

I.

A közlekedési eszközök fejlődése ép úgy mint más, az emberi étellel összefüggő kérdések megoldása attól függ, hogy milyen társadalmi rendben, burzsoá vagy szocialista társadalmi rendben építették azt. A közlekedési szakemberek vizsgálódásai során megállapítást nyert, hogy a kapitalista társadalmi rendben minden perspektíva nélkül a profit vezérelte a vasútállatokat és azok tulajdonosait. Így

Budapesten pl. hét vállalat foglalkozott kisebb mértékben, majd később nagyobb mértékben tömegszállításra alkalmas közlekedési hálózat létrehozásával.

Igy elsősorban meg kell emlékezni arról, hogy az akkor fennálló társadalmi rend érdekeinek megfelelően 1863 előtt Pest-Buda közlekedését magánfogatokon kívül egy és két fogatú bérkocsival, fiakkerral, valamint társaskocsival, omnibusszal bonyolították le. Majd 1863-ban alakult meg a Pesti Közúti Vaspálya Társaság, amely az első lóvasúti vonalat Széna (Kálvin)-tértől Újpestig építette meg. A feljegyzések szerint az első lóvasúti járat nagy népszerűsége miatt szert és komoly jövedelmet hozott. Itt mindjárt meg kell jegyezni azt, ami jellemző az akkori rendszerre — habár lóvonatú járat volt —, I. és II. osztályú kocsik voltak. A viteldij az I. osztályon 20, a II. osztályon 15 krajcár volt.

A pálya hossza 1873-ban 35 km. Első időben egy vágányú pályák, kitérő vágányokkal. A forgalom növekedése folytán rövidesen kettős vágányokat építettek. A kocsipark tehérkocsikkal is rendelkezett. Így 1886-ban 292 személy- és 27 db. teherszállító kocsija volt a vállalatnak. Ezeknek egy része emeletes kocsi. Az említett kocsipark kocsijainak vonatására 888 db. lovat vettek igénybe.

1874 július 24-én indult az első fogaskerekű vonat gőzüzemmel, a

világ harmadik fogaskerekű hegyipályája.

Hossza 2883 m. 1926-ban vette át a BSZKRT, amely a vasutat villamosította. Majd kiterőket épített abból a célból, hogy több vonat egység beállítása váljék lehetővé és ma pedig már ott tartunk, hogy a vasútállatnak komoly gondot okoz az utazni-akarók igényének kielégítése, vagyis arról kell gondoskodni, hogy milyen eszközök segítségével tudják a dolgozó utastömegeket elszállítani.

1878-ban alakult meg a Pesti Közúti Vaspálya Társaság és a budai lóvasútból a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság. Az első lóvasút a Margit-hídon 1879-ben haladt át. A profitéhség következtében egy új társaság az ú. n. Lindheim és Társa 1886-ban nyolc vonal építésére kért engedélyt a fővárostól, amelyet meg is kapott.

A Lindheim-cég társult a Siemens és Halsge-céggel.

Ezek építették meg Budapest első villamos közúti vasútvonalát a Nyugati p. u. és Király-utca között.

1887-ben egy méter nyomtávolságú vágányon három motoros kocsival indultak. A centrálé és a kocsiszin a Nyugati p. u. mellett egy deszka pajtában volt elhelyezve. Az említett első vonal gyakorlati kiértékelése után 1889-ben két vonal nyílt meg, éspedig a Baross-utcai és a Podmaniczki-utcai. Ezen a vonalon 20 motoros kocsit alkalmaztak. A vasútvágány építési módja is magában hordja az akkori rendszer bélyegét. Városszépítészeti szempontból (volt a megállapítás) felsővezetékes rendszerű csak a külső kerületekben al-

A KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSE A LÓVASÚTTÓL A FÖLDALATTI GYORSVASÚTIG

Írta: SZÉCSÉNYI FERENC, a Budapesti Városi Tanács VIII. oszt. h. vezetője

kalmaztak, vagyis engedélyeztek. Így a belső területeken csatornasínt, az úgynevezett alsóvezetékes rendszert alkalmazták.

1891-ben alakult meg Budapest Városi Villamos Vasút (BVVV), mint komoly versenytársa a Budapesti Közúti Vaspálya Társaságnak. (BKVT.) Éppen ezért, mert a villamos vasúti üzem közkedvelté vált a lóvonatú vasúttal szemben, a Budapesti Közúti Vasút Társaság a versenyt nem bírta tartani, így 1898-ig átépítette lóvasúti vonalait és már 1897-ben 90 db. villamos személykocsit állított forgalomba.

A lóvasút villamosvasútra való átépítése ideje alatt indult meg Budapesten a kontinens első villamosüzemű földalatti vasútvonalát, melyet 1896 május 2-án adták át a forgalomnak.

(Ez a földalatti vasút tulajdonképpen burkolat alatti.) Egyébként kívánatos megjegyezni, hogy az akkori Közmunka Tanácsnak aggályai voltak a pincszerű építkezés miatt, mivel az Andrássy-úti sétakocsikázást a nagy dübörgés majdnem „lehetetlenné tenni”.

1897-ben indult meg a BUR vasút. A századfordulón hét vasúttársaság látja el Budapestet és környékének közlekedést. Köztük a legnagyobb a HÉV vasút volt.

A Budapesti Helyiérdekű Vasút Részvénytársaságot 1886-ban alapította a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság, Dunaharaszti—Cinkota és az Óbudai—Szentendrei vonalakat gőzüzemmel.

A Dunaharaszti vonal 1887-ben, Szentendrei és Cinkotai 1888-ban, Dunaharaszti—Ráckevei 1890-ben, a budafoki vonalat pedig a Truszt épít-

tette 1889-ben, melyet később a Helyiérdekű Vasút vett át. Ezen vonal villamosvonattal épült. A többi HÉV vonalakat azután 1910—1913-ban villamosították.

A villamosvasútak gyors fejlődésen mentek át a 900-as években úgy, hogy Budapest Közúti Vaspálya Társaságnak, Budapest Városi Villamosvasútnak, Budapest Lőrinci Villamosvasútnak, BUR-nak összesen 1542 járműve volt.

Mint minden háború, úgy az első világháború is a fejlődés kerekét visszafordította, vagyis a kocsipark éppen úgy, mint a vágányzat a háború befejezésekor a teljes lezültségek kékét mutatta.

Amikor a forradalmi kormány átvette a hatalmat, a közlekedési vállalatokat köztulajdonba vette.

Meg kell itt jegyezni azt, hogy az első világháború után 1918—1922-ig, tehát négy év alatt koránt sem hozták olyan állapotba a vágányhálózatot, mint a dicső szovjet hadsereg által meghozott felszabadulástól 1945-től 1948-ig terjedő három év alatt. Főképpen, ha azt nézzük, hogy 1918-ban a villamos járműpark egyáltalán nem volt tönkretéve. Itt még azt is meg kell állapítanunk, hogy 1944-ben a náci rablók vandalizmusa úgy a kocsiparkot, mint a vasutat nagymértékben elpusztította, az elhordható anyagokat pedig elrabolta.

1922-ben alakult Budapest Székesfővárosi Közlekedési R.-T., mely az akkor működő négy közlekedési vállalatot vette át. A BSZKRT a verseny és profitorra épített vállalatokat vette át és mint olyan — amely különböző műszaki és forgalmi elgondolások alapján jött létre —, tehát a vállalatokat egyesítve súlyos örökséget

kapott, amely kísért még ma is. Ez a súlyos örökség fokozódott a felszabadulás után, mert a különböző típusú kocsik műszaki berendezése úgy a javítást, mint a forgalomban való használatát megnehezíti t. i. a javításoknál sok és különböző anyagtelesek beszerzése, raktározása, stb. Majd a forgalomban egy vonalon különböző típusú kocsik gyorsabb, vagy lassabb járása mind-mind befolyásolja, illetve lassítja a férőhelyek gazdaságos kihasználását. Említésre méltó itt még az a körülmény, hogy 1944. év végén 1861 személyszállító villamosjármű volt, melynek a háború rongálásai következtében több mint a fele üzemképtelenné vált, 71 db. pedig teljesen elpusztult.

Hála a Szovjetunió segítő erejének és dolgozóink kitaró hősiességének, 1948 februárban a forgalomba adott kocsik száma már megközelítette az 1944-es járműállományt. Budapest közlekedésének fejlődésében komoly szerep jutott az autóbusszoknak.

A felszabadulás előtt az autóbussz közlekedés még jobban magán hordta a fennálló rendszer bélyegét, mint a villamos, mert a széles dolgozó tömegek jóformán gondolni sem mertek arra, hogy autóbusszon utazzanak.

De maga az egész vonalvezetés az osztályrendszer volt építve és habár az ésszerű közlekedéspolitikai is azt kívánja, hogy össze kell hangolni az autóbussz közlekedést a villamosközlekedéssel, hogy a dolgozók tömegeinek férőhelyhez való jutatása alakuljon ki, ez nemcsak, hogy nem történt meg, de hallani sem akartak róla az akkori méltóságok és kiszolgálói. A peremvárosok dolgozó részére pedig, ahol villamos nem járt, busz-vonalat egyáltalán nem adtak. A széles tömegek részére autóbussz csak akkor jutott, amikor a dicső Szovjet Hadsereg felszabadította hazánkat.

(Folytatása következik)