

PESTMEGYEI HIRLAP

1962 NOV 28
244
Negyvenhatos sárga villamoson...

A lóvasúttól a csuklós villamosig

HETVENÖT ÉVES A PESTI VILLAMOSKÖZLEKEDÉS

Tegnap este 5 óra tájban, mint ahogy naponta mindig ebben az időben, ismét ott álltam a Nagykörút és a Rákóczi út sarkán és mérgeledtem, hogy már a harmadik hatos megy el zúsfoltan, s képtelen vagyok felszállni rá.

A várakozás unalmában beletúrтам a táskámban lévő folyóiratok közé, s taláalomra kihúztam egyet: a Közlekedési Közlöny 36. száma volt. És a közlöny egyik cikkéből tudtam meg, hogy most november 28-án 75 éve indult próbaútjára az első pesti villamos.

A cikkíró Horvai Károlyné elmondja, hogy a múlt század hatvanas éveiben Pestnek a bérkocsin kívül

az omnibusz

volt az egyetlen nyilvános közlekedési eszköze. A század második felében világszerte kísérletek folytak a nagyvárosok közlekedésének megjavítására. Európában elsőként — 1863-ban — Károlyi Sándor és társai kértek engedélyt lóvasút létesítésére, a mai Kálvin tértől a Múzeum körúton át a Váci úton Újpestig. Az engedélyt megkapták és majdnem 100 éve, 1865-ben megalakult a Pesti Körúti Vaspálya Társaság.

A vállalkozás sikerrel járt és 1870-ben már 495 ló állt a közlekedés szolgálatában. Az 1867-ben megalakult Budai KVT a pesti társvállalattal 1879-ben egyesült és ebben az

évben haladt át a vállalat első lóvasút, kocsija a Margit-hídon Pestről Budára. A vonalak egyre szaporodtak, de nem a köz érdeke szerint. A főváros vezetőségének kellett közbelépnie. A PKVT-val azonban hiába tárgyalt, ezért a Lindheim és Társa cégnek adott megbízást 1886 áprilisában.

A tervezett gőzüzemj vasút körül nagyszabású hírlapi csaták zajlottak le, s közben a cég megállapodott a berlini Siemens és Halske vállalattal villamos üzemű vasút építésére. A főváros először próbavasutat engedélyezett és ennek a Nyugati-pályaudvartól a Király utcáig (Majakovszkij utca) 40 nap alatt kellett elkészülnie.

A próbavonal elkészült és ma 75 éve három villamoskocsival megkezdte működését. Két kocsi üzemelt, egy pedig tartalékban volt. A villamosok egy ideig *sin alatti áramszedővel, a sin alatti vezetőkörből* kapták az áramot, s a pestiek ezért eleinte rá sem mertek lépni az egyméteres nyomtávú vágányra.

Az első villamosbaleset

még az első évben bekövetkezett: az egyik világszöld villamos nekiütközött egy kanyarodó tejeskocsinak, s a kocsi leesett a bakról. Nyilván ő volt a ludas, mert nyomban felugrott, s sebesen elhajtott.

A villamos vasút bevált, s két év múlva újabb két vona-

lon indultak meg a Budapesti Városi Villamos Vasút vörös kocsijai. A lóvasútnak persze hamarosan befellegzett, neki is villamosítarja kellett, s 1898. június 7-én — a Margitsziget kivételével — megszűnt a lóvasút.

Már csak a Sugárút volt mindenféle közlekedési eszköz nélkül. Mint hajdan a lóvasút terveit, később a villamos vasútét is elutasították azzal, hogy a Sugárutat sétakocsizásra kell fenntartani. Sok harc után végül is 1896. május 2-án megindult a Sugárút (a mai Népköztársaság útja) alatt a *kontinens első földalattija*.

A további rohamos fejlődést az első világháború akasztotta meg, s a vállalatok nagy nehézségekkel tartották üzemben vonalaikat. 1915-ben alkalmaztak először a bevonult férfiak helyett női kalauzokat.

1918. november 5-én a vállalatokat köztulajdonba vették, majd 1922. december 27-én megalakult a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt., a BSZKRT. Ezelő rendeződött Budapest villamosközlekedése, eltűntek az egymást keresztező, helyenként egymással párhuzamosan haladó pályák. Felújították a vonalakat és hamarosan sor került a kocsipark felújítására is. 1928-tól pótkocsis villamosok helyett az „ikerkocsik” jelentek meg, a harmincas években pedig a modern, csu-

kott gyors „stuka” villamosok.

A BSZKRT népszerű sárga kocsijainak üzembentartását, a felújítási munkákat a gazdasági válság fenyegette. A forgalmat korlátozni kellett, majd a jövődelem némi fokozása végett megszületett a tantuszos, perselyes kisszakasz-rendszer.

A második világháború romokba döntötte Budapest közlekedését is. Kiegett kocsik, feltépt sinék, letépt vezetékek, felperzselt végállomások jelezték az újat.

Az újjáépítés

folyamata közismert. A felduzzadt főváros közlekedésének problémáivál a BSZKRT jogutódja, a Fővárosi Villamos Vasút birkózik. Csak egy számadat: 1868-ban két és fél millió utas utazott, 1960-ban 912 millió!

A hatalmas fejlődés állomásaira gondolok a Moszkva téri végállomáson. Az első három halványzöld kocsi-tól eljutottunk a hagyományos sárga és legújabbban a legkülönfélébb pasztell színű — csuklós villamosokig, trolibuszokig.

Hömpölyög a forgalom a Moszkva téren. Kigyulladnak a nappali fényt sugárzó lámpák. A világvárosi végállomáson karsúán kanyarognak a modern, szép kocsik, s az utasok, mint hajdan a BSZKRT-ot most az FVV-t szidják.

Én azonban megállok egy pillanatra és megemelem a kalapom a 75 éves pesti villamosközlekedés előtt.