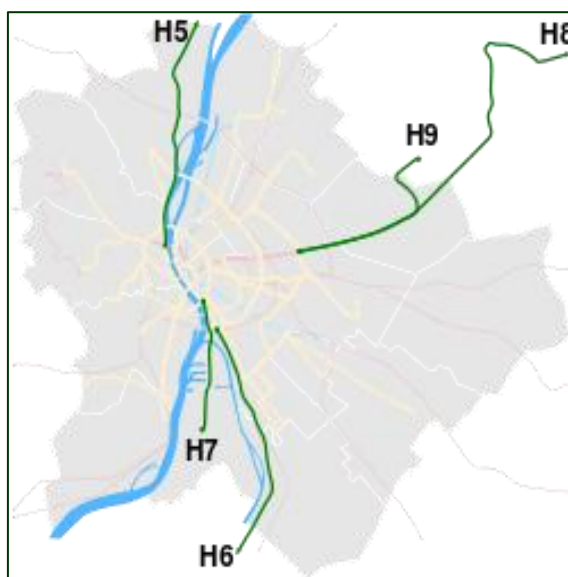


HÉV vonalak

Logó	Név	Honnan (Budapest)	Hová	Hossz	Menetidő
	H5-ös HÉV	Batthyány tér	Szentendre	20,9 km	39 perc
	H6-os HÉV	Közvágóhíd	Ráckeve	40,1 km	1 óra 9-14perc
	H7-es HÉV	Boráros tér	Csepel	6,7 km	13 perc
	H8-as és H9-es HÉV	Örs vezér tere	Gödöllő Csömör	25,6 km 10,7 km	47 perc 24 perc

A hálózat térképe



H5-ös HÉV

A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (röviden BKVT) által épített szentendrei helyiérdekű vasútvonal budai végállomása – üzemének első éveiben – az azóta felszámolt Filatorigát állomás volt. (Óbudán, a mai Bogdáni úti buszvégállomás és a Szentendrei út között). A Filatorigát állomástól Szentendrétől tartó 16,3 km hosszú vasútvonalat 1888. augusztus 17-én nyitották meg. A gőzüzemű vasútvonal felépítményét 20,0 kg/fm tömegű sínekből építették, 9,0 tonna tengelyterhelést engedélyeztek rajta.

Átadás	1888. augusztus 17.
Vonal hossza	21 km
Állomások száma	17
Nyomtáv	1435
Sebesség	60 km/h

Az 1880-as évek végén a MÁV megkezdte a budapesti pályaudvarok összekapcsolását az úgynevezett körvasutakkal. A Duna jobb partján végighúzóódó jobbparti körvasutat a Déli Vasút budai végállomásától, az egykori Császárfürdő állomáson keresztül kezdték megépíteni. Az ideiglenesen a Filatorigát mellett létesült Grünwald és Társa Szeszgyárig tartó, 6 km hosszan kiépült körvasutat 1892. szeptember 1-jén vették használatba.

Filatorigát állomás és a jobbparti körvasút közötti viszonylag rövid összekötővágány 1895-ben épült ki. (A mai Bogdáni út Duna és Szentendrei út közötti szakaszán.) Az összekötővágány átadásával, valamint a jobbparti körvasút budai szakaszának igénybevételeivel a helyiérdekű vasút

szereplvényei az akkoriban komoly tömegközlekedési csomópontnak számító Pálffy térig (a mai Bem József térig) közlekedhettek.

A Margit híd 1935-ös felújítása és szélesítése után, 1937-től a szentendrei vasút új, tágasabb végállomást kapott a híd budai hídfőjétől északra, a mai alagútba vezető rámpa helyén. A Margit híd alatt átvezetett vágányokat nem bontották el, a jobbparti körvasút teherforgalmát tovább szolgálta. A 2-es metró építésével összefüggő vízvárosi felszíni átrendezés miatt a jobbparti körvasút Bem József utcai szakasza az 1970-es években szűnt meg

H6-os HÉV

A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (röviden BKVT) első helyiérdekű vasútvonala a közvágóhid épülete mellől indult, Erzsébetfalván (ma Pesterzsébet) áthaladva, Soroksárig épült ki. A vasútvonal egykori soroksári végállomása a MÁV Budapest–Kelebia-vasútvonalának állomása közelében létesült, a fővonalig egy összekötővágány is épült. A 10 km hosszú, gőzmozdonyüzemre berendezett vasútvonalat 1887. augusztus 7-én nyitották meg. A társaságnak még abban az évben engedélyezték a vonal meghosszabbítását Harasztiig (ma Dunaharaszti), a mintegy 5 km hosszú vonalszakaszt 1887. november 24-én adták át a forgalomnak. A vasútvonal felépítménye 18,0 kg/fm tömegű sínekből épült és 8,6 tonna tengelyterhelést engedélyeztek rajta.

Átadás	1887. augusztus 7.
Vonal hossza	40
Állomások száma	24
Nyomtáv	1435
Sebesség	60 km/h

A vasútvonal folytatását Harasztitól Ráckeveig külön társaság építette, amely később egyesült a BKVT-vel. A vonal utolsó, 27,4 km hosszú szakaszát 1892. november 6-án nyitották meg. Itt már 20,0 kg/fm tömegű sínekből épült a felépítmény, az engedélyezett tengelyterhelés azonban nem különbözött a régebben épült szakaszokétól. 1897-ig kiépült Soroksárig a növekvő forgalom miatt szükségessé vált második vágány. A újonnan épült vonalszakaszok felépítményénél már 30,0 kg/fm tömegű síneket alkalmaztak.

A konkurens közlekedési társaságok fokozódó nyomásának hatására a BKVT 1905-ben megszerezte a jogot helyiérdekű vasutainak villamosítására. A társaság a Baross tértől a Közvágóhidig tartó villamos vonalát 1906-ban a mai Hentes utcában vezetve, egészen az egykori Sertésvágóhidig hosszabbította meg. A meghosszabbított viszonylat igénybe vette a ráckevei vonal egy részét, amely fölé így 500 V feszültségű, közúti vasúti felsővezeték épült ki. A társaság leányvállalata kísérleti jelleggel 1906. áprilisáig továbbépítette az 500 V feszültségű, egyenáramú felsővezeték-rendszert egészen Erzsébetfalváig.

A kedvező tapasztalatok után a társaság a következő években létesített vonalszakaszait eleve villamosított üzemre építette meg, úgymint az 1907. június 7-én megnyitott erzsébetfalvai hurokvágányt, amelyet 1914-ben kibővítettek egészen a pesterzsébeti Előd utcáig. Az egyvágányú hurokvágányon kezdetektől fogva villamos jellegű forgalom zajlott, így a vonal viszonylag hamar a pesterzsébeti villamoshálózat része lett.

A BKVT a villamosítás költségeinek csökkentése érdekében - a németországi fejlesztések alapján - a továbbiakban 1000 V üzemi feszültségű rendszert alkalmazott. A magasabb feszültség biztonságosabb üzemeltetésére a felsővezetékét Fischer–Jellinek-féle rendszerben alakították ki, így a villamos-vonalakhoz képest nagyobb pályasebesség is alkalmazható volt. A villamosítást megelőzően nagyarányú pályafelújást végeztek, a régi felépítményt 30,0 kg/fm sínrendszerűre cserélték, több szintbeni kereszteződést felszámoltak. Az akkoriban még Soroksár település külterületén fekvő helyiérdekű vasutat a belterületen átvezetve, a mai Hősök tere és Millenniumtelep megállóhelyek között, a zimonyi országút (a mai Grassalkovich út és Haraszti út) mentén lerövidítették. Az 1900-as évek végén történt nyomvonal változtatás során mintegy 1,5 km-rel rövidült a két

végállomás közötti távolság. A gyors ütemű villamosítási munkák révén az villamos üzemű forgalom 1910. augusztus 3-tól indult meg Dunaharaszti állomásig.

H7-es HÉV

A Csepel–Pesterzsébet közötti viszonylat

1892-ben épült meg a csepeli Weiss Manfréd gyár. 1911-ben az acélkohászat is beindult a gyárban. Egyre több munkaerőt igényelt az üzem, a megnövekedett forgalom pedig igényelte a kötött pályás kapcsolat kiépítését. 1912-ben megnyitották a Ráckevei HÉV szárnyvonalaként Csepel első HÉV vonalát. Ez a Pesterzsébet felső HÉV állomás után ágazott ki, majd a Gubacsi hídon a Szabadkikötő iparvágányaival párhuzamosan, együtt haladt át. Innentől eltávolodtak egymástól. A HÉV vonal az Ady Endre út északi oldalán haladt tovább és egy szűk ívvel csatlakozott be a - jelenleg is használt - II. Rákóczi Ferenc úti vágányokba. A vonal elég kihasznált volt. A Közvágóhídtól és Pesterzsébetről egyaránt jártak át vonatok Csepelre. 1951-ben épült meg a Szabadkikötő úton és az 1927-ben épült Kvassay híd nyugati oldalán a Boráros térre vezető - már gyorsvasúti jellegű - vonal. Megnyitása után a Határ út felőli irány forgalma alig csökkent. 1959-ben hurokvégállomást létesítettek a Határ út és Gubacsi út sarkán. Ettől kezdve innen indultak az eredeti vonalon a "H" jelzésű vonatok Csepelre. (Ma itt van a 3-as villamos végállomása.) Egy elhibázott döntés következtében a Gubacsi híd felújításakor, 1978-ban a járatot megszüntették. Forgalmát a 48-as, az 51-es és az 59-es (ma 148-as, 151-es, 35-ös és 36-os) BKV buszok vették át.

Az eredeti terv

Csepel mindig is Budapest egyik ipari központja volt. Kezdetben a munkások csak a környező kerületekből és településekről (Pesterzsébet, Budafoke, Soroksár, Halásztelek, Szigetszentmiklós) jártak ide. A korabeli tervekben egy, a Csillagtelepről a Művek 2. kapuján át Pesterzsébetre vezető vonal szerepelt, azonban a Hárosi Iskola 1941-es építése újabb módosításokat vetett fel.

A FVV 1944. augusztus 2-án véglegesen törölte az eredeti tervet. A „vonat” ekkor 3 részre szakadt. Az egyik a mai Csillagtelepi buszvégállomástól (ahol ma a 35-ös és 36-os busz végállomása van) nem messze indult, és a Hárosi Iskola mellett állt meg. A második szakasz északról, a Szent Imre térről ment a Gyártelep déli csücskéig. A harmadik szakasz a Markovits utcából a Gubacsi hídon át vezetett Pesterzsébetre.

A Csepel–Boráros tér közötti viszonylat

Végül 1951-ben a II. Rákóczi Ferenc utcából a Szabadkikötő, Kvassay híd, Boráros tér vonalvezetés megvalósítása mellett döntöttek. Gyorsvasúti jellegű. Szintbeli kereszteződés nincs rajta.

H8-as és H9-es HÉV

A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (röviden BKVT) az első helyi érdekű vasútvonalának, a haraszti (ma H6-os HÉV) vonalnak a megnyitása után kezdte meg a cinkotai vonal építését.

A vasútvonal első szakasza a MÁV Központi pályaudvarától (a mai Keleti pályaudvartól) Rákosfalván át, Cinkotáig épült meg. A 10,3 km hosszú vonalszakaszt 1888. július 20-án adták át a forgalomnak. A gőzüzemű vasútvonalon a felépítmény 20,0 kg/fm tömegű sínekből épült és 9,0 tonna tengelyterhelést engedélyeztek rajta. A vonal második szakasza Cinkotától, Csömör

Átadás	1951. április 29.
Vonal hossza	6,7 km
Állomások száma	6
Nyomtáv	1435 mm
Sebesség	60 km/h

Átadás	1888. július 20.
Vonal hossza	25,6 km
Állomások száma	8 : 20 9 : 12
Nyomtáv	1435 mm
Sebesség	60 km/h

és Kistarcsa érintésével, Kerepesig épült ki. A második, 9,8 km hosszú vonalszakaszt 1900. augusztus 28-án nyitották meg. Ezen a szakaszon már „i” jelű, 23,6 kg/fm tömegű síneket alkalmaztak, a legnagyobb tengelyterhelést is magasabb értékben, 10,0 tonnában határozták meg.

A vonal kapcsolata a MÁV ceglédi vonalával 1904. január 14-én valósult meg, ekkor adták át a mintegy fél kilométer hosszú összekötővágányt.

A BKVT már 1895-ben megszerezte a jogot, hogy vasútvonalait részben, vagy teljes hosszukban villamosítsa. A társaság első ütemben a Keleti pályaudvar–Cinkota közötti szakaszon kezdte meg a villamosítást. Az 1000 V feszültségű, egyenáramú felsővezeték-rendszer kiépítésével 1911. április 19-én készült el.

A kerepesi ideiglenes végállomástól, Mogyoród határának érintésével a MÁV gödöllői vasútállomásáig tartó harmadik vonalszakaszt 1911. november 25-én adták át a forgalomnak. A már villamos- és gőzüzemre is berendezett 12,8 km hosszú vonalszakasz felépítményét 30,0 kg/fm tömegű sínekből építették és 12,0 tonna tengelyterhelést engedélyezett rajta. A vonal meghosszabbításával egy időben, Cinkota és Kistarcsa között megépült az úgynevezett kavicsbányai átvágás, így 6,2 km-rel csökkent a két végállomás közötti távolság. Az új szakaszon Ilonatelep néven megállóhely is létesült, a jelentőségéből vesztett csömöri vonalszakasz szárnyvonallá vált.



Az új gödöllői Helyi Érdekű Vasút motorkocsi 1930 előtt

A fővároson kívüli vasútépítések mellett a társaság a Rákosszentmihályon is vonalfejlésbe kezdett, az akkoriban Budapesttől még különálló község belterületén villamos üzemű hurokvágányt létesítettek. A Sasalom-Nagyicce állomásból kiágazó egyvágányú hurokvágányt 1911. december 7-én

nyitották meg. A társaság engedélyt kapott a Rákosszentmihályt Rákospalotával összekötő vasútvonal építésére is. Az 1913-ban átadott kétvágányú vonal szintén Nagyiccéről indult, kapcsolatot teremtett a megyeri, újpesti és angyalföldi villamoshálózatokkal rendelkező Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Részvénytársaság (röviden BURV) vonalaival.



Az új gödöllői Helyi Érdekű Vasút kocsijának belseje 1930 előtt