



A BSZKRT a két világháború közötti időszakban számos korszerűsítést vitt véghez, a BKVT és a BVVV korábbi rendszertelenül számozott járműveire egységes számozási rendszert vezettek be. A növekvő utasforgalmi igényekhez igazodva már az első években számos elavulttá vált kocsit korszerűsítettek, majd hozzáláttak új kocsik beszerezéséhez is. A harmincas években sor került a karbantató bázisok, kocsiszínek, forgalmi telepek fejlesztésére is, de forgalomtechnikai, hálózatfejlesztési korszerűsítések is történtek. Azonban a gazdasági válság, az ország pénzügyi helyzete, majd a második világháború sok esetben megakadályozta a nagy ívű fejlesztési elképzelések megvalósítását. Budapest ostromán idején – mikor a szovjet hadsereg és a német Wehrmacht utcáról utcára harcolt a magyar fővárosban – óriási károk keletkeztek a járműállományban, a vágányhálózatban és a kiszolgáló létesítményekben is. A felsővezetékek 84%-a megsemmisült. A romos utcákon még a harcok idején, 1945. február 7-én indult el az első villamos Pesten, az Újpesti víztorony és a Forgács utca között. A városrészek között később, csak 1946. augusztus 20-tól közlekedhettek újra a villamosok a Szabadság hídon. A villamost az a kocsivezető vezette, aki 1944. november 4-én a Margit híd felrobbantásakor a Dunába zuhant szerelvény vezetője volt.

A második világháború után a fővárosi közlekedésben a széttagoltság évei következtek. A Fővárosi Villamosvasút Községi Vállalat (FVKV), 1951-től Fővárosi Villamosvasút (FVV) legfontosabb feladata az új járművek beszerzése volt. Mára legendássá vált típusok születtek meg a hazai tervezőasztalokon és gyártósorokon. Az UV-k forgalomba állítása mellett (a házilagosan elkészített 3720-as kocsik sikere után) a Füzesi főműhelyben 1962-ben elkészült az első kétvezetőállású csuklós villamoskocsi is. Ugyanebben az évben a 3235 és 3258-as UV kocsikból kísérleti csuklós járművet készítettek. Két évvel később elkészült az első hattengelyes csuklós villamoskocsi, újabb egy év múlva a nyolc tengelyű kísérleti jármű. Még az ötvenes évek elején készített program szerint a régi favázis kocsikat acélvázásították.



Részleteiben mindezen fejlesztéseket hosszasan sorolhatnánk, egészen a pályaépítési- fenntartási, valamint hálózatfejlesztési kérdésekig. Ebből az időszakból még egy rendkívül lényeges eseményt kell kiemelnünk: az 1956-os forradalmat. Az utcai harcokban a felsővezetékek kevesebb, mint a harmada maradt épen, 109 villamos sérült meg, vagy vált teljesen használhatatlanná. A pesti utca és a közlekedés alig tíz évvel a második világháború befejezése után újra siralmas képet mutatott.

Budapest Főváros tanácsa 1968. január 1-jével, a Fővárosi Villamosvasút, a Fővárosi Autóbuszüzem, a Fővárosi Kishajózási Vállalat, valamint a Budapesti Helyi Érdeklő Vasút összevonásával létrehozta a Budapesti Közlekedési Vállalatot (BKV). Ezzel új, integrált közlekedési társaság született meg.

A ma zártkörűen működő részvénytársasági formában dolgozó BKV Zrt. villamos járműállománya a következő képet mutatja: a Ganz-csuklós típusból 120, a Hungaroplan típusból egy, a Combinóból 40, a TW 6000-es hannoveri villamosokból 76, a Tatra T5C5 és T5C5K-ből 240+80, azaz 320 db jármű van utasszállító állományban 24 viszonylaton. (Az UV villamosok kivonása 51 évi szolgálat után ebben az évben fejeződik be.)

A BKV Zrt. muzeális tevékenysége révén több villamoskocsit is megőrzött az utókor számára. E rövid összeállítás kiegészítéseként ezekből a korhűen felújított járművekből, valamint a BKV archívumból mutatunk be képeket.



120 ÉVES a budapesti villamos vasúti közlekedés



FVV villamosbérlet 1951-ből



Hirdetés egy 1942-1943-ban a győri Magyar Vagon és Gépgyár Rt.-nél gyártott pótkocsin



UV 3 távkapcsolású motorkocsi és utasai



Összeállította: Zsigmond Gábor

Kiadja a BKV Zrt.

Felelős kiadó: Antal Attila

120 ÉVES a budapesti villamos vasúti közlekedés

