

„Jóteköny befolyással kecsegtető vállalat leend“

Öt krajcár a viteldij
75 éves a HÉV

— Én, Gászner Béla, budapesti királyi közjegyző, tanúsítom, az alábbi híven és szószertint idézett jegyzőkönyvben foglalt tények valóságát — ezekkel a szavak-

kal kezdőik az az okmány, amelyet a Budapesti Helyi-érdekű Vasutak alapító leveleket őriznek. 1839-ben kelt, tehát a jövő évben ünneplik a vasút 75. születésnapját, de tulajdonképpen csak a részvénytársaság alakult meg akkor, mert a közlekedés a soroksári vonalon 1887 augusztusában, a cinkotai és a szentendrei vonalon pedig éppen 75 évvel ezelőtt indult meg. A három vasútvonalat formailag egyesítették 1889-ben.

Budapesten a múlt évszázad utolsó harmadában rohamosan növekedett a lakosság száma. A környékbeli községekből is sokan Budapesten dolgoztak és egy magántársaság — még 1869-ben — engedélyt kért és kapott lóvasút építésére. A Lánchídfőtől indult ez a lóvasúti vonal Budafokra — amelyet akkor Promontornak neveztek —, és Tétényre. A pesti oldalon is egymás után fektették le a lóvasúti síneket, és 1879 nyarán már a Margit-hídon is lóvasút járt. Az a társaság, amely ezeket építette, 1883-ban elhatározta, hogy Soroksárt és Budapestet helyiérdekű vasúttal köti össze. A tervet a közvélemény nagy örömmel fogadta, s az újságok lelkesedve írták: „Az új vasútvonal a főváros élmezési viszonyára bizonyára jóteköny befolyással kecsegtető vállalat leend“.

A HÉV-vonalakon gőzmozdonyok vontatták a kocsikat. A viteldij drága volt, I. osztályon, kilométerenként és személyenként öt krajcárt kellett fizetni, s még a III. osztályon is három krajcárt. A haszon a részvényeseknek jutott, eleinte a Budapesti Közúti Vaspálya Társaságnak, később a Nova részvénytársaságnak. A pöffögő mozdonyokkal vontatott kocsik nagyon lassan közlekedtek mindaddig, amíg át

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: _____
 Cím: *„Jóteköny befolyással kecsegtető“ vállalat leend "Öt krajcár a viteldij"...*
 Forrás: *Béla Gászner*
 (Hely) _____
 (Idő) *1963. okt. 17.*
 (Köt. v. füz.) _____
 (Oldal) _____

Tárgy	OSZTÁLYOZÁS
Hely	385. 83 (69)
Idő	"1963"
Személy	
Helyszám	

nem tértek a HÉV-vonalak villamosítására.

Budapesten 1887 novemberében elindult útjára az első villamos. „Örülnek a budapestiek — írta akkor a Pester Lloyd című tekintélyes lap —, a forgalom legújabb játékszerének, amelynek úgy látszik, nagy jövője lesz.” Valóban megtetszett a pestieknek a villamos, és az, hogy a „gőzparipát” nem kellett a kocsik elé befogni, de az egykorú lapok feljegyezték, hogy „egy kövérebb bácsit le kellett szállítani a túlzsúfolt kocsiról, mert féltek a túlterheléstől”. A pesti villamos azonban gyorsan izmosodott, és a HÉV is áttért a villamos üzemre: 1906-ban villamosították az első vonalat és 1914-ben az utolsót, a szentendreit.

A Tanácsköztársaság köztulajdonba vette a villamosvasutakat. A Tanácsköztársaság megdöntése után, a főváros közgyűlése elhatározta, hogy felmondja a terület-használati szerződést, és megváltja a vasutat, ez azonban nem ment könnyen. A részvénytulajdonos Nova Rt. a HÉV részvényeinek 49 százalékát külföldre adta el, s csak 1933-ban került a részvénytöbbség a főváros tulajdonába.

A Budapesti Helyiérdekű Vasút történetének szomorú lapjait olvashatjuk 1944-ben. December 25-ét írtak, amikor a HÉV összes vonalain megszűnt a forgalom. A németek felrobbantották a budafoki felüljáró hidat, nyugatra szállították a személykocsik egy részét, a harcok során leszakadtak a felső vezetékek. Csak a következő év február 20-án indulhatott meg a forgalom a Filatorigát és Szentendre közt, de még csak gőzmozdonyokkal és Diesel-mozdonyokkal. Márciusban a vágóhídi vonalon is megindultak a HÉV-kocsik. Visegrád azonban el volt vágva a külvilágtól, mert a HÉV autóbuszait, amelyek Visegrádra közlekedtek, ugyancsak Nyugatra vitték a németek. Később, egy magánvállalat kezdte meg a fuvarozást Szentendre és Visegrád között.

Az utolsó másfél évtized alatt sokat fejlődött a HÉV közlekedése. Megépítették a csepeli gyorsvasutat, s a dolgozók ettől kezdve Csepelre, a Boráros térről harminc perc helyett tizenhárom perc alatt értek, méghozzá átszállás nélkül. A jövő tervei között német motorokkal felszerelt, modern kocsik szerepelnek, egymás után növelik majd a vonalakon az utazási sebességet, s ennek feltételeit először a szentendrei vonalon teremtik meg, ahol Aquincum és Szentendre között, 1965-től már 60 kilométeres sebességgel robognak a vonatok.

Pakots György