

# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

1887/1887

Személy

Helyszám

Szerző:

Pakots György

Cím:

A hetvenéves villamos

Forrás:

Esti Hírlap

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

1887. 6. 7.

számára ezt a próbatat a következőképpen:

„Lágy zökkenet. Megy az elektromos. Elöl áll a masiniszta és csönget hatalmasan... A házak tetején köd. Az aszfalton sár. Nesztelenség. Vallami lágy zibongás, mely átregz a lábfejtől kezdve az egész testen. Egy ölet arról az elektromos istennyilárol, mely most belénk csaphatna... Az első házat elhagytuk. A pálya mentén különféle köcsögkálak, kalabrézerek, tótok, ma-

gyarok, németek, kítátott szájak, ránkmeredő szemek. Csöngetyüzúgás. Szétrohanó ifjúság a sinek mentén. Egy szemközt jövő konfortáblis ló, mely két lábra állva ad kifejezést megütközésének e csodálatos köcsikázás fölött.”

Az egykori villamos az áramot úgynevezett alsó vezeték-ről nyerte. Az egyik sín hézágján leeresztették az áramsze-dőt, a „hajót” a sín alatti csatornába, ahol egy vasrúddal érintkezve jutott a kocsik áramhoz. A Vasárnapi Ujság cik-ki-írója erről így irt: „Ilymódon a villamos vezetése se nem veszélyes, se nem éktelen. (A fel-ső vezetéket ugyanis csúnyának találták.) Legfeljebb abból tá-mad idővel baj, hogy az utcai sár és piszok — ami nálunk, fájdalom, elég van — idővel meg fogja egészen tölteni a sinek alatti üreget, s költséges és fáradt. Igos lesz a kitisztoga-

tás.” Idősebb olvasóink bizonyosan emlékeznek még arra, hogy lucskos télidőben sokszor akadtak el a villamosok, s ilyenkor a kalauz leszállva. ad-dig rugdosta a „hajót”, míg a kocsik ismét kapott áramot.

A mikor beszámolunk a vil-lamosvasút hetvenéves történetéről, elődjéről, a lóva-sútról is írunk kell. „A nagy-méltóságú magyar királyi hely-tartó tanács 1865. április 22-én kelt kegyes intézvénye foly-tán alakított” a pesti köz-úti vaspálya társaság, a lóvas-út, melynek első vonalát kilencven évvel ezelőtt a Széna tér, a mai Kálvin tér és Ujpest között járaták. A viteldíj az első osztályon húsz, a másodi-kon tizenöt krajcár volt. Idő-vel a villamos egyre népszé-rűbbé vált, úgy, hogy rendre átalakítottak a lóvasúti vona-lakat villamosüzemre. 1898-ban

a margitszigeti vonal kivételé-vel a lóvasút mindenütt meg-szűnt.

A villamosvasút alkalmazot-tai azonban nem vidékről fel-származott, lovak mellett el-alvó jámbor emberek, hanem jogaikért harcolni is kész mun-kások voltak. Kiténik ez ab-ból az igazgatósági jelentésből, mely beszámol az első villa-mos-sztrájkjéről. „Lelketlen iz-gatók által félrevezettetve, a forgalmi személyzet oly köve-teléseket támasztott, melyek a fegyelem és a forgalmi bizton-

ság szempontjából teljesíthetők nem voltak, minek folytán a kocsivezetők, kalauzok nagy része 1900. június 24-én a szol-gálatból tényleg kiállott.” A sztrájk eredménnyel járt, a munkaidőt leszállították, és hetenként biztosítottak egy szabadnapot is, azok a nőilen alkalmazottak pedig, akik nem kívántak laktanyákban lakni, lakbér-illetményben részesül-tek.

Az idők folyamán több vil-lamosvasúti társaság alakult, a két legnagyobb: a sárga szí-nű „városi” és a barna „köz-úti” addig versenyeztek egy-mással, míg 1918-ban a forra-dalom idején a kormány a köz-lekedési vállalatokat köztu-lajdomba vette. A villamos tör-ténetének megírásakor meg kell emlékezni az 1896-ban megnyílt, s a kontinens első villamosüzemű földalattijáról is. A közmunka tanácsnak an-nak idején aggályai voltak a földalattival szemben, s ami-kor elvi hozzájárulását épité-séhez megadta, megjegyezte, hogy „az alagút tulajdonké-pen pincseszerű építmény lesz, amely a kocsik alatt oly mértékben fog dübörögni, hogy az Andrásy úti sétatöcsikázást lehetetlenné teszi”.

A Beszkárt 1922-ben alakult és négy közlekedési vál-lalatot egyesített. Ezeknek koc-sijai műszakilag annyira kü-lönböztek, hogy még most is érezzük ennek káros követ-

kezményeit, és érezzük azt is, hogy még mindig forgalom-ban vannak ósrégi villamosko-csik, olyanok, melyeket 1896-és 1897-ben helyeztek üzembe.

Csak táviratstílusban szá-molunk be a villamosvasút utolsó évtizedeiről. Áttértek a felsővezetékes rendszerre, át-helyezték a vágányokat útkö-zépre, a kocsikra lecsapható ajtókat szereltek, a lépcsőket átalakították, a motorokat ki-cserélték, új típusú kocsikat építettek, a fogaskerekű villa-mosították. A felszabadulás után rendbehozták a használ-hatatlaná vált útszakaszokat, s mivel a kocsiknak több mint a fele megrongálódott, azokat is helyre kellett állít-tani. Új vonalakat építettek, köztük a csepeli gyorsvasúti vonalat. Korszerű gépeket áll-ítottak a javítóműhelyekbe. 1949 óta egymás után építé-ték ki a trolibusz-vonalakat. Az októberi események okozta károokra és azok rendbehozá-sára még mindenki emlékszik, azt a hősi küzdelmet pedig, amelyet a közlekedés helyre-állításáért vívtak a villamos-vasút dolgozói, hosszú ideig nem felejtjük el.

Hetven év alatt változott, de nem eleget a villamosközleke-dés. Egy tekintetben ugyan a villamos hátrányban van a ló-vasúttal szemben. A régi pes-tiek hosszú csibukkal, selme-ci makrapipával, vagy égő „vergóniával” szállhattak fel a lóvasútra. Mert a lóvasúton volt dohányzó és nemdohányzó rész. A villamos utasának ilyen kényelemben — sokak sajnálatára — nincs része,

Pakots György

A pesti villamos az idén hetven éves. Megindulása hét évtizeddel ezelőtt óriási esemény volt a főváros életé-ben. Legalábbis ez tűnik ki a hírlapok egykori tudósításai-ból.

„Holnap adatik át a nagy forgalomnak a Teréz körüti villamosvasút — írta a Pesti Hírlapban a névtelen „saját tudósító” 1887. november 29-én —, azaz már ma egész nap ott suhantak oda-vissza a csi-nos kis kocsik, a széles bule-vardon, könnyedén, kecsesen, neszt, zajt csak a csengő jelző-csengetyűjével támasztva.”

A „csinos kis kocsik” való-ban kicsik voltak, négyablako-sak, peronjuk nyitott, ajtajuk kifelé nyílt. Az úgynevezett nyárikocsik oldalát drótból fonták, hadd élvezze az utas a „kecsés, nesztelen” robogást az osztrák-magyar államvas-utak indoházától, azaz a Nyu-gati-pályaudvartól a Király ut-cáig, melynek mai neve Ma-jakovszkij utca. Mert ez volt az első villamosvonal, és öt krajcárért lehetett végigutaz-ni. Ez az öt krajcár pedig nem is volt olyan kis pénz.

A pályaudvar mellett volt az első villamoskocsi-szín három kocsik részére, és a „centrálé” egy deszkapajtában. A próba-menet meghívottjai itt gyüle-keztek. Elődöm a 70 esztendő-s riportban lángoló lelkeséssel eltelve jegyezte fel az utókor