

Visszapillantás

Búcsú két jellegzetes villamoskocsi-típustól

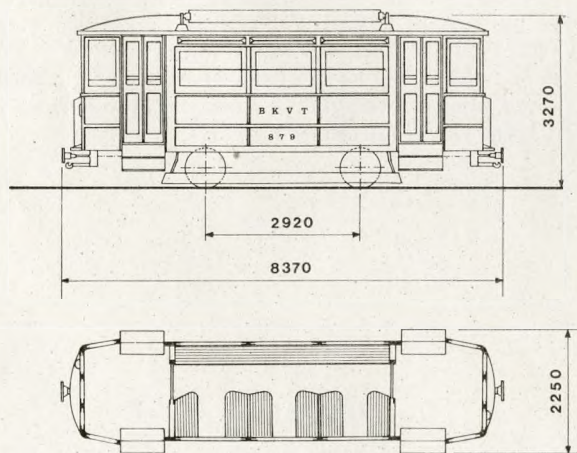
Végh Dezső

A villamosvasúti közlekedés fejlődésének velejárója, hogy azok a kocsi típusok, amelyek valamikor úttörő jellegűek voltak, korszerűtlenné válnak és eltűnnek. Ez a folyamat — a régi járművek rendkívül szolid kivitele miatt — évtizedekig tartott.

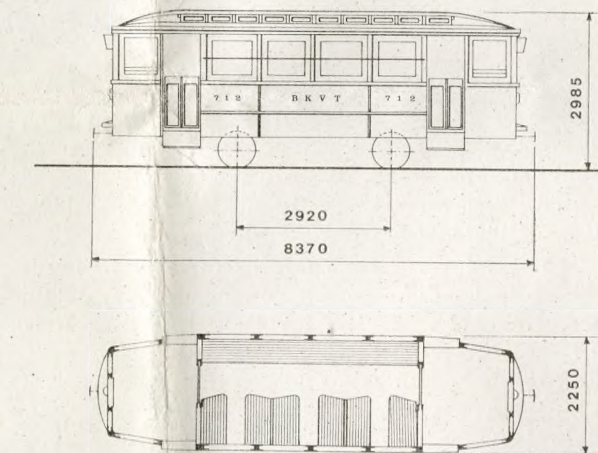
1972-ben és 1973-ban két jellegzetes kocsi típus tűnt el a főváros közlekedéséből: a kis pótkocsi és a középbejáratú ikerkocsi.

A kis pótkocsi

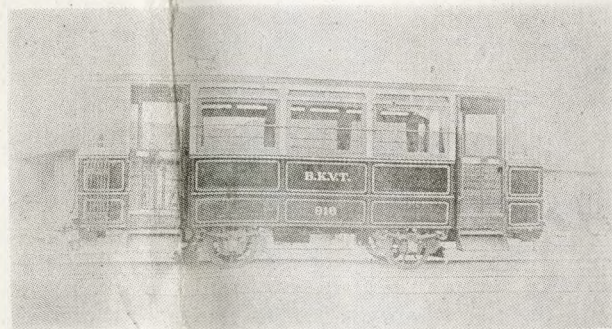
A kis — 9 m-nél rövidebb, általában háromablakos, 1. az 1. táblázatot — pótkocsi múltja meglehetősen hosszú. A budapesti közúti vasutak már a századforduló előtt alkalmaztak pótkocsikat. A BKVT, villamosítása (1895—98) után, egyes lóvasúti kocsi típusokat pótkocsiként vett át a villamosvasúti állományba, ezek mindvégig nyitott peronosak voltak. A BVVV régi, kis motorkocsijai közül húszat pótkocsiként helyezett üzembe, de szükségszerűen pótkocsikat (I típus) használt a rövid ideig (1891—1893) fennálló kőbányai gőzüzemű vonalán is. Ezek között volt a fővárosi



1. ábra. A BKVT R típusú pótkocsijának jellegrajza



2. ábra. A BKVT R₂ típusú pótkocsijának jellegrajza (eredeti állapot)



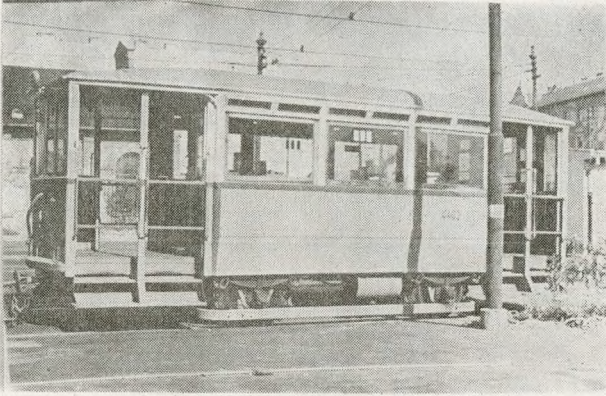
3. ábra. A BKVT R₂ típusú pótkocsija eredeti állapotában

közúti vasutak egyetlen emeletes pótkocsija — később egyszintesre alakították —, és ezek között volt négy négytengelyű kocsi is. A kocsikat később motorkocsivá, majd ismét pótkocsivá építették át. A BURV megnyitásakor (1896) azonnal alkalmazott pótkocsikat. A két közúti vasúti jellegű helyi érdekű vasút (BLVV és BBVV) szintén alkalmazott pótkocsikat. Az eredetileg gőzüzemű BLVV villamosításáig szükségszerűen pótkocsikkal közlekedett és villamosítása után egy ideig még fenntartotta a mozdonyos üzemet és pótkocsijait ilyen módon közlekedtetette. A BBVV pótkocsijai részben a BLVV pótkocsijaival voltak azonosak.

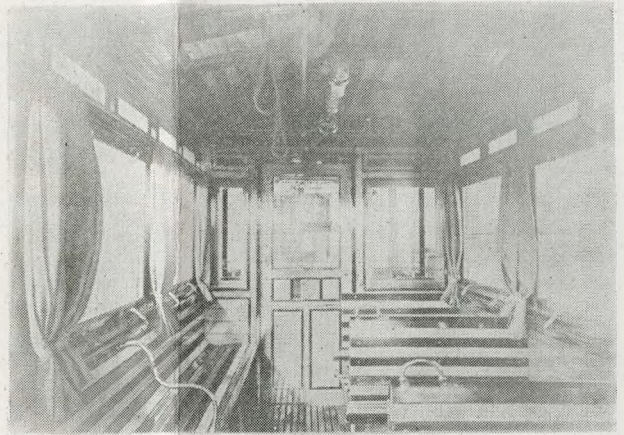
A BKVT hálózatán első önálló pótkocsi-típusként az I típus — két és fél (!) pályos — jelent meg, ezt 1903-ban motorkocsivá építették át, majd 1925-ben visszaépítették pótkocsivá és így selejtezték a II. világháború után. Ez a folyamat több típusnál megismétlődött, különösen a BLVV és a BBVV régi járműveinél.

A BKVT 1904-ben helyezte forgalomba új, R típusú pótkocsijait (1. ábra). Ezt a típust egy külsőleg csaknem azonos típus (R_a) követte, ez a két típus mindvégig pótkocsi maradt. Az R típus egyik kocsijának (719) külső lemezelés helyett a 11—19. sz. földalatti vasúti kocsiéhoz hasonló faburkolata volt.

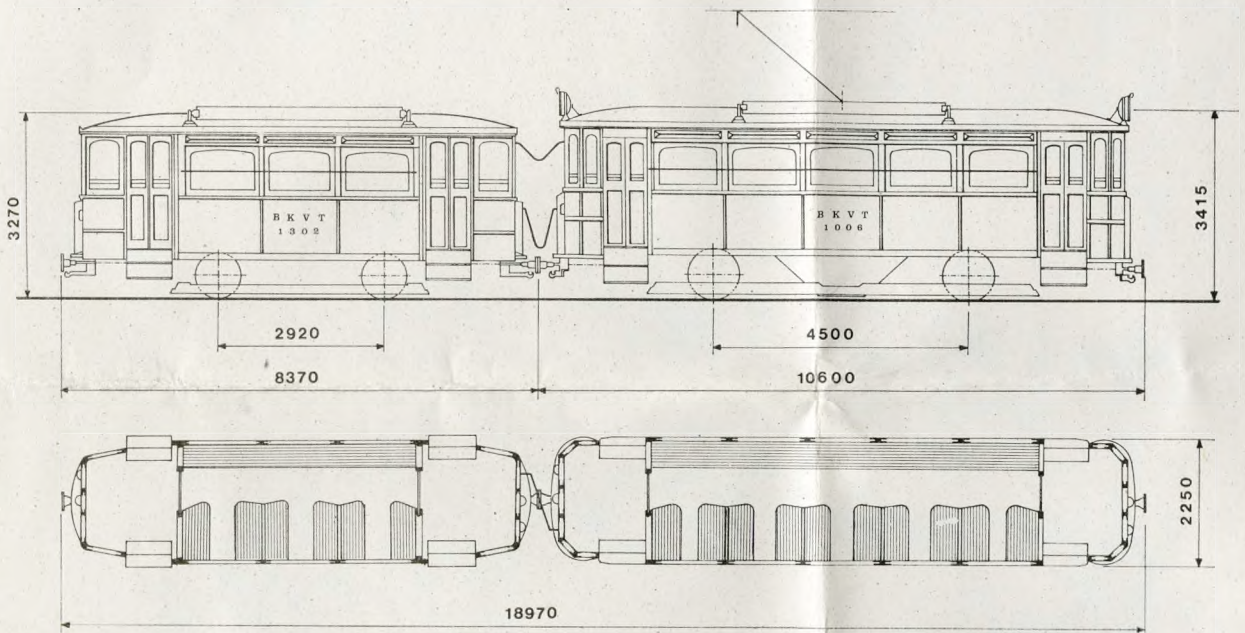
Az előző bekezdésben említett két típus három pályos volt, négy ablakkal. A következő típus (R_a)



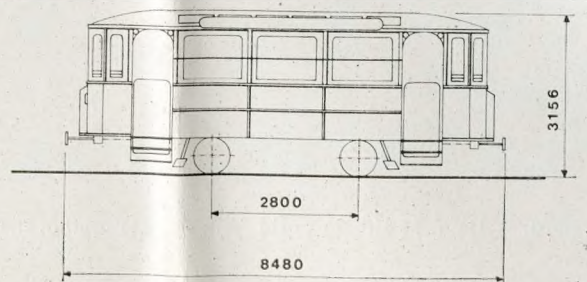
4. ábra. A BKVT R₂ típusú pótkocsija átalakított peronnal, kettős felszállóajtókkal



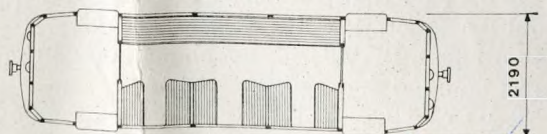
5. ábra. A BKVT R₂ típusú pótkocsija belsejének eredeti állapota függönyökkel



6. ábra. A BKVT V típusú motorkocsiból és a hozzá tartozó R₃ típusú pótkocsiból álló szerelvényének jellegrajza (eredeti állapot; téli ajtók)



7. ábra. A BVV M típusú pótkocsijának jellegrajza (eredeti állapot)



ugyanilyen befogadóképességű volt, de három ablakal és nagyobb padlómagassággal, az előbbieknél szebb kivitelben. Ezt 1912-ben egy teljesen hasonló típus (R_1) követte.

Az eddigi kocsik jellegzetessége volt az ekkor még nagyvasúti járműveken is alkalmazott ún. lanternás (világító szellőzős) kocsitető.

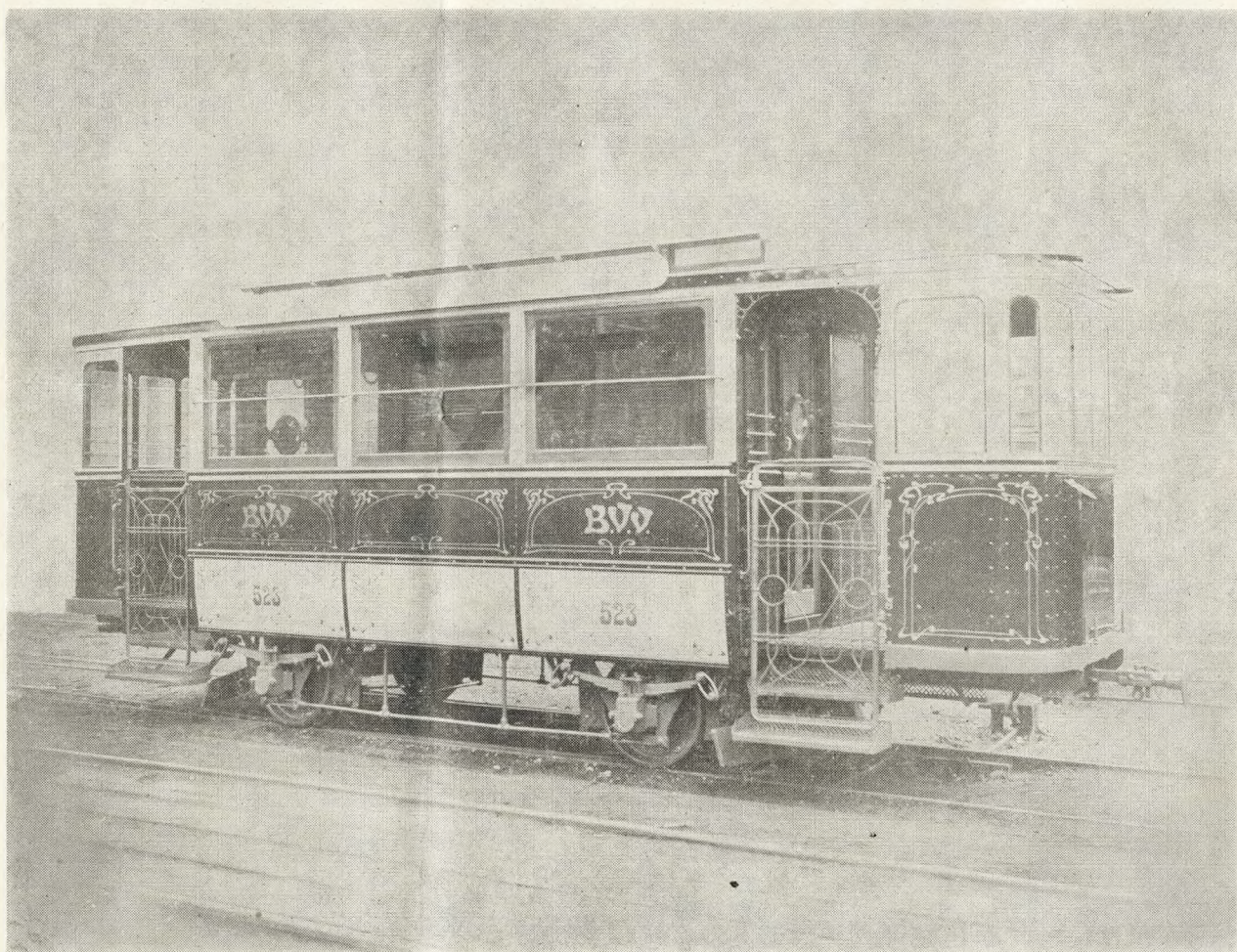
A következő típus (R_2) szintén 1912-ben jelent meg, ebből a típusból szokatlanul nagy sorozatot — 110-et gyártottak. Ez a típus már dongatetős volt és nagyjából egyezett a BBVV számára gyártott pótkocsikkal (U típus).

A BKVT utolsó (1913) háromablakos típusa (R_3) legalább is megjelenésében, új elvet valósított meg: oldallemezelésének nem volt vízszintes osztása, ezzel a volt kistarcsai vagongyár a BKVT-nél meghonosította azt a lemezelési rendszert, amelyet a BHÉV

járműveinél is használt. A kocsik ablakai íves lezárásúak voltak, így megjelenésében teljesen az 1912-ben megjelent V (1000-es) típusú motorkocsikhoz alkalmazkodott. A kocsitípusból a BURV és a BBVV is vásárolt.

A BVV-nél a fejlődés egyszerűbb volt: 1910-ben, majd 1911-ben egy-egy háromablakos típus (M és N) jelent meg. Az M típus külalakjában az újabb (négyablakos) lanternás tetejű motorkocsikhoz, az N típus a dongatetős típushoz alkalmazkodott, így a vonatok megjelenése sokkal kedvezőbb volt. A BKVT-vel szemben a BVV mindig ügyelt vonatainak egységes megjelenésére. A BURV már a kezdet kezdetén (1896) alkalmazott — nyitott peronos — pótkocsikat, későbbi beszerzéseiről már megemlékeztünk.

Itt jutunk el arra a pontra, amikor a kis pótkocsik története túlságosan bonyolulttá válik. A forgalom növekedésével ugyanis egyre több kis motorkocsi-



8. ábra. A BVV M típusú pótkocsija eredeti állapotában

típus vált korszerűtlenné, amelyeket azután iker- vagy kis pótkocsikká építették át.

A BKVT I típusú kocsijának esetét már láttuk, később más motorkocsi-típusokat is pótkocsivá építettek át, így a BKVT legnagyobb motorkocsi-típusát, a Q-t és a nyári motorkocsikat (H_3).

A BVVV egyes motorkocsijai hasonló sorsra jutot-

tak. A kis motorkocsik egy részéből pótkocsi lett, egy részüket nyári ikerpótkocsivá építették át, így ez a típus volt az utolsó nyitott peronos kocsi. Átépítették a C típusú (íves záródású ablakos) motorkocsikat is. Hasonló folyamat zajlott le a BURV és a BLVV járműállományában is.

A BSZKRT 1928-ban öt háromablakos benzinmo-

A BUDAPESTI VILLAMOSVASUTAK KIS PÓTKOCSIJAI

I. táblázat

A beszerzés éve	Beszerző vállalat * típus	Beszerzés-kori pályaszámok	Sorozatjelzés			A selejtezés befejezésének éve	Hossz mm	Ülőhely		Ablakok, tető ***	Megjegyzés ****
			1923 **	1940 **	1951 **			eredetileg	átalakítás után		
...	BKVT K	321, 343— 350, 361, 362	—	—	—	1923	...	12	—	...	LN
...	BKVT L	322— 342, 351— 360	5300	—	—	1924	...	14	—	...	LN
1897	BKVT I	301— 320	1600	5300	—	1951	7800	16	16	4á L	T
1898	BKVT H3	464— 483	1700	1700	5480—	1951	8340	18	16	3f X	MY
1897	BKVT Q	91— 120, 131— 140, 401— 420,	1200	5400	—	1951	8280	21	20	4á L	M
		141— 160, 421— 463, 484— 520,	1300	5318—	5318	1953		19			
		521— 550	1400							6á L	
1904	BKVT R	701— 740	4000	4000	—	1942	8370	20	20	4á L	
1906	BKVT R ₀	741— 811	4100	4100	—	1950	8370	20	20	4á L	
1908	BKVT R _a	812— 831	4200	L9880	—	1951	8370	20	20	3f	
1912	BKVT R ₁	832— 861	4300	4300	4300	1960	8370	20	18	3f L	
1912	BKVT R ₂	862— 971	4400/4500	4400/4500	4400/4500	1973	8370	20	12v 18	3f D	
1914	BKVT R ₃	1301— 1330	4600	4600	4600	1959	8370	20	18	3fi D	
1896	BURV G	1—24	U 1—24	U 9050—	—	1950	7514	16	16	5á L	MNT
1896	BURV G	301— 318	U 301— 318	U 9400	—	1950	7600	16	16	5á L	N
1910	BURV	201— 210	U 201— 210	U 9300	4630—	1959	8370	20	20	3fi D	
1899	BBVV D	101— 106, 117, 118	H 3101— 3118	H 3101— 3118	4808— 1958 óta	1963	8260	21	21	6á L	

A beszerzés éve	Beszerző vállalat * típus	Beszerzés-kori pályaszámok	Sorozatjelzés			A selejtezés befejezésének éve	Hossz mm	Ülőhely		Ablakok, tető ***	Megjegyzés ****
			1923 **	1940 **	1951 **			eredetileg	átalakítás után		
1912	BBVV	107—116	H 3107—3116	H 3107—3116	4510—1963 óta	1965	8370	20	20	3fi D	
1915	BBVV U	119—143	H 3119—3143	H 3119—3143	4640—1952 óta	1966	8370	20	20	3f D	
1889	BVVV A	1—	4800	4800	—	1951	6340	t ö b b f é l e		1+4+1 á, L	MN
1890	BVVV I	66—70 71—74	2000— 2005—	L 9850— L 9854—	—	1950	8650 8950	20 24	24 24	6á, X	G, T N
1896	BVVV C	135—155	5500	5500	—	1950	6540	22	20	6ái L	M
1910	BVVV M	501—530	4900	4900	4900	1959	8490	20	18	3f L	
1911	BVV N	561—590	5100	5100	5100	1970	8490	20	18	3f D	
1900	BLVV E	101—108	L 101— 111	L 9800	4800	1965	8260	21	21	6á L	
1927	BSZKRT	—	3100	5900	9100	1953	8132	24	20	2+1f D	B

* = Cégjelzések és rövidítésük:

BKVT = Budapesti Közúti Vaspálya Társaság („Barna villamos”)
 BVVV = Budapesti Városi Villamos Vasút („Sárga villamos”)
 BURV = Budapest—Újpest—Rákospalotai Villamos Vasút
 BLVV = Budapest—Szentlőrinci Villamos H. É. Vasút
 BBVV = Budapest—Budafoki Villamos H. É. Vasút
 BHÉV = Budapesti Helyi Érdekű Vasút
 BSZKRT = Budapest Székesfővárosi Közlekedési RT

** = Ha eltérő jelzés nincs: 1923-ban és 1940-ben BSZKRT, 1951-ben FVV cégjelzés (a kocsikra nem festették fel).
 — Eltérő cégjelzések: H = BHÉV, U = BURV, L = BLVV

*** = számjegy: az ablakok száma, á: álló, f: fekvő ablak, i: íves záródású ablak.
 L: lanternás, D: donga, X: egyéb tető.

**** = B: eredetileg benzinmotoros kocsik
 G: eredetileg gőzüzemű pótkocsik
 L: eredetileg lóvasúti kocsik
 M: eredetileg villamos motorkocsik
 N: eredetileg nyitott peron
 T: több alkalommal átépítették
 Y: eredetileg nyári kocsik
 Azonos típusok: BKVT R₂ és BBVV 107—116,
 BKVT R₃ BURV 201—210 és BBVV U
 BBVV D és BLVV E

... = nincs adat

toros kocsit szerzett be, 1940-ben ezeket is kis pótkocsikká építették át (3100, majd 6100).

A pótkocsikat — eredetüktől függetlenül — többször átalakították, végül is egyik-másik típus alig hasonlított az eredeti alakjához.

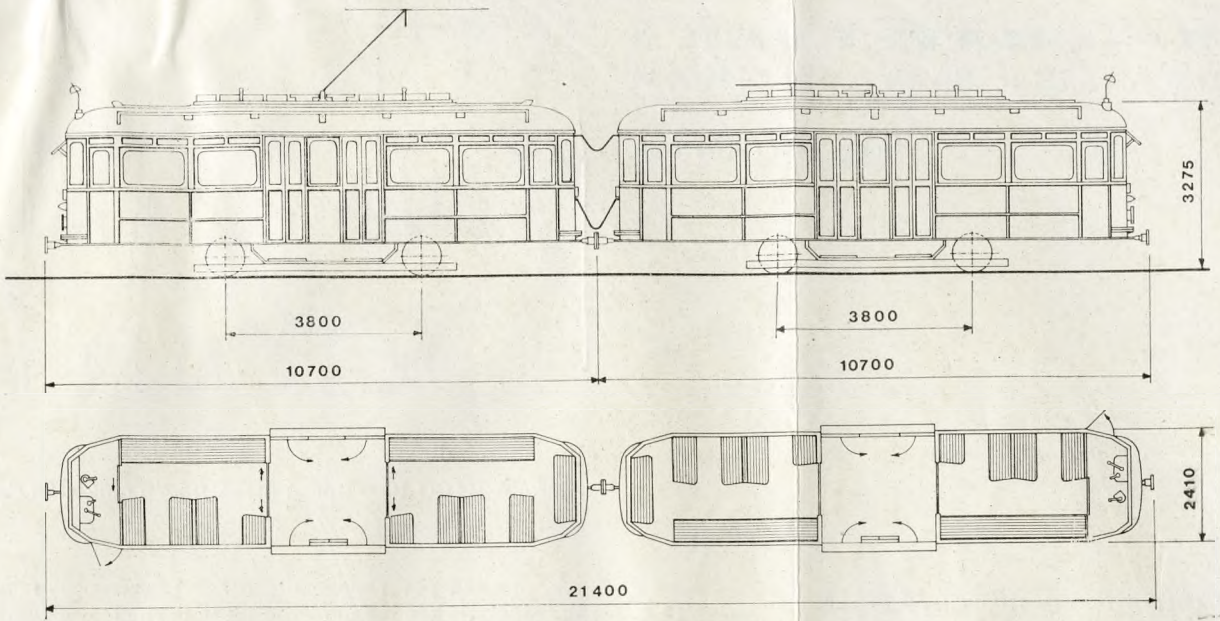
A legfeltűnőbb változást egyes típusok (pl. 4400—4600) peronjának teljes megváltoztatása jelentette, amikor kettős felszállóajtókat létesítettek, és ezzel a peron oldalfala megszűnt. Megváltozott az oldallemez-osztás módja, változtak az ajtók, bizonyos szerelvényeket eltávolítottak. Megszűntek pl. a függönyök vagy a leereszthető zsalutáblás ablakok, eltűntek a BKVT-nál használatban volt külön téli és nyári ajtók. A II. világháborúban az ülőhelyek számát csökkentették.

A kis pótkocsik az idő múlásával sokszor átalakított és eredeti jellegükhöz képest lefokozott, idejétmúlt járművekké váltak. Az utolsó négy háromablakos pótkocsit 1972. december 31-én selejtezték — ezzel a kis pótkocsik fejezete lezárult.

A középbejáratú ikerkocsik

A középbejáratú ikerkocsik első sorozata (3200) 1928-ban, az előzővel azonos második sorozata (3300) 1931-ben kezdte meg szolgálatát a budapesti tömegközlekedésben. A kocsik csaknem állandóan a Rákóczi úti vonal tipikus járművei voltak.

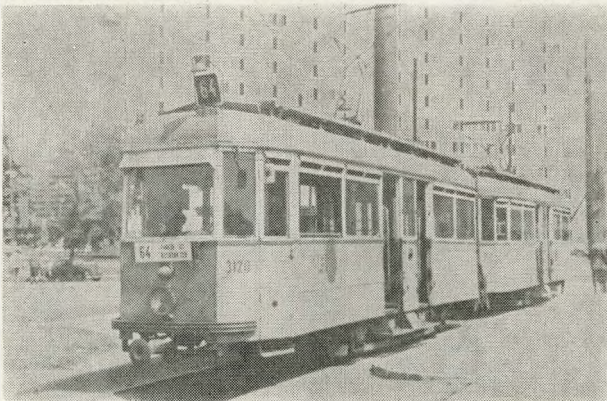
Létrejöttüket — 1926-tól kezdve — tanulmányú.



9. ábra. A BSZKRT középbejáratú ikerkocsijának jellegrajza (eredeti állapot)

és hosszú tervezői munka előzte meg, kivitelük igen gondos volt, a tervezők — a BSZKRT-nál és a Ganz gyárban egyaránt — igyekeztek a kor lehető legtechnikesebb villamosvasúti járművét létrehozni.

A kocsik — az akkori felfogásnak megfelelően — középperonnal épült. Volt olyan elgondolás is — de csak a rajztábláig jutott el — hogy végperonos legyen. A középbejáratú kocsik nagy előnye, hogy peronjának a padlómagassága igen csekély lehet; ez azzal a hátránnyal párosult, hogy az utastér osztozott, így az utasáramlás zavarossá válik.



10. ábra. A BKV középbejáratú ikerkocsija selejtezés előtt

Miután a kocsik eleve ikerkocsinak épült, egy vezetőállás és csak egy hajtott tengelye (a vezetőállás felé eső) volt. A két kocsi természetesen állandó jelleggel volt összekapcsolva.

Műszaki szempontból ez a kocsitípus sok újdonságot tartalmazott, pl. nem volt légféke, hanem a villamosféket lehetett üzemi fékként alkalmazni. A kocsiszekrény váza nem fából, hanem acélból készült. (Ebben nem volt az első, mert a két évvel korábban megjelent sínautóbuszok — 3100 sorozat — már acélvázások voltak.) A kocsiknak téli és nyári felszállóajtaja volt. Az utasteret a perontól már nem egy, hanem kétszárnyú tolóajtó választotta el. A vezető külön fülkét kapott. Egyes kocsiknál változtatható feliratú, neoncsöves reklámtábla volt.

A kocsik jellegzetességei közé tartozott az igen rövid tengelytáv (10 740 mm kocsihossz mellett 3800 mm). A kocsinak ez a tulajdonsága a kis sugarú ívekben kedvező volt, de a nagy túlnyúlás több szempontból is kedvezőtlennek bizonyult: a kis sugarú ívekben normális vágánytengely-távolság esetén olyan korlátozást kellett előírni, hogy a kocsik nagy tengelytávolságú kocsival nem találkozhatott. A kis tengelytávolság következtében a kocsik bólintó mozgásai — különösen rossz állapotban levő pályán — nagyok voltak. Ez az utóbbi jelenség, valamint a kocsivég erős kilengése az utasoknak sem volt kellemes.

A II. világháború folyamán az ülőhelyek számát csökkentették, a keresztüléseket ekkor szüntették meg, és mindkét oldalra hosszúlések kerültek.

A kocsikból néhány a II. világháborúban, majd a 1947. évi kispesti tüzeset alkalmával elpusztult. 1951-ben a két sorozatot egybevonták (3100).

A sok túlterhelés miatt a kocsik állapota egyre romlott, így 1961-ben megindult a selejtezés. Az utolsó kocsikat — 45 évi szolgálat után — 1973. augusztus 6-án vonták ki a forgalomból.

Ezzel a budapesti villamosvasúti járműállomány két jellegzetes típusa tűnt el a budapesti utcákról. Amennyire a fejlődés irányvonalait előre láthatjuk, ezeknek a típusoknak a megszűnését véglegesnek tekinthetjük.