TIT online akadémia 2023

www.tit.hu

Közlekedési eszközök II.

A helyiérdekű vasút (HÉV)

A helyiérdekű vasút, vagyis a HÉV napjainkban is működik és rendületlenül szállítja az utasokat.

Egy kis történelem:

A kiépülő vasúthálózat mellett Európában egyre nagyobb szükség volt a helyi igények kielégítése céljából a fővonalakhoz csatlakozó mellékvonalak, helyi érdekű vasutak építésére. Egy aradi mérnökvállalkozó páros: Aczél Péter és Boros Béni, az Arad-Kőrösvölgyi vasút létrehozásával követendő példát adott az olcsó, alacsony költségvetésű regionális vasutak kiépítésére.

Az országgyűlés az 1880. XXXI. tc.-vel a helyiérdekű vasút ügyét rendszerbe foglalva szabályozta. E törvénycikk alapján, azokon a területeken kezdődött meg az építkezés, amelyeket a vasúti fővonalak elkerültek, de a helyi piac és népesség kiszolgálása érdekében megérte a vasútépítés. A HÉV-ek építésének finanszírozása részben hazai, részben külföldi tőke bevonásával történt, külön bankok és részvénytársaságok is alakultak. A második HÉV-törvény nyolc évvel később jelent meg (1888. évi IV. tc.).

1887. augusztus 7-én indult meg a közlekedés az első 10 km-es gőzmozdony vontatta vonalon a Közvágóhíd és Soroksár között.

kép forrása: https://welovebudapest.com/cikk/2017/8/17/130-eve-a-helyi-erdekekert-a-budapesti-hev-et-unnepeljuk

A vonalakat kezdetben a lóvasúttal együtt működtették. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) 1889-ben leányvállalatot hozott létre Budapesti Helyiérdekű Vasutak Rt. (BHÉV) néven. A forgalmat gőzmozdonyokkal és személykocsikkal, vasútszerűen bonyolították le. A 8,4 méteres kocsikban 32 ülőhely volt, gőz fűtötte és acetilén világította őket. A vonatok maximum 30 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedtek, érkezésüket harang jelezte, az indítási jelet kürt adta.

1888-ban a vonalak 600 ezer, 1891-ben egymillió, 1895-ben 2,7 millió utast szállítottak, elsősorban kofákat és kirándulókat. A szerelvényeket gőzmozdony vontatta, de az első világháború kezdetéig az összes HÉV-vonalat villamosították.

Érdekességek:

A HÉV vonalain a megállók a villamosénál ritkábbak, a sebessége a villamosénál nagyobb (kb. 60-70 km/ó). A HÉV-re a közúti közlekedési szabályok (KRESZ) nem érvényesek, a vasútinál enyhébb, ugyanakkor ahhoz hasonló szabályrendszere van. Szállítóképessége a metróénál kisebb, a villamosnál jóval nagyobb (10.000-15.000 fő/óra/irány). Az 1990-es években a gyors motorizáció miatt csökkent az utasok száma, a városi vasutak ennek ellenére fontos szerepet töltenek be a közlekedésben.

Tanítási munkanapokon 892 vonat közlekedik, a napi utas szám kb. 200 ezer fő körüli.

2011-től a szentendrei HÉV H5, a ráckevei HÉV H6, a csepeli HÉV H7, a gödöllői HÉV H8 (Gödöllő) és H9 (Csömör) megnevezéssel szerepel.

kép forrása: https://www.mav-hev.hu/hu/node/32

Angolosan balra tarts!

1941-ig Magyarországon baloldali közlekedés volt érvényben. 1939-ben döntés született arról, hogy hazánkban is áttérnek a jobboldali közlekedésre, ezt két lépésben hajtották végre az 1941-ben kiadott BM rendelet értelmében. E szerint 1941. július 6-án hajnali három órakor - Budapest és környékének kivételével - az egész országban, november 9-én hajnali 3-órakor pedig Budapesten és környékén tértek át a jobboldali közlekedésre. Az országban 1973-ig még két olyan vonal volt, amely még "angolosan" közlekedett: a kisföldalatti és a gödöllői HÉV. Napjainkban már csak a gödöllői HÉV közlekedik a „balra tarts” elve szerint.

források:

https://www.mav-hev.hu/hu/gyorsvasut

https://mult-kor.hu/20120807_125_eves_a_hev

http://arch.et.bme.hu/arch_old/korabbi_folyam/27/27szabow.html;

https://welovebudapest.com/cikk/2017/8/17/130-eve-a-helyi-erdekekert-a-budapesti-hev-et-unnepeljuk

http://www.informatikaismeretek.nhely.hu/hev/hev.html