

A budapesti helyiérdekű vasutak száz éve

Több centenáriumi megemlékezésre is alkalmat adhat az 1980-as évek vége a budapesti helyiérdekű vasutakkal kapcsolatban. 1887-ben indult meg a forgalom az első HÉV-szakaszon a Közvágóhíd és Soroksár között. 1888-ban két újabb vonalat helyeztek üzembe: júniusban indult a forgalom a keleti vonalon Cinkotáig, augusztusban pedig megnyitották a Filatorigát–Szentendre közötti vonalat. Ünnepeketünk egy centenáriumot 1989-ben is. Éppen száz esztendője, december 28-án a Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság leányvállalataként létrehozta a Budapesti Helyi Érdekű Vasúti Részvénytársaságot, a legendás, még versekben, viccekben is megörökített BHÉV-et.

A budapesti HÉV vonalai

Hat vonalról, vonalcsoporthól lesz szó bővebben a százéves budapesti HÉV kapcsán. Az 1880-as években megindult első három alapvonal ugyanis később vonalcsoporthá nőtt ki magát. A közvágóhídból lett a dél-pesti, a Kerepesi úttól indulóból a gödöllői (vagy keleti), a Filatorigátnál eredőből a szentendrei (vagy észak-budai) vonal. A századfordulón létrejött a leghányatottabb vonalcsoporth: a dél-budai, amelynek nyomvonalán ma már villamosok járnak. A vonal a Gellért térről haladt Nagytétény, illetve Törökbálint irányába. 1945 után egy új HÉV épült: a csepeli gyorsvasút, s rövid ideig a BHÉV kezelésébe került egy MÁV-szárnnyvonat is, amelyen taksonyi HÉV néven jártak a szerelvények.

Ez a hat vonal több-kevesebb ideig a BHÉV kezelésében volt. Emlétek még más HÉV-vonalakat is. A BHÉV-nek szoros kapcsolata volt a BÜR-vasúttal (Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Részvénytársaság). A Haraszti–Ráckevei Helyi Érdekű Vasút Rt. gyakorlatilag a BHÉV-hez tartozott, együtt adták-vették a részvényeket. A BHÉV-nek nem volt ennyire szoros kapcsolata a (pest) szentlőrinci HÉV-vel, amelyet a BLVV, a Budapest–Szentlőrinci HÉV Rt. tartott fenn. Ennek történetével ezért nem is foglalkozik írásom.

A HÉV-ek tulajdonosai

1865-től számítjuk a pest-budai közúti vasúti közlekedés történetét. Ekkor alakult meg a Pesti Közúti Vaspálya Társaság, majd 1869-ben létrejött ennek budai párja is. Az első lóvasútat 1866-ban indították a Széna (ma Kálvin) térről Újpest irányába. A két vállalat 1878-ban Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) néven egyesült. Ők indították el Pesten 1887. november 28-án a Teréz (ma Lenin) körúton az első villamost. (A centenáriumkor a Nyugati pályaudvari villamosmegállóban emléktáblát – „megállótáblát” – avattak ennek tiszteletére.) A BKVT a lóvasúti és villamosvasúti „program” mellett a helyiérdekű vasútak tervét is dédelgette.

Az 1887-ben és 1888-ban megindult első HÉV-vonalak sikere után „profilisztitásként” a BKVT saját kebelén belül létrehozta a már emlegetett BHÉV-et. A „szövetséges” HRV (Haraszti–Ráckevei Vasút Rt.) ifj. Szilágyi Lajos kezdeményezésére 1891-ben jött létre, mígnem 1949-ben beolvasztották.

1890-ben alakult meg a Budapest–Budafoki Helyiérdekű Vasút Rt. (BBVV), de részvényeinek többsége 1906-ban a BHÉV-hez került. 1917-ben az egész dél-budai vonalcsoportha rátette kezét a BHÉV. 1908-ban pedig bekebelezte a Budapesti Villamos Közúti Vasúti Rt. (BVKV) Rákospalota–Újpest–Megyer viszonylatát.

Három „egyesítési” hullám érte a BHÉV-et. Az első a polgári demokratikus korszakban: 1918. november 5-én létrehozták a Budapesti Egyesített Városi Vasútkat (BEVV), amelyet hároméves ráfizetéses időszak után újabb BHÉV-korszak követett. A második összevonás keretében (1934–1948 között) a HÉV-ek a BSZKRT (Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.) égisze alatt működtek. Utána újabb húszéves „ide-oda csatolgatás”: 1949-től FHÉV

(Fővárosi Helyi Érdekű Vasút Községi Vállalat), 1952–58 között MÁV, 1959-től újra BHÉV kezelésében találjuk a szép zöld szerelvényeket. 1968. január elsejétől pedig az ismét egyesített fővárosi tömegközlekedés keretében a BKV, a Budapesti Közlekedési Vállalat lesz a gazda.

A dél-pesti vonal

Ez az első helyi érdekű vasútunk. A végállomás a MÁV déli összekötő hídja alatt, a régi zimonyi országút bal oldalára került. (A Soroksári út rendezésekor a hetvenes években költözött a végállomás mai helyére a másik oldalra.) A vonal első végállomása a soroksári Templom tér (ma Hősök tere) fölött, a MÁV-állomásnál volt. 1887. augusztus 7-én indult útjára a vonalon az első gőzös. A következő szakaszon, Soroksár és Dunaharaszti között még ugyanazon év november 24-én tartottak avatóünnepséget. Ezzel 15,1 km-re növekedett a dél-pesti vonal hossza.

A külső szakasz megépítésére a Haraszti–Ráckevei HÉV vállalkozott. A 18 km-es új szakasz bevezetett a Csepel-szigetre és Szigetszentmiklóst, Tökölt, Szigetcsépet, Sziget-szentmártont, Szigetújfalut és Ráckevét kapcsolta Budapesthez, valódi „helyi érdek” szolgálva. 1892-ben indult meg Ráckeveig a forgalom.

1905-ben Erzsébetfalváig (Pesterzsébet) villamosították a vonalat. A vonalcsoporttá alakulás ugyancsak ekkor történt. 1907-ben megépült a Pesterzsébetre vezető „kis hurok” (körforgalmú HÉV-szakasz), 1914-ben pedig a Pacsirta telepi „nagy hurok”. 1912-ben a másik irányba, a Csepel-szigetre is befordul a HÉV. A Weiss Manfred Műveknek volt szüksége a szárnyvonalra.

Az 1920-as, 1930-as években a pesti helyi közlekedés konkurenciát jelentett a HÉV-nek. 1929-ben a Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt. a Boráros térről járatot indított Csepelre, s ezen a HÉV 60 filléres jegyárával szemben csak 40 fillébe került az utazás. Soroksárról HÉV-vel 80, a közeli villamossal pedig 24 fillérbe került a pesti út! Ennek ellenére fejlesztési ötletekben nem szűkölködtek a HÉV-esek. Terveztek egy Dunaharaszti–Taksony vonalat. Próbaképpen autóbuszt is járatnak arra, de gyorsan letettek a megvalósításról. A ráckevei vonalat Dömsöd, Tass érintésével Szalkszentmártonig, illetve Kalocsáig tervezték meghosszabbítani.

Mivel ez volt a leghosszabb fővárosi HÉV-vonal, a menetidő rövidítése céljából a harmincas évektől sebes- és gyorsvonatokat járatnak. Szentendrére és Gödöllőre ugyancsak közlekedtek egész a legutóbbi évtizedekig ilyen gyorsított vonatok.

A második világháború harcai nem kímélték a vonalat, főleg a közeli üzemek miatt. Mégis 1946-ban már teljes hosszában járt a HÉV. Az 1950-es években a szigeti szakaszon fejlesztés indult. Töltések, aluljárók épültek. Ennek máig mementója a Kétkő megálló: széthúzott vágányai félbehagyott aluljárót fognak közre. A ráckevei HÉV az utóbbi időben a pesti „HÉV-rangsor” legvégén kullogott. Itt jártak legtovább dízelvonatok. Az utolsó szakaszt csak 1976-ban villamosították. Mára a legvegyesebb az itteni kocsipark, rendszerint a szentendrei és gödöllői vonalon kiszolgált szerelvények kerülnek ide.

A gödöllői HÉV

A vonal első végállomása („fejállomása”) a Keleti pályaudvar Kerepesi úti oldalán volt. A vonal a Gumigyár, a Hungária út, Törökör, Lumumba utca, Fehér út, Rákosfalva állomásokat érintette Pest határain belül. Majd következtek a kisebb önálló települések: József főherceg telep (ma Nagycicce), Sashalom, Cinkota. 1888. július 20-án eddig pöfögött végig az első vonat.

A vonaltól északra terült el Pusztaszentmihály (ma Rákosszentmihály). A helyi lokálpatrióták lóvasúttal kapcsolták pátriájukat a HÉV-hez. 1893-ban alakult meg a PKV, azaz a Pusztaszentmihályi Közúti Vasúti Rt. A mai Nagycicce állomás tőszomszédságából, a Pirosrózsa utcától indult a 0,76 nyomtávú lóvasút. Eleinte három lovuk és három kocsijuk volt. Az emlékezések szerint a lovak állapota hírhedt volt, megesett, hogy az egyik ló menet közben kilehelte a lelkét, és az utasoknak kellett a kocsit a végállomásra behúzni. Más följegyzések szerint naponta 20 órán keresztül szállították az utasokat. Működésüknek a HÉV rákosszentmihályi vonalának megépítése vetett véget.

Kerepesre Csömörön keresztül jutott el a HÉV. 1900-ban épült meg a félköríves vonal Cinkota a HÉV központi állomásává vált, mellette a kocsiszín, később járműjavító műhely épült. 1911-ben átadták a rákosszentmihályi hurokvágányt.

A pesti HÉV-ek közötti kapcsolatot jelentette az 1913-ban megépült 7,6 km hosszú vágány Rákosszentmihály és Rákospalota között. Ezzel a cinkotai HÉV és a BÚR-vasút között teremtődött közvetlen kapcsolat. Ez a közösség eredményezte a budapesti helyierdekű vasutak legérdekesebb „öszvérjárait”. Volt vonat Cinkota és Rákospalota (Újpest között, s itt közlekedett minden idők leghosszabb budapesti „viszonylata” is. A H jelzésű szerelvények a Keleti pályaudvar mellől indultak és Nagyiccén, Rákospalotán át 2t kilométer megtétele után 95 perc alatt értek el a Nyugati pályaudvari BÚR-vasút végállomáshoz. (A két végállomás közötti távolság kb. 2 km lehet légvonalban!) A hatvanas években előbb villamos, majd autóbusz lépett az összekötő HÉV helyébe. Igazán sajnálhatjuk ezt a HÉV-vonalat, mert Budapest rendkívül hiányos keresztirányú közlekedéséből szakítottak ki vele egy darabot!

De térjünk vissza a fővonalhoz! 1911. november 25-én érkezik el a HÉV-vonal a mai végállomásra, Gödöllőre. A HÉV Gödöllő harmadik vasútja: 1867-ben épült meg a Pest–Hatvan közötti vonal; 1911. november 2-án, három héttel a HÉV előtt adták át a forgalomnak a „váci villamost” (ez a vonal Y alakban épült Újpest–Veresegyház–Gödöllő és Veresegyház–Vác között). A HÉV ekkor már ugyancsak villamos üzemű volt, s a csömöri kiterőt is levágták az ún. „kavicsbányai” emelkedőnél.

A vonalfejlesztési terveknek nem voltak híján. Legelőször „befelé”, a belvárosba kívánták a HÉV-et meghosszabbítani. A kiszemelt végállomás az Eskü (ma Felszabadulás) téren lett volna. Az első világháború után pedig Aszódot vették célba. A földmunkákat Aszód határáig el is végezték (14,4 km hosszan!), ennek nyomai máig láthatóak. Egy időben rebesgették a HÉV Jászfényszaruig való elvezetését, máskor a „váci villamossal” való fúzió gondolata vetődött föl. Kár, hogy ez nem valósult meg, mert akkor talán még ma is lenne közlekedés a Gödöllő–Veresegyház közötti vasútvonalon, amelyre 1970-ben mondták ki a „végítéletet”.

A gödöllői HÉV melletti települések nem utolsósorban a HÉV-nek köszönhetik fejlődésüket. Rákosfalyánál és Cinkotán fürdők épültek, a Rákos menti bolgárkertészek terményeiket eleinte a HÉV-vel szállították Pestre. Ugyancsak a HÉV-nek köszönheti föllendülését Kistarcsa, Kerepes, Helvécia (ma Szilasliget), Szentjakab (ma egyszerű feltételes megálló: Tölgyes, egykor kedvelt kiránduló- és fürdőhely).

A háború során ez a vonal is megrongálódott. Az újjáépítéssel megbízott üzemi bizottság vezetője Orosz Zsigmond volt, aki 1976-ban a következőképpen beszélt el nekem az újjáépítés menetét: „Vas Zoltán kormánybiztostól kaptam a felhatalmazást az újjáépítési munkák irányítására. 1945. január 25-én láttunk munkához. Mind a szovjet katonai parancsnokságtól, mind Vas Zoltántól sok segítséget kaptunk. A járműállomány 80%-a teljesen megsemmisült. Szinte szerszám, élelem és fizetés nélkül dolgoztunk. Mégis, április 15-én helyreállt a forgalom Törökőr és Gödöllő között. Az első vonatot a Himnusszal indítottuk, fellobogóztuk, virágokkal díszítettük. Motorosa a még ma is látható Tigris volt. A Keleti pályaudvarnál lévő „százlábú” hidat csak szeptemberre sikerült fölépíteni. Szeptember 10-én haladt át rajta az első vonat. Vas Zoltán ígéretéhez híven 10 ezer pengőt utalt ki a dolgozóknak. Ebből egy vagon lisztet, egy vagon krumplit, egy 180 kilós kővér disznót és nagy mennyiségű gumitalpat vásároltunk. 15-én este Cinkotán ünnepeltük a vonal megindítását. Minden munkatársunknak jutott fehér kenyér sonkával, tojással, borral, sörrel. Fúvószenekarunk egész éjjel szórakoztatott bennünket.”

1970-ben a vonalat jelentősen megkurtították. A metró megindulásával megszűnt a Keleti pályaudvar–Fehér út közötti szakasz, s ugyancsak fölszámolták a rákosszentmihályi hurokvágányt. Az új végállomás az Őrs vezér térre, Kelet-Pest egyik legforgalmasabb központjába került.

A szentendrei HÉV

Története egyszerűbb, mint az előző vonalaké. 1888. augusztus 17-én ugyanis már a mai végállomásig, Szentendréig jártak a vonatok. A szentendrei HÉV-nek a belső végállomását helyezgették ide-oda. Az első „fejállomás” a Filatorigát volt. Innen eleinte nem engedték továbbvezetni a HÉV-et a szűk óbudai utcácskába. 1892-ben a BHÉV és a MÁV létrehozta a Duna jobb parti gőzmozdonyú körvasútját. Ezen a szentendrei HÉV szerelvényei egész a



Átjáró a csömöri HÉV alatt (Lásd még a hátsó borítón levő képeket)

Pálffy (ma Bem) térig közlekedtek. Ugyancsak ide csatlakoztak az esztergomi vonatok is. A második világháború után sokáig a Margit híd budai hídfőjénél volt a végállomás, majd az építkezés idején a Császárfürdönél. 1972-ben a Batthyány térre, metróközelbe került a szentendrei HÉV. A Margit híd és a metró között kéregvasútként vezet a pálya.

Minden bizonnyal a szentendrei HÉV legnépszerűbb HÉV-vonalaink egyike! Környezetében fürdők, kirándulóhelyek jöttek létre, a fővárosiak kedvelt hétvégi célpontjait lehet segítségével megközelíteni. A békásmegyeri lakótelep fölépültével a vonal belső szakaszát gyorsvasúti forgalomra is alkalmassá tették. Az óbudai szeszgyárnál levágták az éles S-kanyart, 1981-ben átadták az új békásmegyeri végállomást.

A dél-budai vonal

Budapest negyedik normál nyomtávú, villamos üzemű helyiérdekű vonalcsoportja Dél-Budán jött létre. A vonal első szakaszán, a Gellért tér és Budafok-Háros MÁV-állomás között, a millenniumkor indult meg a forgalom. A vonal Albertfalván és Budafokon vezetett keresztül. A belső szakaszon a Gellért tér és a Körtér között azonos vágányon járt a villamos és a HÉV. Mivel mindkét jármű másfajta árammal működött, ezért két munkavezetékéről külön-külön kapták az áramot.

1909. április 24-én már Nagytétényig járt a HÉV. A budafoki MÁV-felüljárótól nyugatra pedig szárnyvonal épült Törökbálintra. Ezen 1914. június 23-án, az első világháború előestéjén indult meg a forgalom.

1937-ben a végállomás a Gellért térről a Körtérre tevődött át. A HÉV körforgalmi végállomásának épülete és vágányai máig láthatók a tér közepén. Várnagy Zoltán kicsit szomorú sorokkal emlékezik a HÉV-nek villamossá való átalakulásáról: „1963. január 1-jétől tanácsi rendelkezésre – a főváros lakóterületének terjeszkedése miatt – ismét az FVV (Fővárosi Villamos Vasút, B. G.) vette át a vonalcsoportot. A vonalon lévő helyiérdekű vasúti

kocsik egy részét átcsoportosították a BHÉV vonalaira. A menetrend szerinti közlekedés megszűnt, villamosvasúti tarifát állapítottak meg, és lassúbb, de sűrűbb követésű – fűtetlen – villamosok vették át a forgalmat. Ezzel a hovatartozását tekintve leghányatottabb vonalcsoporthoz végleg megvált helyi érdekű vasúti jellegétől.” Annyit tehetünk ehhez hozzá, hogy később a törökbálinti „villamos” külső szakasza is megszűnt.

A csepeli gyorsvasút

Csepelre sokáig csak autóbuszsal, vagy a ráckevei HÉV egyik szárnyvonalán, a Gubacsi-hídon keresztül lehetett eljutni. Egyik legfontosabb munkáskörületünk számára 1951-ben közvetlen gyorsvasúti összeköttetést létesítettek. A 6,7 km-es pályán jórészt szintbeli keresztelődések nélkül bonyolódik le a forgalom.

A vonalat 1951. április 29-én, Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter avatta föl. Rövid ideig, 1959–1965 között létezett a vonalnak egy egyvágányú 2,7 km-es folytatása is a csepeli Csillagtelepig. Dízelüzemű motorvonatok szállították ezen a kis vonalon az utasokat.

A taksonyi HÉV

Ha az előbbi kurta kis HÉV-vonalat nem számítjuk, akkor a taksonyit tekinthetjük a fővároskörnyék legrövidebb HÉV-jének. Vonalát a MÁV építette a taksonyi MÁV-állomástól a Ráckevei-Duna-ág felett félkörívben a szigetszentmiklósi gyártelepig. 1944-ben HÉV-tarifával személyforgalom is bonyolódott le rajta.

1958-ban a vonal kezelői jogát a BHÉV kapta meg. Igen sajtóságos volt a taksonyi HÉV-vel való közlekedés! A vonal ugyanis egy kb. 1 kilométeres részen a gyártelep területén futott, s csak azután csatlakozott a ráckevei HÉV vonalához. A gyár rendészeti okokból nem engedélyezte, hogy területén „korridorvonatként” civilek átutazzanak, ezért az utazókönységnek a gyár déli kapujánál le kellett szállni, és kb. 800 métert a falon kívül kellett gyalogolni Szigetszentmiklós-Gyártelep HÉV-állomásig. Ezt a furcsa helyzetet megszüntetendő 1963-ban megépült a gyárat elkerülő vágány is. Ekkor már Szigetszentmiklóstól a Duna-hídig, illetve Taksonyig átszállás nélkül, közvetlen vonatokon lehetett utazni.

Mindez az 1976-os esztendőig tartott. Bár a Ráckevei-Duna-ág mellett üdülők, horgászok nagyon örültek a kis HÉV-nek, 1976. november 10-én megszűnt itt a vasúti közlekedés. Négy évig még a BKV „vonatpótló” autóbuszokat közlekedtetett – s ez reménnyel töltötte el a helybélieket, hogy egyszer csak visszakapják a HÉV-jüket –, ám 1980-tól már Volán helyközi autóbuszok jelentek meg a terepen. A taksonyi HÉV csendben és halkán főlészámolódtott...

Utazás a HÉV-en

A HÉV nem egyszerűen tömegközlekedési eszköz, hanem átmeneti helyet foglal el a vasutak és a villamosok között. A HÉV utasai – akárcsak a vonatokéi – törzsközöniséget alkotnak, az emberek sokszor köszöntik egymást, helyet kérnek és kínálnak, a férfiak kártyáznak, a nők kötögetnek, a ki- és bejáró diákok előszeretettel rohanják meg a sarkokat, ahonnan heves társalgás és nevetés hangjai áradnak kifelé.

A BHÉV és a BSZKRT sokféle kedvezményrel, akcióval igyekezett utasait megtartani, forgalmát növelni. Az 1930-as években például 50%-os kedvezményt írtak a turisták, cserkészek, az evezősök, a víkendezőket és a síelőket. Ugyancsak ebből a korszakból származik a nevezetes jelszó: „HÉV-vel a szabadba!” A szójátékot –ti. HÉV-vel és hévvel – tartalmazó szlogent plakátokon, röplapokon terjesztették, sőt egyes állomásokon a gondos kertészek virágból is kiültették. Emlékezetem szerint az 1960-as években Pomázon és Nagycicén lehetett látni ezt a virágból ültetett feliratot. A „HÉV-vel a szabadba” jelszó szellemét jól tükrözte a HÉV-szerelvények zöld, tehát a természetre emlékeztető színe, valamint az a tény, hogy a fővárosból ezzel a közlekedési eszközzel természetközelségbe lehet jutni.

A HÉV-ek „elővárosi gyorsvasúttá” válásával az utazás régi romantikája már megszűnően van. Az utóbbi években sok hangulatos, a századforduló stílusában épült állomásépület

egyszerűen leromboltak. Így történt ez a múlt századi rákosfalvai állomásépülettel is. Valaha egy ilyen állomás valóságos kommunikációs központ volt. Rákosfalva szinte valamennyi „közintézménye” ennek a közelében terült el: étterem, bolt, gyógyszerár, sporttelep, sőt az egykori Rátkay-mozi is az állomás melletti épületben üzemelt. Azután lebontották Rákosfalvát, és fölépült a Füredi úti lakótelep. Épült új közért és új busztró, de a régi hangulatot már nem sikerült visszavarázsolni. Néhány évvel ezek után lebontották a rákosfalvai állomásépületet is. Pedig benne szolgálati lakás, pénztár, újságárusító hely, trafik, mellékhelyiség stb. is volt, mert a jó öreg Monarchiában még ennyire gondoltak az utazóközönségre. S mi van ma a régi épület helyén? Gyom. Mert még a rendes aszfaltjárdát is föltörték, eltüntették, s az utasok most kénytelenek a sárban tocsogni. Ezzel aligha büszkélkedhetünk el unokáinknak.

Mutatóba akad még néhány ipartörténeti jelentőségű épület a HÉV-ek vonalain mentén. Sok helyen állnak az egykori áramátalakítók, őrházak, állomásépületek. A gödöllői HÉV vonalán Csömör és Kerepes állomásépülete egyértelműen ipartörténeti emlék, ennek megfelelően kellene ezeket védeni is. A nevek már sajnos nem vonatkozik a védelem: a gödöllői HÉV vonalán az 1970-es évek eléggé el nem ítéhető faluösszevonásainak eredményeképpen a HÉV-állomások nevét is megváltoztatták. Kistarcsa nevéből ekkor lett a „remekül” hangzó *Kerepestarcsa-alsó*, Kerepes pedig *Kerepestarcsa-felső*. Azt hiszem, itt az ideje a hagyományos nevek visszaadásának!

A helyiérdekű vasutak – 100 évesek lévén – olyan korba léptek, amikor relikviáik megértek a védelemre. A Közlekedési Múzeumban örömmel pillantottam meg néhány régi HÉV-szerelvényt. Amilyen jó lenne, ha romantikus vonalaik mentén is megőriznénk valami régit, szépet: egy-egy emeletes bakterházat, forgalomirányító tornyot, hangulatos várótermet, mives padot, kovácsoltvas lámpát, s talán az egy évtizede még pompázó virágoskertek beültetésére is futná valakinek az erejéből. Hirdessék ezek a kis virággyak tavasztól őszig, hogy: „HÉV-vel a szabadba!”

Balázs Géza

Felhasznált irodalom: Balázs Géza: A gödöllői HÉV története. OKTV-kézirat, 1976; Balázs Géza: Firkálások a gödöllői HÉV-en. Bp., 1983; Balázs Géza: „HÉV-vel a szabadba!” Turista Magazin, 1987/10; A BSZKRT és a BHÉV statisztikai évkönyvei; Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődése (1865–1922) és a BSZKRT tízévi működése (1923–1933), Bp., 1934; A budapesti közúti vasút 100 éve. Bp., 1966; Szabó Dezső: A budapesti helyiérdekű vasutak egy évszázada. Közlekedéstudományi Szemle, 1988/2. 65–79.; Szendy Károly: A budapesti gyorsvasúti hálózat kialakítása. Bp., 1942; Várnagy Zoltán: A budapesti helyiérdekű vasutak története. BKV, Bp., 1987; Walton Gusztáv: A gödöllői HÉV mint kommunikációs terep. OTDK-dolgozat (kézirat), Gödöllő, 1988.

HÍREK

Czabán Samu Kulturális Napok, 1989. Húsz év telt el attól az avatási ünnepségtől, melynek keretében szülővárosában, Rozsnyón leleplezték Czabán Samunak, a Tanácsköztársaság iskolaügyi népbiztosának mellszobrát. Mint az elmúlt két évben, most is kulturális rendezvénysorozat emlékeztünk a forradalmár tanítóra. 1987-ben és 1988-ban csupán egy hétig tartott ez az akció, most azonban március és április hónapban kb. másfél hónap időtartamig sikerült több olyan – érzésem szerint színvonalas – műsort nyújtani, ami adott valamit a gömői embereknek és elmondott olyat is, amit a világnak e táján nem mindig hallunk. Kiemelnék most ezek közül néhányat. Az eseménysorozat harmadik napján, március 15-én, a Rozsnyói Bányászmuzeum kertjében álló Kossuth-szobor körül kb. 180 ember jött össze, hogy megemlékezzenek az évfordulóról. Mint tavaly, most is csak nagyon nehezen akarták megengedni a helyi hatóság vezetői a koszorúzási ünnepséget. Amit pedig utána csinált egy-két helyi vezető a rendezvény miatt, az szinte minősíthetetlen. A Nemzeti dal miatt gyalázták a megemlékezést és gúnyolták az ünneplő magyarokat. Április 10-én koszorúztuk meg Czabán Samu szobrát, a kárpátaljai barátaink jelenlétében. Megható volt ez a történelminek is nevezhető találkozás Dalmay Árpáddal, Vári Fábrián Lászlóval, Füzesi Magdával, Ortutay Zsuzsával, Stróber Ottóval. Április 16-án Bánffy György színművészt köszönthettük Rozsnyón, aki Anyád nyelvét bízták rád a századok címmel tartott nagy sikerű előadói estet. E napok keretében sikerült megszervezni egy nagyon tartalmas, figyelemre méltó, egész napos pedagógiai rendezvényt. Ezen részt vettek a rozsnyói járásban dolgozó magyar tanítók és nevelők. Az előadók, dr. Forgács Anna és dr. Nóvel Iván Budapestről érkeztek és időszerű, a modern oktatás kérdéskörét érintő dolgokról beszéltek nagyon érdekesen. (Ambrus Ferenc)