy megkülönböztetett figyelmet szentelnek a villamosnak, a rosszmájúak szerint első sorban azért, mert itt még mindig egyetlen forintért lehet más lábára lépni.

Máshol ugyanakkor a „tram”-ek bukásáról beszélnek. Hiába találták ki az angolokat folytonosan lepipálni akaró írek az emeletes villamost, hiába a perselyes módszer Oslóban, az utazóközönség szívesebben választja az autóbust. Bár a térképen alig lehet találni olyan nagyvárost, ahol ne közlekednének villamosok — talán csak Párizs kivétel, de ott közismerten elsőrangú a metróhálózat —, egyre több helyen terelik a forgalmat a föld alá. Akik persze job-

ban kedvelik külföldön is a peront, a felszíni közlekedéssel járó látványosságokat, „idegen pályán” sem csalódnának. A világ leghíresebb villamosa Kaliforniában, San Franciscóban van. Tennessee Williams is megírta Blanche utazásait az azilliumi vonalon: a teljesen nyitott kocsik dombhátról dombhátra kapaszkodnak, hogy aztán beérjen végállomására, ahol a turisták kisebb népünnepélyvel köszöntik. Nem úgy, mint Bécsben, ahol ha az ember villamosra merészkedik, úgy érzi, mintha a fogát húznák. Itt ugyanis nagyon drága a jegy, tíz schillingbe kerül, igaz, ha előre megveszik, már 7-ért is lehet kapni. Nem csoda, hogy az osztrák fővárosban a villamosokon mindig van hely.

A Budapesti Közlekedési Vállalat újonnan épült forgalomirányító központja a „nevesincs utcában” található. A Központi Szabó Ervin Könyvtár mellett magasodó épület ugyanis egyik térhez, utcához sem tartozik. Ettől függetlenül az irányító központ remekül működik, minden feltétel megvan ahhoz, hogy a 800 kilométeres pályát bejáró villamosok útjában ne álljon túl sok akadály.

A vállalat villamosállománya 1600 — ebből naponta átlagosan 1000 kocsik közlekedik: a többit javítják, karbantartják. A legszerényebb járat az 59-es vonalán közlekedik: a helybeliek elnézően „Buktának” nevezik e dombnak felfelé már furcsán köhécselő szerkezetet, amely szigorúan ragaszkodva a centenáriumi hagyományokhoz, légfékkal működik. A különlegességek könyvébe még bekerülhet a Ganz csuklós villamosa is, amely a vállalat legnagyobb befogadóképességű járműve: egyszerre 300-an utazhatnak rajta. Ennek a járatnak négypercenként kell (kellene) közlekednie a forgalmas Lenin körúton. Itt érdemes elmondani, hogy a negatív csúcst minden tekintetben az 51-es tartja. A Kispesztre utazóknak gyakran tizennégy percet is kell várniuk érkezésére, és az útja is

a leghosszabb: végállomástól végállomásig kerek ötven percig tart.

A Budapesti Közlekedési Vállalat legújabb felmérése szerint az utóbbi évben valami nem volt rendjén a villamossal: egyre kevesebben utaztak a sárga kocsikon. Bár a változás még nem akkora, hogy hirtelen minden második ülőhely üres lett volna, de lehetetlen nem észrevenni az utasok számának csökkenését, amelyet hónapról hónapra az egyre több eladatlan bérlet is jelez. Naponta a vállalat 3000 járműve vesz részt a főváros közlekedésének lebonyolításában: autóbuszok, a három metróvonal szerelvényei, a földalatti kocsijai, a villamosok és nyaranta a Dunán közlekedő hajók. Az utóbbiak forgalma elenyésző: a három fő meghatározó a busz, a metró és a villamos.

Megfelelő képet akkor kapunk, ha a villamost az autóbusszal hasonlítjuk össze. Kiderül, hogy amíg tíz éve még 36 százalékban használták ki a villamosok férőhelyeit, ma már ez az arány csak 26 százalékos. Az utasok jelentős többsége az autóbust választja, a szakemberek szerint azért, mert a kötött pályán lebonyolított felszíni közlekedés nehezíti a járművek és az emberek gyors mozgását. Nem mindenhol olyan ideális a helyzet, mint a Nagykörúton: Ott ugyanis csaknem metrószínen vonalon tudják lebonyolítani a forgalmat, mert a villamospályát választóvonal határolja el a gépkocsiktól, így a kocsik akár 60 kilométeres sebességgel is száguldhatnak. Ám ez mit sem változtat azon, hogy az utasok nagy része már nem elégszik meg a villamossal, kombinált bérletet vált és busszal, metróval is közlekedik.

Jön a Tatra

Ennek ismeretében dolgoznak a villamosközlekedés fejlesztésén, illetve visszafejlesztésén. Nem lehet véletlen, hogy pillanatnyilag mindössze egy, 12 kilométeres új szakasz létesítését tervezik, viszont legalább egy tucat vonalat szeretnének megszüntetni. A villamosok utolsó útja a diógyőri kohóba vezet, de a tömeges felszámoláshoz szükséges a Kispeszt-Határ út—Élmunkás téri metróvonal átadása, majd pedig a már régebben megvásárolt Tatra villamosok munkába állítása. Ez utóbbit megkülönböztetett figyelemmel várja az utazóközönség, mert az előzetes propaganda valóságos csodának kiáltotta ki: olcsóbb, mint a hazai Ganz-gyártmány, ugyanakkor gyorsabb és csendesebb is.

LIGETI NAGY TAMÁS