

V - KÖZLEKEDÉS

1974

385

244

Városi Közlekedés

1

A budapesti vasúthálózat története

Dr. Ertl Róbert

A vasútvonalak és a vasúti közlekedés kifejlődése a múlt században — más okok mellett — erőteljesen elősegítette a nagyvárosok kialakulását és gyors növekedését. A vasúti vonalak és pályaudvarok helyének megválasztását nagymértékben befolyásolta a város szerkezete és úthálózata, ugyanakkor a vasutak fokozatos kifejlődése hatással volt a város további fejlődésére, úthálózatára és belső közlekedésére.

A múlt század nagy vasútépítései a politikai és gazdasági törekvések és nem kis részben a különböző magánvasút-társaságok érdekeltségei szabták meg. Így alakultak ki az egyes vasúthálózatok. *Széchenyi* István 1848-ban (*Kovács* Lajos mérnök által kidolgozott) vasútépítési programot adott, amely Budapestet az ország vasútvonalainak központjává jelölte ki.

A magánvasutak korában épült nagyvárosi vasúthálózatok — minden vasúttársaság külön vonalat és pályaudvart épített — nem egységesek, így Budapesten sem. A budapesti vasúthálózat a későbbi államosítások és összekötővonalak létesítése után sem lett egységes. (A Keleti pályaudvar—Rákos és a Nyugati pályaudvar—Cegléd közötti vonal — bár áthidalással — de keresztezi egymást, Nyugati pu.-ról nem lehet — csak nagy kerülővel — Ferencváros felé haladni, Keleti pu.-ról nem lehet Cegléd felé kijárni stb.).

Pesten először a *Szütányi Ullmann* Móric által vezetett *Magyar Középponti Vasúttársaság* pest—váci vonala épült meg, mint a bécs—pozsony—pest—debreceni tervezett gőzüzemű vasút első vonala. A vonalat, mely Pest és Vác között 1846. július 15-én nyílt meg, *Charles E. Zimpel* német mérnök tervezte, aki előzőleg az amerikai vasútépítésekben vett részt.

Itt röviden ki kell térni a bécsi vasútvonal építését megelőző vitákra, mert a végeredmény döntően befolyásolta a budapesti vasúthálózat kialakulását, és nem túlzunk, ha azt mondjuk, hogy egész Budapest arculatára is hatással volt. A múlt században az 1830-as évek végén és a 40-es évek elején folyt vitában a *Rotschild* bankház és érdekeltsége a vonalat Bécsből Pozsonyon át, tehát a Duna bal partján óhajtott vezetni, míg a *Sina* bankérdekeltség a Duna jobb partján Győrt érintő vasútvonalra kért építési engedélyt. Az uralkodó és a helytartótanács a jobb parti vonal építését támogatta (annak ellenére, hogy Buda kevésbé volt kedvező érkezési hely) és ezért a bal parti vonal engedélyezését halogatta.

A bal parti vonal előnye volt, hogy Bécsből északra Gänserndorfnál ágazott ki egy már meglevő vonalból. Duna-hidat tehát nem kellett építeni, a vonal Pozsonyt érintette, a már akkor jelentékeny Pestre futott be, ahonnan Debrecen felé tovább lehetett építeni. Érdekessége a bal parti vonalnak, hogy Nagymaroson, a Duna szűk völgyében nagyvonalúan épített magasvasútként halad át, ott, ahol eddig fontos út nem vezetett és ma sem vezet. A *Sina* pénzeszoport az 1842. évi gazdasági válságban a jobb parti vasút építésétől visszalépett, tovább nem volt akadálya már a bal parti vasút építésének, melyre az építési engedélyt 1844-ben meg is adták. Így történt, hogy az akkor legfontosabb vasútvonal észak felől, a bal parton érte el Pest-Budát.



1. ábra. A pesti indóház 1846 után. A kép a pályaudvart a Rudas László utca felől mutatja. Az épület homlokzata a Gyár (Jókai) utcára nézett

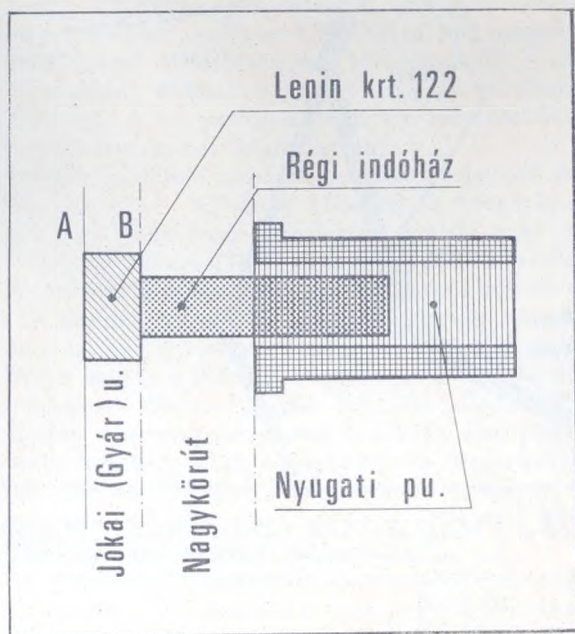
épült meg. Az indóház homlokoldala a későbbben kiépült Nagykörút páros számú háziorának utca felőli falsíkjának helyén, a Gyár (ma Jókai) utca közelében volt. A pályaudvar helyének megválasztása hozzájárult ahhoz, hogy környéke (a későbbi Marx tér) igen energikus városi csomóponttá váljék, elősegítve az északi városrész gazdasági kibontakozását.

A Magyar Középponti Vasút a váci vonal építésével egyidejűleg megkezdte a pest—cegléd—szolnoki vonal építését, melyet 1847. szeptember 1-én nyitott meg. Ez a vonal a már ismertett pesti pályaudvarból indult ki, majd a Városliget a várossal ellentétes oldalon megkerülve délkeleti irányban terepszintben, szántóföldeken haladt a mai nyomvonalon. A vasútvonal jelentősen hozzájárult a kőbányai ipartelepek keletkezéséhez, majd fejlődéséhez. A váci és ceglédi vonal között, a közvetlen átmenet céljából, 1861-ben egy deltavá-

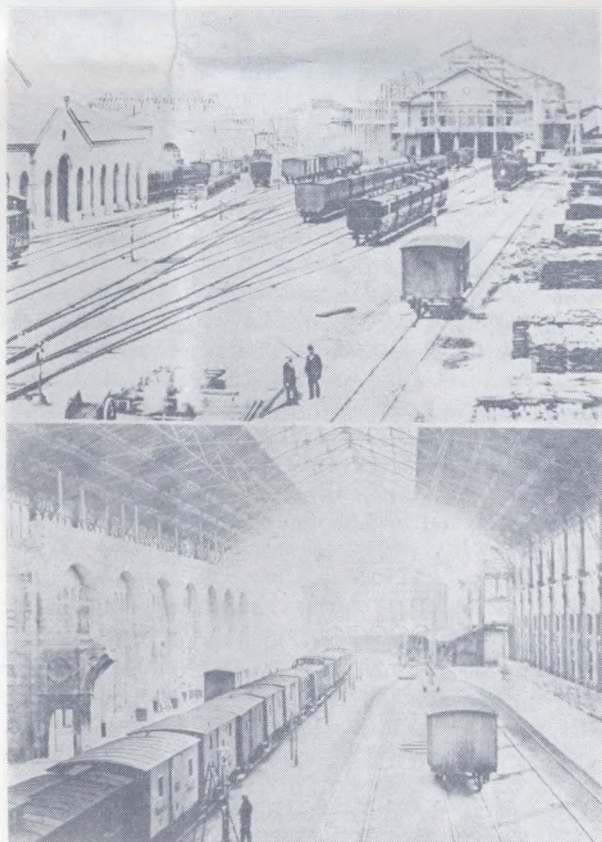
gány épült; ezt követően fejlődött ki fokozatosan Rákossrendező pályaudvar.

A pesti oldal vasútvonalainak 1847. évi helyzetét a 2. ábra mutatja.

A pályaudvar további története szorosan kapcsolódott a városrendezéshez. A vasút, mely 1850-től kezdve Délkeleti Államvasút, majd 1855-től rövid nevén *Osztrák Államvaspálya* Társaság (OÁVT), 1882-től pedig *Osztrák–Magyar Államvaspálya* (OMÁVT) néven működött, 1870 és 1872 között a megnövekedett forgalom miatt közvetlenül az indóház homlokoldala elé, ahhoz csatlakozva, egy kétemeletes épületet épített, amelyben személypénztárak, várótermek, hivatalok stb. kaptak helyet (3. ábra). Ez az épület a Nagykörút és Jókai utca között (MÁV-hivatalok, Lenin körút 122). ma is áll. Ezzel egyidejűleg kezdődött a Nagykörút tervezése. Ennek során kitűnt, hogy a pályaudvar és az új épület útjában van a körút vonalvezetésének. Az OÁVT és a főváros között 1873-ban kötött megállapodás szerint a kérdést úgy oldották meg, hogy az éppen akkor elkészült kétemeletes épületet a helyén hagyták, a Zitterbarth féle ún. indóházat lebontották, és üzem közben a régi állomásépület fölé és köré (4. ábra) új, szélesebb és magasabb pályaudvar-épületet — a mai Nyugati pályaudvart — emeltek olyanképpen, hogy ennek homlokoldala a régihez képest hátrább, az akkor tervezett Nagykörút falsíkjába essék. A kétemeletes épület szabta meg tehát a Nagy-



3. ábra. Az új Nyugati pályaudvar és a Nagykörút kialakulása. A jobb oldalt álló épület a Marx tér sarkán ma is megvan, hozzá csatlakozik a régi indóház. A saroképület itt nem látható homlokzata szabta meg a Nagykörút beépítési vonalát (1872)



4. ábra. A Nyugati pu. csarnokának építése a régi indóház fölé

körút irányát. Ennek következtében keletkezett a Marx téri kellemetlen, inflexióos útvonalvezetés.

Az új, a mai Nyugati pályaudvar épületének tervei August de Serres osztrák építész vezetésével készültek, a vasszerkezetet a *párizsi Eiffel cég* irodájában Teofil Seyrig tervezte. Az új pályaudvar-épület, mely ma is áll és a városkép integráns része, 1877. október 28-án adták át a forgalomnak.

A vasút a fővárossal történt megegyezés szerint a Két Szív (ma Szív) utcánál egy felüljáró, a *Ferdinánd* (ma *Élmunkás*-) híd épült (megnyitása 1874-ben) a pályaudvaron át a Podmaniczky (ma Rudas László) utcába. Az utca szélességét részben elfoglalták a két irányban levezető falazott útfeljárók (a mai Izabella és Szinyei Merse utcához). A Hajtsár (ma Bajza), illetve a Búlsú utca vonalában boltozott gyalogaluljáró, az Aréna (ma Dózsa György) útnál vashíd és útaluljáró épült.

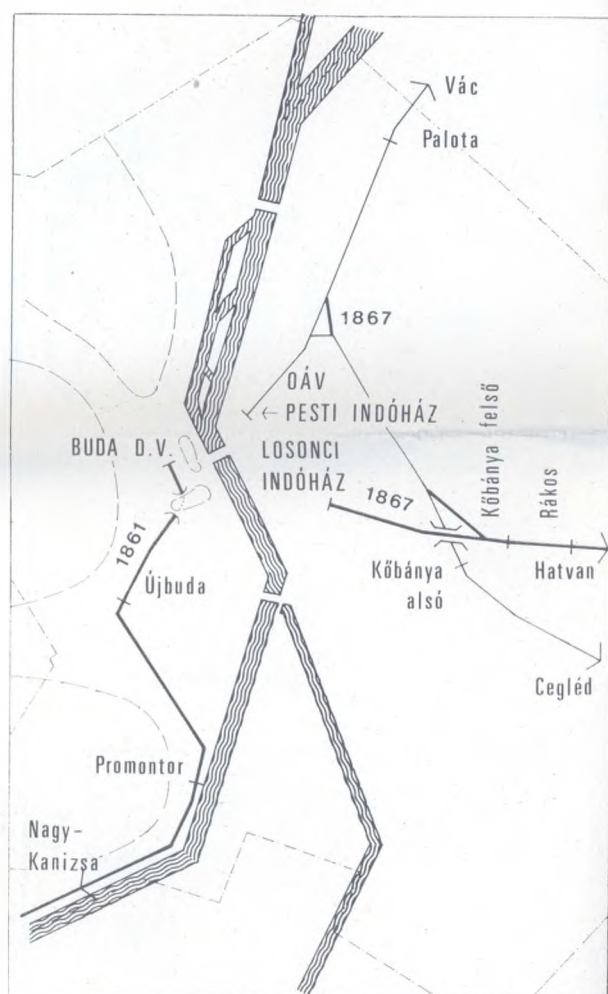
*

Időrendben a következő vasútvonalat a — rövid nevén — *Déli Vaspálya Társaság (DV)* építette. A Magyarországra délnyugat, Trieszt felől érkező vasútvonal építését 1858-ban kezdték meg. A nagyvonalú vonalvezetéssel épült vasutat Kanizsa és Buda között 1861. április 1-én adták át a forgalomnak. A tervezők a vonal Buda nevű végállomását a Lánchíd közelébe kívánták hozni, mivel a Dunától keletre nem terveztek az építés folytatását és Duna-hidat sem kívántak építeni. A vonal Promontortól (Budafok) kezdve a Péter-hegy és Sashegy lábánál vezet, elkerülve a Dunáig terjedő vizenyős lapályokat, ahol teljesen beépítetlen terület volt. A vonallal igyekeztek a régi Marhahajtó (mai Budaörsi) utat nem érinteni, ezért a vonalat a Kiscsillérhegy alatt egy 362 m hosszú alagútban vezették. A Krisztinavárosban, egy régi anyaggyödör helyén építették meg bevágásban a teherpályaudvart, majd a Vérmező közelében, az Alkotás utca és az Iskola utca (ma Krisztina körút) között a félkörben terméskő-támfallal záródó személpályaudvart. A két végén nyitott fatetős csarnokban (a 2. világháborúban elpusztult) négy vágány volt, melyeket a támfalnál egy fordítókorong fogott össze. A teherpályaudvar nagy bevágása miatt a Temető (ma Mészáros) utcát a pályaudvar mellé kellett terelni, csatlakoztatva a Hegyalja utcához. A Budagyőri (ma Győri) utcának a Krisztina tér felé eső részét a pályaudvar miatt meg kellett szüntetni és ezzel a győri útvonalat itt megszakítani. A Márvány utcánál útfeljáró épült.

*

A Magyar Északi Vasút 1867. április 2-án adta át a forgalomnak az 1863-ban Salgótarjániig építés alá vett pest—hatvani vonalát és pesti végállomását, a *Losonci pályaudvart*, a mai Józsefváros pályaudvart. A vasúttársaság igyekezett a hatvani vonalat lehetőleg minél kisebb költséggel építeni; a Gödöllő felé kerülővel, a Rákos patak völgyében vezetett vonal a kőbányai dombok északi oldalához simul. Végállomásul a Temető (ma Mező Imre) útnál a Kőbányai út melletti terület kínálkozott. Ezáltal az *OÁVT* ceglédi vonalá-

nak és a Ligetelki (ma Pongrác) útnak az áthidalása közel derékszögben volt megépíthető. A végállomás nem volt és ma sincs szerencsés helyen a város teljesen külterjes részén (az akkori furmányosok istállóinak és kocsiszíneinek közelében); a város belsejével kedvezőtlenek közötti kapcsolatai. A Kerepesi úti kerepesi vámházhoz (mai Baross tér) valószínűleg azért nem építették a pályaudvart, mert az idevezető vonal hosszabb lett volna, az *OÁVT* vonalát igen ferdén kellett volna metszeni, és az áthidalás miatt a lapos területen igen hosszú töltések építése vált volna szükségessé. A megépített vonalat az állam a pénzügyi zavarokkal küzdő vasúttársaságtól 1868. július 1-én saját tulajdonába vette. Ez a nap tekinthető a *MÁV* születésnapjának. A vonalnak 1867. évi helyzetét az 5. ábra mutatja.



5. ábra. A budapesti vasúti hálózat 1867-ben. A szaggatott vonal a völgyeket határoló magaslatokat, az eredményvonal a főváros mai területének határát jelöli

Már 1868-ban felmerült a *MÁV* vonalhálózata kibővítésének gondolata. Élénk tervezési tevékenység indult meg. Kirajzolódtak az újszász-szolnoki, a belgrádi, a pécsi és a komáromi vonal tervei és építési koncepciói, Szükség volt tehát egy teljesítőképes személy-

pályaudvarra, a nemrégén épített, nagyon szerény Losonczy pályaudvar erre a célra alkalmatlan volt. A személypályaudvaron kívül megfelelő összekötő vonalra, teher- és rendezőpályaudvarra is szükség volt. Az összekötő vonalra és pályaudvaraira négy tervváltozat készült. A teherpályaudvar helyét három terv a Kerepesi út és a Kőbányai út között, egy pedig az Üllői út és a Soroksári út között jelölte meg. Ez utóbbi épült meg Ferencváros néven. A rendezőpályaudvart két terv a Kerepesi út és a Kőbányai út között, egy a mai Józsefváros területén, végül egy a Kőbányai út és az Üllői út közötti területen kívánta megépíteni. Végül Ferencvároson épült meg, merőlegesen az átmenő pályaudvarra. Ferencváros pályaudvar ezáltal T alakú lett, a szárán gurítódombos rendezőpályaudvarral.

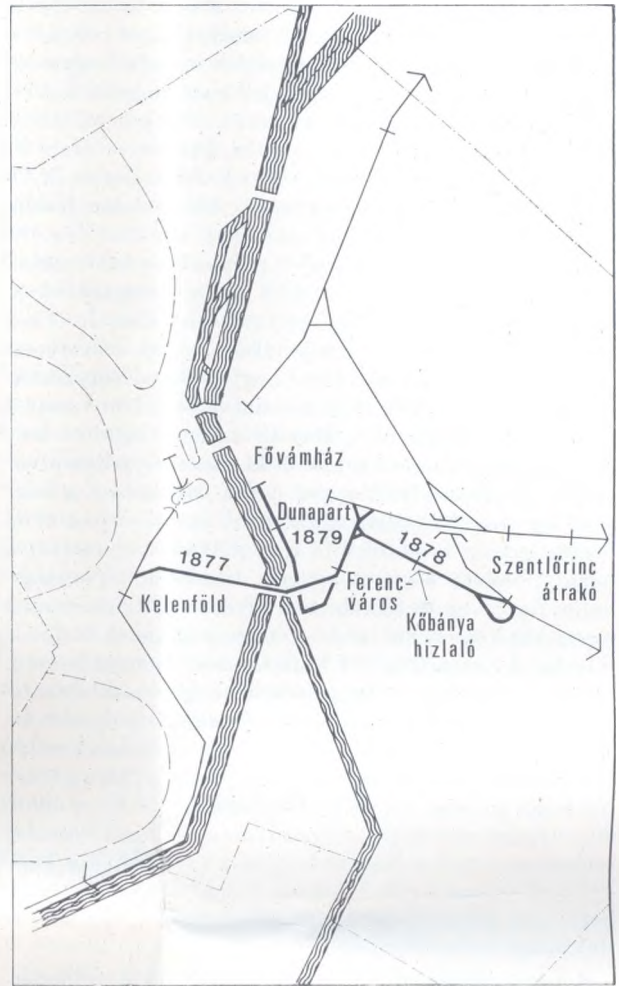
Maga az új összekötővonal Kőbánya felső pályaudvarból indulva, igen előrelátó és nagyvonalú vonalvezetéssel haladva Ferencvároson, onnan tovább már az építéskor is kétvágányú Duna-hídon át Kelenföld beépítetlen területén végig magasvasútként épült meg. A Déli Vasút vonalához Újbuda (későbbben Kelenföld) állomáson csatlakozott. Hidak épültek az OÁVT vonala felett és a Ligetelki (ma Pongrácz) útnál (bővítések), a Kőbányai útnál, a Sertéshízlaldai útnál (ma Vajda János utca), az Üllői útnál, a Soroksári útnál, majd a budai oldalon a Nádorkertnél, a Budafoki útnál, a Fehérvári útnál és a későbbi Átlós (ma Bartók Béla) útnál. A Duna fölött négy, egyenként 94 méter szabad nyílású, négyszeres rácsoszású, párhuzamos övű híd létesült, melyet Feketeházy János tervei alapján a párizsi Filleul—Brochy, Caill et Cie cég épített. A rakpartok feletta pesti oldalon három, a budai oldalon két, egyenként 15,4 m nyílású híd épült. Az összekötő vonal után a Duna-hidat még ma is összekötő hídnak nevezik. A főváros, igen helyesen, anyaggyödröket nem engedett nyitni, ezért az 1 300 000 m³ föld nagyobb — a bevágások és homokbuckák tömegén felüli — részét távolabbról, vonatokkal kellett a magasvasút töltéseibe szállítani. A bal parton anyagnyerő hely volt Rákoskeresztúron (a mai Rákoshegyén).

A leírt összekötő vonal 1877. október 23-án nyílt meg a ferencváros — Kőbánya hízlaldai és ferencváros — marhavásártéri szárnyvonalakkal együtt. A Kőbánya felső pályaudvartól Hízlaldára és innen tovább a Szentlőrinci átrakóra vezető vágány 1878-ban készült el.

A Szentlőrinci átrakó MÁV állomás ma már nincs meg, az OÁVT vonala mentén, ahhoz csatlakozva Kőbánya alsó és Kőbánya, Vasgyár utca (ma Kőbánya—Kispest) között létesült. Hízlalda állomásról egy vágány visszakanyarodással Kőbánya alsó pályaudvarba vezetett. Ezek a vágányok és Szentlőrinci átrakó állomás 1928-ban a Ferencváros—Kőbánya, Vasgyár utca állomás (ma Kőbánya—Kispest) közötti vonal építésekor végleg megszűnt.

A Duna-parti teherpályaudvarra vezető, Ferencvárosról kiinduló és a Soroksári utat nagy ívben áthidaló vágány, valamint a fővámházhoz (ma Közgazdasági Egyetem) vezető vágány 1879-ben nyílt meg. A Duna-parti teherpályaudvart Budapest—Kiterő (ma Budapest, Soroksári út) állomással összekötő vágány 1882-ben készült el.

A vonalak 1879. évi helyzetét a 6. ábra mutatja be.



6. ábra. A budapesti vasúti hálózat 1879-ben

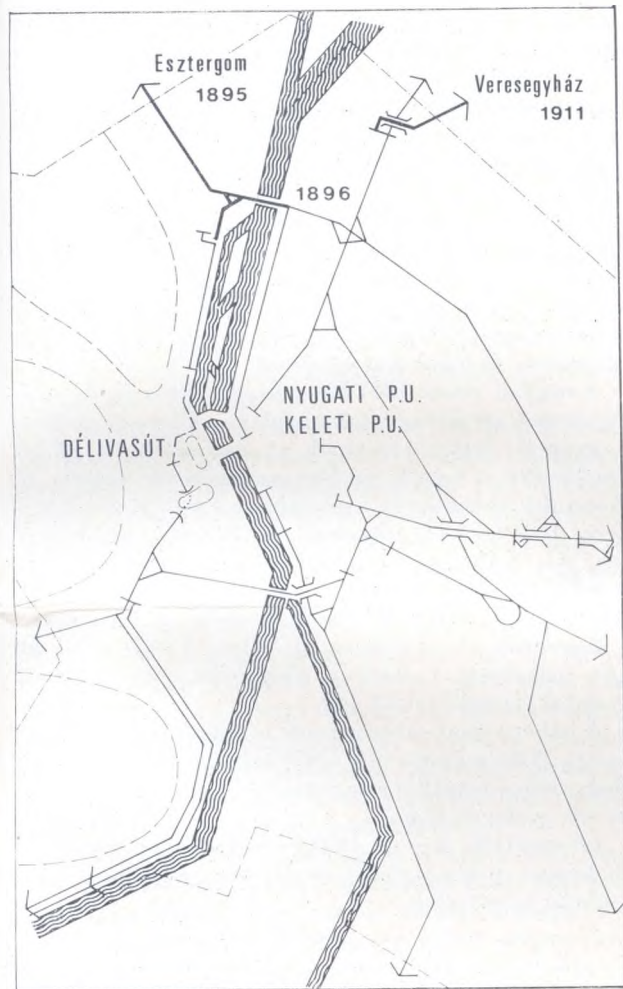
A már említett vasútépítések közül a Rákos állomásról Újszászra és Szolnokra vezető MÁV-vonal, melyet 1882-ben adták át a forgalomnak, az OMÁVT (a társaság időközben felvette nevébe a „magyar” jelzést) vonalának versenyvonalaként épült meg, ugyanis Szolnoktól a volt Tiszavidéki Vasút vonalai akkor már állami kézben voltak.

A ferencváros—szabadkai MÁV-vonalat is 1882-ben adták át a forgalomnak. A vonal Budapesten áthidalja a Soroksári utat, majd mélyvasútként halad Erzsébetfalvánál (Pesterzsébetnél) a Csepelre vezető híd alatt és Soroksár előtt a Soroksári út (ma Marx Károly út) alatt. A soroksár—kavicsbányai szárnyvonal ugyan csak 1882-ben nyílt meg.

A Pest—pécsi Vasút építette a kelenföld-pécsi vonalat, melynek Dombóvárig terjedő szakaszát 1882-ben nyitották meg. 1884-ben a Budafokról a Dunapart (Hárosra) vezető vágánnyal egészült ki. A vasutat 1889-ben államosították.

A MÁV építette a Kelenföldről Újszónyig (Komáromig) vezető vonalat, mely 1884-ben készült el. A vonal a mai Komáromnál csatlakozott az 1884-ben államosított bécs—győr—újszónyi vonalhoz. Ez is versenyvonal volt, az OMÁVT bécsi vonalával. A MÁV bécsi vonala nagyjából a régi Marhahajtó út irányát követi,

megszüntetésére a maga korában nagyvonalú építkezésbe kezdett. A Kerepesi úti hidat 6 vágányúra bővítették, a pályaudvar, mely a központi pályaudvar nevet kapta, és Kőbánya felső pályaudvar között két különálló vágányt építettek oly módon, hogy a bal járatnak megfelelő érkező vágány és a józsefvárosi vágány áthidalja a két ferencvárosi vágányt (8. és 9. ábra). Ez a bújtatásos vágányelrendezés ma is fennáll. Erre a személypályaudvar (ma Keleti) bal járatos elrende-



9. ábra. A budapesti vasúti hálózat 1896-ban

zése miatt volt szükség. Mindezek a munkák 1889-ben elkészültek. A létesítendő külső körút (másképpen Hajtsár út, ma Hungária körút) keresztezésénél a főváros kívánságára aluljáró épült. Egyúttal Józsefvárosról egy külön vonal épült Ferencvárosra. A vonalátalakítást és a műtárgyakat Kádár Gusztáv tervezte.

*

A budapesti hálózatban hátra volt még a bal parti, továbbá a jobb parti északi városrészeknek, ipartelepeiknek a MÁV hálózatába való bekapcsolása, valamint az OMÁVT vonalaihoz való jobb csatlakozás létesí-

tése. Ebből a célból a MÁV először a bal parti körvasutat építette meg. Ez a vonal Kőbánya felső pályaudvar teherforgalmi vágánycsoportjából a ferencvárosi vonal folytatásaként indul ki. Itt az áthelyezett Fehér út részére aluljáró épült. A körvasút a továbbiakban, a rákosi fővonalon épített híd alatt elvezetve, a Keresztúri út felett épült híd előtt egyesült a Rákos állomásból kiágazó vonallal. A terveket Kádár Gusztáv készítette. A vonal, a továbbiakban a Rákos patakot és a Kerepesi utat áthidalva, Budapest északkeleti határán többnyire töltésen halad, az Erzsébet királyné út, valamint az OMÁVT (az ún. marheggi áthidalás) váci vonala felett hídon, majd befut az akkor épült Angyalföld állomásba. Az állomás vágányai a volt BURV vágányai felett hidakon haladnak. A vonal Angyalföld állomás után délre kanyarodik, áthidalja a Váci utat és a Vizafogó városrészben útszintben Lipótváros (ma Vizafogó) állomást éri el. Angyalföld és különösen Lipótváros állomás a Váci út környékén számos iparvágányt szolgáltat ki. 1890-ben Lipótvárosból egy vontató vágány épült a Markó utcáig, amelyet később a Víg-színház mögötti térségig megrövidítettek. A teherforgalomra épült bal parti körvasút 1889-ben nyílt meg. Ugyanekkor adta át az OMÁVT a Rákosrendező pályaudvar és Angyalföld állomás közötti vonalát.

A bal parti körvasút 1892-ben kiegészült a Rákosrendezőre (Kőbánya felső, illetve Rákos felől) és a Palotára vezető szárnyvonalakkal. A Kőbánya felső pályaudvar felől vezető vonalból Rákos felé az ún. alsó összekötő vonal ágazott ki, mely 1893-ban készült el. Mivel a fővárosban anyaggödöröket nyitni nem lehetett, a körvasút részére szükséges, mintegy félmillió köbméter föld nagy részét távolabbról kellett vonatokkal ideszállítani.

Az 1893. évi helyzetet a 8. ábra mutatja be.

A lajosmizsei vonalat, mely 1889-ben nyílt meg, a Budapest—lajosmizsei HÉV építette és a megnyitás után a MÁV kezelésébe adta. A helyi érdekű vasút társaság vonala a MÁV Szentlőrinci átrakó állomásából indul ki és az OMÁVT vonala mellett haladt Kőbánya, Vasgyár utcáig, ahonnan Kispesten át délkeleti irányba kanyarodott. Ferencváros pályaudvartól délre a személyvasút és más kapcsolatok álltak elő.

*

A jobb parti körvasút az 1888-ban megnyílt Budapest—szentendrei h.é.v. Filatorigált állomásából indul ki és déli irányban haladva Császárfürdő állomáson át a Pálffy (ma Bem József) téren érte el a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság pályáját, melyet egészen Déli vasútig péage-ban használt, ugyanígy a DV vonalát Kelenföldig. A teherforgalomra épült vonalat 1892-ben nyitották meg. 1894-ben Kelenföldön az állomás előtt kiegészítésként egy deltavágány épült, mely Ferencváros felé közvetlen átmenetet biztosított (Az északi összekötő híd csak 1896-ban nyílt meg). Ez a deltavágány a Déli Vasút alagútjában lefektetett második vágány meghosszabbításaként indul és új töltésen át a ferencváros—kelenföldi vonalba csatlakozott. A jobb parti körvasúton csak addig volt némi forgalom, ameddig a vonalnak csak délről volt kapcsolata-

ta a hálózattal (8. ábra). A nyílt vonali beágazás formai nehézségei miatt a deltavágányt hamarosan felszedték. Az ott maradt töltést a két világháború között városrendezési okokból fokozatosan elhordták.

A jobb parti körvasutat 1896-ban közvetlenül bekötötték az esztergomi vonalba. Ebből ágaztatták ki az 1910 után épült Óbudai Gázgyár iparvágányát.

Császárfürdő és Déli Vasút között, az északi összekötő híd megépítése után, a Margit körúton (Mártírok útján) a forgalom többnyire csak az iparvágányoknak Császárfürdőről kiinduló éjjeli kiszolgálására szorítkozott.

Az OMÁVT-t 1891-ben államosították. Ezt követően pályaudvara a Nyugati pályaudvar, a Központi pályaudvar a Keleti pályaudvar nevet kapta.

Angyalföld állomástól Óbuda állomásig 1896-ban épült meg a vonal, csatlakozva az Óbudától Esztergomig egy évvel már korábban megnyitott vonalhoz. Az újpesti kikötőhíd felett 6 nyílású, összesen 205 m hosszú híd, a Duna felett 7 nyílású, összesen 671 m hosszú híd épült, amelyet a második világháborúban a fasiszták felrobbantottak. A magasvasútként épült vonal a Váci utat és a Szentendrei utat híddal keresztezi.

1896-ban a budapesti vasúti hálózat elkészültnek volt mondható. A Budapesti HÉV-vel összekötő vágányok épültek útszintben, pl. 1904-ben a Kerepesi úton.

A pályaudvarok 1896. évi helyzetét a 9. ábra mutatja be.

*

A forgalom nagymértékű növekedése miatt nagy bővítési tervek készültek a budapesti pályaudvarokra és vonalakra. A tervek készítését id. Széchy Károly és Görög Sándor vezette, később Dörre Jenő is készített nagyvonalú terveket. A Nyugati pályaudvar tervezett nagy bővítéséből és a vele kapcsolt létesítményekből csak a fűtőháznak és a műhelyeknek az északi vontatási telepre, illetve az Istvántelekre való helyezése és a Tahi úti tüzelőcsúszdák, az ún. Északi teherpályaudvar valósult meg. A volt Irinyi pusztánál az ún. Északi rendezőpályaudvar alépítményi munkái megkezdődtek. A munkáknak az első világháború vetett véget.

A Vác—Budapest—Gödöllő HÉV 1911-ben nyitotta meg villamos vontatású vonalát. A Rákospalota—Újpest—Veresegyház—Vác és a Veresegyház—Gödöllő közötti vonal kezdettől a MÁV kezelésében volt. A MÁV-nak ez volt az első villamos üzemű vonala.

A nagyobb mozdony- és kocsisúlyok miatt a Déli összekötő hidat átépítették. A meghosszabbított pillérek kettámszú vonóvasas rácos híd épült Kölber Ernő tervei szerint. Az új híd 1913-ban elkészült, ezután a régi hidat elbontották.

*

Az első világháború után a forgalom visszaesett és az áramlás főirányai is megváltoztak. Az említett nagy tervek folytatására nem volt lehetőség, sem szükség. A bécsi forgalom a váci vonalról a kelenföld—komáromi vonalra helyeződött át. Ez tette szükségessé, hogy

fokozzák a Keleti pályaudvar vágányzatának teljesítőképességét. A ceglédi vonalról Ferencváros felé a teherforgalom részére közvetlen átmenetet kellett biztosítani, ezért Kőbánya-Vasgyár utca (Kőbánya-Kispest) és a ferencvárosi összekötő vonal között új magasvasúti összeköttetés épült és nyílt meg 1928-ban. A vonalon a Kőér, Száva, Bihari és Fertő utcáknál hidak épültek.

A csepeli vámmentes kikötő (1928) és a nagyvásártelep (1932) építése új vágányok és egy rendezőpályaudvar (Soroksári út) építését tette szükségessé.

1932-ben a MÁV a Keleti pályaudvar—hegyeshalmi vonalat Kandó Kálmán rendszere szerint villamosította.

Az 1930-as években sikerült a légymányosi tavat nagy részében feltölteni a gödöllői vasúti bevágás építéséből vonatokkal ideszállított földből.

A Déli Vasút vonalai 1932-ben a MÁV kezelésébe kerültek.

A MÁV a Ferdinánd-hidat (ma Élmunkás-híd) Sávoly Pál tervei szerint 1938-ban átépítette. Ennek kapcsán a Podmaniczky (Rudas László) utcában levő útfeljárókat is elbontották, és töltéseken, melyeket teljes szélességükben a Nyugati pályaudvar területére helyeztek, új feljárókat építettek.

A ceglédi vonal 1847-ben terepszintben épült meg. A vasutat keresztező utak közötti és villamosforgalmát a gyakran lezárt sorompók akadályozták. A MÁV Budapesten a ceglédi vonalat magasvasúttá építette át. A munka tervezése és végrehajtása Pieri Cézár vezetésével 1941-től volt folyamatban. Először a Kőbányai úti híd, Kőbánya magasvasúti megálló és a hozzávezető töltések készültek el, majd ezt követte a Kerepesi úti híd, utána a Tábornok utcai gyalogaluljáró, a Mogyoródi úti és Egressy úti hidak. A töltések anyagát (nagyreszt hamut) a Cséry-féle szeméttelepről vonatokkal szállították ide.

A háború miatt abbamaradt munkát 1948-ban folytatták. Ekkor épült meg a Thököly úti híd és ugyanitt Rákosváros megállóhely, valamint az Erzsébet királyné úti gyalogaluljáró.

Itt említjük meg az 1943-ban Akay Elemér által a budapesti pályaudvarok rendezésére készített nagyszabású kerettervet.

*

A második világháború végén a náci hadsereg robbantásai és pusztításai következtében az összes vonalak járhatatlanná váltak. A vonalak helyreállítása, amelyhez a szovjet hadsereg hathatós segítséget nyújtott, azonnal megkezdődött. Érdekes, hogy 1945 első felében az első forgalomban helyezett vonal a váci, a második a ceglédi volt, a múlt századi építés sorrendje tehát megismétlődött. A magyar vasutasok hősi munkája a többi vonalat is hamarosan járhatóvá tette.

A felrobbantott déli összekötő hidat 1945 tavaszán egyvágányú, provizorikus, fajármokon nyugvó híd pótolta, mely 23 m-es tartókból állott. 1946-tól 1948-ig a meglévő pillérekben nyugvó, csavarozott, ún. K hídon bonyolódott le a vasúti forgalom. Dr. Korányi Imre elgondolása szerint 1948-ban szimmetrikus rácoszású, folytatódó egyvágányú híd épült, melyet 1953-ban a második vágány hídja követett.

A felrobbantott északi összekötő híd hiánya miatt a Mártírok útján rendszeres teherforgalom volt. Sok esetben inkább az Almásfüzitőn át vezető kerülő utat választották, így a Mártírok útján lebonyolított teherforgalmat szűkebb keretek között lehetett tartani.

A délbudai vasúti forgalom 1950-től, amikor az egyelőre csak két főtartóval megnyitott *Árpád-híd dr. Széchy* Károly tervei szerint elkészült, ezen a hídon kapcsolódott a bal parti vasúti hálózathoz. Az eredeti hálózat az *északi összekötő híd* 1955. évi, egyelőre **K** tartós felépítése után állt helyre. A Mártírok útján és az Árpád fejedelem útján végrehajtott közlekedésrendezés következtében az összefüggő jobb parti körvasút megszűnt.

Szép és kedves gondolat volt a Széchenyi-hegy és Hűvösvölgy közötti, 0,76 m nyomtávú *úttörővasút* építése. A szerző által tervezett vonal első szakasza Széchenyi-hegytől Előre állomásig 1948-ban, majd a további vonalrész Ságváriligetig 1949-ben, Hűvösvölgyig 1951-ben nyílt meg. A szép állomásépületeket *Fodor* Jenő tervezte.

1950-ben a Dózsa György úti aluljárót teljes szélességűre és magasságúra építették át. A béke úti aluljárót a MÁV a közúti forgalom részére kibővítette, megnyitása 1956-ban volt.

A vasúti forgalom szempontjából fontos építés volt a *ferencvárosi* régi rendezőpályaudvarnak kétgurítás megépített rendezővé való átalakítása (az ún. keleti gurítót 1954-ben nyitották meg) és ezzel kapcsolatban a teljesítőképesség emelése. Megemlítenéd, hogy az addig szintbeni Illatos út a vágányoktól független aluljárót kapott.

A gazdaságosabb üzem és a gőzüzemmél járó levegőszennyeződés megszüntetése céljából már az 1950-es években megkezdődött a MÁV bal parti vonalainak *villamosítása*. A hatvani vonalon az 1960-as években már teljesen villamosenergiával történt a vontatás. Ezután a bal parti körvasút (a háborúban elpusztult ún. marcheggi áthidalást a váci vonal felett nem állították helyre) villamosítása következett.

Az 1960-as években a ceglédi, majd a váci vonal villamosítása következett, az újszászi vonal első villamosított szakaszát napjainkban helyezték üzembe.

A megnövekedett utasforgalmú *Déli pályaudvaron* a közönség életveszélyes körülmények között érte el a vonatait. Sürgős segítségként az *átalakítás első részét* 1962-ben adták át a forgalomnak. A főváros által végrehajtott útrendezés, a Krisztina körút áthelyezése lehetővé tette az átalakítás befejező részének és a pályaudvar bővítésének megkezdését. Az előrehaladott állapotban levő szép épületek terveit *Kővári* György tervezte. Még hátravan a vágányzat bővítése, melynek terveit *Cseh* György készítette.

A *Nyugati pályaudvar* peronvágányainak bővítését *Konrád* József tervezte. A munka folyamatban van.

*

Bár a vasút számos szállal kapcsolódik a városi közlekedéshez, Budapesten a *városon belüli* személyszállításban nincs vagy csak alig van szerepe. A távolsági vonalakon viszonylag ritkán és nem rendszeresen közlekedő vonatok nem versenyezhetnek a városi

tömegközlekedési eszközök járataival. Példa lehet erre a kedvező fekvésű Budafok belváros MÁV-megállóhely jelentéktelen forgalma a belső állomások felé. Főleg a hivatásforgalom csúcsidőszakaiban a XVII. kerületi ún. Rákosok állomásainak és Pestimrének van jelentős forgalma az 1950 előtti városhatáron belüli állomásokra.

Érdekes megemlíteni, hogy Palotáról (Rákospalota—Újpestről) már 1870-ben volt ingázás. Az ingázók száma itt annyira megnőtt (villamos még nem volt), hogy például 1893-ban *Nyugati pályaudvar és Rákospalota—Újpest* között naponta 10 vonatpár közlekedett. Ez a vonatmennyiség megmaradt a villamos megépítése után is, az első világháború végéig. Ezután a vonatpárok száma 1922-ben 7-re, 1928-ra 3-ra, majd 1943-ra 1-re csökkent és ezután meg is szűnt. A környéki települések fejlődésével a vonatok távolabbi állomásokig közlekedtek, illetve közlekednek.

A MÁV 1928 és 1944 között vonatokat járatott Rákosrendezőről, részben Nyugati pályaudvarról a *körvasúton* Pestújhely megállóhely és Rákosszentmihály állomás felé és tovább, Kőbánya felső pályaudvarig, később részben Józsefvárosig, illetve ellenkező irányban. 1939-ig munkanapokon napi 10 vonatpár (ebből 6 a Nyugati pályaudvarról) közlekedett. Ez a vonatszám napi 7-re, majd 5-re csökkent annak ellenére, hogy a vonatokból 3, később 2 párnak Józsefváros volt a végállomása. A gyenge utasforgalom miatt a járatok 1945 után megszűntek. Annál nagyobb az az utasforgalom, melyet a MÁV a környékről Budapestre és vissza a Budapestre befutó 11 vonalán naponta lebonyolít. A *környéki és elővárosi forgalom* nagy része a MÁV-ot terheli.

A *környéki forgalmat* a múlt században eleinte — kis volumene miatt — a távolsági személyvonatok bonyolították le, csak Palotáról közlekedtek a már említett elővárosi vonatok. 1893-ban Hatvanig már napi 6 vonatpár közlekedett. Hamarosan a váci vonalon is közlekedett napi 1—2 vonat Dunakesziig, majd távolabbra is. A századforduló körül Bicskéig is voltak vonatok. 1904-ben az újszászi vonalon is kifejlődött némi környéki forgalom. Érdekes, hogy a bal parti fővonalak közül legkésőbb a ceglédi vonalon közlekedtek környéki vonatok, forgalmuk 1906 után indult meg. A többi vonalon a környéki forgalom csak az első világháborút megelőző években bontakozott ki, a környéki települések gyors növekedése folytán 1930-ban a MÁV 11 vonalán naponta 122 környéki vonatpár közlekedett. A vonatpárok száma 1972-ben már 226 volt. A MÁV utasszámlálása szerint 1970-ben a környékről naponta mintegy 160 000 utast szállítottak egy irányban a vonatok. Ebből a számból *140 000 utas a csúcsidőben, zömében munkába, illetve haza utazott, azaz együttesen 280 000 utazást tett meg.*

Kiegészítésül megemlítjük, hogy a budapesti teherpályaudvarokon lebonyolított le- és feladási áruforgalom 1972-ben szinte pontosan hatszorosa volt az 1938. évinek.

A budapesti pályaudvarok teljesítőképességének fokozását, a környéki forgalom fejlesztését a MÁV és a főváros illetékes szervei fontos feladatként kezelik. A tanulmányok folyamatban vannak.