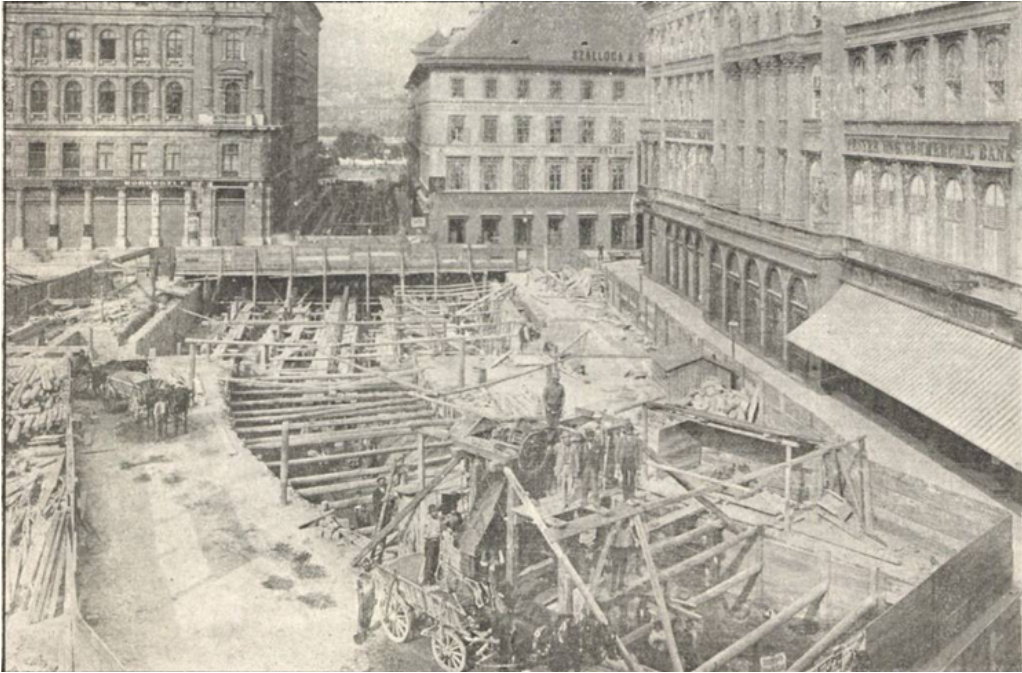


A kisérdalatti első izgalmas pillanatai

A dualizmus kori Magyarországon az 1896-os esztendőben a magyar nemzet állami létének ezeréves fennállását ünnepelelé. A budapesti kisérdalatti jelentős mértékben megkönnyítette az országos kiállításra látogatók tömegközlekedését, melyet a megnyitó napján helyeztek forgalomba.

A 19. század végi ezredéves – úgynevezett millenniumi – ünnepekre évek óta készült az ország vezetése, s azért, hogy a szándék meg is valósuljon, a törvényhozás elfogadta az 1892. évi II. törvénycikket Baross Gábor kereskedelmi miniszter az „1895. évben Budapesten tartandó nemzeti kiállításról” címmel beadott javaslatára alapján.¹ A kiemelt jelentőségű ünnepi alkalomra számos beruházást, fejlesztést szerettek volna befejezni, azonban a megkezdett munkálatoknál látszott, hogy nem tartható az eredetileg tervezett évfordulós év, ezért a következő, 1896-os esztendőt szentelték az országos eseménynek. Az 1896. május 2. és október 31. közötti időszakban egymást érték a különböző rendezvények. A látványosságok közé tartozott – az európai léptékben is úttörőnek számító – budapesti földalatti vasút, amelynek megépítése ugyancsak az utolsó percben indult el.



Kotrógépes földmunkák a Gizella (mai Vörösmarty) téren, Klösz György felvétele, a kép leléhely: *Vasárnapi Ujság*, 43. (1896) 17. sz. 260., leléhely: Arcanum

A főváros úgy akarta megoldani a várható látogatóözön tömegközlekedését, hogy az ne rontsa az akkori Sugárút (1886-tól Andrásy út) összképét, ezért támogatták a Budapesti Villamos Városi Vasút Részvénytársaság (BVVV) és a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) közös pályázatát, amely a földalatti vasút kivitelezését tartalmazta.² Az első

¹ Millisits Máté: A magyar nemzet ezeréves múltjának ünnepe – Így született meg a millenniumi kiállítás ötlete. *PestBuda*, 2021. május 1. 16:00.

https://pestbuda.hu/cikk/20210501_a_magyar_nemzet_ezeréves_multjanak_unnepe_igy_szuletett_meg_a_millenni_umi_kiallitas_otlete, a letöltés ideje: 2026. február 27.

² Lásd Merczi Miklós: Közlekedés a föld alatt Budapesten. In: Katona András – Hüttl Pál (szerk.): *A Közlekedési Múzeum Évkönyve XII. (1999–2000)*. Közlekedési Múzeum, Budapest, 2001. 155–170.; Millisits Máté: *Európa*

kapavágást 1894 augusztusában tették, s a munkálatokkal főleg a Siemens és Halske céget, valamint Wunsch Róbert vasbeton szerkezetekkel foglalkozó építészti bízták meg. A nagyrészt a felszín alatt négy és fél méterrel futó, 3,68 kilométeres kéregvasutat a meglévő közüzemi gyűjtőcsatornák miatt nagy gonddal kellett kialakítani. A kocsik a Schlick Vasöntő és Gépgyárból kerültek ki, a vastartószerkezetes várócsarnokok falai Zsolnay-féle színes kerámiaborítást kaptak, és a lépcsők fölé, az utcaszintre pavilonokat állítottak fel. Az akkori állomások: Gizella tér (ma Vörösmarty tér), Deák Ferenc tér, Váczi körút (ma Bajcsy-Zsilinszky út), Opera, Oktogon, Vörösmarty utca, Körönd (ma Kodály körönd), Bajza utca, Aréna út (ma Hősök tere), Állatkert (megszűnt), Artézi fürdő (ma Széchenyi fürdő) – a két utolsó a felszínen működött, illetve működik. A létesítmény átadásához elegendőnek bizonyult a 21 hónap és az előirányzott 3,6 millió forintos költség. A földalatti vasutat a Millennium nyitóünnepségének napján, 1896. május 2-án délután 2 órakor adták át a közforgalomnak.³ Az uralkodó miniszteri kezdeményezésre május 3-án hozzájárult ahhoz, hogy az új tömegközlekedési eszköznek személye után *Ferenc József Földalatti Villamos Vasut* hivatalos elnevezése legyen. Döntését a május 8-i látogatásával ünnepélyes keretek között megerősítette.

Addig azonban számos magas rangú vendég megjelenése tartotta izgalomban az utazóközönséget, a vasúton szolgálatot teljesítőket és – nem utolsósorban – a sajtót. E téren talán a *Budapesti Hirlap* tudósítói voltak a legszemfüleesebbek, hiszen a május 4-i értesüléseik szerint: „*Lipót Szalvátor*⁴ és *Ferenc Szalvátor*⁵ kir. hercegek, *Blanka*⁶ kir. hercegnő több udvari főméltóság kíséretében a földalatti villamos vasút külön vonalán a Gizella-térről a városligetbe kocsiztak. A kir. hercegek azzal távoztak: »Bárcsak Bécsnek is lenne ilyen remek vasútja!« Azt mondják különben, hogy délelőtt bejelentetlenül több kir. herceg tette meg ezt azt [sic!] utat a zsúfolt kocsikon a többi utasokkal együtt.”⁷ Az idézett lap csak másnap tette közzé a protokollt megkerülő főméltóságok kilétét és az őket követő riadalmat. 1896. május 4-én délelőtt ugyanis két katonatiszt foglalt volna helyet a földalatti vasúti kocsiban, ám a kalauz menetjegy híján leszállította őket; a megszólított urak készségesen, gyorsan jegyet váltottak, és visszatértek a kocsiba. Ezek után a kalauzt egy tájékozottabb utas világosította fel, hogy a renitens vendégek Jenő⁸ és Ottó⁹ főhercegek voltak, mire a szegény „ember ezen majdnem halálra rémült”.¹⁰ Az gyanútlan kalauz ijedelme nem volt alaptalan, hiszen érvényben volt a felségsértés törvényi meghatározása és annak fogházzal vagy hivatalvesztéssel való büntetése,¹¹ és nem tudhatta, hogy a külön főméltóságok miként értékelik az ő – tudtán kívüli – tiszteletlenségét. Azt nem tudni, hogy mi lett a „merész” vasúti alkalmazottal, de azt igen, hogy aznap délelőtt a később

kontinentális részén elsőként Budapesten épült földalatti vasút. *PestBuda*, 2021. május 8. 12:00. https://pestbuda.hu/cikk/20210508_az_europai_kontinensen_elsokent_budapesten_125_eve_keszult_el_a_foldalatti_vasut, a letöltés ideje: 2026. február 27.

³ A budapesti villamos vasút megnyitása. Napihírek. *Budapesti Hirlap*, 1896. május 3. 13.

⁴ Habsburg–Toscanai Lipót Szalvátor főherceg (1863–1913)

⁵ Habsburg–Toscanai Ferenc Szalvátor főherceg (1866–1939)

⁶ Bourbon Blanka hercegnő (1868–1949), Habsburg–Toscanai Lipót Szalvátor főherceg felesége

⁷ Kir. hercegek látogatásai. Napihírek. *Budapesti Hirlap*, 1896. május 5. 10.

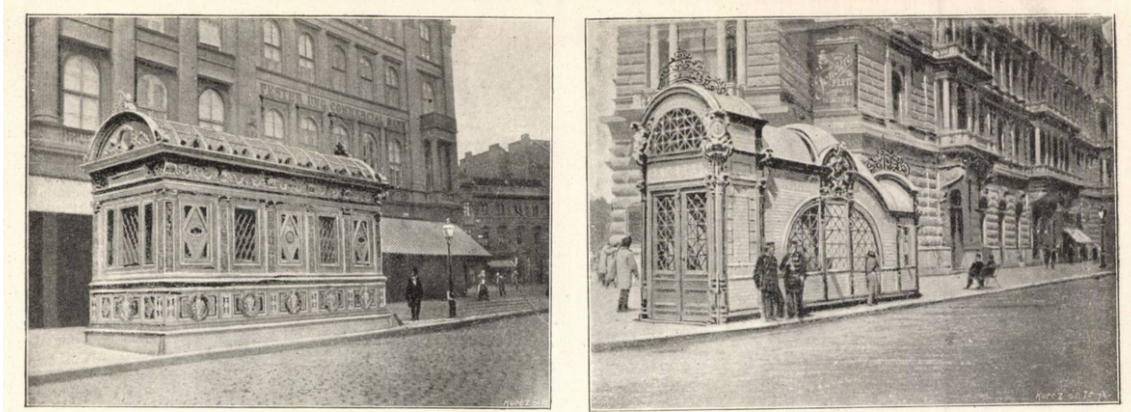
⁸ Habsburg–Tescheni Jenő főherceg (1863–1954)

⁹ Habsburg–Lotaringiai Ottó Ferenc főherceg (1865–1906)

¹⁰ Kir. hercegek a föld alatt. Napihírek. *Budapesti Hirlap*, 1896. május 6. 9.

¹¹ 1878. évi V. törvénycikk, 141. §. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87800005.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fextraparams%3D%7B%2522ID%2522%3A%2522FullTextSearch%2522%2C%2522Year%2522%3A%25221878%2522%2C%2522Kibocsa-to%2522%3A%2522TV0%2522%7D>, a letöltés ideje: 2026. február 27.

érkezett és bejelentett főúri utasokat már egy bizonyos Stark Mátyás nevezetű főellenőr fogadta.¹²



Állomások a Gizella (mai Vörösmarty) téren és az Andrássy út sarkán, Lord Albert fényképei, a kép lelőhelye: *Vasárnapi Ujság*, 43. (1896) 17. sz. 268., lelőhely: Arcanum

Maga a király, Ferenc József május 8-án 12 óra előtt látogatott el a Gizella térre, ahol a szakadó eső¹³ ellenére esernyők alatt várták a magyar lovastábornoki egyenruhás őfelségét az érdeklődők. A rendezők „[...] vörös plüs futószőnyegekkel s déli virágokkal díszítették föl a perront, amelynek színes majolika falai a villamos fényben káprázatos ragyogást vertek vissza. Egész kis udvari váróterem keletkezett a föld alatt és a vonalon egy két kocsiból álló külön [...]”¹⁴ szalonkocsit biztosítottak a díszvendégnek. Az uralkodó az éljenzés után jókedvűen, gyors léptekkel ment vendéglátóihoz, kézjegyével látta el a vendégeknyvet, és a peronon átvette a részére összeállított albumot a vasút építéséről, majd helyet foglalt az utastérben. A nyolcperces menetidő alatt Ferenc József élénk párbeszédet folytatott az őt fogadó vezetőséggel: „Az egész idő alatt a király, aki a vállalat viszonyai felől nagyon tájékozottnak látszott, a legapróbb műszaki részletek felől tudakozódott. Midőn megtudta, hogy a 3,6 kilométer hosszú vonalnak minden egyes métere ezer forintba került, azt mondta a király, hogy ez igen sok pénz, de a vállalat fontosságát és az építés technikai nehézségeit tekintve nem lehet sokallani. A király a viteldíjak iránt is tudakozódott s a tiz krajcárt sem sokallotta.”¹⁵ A bemutatót az uralkodó – az azóta szállóigévé vált – formulával zárta: „Köszönöm az uraknak, nagyon meg voltam, elégedve, az egész mű rendkívül érdekes”.¹⁶ Végül „katonás tisztelgéssel” viszonzta a közönség ovációját, és bevonult az Ezredéves Kiállítás hadfelszerelési pavilonjába.

Az új tömegközlekedési lehetőség önmagában is nagy érdeklődést keltő kuriózumnak számított, amely vonzotta az utasokat, akiknek a száma az első hónapban 469 846 fő volt, s a bevétel 46 984 firt 60 kr-t tett ki.¹⁷ Az 1896-os évben júniusban volt a legerősebb a forgalom.

A *Pesti Napló* a földalatti vasúti utasélményről szóló beszámolója szerint a nagyközönség hamar elfogadta az utazásnak ezt a módját: „A kocsiban senki sem fél, senki sem

¹² Kir. hercegek a föld alatt. Napihírek. *Budapesti Hirlap*, 1896. május 6. 9.

¹³ A király a kiállításon. *Fővárosi Lapok*, 1896. május 9. 4–7. itt: 4.

¹⁴ A király a kiállításon. *Pesti Napló*, Esti kiadás. 1896. május. 9. [1].

¹⁵ Uo. 2.

¹⁶ Ua.

¹⁷ Medveczki Ágnes: *A millenniumi földalatti vasút*. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1975. (A Közlekedési Múzeum Közleményei 4.) 31.

szorong és úgy tesz mindenki, mintha már gyermekkorában utazott volna a föld alatt. Ezek a szalmakalapos európai lepkék épp oly könnyelműen ülnének a legelső kormányozható léghajóra, amelynek az volna a rendeltetése, hogy őket a Mars csillagnak egyik majálisára vinné, mint ahogy most fesztelen egykedvűséggel haladnak a földön át a Városliget felé. Alig megyünk három percig, amikor újra olyan ünneplésen kivilágított pályaudvarforma csarnokba érkezünk. Az öblös hangu kalauz elkiáltja: «Körönd.»¹⁸ S ez nem minden, mert a napilap jeligés apróhirdetési kalandokra csábító, fesztelen utastársi viszonyokba engednek bepillantást: „Földalatti vasut. Hol és mikor beszélhetnénk megint egymással? Választ kérek e lap kiadóhivatalába, »Dr. Ominor« című levélben.”¹⁹ „Azon urat, aki a földalatti villamos kocsin egy ösmerőseivel kedden este a ligetből jött, kéri egy régi ösmeretlen ösmerőse, hogy e hó 23-án, szombaton délután 4 órakor legyen a »Museum« kertben, hol beszélni óhajtana vele. Ha nem jöhetne, írjon e lapba »Györgyike« névre.”²⁰

A sajtószövegekből tükröződő életérzés alapján az egykori kezdeményező nemzedéket nemcsak a múlt megelevenítése és a kor vívmányai foglalkoztatták, hanem legalább annyira kereste személyes jövőbeli boldogságát.

Dr. Fabó Edit

Magyarságkutató Intézet, a Történeti Kutatóintézet tudományos munkatársa

¹⁸ Doyen: A föld alatt. A Városligettől a Gizella-térig és vissza. *Pesti Napló*, 1896. május 10. 18–19. itt: 18.

¹⁹ Földalatti vasut. Apró hirdetések. *Pesti Napló*, 1896. május 21. 16.

²⁰ Azon urat. Apró hirdetések. *Pesti Napló*, 1896. május 21. 16.