



# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: (gy. e.)

Cím: Amíg a pesti villamos eljut odáig

Forrás: Ujság

Bn  
(Hely)

1925. 7. 16.  
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy 385.85

Hely

Idő "1925"

Személy

Helyszám

Székesfővárosi ház

A VONALAK KIÉPÍTÉSÉNEK AKADÁLYAI.

## Amíg a pesti villamos eljutott idáig...

**Az utolsó lóvasuttól a mai napig. „A budapesti rendszer” és a világ második földalatti vasútja. Közel negyven esztendő a budapesti villamosvasut fejlődésének történetéből.**

A közelmúlt hetekben Budapesten jártak a külföld villamosvasuti szakértői. Európa majdnem minden jelentősebb országa elküldte megbízottját az itteni kongresszusra, azzal, hogy tanulmányozza a magyar főváros villamosvasuti berendezését. A kongresszussal kapcsolatban a villamosvasut igazgatósága kiállítás is rendezett a Vigadóban, amely méltóképen revelálta azt a harminchét esztendőt, ami a pesti villamos életéből letelt.

Régi fotografiák, rajzok és modellek mutatják be közúti vasutunk fejlődésének (mert bármennyire szidjuk is, technikailag mégis sokat haladt, s még tovább haladt volna, ha az utolsó évtized zajgó eseményei meg nem akasztják) útját 1887-től, amikor a lóvonat végképen nyugalomba vonult.

A külföldi szakértők a fennálló hibák mellett is kétségtelenül sok hasznos tapasztalatot gyűjtöttek itt össze, sok értékes megoldással gazdagították ismereteik tárházát. Hiszen például a régi alsóvezeték, amelyet csak nemrégiben váltott fel végképen a felsővezeték, speciális magyar, illetve specielisan budapesti volt. Más, mint a világ többi fővárosaiban. Egészen egyéni, egészen különleges, ezért kapta azután a „budapesti rendszer” elnevezést.

Ugyancsak mi büszkélkedhetünk azzal is, hogy itt készült el a világ második földalatti vasútja, amely ma is a legzavartalanabban tartja fenn üzemét.

A budapesti villamosvasut fejlődésének történetét, egyes fázisait, azt a folyamatot, amíg a pesti villamos eljutott idáig, az alábbiakban érdekesen ismerteti Tóbiás Károly, a BSzKRt igazgatója:

### EURÓPA ELSŐ VILLAMOSVASUTJA.

— Budapest egyike azoknak a világvárosoknak, amelyek legelőször tértek át a villamosvasuti közlekedésre. 1887 őszén helyezték üzembe azt az első rövid vonalat, amelyet kísérletképpen építettek. Ezt gyors iramban követte ugy Budapesten, mint az ország többi városában a villamosvonalak kiépítése és ezt az iramot csak a háboru kitörése akasztotta meg.

— A villamosvasutakat megelőzően lóvasut bonyolította le Budapesten a közúti forgalmat, de ennek a hátrányait csakhamar felismerték és minden eszközzel igyekeztek az új rendszerre áttérni. Az első pesti villamos tulajdonképpen a Budapesti Közúti Vasuti Társaság csőkönyvségének köszönheti létrejöttét. A kormány ugyanis a nyolcvanas évek közepén korlátozni akarta azokat a kedvező szerződési feltételeket, amelyeket a főváros és a BKVT között az utak használatára vonatkozóan fennállottak. A társaság nem fogadta el a zúj feltételeket. Erre megalakult a Budapesti Városi Villamos Vasutak Rt., amely a módosított feltételek akceptálásával három vonalon huszonhat kilométer hosszúságban megépítette Európa első belterületi villamosvasutját. Ez csakhamar magára vona a külföldi szakkörök figyelmét is, s a földalatti áramvezeték a „budapesti rendszer” elnevezést kapta.

### AMIKOR A FÖLDALATTI ÉPÜLT.

— Ekkor még fennállott a közúti lóüzeme. A villamosvasutak forgalmi eredményei azonban arra készítették a társaságot, hogy áttérjen a villamoserőre. 1895-ben határozták el ezt a korszakalkotó reformot és két esztendőig tartó munkával több mint száz kilométer hosszúságú vonalat rendeztek be. Ezekben az években egy még jelentősebb esemény is történt a közlekedés terén: megépült Budapesten a világ második földalatti vasútja, amelyet 1896 május 2-án adtak át a forgalomnak. Ezt a vasutat még ma is ugyanabban a formában tartják üzemben, mint megnyitása napján.

— Az első villamoskocsik a lóvasuti kocsik mintájára kis sulyuk és csekély bejogadóképeségűek voltak s aránylag gyenge motorok szolgáltatták a hajtóerőt. A BVVV első kocsijai, valamint az első tíz évben épített hasonló forgalmi eszközök csak 5000 kg. sulyuk voltak. Ezt az első kocsiípust később pótkocsivá alakították át s még ma is használatban vannak (Jórészt a 10-es relációban.) A motoroskocsi sulya az idők folyamán 12.5—14.5 tonnáig emelkedett. 1900 óta az összes kocsi légfékűek, kivéve a földalatti vasut kocsijait, amelyek villamosfékkel rendelkeznek.

### BUDAPEST EGYÜTT FEJLŐDÖTT A VILLAMOSVASUTTAL.

— A villamosvasutak kiépítését nyomon követte Budapestnek és a villamos forgalmi műveknek szinte példátlanul álló felvirágzása. Ez az aranykorszak a háboru kitöréséig tartott. A fejlődés folyamata alatt a budapesti közúti vasutak színhálózatának hossza megkétszereződött, az utasok, a kocsik és a kilométerek száma megnégyesződött. A mult esztendőben már 1065 motoros és 508 pótkocsi volt forgalomban.

— A villamosvasutak és Budapest fejlődésének egymásra gyakorolt hatása könnyen megállapítható. Az utasok száma 1887 és 1913 között 13.3 millióról 224 millióra emelkedett és így egy-egy pesti lakos a kezdetbeli 27 ut helyett 235 utat tett meg. Az 1923—1924. évi forgalmi eredményekből viszont azt látjuk, hogy az utasok száma 1918—1919-ig a közlekedési eszközök csökkenő teljesítménye mellett állandóan fokozódott, ettől az időtől kezdve pedig fokozódó teljesítmény mellett állandóan csökkent, úgy hogy az 1913-ban szállított utasok száma egyenlő az 1924. évi utasforgalommal. De egyenlő e két esztendőben kilométerenkint szállított utasok száma is, ámbár ez 1918—1919-ben átmenetileg a háromszorosáig emelkedett.

— Nem szabad megfeledkezni arról, hogy a budapesti villamosvasut hálózatának kiépítését igen sok mesterséges és természetes akadály nehezítette meg. A várost tudvalevően mintegy 18 km. hosszúságban a Duna osztja két részre és a hat hid közül csak hármat bocsátottak a villamosvasut rendelkezésére. Az összezsufolódott Belváros, a sugárszerűen épített széles utak csekély volta, a keskeny rakodópartok és a várost körülölelő fővasuti vonalak több helyen igen mesterkéltn berendezést igényeltek. Ezeket az állapotokat még megnehezítik a végállomások és a város belsejében főként a hurokvágányok hiánya. A vonalvezetés oly sajátságos jelenségeket mutat, amelyek csak a vasuttársaságok versenyével magyarázhatók meg. Ma már azonban nagyszabású terv áll készen, amely az egész közúti hálózatot egységes alakulattá építi át.

Eltelkintye tehát a tarifális és egyéb szempontoktól, a fentiekből élesen világlik ki, hogy a sokat ócsárolt pesti villamos, mire elérte a legszebb „férfi-kort”, technikailag sokat fejlődött és nagyon messze jutott attól az időponttól, amikor fáradt, öreg lovak vonszolták Pest-Budán a közúti közlekedés eszközeit. (gy. e.)