



# A BUDAÖRSI VILLAMOS

Közlekedésünk történetéből 1. rész

El tudják képzelni, hogy egy sárga villamos álldogáljon a Károly király utca és a Baross utca sarkán? Van, aki még talán emlékszik is rá, hogy bizony egy rövid ideig valóban közlekedett Budaörs belterületén budapesti villamos. Még azt is nehéz ma talán magunk elé idézni, amikor a Tesco áruház helyén, kissé mocsaras területen alakították ki a villamos végállomási hurokvágányát. A járműben ülve is gyönyörű kilátás nyílt a falura és környező szép hegykoszorúra. Többen ki sem szálltak a végállomáson csupán kényelmes helyükről szemlélték a nagyszerű panorámát.

Az egy forintos villamosjeggyel, vagy a bérlettel a Móricz Zsigmond körtérről szép utazást tehettek meg. Az egykori vonalból csak a Kamaraerdőig terjedő rész maradt meg, pedig hajdanán egészen Törökbálintig el lehetett rajta jutni, de akkor még BHÉV-nek hívták, és zöld szerelvények hozták-vitték az utasokat. Miután a HÉV-üzemet hirtelen gyorsasággal megszüntették, és 1963 január elsejével villamosok vették át a nagytérenyi (43-as) illetve a Budaörsig rövidített (41-es) vonalakat, alig volt idő az átállásra. A HÉV motorkocsijainak javarésze, formailag is hasonlított a Budapest szerke közlekedő 1000-es típusú villamosokhoz, így szinte csak a külső zöld festést kellett sárgára változtatni, na és persze seregnyi műszaki átalakításra is sor került. A pótkocsik ügye már kissé bonyolultabb volt, egy rövidebb ideig osztott utasterűek is loholtak a vezérlőkocsi után, majd hosszabb ideig a középbejáratosakból kerültek ki, amelyekből időnként két pótkocsit is kötöttek a motorkocsi mögé. Ekkor még nagy eltérés volt az autóbusz és a villamos díjszabása között. Előbbi lényegesen olcsóbb tarifája miatt, a hosszabb útvonala ellenére jelentős kihasználtsággal közlekedett. Amikor a balatoni autószeráda építése miatt a tervezők úgy döntöttek, hogy az annak nyomvonalát kétszer is keresztező

HÉV-et meg kell szüntetni, az építők még Budaörs vonalát sem érték el. Ezért lehetett az, hogy bő fél évig a villamos, a még meglévő egyvágányú pályán bejöhett a falu belsejébe, nagyjából a mai Stefánia utca vonalában, majd befordult a Baross utcába. Mivel az ideiglenes végállomáson fordítási lehetőség nem volt, ezért többnyire egy, néha két motorkocsiból álló szerelvények érkeztek. Nemsokára elkészült a MÁV-állomás közelében (de mégsem elég közel hozzá) a már említett hurokvágány, ahol még tartalék sínpar is volt a megpihenő villamosoknak. Innen a faluba és tovább Törökbálintra már csak a csatlakozó 88-as autóbuszszal lehetett bejutni. Ez az állapot sem tartott túl sokáig, először a vonal belső szakaszát vették el 1972 végén, amikor a metró át-

jött Budára és ezért teljesen átszervezték a villamosközlekedést. Ekkor lényegében megszűnt a pótkocsis üzemmód, mert a Budafok-forgalmitelepnél deltavágányon fordították meg a szerelvényt. A két motorkocsiból álló szerelvényeket az 1980-as évek elejére egyre csökkentették és e vonalat is már leépítésre szánták mint testvérét a 43-as nagytérenyi. A pálya nagyon leromlott, és szándékosan halogatta a BKV annak felújítását, hogy a vonal bezárását és busszal való pótlását, gazdaságosnak tüntethesse fel. Most viszont az új Tóváros valamint a párhuzamos út hiánya miatt sem lehet felszámolni a 41-es villamost. A vonal barátai: szakemberek és lelkes civilek, mint például a VEKE (Városi- és Elővárosi Közlekedési Egyesület) sokat küzdöttek a belső szakaszok visszaállításáért, sőt további meghosszabbításáért. A vonal ismételt külső meghosszabbítására is vannak elképzelések, ami azt a reményt kecsegteti, hogy akkor jelentősen növekedne rajta a forgalom. Az egyetlen hivatalosan is elfogadott javaslat viszont a főváros közép- és hosszútávú közlekedésfejlesztési tervében található, amely szerint a 3-as villamos a Csepel szigetet keresztezve jutna el a vonal rózsavölgyi szakaszához.

Sorozatunk további részeiben áttekintjük az autóbusz, a HÉV, a menetrendszerinti repülés és a vasút történetét.

KERTÉSZ ISTVÁN

## SZÍNES BOTOK

Amikor a II. világháború után ideiglenesen elbontották a vonal nagy részén a második vágányt, mert kellett a sín máshová, egy ősi közlekedésbiztonsági rendszabályt vezettek be „a színes botok adogatását” Ez azt jelentette, hogy a forgalmi utasításban az egyvágányú pályakitérők közti szakaszait színekkel határozták meg, és csak annak volt joga az adott vonalrészre bevinni a villamost, akinél az oda tartozó színű bot volt a kezében. Természetesen minden színből (piros, sárga, barna, zöld, fehér) csak egy bot létezett, így próbálták elkerülni az összeütközéseket. A botokat a vezetők felügyelete mellett a kalauzok cserélték ki a kitérőben való találkozásokkor.