

Budapest Főváros Levéltára tisztelettel meghívja Önt
a Levéltári Nap keretében megrendezésre kerülő

Közlekedő Budapest

A (tömeg)közlekedés szerepe az egyesített főváros életében
című konferenciára

Helyszín: *Budapest Főváros Levéltára
Gárdonyi Albert terem
1139 Budapest, Teve utca 3-5.*

Időpont: *2024. november 13.*



A rendezvény ingyenes, regisztrációhoz nem kötött.
Az eseményen kép- és hangfelvétel készül.

PROGRAM

2024. november 13. (szerda)

09:30 – 10:20 Levéltári Nap – ünnepélyes megnyitó
Erkel Ferenc Vegyeskar műsora
Datner Katalin, Főpolgármesteri Hivatal Kulturális, Turisztikai,
Sport és Ifjúságpolitikai Főosztály főosztályvezetőjének köszöntője
Dr. Kenyeres István, Budapest Főváros Levéltára főigazgatójának
köszöntője
Gárdonyi Albert-emlékérem és -díj, valamint a Varga László-díj
átadása

10.20 – 10.40 Szünet

I. szekció:

A közlekedés szervezése: koncepciók és megvalósulásai

Levezető elnök: **Hermann István** (BFL)

10:40 – 11:00 **Tinku-Szathmáry Balázs** (MMKM): Helyi és
átkelőhajózás a Dunán Trianon előtt

11:00 – 11:20 **Pecsők László** (BFL): A BSZKRt szerepe a fővárosi közlekedésben

11:20 – 11:40 **Rácz Attila** (BFL): A villamosvonalak elsorvasztása a szocialista
kori Budapesten

11.40 – 12.00 Vita

12:00 – 13:00 Ebédszünet

II. szekció:

A hidak szerepe a fővárosi közlekedésben

Levezető elnök: **Bódy Zsombor** (ELTE TáTK)

13:00 – 13:20 **Domonkos Csaba** (MMKM): Tömegközlekedés a hidakon

13:20 – 13:40 **V. László Zsófia** (BFL): Forgalomcsillapítás hídépítéssel

13:40 – 14:00 **Gerhard Péter** (BFL): Miért nem jár villamos az Erzsébet hídon?

14.00 – 14.20 Vita

14.20 – 14.40 Kávészünet

III. szekció:

Közlekedés a mindennapokban

Levezető elnök: **Sipos András** (BFL)

14:40 – 15:00 **Bódy Zsombor** (ELTE TáTK): A villamos, a kerékpár és az autó
versengése a budapesti közlekedésben a két világháború között

15:00 – 15:20 **Péterffy Gergely** (MÁV Archivum): Budapest és a vasúti ingázók
a szocializmus idején

15:20 – 15:40 **Legát Tibor**: A Milói Vénusz Gárdonyba utazott. Újrahasznosított
szobrok a budapesti metróépítkezés tükrében

15.40 – 16.00 Vita

16:00 Zárszó

Közlekedő Budapest

A (tömeg)közlekedés szerepe az egyesített főváros életében

című konferencia

Budapest Főváros Levéltára, 2024. november 13.

Absztraktok:

**Tinku-Szathmáry Balázs: Helyi és átkelőhajózás a Dunán Trianon előtt.
Járatszervezés és személyforgalom a DDSG osztrák, magyar és al-dunai
járatai alapján**

Ismert, hogy Budapest első tömegközlekedési járata a Bernhard Antal által 1820-ban üzemeltetett gőzhajójárat volt Pest, Buda és Óbuda között. Az egy szezon megélt próbálkozás után 1843–1844-től beszélhetünk folyamatos, évről évre fenntartott hajójáratokról. Budapest és a dunai városok helyi és átkelőhajó-járatainak döntő többségét az első Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DDSG) szervezte meg, illetve tette őket járáshálózatának részévé. A Habsburg Monarchia, 1867-től az Osztrák–Magyar Monarchia kivételes lehetőséget nyújtott, hogy ezek a többnyire, de nem kizárólag rövid folyamszakaszokon üzemelő járatok fellendítsék a folyami személyforgalmat, hovatovább helyenként térfejlesztő hatással voltak egyes településekre.

Előadásom célja hármas. Röviden bemutatni ezeket a járatokat és szerepüket a DDSG járáshálózatában térképekkel és a rendelkezésre álló (sajnos töredékes) statisztikai adatokkal. Továbbá röviden bemutatom ezen gőzhajók jellemzőit képekkel, végül pedig röviden kísérletet teszek arra, hogy néhány kép és egy 1924-es összehasonlító hálózati rajz segítségével bemutassam ezen gőzhajók térfejlesztő hatását. Előre bocsátom, hogy Budapest helyi és átkelőhajózása minden szempontból kiemelkedő volt, azonban ennek hatását más városokra, illetve jelentőségét más városokhoz képest éppen egy nagy járáshálózat részeként nézve lehet igazán megérteni.

Pecsők László: A BSZKRT szerepe a fővárosi közlekedésben

Az I. világháború előtt Budapest villamosközlekedését két nagyvállalat a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Rt. és a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt., illetve ezek affiliált vállalatai bonyolították. A két vállalat versengése sok kellemetlenséget okozott a fővárosiaknak. Gyakran párhuzamosan építettek ki vonalakat a mellékutcákban, bonyolult útvonalakat követve, vagy éppen nem lehetett átszállás nélkül végigmenni a Nagykörúton és az Üllői úton. Sok bonyodalmat okozott a tarifarendszer is, különösen az egymás hálózataiba érvényes átszállójegyek miatt (1919 előtt 75 féle villamosjegy volt forgalomban).

A háború után, az új kormányok előbb a Budapesti Egyesített Városi Vasutak, majd az 1923-ban létrejött Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) keretein belül egyesítették a közlekedési vállalatokat, ami lehetővé, sőt, szükségessé is tette a vonalhálózat egységesítését. Megszüntették az alsóvezetékes áramellátást, a vonalegysítés céljából pedig nyolc fő körzetre osztották a hálózatot, és ezeken belül állapították meg, melyek a meghagyandó, az átalakítandó, az összekötendő és az újonnan létesítendő vonalszakaszok. Az átalakítások következtében az 1919-es 425 826 méternyi vágányhossz 1922-re 407 812 méterre csökkent.

Az előadás fókuszában a fővárosi tömegközlekedési hálózat kiépülése, és annak a városi életre gyakorolt hatása áll, különös tekintettel a két világháború közötti időszakra, a vállalategyesítés után. A BSZKRT alapításakor csak a villamosüzemet vette át, de idővel a többi tömegközlekedési üzemág működtetése is hozzákerült. Az előadás ezen üzemágak két világháború közötti helyzetére is ki kíván térni.

Rácz Attila: A villamosvonalak elsorvasztása a szocialista kori Budapesten

Előadásomban a budapesti villamoshálózat (vissza)fejlesztésével kapcsolatos terveket és a konkrét megvalósulást fogom bemutatni. Ismeretes, hogy a főváros szocialista kori párt- és tanácsi vezetése a tömegközlekedésben az autóbuszforgalmat helyezte előtérbe, így a dualizmus idején és a Horthy-korszakban kifejlesztett villamoshálózat elsorvasztásra ítéltetett (Rákóczi út, Erzsébet híd, Thököly út, Üllői út). Előadásomban vizsgálni fogom, melyek voltak a hivatkozási alapok a döntések előkészítésében (metróépítés, benzinmotorok fejlődése, az autópályák bevezetése a városba stb.), valamint volt-e ezeknek előzménye a Horthy-korszakban. Ezzel együtt vizsgálható, hogy a szocializmus évtizedeiben mekkora forgalmat bonyolítottak le a hidak, illetve mekkora forgalmi

átersztőképességük volt. Az előadás záró részében közép-európai példákat (Brno, Prága, Bécs, Wroclaw) kívánok hozni a térség nagyvárosi közlekedésének a villamosításáról.

Domonkos Csaba: Tömegközlekedés a hidakon

A budapesti hidakon már korán megjelent a tömegközlekedés, hiszen a Lánchídon is közlekedtek omnibuszok. A lóvasút, a villamosok, később az autóbuszok természetesen ma már szinte minden budapesti hídon közlekednek. Előadásomban nem is ezeket az ismert eseteket dolgozom fel, hanem a terveket, vitákat kívánom bemutatni. A hidakon való tömegközlekedés kérdése ugyanis sok vitát és számos érdekes tervet vetett fel. Volt köztük megvalósítható, de valamilyen okból elvetett ötlet (mint például a lánchídi troliforgalom terve), és voltak olyan elképzelések, amelyekről első pillanatban látszott, hogy a fantázia szüleményei, mint például a villamost daruval a hídra emelő terv, vagy a különböző kötélpálya-elképzelések. Az előadás kitér azokra az esetekre is, amikor a két part összekötését csak olyan módon képzelték el, hogy azon kizárólag tömegközlekedési eszköz közlekedett volna, azaz egyéb járművek, sőt esetenként gyalogosok sem.

V. László Zsófia: Forgalomcsillapítás hídépítéssel

Budapest földrajzi adottságaiból adódóan a várostervezőknek és a közlekedésszervezőknek mindig fontos feladatuk volt annak megállapítása, hogy a Duna-hidak elegendő forgalmi kapacitással rendelkeznek-e, illetve hol van szükség fejlesztésre, új átkelő létesítésére. Az 1964-ben átadott Erzsébet híd megépülését követően hamar egyértelművé vált, hogy a belváros forgalmát, a hidak terhelését csökkenteni kell, amihez a külső körutak és a hozzájuk kapcsolódó hidak építésére, bővítésére van szükség, ugyanakkor újra és újra felmerült egy „Duna Alagút” megépítésének ötlete is. Az 1960-as Általános Rendezési Tervtől az 1986-os Hídprogramig veszem végig azokat a javaslatokat, amelyek az átkelőkapacitások fejlesztésére vonatkoznak.

Gerhard Péter: Miért nem jár villamos az Erzsébet hídon?

Az Erzsébet híd az egyetlen híd Budapest belső területein, amelyik – bár szélessége miatt alkalmas lenne rá – nem rendelkezik kötöttpályás tömegközlekedéssel, ráadásul az autóbuszforgalom volumene bőven indokoltá tenné, hogy villamos közlekedjen rajta. Ez azonban nem mindig volt így, a régi Erzsébet hídon 1914-től a II. világháború alatti lebombázásáig, míg az új Erzsébet hídon annak felavatásától, 1964-től 1972 szilveszteréig járt villamos. Előadásomban azt vizsgálom meg, milyen érvek merültek fel pro és kontra az Erzsébet hídi villamosforgalommal kapcsolatban, milyen okok vezettek a villamosközlekedés váratlan leállításáig, és mi magyarázza, hogy – noha a kötöttpályás közlekedési módok újra reneszánszukat élik – mindmáig nem valósult meg a villamospálya helyreállítása a hídon. A villamosközlekedés megszüntetése kapcsán elsősorban az egykorú diskurzust kívánom áttekinteni, különös tekintettel arra, hogy a korabeli hatóságok – mind állampárti, mind tanácsi szinten – mennyire voltak tekintettel a közvélemény hozzáállására a kérdéshez, hogyan hatott mindez a döntési folyamatokra, továbbá milyen módszerekkel próbálták befolyásolni a közvéleményt a meghozott döntések után. Ez a konkrét eset egyúttal betekintést enged a pártállami döntéshozatali mechanizmusokba, és abba, hogy a diktatúrának alávetett tömegek véleménye hogyan befolyásolta a hatalom működését.

Bódy Zsombor: A villamos, a kerékpár és az autó versengése a budapesti közlekedésben a két világháború között

Az előadás a korabeli forgalomszámlálás adatai, valamint az egykorú jármű- és közlekedésstatisztika megállapításai alapján mutatja be a fővárosi közlekedés két világháború közötti trendjeit. Elemzi a különböző járműfajták részarányát a személyszállításban, majd a kerékpár, a villamos és az autó használatának időbeli, napszakok közötti sajátos megoszlását mutatja be. Amennyire a korabeli adatok engedik, az előadás a különféle járműfajták használatát a városi térre vetítve is bemutatja. Végül röviden kitér arra, hogy a különféle járművek személyszállításban való szerepéről milyen korabeli viták szóltak, s hogy a budapesti közlekedés jövőjéről formált elképzelések alapján milyen szabályozással és a közlekedési infrastruktúra milyen fejlesztésével igyekeztek az illetékesek alakítani a főváros közlekedését.

Péterffy Gergely: Budapest és a vasúti ingázók a szocializmus idején

A fővárosba nap mint nap bejáró dolgozók és tanulók tekintélyes része vasúttal utazott otthona és a munkahelye között. A különböző okokból ezt az életet választó, vagy erre az életmódra kényszerülő emberek évtizedeken keresztül megtapasztalták a budapesti hivatásforgalom minden előnyét és hátrányát. Az előadás célja bemutatni a Magyar Államvasutak budapesti hivatásforgalmának alakulását, fejlődését a szocializmus évtizedei alatt. Az infrastruktúra fejlődésének vázlatos áttekintése nélkül nem lehet komplex módon vizsgálni a hétköznapi utazási szokásait, ezért az előadás első felében nélkülözhetetlen a vasútvonalak és járműparkban végbement fejlődések rövid ismertetése. Az előadás nagyobbik része a vonattal bejárók utazási körülményeit, szokásait kívánja bemutatni. Melyek voltak a jellemző viselkedési formák, szokások, milyen problémákkal kellett szembenézniük az utasoknak, és milyen bűncselekmények (zugitalmérés, szerencsejáték stb.), illetve balesettípusok jellemezték a hivatásforgalmat bonyolító vonatokat. Az előadás alapvetően a MÁV irataira épül, amit újságcikkek, illetve visszaemlékezések egészítenek ki.

Legát Tibor: A Milói Vénusz Gárdonyba utazott. Újrahasznosított szobrok a budapesti metróépítkezés tükrében

Előadásomban azokról a képzőművészeti alkotásokról, főként szobrokról kívánok beszélni, amelyeket az 1950-es évek elején, a mai kettős metró építése megkezdésekor rendeltek meg. Ekkor még úgy tervezték, hogy az 1930–40-es évek „művészi kivitelű” moszkvai metróállomásait fogják lemásolni; ehhez már 1950-ben pályázatot írtak ki a hazai képzőművészek számára, hogy szobrokkal, mozaikképekkel, freskókkal járuljanak hozzá a nagy építkezéshez. A művek egy része 1951–1952-re elkészült, azokról a korabeli sajtó is beszámolt. A *Szabad Művészet* című folyóirat tételesen fel is sorolta (olykor kritikával is illette) mindazon műveket, amelyeket az állomásokra szántak; legfőképp a Népstadionhoz tervezett templomszerű végállomásra, amelyet fel is építettek a Kerepesi úton. Több mint 70 év elteltével különösen érdekes lehet, hogy az elkészült szobrok egy része nem semmisült meg, és jónéhány ma is látható budapesti és vidéki köztereken. Célom, hogy e szobrok kapcsán mutassam be az 1950–1954 között zajló metróépítés anomáliáit, az építkezés

abszurditását, amelynek a pártfőtitkár atombunker kialakítása és a járműgyártás épp úgy része volt, mint a saját lap kiadása vagy a dolgozókat lelkesítő csasztuska brigádok működése.