

1887. november 29-én indult első útjára Budapesten a villamos. Az új vasútnak — amelynek vonala a Nyugati pályaudvartól a Király utcáig terjedt — összesen három motoros kocsija volt. Kettő közlekedett, egy pedig tartalékban maradt a kocsiszínben. A korabeli sajtó derűs sorokban tájékoztat arról, hogy a 70 év előtti Budapest milyen

nagy érdeklődéssel fogadta a villamost. A Budapesti Hírlap 1887 december elsején írja:

„Az Andrássy út tágas kőterénél tegnapról fogva csoportosulás van, a nap minden órájában. Megáll a sétáló közönség, megállapodik egy pillanatra még az is, akinek sietős a dolga, s lesik, mikor bukkan elő a Nagykörút kódéből az a kis karsú, világoszöld kocsi, amely olyan könnyedén halad át az Andrássy utat metsző keskeny sín páron, mint a fiatal lány az első bál parkettjén.”

A Pester Lloyd így írt: „...örülnek a budapestiek a forgalom legújabb kis játékszerének, amelynek, úgy látszik — nagy jövője lesz. Egyelőre ugyan a villamos még csak joujou: egy kövérebb bácsit le kellett szállítani a túlsúlyolt kocsiról és megkérni, hogy a következő kocsira szálljon, mert féltek a túlterheléstől”.

A földalatti áramvezetéssel működő próbavasút bevált. 1898. június 7-ig átalakították az összes lóvasúti vonalakat villamos vontatásra, s ez Budapesten — a margitszigeti lóvasutat

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím:

Hetven éves

A FŐVÁROSI VILAMOSVASÚT



Andrásy útj
(Hely)

1957. 10. 26.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1887 - 1957"

Személy

Helyszám

nem számítva — több, mint négy évvel hamarabb fejeződött be, mint Berlinben. Hat évvel a londoni után, 1896-ban Budapesten elkészült Európa második földalatti villamosa is.

A villamoshálózat széleskörű kiépítését, teljes kifejlődésének egészséges folyamatát megakasztotta az első világháború kitörése. Egyszerre abbamaradt minden munka, megállt minden építkezés. Fejlesztésre, új beruházásokra gondolni sem lehetett, de a vasútüzem pusztaság fenntartása is a legnehezebb feladattá lett. A nehézségek ellenére a villamosvasútak, bár sok bajjal és küszködéssel, de többékevésbé ép szervezettel vészeltek át az első világháborút.

A második világháború alatt azonban Budapest bombázása, majd a főváros ostroma majdnem teljesen elpusztította a vasutat. Az újjáépítés már az ostrom ideje alatt elkezdődött és 1945 február 7-én megindult a villamosforgalom a rákospatolai híd és az újpesti kocsiszín

között. Az újjáépítési munka a vasút dolgozóinak leghosszabb korszaka volt. Fizetés nélkül — naponta egy tányérnyi levest — építették újjá a vasutat. A vállalat vezetését átvették a munkások. Megindult a forgalom, de jött egy újabb vész, amely majdnem felért a háborús pusztulással. Ez az infláció volt. Egy átszállójegy ára 1945. július 28-án 2000 kvadrillió pengőbe került.

A felszabadulás után sokat fejlődött Budapest villamoshálózata. Meghosszabbították a 44-es, 55-ös, 65-ös, 67-es és 68-as vonalát és még számos építkezés történt.

A múlt évi ellenforradalom újra érzékeny károkat okozott a vasútnak. A felsővezeték jó része megsemmisült. A kár több mint 60 millió forintba rúgott. A villamosvasút ezeket a károkat is kiheverte s most újra teljes erővel áll a fővárosi közlekedés szolgálatában.

Az évforduló alkalmából szeretettel köszöntjük a Fővárosi

Villamosvasút dolgozóit, akiknek munkája nélkülözhetetlen tartozéka Budapest életének.

Tóth Mihály



A Rákóczi út és Körút kereszteződése a villamos és a lovaskocsi barátkozása idején...

... és most, amikor autók rendeznek a villamosokkal a Nemzeti Színház sarkánál

