

EMANCIPÁCIÓ

Aki mozgásba hozta a fővárost

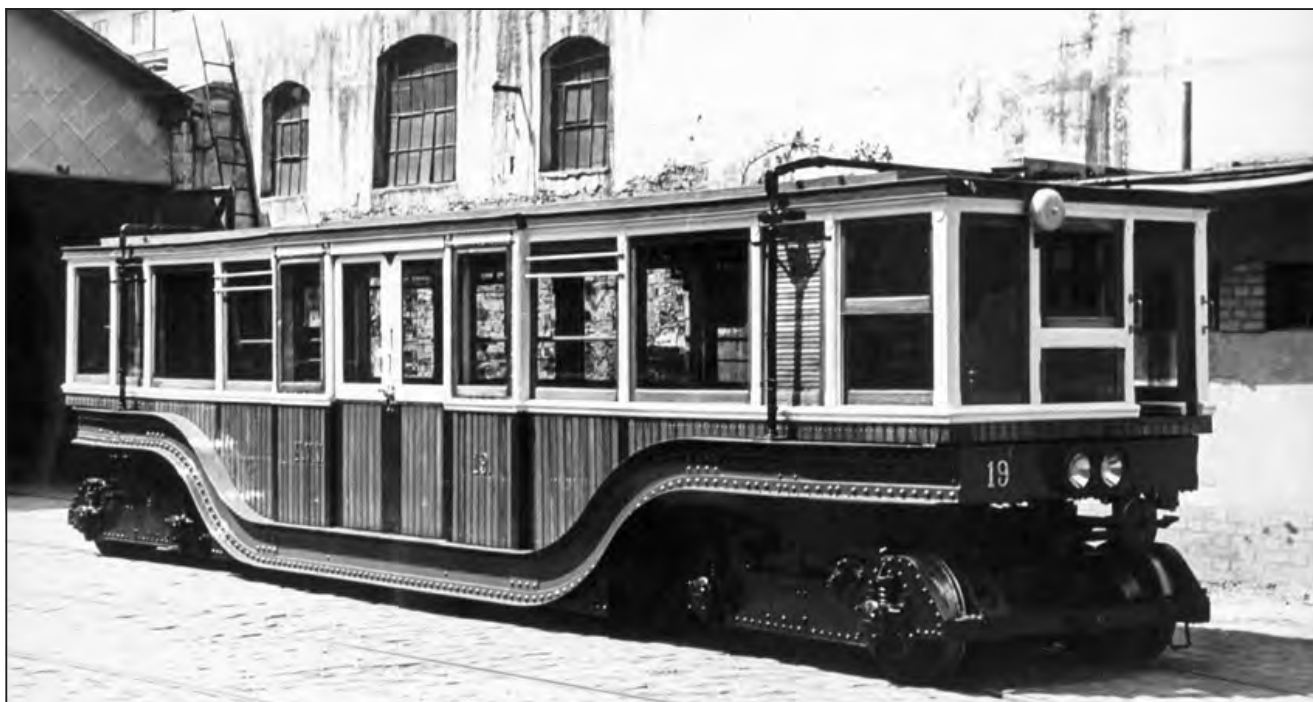
Zsigmond Gábor

1867: XVII. t.-c. 1. §. „Az ország izraelita lakosai a keresztény lakosokkal minden polgári és politikai jog gyakorlására egyaránt jogosítottaknak nyilvánítatnak. 2. §. Minden ezzel ellenkező törvény, szokás vagy rendelet ezennel megszüntetetik.” A két rövid mondat száz évek küzdelmeinek lezárása, amely küzdelmek során a magyarországi zsidóság emancipációjáért érvelt, tárgyalt, s tett konokul újabb és újabb lépéseket. 1867. december 27-én az uralkodó szentesítette a törvényt, amely 1868. január elsejével – százötven esztendeje – hatályba lépett. Olyan új helyzetet teremtve az ország s Budapest izraelita vallású pogárainak, amelyben nem volt többé kérdés, van-e bármi jogi természetű akadály annak hogy kiteljesíthessék tehetségüket. Hogy elismerést szerezzenek maguknak, olykor nemzedékek óta itt élő felmenőiknek, hogy beírják nevüket egy szakma vagy éppen a város közössége, akár a nemzet történetébe, hogy fiaik, egzisztenciájuk örökösei, fényes pályát futhassanak be.



„... ezer ellenhatás közt, megfeszített erővel lépcsőről lépésre tört utat magának s fejlődő fővárosunknak – bátran mondhatjuk – ő adta meg a szárnyakat; ahol ő a síneit lerakta, a földből bújtak ki a paloták. A közlekedésügy tekintetében Balázs Mór Budapestet tette a continens mintavárosává s valóban rászolgált, hogy a neve hálaival legyen följegyezve.” A Magyar Géniusz méltatta így Balázs Mórt még életében. Kortársai is felismerték, milyen nagy szerepe volt abban, hogy Budapest igazi nagyvárossá fejlődött. Az utókor azonban nem tűnik ennyire hálásnak. Hiába fejlődtek munkája nyomán utcák, terek, városrészek, egyetlen köztér sem viseli nevét a fővárosban. Ráadásul életéről egyetlen komoly életrajzi leírás sem született, ami mégis van, igénytelen próbálkozás.

Az életéről szóló lexikonszócikkekben, sajtóhírekben és tanulmányokban a legtöbb helyen az olvasható, hogy Pesten született, 1849. március 5-én. (Több hitelesnek tűnő helyen, még korabeli sajtóhírekben is, az 1852-es dátum is feltűnik.) Halála helyszínéül Wauheim, Mannheim és Remagen is szerepel. Egyesek szerint Blassról magyarosított. De nem soroljuk tovább a tévedéseket. Amit biztosan tudunk róla az az, hogy Óbudán, egyszerű polgári családban született. Édesanyja Luria Róza, mostohaapja Blas Zsigmond kereskedő. Rózának és Zsigmondnak három vagy négy gyermeke született, Blas egyéves kora óta saját fiaként nevelte Mórt (Móricz). Akit akkor még (egészen 1882-ig) Kohn Mózesnek hívtak.



A millenniumi ünnepekre átadott 19-es pályaszámú kocsí. A Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban ma is megtekinthető

Középiskolái, illetve a Politechnikum elvégzése mellett több külföldi tanulmányutat is tett, vélhetően ezek egyikén ismerte meg az 1863-ban megépített londoni földalattit is, majd – a Vasúti és Közlekedési Közlöny szerint – „a közúti vasút szolgálatába lépett s úgy került a Siemens és Halske-féle villamos vasúti vállalatához”. Huszonöt évesen, 1874-ben vette feleségül *Deutsch Malvinát*. Két lányuk és két fiuk született: *Vera, Pálma, Aurél* és *Károly*.

Villamost Budapestnek

Az 1885. évi országos kiállítás kapcsán a főváros hosszasan tárgyalta a Városligetbe vezető Podmaniczky utcai és a Stáció (Baross) utcai lóvasúti vonalak építésének ügyét. Balázs ekkor a városligeti vonalra egy korszerűbb megoldásra, gőzüzemű kocsik közlekedtetésére kért engedélyt, amit a főváros kirendelt albizottsága – a főmérnöki hivatal egyetértésével – támogatott is. A vonal a kiállításra már természetesen nem készülhetett el, de úgy ítélték meg, hogy a beruházás arra mindenképpen alkalmas, hogy teszteljk a gőzüzemű közúti vasút üzemét a főváros útjain. (Ilyen egyébként már több európai nagyvárosban működött akkor, sőt egy évvel korábban Debrecenben a pályaudvartól a belvárosba is gőzmozdonyos, két- vagy háromkocsis szerelvényekkel lehetett közlekedni.)

Ilyen üzemre a lóvasúti cégnek nem volt előjoga. Mivel pedig a lóvasúti közlekedé-

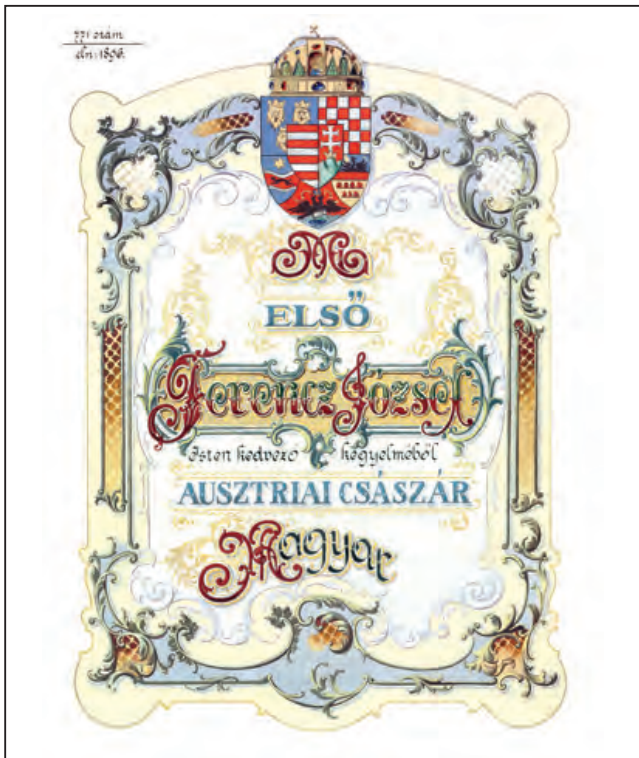
sért felelős magáncég, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) többször sem óhajtotta figyelembe venni a főváros igényeit a város közlekedésének fejlesztésekor, Balázs felvetése minden bizonnyal még jókor is érkezett a városházi döntéshozók asztalára.

1886-ban németül és magyarul is megjelentette részletes közlekedésfejlesztési terveit „Budapester Damp-tramway-netz”, „Budapest gőzmozdonyu közúti vaspálya (gőz-tramway) hálózata” címmel. Elképzelésének lényege az volt, hogy a Duna-parton az elevátortól – viadukton és alagútban – az Akadémia épületéig már részben villamosüzeműre építenek meg egy vonalat és ez csatlakozott volna a Podmaniczky utcai gőzüzemű vonalhoz. A Podmaniczky és Stáció utcai vágányok megépítése ügyében Balázs beadványt is intézett a fővároshoz, sőt visszalépett az adókedvezmény igénylésétől, elfogadta a vegyes bizottság kéréseit a városnak juttatandó tiszta üzleti nyereség mértékéről, továbbá megnyerte a debreceni, brünni és más közúti vasutakat építő Lindheim és társa céget a vonalak építésére. Végül sikerült bevonnia a Siemens és Halske firmát is a projekt megvalósításába.

Ahhoz, hogy a villamosok működőképességét igazolják, egy keskeny nyomközű próbavasút megépítését határozták el. Nem meglepő az óvatosság, hiszen az első ilyen üzemeket csak 1881-ben adták át, azt is az akkor még Berlintől különál-

ló igazgatású Gross-Lichterfeldében. A nagykörúti próbavasútra a német cég az 1883-as bécsi nemzetközi elektrotechnikai kiállításon bemutatott zöld színű kocsijait hozta Budapestre. A vonal építésére *Baross Gábor* 1887. október 1-jén adott engedélyt, és november 28-án már el is indult az első pesti jármű a Nyugati pályaudvar és a Király utca között. Városképi okokból itt sem használhattak felsővezeték: a Nagykörútra tökéletesített alsóvezeték rendszerrel a szakirodalom sokáig Budapest-rendszerüként jegyezte.

Az eredmény meggyőzte a fővárosi döntéshozókat is és Balázs néhány hónappal később már engedélyt kapott a Stáció utcai és Podmaniczky utcai vonalak megépítésére, melyeken így már nem is gőzüzemű kocsik, hanem valódi villamosok közlekedhettek. „A bejárt forgalmi vonal első gyakorlati kísérlet a villamos-vasutak nagyobb szakaszban való alkalmazásának és e tekintetben Budapest dicséretes példával jár elől a többi európai városnak” – írta a Gazdasági Mérnök a vonalak megnyitása előtti műtanrendőri bejárást követően. 1889. július 30-án elindult – immáron normál nyomtávú vágányokon – a villamosforgalom a Stáció utcai vonalon az Egyetem tértől a Kálvin téren keresztül a lóvasutat egészen a Köztemető utcáig, az Orczy térig, majd bő egy hónappal később, szeptember 10-én már a Podmaniczky utcában is villamosok csörömpöltek. Ezzel kezdődött meg Európa első belvárosi



villamoshálózatának kiépítése. Számos külföldi szakember járt akkoriban a magyar fővárosba, hogy megismerje, megtanulja a forradalmian új rendszert.

1891-ben a beruházók vállalkozása, a Budapesti Városi Vasút Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. (BVVV) néven részvénytársasággá alakult. Első vezérigazgatója Balázs Mór lett. Kinevezésekor (az alapszabályban foglaltakon túl) fizetését az első két évre lakbérátalánnyal havi 12000 koronában határozták meg, ami kétévénként további kétezer koronával emelkedett. Ezen túl minden egyes új villamosvonal után, amelyet a cég az ő vezérigazgatósága idején épít, 300 korona illetve meg vágányfolyóméterenként, Budapest „beépített területén belül” 2400 korona, végül arra az esetre, ha a Dunapartra és az Andrassy útra is villamost épít, akkor vágányfolyóméterenként 6000 korona járt neki motiváció gyanánt.

Közben elkészült a nagykörúti, majd a Király utcai villamosvonal is: ekkoriban már évente másfél-kétmillióan villamosozhattak Budapesten: „De nemcsak mi, hanem – engedelemmel legyen szólva – a hatóságok is neki iramodtak (...). Balázs Mór oda terelte őket a fejlődés lázas kerekéhez. S mi történt? A hihetetlen. Maguk a hatóságok kívánták, sürgették a lóvasutaknak a villamos úzre való átalakítását” – írta róla néhány évvel később A Hét.

Természetesen a villamosok megjelenése az utcákon egy sor közrendészeti szabályozási kérdést is felvetett, melyek rendezésében a vezérigazgatónak döntő szerep jutott. De nem csupán



szabályozásról volt szó. A villamosbal-esetek, elgázolások megelőzésén dolgozva egy sor önjelölt feltaláló is felbukkant, akik biztonságosabbnál biztonságosabb életmentő készülékek ötletével álltak elő. Még az is előfordult, hogy az egyik elhajtott „zseni” párbajra hívta ki – mégpedig villamossal: *„minthogy az ily dolgok már a lovagiasság szabályai szerint intéződnék el, ő is, és én is álljunk ki külön-külön egy-egy oly 20 km gyorsasággal haladó villamos kocsinak, miknek egyikére azon készülék tessék, mellyel a próbák az aréna úti állomáson megtartattak, másokra ellenben az én készülékemet tessék.”* Vélhetően a villamos-párbajra sosem került sor.

Talán még kevésbé ismert, hogy Balázs a szakmai kérdéseken túl aktívan részt vett a városi politikában is. Már 1891-ben beválasztották a középítésügyi bizottságba, és ugyanezen év végétől a törvényhatóság közgyűléseinek is aktív résztvevője. (A törvényhatósági bizottság VII. kerületi rendes tagja volt. Itt működött a villamoscég is.) A főváros delegálta az 1896. évi „országos nemzeti kiállítás és az ezredéves ünnepélyt rendező” bizottságba.

Támogatta többek között a pesti izraelita hitközség új templomának és iskolájának céljait szolgáló telek átengedését. Pártolta, hogy a főváros ugyancsak ingyenesen adjon telket a symbolicus nagypáholy számára, hogy ott egyleti házat, népkönyvtárat és szegény iskolás gyermekek téli étkeztetésére szolgáló mintakonyhát létesíthessenek. Aktív volt az erzsébetvárosi politikai ügyekben, de a Józsefvárosi Körnek is tagja volt.

Világelső metrótervek

A város páratlan – 1885-től Andrássyól elnevezett – sugárútjára eredetileg lóvasúti vágányokat javasolt a BKVT, de a rajzokat a minisztériumban már 1882-ben lesöpörték. Nagyjából tíz évvel később viszont a belvárost a Városligettel összekötő földalatti vasút gondolatához Balázs Mórnak sikerült megnyernie a Siemens és Halske céget, majd a BKVT vezérigazgatójával, *Jellinek Henrikkel* közösen mutatta be a hatóságoknak elképzelését 1893. február 18-án. A két – egyébként konkurens – cég, a BKVT és a BVVV közös részvénytársaságot alapított Budapesti Földalatti Villamos Közúti Vasút Rt. néven.

A kontinens első – és a világon elsőként már eleve villamos üzemre tervezett – földalatti vasútvaját 1894 augusztus elején kezdték építeni. Mindössze 21 hónappal később, 1896. május 2-án átadták a forga-



lomnak, május 8-án Ferenc József is utazott rajta és *„legkegyelmesebben megengedte, hogy a Ferencz József Földalatti Villamos Vasút nevet viselje.”* Így előbb lett „metróvonal” Budapestnek, mint Berlinnek, Párizsnak, Bécsnek vagy New Yorknak. A ragyogó munka 1900-ban a párizsi világiállításán aranyérmét kapott. Ahogyan néhány évvel korábban a villamosok miatt, ezúttal a földalatti okán ugyancsak külföldi mérnökök, politikusok, különféle szakemberek sokasága jött Budapestre, és tanulmányozta a főváros közlekedését – az új földalattin II. Vilmos német császár is utazott.

A hatalmas siker nyomán a millenniumi kitüntettek között természetesen ott volt

Balázs Mór és Jellinek Henrik is. Balázs 1896 júniusában verőczei előnévvel kapta meg nemesi címét. Amint a címadományozási dokumentum írja: *„Hívünknek Felségünk és Felséges Uralkodó Házunk iránti állandó hűségét és a közügyek terén szerzett jeles érdemeit, tekintve továbbá, hogy Ő a székesfőváros fejlesztés, főleg pedig a villamos vasutak meghonosítása körül fáradhatatlan és buzgó tevékenységet fejtett ki.”* A nemesi címerben egy alagút, egy vasúti sínpár és cikázó villámsugarak is helyet kaptak.

Sajnos az utókor azt is elfeledte Balásról, hogy Budapest első metróhálózati terveit is ő készítette el. A fővárosi metrótervek bemutatásakor a szakirodalom *Zielenski Szilárd* 1902. évi elképzeléseit

tekinti az elsőnek, noha a vadonatúj nem is már 1897 márciusában a főváros teljes villamoshálózatának fejlesztésével együtt benyújtotta a kereskedelemügyi minisztériumhoz a magasvasúttal szemben egy valódi metróhálózat terveit. Azzal érvelt, hogy a viadukt rendszerűek rontanák a városképet. Amerikai példákat mutatott be arra, hogy a magasvasutak hogyan tesszük tönkre a lakókörnyezetet, veszik el a természetes fényt és a levegőt a házak alsó ablaksoraitól, és hogy az ilyen beruházások milyen komoly zajterhelést jelentenek. Szenvedélyesen hitt abban, hogy egy fejlődő nagyváros igényeinek egy földalatti vasúthálózat felel meg a legjobban.

Mivel terveze teljesen feledésbe merült, röviden be is mutatjuk az egyébként később (1970 és 1990 között) kettes és hármas metró néven nagyjából meg is valósult, a kisépítési kiegészítő, két metróvonalból álló koncepciót (a korabeli köztérnevet használva):

1. A Gizella tértől a Mária Valéria utca alatt az akkor még csak tervekben szereplő Eskü téri hídig (a későbbi Erzsébet hídig), onnan a Dunáig a Kossuth Lajos utca és Kerepesi út alatt a Keleti pályaudvarig. Itt a metró végállomása a pályaudvar postaházához került volna. A Kossuth Lajos utcából a Gránátos vagy a Koronaherceg utca alatt egyvágányos szárnyvonalat tervezett a főposta épületéig.

2. A Nyugati pályaudvartól a Váci körút, Károly körút, Múzeum körút és Kálvin tér alatt a Vámpalotáig, illetve a Ferenc József hídig. Ezt a vonalat áruszállításra („podgyász és postai szállításra”) is javasolta berendezni.

Az utókor feledékeny

Negyvenhét évesen, 1896. július 18-án írta meg végrendeletét. Ebben vagyona felét feleségére, Malvinra, másik felét pedig egyenlő arányban négy gyermekére hagyta. 1897 elején szívinfarktust kapott, gyógyfürdőkúrára Németországba utazott. A rajnavidéki Neunahr fürdőjéből július 29-én indult el Mannheimbe, de útközben a vonaton rosszul lett. Olyannyira, hogy a remageni vasútállomáson le kellett szállnia, egy helyi szállodában szobát vett ki. Innen azonnal táviratot küldtek a karintiai Wörthersee partján, Pörschachban nyaraló családjának. Felesége nyomban útra kelt Remagenbe, ahol Balázs két napig szenvedett, végül Malvin kezei között halt meg augusztus 1-jén. Holttestét ölmozott koporsóban Budapestre szállították. (Szomorú, hogy a



Csésze Balázs Mór címerével a Közlekedési Múzeum gyűjteményéből

testét szállító halottaskocsi, éppen a vasúti pályák állapota miatt, csak nagy kerülővel Linzen, Budweisen és Bécsen át tudott megérkezni a Keleti pályaudvarra.)

Augusztus 7-én a Kerepesi úti temetőben ravatalozták fel, ahol a villamoscég díszruhás kocsivezetői álltak díszsorfalat, és a főváros törvényhatósága, polgármestere, miniszteri tanácsosok, számos országgyűlési képviselő, a villamoscég tisztikara és alkalmazottai már aznap elhelyezték a koszorúkat.

Özvegye és családja az ausztriai árvízek miatt csak ezen a napon érkezett Budapestre. Mellettük apja, öccse és két húga, valamint anyósa, *Deutsch Eleonóra* gyászolta. (Édesanyja már 1889-ben meghalt.) A gyászszertartást a nagynevű, bátran emancipációpárti *Kohn Sámuel* rabbi, Balázs régi ismerőse végezte. Négyfogtű gyászhintóval vitték át az új kőbányai (Kozma utcai) izraelita temetőbe. *Márkus József* polgármester levélben fejezte ki Balázs Mór családjának a székesfőváros részvétét, a középítési bizottság Balázs emlékét jegyzőkönyvben örökítette meg.

Bő egy hónappal később, 1897. szeptember 26-án a városi vasutak döntéshozói egyhangúlag azt a *Hüvös Józsefet* választották meg a cég új vezérigazgatójának, aki nemcsak helyettese volt korábban Balásznak (különösen egyre súlyosabb betegsége idején), de vélhetően jó barátságban is álltak.

Sírja felett 1898. június 30-án díszes mauszóleumot avatott fel a család. Ekkor is számos tisztelője jelent meg, különböző testületek és cégek képviselői, többek között természetesen a villamoscég, a földalatti részvénytársaság és a főváros számos vezetője.

Aztán, mondhatni, teljesen elfeledték. Néhány kiváló közlekedési szakember és a család próbálta ápolni emlékét. A BKV 1998-ban Balázs Mór-díjat alapított a közösségi közlekedésben vagy annak érdekében kimagasló tevékenységet végzők munkájának elismerésére. Jóval később, a főváros 2014-ben elfogadott középtávú közlekedésfejlesztési tervét szintén róla nevezték el. 2017. január 25-én – már nem az első nekifutásra – a Fővárosi Közgyűlés, Balázs Mór dédunokájának kezdeményezésével egyetértve, egyhangúlag támogatta pusztuló síremlékének felújítását, ami végre meg is kezdődhetett.

Kortárs méltatásai közül egyet idézek még zárásképpen. Az *A Hét* című politikai és irodalmi szemle még 1896 áprilisában, a földalatti átadása előtti hetekben írta róla: „Azok közül, kik világvárosias fejlődésünk korszakos munkájában tevékeny szereplést vittek, Balázs Mór neve nem tartozik az emlegetettek közé. Nem pedig azért, mert energiáját csak szerénysége múlja felül. Pedig ő volt az, aki Budapestnek, minden külföldi város megelőzésével, oly villamos vasúti hálózatot teremtett, mely már ma is 26 kilométernyi kiterjedésben fogja össze a különböző városrészeket és ő volt az, aki a még néptelen utakra rábocsájtotta azokat a csodás járműveket, melyek évenként közel 20 millió embert szállítanak, s amelyek mentén ma mindenütt eleven pezsgő élet liktet. Nem a nagy házso-roknak adott közúti vasutakat, de a vasúttal teremtett nagy házso-rokat. Ugyancsak ő hozta létre a földalatti villamos vasutat is, ezzel oly műszaki alkotással gazdagítván a várost, mely a maga nemében páratlan a világon. Ennek az eszméje is az övé volt. S egyúttal övé a kivitel érdeme is.” ●