



SZOJKA LÁSZLÓ

gépészmérnök

ŽSR magyarországi nyugalmazott vezérképviselője

Pozsony villamos vonalai 1895 és 1918 között

LÁSZLÓ SZOJKA
Mechanical engineer
Retired representative of ŽSR in Hungary

Tramway Lines in the City of Pozsony between 1895 and 1918

Összefoglaló

A pozsonyi villamos történetét bemutató több részes írásunkban a kezdetekről így ír a szerző:

1894. július 9.-én Pozsony szabad királyi város közönsége és a Lindheim, valamint a Ganz cégek szerződést kötöttek. A szerződés a „Pozsony szabad királyi város törvényhatósági bizottságának 4566/II.1567 sz. határozata folytán a Pozsonyban tervezett villamos közúti vasút kiépítéséhez szükséges városi területeknek használatra való átengedése iránt” intézkedett, a város a területek használatát ötven évre, azaz 1945. augusztus 27-ig engedte át a villamos vonalai számára.

Summary

In our multi-part article on the history of tram in Pozsony, the author writes about the beginnings as follows: the audience of the Free Royal City of Pozsony and the companies Lindheim and Ganz signed a contract On July 9. 1894. The contract was approved by the Legislative Committee of the Free Royal City of Pozsony No. 4566 / II.1567. the designation of the urban areas necessary for the construction of the electric road railway in the city.

Bevezetés

Pozsony és környéke már a középkorban Magyarország fontos közgazdasági központja volt: a koronázó városban 1563 és 1830 között 11 magyar királyt és 7 királynőt koronáztak, 1848-ig itt ülésezett az országgyűlés. 1850-ben Pozsony szabad királyi város majdnem 42.000 lakosa lakott a 100 utcában levő kb. 1.400 házban.

Bár a város politikai jelentőségéből a XIX. század végére sokat vesztett, szerencsés elhelyezkedése a Duna partján, a folyami hajózás (a Carolina gőzös 1818. szeptember 2-án 3 óra alatt megérkezett Bécsből Pozsonyba, ahonnan 4-én indult tovább Budapestre), majd a XIX. század derekától folyamatosan épülő vasútvonalak (1841-ben az Első Magyar Pozsony-nagyszombati Vasút-társaság nagyszombati vonala, 1848-ban a Magyar Középponti Vasút Pozsony – Marchegg (-Bécs) ill. budapesti vonala, 1891-ben a Pozsony – szombathelyi h.é.v., 1896-ban a Pozsony – dunaszerdahelyi (komáromi) h.é.v., 1897-ben

a Pozsony – soproni h.é.v. vonalai) kiválóan összekötötték a közelebbi és távolabbi környékkel, ami nagymértékben hozzájárult a város gyors fejlődéséhez. A korszerű hírközlés terén Pozsony dicsekedhet azzal, hogy 1847. december 26-án itt kezdett működni Magyarország első távírhivatala és a városnak 1884-ben saját telefonhálózata volt.

Az első állandó pozsonyi Duna-híd építése ugyan nincs közvetlen összefüggésben a pozsonyi villamoshálózattal, de üzembe helyezése kétségtelenül jelentősen hozzájárult a város és a Duna jobb partja szorosabb összeköttetéséhez. A XIX. század végéig a Duna partjait az 1825-ben a kincstár költségén épült, 148 öl hosszú hajóhíd kötötte össze. A 23 hajón fekvő híd (kb.600 méterrel volt feljebb az 1890-ben épült Ferenc József hídtól) télen, de a Duna szintjének emelkedésekor is megbízhatatlanná vált és egyre sürgetőbbé vált az időjárástól független, megfelelően terhelhető híd építése. Vasúti híd építését már a Vágvölgyi Vasút is tervezte, erre a Sopron – Rust – Pozsony – Nagyszombat – Trencsén – Zsolna vasút-

vonallal keretében került volna sor, de a társaság csödbe, a terv meg füstbe ment. A közúti híd építésének gondolata Pozsony várost is foglalkoztatta, de saját forrásaiból nem tudta biztosítani az építéshez szükséges összeget. A város a XIX. század nyolcvanas éveiben váratlan szövetségesre lelt: a Dunántúl rohamosan kiépülő helyi érdekű vasutjai egyre nyomatékossában követelték egy – pozsonyi – vasúti híd építését. A város a kezdeményezéshez úgy járult hozzá, hogy 1888-ban – a hídépítésért cserébe – az állam javára lemondott a hídpénzről (meglehetősen jelentős összegről volt szó, 1904-ben pl. 38.633 koronáról). A vasutak és a város kezdeményezése, amit Baross közlekedési miniszter is támogatott, sikerrel járt: 1889-ben az országgyűlés jóváhagyta a közúti-vasúti híd építését és a – tíz évre folyósított – évi 200.000 forint hozzájárulást. **1889. augusztus 12-én** Cathry Ferenc építész vezetése és a Kereskedelemügyi Minisztérium felügyelete alatt megkezdődött a híd építése. A munka nem volt könnyű, főleg a pillérek alapozása (ezekre került két, a vasúti és a közúti híd

acélszerkezete) ütközött komoly nehézségbe (az építők munkáját dicséri, hogy a pillérek mindmáig probléma nélkül állnak). A munka a nehézségek ellenére is gyorsan haladt és Ferenc József császár és király már 1890 december 30-án ünnepélyes keretek között megnyithatta a közúti hidat (a vasúti hídon 1891 november 9-én haladt át a Pozsony-szombathegyi h.é.v. első szerelvénye).

A 6 (dévényújfalu kőből épített) pilléren fekvő, 458,4 m hosszú, 6,5 m széles, impregnált fakockákkal kirakott úttesttel, 3 m széles tölgyfadeszkás gyalogjáróval rendelkező közúti és az egyvágányú, 4,4 m belső szélességű vasúti híd építésének költsége 1,780.000 forintot tett ki. A híd üzembe helyezését követően épült ki az András király tér és az addig jelentéktelen mezei út, a Baross utca.

A jó közlekedési feltételek elősegítették a város ipari fejlődését: az addigi üzemekhez (már 1770 körül szesz és sokféle likőr készült az 1836-tól Slubek szesz-, likőr-, rum- és esszenciagyár néven ismert üzemben. 1825-ben alapították a Hubert Pezsgőgyárat, 1834-ben a Grüneberg Kefegyárat, 1851-ben a Marton Lajos és fia mű- és épületlakatos műhelyt, 1853-ban a Dohánygyárat, 1868-ban a Kühmayer és Tsa arany-, ezüst-huzal és paszománygyárat, 1870-ben a Marschall Antal kocsigyárat, 1871-ben a Stein sörfőzőt és a Regenhart és Tsa posztgyárat, 1872-ben a Roth G.-féle lőszerárú (patron) gyárat, 1873-ban a Dynamit Nobelt, 1876-ban a Stein malátagyárat). 1886-ban a prágai Korte és Tsa cég vízvezetékét épített (a pozsonyiak addig csak a Grassalkovich palota, a Szentháromság templom előtti, a mai SNP téren levő, a ferencrendiek kolostora és a régi Városháza előtti öt nyilvános kútból jutottak ivóvízhez), amit a város 1894-ben vett meg. Valószínűleg 1879-ben kezdett termelni a Papír és spódium gyár, 1880-ban a Ludwig gőzmalom stb. stb.

Az ipar fejlődése, a lakosok növekvő száma, a város terjeszkedése követelni kezdte a városi közlekedés fejlesztését. A XIX. század végén az európai nagyvárosok közlekedését még általában fiákeres, esetleg lóvasutak biztosították és ez Pozsonyban sem volt másképpen (bár Pozsonyban közúti lóvasút nem volt). 1868-ban a város utcáin megjelentek az omnibuszok, de ez a közlekedési eszköz nem felelt meg a növekvő igényeknek.

Érdemes néhány szóval megemlékeznünk az omnibuszokról is. Keletkezésük a neves matematikus, Blaise Pascal nevéhez fűződik, aki **1662-ben** kezdeményezte, hogy Párizst és a szomszédos városokat egy közlekedési eszköz kösse össze, ami az utazók kényelmén kívül gazdasági szempontból is jövedelmezőnek tűnt. A szükséges tőkét, illetve XIV. Lajos beleegyezését a rouansi herceg biztosította, illetve szerezte meg. Kezdetnek hét kocsit szereztek be, mindegyik kocsin 8 személy utazhatott. Az első omnibusz **1662. március 18-án** indult Párizsból. Az omnibuszok sikere minden várakozást felülmúlt, hónapokig kellett várni a helyfoglalásra és az új közlekedési eszközt a Napkirály is kipróbálta.

A lelkesedés nagyjából egy év múlva lelohadt, az utasok száma annyira visszaesett, hogy az omnibuszok forgalmat megszüntették. Az omnibusz 150 évig Csipkerózsika álmát aludta, a királyfi szerepére egy Lafitte nevű francia bankár vállalkozott, aki 18 omnibuszt közlekedtetett Párizsban. Az omnibuszok névvel voltak ellátva, a nevek az útvonalra utaltak.

Londonba az omnibuszokat egy Shillibeer nevű kiszolgált tengerésztiszt honosította meg. **1829-ben** két háromfogatú, 22 utas szállítására méretezett omnibuszt állított forgalomba. A családi vállalkozásnak (a kalauzok Shillibeer családtagjai voltak) csakhamar több utánczója akadt s az omnibuszok rövid időn belül egész Londonban elterjedtek: 1905-

ben 3800 omnibusz bonyolította le a világáros személyforgalmát.¹

A pozsonyi villamoshálózat építésének előzményei

„Tramwayok” Pozsonyban is közlekedtek: amikor a Vágvölgyi Vasút **1871-ben** az Első Magyar Pozsony-nagyszombati Vasúttársaság lóvontatású vasútaját megvette, a vasutat gőzüzeműre építette, de a pozsonyi virágvölgyi állomás – Koronázódomb tér szakaszon meghagyta a lovak vontatta személy- és teherszállítást. **1876-ban** az ún. „Tramway-Züge” (a „tramway” szót ma villamosnak értelmezzük, akkoriban más jelentősége volt), az egykori lóvasút személykocsijaival közlekedő lóvontatta szerelvények szállították az utasokat a Koronázódomb térről a virágvölgyi állomásra és vissza. A szerelvények 35 perccel az I, III. a V. sz. vonatok indulása előtt indultak a városból, ahová a II, IV és VI vonatokon érkezett utasokat szállították vissza. A lovak vontatta teherforgalom a kikötőbe irányult (ez a hajózási iroda előtt, körülbelül a jelenlegi személyi kikötő és a Múzeum épülete térségében, helyezkedett el), itt kötöttek ki a Bécs-Budapest vonalon közlekedő gőzhajók és itt történt az érkező és továbbítandó áruk (érc, bor, búza stb.) átrakodása is. A Vágvölgyi Vasút **1879-ben** a MÁV tulajdonába került, de Fiókpályaudvar – Koronázódomb tér szakaszon a lóvontatás továbbra is fennmaradt, a pálya üzemeltetését továbbra is a pozsonyi Schenk fuvarozócég látta el. **1882-ben** a MÁV az egykori Vágvölgyi Vasút Pozsony-Zsolna vonalát a cs. kir. szab. Osztrák Vaspálya Társulat Bruck – Újszőny (Komárom) 115 km hosszú vonalára cserélte. A pozsonyi „lóvontatású vasút” működését a cs. kir. szab. Osztrák Vaspálya Társulat sem szüntette meg: a „Nyugatmagyarországi Hiradó” napilap **1890.**

¹ XVIII. évf., 47.sz., 1905. febr. 28. (Megjegyzés: valamennyi idézet a Pozsonyban megjelent „Nyugatmagyarországi Hiradó” napilapból származik)



1. ábra: A tervezett „városi pálya”

szeptember 18-án megjelent III. évfolyamának 18.száma rövid hírben közli, hogy egy utas „17 frt és néhány krajcárja elveszett a lóvonatúton.” A vonal másodszor a vasutak államosításáról rendelkező **1891:XXV tc.** alapján került a MÁV tulajdonába. A MÁV a lóvonatást minden valószínűség szerint 1891-ben szüntette meg, (1892. március 7-én a város törvényhatósági bizottságának közgyűlése megtárgyalta „a volt lóvonatú vasút telkének megszerzése iránt folytatott tárgyalások”² eredményét, ezek valószínűleg eredménytelenül végződtek, a pálya nem szűnt meg) és a vágányt Pozsony Újváros állomás építésével összefüggésben a fiókpályaudvar-újvárosi pályaudvar szakaszon átépítette.

Markovits Miklós bécsi magánmérnök a lóvonatású vasút vonalát a főpályaudvarig kívánta meghosszabbítani, az új szakaszt „helyivásútként” működtette volna. **1881 márciusában** felterjesztéssel (**1. sz. melléklet**) fordult a MÁV Budapesti Igazgatóságához, melyben beküldte a „Pozsonyi helyivásút tervrajzát” és azt kérte, „mely feltételek alatt lenne a tisztelt Igazgatóság hajlandó a dunaparthoz vezetendő vágányán a forgalmi szolgálatot átengedni vagy nékem azt bérbe adni vagy birtokomban juttatni – miután kedvező esetben az üzletet a magy. kir. államvaspálya indóházától megkezdve a fennevezett vonal hosszában fejleszteni szándékozom.”

A felterjesztés szerint „A tervezett vonal az osztrák állampálya birtokában lévő territóriumán indul ki, a Márcziusi sorompónál éri el a városi határt, holis a Marziniusúton

végig, – a Lajos király piaczon, – a vásártéren, – az András utcán átmenve éri el a koronázási teret, holis a Dunapartján ágazandana a magy. kir. államvasutak vágányában.

Ezen vonal hossza 2,650 Kilometer.

Az irány ugy mint az emelkedési viszonyok nem kedvezőek, miután a legnagyobb emelkedés 3,7% és 3,425% = 1/29 rúg, 175 meter terjedő hosszúságra, miért is a forgalom utigépekkel létesítetik.”

Markovits tehát nemcsak új városi pályát tervezett, hanem a Fiókpályaudvar – Koronázódomb tér „lóvonatú vasút” teljes forgalmát is át szeretne volna venni. Bár a MÁV hajlandó volt a vonalat bérbe adni és az erről szóló, MÁV kidolgozta szerződést „Markovits úr közjegyzőileg hitelesített aláírásával ellátva” a MÁV Igazgatóságának 1881. július 8-án megküldte (a szerződést a **2. sz. melléklet** tartalmazza), a vonal eddig ismeretlen okokból mégsem került Markovits kezelésébe és a városi vasút építése sem valósult meg. Nem világos viszont, hogy mit értett a „forgalom utigépekkel létesítetik” kifejezés alatt – talán villamosítani kívánta az építendő pályát, esetleg a teljes átveendő vonalat? Nem tudjuk, az eddig fellelt források semmilyen, a vontatás módjára vonatkozó adatok nem tartalmaznak.

A város akkori vezetésének haladó szellemét dicséri, hogy már az 1890-es években foglalkozni kezdett a villamos meghajtású kötőpályás közlekedés bevezetésének gondolatával, ami akkoriban még újdonságnak számított. Ennek eredményeként a pozsonyi, már villamos meghajtással

közlekedő – mai szóhasználattal élve tömegközlekedési eszközök, villamosok, trolibuszok – az elsők közé tartoztak Európában, míg a pozsonyi villamos Budapest után a második volt Magyarországon.

A következő vállalkozó, Alexander Werner salzburgi mérnök 1893-ban lóvasút építését javasolta a városnak, de elképzelését hamarosan villamosra változtatta. A m. kir. Kereskedelmi Minisztérium 1893. június 2-án engedélyezte az előzetes munkálatok kezdetét és a város még ebben az évben elfogadta Werner mérnök ajánlatát. Mivel Werner nem rendelkezett elegendő tőkével, a társaságot Sprinzl Móriccral, Feigler Sándorral és Dubszky Eduárdal együttműködve alapította, később a Lindheim et Co. Bécs, Ganz és Társa Budapest cégekkel, valamint Sprengl Móriccral alapított konzorciumot. (Werner mérnök részesedését később a Lindheim cégre ruházta át, amit a cég 1896-ban – saját részesedésével együtt – továbbadott a Ganz és Társa cégnek. A Ganz a továbbiak folyamán a budapesti Részvénytársaság villamos és közlekedési vállalatok számára elnevezésű céggel társult, majd 1898 júniusában együtt megalapították az 1,460.000 korona alaptőkével rendelkező Pozsonyi Villamossági Részvénytársaságot, amelyik átvette a Pozsonyi Városi Villamos Vasút üzemvitelét. Az idősebb pozsonyiak által ismert Bratislavská elektrická účastinná spoločnosť – BEÚS – elnevezést 1922-ben vezették be).

1893-ban „a pozsonyi tramwayra tudvalevő két társaság is pályázik s (1893 június 2-án) mind a kettő megkapta az előleges előmunkálati engedélyt. A kormány most rendelte el mind a két tramway trace-nak közigazgatási bejárását. Az egyik trace-nak, a Werner, Ganz és Tsai féle vállalatnak bejárása holnap, szerdán lesz, a másiké, melynek engedményese a Sprinzl Móric-Feigler Sándor-Dubszky Eduárd féle po-

² V. évf., 54.sz., 1892. márc. 6.

zsonyi polgárokból alakult társulat, csütörtökön s esetleg a következő napokon.”³ A Dunapart – főpályaudvar fővonal közigazgatási bejárását 1893. november 22-én, „a dinamitgyárhoz vezető vonal” közigazgatási bejárását november 24-én végezték el.⁴

1893. november 22-én valósult meg a tervezett Dunapart – főpályaudvar fővonal közigazgatási bejárása, amit **1894. július 23-án** a fővonalról leágazó vonalak (Újvárosi pályaudvar, Fiókpályaudvar) közigazgatási bejárása követett. **1894. július 9-én** Pozsony szabad királyi város közönsége és a Lindheim, valamint a Ganz cégek szerződést kötöttek: a szerződés a „Pozsony szabad királyi város törvényhatósági bizottságának 4566/II.1567 sz. határozata folytán a Pozsonyban tervezett villamos közúti vasút kiépítéséhez szükséges városi területeknek használatra való átengedése iránt” intézkedett (a város a területek használatát ötven évre, azaz 1945 augusztus 27-ig engedte át a villamos vonalai számára).

1894-ben változásra került sor: „A pozsonyi tramwayra tudvalevőleg két szövetkező vállalkozott s mind a kettő igyekezett a koncessziót megkapni. Ezek egyike a Sprinzl és társai pozsonyi vállalkozókból alakult cég most, mint értesültünk, visszalép s így a Werner és Ganz cég egyedül pályázik a tramwayra.”⁵

1894. április 9-én Pozsony város törvényhatósági bizottságának rendes közgyűlése megtárgyalta a „Werner Sándor, Ganz és társa vállalkozóknak a villamos vasut létesítése tárgyában megállapított szerződést”⁶. **Július 1-én** ismét a villamossal foglalkozott „a m. kir. belügyminiszter 45014 sz. rendeletét a villamos közúti vasútra vonatkozó szerződés tárgyában.”⁷

1894. július 8-án „Hirdetmény”

jelent meg, melyben Pozsony szabad királyi város rendőrkapitánya, mint elsőfokú iparhatóság” közhírré tette, hogy „a pozsonyi városi elektromos közúti vasut vállalat a Pozsony-szombathegyi vasútvonal és a Dunaparti vasút között a Segner út mellett (Grösslingdülőben 6614/a.4 hrsz. részleten) villamos erőt előállító telepet szándékszik létesíteni.”⁸ (Az utcát, tereket jelenlegi elnevezését a **4. sz. melléklet** tartalmazza).

1894. július 9-én Pozsony szabad királyi város közönsége és a Lindheim, valamint a Ganz cégek szerződést kötöttek: a szerződés a „Pozsony szabad királyi város törvényhatósági bizottságának 4566/II.1567 sz. határozata folytán a Pozsonyban tervezett villamos közúti vasút kiépítéséhez szükséges városi területeknek használatra való átengedése iránt” intézkedett, a város a területek használatát ötven évre, azaz 1945. augusztus 27-ig engedte át a villamos vonalai számára.

A szerződés az építendő, 1000 mm nyomtávú (az 1000 mm-es nyomtávú pálya építése ugyan kevesebb költséget igényelt a szabványos 1435 mm-es pályánál, de nem jelentette a legyszerencsebb megoldást, hátrányai napjainkban is megmutatkoznak), 550 V egyenáramú rendszerrel villamosított fő- és mellékvonalak vonalvezetését is meghatározta:

Fővonalak:

- a) a Vitéz utcából kiindulva a Hal téren, a Rózsa utcán, Vásártéren, Nagy Lajos király téren, Frigyes nagyherceg utcán, Stefánia utcán a MÁV pályaudvarához;
- b) az a) vonalból a Vásártéren leágazva a Kórház utcán, Kereszt utcán a Marhavásár térig, vagy a Baross utca elején leágazva, a Baross ut-

cán és Justi soron az Újvárosi pályaudvarig vezető vonal (az Újvárosi pályaudvar elnevezése jóval később Bratislava-Nivy-re változott, az állomás felvételi épületét 1984-ben lebontották);

- c) az a) vonalból a Kórház utca végén leágazva a Kereszt utcán a fiókpályaudvarig vezető vonal.

A szerződés szigorú volt: az a) fővonal építésének kezdetét a koncesszió kiadása utáni negyven napon belül, üzembe helyezését az ezt követő nyolc hónapon belül írta elő, de a nyolc hónapba a téli hónapokat (októbertől márciusig) nem számította bele. A b) vonalat az a) vonal üzembe helyezésétől számított három éven, a c) vonalat az a) vonal üzembe helyezésétől számított öt éven belül kellett átadni a forgalomnak. Késés esetén a társaság hetente húsz forint bánatpénzt fizetett a városnak.

Mellékvonalak:

- a) a Dinamitgyárhoz,
- b) a Tölténygyárhoz,
- c) a tervezett új körúton a Duna parttól a Roth patrongyárig és
- d) a Széplak utcai vonal.

A szerződés a fokozatosan kiépülő mellékvonalak üzembe helyezését – melyek a város központi részét voltak hivatva összekötni a város peremén keletkezett ipari- és lakónegyedekkel – a fővonalak üzembe helyezése napját követő öt éven belül írta elő.

1894. július 23-án „délelőtt 10 órakor egy nagyobb bizottság ejtette meg a pozsonyi közúti villamos vasut kórházutcai mellékvonalának közigazgatási bejárását. A bejárásban részt vettek a kereskedelmi miniszter és a vállalkozó cég képviselői.”⁹

³ VI. évf., 266.sz., 1893. nov. 21.

⁴ VI. évf., 269.sz., 1893. nov. 24.

⁵ VII. évf., 56.sz., 1894. márc. 10.

⁶ VII. évf., 80.sz., 1894. ápr. 8.

⁷ VII. évf., 147.sz., 1894. júl. 1.

⁸ VII. évf., 152.sz., 1894. júl. 8.

⁹ VII. évf., 166.sz., 1894. júl. 24.



2. ábra: Az épülő új kocsiszín

A kereskedelemügyi miniszter **1894. szeptember 19-én** kelt, 58.271/III.számú rendeletével adta ki a „pozsonyi villamos közúti vasút építésére és üzemeltetésére” vonatkozó engedélyokiratot. „A pozsonyi villamos közúti vasut véglegesen engedélyezve van. Tegnap délelőtt érkezett le a kereskedelemügyi miniszter rendelete a városhoz, a melyben tudatja, hogy az építési engedélyt Ganz és trsa, és Lindheim és trsa vállalkozóknak a közúti vasut Vitéz utca – Államvasuti indóház fővonalára megengedte. A ligeti vonal engedélyezése még több előzetes kérdés megoldásától függ.”¹⁰

Építkezés, üzembe helyezés és üzemvitel

A korabeli sajtó szerint a fővonal első szakaszának 1895 májusában megkezdett építése gyorsan haladt. Legelőször a Vitéz utca – Baross utca szakasz készült el, majd 1895 derekán lefektették a Piactér – Stefánia út közötti szakasz vágányát.

Az üzemvitel és a járművek tárolását, karbantartását, a felsővezeték táplálását a július végéig felépült

Kikötő utcai telep létesítményei, az irodaépület, fa kocsiszín, műhely és a gépteremből, kazánházból, kéményből álló hőerőmű biztosították. Az 1894. július végéig felépült telepet a Baross utcából leágazó vágány csatlakoztatta a vágányhálózathoz.

A kb. 55 m hosszú és 12 m széles kocsiszín 3 vágányán (a középső vágány a kocsiszín mögött elhelyezett műhelybe vezetett) 15 rövid villamost lehetett elhelyezni. A később szállított hosszabb villamosok számára már nem felelt meg, ezért 1912-ben új kocsiszín építéséről határoztak, a város az építkezést október 7-én hagyta jóvá. A fa kocsiszín még az új felépítése előtt, **1913. május 2-án** leégett, a tűznek több villamos is áldozatul esett. A régi kocsiszín mellett felépült új, vasbeton szerkezetű, kb. 77 m hosszú és 31 m széles, 1913-ban vagy 1914-ben üzembe helyezett kocsiszín 5 vágányán már 50 villamos számára volt hely. A vasbeton szerkezetű kocsiszín sokáig szolgálta a villamosokat, lebontására 1975-ben került sor.

Mivel ekkoriban Pozsonyban még nem világítottak villannyal, hiszen a városnak nem volt villamos ára-

mot gyártó üzeme, csak gázgyára (az Österreichische Gasgesellschaft 1856-ban épített gyárát Pozsony városa 1891-ben megvette), a hőerőmű hat évig Pozsony egyetlen, kizárólag a villamosok üzemeltetését szolgáló villamos áramot gyártó üzeme volt. Eredeti berendezése két széntüzelésű, 75 m² fűtőfelületű Dür-Gehre kazánból állott, a gőz két Schlick-Nickelson 85 LE teljesítményű gőzgépet hajtott, a gépek a Ganz és Társa gyártmányú 62,5 kW teljesítményű dinamókat forgatták, a dinamók szolgáltatják a villamos felsővezetékébe táplált egyenáramú, 550 V feszültségű áramot. A hőerőmű berendezéseit 1895 július 30.-a és augusztus 2.-a között próbálták ki.

1895. augusztus 1-én és 3-án a Baross utca – Rózsa utca szakaszon elvégezték a járművek próbameneit. A kb. 7 tömegű járműveket – az 1-5 számmal jelölt motorkocsikat és a 6-9 számmal jelölt mellékkocsikat a budapesti Ganz gyár szállította, a kocsik 20 ülő- és 8 állóhellyel rendelkeztek.

A Stefánia utca végéig (Marcalvámig) megépült fővonalat **1895. augusztus 27-én** ünnepélyes keretek között adták át a forgalomnak. Reggel a telephelyen gyűltek össze a vállalatok és a város képviselői, majd a Marcalvámi végállomásra, innen a Vitéz utcai végállomásra villamosoztak. A vonal hivatalos megnyitását a Zöldfa vendéglőben, díszbédéllel fejezték be. A nagyközönség délutántól vehette igénybe a villamosokat, a megnyitás napján a járművek 2468, valószínűleg lelkes és izgatott utast szállítottak. A villamosok 18 perc alatt tették meg a két végállomás közötti távolságot (a tízperces időközökben közlekedő kocsik kezdetben télen 7,00 órától 21,00 óráig, nyáron 6,00 órától 23,00 óráig közlekedtek, a viteldíj 10 krajcár volt a felnőttek, 5 krajcár a gyerekek számára).

Az erőmű 1909-ben egy MÁVAG gyártmányú 200 lóerős dízelmotorral

¹⁰ VII. évf., 221.sz., 1893. szept. 29.

és egy Ganz gyártmányú dinamóval egészült ki. Az eredeti berendezés 1913-ig működött, ezután csak tartaléknak alkalmazták. Megjegyzendő, hogy a Pozsony-országhatárszéli helyi érdekű vasút (P.O.H.É.V.) sem rendelkezett saját áramforrással s ezért a Duna híd – Köpcsény szakasz áramellátását az erőműben 1913-ban elhelyezett 295 kW teljesítményű dízel-áramfejlesztő biztosította).

A hőerőmű kiesése esetén a felsővezeték – rövid ideig, míg a villamosok a legközelebbi megállóra, esetleg a kocsiszínbe befutottak – egy 160 cellás, 360 Ah kapacitású akkumulátortelep táplálta. Az akkumulátortelep 1900.-ban 10.000 korona költséggel kibővítették, a forrás¹¹ sajnos nem említi, mennyivel nőtt a telep kapacitása. 1913-ban a telep celláinak számát 275-re növelték, miáltal a kapacitás 615 Ah-ra nőtt. A források ugyan nem említik, de lehetséges, hogy a telep Pirani gépcsoporttal is rendelkezett. A kisegítő akkumulátortelepek ugyanis hátrányos tulajdonsággal rendelkeztek: feszültségük rövid idővel a hálózat táplálásának kezdete után rohamosan csökkent és a lemerült telepek töltése hosszadalmas és meglehetősen bonyolult feladatot jelentett. Az egyenáramú villanymotorból, dinamóból és gerjesztőből álló, bármilyen működő telephez csatlakoztatható Pirani gépcsoport ezt a hiányt „önműködő beavatkozása” révén kiküszöbölte: a lemerült telepet a levett áram csökkenése vagy az áramszolgáltatás megszűnte után önműködően feltöltötte (a töltéshez a rekuperált áramot is felhasználta) s ez által az áramforrás egyenletesebb terhelését és a vontatóáram egyenletességét is biztosította. További előnyei voltak, hogy a forgó áramátalakítók egyenletesebb terhelésének és az áram előállításához

szükséges fűtőanyag csökkentésének biztosításával az áramforrás bizonyos alulméretezését is lehetővé tette, ami a beruházási költségek csökkenésével járt. Az előnyök háttérbe szorították a nagyméretű és drága akkumulátorok folyamatos és igényes kezelésének és karbantartásának hátrányát.

Már **1895. május 6-án** elvégezték a „pozsonyi villamos vasut Rózsa utca vasuti pályaudvar közti fővonalának közigazgatási bejárását. A bejárás eredményesen végződött, „a bejárás után a végleges engedélykiratot a kereskedelemügyi minisztérium képviselője kiadta.”¹²

A bejárás megtörtént, de akadtak még problémák: „Innen-onnan már elkészül a pozsonyi villamos vasút, el vannak helyezve a vágányok és jó részt felállították már a villamvezető póznákat is. A szűkebb utcákon persze ez nehézségekkel jár, mert a póznák vagy a kocsi vagy a személy-közlekedést gátolják. A villamos vasut igazgatósága tehát úgy segített ezen, hogy az ilyen szűk helyeken a házak falán alkalmazott nagyon csinos villam vezető karokat. De sok háztulajdonos irtózott ettől a lakbért nem fizető tárgytól s vonakodott megengedni annak elhelyezését. Végre azonban beleegyeztek mind, csak a Frigyes főherceg út (Suché mýto) 15. számú ház tulajdonosa Reidner Emilia nem, azt adva okul, hogy az elrútítja házát. A villamos vasut most közvetlenül a ház fala mellé, a kávéház ajtajánál hatalmas faoszlopot állított fel, ami pedig szakemberek, de nem szakemberek véleménye szerint is, nem valami nagyon díszíti a házat. De így jár az, aki kicsinyeskedésből nem akarja alárendelni saját érdekét a – közjónak.”¹³

Pozsony szabad királyi város törvényhatósági bizottságának **1895. július 8-án** megtartott rendes ülése programjában a „pozsonyi városi

villamos vasut második vágányának (valószínűleg a Baross utcán és a Rózsa utcán lefektetett második vágányról volt szó) bejárasi jegyzőkönyve és egyuttal a megadott engedélyt jóváhagyó miniszteri leirat” is szerepeltek.¹⁴

Augusztus 1-én és 3-án a Baross utca – Rózsa utca szakaszon elvégezték a járművek próbameneteit. A kb. 7 t tömegű járműveket – az 1-5 számmal jelölt motorkocsikat és a 6-9 számmal jelölt mellékkocsikat – a budapesti Ganz gyár szállította, a kocsik 20 ülő- és 8 állóhellyel rendelkeztek. Augusztus 4-én „a Vitéz utcától a Sétatéren át a Barosútra vezető, első szakaszon végigvillamosozott már tegnap reggel 4 órakor az első kocsi Horn mérnök vezetésével. Az érdekes próbamenetben résztvettek a vállalat tisztviselőin kívül Taller Pál, kir. tanácsos alpolgármester, Sendlein városi főmérnök, Steitzer Endre városkapitány helyettes, Kánya városi aljegyző s még sok más vendég. A próbamenet kitünően sikerült s dacára a kori időnek sok nézője volt. Már most naponként fognak csinálni próbameneteket, még pedig mindig a kora reggeli órákban azon célból, hogy a kocsik vezető személyzete belegyakorolja magát a vezetésbe.”¹⁵

Közeledett az első fővonal üzembe helyezésének napja: „Az elektromos tramwaynak ünnepies megnyitása e hó 23-án lesz Pozsonyban. A közforgalomnak azonban csak négy nappal később lesz átadva, mivel a vállalat azt akarja s pedig igen helyesen, hogy a személyzet jól be legyen gyakorolva. Az utolsó rendőrműszaki bejárás is 23-án lesz. Pozsony tehát ismét egy lépéssel előbbre ment!”¹⁶

A villamos „forgalmi eszközeit **augusztus 14-én** vizsgálták fölül rendőrműtanilag (a műtanrendőri vizsgálat kedvező eredménnyel zárult: a motorkocsik elérték a 30 km/ó

¹¹ XIII. évf., 125.sz., 1900. jún. 2.

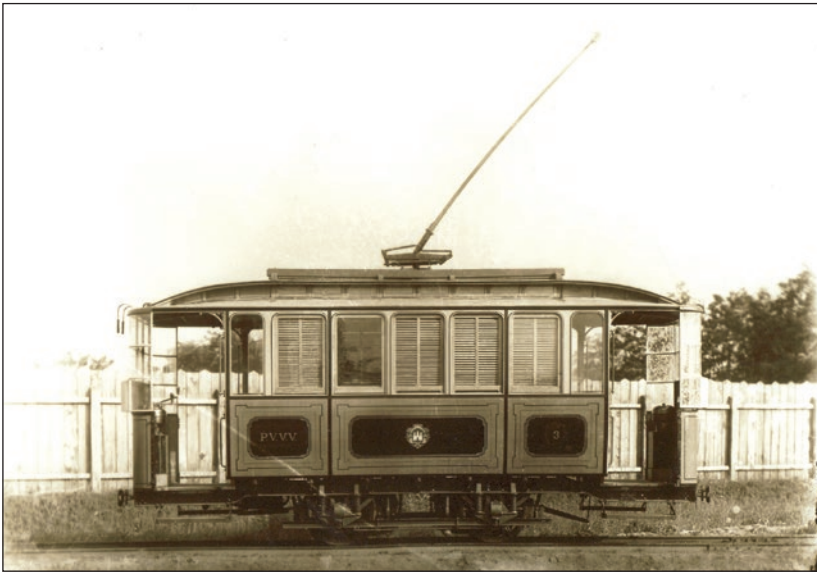
¹² VIII. évf., 105.sz., 1895. máj. 7.

¹³ VIII. évf., 152.sz., 1895. júl. 5.

¹⁴ VIII. évf., 154.sz., 1895. júl. 7.

¹⁵ VIII. évf., 178.sz., 1895. aug. 4.

¹⁶ VIII. évf., 185.sz., 1895. aug. 13.



3. ábra: Az 1895-ben szállított 3 sz. motorkocsi



4. ábra: Kórház utca

sebességet és a pálya legnagyobb, Főposta előtti emelkedőjén símán felvontatták a 3 tonna tömegű homokzsákokkal megrakott mellékkocsikat) és ennek az alapján vasuti és hajózási m. kir. főfelügyelőség megadta az engedélyt, hogy a személyzet begyakorlására próbameneteket tarthasson a társaság. A begyakorlási menetek ma reggeli 6-10 óráig 19.-étől kezd-

ve pedig egész megnyitáig reggeltől estig lesznek, kivéve keddet, a mikor a pálya műtanrendőri bejárása lesz és a megnyitás napját.”¹⁷

1895. augusztus 15-én találkozunk nyomtatásban először a „Pozsonyvárosi villamos vasút” elnevezéssel.¹⁸

Az **1895. augusztus 18-án**¹⁹ kiadott „Hirdetmény a villamos közúti vasút tárgyában” (3. sz. melléklet) még a

villamos üzembe helyezése előtt közölte a nyilvánossággal, hogy milyen szabályokat kell követni „a villamos közúti vasút akadálytalan közlekedése és a gyalogjárók személybiztonságának megóvása érdekében.”

Az utolsó próbajáratra **augusztus 23-án** került sor, a próbán a budapesti minisztériumok képviselői is részt vettek és határozták el a megálló elhelyezését is.

A vonal ünnepélyes üzembe helyezésére végül is **1895. augusztus 27-én** került sor. „A Pozsonyvárosi villamos vasút megnyitó ünnepe” tudósítás szerint²⁰ „A pozsonyi villamos vasutvállalat tegnap 8 és fél órakor nyitotta meg ünnepiesen az immár a forgalomnak átadott vonalait.” A telephelyen összegyűltek a vállalatok és a város képviselői (Dröxler Gusztáv, kir. tanácsos polgármester, az egész városi tanács, a városi törvényhatóság sok tagja, a vármegye részéről Klempe Bertalan kir. tanácsos alispán, Cserháti Jenő az elektromos osztály igazgatója. A „Ganz és társa vasöntő és gépgyárát” Pastorelli Gidó üzletvezető, Dubez vállalati mérnök, a Lindheim céget Zwicklitz Félix képviselte). Az elhangzott beszédek után a díszvendégek először a Marcalvámi, majd a Vitéz utcai végállomásra villamosoztak. A vonal hivatalos megnyitása a Zöldfa vendéglőben felszolgált díszbédéllel fejeződött be. A vonal „12 órakor állt a nagyközönség szolgálatába”, a villamosok 18 perc alatt tették meg a két végállomás közötti távolságot. Az első napon kb. 2500 valószínűleg lelkes és izgatott utast szállítottak, a másodikon kb. 3000 utas próbálta ki a „villamosozást.”²¹

A tízperces időközökben közlekedő kocsik kezdetben télen 7,00 órától 21,00 óráig, nyáron 6,00 órától 23,00 óráig közlekedtek, a viteldíj 10 krajcár volt a felnőttek, 5 krajcár a gyerekek számára.

¹⁷ VIII. évf., 189.sz., 1895. aug. 20.

¹⁸ VIII. évf., 187.sz., 1895. aug. 15.

¹⁹ VIII. évf., 194.sz., 1895. aug. 25.

²⁰ VIII. évf., 196.sz., 1895. aug. 28.

²¹ VIII. évf., 197.sz., 1895. aug. 30.

A pozsonyvárosi villamos vasút értesítése.

A mostantól kezdve érvényes téli menetrend szerint a villamos vasut kocsiai közvetlenül fognak a Vitéz-utca és az államvasutak pályaudvara között közlekedni és pedig a reggel

Haltérről 5 óra 30, 5 óra 51 és 6 óra 9 perckor, a Vitéz-utcaról reggel 6 óra 30 és 6 óra 42 perckor, a magyar államvasutak 6 óra, 6 óra 20 perc, 6 óra 35 perc és 7 óra 10 perckor induló vonatához. 8 óra 30 perctől kezdve egész esti 8 óra 30 percig a kocsik 12 percnyi időközökben fognak közlekedni, továbbá egy kocsi fogja teljesíteni a szolgálatot a 9 óra 30 perckor érkező bécsi vonat számára. A színház bevégezte után egy kocsi fog a Sétaterről a Stefánia-úton végig a Marcal-vámig menni, onnét visszafelé pedig a Baross-úton át. A viteldij továbbra is a mostani marad. Esetleges panaszok esetében igen kérjük a tisztelt utazókat, hogy panaszaik megvizsgálása szempontjából pontosan mondják be az illető kocsi és kalauzszámát.

A forgalmi vezetőség.

5a. ábra: Értesítés

1895 szeptemberében a közönség arról értesült, hogy „a pozsonyi villamos közúti vasút eddigi megállóhelyei részben meg lesznek változtatva. A városi tanács ugyanis tegnap (1895. augusztus 31-én) tartott ülésében a vállalat megkeresésére és figyelemmel a forgalom érdekeire, de különösen a nagy közönség kényelmére, elrendelte, hogy a jelenleg a bognár-utca mellett levő megállóhely áthelyezendő a vásártéri csöveskút közelébe és hogy a vásártér alsó részén a Flórián-szobor mellett egy új megállóhely legyen.”²²

Alig egy héttel a villamos üzembe helyezését követően, **1895. szeptember 3-án** „4 óra tájban a Rózsa utcáról a sétatér felé haladó villamos kocsi elütött egy üres szállítókocsit. A vil-

lamos kocsinak előülésén levő üveg burkolata és a teherszállítónak rudja és eleje összezúzódott”²³, egyéb baj szerencsére nem történt. Mindenesetre ez volt a villamos és közúti jármű első pozsonyi összeütközése. A villamos és a gyalogos első összeütközésére sem kellett sokáig várni, **szeptember 23-án** reggel „Wolf János magánzó a pozsonyi villamos vasut dunaparti vágányán nem vette észre a közlő kocsit”, de figyelmetlensége szerencsére csak horzsolásokkal végződött.²⁴

A téli menetrendet a P.V.V.V október 20-án vezette be.²⁵

Alig kezdtek el a villamosok közlekedni, az utasok elégedetlenkedni kezdtek: „arról, hogy a közönség érdekében a szakaszjegyek behozata-

lával az utazást olcsóbbá tegyék, az utóbbi időben nem hallunk semmit, sőt úgy értesültünk, hogy a szakaszjegyeket majd csak a jövő évben fogják behozni.”²⁶ A P.V.V.V. nem késlekedett, **október 29-én** a városi tanács előterjesztette a zónarendszert, mellyel a várost a következő három zónára osztotta:

- I. zóna: Vitéz utca – Vásártér
- II. zóna: Vásártér – Medve szálloda
- III. zóna: Medve szálloda-pályaudvar.

A javasolt viteldij egy zónára 6, két vagy három zónára 10 krajcár volt, a 10 évnél fiatalabb gyerekek számára egységes, 5 krajcár árú jegyeket javasoltak.²⁷ A zónarendszert **1895. december 1-én** vezették be.²⁸

A főpályaudvaron végződő szakasz üzembe helyezése még hátra volt. A „pozsonyi városi villamos vasut Stefánia-vám – pályaudvar szakaszának közigazgatási bejárása f. hó (1895 október) 19-én lesz. A kereskedelemügyi miniszter dr. Stettina osztálytanácsost bizta meg a bejárás megejtésével s előreláthatólag megbiza azzal is, hogy ha akadály nem merül fel, adja meg a helyszínén a forgalomba helyezési engedélyt. Így tehát valószínűleg f. hó 20-án meg lesz nyitva a villamos vasutnak ezen már rég óhajtott szakasza is.”²⁹

A városi villamos vasutnak a Stefánia uton levő jelenlegi végállomásáról a magy. kir. államvasutak indóházáig terjedő részének műtanrendőri bejárását” **1895. október 19-én** végezték el és „Stettina József, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter nevében s annak felhatalmazása alapján megadta a vállalatnak az engedélyt, hogy a villamos vasutnak ezen részén is megkezdhetik a forgalmat s ezt üzembe vehetik. A vállalat a nyert engedélyt igénybe is

²² VIII. évf., 200.sz., 1895. szept. 1.

²³ VIII. évf., 202.sz., 1895. szept. 4.

²⁴ VIII. évf., 220. és 221.sz., 1895. szept. 24. és 25.

²⁵ VIII. évf., 243.sz., 1895. okt. 20.

²⁶ VIII. évf., 230.sz., 1895. okt. 5.

²⁷ VIII. évf., 251.sz., 1895. okt. 30.

²⁸ VIII. évf., 280.sz., 1895. dec. 4.

²⁹ VIII. évf., 238.sz., 1895. okt. 15.

Pozsony városi villamos vasut.

Hirdetmény.

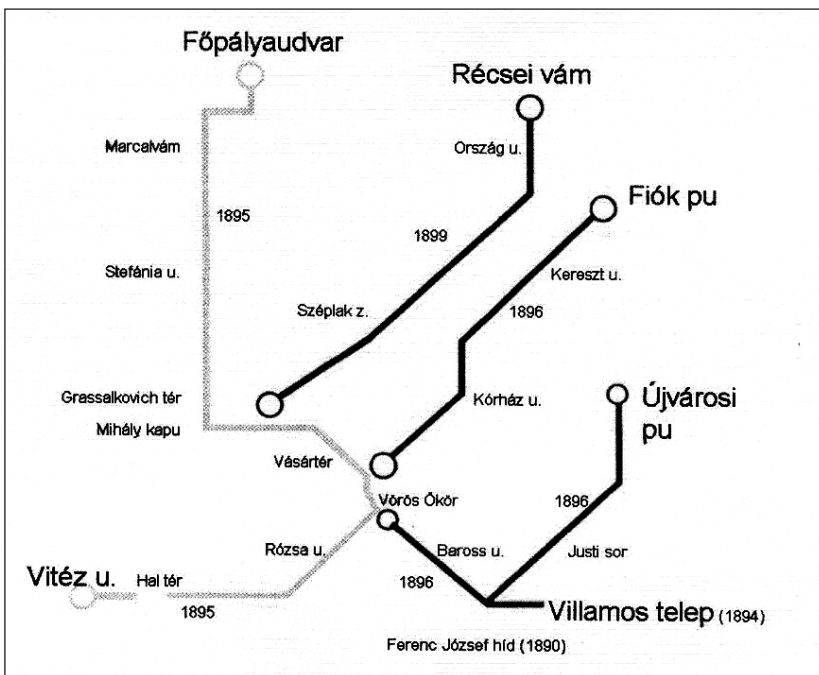
F. évi december hó 1-ével egvelőre és ideiglenesen a pozsony városi villamos vasuton a következő díjzabások lépnek hatályba u. m.:

I. zona: Vitéz utca – Vásártér	} vagy vissza	6 kr.	rózsa szín	} menet- jegyek
II. „ Vásártér – Medve szállodaig			barna „	
III. „ Medve szálloda – Pályaudvar			kék „	

Minden más, a fentemlített zónákon túl eső menet ára 10 kr.
Tíz éven alóli gyermekek egy zónán belüli menetért 3 krt minden más menetért azonban 5 krt fizetnek.
Két éven alóli, őiben tartott gyermekek szabad menetet élveznek.
Nagy podgyász felvétele tilos.
Az ülőpadok alatt el nem helyezhető podgyász a kocsivezető mellett állítandó és ezért a vonalnak megfelelőleg egy gyermekjegy váltandó.
A zónáknak ismertetőjelűl azok kezdetük és végükön létező megállóhelytáblák a menetjegyek színének megfelelően vannak mázolvva.
A kocsik reggeli 7 órától esti 9 óráig – 10 pernyi időközökben – közlekednek. Azon kívül még kocsik közlekednek Vitéz utcától indulás reggeli 5 ó. 32 p., 5 ó. 52 p., 6 ó. 12 p. és 6 óra 32 perkor, a Pozsonytól elinduló és az azon időben érkező vonatokhoz, reggeli 6 óra, 6 ó. 20 p., 6 ó. 31 p., 6 ó. 33 p. 7 ó 5 p. és 7 óra 10 perkor, ugymint az este a Magyar Államvasutak Pályaudvarán 9 óra 30 perkor érkező bécsi h. é. vonathoz.
A színházi előadások befejezése után még egy kocsit közlekedik a színházról egészen a Medve szállodaig személyenkinti 6 kr menetdíj fizetése mellett.
Oly tárgyakat magával vinni, melyek a fogyasztási adó alá esnek szigorúan el van tiltva.

**Pozsony városi villamos vasut
üzletvezetősége.**

5b. ábra: Hirdetmény



6. ábra: Villamos vonalak 1895 – 1906 között

vette s már tegnap az államvasut indóházáig közlekedett a villamos vasut. Meg van tehát a közvetlen összeköt-

tetés a Vitéz utca és Páris-Konstánia-poly között.³⁰ (A cikk írója az utolsó mondatl arra célzott, hogy ekkor-

tájt a Pozsonyon át közlekedő **Keleti expresszvonattal**, ismertebb nevén az Orient expresszel egyrészt Bécsen, Münchenen, Stuttgarton, Karlsruheén, Strassburgon át Párizsba, másrészt Budapesten, Temesváron, Orsován és Bukaresten át Konstatinápolyba utazhattak a kalandvágyó, de elsősorban a jól bélelt pénztárcájú pozsonyiak).

A fővonal utolsó egyvágányú szakaszán tehát **1895. október 19-én** kezdtek közlekedni a villamosok.

A 2320 m hosszú fővonal a következő megállókkal rendelkezett:

Vitéz utca vá – Duna-sor – Hal tér – Kossuth tér – Vásártér – Nagy Lajos tér – Grassalkovich tér – Stefánia utca – Marczalvám – főpályaudvar vá.

1895 októberében „az első pénzbírsággal sújtotta a fennálló szerződés értelmében a városi tanács a villamos vasuti vállalatot a menetrend be nem tartása miatt. A fennálló szerződés értelmében ugyanis a villamos vasút október hó 15.-től április hó 15.-ig reggel 7 órától este 9 óráig, tíz pernyi időközökben köteles közlekedni s ezen menetrendtől a vállalat csak a városi hatóság előzetes hozzájárulásával térhet el. Ezen határozmányok ellenére a vállalat, még pedig a városi hatóság tudta s beleegyezése nélkül, a téli menetrendet olyképp állapította meg, hogy a mult vasárnapról kezdve a villamos vasuti kocsik reggeli 8 és 1/2 órától kezdve esti 8 és 1/2 óráig, még pedig csak 12 pernyi időközökben közlekednek. Ezen önhatalmi eljárás a szerződés határozmányainak meg nem tartása miatt a városi tanács a tegnap tartott ülésében a szerződés 22.§-ban foglalt rendelkezések értelmében a villamos vasuti társulatot vasárnapról kezdve mindaddig naponként **5 frt** pénzbírság fizetésében marasztalja el, míg a szerződés szerint megállapított menetrendnek megfelelően nem közlekednek a villamos vasuti kocsik.”³¹

³⁰ VIII. évf., 243.sz., 1895. okt. 20.

³¹ VIII. évf., 245.sz., 1895. okt. 23.



7. ábra: Pozsonyi képeslap propellerrel (1908)

Hörnes Henrik pozsonyi csavargózós (propeller) vállalata **1891-ben** hat évre (1897. május 20.-ig) kapott engedélyt az „átkelés közvetítésére”. A propeller ugyan nem volt sem kötőpályás, sem villamos meghajtású jármű, de a város közlekedéséhez tartozott és ezért néhány mondatot mindenképpen megérdemel. **1891-től** az „Izabella” nevű gőzös szállította a pozsonyiakat a Koronázódomb téről Ligetfaluba, majd **1893 áprilisában** az „Izabellához” a „Frigyes” gőzös társult. A kis hajókat később a nagyobb „Pozsony” csavargózós váltotta fel.

Hörnes nem várta be a hat évet, hanem már 1895-ben „folyamodott az engedély meghosszabbításáért. A kereskedelemügyi miniszter a kérésnek helyt adott s az engedélyt 1897. évi május 20.-tól számítandó husz évre meghosszabbította a jelenleg is érvényben álló feltételek alatt és azon kikötéssel, hogy ha a pozsonyi állami „Ferenc József” Dunahidon időközben a gyalogjáróktól hidvám szedetnék, annak a m. kir. államvasutak javára leendő beszédésére is köteles.”³²

A propellerek tehát tovább szántották a Duna habjait: **1907-ben** tavasszal 7 órától 19 óráig, nyáron 6 órától 22 óráig közlekedtek, az átkelés 6 fillérbe került.

1895 novemberében „a Pozsonyi városi villamos vasút vállalat, a városi tanács felhívása alapján folyamodott a kereskedelemügyi miniszterhez, engedje meg, hogy a vasutvonalak egyvágányu részében tömbjelző készülékeket berendezhessen. Ezen készülékek arra szolgálnak és előnyük az, hogy az egyes kocsik nem kénytelenek a kiterő állomásokon vesztegelni és a szemközt jövő kocsit bevárni, hanem az egyik kiterő állomásról jelzik elindulásukat a következő kiterő állomásokra, azután az ida később érkező kocsit köteles bevárni az előző állomásról már elindult kocsit.”³³ Az érdekes biztosítóberendezés bevezetéséről a források már nem emlíkeznek meg.

1895-ben látott napvilágot a „Pozsony város villamos közúti vasut közlekedését szabályozó szabályrendelet.” A rendeletet a „városi törvényhatósági bizottság

legutóbbi, december hó 2-án tartott közgyűlésén alkotta és állapította meg és holnap, **december 16-án lép életbe.**” A rendelet arra a kérdésre is felelt, hogy „mikor köteles megállni a villamos vasúti kocsi?” A villamosok kötelesek voltak megállni és megvárni a temetési menetek és az egyházi ünnepek meneteknek elvonulását, de, mint a katonák keserűen megállapították, a rendelet „a katonaságot már nem respektálja dacára Bode városatya felszólalásának, hanem, ha találkoznak, katonáéknak kell bevárniok a kocsi elhaladását.”³⁴

A villamos vasút egy „újítást” is bevezetett: „A villamos vasut igazgatósága ezentul gyertyalámpákat is fog alkalmazni a villamos kocsikon, mert igen kellemetlen volt eddig, ha a villamos áram megszakadásakor sötétség lett a kocsiban.”³⁵

Tél lévén, a hó eltakarítás problémája is napirendre került. A várossal kötött szerződés értelmében a villamos vállalat kötelessége volt „eltisztítani és elvitetni a havat az utcaterület azon részéről, hol a vasúti vágányok fekszenek”, az utca egyéb részét a város tisztította meg a hótól. A megoldás nem vált be, a hóékák a havat a vágányok mellé kotorták, ami a kocsik közlekedését akadályozta s a szerződést úgy módosították, hogy a területet a villamos vállalat tisztítja meg, de a havat a város szállítja el.³⁶ (Napjainkban a helyzet sokkal egyszerűbb, a havat – minden szerződés nélkül – a tavasz melege szállítja el).

A leágazó vonalak építése 1895 decemberében fejeződött be és **1896 januárjában** adták át a forgalomnak.

(Folytatjuk)

³² VIII. évf., 263.sz., 1895. nov. 14.

³³ VIII. évf., 185.sz., 1895. aug. 13.

³⁴ VIII. évf., 267.sz., 1895. nov. 19.

³⁵ VIII. évf., 279.sz., 1895. dec. 3.

³⁶ VIII. évf., 280.sz., 1895. dec. 4.