

A budaörsi HÉV története

1897. május 24-25-én a Budapest-Budafoki Helyérdekű Villamos Vasút R. T. (B. B. V. V.) néven bejegyzett társaság bejárást iartott, hogy megvizsgálják a HÉV nyomvonalát.

Az engedélyt a Kereskedelmi Minisztérium 1898. május 8-án adta ki. 90 évi időtartamra. Ezzel létrejött a főváros negyedik HÉV-vonala. A Gellért tértől az Átlós utcáig terjedő 800 méteres sinpályát a B. K. V. T. és a B. B. V. V. közösen használta. Ez a vonal a Gellért tértől a Fehérvári úton 7.8 km hosszú volt, és Budafokon át, Budafok-Hárosig vezetett.

A közösen használt 800 méteres pályára főleg két munkavezetékét építettek. Egyet a BKVT, s egyet a járda felett 2.5 méterrel a BBVV járművei részére. Erre azért volt szükség, hogy elkerüljék az elektromos díj feletti vitát. Az első cég csúszófelületű, az utóbbi csigás-görgős áramszedőt alkalmazott. A Gellért téren volt a várócsarnok. Az első szerelvény sok huzavona után 1899. szeptember 19-én reggel 8 órakor indult a Gellért tértől és ugyanakkor Budafok-Hárosról. Sok megállója volt. Budapesten 7. Albertfalván 4. Budafokon 10. Az átlagos menettáv 500 méter volt. Ez azt jelentette, hogy a szerelvények ilyen távolságra követték egymást.

ABBVV részvények többségét 1906-ban a tőkeerősebb BKVT leányvállalata a BHÉV részére megvásárolta. Ez azonnal Tétényig fejlesztette a vonalat. A meghosszabbított vonalon (egy vágányon) 1909. április 24-én indult meg a forgalom. A mellé épített második vágányt 1909. november 19-én adták át, amely jelentősen meggyorsította a forgalmat.

A vonal építése folytatódott Törökbálint irányába. Előtte újabb bejárás volt 1910 februárjában. Ennek alapján meghatározták a HÉV vonalát, amelyik a budafoki MÁV-felüljáró után kiágazva kettős vágányon halad 13.4 km hosszan. Kamaraerdő-Budaörs nyomvonalon Törökbálintra. A szárnyvonalon 8 megálló volt. Kamaraerdőn hurokvágányt építettek. Kamaraerdőn és Törökbálinton az állomási fővágányokon kívül 2X2 mellékvágány is épült. A felsővezetéke a Fischer-Jelinek-rendszerrel. 1000 voltos feszültségre készült. Az elektromos igényeket a budafoki új áramfejlesztő telep elégítette ki.

A törökbálinti szárnyvonalat 1914. június 22-én helyezték üzembe. A Kistarcsáról rendelt szerelvények nem érkeztek meg időre, ezért a BKVT-től béreltek járműveket, emiatt a felsővezetékét 550 voltal táplálták. Az új járművek 1914 végén, 1915 elején érkeztek meg. Ekkor épült ki a budafoki forgalmi telep.

A szerelvények késésének oka a háború volt. Valószínű ez okozta a kisajátítási eljárás késését is Budaörsön.

A kisajátítási hirdetményt 1914 novemberében függesztették ki a község-házán és hirdették meg a Budapesti Közlönyben és egy fővárosi hírlapban, egymás után három alkalommal. Ezeket a hirdetéseket később be kellett mutatni dr. Kerese Gábor királyi ítélőtáblabíróknak, aki a kisajátítást végző bizottság vezetője volt.

A hirdetményből kaptak még: dr. Laufer Lajos ügyvéd, kisajátítási jogbiztos, Budaörs község Elöljárósága, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye írvászeke, a Budapest-vidéki Pénzügyi igazgatóság, dr. Szörnyei Dezső ügyvéd (Joósz János és neje jogi képviselője), dr. Zboray Miklós ügyvéd (Joósz József, Schmidt András, Knitner[?], Mátyás, Mayer József Schön Gergely és Gulics[?] István jogi képviselője), dr. Kéthly Endre ügyvéd, ügygondnok. Az iratokat 1914. január 10-éig minden érdekelthez eljuttatták. A jegyzőkönyvet Mayer József hitelesítette.

A kártalanítást 3.70 koronával hirdették meg. Ettől azonban a tárgyalások során eltértek, mert előfordult, hogy a lakossági tulajdont képzett földterület egy négyszögölérért csak 2.40 koronát fizettek. Olyan is volt azonban, hogy például Prack Pálné esetében 4 koronát fizettek, vagy Herzog Lőrincnek 4.20 koronát, tehát jóval többet adtak az eredetileg tervezettnél. Legtöbb földet a község tulajdonából vettek el: 448 négyszögölt. A községnek 3.50 korona kártalanítást fizettek négyszögölenként. Összesen 1625 koronát utaltak át Budaörsnek. Kistarcsán végre elkészültek a kocsiszekrények, de a Ganz a háborús nehézségek miatt nem készítette el a vontatómotorokat, ezért üzembe helyezésük 10 évig elhúzódott! A teherforgalom számára két új villanymozdonyt szereztek be.

Tervezték a tétényi vonal Érdig történő meghosszabbítását. Még a tereprendezéshez is hozzákezdtek, de a háború alatti és utáni gazdasági nehézségek miatt a kivitelezés elmaradt.

Az üzemeltető rt.-nél pénzügyi nehézségek merültek fel, ezért ezt a vonalcsoportot a Kereskedelmi Minisztérium engedélyével 1917. január 12-én a BHÉV vette át.

A BKVT és a BHÉV vonalain 1906. március 1-jén 28 filléres átszállójegyet bocsátottak ki a budai vonalakra is. A II. osztályon 24, a III. osztályon 20 filléres jeggyel lehetett utazni. A bevételeken a két társ megosztott.

A háború után az utas szám erősen lecsökkent, mert a nagy kerülők miatt hosszú volt a menetidő. Tervbe vették a vonal megszüntetését, mert az uta-

sok inkább az olcsóbb MÁV-vonatokat és a Kurir nevű magánautóbuszot vették igénybe.

Az 1937-ben felépült Horthy Miklós (Petőfi) hid következtében megváltozott a Gellért tér és a körtér szerepe. Megszüntették a Gellért és a körtér közötti vonalat. A körtér fontos közlekedési csomóponttá változott. Új hurokvágány és felvételi épület létesült. Itt lett a BHÉV új végállomása. 1942. december 26-án helyezték üzembe. A II. világháború után a BHÉV-forgalom Nagytétényre 1945. április 30-án. Törökbálintra május 23-án indult.

A budafoki felüljáró felrobbantása miatt az utasoknak Budafok forgalmi telepnél át kellett szállni. A felüljárót két ütemben adták át. A bal vágányt 1946 januárjában, a jobbat októberben.

Közben az anyagihiány miatt 1945 nyarán felszedték a Budaörs-Törökbálint közötti 4.3 km-es bal vágányt. Ugyanakkor ezt csinálták Kamaraerdő és Budaörs közötti 3.5 km-es hosszúságú vágányokkal is. Ettől kezdve itt is egy vágányon ment a forgalom.

1949. október 11-én alakult meg a Fővárosi Helyi Érdekű Vasút Községi Vállalat (FHÉV). Az állami vállalatokra vonatkozó 1950. évi törvény a Községi Vállalat elnevezést megszüntette. Ettől kezdve a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatósága alá tartozott.

Csepelre új vonal épült a Boráros tértől (6.7 km). Azelőtt 45 perc kellett, hogy a HÉV-vel Csepelre jussanak, busszal pedig 20 perc. Most az új vonalon 13 perc alatt értek a csepeli végállomásra.

Ezt a vonalat 1951. április 29-én Bebrits Lajos közlekedési és postaügyi miniszter adta át. A menetrendszerű forgalom másnap, 1951. április 30-án indult, napi 107 vonalpárral.

1952. január 1-jétől a délbudai vonalak a Fővárosi Villamosvasúthoz kerültek. A kocsik zöldek maradtak, de táblákkal látták el őket: N = Nagytétény, B = Budafok, T = Törökbálint.

1952. december 26-án reggel a Császárfürdő állomáson a HÉV hibás váltoállítás miatt beleszaladt az esztergomi személyvonatba. A halottak száma 56 volt, száznál több pedig a súlyosan sebesülteké. A bíróság még halálos ítéleteket is hozott a karambollal kapcsolatban.

A BHÉV 1958. július 1-jétől újra önálló lett. A budafoki vonalat is alárendelték. (Előtte 6 és fél évig a Villamos Vasúthoz tartozott.)

A budaörsi HÉV az autópálya felépítésével elveszítette jelentőségét, és megszűnt.