



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Nagyrévi György*
Cím: *Ötven éve épült az első pesti villamos*

Forrás: *Nemzeti Ujság*

Bn.

(Hely)

1937 IX. 12.

(Idő)

(Köt.)

Osztályozás

Tárgy

385,85

Hely

Idő

"1887/1937"

Személv

Ötven éve épült az első pesti villamos

(Képek a Nemzeti Magazinban)

A közeljövőben lesz ötven éve, hogy a pesti villamos első útjára indult. 1887-ig a főváros utcáin — mint dr. Köhalmi József kitűnő könyvében megírta — *lóvonat* bonyolította le a forgalmat. A lóvasutat 1866-ban építették, elsőnek a Kálvin-tér—Ujpest vonalat. Az egyszerű kocsik a külső és a belső Váci-uton — ma a Vilmos császár-ut — az Üllői-uton, az akkor még Kerepesi- utnak nevezett Rákóczi- uton a Városligetig. Budán pedig a Margit-hídtól a Lánchídig, illetve Szép Ilonáig közlekedtek. A pesti oldalon a *Pesti Közuti Lóvontató Vasúttársaság*, a budai oldalon pedig a *Budai Közuti Vaspálya Társaság* kocsijai. A pesti lóvasut különben a kontinens első közuti vasutjai közé tartozott, mert Párisban 1854-ben, Kopenhágában 1863-ban, Berlinben és Bécsben 1865-ben építették csak a lóvasutat.

Uj versenytárs: a gőztramway

A közben egyre nagyobb forgalmat lebonyolító lóvasutnak azonban már néhány év múlva több félelmetes, új versenytársa jelentkezett: a lóvontatta *tramway*nál nagyobb gyorsaságot ígérő *városi gőzvasut* és az ugyanez sebesjárású, hangtalan *villamos-*

vasut. A városok fejlődése, a gyártelepek száporodása, a külvárosok gyors épülése, olcsó és gyors közlekedési eszközt kívánt. Az általában 10 kilométeres óránkénti sebességű lóvonatnál nagyobb gyorsaságot ígért a gép erejű, első sorban a *gőzüzemű városi vasut*. Sokféle elterjedt gőzüzemű vonatát megismerve sok más új terv is felmerült. Amerikai kábel- és Ausztráliában központból a föld alatt vezetett *drótkötélpályát* által vonatolt vasutat építettek. Franciaországban *sűrített levegővel* működő alkalmasítással kísérleteztek. Dessauban *világító gázzal* hajtott közuti vasut közlekedett. Az általános közuti közlekedési eszköz mégis a *fiisttellen, koromtalan, zakatolásmentes villamosvasut* lett. Budapest székesfőváros 1885-ben még *gőzüzemű közuti vasut* építésére kért ajánlatot több vállalatától. A gőz-tramway megvalósítására azonban még sem került sor. A gőzüzemű közuti vasut tervezője, a *Lindheim és Társa*, szövekezett a *Siemens és Halske* céggel, amely addig már több külföldi városban rendezett be villamos vasutat. A főváros polgármestere azután 1885. áprilisában megadta számukra az előmunkálati engedélyt — *villamos közuti vasut építésére*. Mikor köztudomásúvá vált, hogy a vasutépítő cég a legmodernebb, alsóvezetéke-

villamosvasut építését tervezi, sok ellenvelés hangzott el. A gőz-tramway pártiak villanyáram útéstől féltették a főváros polgárságát, mások pedig attól tartottak, hogy a nagyobb időközökben közlekedő villamosok nem fogják a közönséget olyan jól kiszolgálni, mint a sűrűben járó lóvonatu kocsik. A vállalkozók 1887 júniusában mutatták be a villamosvasut végleges terveit. A főváros tanácsa a terveket elfogadta, a vasut felépítésére 40 napos időtartamot engedélyezett.

A kitűzött 40 nap hamarosan eltelt, a villamos azonban nagy késéssel csak 1887 novemberére készült el. A budapesti villamos létesítésénél az akkor legmodernebb építési módot alkalmazták. Az 1887 november 28-án első útjára bocsátott halványzöldre festett, a maiaknál jóval kisebb villamoskocsik ugyanis különleges *alsóvezetékes* pályán futottak. A nem sokkal azelőtt épített *berlini villamosvasut* az áramot a *magasban kifeszített dróthuzalról* kapta, kifogásolták is eleget, hogy *összedrótozzák a porosz főváros utcáit*. Bécsben maga a *villamossin* vezette az áramot. Ez a rendszer azonban veszélyes volt, mert ha valaki egyik lábával az egyik, a másikkal a másik sinre lépett, áramütést kapott. Ezért Bécsben el is kellett keríteni a villamossincket, nehogy szerencsétlenség történjék.

„A kocsik lovak nélkül valósággá lett — írta az egyik napilap a villamosvasut megnyitása napján. — A villamos egyedül szabad, majd megáll vezetőjének kézmozdulatára, nem kell eléje fogni sem lovakat, sem a fekete, zakatoló szörnyeteget, a gőzparipát. A főváros egy na-

Szekestovárosi házinyomosa „jó viselkedő játékszerrel szívesen csinos, jól viselkedő játékszerrel gazdagodott, amely a most épülő, sokat ígérő palotásorba életet fog lehelni és egész fővárosunkra jótékony hatással lesz...”

„Eszteendők óta nem akadt utcai látványosság Budapesten — írja egy másik napilap —, amely úgy meg tudta volna állítani a járó-kelő népet, mint ez a kis elektromos vaspálya. A budapestiek a régi, idilli időkől, a megkerékesedett Noé-bárkák fénykorából hozzá voltak szokva ahhoz, hogy minden jóra való kocsik csináljon az utcán akkora lármát, mint egy kofaveszekedéssel elegyes katonai zenekar. Az elektromos vaspálya nem követi a példát és jár olyan nesztelen eleganciával, mintha szalonban haladna... Lesi-nézi a közönség, mikor bukkan elő a Nagykörut ködéből a kis, karcos, világoszöld villamoskocsi, amely oly könnyedén halad át az Andrássy-utat metsző keskeny sín páron, mint a fiatal lány a bál parketten...”

Igy irtak a budapesti napilapok. Egy természettudományi folyóirat arról a veszélyről cikkezett, mely azzal fenyeget, hogy a villamosvasuton utazó ember zsebórájának szerkezetét megállítja a kocsik motorjának elektromos árama. Az egyik élclap megírta azt a tényt, hogy a testesebb utasokat letessékelték az erősen megtelt villamoskocsiról.

Az 1887-es villamosvasut tulajdonképpen kísérletnek indult. A kísérlet igen jól sikerült. A lóvasutat a századfordulóig teljesen kiszorította a villamos. A villamoskocsikat járató *Budapesti Városi Villamos Vasut* veszedelmesebb konkurenciát jelentett a lóvasut-üzemű *Budapesti Közuti Vasut Társaságnak*. Utóbbi

viteldijmérségléssel akarta állni a verseny,
de később szintén áttért a villamosvontatásra.
1890-ben mindössze 9.1 kilométer volt a villa-
mosvasut pályahossza. 1910-ben már 146, ma
pedig 187 kilométer. 1889-ben 550.000 személyt
szállított a villamos. 1896-ban már 22 milliós
tömeget. 1935-ben ennek csaknem tizennégy-
szerese: 291 millió volt az utasforgalom.

Nagyrévi György.