



Elvesztett sínek - Buda, második oldal

Móricz Zsigmond körtér



A Móricz Zsigmond körtér Dél-Közép-Buda legfontosabb közlekedési csomópontja, mely bőven megérdemel egy külön oldalt, hiszen az első villamos 1898-as áthaladása óta rengeteg minden történt itt!

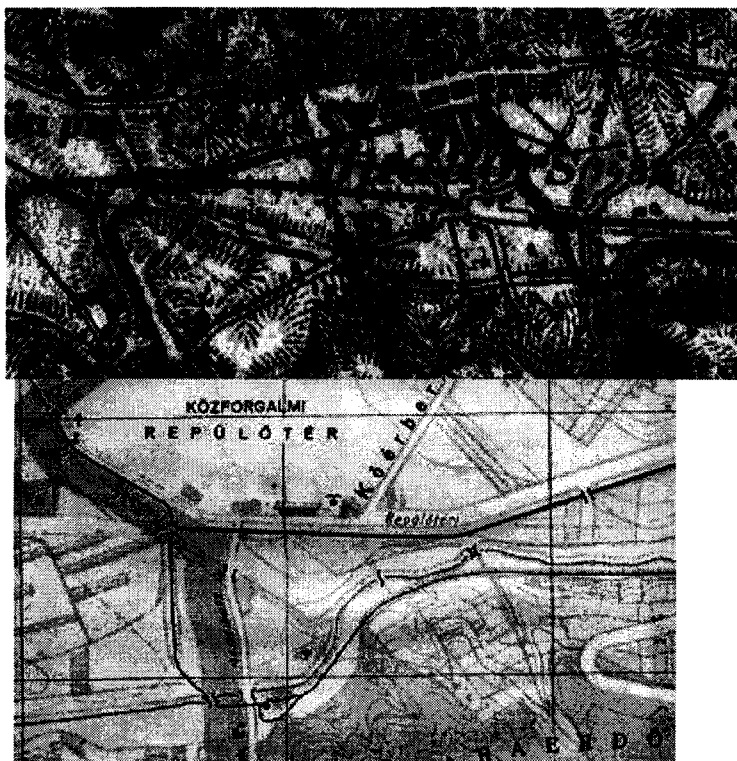
Bővebben: A Móricz Zsigmond körtér arcai

Kiegészítés: a Móricz Zsigmond körteret 2002 nyarán, a Bartók Béla út felújítása kapcsán teljesen átépítették, eltüntetve minden egyes centiméternyi öreg sínt. A felújításra *bőven* megérett környéken történő fontosabb eseményeknek külön oldalt szenteltem: **A Bartók Béla út felújítása**

A törökbálinti HÉV, Budaörs, Kamaraerdő

Kiskoromban az egyik kedvenc "régivillamos-nézőhelyem" Kamaraerdő volt. Mindig reménykedtem, hogy sikerül elkapni az öreg kétengelyes kocsik indulását a 41-es végállomásánál, annyira szerettem az ajtózárást jelző vörös lámpa fényét nézni! Ami viszont furcsa volt: a villamosnak az út egyik oldalán volt a végállomása, miközben az aszfaltban még folytatódtak a sínek, illetve a túloldalon megvolt a töltés, illetve a felsővezeték tartóoszlopai is, mintha igazából tovább kellene mennie! Titokban mindig reméltem, hogy egyszer megint tovább is fog menni; na nem mintha dolgunk lett volna ott, de izgalmasnak tűnt a gondolat! Évekkel később tudtam meg, hogy az ezen a vonalon 1963-ig közlekedő HÉV eredetileg egészen Törökbálintig elment, míg az utána létrejött 41-es villamos már csak Budaörsig. Ekkor jöttem rá arra, hogy kiskoromban valószínűleg az M7 építéskor az autópálya mellé helyezett hurok-végállomás maradványait láttam a közeli közúti felüljáróról - annak idején sose értettem, mit keresnek ott sínek!

A törökbálinti HÉV



Balra: a HÉV nyomvonala (zölddel kiemelve) Kamaraerdőtől Törökbálintig. Jobbra: fordítóhurok a mai Kamaraerdei Ifjúsági Park területén.

A törökbálinti helyiérdekű vasút a budafoki és tétényi járatot üzemeltető BBVV (Budapest-Budafoki helyi érdekű Villamos Vasút) szárnyvonalaként jött létre. Valamivel hosszabb volt, mint 13 kilométer, és végig kétvágányosan építették ki, Fischer-Jellinek rendszerű felsővezetékekkel, 1100 V-ra tervezve. Állomás épült Kamaraerdőnél és Törökbálinton, és bár a vonal nagy részén 50 kilométeres maximális sebességet engedélyeztek, Budaörsön csak lassabban haladhatott át, mivel itt a Baross utcában a közúton haladtak a vágányok. Ahogy az a fentebbi térképről látszik, a vonalvezetés nem volt valami szerencsés: Kamaraerdőnél a vágányok északnak fordultak, egy aluljárón átmentek a "nagyvasút" alatt (a közút még évtizedekig sorompóval keresztezte a bécsi vonalat), behaladtak Budaörsre, majd ott egy újabb kanyarral nyugat felé fordultak. Talán érdekes tudni, hogy azt a térséget, ahol ma a nagyáruházak és az autópálya van, "Két vasút közének" hívták akkoriban. Ezután a HÉV északról közelítette meg Törökbálintot, miután még egyszer átment a vasút alatt.

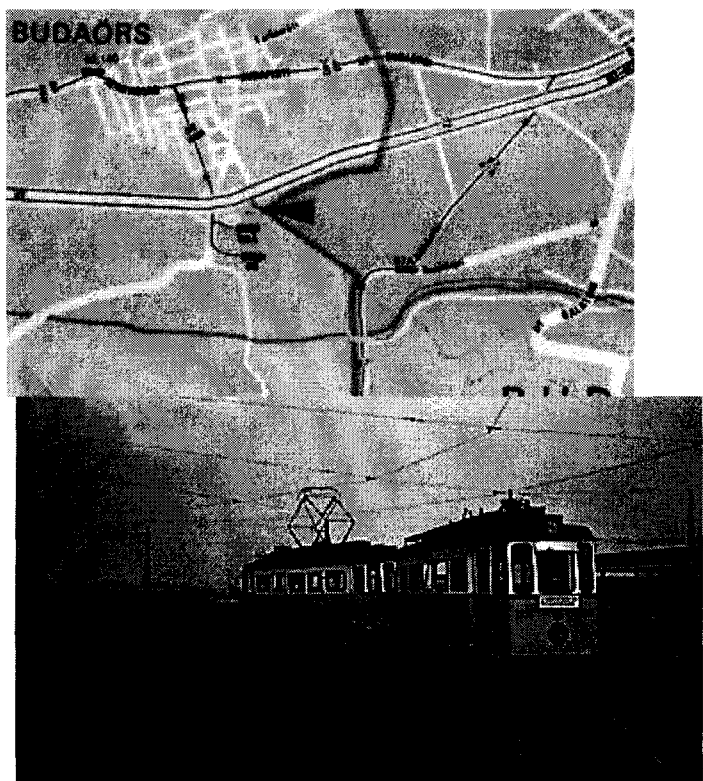




Balra: hótakarító vonat Kamarerdő és Budaörs között. Jobbra: kényszerleszállt repülőgép a HÉV vágányain (1948. szeptember 29. Forrás: Aero História - Li-2 típusismertető, MRT).

A vonal 1914. június 23-án nyílt meg, de ekkora még nem érkeztek meg a kimondottan ide rendelt járművek, így a BKVT-től kölcsönzött, természetesen 550V-tal táplált 1000-esekkel indult meg a forgalom. A menetidő egy óra körül volt - ez néhány évtized múlva már nagyon soknak számított, hiszen akkor már volt ennél gyorsabb buszjárat Törökbálintra. Ráadásul 1945 nyarán a másutt tapasztalható anyagihiányt pótlandó elbontották a második vágányt Kamaraerdőtől kifelé, akárcsak az itt levő hurkot. Mindez bizonyára szerepet játszott abban, hogy amikor a hatvanas évek első felében a vonalat átadták a Fővárosi Villamosvasútnak, már nem terveztek alul- vagy felüljárót a vasútnak az M1/M7 autópálya keresztezéséhez, hanem egyszerűen elvágták.

HÉV helyett 41-es villamos



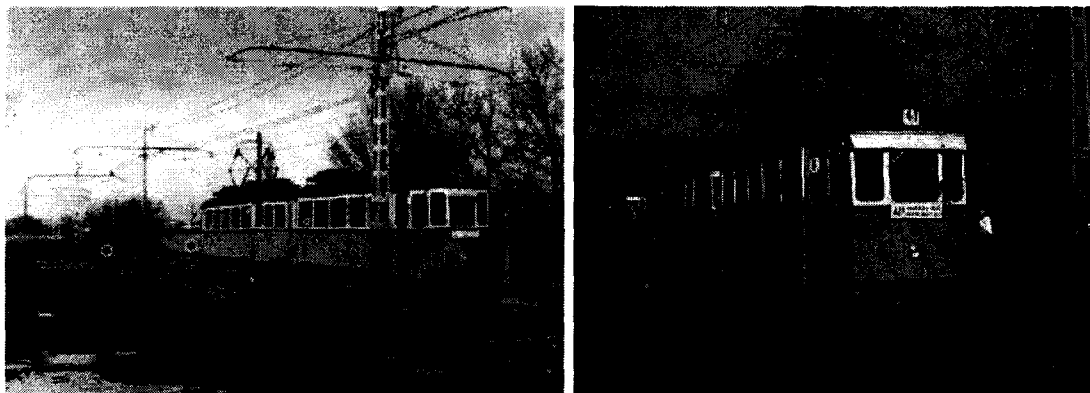
Balra: a sárga vonal a 41-es mai végállomásától az autópálya mellett épített hurokig vezető útvonalat mutatja. Jobbra: 1900-as ikerkocsi a budaörsi végállomáson, melyet érdekes módon "Budaörs, MÁV állomásnak" hívtak, pedig az kicsit arrébb volt.

1963. január 1-től már nem volt többé HÉV a nagytétényi és törökbálinti vonal, ami nem volt megrázó az FVV számára, hiszen 1952 és 58 közt ők üzemeltették a vonalcsoportot. Persze a változás szembeűnő volt a *de-já vu* érzés ellenére, hiszen áttértek a 600V-os üzemi feszültségre, illetve eltűntek a kötött menetrend szerint járó hosszabb vonatok is,

helyettük megjelentek a rövidebb, gyakrabban járó villamoskocsik. Azaz csak jelentek volna, mert eleinte nem volt belőlük elég. További kellemetlenség volt, hogy a HÉV-vel ellentétben ezek nem voltak fűtve.

A végállomás egy kétvágányos hurok lett valahol a mai TESCO-parkoló területének a helyén, ide vezették a 88-as buszt, mely az utasokat továbbvitte Budaörsre. Tulajdonképpen szomorú dolog, hogy a település központjától körülbelül két megállónyi távolságban ért véget a vonal; valószínűleg nem igazán tett jót a kihasználtságnak...

A kamaraerdei végállomás



Baloldalt: a kamaraerdei végállomás. A járható vágányzat végét jelző vörös tárcsa ("behajtani tilos") utáni vízszintes sáv a Kamaraerdei út, a túloldalon pedig még látszik a töltés, a sínek, és a felsővezeték oszlopai - ez az az állapot, amire én is emlékszem. Jobbra: ideiglenes végállomásozтарás Kamaraerdőnél.

A villamos 1977. július 1-ig járt Budaörsre, utána elvágták a Kamaraerdei útnál. Heinz Heider képén még csak ideiglenesen végállomásozott itt a villamos, erre a rövid időre külön betétjelzést is adtak neki: 41B. Aztán a járat "úgy maradt", bár még vagy egy évtizedig látni lehetett a vasúti aluljáró felé vezető pályát.

Budatétény (43, a volt tétényi HÉV vonal)

Már jócskán általános iskolás voltam, amikor először jártam erre: az egyik osztálytársam nagy- és keresztszülei éltek Budatétényben. Elég gyakran rendeztünk bulit náluk; az egyik első alkalommal tűnt fel, hogy itt nem stimmel valami: az út mellett sínek vannak, aztán nincsenek, aztán megint vannak, majd megint nincsenek. A 43-as vonal maradványa volt ez, mely - a már bemutatott 58-ashoz hasonlóan - szintén sokaknak kedves: a "szüneteltetés" kezdete 1983. december 1., de még a 2001. novemberi 9-es emlékvillamos-közlekedtetés alkalmával is megkérdezték egyik villamosbarát ismerősömet a helybeliek, hogy "jó, hogy újra van 9-es, de ugye a 43-ast is újraindítják?"...



Így nézett ki a Varga Jenő téri végállomás a hetvenes évek második felében (Tim Boric felvétele)

Az eredetileg HÉV vonalként épített, majd 1963-ban villamossá alakított járat 1972-ig hordta utasait a Móricz Zsigmond körtértől Nagytétényig, ekkor visszavágták a budafoki Városház (akkor még Varga Jenő) térig. Elvárásolt egy viszonylat volt, melynek pályájára korszerűbb villamosok nem is hajthattak be, de melyen állítólag az utolsó hónapokban az 1000-es motorkocsik esténként nem ritkán 80 km/h óras sebességgel száguldoztak, annak köszönhetően, hogy utasok híján nem kellett megállniuk a kevésbé fekventált megállóknak. Érdeemes kicsit jobban megismerkedni "a" 43-assal!

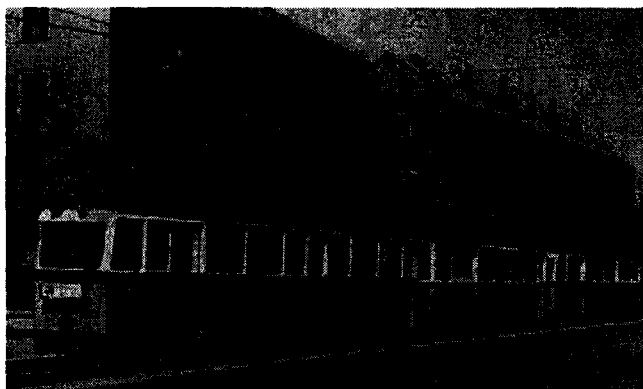
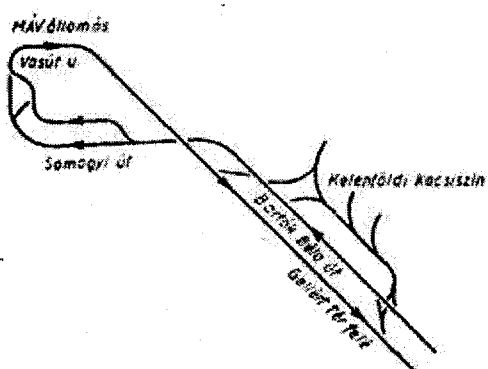
Bővebben: a 43-as villamos emlékdala

Etele tér (Kelenföldi pályaudvar)



Balra: a végállomási tartózkodó Tim Boric felvételén. Jobbra: a leszállóhelyről a mai végállomás felé kanyarodó szerelvény, Fodor Illés felvétele.

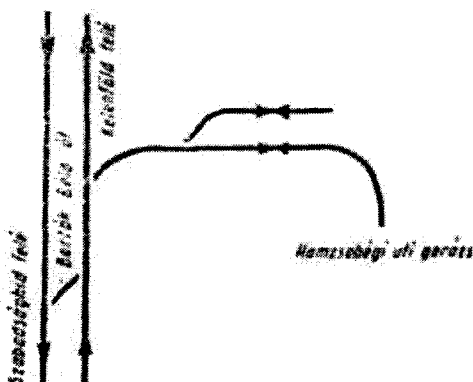
Annak idején gimnáziumba menet minden nap átvágtam az Etele téren, és a villamosra is felszálltam néha, így hát elég szomorúnak találtam azt, amikor a kilencvenes évek második felében átépítették a teret, és megszüntették a 19-es és 49-es (valamint az éjszakai 49-es) hurokvégállomását, mely helyett a Vasút utca torkolatában épült egy fejevégállomás. Valami abszolút működőképes dolog veszett itt el ezzel, átadva a helyét egy mind utasforgalmi (a leszállás a rendszeresen feltorlódott szerelvények miatt a tértől messze történik - messzebb, mint régen!), mind üzemeltetési (nem lehet normálisan félreállni) szempontból még ideiglenesnek is alkalmatlan megoldásnak!



Egy kis történelem: a BKVT villamosai 1898. decemberétől jártak ide, a Somogyi úton (a fentebbi vágánytérkép mellett egy később készült képen ez a szakasz látható) át közelítve meg a pályaudvart. A hurkot a huroképítési láz kezdetén, 1910-ben létesítették,

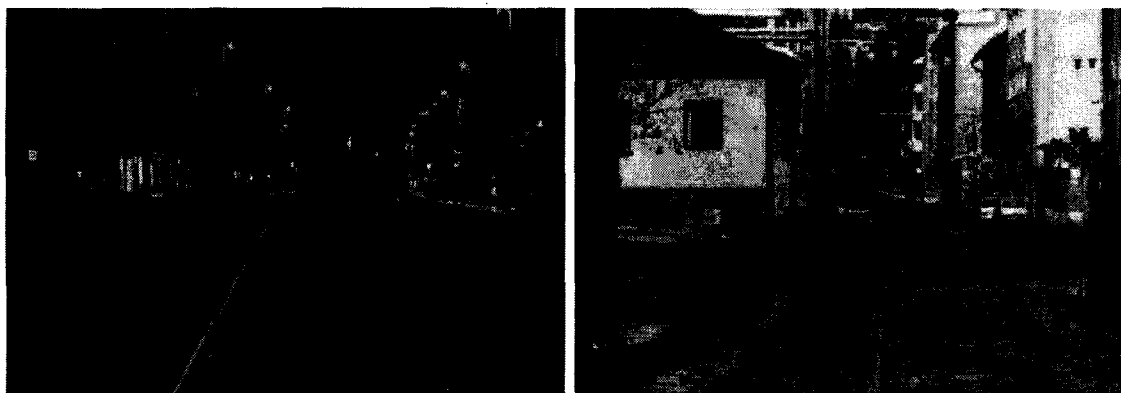
ekkor a járművek a Vasút utcán át tértek vissza a Bartók Béla útra. Az idők során megfordult itt néhány viszonylat; az én emlékeimben már csak a 19-es és 49-es jár ide. A bal vágányra az előbbiek álltak be a jobboldalira az utóbbiak. A személyzeti tartózkodó ma is áll - kicsit idétlenül - a zöldterület közepén. Bár ez itt elsősorban leszállóhely volt, fel is lehetett szállni a szerelvényekre, melyek indulás után egy éles jobbkanyarral fordultak be a felszállóhelyre a kocsmák mellé, ahol ma a fejevégállomás van. Ez a a kocsmasor nem valami épületes látvány ma sem; ha ehhez hozzávesszük, hogy milyen messze van innen a BKV és a Volán buszvégállomása, illetve a vasút túloldalára vezető aluljáró, akkor az az érzésünk támad, mintha csak direkt akarnák kiszorítani a villamost az utasszállításból!

Hamzsabégi út



Ismét egy kakukktojás: a Hamzsabégi úton nem járt villamos, csak a kelenföldi buszgarázs kiszolgálására építettek egy iparvágányt a Bartók Béla úttól a telepig. A garázst eredetileg az 1940-es évek elején kezdték el építeni, aztán a második világháborúban megsérült, félbemaradtak a munkálatok; végül 1949-ben nyitották meg. A tehermozdonyok üzemanyagot szállítottak a telepre, akár csak a Cházár András utca esetében. Látható nyoma nem maradt.

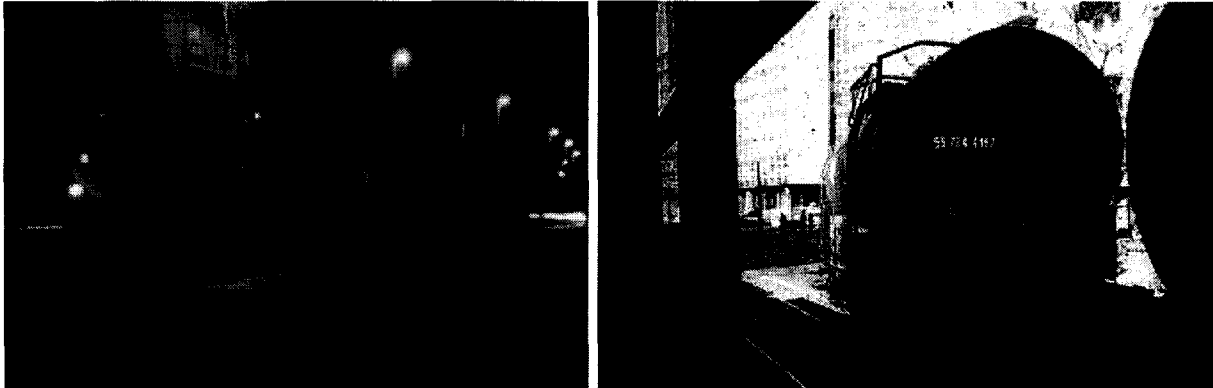
Kisrókus utca



Baloldalt a Margit híd irányából a Ganz Villamossági Művek területére kanyarodó vágányok, jobboldalt a Kisrókus utca még sínekkel (Szelényi Gábor felvétele)

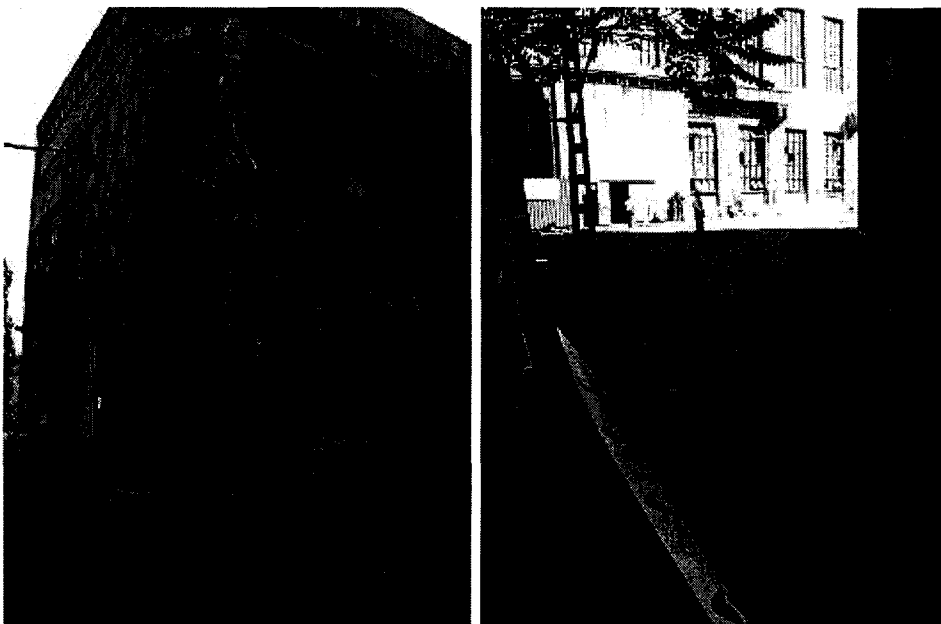
A Margit körút egészen a kilencvenes évek közepéig érdekes villamosos pillanatokat tartogatott az ember számára: ekkor ugyanis még folyt teherszállítás a villamosvasúti

hálózaton, ami itt azzal járt, hogy a Déli pályaudvar és a mai Millenáris Park területén álló Ganz Villamossági Művek között rendszeresen jártak tehervonatok - többnyire Mukik által vontatva, de előfordult, hogy MÁV dízelmozdonyok vitték! A szállítmányok a Kisrókus utcánál tértek le a 4/6-os vonaláról, a fentebbi képen látható módon, azaz az iparvágányokat a Déli felől csak visszafogással lehetett elérni.



Baloldalt: MÁV dízelmozdonyok által vontatott transzformátor a Margit körúton (Csanádi Sándor felvétele). Jobbra: a Kisrókus utcába kanyarodó tartálykocsi-szerelvény egy nagykörúti villamos ablakából fényképezve, Székács András fotóján.

Az egyik vágány a Gazdasági (akkor még Kohó- és Gépügyi) Minisztérium nagy irodaépületének alján tátongó behajtón át ment be a gyár területére, a másik elindult felfelé a Kisrókus utcában. Persze nem ment fel a Marcibányi térig, de több bejáraton át is be lehetett jutni róla a Ganzba, illetve az utca másik oldalán is volt egy gyártelep, amelynek csatlakozása volt ide. A kapcsolatot az 1990-es évek közepén hagyták fel, a villamosvasúti teherszállítások megszüntetésekor, pedig ekkor már több, mint száz éves múltra tekinthetett vissza, hiszen az első tehervágány még a lóvasúti időkben épült itt: 1888-ban a tehervonatok az Általános Osztrák Légszesztársulat telepére hajthattak be akkor.

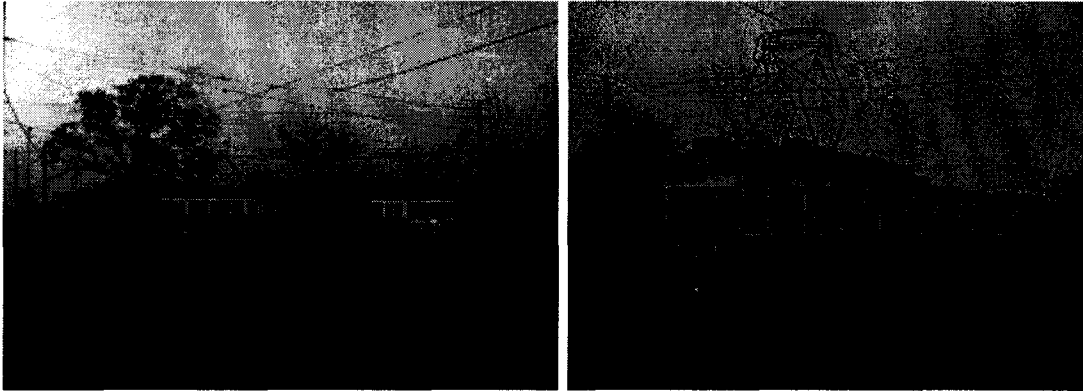


A Millenáris Park létrehozásával kapcsolatban a vágányok maradéka jórészt eltűnt (a Kisrókus utca burkolatát még a kilencvenes évek végén felújították, akkor kiszedték a síneket), de az utca elején még lehet látni több felsővezeték tartó oszlopot, illetve beljebb vágányokat is. Az utca túloldalán levő egykori kőfaragó-telepre vezető sín megvan az udvaron, igaz, többnyire egy zárt kapu takarja...

© 2005 HamPage. Minden jog fenntartva. A képek a HamPage honlapján találhatók. A képek a HamPage honlapján találhatók. A képek a HamPage honlapján találhatók.

Goldmann György tér (Petőfi híd budai hídfő)

A Petőfi híd budai hídfőjénél egészen 2000-ig jól láthatóak voltak egy hurokvágány nyomai az azóta már egyre kisebb parkban. Egykor a 46-os villamos fordult itt vissza a Nagykörút felé (illetve néha a 6-os), később pihenő és műszaki félreállóhelyként üzemelt.



Balra Pályi Gábor, jobbra Heinz Heider felvétele

A hurok vágányzata változott az idők folyamán: a végállomási időkben (mely funkció egyébként arra szolgált, hogy tehermentesítse a Boráros teret, ahol nehézkessé vált a visszafordulás, pihenés) a bejárat majdnem közvetlenül a kijárat mellett volt, míg később távolabb került, eltolták egy kicsit a Mórcz Zsigmond körtér irányába. A hurok Irinyi József úttól távolabbi részén két vágány is volt, azaz tényleg jó félreállóhely volt a villamosoknak, nem úgy, mint manapság, amikor egy elromlott szerelvény a félreállások hiánya miatt meg tudja bénítani az egész Nagykörutat!



Benda György felvételei

Kiskorom részét képezték az itt pihenő Ganz csuklósok, melyekkel eleinte nem tudtam mit kezdeni ("Miért pont itt állnak?"), míg édesapám erre fele autózván el nem mesélte, hogy ez régen végállomás volt. Innentől kezdve duplán izgalmasnak találtam a ligetben futó síneket, akárcsak azt, hogy általános iskolában kétszer is rendeztek itt akadályversenyt nekünk, és a feladatok egy részét a sínek mellett végeztük el (ritkák voltak a félreállások, így nem volt akkora forgalom, hogy ez veszélyes lett volna).

A hurkot a kilencvenes években hagyták fel, bár eleinte a kijáratán keresztül még be lehetett állni rá, aztán abszolút elvágták a forgalmi vágányoktól. Ezután a tartózkodó épületét lebontották, a síneket felszedték, majd 2001-ben a terület egy részére irodaházat építettek. Manapság már csak az Egyetemváros felé vezető járdában lehet egy más színű aszfaltcsíkot látni, ez a sínek helye volt az utolsó időkben.

Folytatás: Buda elvesztett vágányai, 3. rész

Vissza az elvesztett sínek oldalára

Archív felvételek és térképek: Németh Zoltán Ádám és Mr. Cyber gyűjteménye, az "A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada" című monográfia, illetve saját gyűjtés

Valamint: Benda György, Csanádi Sándor, Fodor Illés, Tim Boric, Heinz Heider, Pályi Gábor, Harald Schachenhofer, Szelényi Gábor, Székács András

Jelenkori képek: Varga Ákos Endre, hacsak nincsen másképp jelölve

Vissza a nyitóoldalra

HamPage

Vendégkönyv



--