



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Oszdtálvozás

385.86

Szerző: *Lobmayer Jenő*
Cím: *A lóvonattól - a légi for-
galomig*
Forrás: *Független Budapest*

Hely

Idő

"1860 | 1929"

Személy

*Bp.**1929. XII. 25.*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

A lóvonattól – a légi forgalomig

Írta: **Dr. LOBMAYER JENŐ** tanácsnok, m. kir. kormányfőtanácsos

Amikor a *Független Budapest* 25 éves fennállását ünneplő számában fővárosunk közlekedési ügyének legutolsó 25 esztendejéről akarunk elmélkedni, önkéntelenül is hátrább tekintünk valamivel és azt latolgatjuk, vajjon mekkora is annak az egész multja?

A 60-as években alig volt hatvanezer főnyi a lakossága „Pest sz. kir. város“-nak, „Buda sz. kir. főváros“-nak és „Óbuda koronázó mezőváros“-nak, amikor gróf Károlyi Sándor és társai engedélykérvényét tárgyalta egy értekezleten 1864-ben a budai helytartótanács, felvetve a pesti oldalon

a mai Kálvin térről Újpestre vezető lóvasút tervével kapcsolatban azt a kérdést, hogy a vállalkozás „kívánatos, megengedhető és kivihető-e?“

A tárgyalás hangulata annyira nem volt biztató, hogy az engedélykérők visszaléptek, s *Hollán Ernő* nek, a később mégis megalakult „Pesti Közuti Vas-pálya Társaság“ első alelnökének harcolnia kellett azért, hogy a bizottságot meggyőzhesse arról: a tervezett vállalkozás közszükséglet. Budán ugyanakkor gróf *Festetics Béla* és három társa csinálta meg a lóvasút társaság konkurrenciáját, a „Budai Köz-uti Vas-pálya Társaság“-ot. A pesti vállalat 10 évvel később megvette a budait, s 1878-ban „Budapesti Közuti Vas-pálya Társaság“ cég alatt egyesültek, de csak 1879-ben indult meg a Margithídon át a for-galom.

A későbbi fontosabb dátumok: a villamosítás kezdete 1885-ben, ennek kedvező eredménye után a „Budapesti Villamos Városi Vasut Rt.“ és a HÉV. megalakulása 1889-ben, a lőüzemű B. K. V. T. elek-tromos üzemre való áttérése 1894-től 1896-ig, a Földalatti Villamos Vasut építése 1894-től 1896-ig, a Helyi Érdeku Vasut villamosítása 1907-ben. Ez

zel már odaérünk a most elmúlt negyedévszázad első közlekedési eseményeihez.

A legfontosabb eseményeknél való nekilendü-lések a magyar akarásnak nem egy szép példáját mu-tatják. Így például:

Koronháza (1863 és Wien (1865) után Buda-pest volt a harmadik európai város, ahol sze-mélyszállító lóvasút épült.

A „Budai Hegypálya“ 1868-ban épült, s szintén egyike volt a legelső ilyenmü pályáknak. Az 1873-ban keletkezett Fogaskerekü Vasut a világ második fogaskerekü vasutja volt, az első villamos vasut, a Nyugati pályaudvartól a Király uccáig épült kes-kenyvágányú próbavasut a harmadik volt az egész világon. a földalatti vasutnál pedig egyenesen azzal büszkélkedhetünk, hogy az a legelső villamosüzemü földalatti vasut volt egész Európában, s mintául szolgált Berlinek, Párizs-nak, London-nak. Sajnos, a szép kezdetek után hosszabb stagnálások keletkez-tek, majd pedig fejlődésünknek, országunknak leg-nagyobb csapása, a világháború vet véget.

A világháborút megelőző években fővárosunk legfontosabb közlekedéspolitikai eseménye az volt, hogy egy kedvező alkalmat felhasználva, a főváros 1911-ben megvásárolta a Villamos Városi Vasut részvényeinek többségét. Az eredetileg a fővárossal megkötött szerződés egyrészt nem biztosított elég

befolyást az ügyek intézésére, másrészt a főváros bizonyos nyomást akart gyakorolni a B. K. V. T.-re is, amelynek 1895-ben megkötött új szerződése erre szintén nem adott elég támpontot. Ennek a tranz-akciónak a közönségre nézve kedvező volta nem-sokára megnyilvánult a tarifának kedvezőbbé té-telében.

A közlekedési vállalatok életében rendkívül fontos változás állott be a világháború sze-rencsétlen befejezése után.

A közuti és helyiérdeku villamos vasutakat az 1918-as esztendő utolsó zavaros hónapjaiban és 1919-ben köztulajdonba vették, majd „Budapesti Egyesített Városi Vasutak“ címmel Budapest szé-kesfőváros tulajdonába, illetőleg birtokába adták tovább. Az egyesített kezelést a kommün bukása után is fenntartották, s a vasutak ügyvitelének irá-nyítására miniszteri biztost küldtek ki.

A törvényhatósági bizottság közgyűlése 1920-ban kimondotta, hogy a B. K. V. T. és a B. V. V. V. területihasználati szerződéseit 1923. január hó 1-ével felmondja és ennek a két társaságnak a tulajdonát tevő vasutakat tulajdonába és birtokába veszi. 1921-ben a kormány elrendelte, hogy a vilamosvasutak üzemvitelét „Budapesti Egyesített Városi Vasutak fölszámolás alatt“ címmel kell folytatni és hogy a cég számoljon föl. Ezután megalakult a „Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság“.

A háború utáni események közül megemlítendő, hogy a *Budai Hegypálya 1920-ban, a Svábhegyi Fo-gaskerekü Vasut 1926-ban háramlott a fővárosra*. Ebben az esztendőben végrehajtották a fogaskerekü vasutnak rég óhajtott elektrifikálását is; a fogas-kerekü vasut jelenleg a BSZKRt üzemvitelében van, s általa a székesfőváros egy korszerű közlekedési eszközzel lett gazdagabb.

A legutolsó évtizedben fontos változást, sőt új korszakot jelent közlekedésünk életében

az autóbusz bevonulása,

amelynek fejlődési lehetősége ma még szinte belát-hatatlan. Az autóbuzsközlekedés első nyomait a há-ború alatt találjuk meg (1915–17), amikor az né-hány kocsival az Andrássy úton bonyolította le a forgalmat. Fejlődése 1917-től 1929-ig stagnált. Ez az esztendő hozta meg a legnagyobb változást a fő-városi autóbuzsközlekedés életében, amennyiben 100 magyar gyártmányú új autóbuzst állíthattunk a kö-zönség szolgálatába és megkezdttük egy páratlanul modern nagy központi autóbuzsgarázsnak az épí-tését.

Az autóbuzsforgalom természetesen nemcsak a főváros területén fejlődött, hanem országos viszony-latban is, olyannyira, hogy a kormányhatóság szük-ségesnek látta, hogy a „közhasználatú gépjármü-vekről“ szóló törvénnyel a vasutakat védelmébe vegye.

Érdekes, hogy az autóbusz ennek következtében legelőször *a helyiérdekű vasutakkal került ellentétbe*. A helyiérdekű vasutak igen fontos missziót töltek be a főváros életében. Nagy, be nem épített területeken át összeköttetést létesített a HÉV. a környékkel, lehetővé tette azt, hogy a lakosság kevésbé tehetőse része a környéken házat, kertet szerezzen magának s nem kis szerepe volt abban, hogy a környékbeli mezőgazdaságok termékeit a fővárosba hozva, a fogyasztók szempontjából kedvező hatást gyakorolt az élelmiszerárak kialakulására. Az idők folyamán azonban a főváros határain belül fekvő nagy, lakatlan területek beépültek, s a helyiérdekű vasutak a legutolsó esztendőben elégteleneknek bizonyultak a forgalom lebonyolítására.

A főváros a sok és elkeseredett panaszon *autóbuszok beállításával óhajtott segíteni*, s itt keletkeztek az első surlódási felületek a főváros belső autóbuszfejlesztési törkevései és a kormány vasutvédelmi szempontja között, amelyeket az a főváros területén elsősorban a HÉV.-vel kapcsolatban alkalmazott.

A fővárosnak az az álláspontja, hogy az autóbuszforgalom elsőrendű közérdek, s hogy az abba fektetett közpénzek is jelentékeny nemzeti vagyont képviselnek.

A HÉV.-nek a jelentőségét nem akarjuk lekicsinyelni, annak ma is fontos szerepe volna a messzebb fekvő községek távolsági személy- és áruforgalmának lebonyolításában. Állandó tárgyalásainknál azon vagyunk, hogy ennek a két egymással ellentétesnek látszó szempontnak a nehézségeit kiegyenlítsük.

Sajnálatos, hogy a villamos földalatti vasutak szempontjából a kontinensen úttörő működésünket nem állt módunkban továbbfejlesztetni. *Egyéb közlekedési eszközeinknek a száma sincsen arányban fővárosunk fejlettségével.* Azt azonban nyugodtan megállapíthatjuk, hogy úgy a villamosvasutaink, mint ma még kevés számú autóbuszunk minőség szempontjából nemcsak hogy kiállják a nyugati metropolisokéval az összehasonlítást, hanem sok tekintetben azokat felül is mulják.

Ha ilyen retrospektív szemlélődés után pillantásomat a *jövőbe* irányítom, fantáziámat kissé megbénítja a jelennek különösen sivár gazdasági helyzete. A bizakodást és optimizmust azonban szinte

kötelességnek tartom és ezen a szemüvegen át vázolja a programot, a következő 25 esztendőben a következőket kellene megvalósítanunk:

Egy közlekedési centrumnak céltudatos és kellő számú szakemberrel való megszervezése, amely

a különböző közlekedési eszközök és vállalatok fejlődését egységes szempontok szerint ellenőrizné és irányítaná.

Közlekedési programot kell megállapítanunk, amely harmoniába hozná a nagyvasutak, a helyiérdekű vasutak, a létesítendő autóbuszrelációk és a még soká teljesen ki nem küszöbölhető villamosvasutak hálózatát az immár nemsokáig odázható és elengedhetetlenül szükséges *gyorsvasuti hálózatot* olyan nagy koncepciójú városszabályozási tervvel, mely az előbb felsorolt közlekedési eszközökön kívül számba veszi azt a pontos közlekedési és közgazdasági tényezőt is, amely a jövő fejlődésében az egyik legfontosabb szerepet fogja játszani: *az automobilizmust. A városszabályozási tervnek tekintettel kell lennie a Nagy-Budapestet alkotó környékbeli községekre és városokra is, s ugyancsak ebben volna megoldandó a pályaudvarok és egy modern repülőtér kérdése is.*

Az automobilkérdés új burkolási, útprofil-megállapítási és parkozási problémákat jelent,

s *Párizsban* például már konkrétan foglalkoznak az-
zal a gondolattal, hogy az autó részére is új közle-
kedési síkot keressenek ott, ahol azt a villamos ré-
szére már megcsinálták: *a föld alatt.*

Ennek a hat tényezőnek: a nagyvasutnak, a helyiérdekű vasutnak, a villamos közuti vasutaknak, a gyorsvasutnak, az autóbuszforgalomnak és a légi kikötőnek a harmonikus és megfelelő kialakításában látom azt a célt, amely felé Budapest közlekedésének tökéletesítése céljából törekednünk kell.