

## Fővárosunk vasparipái

*Az SZTFH Földtani Szolgálatának Térképgyűjteményében nem csupán földtani, sőt még csak nem is szigorúan földtudományos, természettudományos térképek találhatók meg kizárólag. Sorozatunk e részében például egy 1896-ban készült térképet mutatunk be, amely Budapest vasúthálózatát ábrázolja. A Szolgálat e térképpel köszönti a fővárost 150. születésnapja alkalmából.*



*Korabeli mozdonyok a Vasúttörténeti Park fordítókorongján (Babinszki Edit felvétele)*

A vasút szó hallatán mindannyian a talpfákon futó, csillogó sínparra gondolunk és George Stephenson neve jut elsőre eszünkbe. Holott a vasutat nem az ipari forradalom idején találták fel! Már a XVI. században is létezett mint a bányászok egyik legnagyobb segítőtársa. A fa nyompályán előbb emberi, később állati erővel történő szállítás ugyanis eredetileg az ercek mozgatásának megkönnyítésére szolgált.

Az első, közlekedésre szolgáló vasút 1803-ban nyílt meg: a Surrey Iron Rail nevű, londoni társaság építette az első lóvontatású kocsikkal felszerelt pályát. Hazánkban az első ilyen vasút 1827-ben nyílt meg a Pest–Kőbánya vonalon. A tervezőknek és befektetőknek azért épp erre a szakaszra esett a választásuk, mert a nagy pesti építkezésekhez a kőbányai bányákból szállították a köveket és arra számítottak, hogy ebbe az üzletágba is be tudnak majd kapcsolódni. Az üzlet azonban nem jött össze és a vonalat a következő évben – érdeklődés hiányában – be is zárták.

A technika azonban megállíthatatlanul fejlődött tovább ezekben az évtizedekben. Angliában már az 1920-as években a Stephenson által tökéletesített, gőzhajtású vonatok rótták a sínparókat. Hazánkban az első vasútvonal megépítéséről szóló törvény az 1832–36-os rendi országgyűlésen született meg – ennek a Pest-Buda és Bécs közötti közlekedést kellett volna egyszerűbbé tennie. A koncesszióért két vállalkozó versengett: báró Sina György – aki a Duna jobb partján akarta felépíteni a vasútvonalat – és Ullmann Móric – aki a bal parton. 1837 novemberében hirdettek győztest: Ullmann kapta a megbízást és ezzel az is eldőlt, hogy Magyarország első vasúti szakasza Pest és Vác között épül majd meg.

A munka 1844. október 5-én kezdődött, a Magyar Középponti [központi] Vasúttársaság felügyelete mellett, az Ullmann-féle Pesti Magyar Kereskedelmi Bank hitelei segítségével. Az első hazai vasútvonalat import acélból, walesi és poroszországi kohók által gyártott rudakból építették meg. A talpfákat a magyar tölgyerdők biztosították, a sínek rögzítéséhez használt

csavarokat Resicabánya kohóiban készítették. A vasútvonal környékén épített töltést pedig a Duna medréből nyert hordalékanyag szolgáltatta.

A Pest és Vác között húzódó, 33 kilométeres vasútvonalat nem egészen két évvel később, 1846. július 15-én nyitotta meg József nádor és felesége. A távot – a Dunakeszin töltött 10 perces várakozási idővel együtt – egy óra alatt tette meg. Az első vonal átadása után hazánkban vasútépítési láz tört ki: egyre másra születtek az országot behálózó vasúti tervek. Egy évvel később már el is készült a Pest és Szolnok közötti vonal, ám a Magyar Középponti Vasúttársaságnak elfogyott a tőkéje, és nem tudott új beruházásokat finanszírozni. Az 1848-as forradalom és szabadságharc zűrzavara sem igazán kedvezett a befektetéseknek. Ez idő alatt csak a Pozsony–Marchegg vonal épült meg. Az igazi fellendülés Baross Gábor nevéhez fűződik, aki közlekedésügyi miniszterként elérte, hogy a vasúthálózat kiépítésében a magyar állam is vállaljon jelentős szerepet.

A vasútvonalakhoz azonban állomások is kellettek. A Pest és Vác között, valamint a Pest–Cegléd–Szolnok vonalon közlekedő vonatok a Zitterbach Mátyás által tervezett Pesti indóházból indultak, melynek forgalma évről évre gyorsan nőtt és egy idő után szűkössé vált. Az indóházat birtokló Osztrák Államvasút Társaság azonban csak úgy kapott engedélyt annak bővítésére, hogy ha az új épület igazodik a kialakítandó Nagykörút vonalához, amely a már létező indóházat kettészelte. A Társaság az osztrák August de Serres és a francia Gustave Eiffel építészeket bízta meg a tervek elkészítésével.

A Budapesti pályaudvar építése 1874-ben kezdődött el. Különlegessége, hogy a forgalom zavartalan fenntartása érdekében megtartották az eredeti indóház csarnokát és fölé építették fel az új csarnokot. 1877. október 28-án adták át az akkor még technikai bravúrnak számító vaszerkezetes épületet. A pályaudvar a Nyugati nevet 1891-ben kapta, miután a Magyar Királyi Államvasutak birtokába került.



*Teréz körút, Nyugati pályaudvar. A felvétel 1890 után készült.  
(forrás: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára / Klösz György fényképei)*



*A Ferdinánd híd lejárója a Podmaniczky utcánál, balra a Nyugati pályaudvar területe. A felvétel 1890 után készült. (forrás: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára / Klösz György fényképei)*

A budai oldalon lévő fejpályaudvar megépülése egy másik, a magyar gazdaság szempontjából kulcsfontosságú fővonalhoz kapcsolódik: a XIX. század közepén épült meg a fővárosból Fiuméba, a magyar gabonakereskedelem jelentős hányadát lebonyolító kikötőbe vezető vasútvonal. A végállomás helyszínéről sok vita zajlott: a budai polgárok a Duna partján képzelték el a leendő vasútállomást, míg mások inkább a Vérmező mellett látták volna szívesen. Végül a Vérmező melletti telken építették fel a Budai állomást 1859 és 1861 között, Carl von Etzel német származású, osztrák építész és Gregersen Gudbrand, norvég származású, magyar híd- és vasútépítő vállalkozó tervei alapján. Ez az állomásépület igen korszerűnek számított a maga idejében: a központi, fából készült csarnokban elkülönült egymástól az érkezési, illetve az indulási oldal, valamint a csarnokon kívül volt a város egyik legnagyobb, a mozdonyokat mozgató fordítókorongja. Az épület 1873-ban nyerte el mai nevét – Déli pályaudvar –, amelyet a Nyugatihoz hasonlóan szintén nem a városon belül elfoglalt földrajzi helyzetéről kapott, hanem az építető, illetve fenntartó vasúttársaságok után.



*Déli pályaudvar a favázás csarnokkal a Márvány utcai hídról nézve, 1906 (forrás: Fortepan / Széman György)*

A megnövekedett utas- és teherforgalom miatt már 1868-ban arra a következtetésre jutott a kormány, hogy a fővárosnak új központi pályaudvarra van szüksége. Az első tervek szerint az új pályaudvar – a Budapesti pályaudvarhoz hasonlóan – a Nagykörúton foglalt volna helyet, a körút és a mai Rákóczi, akkor még Kerepesi út kereszteződésénél. A gazdasági válság miatt azonban csak 1881-ben kezdtek hozzá az építkezéshez és a helyszínt is kijebb tolták, a Kerepesi út külső szakaszára.



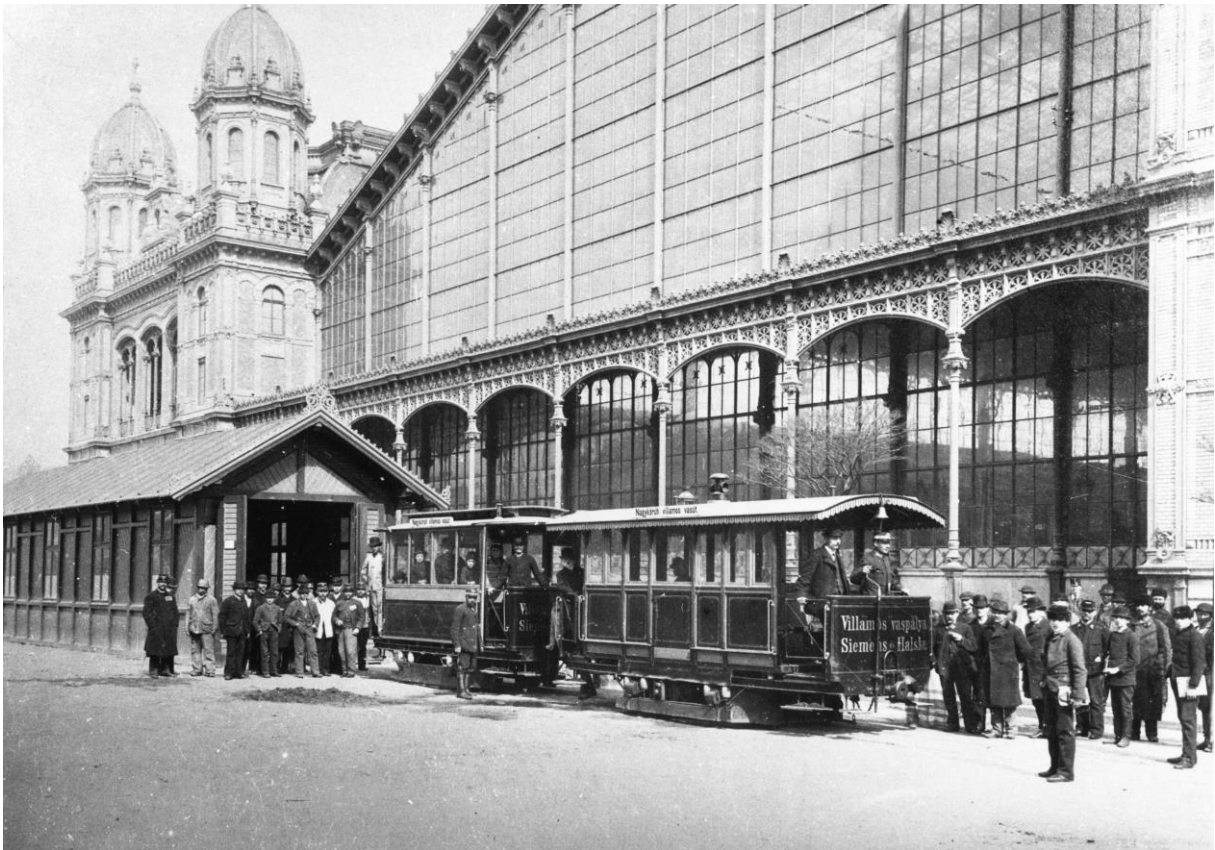
*Baross tér, a Keleti-pályaudvar a Rákóczi (Kerepesi) út felől nézve 1903-ban (forrás: Fortepan / Saly Noémi)*

A Rochlitz Gyula főmérnök és Feketeházy János hidépítő mérnök tervei alapján épült, 1884-ben átadott pályaudvar impozáns méreteivel és díszítettségével rabul ejtette a korabeli közönséget: az épület előcsarnokának falfestményét Than Mór, míg freskóit Lotz Károly készítette. A főhomlokzaton James Watt, valamint George Stephenson szobra kapott helyett. Felettük a Tűz és Víz allegorikus alakjai veszik közre a Gőz alakját. A pályaudvart 1892-ben keresztelték át Központiról Keletire. Ebben az egy esetben a név utal a földrajzi elhelyezkedésre, valamint az Erdéllyel és a Balkánnal fenntartott viszonyára is.



*Keleti pályaudvar, jegypénztár (ma Lotz-terem). A felvétel 1884-ben készült. (forrás: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára / Klösz György fényképei)*

Az itt közölt 1:10 000-es méretarányú térkép a *Budapest székes főváros területén fekvő vasúthálózat és pályaudvarok térképének részlete*, amely Klösz György műintézetében készült 1896-an. A térkép aprólékosan bemutatja a három fejpályaudvart (*nyugoti, déli, keleti pályaudvar*) és a kisebb állomásokat, melyek egy része még ma is létezik (például *Kelenföld állomás, Rákos rendező pályaudvar*), másik része már nem (*dunaparti teherpályaudvar, Lipótváros állomás stb.*). Jól kivehető a vágányok korabeli elhelyezkedése, a fordítókorongok helye is.



*Teréz körút, a Nagykörúti próbavillamos-végállomása a Nyugati pályaudvar előtt. A felvétel 1887-ben készült.  
(forrás: Fortepan / Somlai Tibor)*

Látható a *déli vasút állomásból* kiágazó sínpár is, amely a mai Krisztina, majd Margit körúton fut tovább, az egykori *dunajobbparti körvasutat* alkotva. A pesti oldalon pedig a korabeli *dunabalparti körvasut* nyomvonalát láthatjuk. A térképen szaggatott vonalak jelzik a villamosvonalakat és szerepel rajta az 1874-ben, mindössze két hónap alatt megépült *Fogaskerekű vasut* is. Az 1896. május 2-án átadott Millenniumi Földalatti Vasutat – amely a kontinentális Európa első földalatti vasútvonala volt – azonban még nem jelzi.

**Babinszki Edit**

(Megjelent az Élet és Tudomány 2023/49. számában.)