

A Budafok-Budaörs-Törökbálinti HÉV-empléktáblák magyar nyelvű szöveges része:

## ***1. Budaörs MÁV-állomás***

Budaörs és Budafok (Promontor) bekapcsolása a főváros vérkeringésébe már az 1880-as években felmerült, mivel a dél-budai településeknek a termékeit nem tudták gyorsan eljuttatni a fővárosi piacokra. A Budapest–Budafoki Helyiérdekű Villamos Vasút Rt. (BBVV) által üzemeltetett HÉV első 7,8 km-es szakasza a Ferenc József híd–Gellért tér–Budafok között 1899. szeptember 19-én nyílt meg. A Budafok–Budaörs–Törökbálint vonal megépítésére 1914-ben került sor. A vonal – a törzsvonalból a budafoki MÁV-felüljáró után kiágazva –, kettős vágányon haladt 13,4 kilométer hosszban, a Kamaraerdő–Budaörs nyomvonalon Törökbálintra. A vágányokban már 30 kg/fm tömegű síneket alkalmaztak, és 50 km/h sebességet engedélyeztek a korábbi 30 km/h helyett. A szárnyvonalon nyolc megálló, Kamaraerdőn hurokvágány épült. A nyomvonal kényszerkiszajátítása során kétszáz budaörsi telektulajdonost kellett kártalanítani.

### **A budaörsi németek kitelepítése**

A magyarországi németek kitelepítése 1946. január 19-én, Budaörsön kezdődött. A tízezres lélekszámú községből az őslakosok mindössze 10–15%-a maradhatott csak otthonaiban. Hét vasúti szerelvény indult a budaörsi vasútállomásról és Németország déli területeire szállította az embereket. A nyolcadik, 1947 augusztusában 350–400 budaörsivel a budafoki állomásról indult Kelet-Németország felé.

## **2. Budaörs Vásártér**

Az 1914. június 23-án üzembe helyezett szárnyvonalat 1931-ben felújították. A síneket erősebbekkel pótolták, szabályozva lett a vágányok egymástól való távolsága: 4,4 m, az állomásokon 4,5 méternél kevesebb nem lehetett. A sínek nyomtáva 1,435 m. A talpfák alatt legalább 25 cm vastag és 7,2 m széles kavicsrétegnek kellett lennie. Meghatározták az állomások alapterületét, sőt még azt is, hogy minek kell még az állomás körül lenni. Például virágágyaknak, raktárnak, benne 2-3 mázsa kavicsnak, legalább 4 db talpfának, 20 db síncsavarnak, stb. A Vásártér megállót nevezték Birkaistállónak, Levente útnak is, innen a szerelvény a Vasút (a mai Baross) utcán haladt tovább. A megálló közelében található a Zichy-major épülettömbje, a hajdani uradalom gazdasági központja. Napjainkban egy része a Budaörsi Művészek Egyesületének ad otthont.

### **Bercsényi Zsuzsanna grófnő**

Budaörs birtokosa 1691-ben született Bercsényi Miklós leányaként. 1708-ban kötött házasságot Zichy Péterrel, Budaörs földesurával. Budaörsöt 1719-ben a maga nevére visszaváltotta, s így módon a helységnek egészen haláláig, 1745-ig földesúrnője volt. A XVIII. század első harmadában, a török idők után szétdőlt, kihalt Budaörsre érkező német telepések 1721. április 21-én Zsámbékon a grófnővel kötöttek letelepedési szerződést.

### **Római katolikus templom és kápolnák**

A templom építését 1738-ban a betelepülő németek kezdték meg és 1745. december 21-én Nepomuki Szent János tiszteletére szentelték fel. Később, 1801 és 1810 között barokk stílusban bővítették, ekkor alakult ki a mai szerkezete. A katolikus templom mellett több kápolna is található Budaörsön, így a kőhegyi Wendler Ferenc által 1855-ben épített, az 1819-ben emelt Kálvária és az 1808-ban szentelt Farkasréti úti kápolna.

### **Úrnapja Budaörsön**

A község egyik legnagyobb ünnepe Úrnapja volt, amikor a hívek az Oltáriszentség ünnepén virágszőnyeget készítettek a településen, a körmenet 2 kilométeres útvonalán. Ennek a hagyományát valószínűleg a betelepülő németek hozták magukkal Budaörsre. A 3 méter széles, virágszirmokból álló szőnyeg a kitelepítés előtt a főúton a Kisfaludy utcáig tartott, napjainkban a templom körül készül.

### **3. Budaörs Vasút utca**

Az 1937-ben felépült Horthy Miklós (ma Petőfi) híd miatt a Móricz Zsigmond körtéren fontos vasúti csomópontot építettek ki. Új hurokvágány és felvételi épület létesült. Itt lett a BHÉV új végállomása. 1942. december 26-án helyezték üzembe. A II. világháború alatt a budafoki felüljárót felrobbantották, emiatt az utasoknak Budafok forgalmi telepnél át kellett szállni. A teljes menetidő a két végállomás között egy óra volt. A vágányok a Baross utcában a közúton haladtak, ezért Budaörsön belül a szerelvények legnagyobb sebessége 25 km/óra volt. A Károly király út és Baross utca sarkán lévő 250 négyzetméteres állomásépületben jegypénztár működött. A Budaörs MÁV-állomástól a törökbálinti végállomásig 5 km volt az út, a jegy ára 1,20 forint. A 60 filléres gyerekjegyet úgy adták, hogy a teljes árút hosszában félbe szakították.

#### **Zenekarok, bálók, vendéglők**

Budaörsön több fúvószenekar működött, közülük a Hesz János vezette, ill. a Kreiszenekar volt nevesebb, utóbbiban Herczog Szilveszter is muzsikált. A helyi németység számos ünnepi összejövetelt, bált szervezett, ezek közül az egész községet megmozgató svábbál és a batyusbál volt a legjelentősebb. Jelentős szerepük volt a különböző vendéglőknek, amelyek családi vállalkozások voltak. Az egykori HÉV-megállóban az ún. Herwerth-vendéglő működött.

#### **Budaörsi ünnepek**

A község ünnepe napjai többnyire egyházi kötődésűek voltak. A hagyományos ünnepeken (Karácsony, Húsvét) túl május 16. a templom védőszentje, Nepomuki Szent János ünnepe, a templombúcsú napja volt, míg a szeptember 8-át követő vasárnapon tartották a Kőhegyi Kápolna búcsúját. Kiemelt ünnep volt a nyár elejére eső Úrnapja.

#### **Passiójátékok a Kőhegyen**

1933 és 1939 között a Kőhegyen Jézus szenvedéstörténetéről láthatott német és magyar nyelvű színelőadásokat több ezer néző. A mintegy kétszáz szereplő helyi lakos volt. A 70 méter hosszú és 20 méter széles kőből és betonból épített díszlet ugyancsak községi összefogással készült. A nézőtéren 2000 ülőhely volt. 1939-ben a kedvezőtlen körülmények és a pénzhiány miatt leálltak az előadások. A kitelepítés után néhány év alatt a Passiójátékok épületeit lerombolták, köveit széthordták. Az 1996-ban felújított Passió 2000-től minden harmadik évben ismét bemutatásra kerül a Kőhegyen a Budaörsi Német Nemzetiségi Önkormányzat szervezésében és a városi önkormányzat anyagi támogatásával.

#### **4. Budaörs állomás**

A II. világháború után 1945. május 23-án indult meg újra a forgalom a Budaörs–Törökbálint közötti 4,3 km-es szakaszon. Az eredetileg kétvágányúnak épített szárnyvonal bal sínparját az akkori vashiány miatt felszedték és a nagytényi HÉV bővítésénél használták fel. Ahhoz azonban, hogy ezután is biztonságosan közlekedjen a HÉV és elkerüljék az összeütközéseket, valamilyen megoldást kellett találni. Ekkor szedtek elő egy ősi közlekedésbiztonsági szabályozást, a színes botokat. A rendszer roppant egyszerű és mégis biztonságos. A pályát szakaszokra osztották és minden szakasznak volt egy botja, mindegyiknek más színű. A pályaszakasz használatára pedig csak az volt jogosult, akinél éppen a színes bot volt, amiket a kalauzok cseréltek a kitérőkben. (Ezt a rendszert India egyes vasútvonalain a mai napig használják.) Itt a Budaörs Állomásnál – ami abban az időben a lakott terület határán volt – várták be a szerelvények egymást, ezért a megállót a köznyelv „kitérőnek” nevezte.

#### **Iparosok, gyárak**

A Budaörsön működő számos kisiparos mellett, az 1850-es évektől tőkeerős ipari vállalkozások is elindultak, azonban a község az ipari fellendülés ellenére is alapvetően mezőgazdasági jellegű település maradt. 1854-ben a budapesti Örsöd dűlő és a mai Dobogó-dűlő közötti völgyben kezdte működését Saxlehner András keserűvíztelepe, az 1870-es években Hölle János Márton telepítette Budaörsre pezsgőbor-gyárát. Az 1880-as évektől indult a piktortégla-gyártás, valamint 150 dolgozójával jelentős munkaadónak számított az 1920-as években az Eller Pál és felesége, Zirkelbach Mária által alapított kötőüzem.

## **5. Törökugrató megálló**

1949 szeptemberében a HÉV-et államosították. 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. A Törökugrató környéke az 50 év alatt, amíg a HÉV közlekedett, gyéren beépített mezőgazdasági terület volt. Budaörsi és törökbálinti gazdáknak földjeik megközelítését, a gyümölcs szállítását könnyítette a Törökugrató (feltételes) megálló, egyben kapcsolatot teremtett a közeli Törökbálint vasúti megálló révén a Budapest–Győr–Hegyeshalom vasútvonallal. A törökbálinti HÉV félévszázadnyi szolgálat után, 1962. december 31-én közlekedett utolsó alkalommal. 1963-ban – részben az autópálya építése miatt –, véglegesen megszüntették ezt a szakaszt. Szerepét csak kis részben pótolja a ma is működő, Kamaraerdő és a budapesti Batthyány tér között közlekedő 41-es villamos, hiszen Törökbálint és Budaörs – Kamaraerdő kivételével – szinte teljesen kimarad ebből a közlekedési vonalból.

### **A Törökugrató története**

A Törökugrató Budaörs egyik jellegzetes, 249 méter magas hegye. Ábrázolása a város zászlaján és címerében is szerepel. A középkorban Hatvantulkos-hegynek nevezték, de régi térképeken még Csiker Bergként is szerepel. A hagyomány szerint egy menekülő török katona ugratott lovával a sziklákról a mélybe, innen az elnevezés.

### **Szőlőtermesztés**

A németek betelepülését követően a község fő termelési ága a szőlőtermesztés lett. A főváros közelsége előnyt jelentett a borok értékesítésénél, bár több gazda külföldi kereskedőkkel is kapcsolatba került. Az 1873. évi bécsi világiállításon három budaörsi (Szabadházi Andor, Frank András és Kreis József) érmet és díszoklevelet nyert saját termésű borával. A szőlőtermelés virágzásának az 1880-as évekre kibontakozó filoxérajárvány vetett véget, ekkor tértek át a budaörsiek a csemegeszőlő termesztésére, amelyből különösen kedvelt volt az ismeretlen eredetű „csiri”.

### **A budaörsi ősziarack**

A Monarchia feldarabolása megfosztotta termelőinket a magyarországi bor legfontosabb felvevőpiacától, Ausztriától, ezzel a borászat is válságba került. A kieső piacok pótlására más, eladható terményeket kellett keresni, így lendült fel az 1920-as évek elejétől az ősziarack-termesztés. Az 1933-as és 1936-os gyümölcskiállítások elősegítették, hogy az ősziarack, mint keresett exportcikk, Nyugat-Európán át egészen Londonig eljusson.

*Forrás: Bleyer Jakab Heimatmuseum, Budaörs • Kósa Pál: Epizódok a budaörsi HÉV történetéből, 2004. – Képek: Bleyer Jakab Heimatmuseum, Budaörs • Budaörs Város Önkormányzata*