

*Legát Tibor: Közlekedik a főváros.*

Jószöveg Műhely, Budapest, 2008. 272 oldal.

Egy város fejlődése, fejlettsége a történelem bármelyik korszakában nagyban múlik azon, hogyan tud bekapcsolódni egy adott régió vérkeringésébe. Természetesen a gazdaság fejlődése, a társadalom differenciálódása, az egyre specifikusabb munkamegosztás és foglalkozásszerkezet ezt mind-mind elősegítik, ám a javak mozgatása, cseréje, szállítása, a közlekedés megszervezése nélkül mindez nem jöhet létre.

Budapesten a dualizmus nagy városfejlesztő programjai, a technikai fejlődés igen jótékonyan hatottak a városi közlekedésre, s így az első világháború végére a közlekedési eszközöknek olyan „színes kavalkádja” jött létre, amelyből a főváros a későbbiekben is profitálni tudott. A két világháború közötti, sokak által „aranykor”-ként emlegetett időszakot a Rákosi-rendszer nehézipari álmódosása és a háború utáni károk helyreállítása váltotta fel. Mindezt az 1960-as évek végére tető alá hozott reformok követték, s felmerült az igény, hogy létrejöjjön egy egységes, nagy fővárosi közlekedési társaság. Ez lett a Budapesti Közlekedési Vállalat, vagyis a BKV, s a vállalat fennállásának 40. évfordulója alkalmából született meg ez a könyv. A szerző, Legát Tibor újságíró, a BKV negyven évét úgy szerette volna bemutatni, mint a városképet folyamatosan meghatározó, befolyásoló jelenséget, amely szerinte mind a mai napig ugyanolyan nélkülözhetetlen és állandó eleme a fővárosnak, mint bármelyik híres, védjeggyé vált épülete.

A kötet előszava lényegre törő áttekintést nyújt a város közlekedésének történetéről. Kitér az egyes járművek típusaira, így például az omnibusz és a lóvasút harcára, a villamos elterjedésére, a kontinens első földalatti vasútjának megépítésére. Bemutatja a közlekedés megszervezésében szerepet játszó korábbi társaságok történetét, a háborús pusztítások hatását, és röviden felvázolja a BKV történetének legfontosabb állomásait. Az előszó tehát megfelelő összefoglalása a könyvben részletesebben tárgyalt témáknak.

A könyv második, és egyben fő szerkezeti egységében a szerző a közlekedési vállalat öt fő profiljának számító ágazatát – egyben járműfajtáját – veszi górcső alá 1949-től napjainkig. Az egyes fejezetek a bennük tárgyalt járműfajta jellegzetes színét kapták a könyvben is. A történeti áttekintést az egyes ágazatok fontosabb eseményeiről összeállított kronológia, illetve korabeli közlemények, újságcikkek, viccek, dalok, vonaljegy- és bérletfotók egészítik ki és gazdagítják, melyeket a szerző a BKV archívumából válogatott.

Az első rész a sárga villamosokról szól, melyek 1923-tól lettek egységes színűek. A Fővárosi Villamos Vasút Községi Vállalat (majd 1951-től Fővárosi Villamosvasút) a trolibuszhálózat kiépítését szorgalmazta, így az általa üzemeltetett villamosvonalakon nem sok újítást vezettek be. Az újdonságok később is csak az újjáépítéssel függhettek össze, vagyis az ipari területeket összekötő új vonalakkal, valamint a 33-as villamosvonal kiépítésével, amely a harminchárom évvel

korábbi Nagy Októberi Szocialista Forradalom emlékének tiszteletére készült el. 1956-ban megjelent az UV típusú villamos, amit sokan helytelenül az „új villamos” rövidítésének hittek. A több mint ötven évig szolgálatban lévő típus 2007. augusztus 20-án közlekedett utoljára. A hatvanas évekre a konszolidáció a villamosközlekedés fejlesztésében is éreztette hatását, új vonalak, új és kényelmesebb járművek üzembe állításának formájában. A hetvenes évekre a metró megjelenésével csökkent a villamosvonalak száma, és a külvárosokban is a buszoké lett a főszerep. Ugyanakkor megjelentek az új, kisebb, talán kevésbé szép, de vadonatúj csehszlovák modellek, majd később a „Csufinak” becézett *Hungaroplan* villamos. Végül, a 21. század elején megérkeztek a hannoveri villamosok és a *Combino*, újabb fejezetet nyitva a budapesti villamos történetében.

A következő rész a helyi érdekű vasúté, a zöld színű HÉV-é. A dualizmus kori hatalmas vasúti hálózatfejlesztés részeként, 1887-ben indult meg először a forgalom – Soroksárra. Az egyre bővülő és mind hosszabb járatokkal közlekedő hálózat az 1949-ig működő Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság tulajdonába kerülve hanyatlásnak indult, a II. világháború végén azonban vonalai így is nagyban segítették a város újjáépítését. A járművek korszerűsítésére csak az 1960-as évek elejétől került sor, ekkortól azonban a vonalakat is fokozatosan tovább „nyesgették”. A HÉV jelenlegi formája a nyolcvanas évekre alakult ki.

A harmadik fejezet a kék buszokról szól. Az omnibuszokkal rendelkező vállalatok az 1920-as években kezdtek autóbuszokkal is foglalkozni, és végül a két típust 1923-tól már külön üzemeltették. A II. világháborúban a hadsereghez került a járművek nagy része (ekkor sínautóbuszok is közlekedtek a fővárosban). A háború után már elkezdődött az állami buszgyártás, amely 1951-ben kapta meg az *Ikarus* márkanévet, s ekkor jelent meg a szárnyas embléma is. Az eleinte igen elhanyagolt közlekedési eszköz a hatvanas évektől kezdett magához térni, ekkor álltak üzembe az első csuklós buszok is. A hetvenes évekre „busznagyhatalomma” váltunk a KGST határozatainak köszönhetően, és fokozatosan forgalomba helyezték az új buszokat. Ezeket újabb változtatások követték, s végül az Ikarusok mellett megjelentek a svéd Volvo buszok is.

A következő rész a piros trolival foglalkozik, amely a fővárosban 1933-ban közlekedett először. A háború után 70-es számmal indult útnak az első pesti járat, Sztálin 70. születésnapja tiszteletére. Az átadás napján ingyen lehetett utazni. Eleinte ott jöttek létre a vonalak, ahol azelőtt villamos járt, vagyis a koncepció a villamos egy olcsóbb megoldással való fokozatos kiváltására irányult. Később a szovjet típusokat a BKV–Ikarus saját fejlesztésű próbálkozásai váltották föl, majd ismét szovjet trolis érkeztek, és néhány vonalfejlesztésre is sor került. Ezután visszatértek az Ikarus–Ganz típusokhoz, amelyeket alacsonypadlós Ganz-járművek váltottak fel az új évezredben.

Végül, de nem utolsósorban a nagyvárosi lét egyik legfőbb jelképével, a metróval foglalkozik a könyv. Az 1949-től kezdődő építés Sztálinváros mellett a legnagyobb beruházásnak számított. 1954-ben leállították, majd 1958-ban újratekítették, végül 1970-ben adták át az első szakaszt a Deák tér és az Örs vezér

tere között, s a teljes első vonal 1972-re készült el. 1970-ben a földalatti is megújult, majd szintén ugyanebben az évben a kék metróvonal építése is megkezdődött, amelyet több szakaszban végül 1990-re adtak át teljesen. Az új évezredben felújították a 2-es metró vonalát, valamint a járműveket is. A 4-es metró építkezései pedig, mint jól tudjuk, 2010-ben is tartanak.

Legát Tibor könyve egy szelete Budapest történetének, ami a sorok között elevenedik meg előttünk, mert a főváros tömegközlekedésének történetét tudományos részletességgel, adatgazdagon, ugyanakkor olvasmányos formában tárja az olvasók elé.

*Kőrösi Ádám*