



Gondot okozott a BSZKRT-nak, hogy a korábbi magánvállalatoktól átvett járművek különböző típusúak voltak.

1933. december 16-án a Vörösvári utca—Bécsi út Óbudai Újtemető között megindult az első „Trolleybus”-járat.

Az áramellátás terén komoly előrelépést jelentett, hogy önálló áramfejlesztők helyett 1930-ban bekapcsolták a

BSZKRT hálózatába a bányadai erőmű-szolgáltatást. Érdekeség az is, hogy a székházban olyan önműködő kapcsolású távbeszélő berendezést állítottak fel, mely első ilyen berendezés volt Magyarországon.

A II. világháború után a 445 km-es felsővezetékéből mindössze 70 km-nyi maradt sértetlen, a kocsiszinek és ga-

100 év a Pest-Budai közúti vaspályán

Tájékoztató a történeti és munkásmozgalmi eseményekről

rázsok 25%-os, várócsarnokok 50%-os, áramátalakító épületek 30%-os és a 11 áramátalakító állomás 59%-os kárt szenvedtek. A főváros közlekedési vállalatainak dolgozói nagy lelkesedéssel láttak az újjáépítéshez. Az első villamos Pesten még a harcok alatt, 1945. február 7-én elindult a Víztorony—Forgách utca között, május 17-én pedig Budán (ahol a pusztulás nagyobb volt) a hűvösvölgyi vonalon. A gyorsütemű újjáépítés eredményeként 1945. végén a vágányok 95%-án már bonyolódott a forgalom.

A szénhiány miatt november 24-től december 14-ig 9 és 14 óra között az egész hálózaton leállt a forgalom.

A BSZKRT-nál 1950. január 1-vel döntő változás állt be. A BSZKRT—BHÉV konszernből 6 községi vállalat alakult, így az összes villamos és trolibuszt felölélő Fővárosi Villamosvasút Községi Vállalat, melyből később a Főműhely Községi Vállalattal egyesítve FVV lett.

Az ellenforradalom alatt jelentős károk keletkeztek a villamos és trolibusz felsővezetékben, de számos jármű, 109

villamoskocsi és 16 trolibusz is megsérült. 1957-ben a károkat vállalatunk dolgozói eltüntették.

A forgalmi igények egyre növekedtek, a főváros útvonalain is rohamosan nőtt a forgalom, s ezek olyan jármű kialakítását tették szükségessé a későbbiek folyamán, mely az egyedülálló motorkocsi tulajdonságával rendelkezik, de nagyobb befogadóképességű.

Az UV motorkocsikból kialakította vállalatunk a csuklós motorkocsikat. 1964-ben a Ganz-MÁVAG-ban elkészült a

6 és 8 tengelyű villamoskocsi prototípusa is. Ez utcafelület és személyzet megtakarítást, nagyobb gyorsítást képes elérni és főleg az az előnye, hogy nagy a befogadóképessége.

A forgalom lebonyolításának magasabb színvonalá, az egyenletesebb közlekedés biztosítása érdekében vállalatunk kísérletezett a diszpécser központok üzembehelyezésével, mely beváltotta a hozzáfűzött reményeket; URH-val felszerelt gépkocsikat helyezettünk üzembe a forgalmi akadályok gyors elhárítására; kísérletezünk az ipari tv bevezetésével is.

A nagymérvű létszámihiány és a létszámtakarékosság szempontjából 1961. december 4-én a Fogaskerekűnél és azóta egyre nagyobb területen folyamatosan bevezetjük a KN-közlekedést. A tarifarendszer módosításával kiszélesítése gyorsabbá vált. Köztudomású, hogy milyen nagy segítséget jelent ebben a bonyolult jegyrendszer helyett életbeléptetett bérlet-rendszer.

