

125 év „HÉV”

Több mint száz éve, hogy az iparosodás fejlődése során nemcsak Budapest lakosságának száma, hanem a városkörnyéki települések létszáma is fokozatosan növekedett. Ez szükségessé tette a közlekedési hálózat kiépítését, a személy- és teherszállítás fejlesztését. A főváros peremén kívül élő munkavállalók, alkalmazottak érdekét szolgálta, hogy egy új közlekedési eszköz részükre lehetővé tegye a rendszeres munkába járást. A helyi érdekű vasúti közlekedés révén a fővárosi emberek is könnyebben kijuthattak a zöldövezetekbe, a falusi kiskertekből pedig naponta felszállíthatták a friss gyümölcsöt és zöldséget a budapesti piacokra. Kölcsönös érdekek fűződtek tehát a mielőbbi városkörnyéki vasúti hálózat kiépítésére.

Az 1880-as évek elején határoztak úgy a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság vezetői, hogy kiépítik a fővárost körülvevő, sugárirányban futó szárnyvonalakat. Az első helyi érdekű vonal építéséről a Társaság 1882. április 4-i közgyűlésen született döntés, és ez a vonal Közvágóhídtól Soroksárig vezetett. A nyomvonalát az akkori zimonyi országút jobb oldalán jelölték ki. A belső végállomásnak pedig a Kálvin teret tervezték, de végül is maradt a Közvágóhíd, és 1887. augusztus 7-én indult el a forgalom a Közvágóhíd-Soroksár vonalszakaszon.

1886. november 30-án a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság előmunkálati engedélyt kért a vonal meghosszabbítására. A tervek elkészültek, a közigazgatási bejárás 1887. március 21-én megtörtént. Az építési engedélyt már június 6-án kiadták az 5,7 km hosszú, egyvágányú pályára Harasziig.

1887. november 24-én a Soroksár-Haraszti vonal is megnyílt.

A vonal hossza így összesen 15,1 km volt, melynek építésénél 115 ezer m³ földet kellett megmozgatni, melyet részben a Haraszi állomással szomszédos szigetről kellett szekerekkel a helyszínre fuvarozni. A vonalon távirtdai berendezéseket létesítettek, de jelzőberendezéseket nem szereltek fel. A vonatokat kürtjelzéssel indították. 1888-ban az első teljes üzletévben átlagosan 8 mozdony és 18 személykocsi bonyolította le a forgalmat ezen a vonalszakaszon. A vonalra később még további járműveket is beszerettek: 12 db 70 lóerős MÁV-gépgyári mozdonyt és 30 db Ganz személykocsit. 1888-ban Vágóhíd és Haraszi között a közlekedett vonatok száma meghaladta a tízezret, a szállított utasok száma pedig 418 ezer volt.

1889. év végén a többségi részvényes bank létrehozta a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság leányvállalataként a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaságot, és hamarosan vonalépítési engedélyt kapott a Haraszi-Ráckevei Vasút is. 1891. február 5-én adta ki az engedélyt az illetékes miniszter az Újharaszi állomásától Ráckeveig terjedő gőzüzemű vasútra, melyet másfél év alatt kellett megépíteni, és az új vonal már bekapcsolta a közlekedési hálózatba Szigetszentmiklóst, Tökölt, Szigetcsépet, Szigetszentmártont, Szigetújfalut és Ráckevét.

Az első világháborút megelőző boldog békeidőkben folyamatos volt a helyi érdekű vasúti vonalak fejlesztése és kiépítése. 1905 tavaszán már villamos vontatás működött először a Közvágóhíd és Erzsébetfalva között. 1910-ben 8,5 millió fölé kúszott a szállított utasok száma, természetesen valamennyi addig kiépült vonalat számításba véve. A későbbi gazdasági nehézségek nem tették lehetővé, hogy újabb és újabb szárnyvonalak épüljenek, de az 1920-as években megkezdődött a pályák és járművek villamosítása, és az áramellátás korszerűsítése.

A második világháború végén a világ két legerősebb hadserege a német Wehrmacht és a szovjet Vörös Hadsereg harcolt utcáról utcára, és okozott óriási károkat a vonalak és a járművek

állapotában. A világháborút követő gazdasági válság hatására a személy- és teherforgalom az 1914 előtti színvonalra esett vissza.

A háború utáni államosítások és tulajdonosváltások már messze nem hoztak olyan látványos fejlődést a városkörnyéki vasúthálózat életében, mint a háborúk előtti gazdasági fellendülés. Dunaharaszti a Duna-hidat ideiglenesen helyre kellett állítani, és 1945. december 8-tól újra járhattak a vonatok Dunaharaszti és Ráckeve között, majd 1949-ben új vasbeton hidat építettek a Duna-ág felett.

Az 1968. január 1-ével létrehozott Budapesti Közlekedési Vállalattal egy új integrált társaság tulajdonolta a Budapest környéki hálózatot.

Az elmúlt száz évben a helyi érdekű vasút igen sok változáson ment keresztül, de még napjainkban is megőrizte nélkülözhetetlen szerepét Budapest és a Dunaharaszti tömegközlekedésében.

Táborosi Zoltánné