

Jó százöt évvel ezelőtt is nagy lehetett a munkaláz a Vérmező tájékán, amikor a déli vasút indóházának építése folyt.

De tekintsünk vissza egy pillanatra a még távolabbi időre, mielőtt még annak az öreg építménynek a csarnoka alól kigördült az első vonat.

A szabadságharc lezajlása után a központi kormány — a negyvenes években elfogadott program szerint — a vasút fejlesztését tűzte ki célul. Ennek eredménye volt a központi vasút, amely a Pest—Vác, Pest—Szolnok, Marchegg—Pozsony-vonalakból állt; és ezen vonalak megvásárlása, majd Esztergom, Pozsony, Szeged irányokban való kiépítése.

A vasúti ügyek terén azonban az 1850-es évek közepén nagy fordulat állott be. Az állami vonalakat eladták és az engedélyezési rendszert fogadták el, bizonyos kamatgarancia mellett.

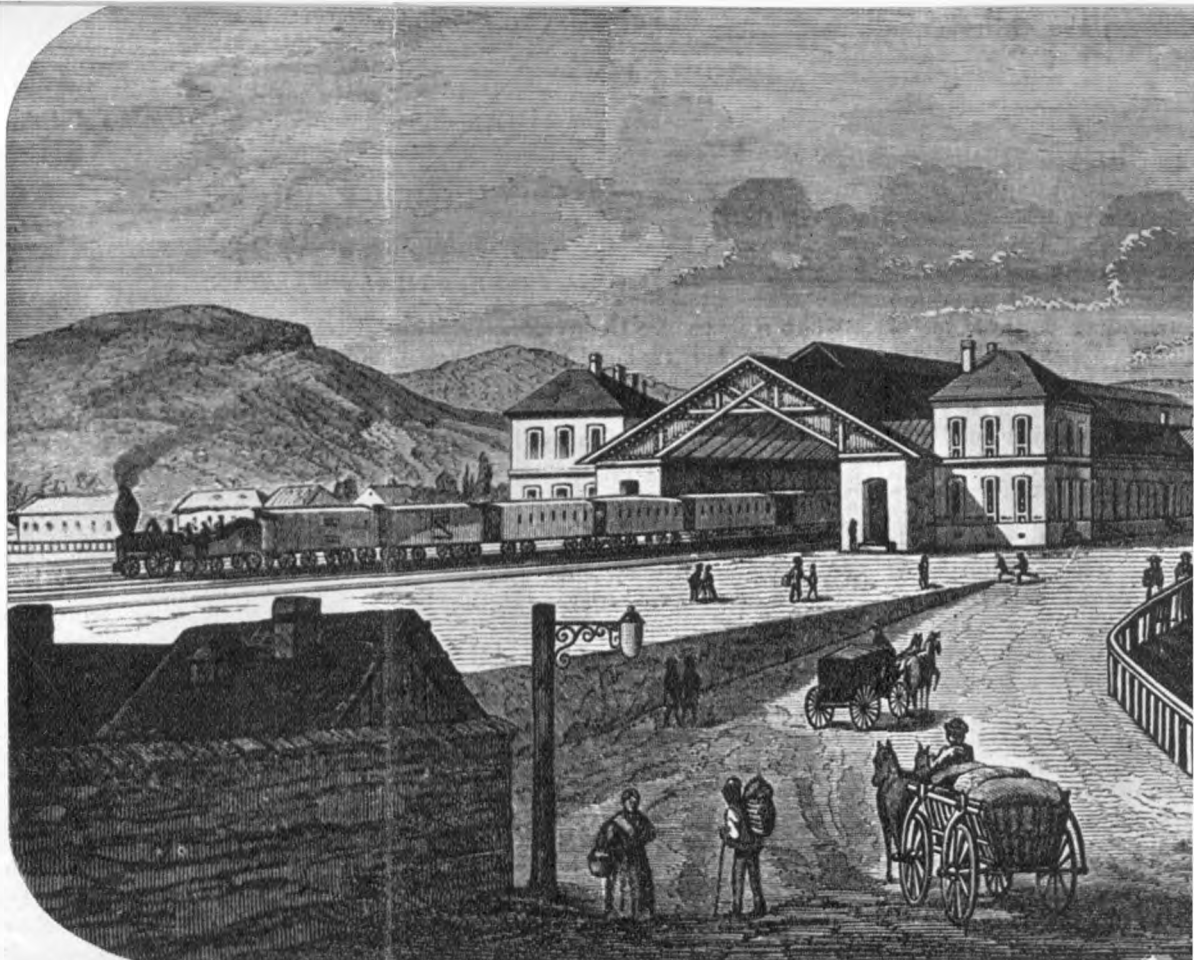
Ugyanis a krími háború — annak ellenére, hogy Ausztria nem vett részt benne aktívan — igen megtépázta az államkincstárt. A sokszáz milliós hiányt valamilyen pótolni kellett. Így került napirendre a déli vasút eladásának ügye. Az 1858-ban létrejött szerződés szerint a Bécs—Trieszt-vasútvonal, összes épülő, vagy tervezett kiágazásával, Karintia, Krajna, Tirol, Horvát- és Magyarország területén a Rotschildok és Galliera herceg szervezte „Déli vasút-társaság” tulajdonába ment át, hét év alatt fizetendő ötvennyolc millió ezüster forint ellenében.

Kiépült a kanizsai vasútvonal, hogy terményeinket ne Bécsen és a Semmeringen át kelljen szállítani kerülővel, hanem egy közelebbi útvonalon az Adrián közlekedő kereskedelmi hajókba történő átrakáshoz. Így egyenes összeköttetés létesült a tengerrel.

1859-ben kezdődtek meg a Déli pályaudvar építésének munkálatai. A Vérmezővel szemben elterülő kis háromszögletű rétten, mely egykor temető volt, „... roppant sziklafalakat kezdetek építeni melyek bármely vaterösség bástyaival is bátran kiállottak volna a versenyt...” — írja a korabeli Vasárnapi Újság.

Ezt a mélyebben fekvő részt egyemeletnyi magasságban fel kellett tölteni, már csak a tervezett és építendő alagút miatt is, hogy az állomás pályaszintje azal egy síkban legyen. A pályaudvarral egyidőben megépült az alagút is.

„... a Szt. Gellért-hegy végső



A hajdani buda—kanizsai Indóház (Zombory Gusztáv rajza a Vasárnapi Újság 1861-es évfolyamából)

A Déli pályaudvar

gerincén át elkerülhetetlenné vált egy 190 öl hosszú alagút építése, mely hogy mennél rövidebb legyen, majdnem félkörben megy a föld alatt, s innen van roppant sötétsége. A hegy túlsó részén kiérve, gyönyörű rétek területnek el egész a Dunáig, s balfelől ez, jobbról pedig a budai hegyek húzódnak félkörben, egész Promontorig...” — írja a már idézett lap. (Promontor a mai Budafok régebbi neve.)

Érdeemes megemlíteni, hogy a Déli pályaudvar a második volt, amely temető helyén épült. A mai Nyugati pu. a régi, ún. „Váci-temető” helyét foglalja el, mely a „vácizöltés” lankáin terült el. Abban a temetőben volt nyughelye Csapó Etelkének, akinek sírjához Petőfi éjjelente kigyalogolt. A Vérmezővel átellenben levő temető kápolnájának közelében lakott 1817-ben Lénau Miklós (családi nevén Niemsch von Strehlenau), aki „Die Waldkapelle” című versében örökítette meg a környék egykori hangulatát.

Az ünnepélyes megnyitó és a próbaút 1861. március 20-án zajlott le, számos hazai és külföldi

vendég jelenlétében, akik közül a Vasárnapi Újság a következőket említi meg: „Gróf Zichy Ferencz, a déli osztr. vasúttársaság elnöke; Morpurgo trieszti bankár; Forsboom-Brentano, Bécsből; Noy, olasz; Westerholz és Wiener, igazgatótanácsosok; Lopeyriére, főigazgató (párisi, jelenleg Bécsben) és Etzel úr, a buda—kanizsai vonal építője; végre a társulat főhivatalnoka Bécsből, Triesztből és Budáról. Továbbá gr. Károlyi Lajos, gr. Zichy Edmund, gr. Festetics György, a két ifjú Rotschild báró, ifj. gr. Zichy József és Szőgyéni László, mint vendégek.”

Ez a pályaudvar elsősorban a teherszállítás miatt épült; a személyforgalom másodlagos volt. Ebből következik, hogy a teherforgalom a megnyitást követő második napon, március 22-én már megkezdődött, míg az első személyvonatot csak április 2-án indították. Az első teherszállítmány a „Bibby and Son” nevű angol cég bűzája volt.

A megépített vasútvonal a Balaton déli partján vezetett Kanizsáig. Akkor még a víz mellett nagyon kevés volt a község, ki-

váltképp a nyaralóhely, ezért kevés volt a közbeeső vasútállomás is. (A Kelenföldi pu. sem létezett még.) Az állomások, sorban: Promontor (vagyis Budafok), Tétény, Tárnok, Martonvásár, Nyék, Dinnyés, Fehérvár, Csíkvár, Lepsény, Siófok, Szántód, Boglár, Keszthely, Komárom és Kanizsa. Ma éppen ötvenöt állomás, illetve megállóhely van ezen a vonalon!

Az egykorú kép a déli vasút állomásáról a krisztinavárosi Koronaőr utcából készült, a Karátsonyi-féle palota mögül. (Ezt a palotát már lebontották, a Kohó- és Gépipari Minisztérium Tervező Intézetének hatalmas épülete áll a helyén.) Innen egyenes és kényelmes feljárás készült a pályaudvarhoz, ahol csarnok alá jártak be a vonatok. Ez a csarnok 1944 decemberében pusztult el.

Hogy milyen volt az új állomás, arról a Vasárnapi Újság így számolt be:

„Maga az épület a lehető legnagyobb kényelemmel, s mondhatni fényűzéssel van elrendezve; a roppant nagy indóház teteje igen mesterségesen van össze-



pokon szabályozták a munkálatokat; tehát 1946 télutóján. A Gazdasági Főtanács biztosította a kölcsönakciókhoz a budapesti, majd később az Országos Épületjavítási Alap pénzügyi háttérét. 1947 februárjától kezdődően már ezrével állították helyre Budapesten — és a vidéki városokban is — a bérházak tetőzetét.

A helyreállítási rendeletek köteleztek, támogattak, kedvezményeket biztosítottak; vagyis egyaránt alkalmaztak kényszert és adtak előnyöket. A kedvezmények sorában legjelentősebb az állami kölcsön biztosítása (kezdetben csak a tetőhelyreállítási kölcsönakció) volt. Ennek segítségével 1 376 000 m² tetőhéjzat és 647 000 m² tetőszerkezet, összesen tehát 2 100 000 m² tetőzet megjavítása vált lehetővé. Ez 22 296 lakást mentesített a beázástól. A többi sérült tetőzetet (családi házakét, társasházakét stb.) a tulajdonosok és a lakásbérlők — élve a kedvezményekkel — saját erejük-ből állították helyre.

A vidéki városok is részesedtek a kölcsönakcióból, a falvak azonban nem; a falusi lakosság-nak a Közmunkaváltság Alap biz-

tosított cserepet és egyéb építési anyagokat.

A középületek tetőzetét az egyes tárcák és a főváros saját költségvetésük terhére javították meg. Az Újjáépítési Minisztérium, illetve az Építés- és Közmunkügyi Minisztérium, valamint a kormány, a Gazdasági Főtanács, majd az Országos Tervhivatal központi összegekkel támogatta a Tudomány Egyetem, a Műegyetem, a Nemzeti Színház, a Bristol (később Duna) Szálloda, a Gellért, a Royal szállodák, a múzeumok, a főhatósági célra igénybevett épületek és a kormány által kijelölt három főtemplom (esztergomi Bazilika, debreceni Nagytemplom, várbeli Evangélikus-templom) stb. állagvédelmét.

E roppant anyagi áldozatokat követelő munkálatok eredményeként 1948-ban befejeződött a fővárosi lakóházak megsérült tetőzetének helyreállítása. A Városháza tanácstermében az építésügyi miniszter 1948. április 10-én szimbolikusan átadta a főváros lakosságának a helyreállított tetőzeteket. Ezen az ünnepségen leplezték le a Városháza falán elhelyezett emléktáblát: Kovács Margit kerámikuművész alkotását.

A tetősérült lakóházak kármegoszlása képet adhat a károsodás nagyságáról, de nem mutatja híven a károsodás mértékét. Hiszen voltak kis családi házak és voltak nagy bérkaszárnnyák, amelyek a statisztikai felmérésben egységet képeztek. A megsérült tetőzetek (tetőhéjzat és tetőszerkezet) mennyisége ad csupán pontos képet az elvégzésre váró feladatról. A károsodás mértékét az előző táblázat mutatta.

A fővárosi lakóházak tetőkárosodásának összesített értéke tehát 4 160 900 m² volt; ebből 1 500 000 m² a tetőszerkezeti kár. Ennek a mennyiségnek a helyreállítását kellett sürgősen elvégezni.

A tetőhelyreállítást az országos építésügyi kormánybiztos Budapest felszabadulását követően azonnal megindította. (A kormány akkor még Debrecenben tartózkodott.) A munka spontán módon, tervszerűtlenül, az ún. tetőcserép-széthúzási akcióval kezdődött. Ugyanis közelről sem volt elegendő tetőcserép a helyreállításhoz; noha a közellátási kormánybiztos külön élelmiszer-adagokat biztosított a tetőcserép előállításával foglalkozó gyárak dolgozóinak. A tetőcserép-széthúzási akció

azonban több kárt okozott, mint hasznot. A széthúzás és a szállítás során a cserepek nagy része összetört, a széthúzott tetők beáztak, és később azok is helyreállításra szorultak. Ezért a megalakult Újjáépítési Minisztérium nyomban leállította ezt a káros akciót.

Az állagvédelemről, szervezeten és céltudatosan, az Újjáépítési Minisztérium rendelkezett először. Intézkedett a bérbeadás útján hasznosított lakóházak tetőhelyreállításáról és egyidejűleg állami kölcsön igénybevételeit biztosította a helyreállítási munkák elvégzéséhez, a saját anyagi eszközökkel nem rendelkező háztulajdonosok számára. Létrehozta a Budapesti Épületjavítási Alapot, amely ugyancsak kölcsön-lehetőséget biztosított a háztulajdonosoknak.

Bár ezt a helyreállítási akciót 1946 tavaszán az infláció elsodorta, mégis, nagyon sokan az első helyreállítási rendeletnek, illetőleg az abban foglalt kedvezéseknek és kötelezettségeknek köszönhetik, hogy az ostrom utáni telet már nem kellett beázó lakásokban tölteniük.

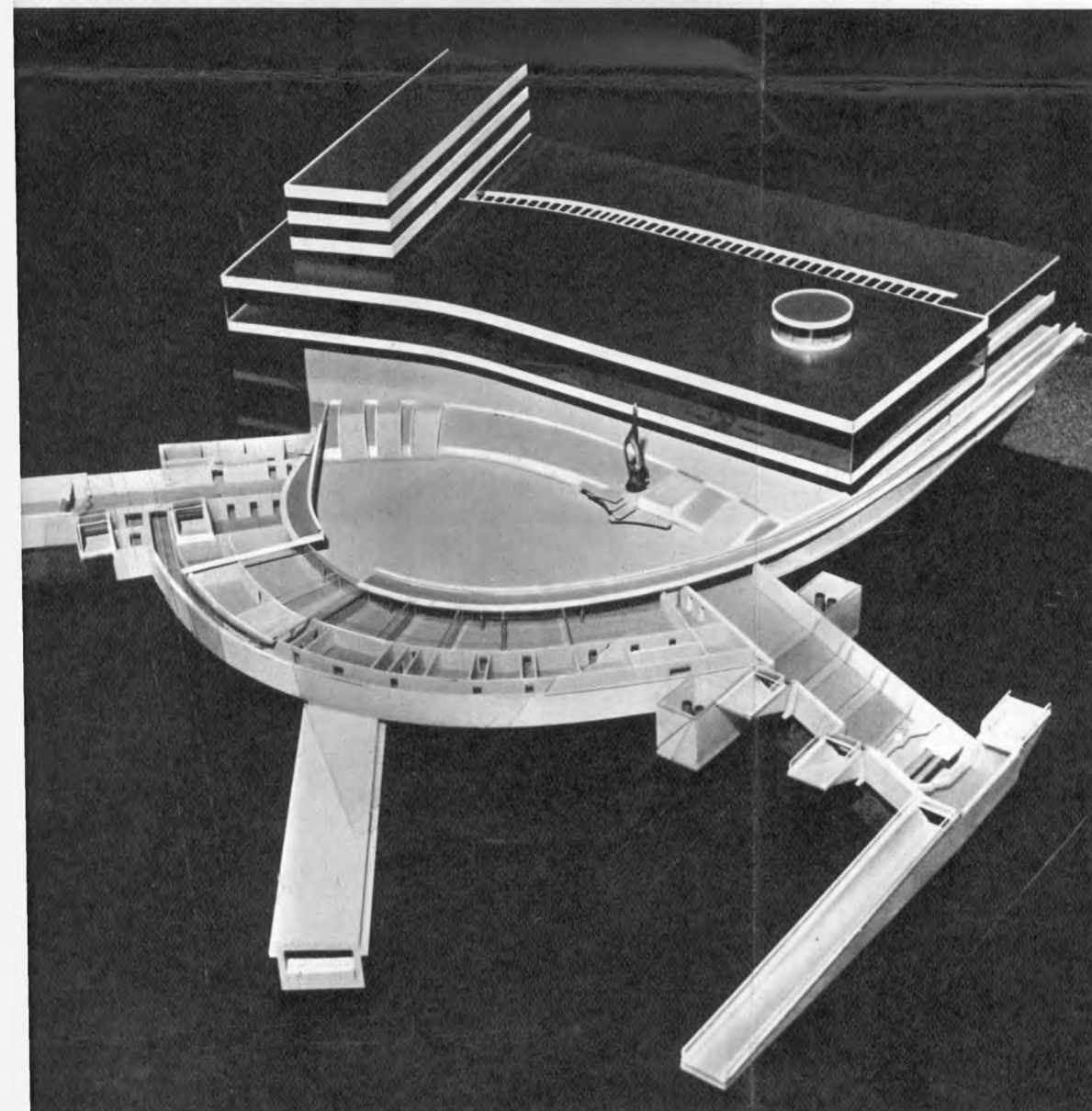
A tényleges munka azonban csak akkor indult meg, amikor a forintra való áttérés lehetővé tette, hogy szilárd pénzügyi ala-





A pályaudvar főépülete az átépítés előtt (Czeizing Lajos felvétele)

Az új Déli pályaudvar makettje (Csigó László felvétele)



állítva, úgy hogy az egész csak a két szélső alapfalba épített vasoszlopokon nyugszik, s belül a csarnokban egy oszlop sem alkalmazkodik; és mivel kétoldalt a várótermek, hivatali helyiségek, lakások, vendéglő stb. vannak hozzáépítve, világosságát a nagy bejáratokon kívül, a tetőre alkalmazott kristályablakoktól nyeri.”

A déli vasút vonalainak műszaki és kereskedelmi ügyeit a Budapesten felállított üzletigazgatóság intézte. Ez a vasúttársaság az első világháború után megszűnt, jogutódja a Duna—Száva—Adria Vasúttársaság (D. S. A.) lett; majd 1932-ben minden magyar vonala a MÁV kezelésébe ment át.

Nemcsak napjainkban voltak viták a Déli pályaudvar létezéséről, kitelepítéséről, bővítéséről. Már a két világháború közötti időben is jónéhány újságcikk polemizált erről. Ilyeneket olvashatunk a korabeli lapokban: „Kitelepítik a Déli pályaudvart Kelenföldre, ahol nagy vasúti központot építenek.” (1927) Vagy: „Ősszel megkezdik a Szent Imre herceg úton az új Déli pályaudvar építését. Kelenföld állomás közelében akarják elhelyezni.” (1937) De megjelent ilyen közlemény is: „Tizennégy budai egyesület fogott össze a Déli pályaudvar áthelyezése ellen.” (1937)

Amint látjuk, minden maradt a régiben. Napjaink vitáinak zaja is elcsitult; az új Déli pályaudvar, kibővülve, megmarad régi helyén.

S milyen lesz az új pályaudvar?

Mire a metró vörmezői végállomása elkészül, az új üvegcsarnok — melyet a réginél háromszor nagyobbra építenek — már fogadni tudja az odaérkező utasokat. Megépül a kör alakú aluljáró, melynek egy része a csarnok alá kerül, ahol jegypénztárak lesznek, és ahová a metró bejárata nyílik. A csarnok alól lépcsők vezetnek fel a vágányokhoz, valamint a felül elhelyezett jegypénztárakhoz és az étterembe, bisztróba. A vágányhálózat is bővül, az állandóan növekvő személyforgalom jobb lebonyolítása érdekében. A régi, ún. felvételi épület is eltűnik majd s helyette modern létesítmény szolgálja az utazóközönséget.

Bizonyára sor kerül még további bővítésekre, autóparkolók, taxiállomások felállítására. A jövő tervezői azonban arra is ügyeljenek, hogy a Vörmező, a budai közönség kedvelt sétahelye, sok kárt ne szenvedjen.

Szabó Sándor