

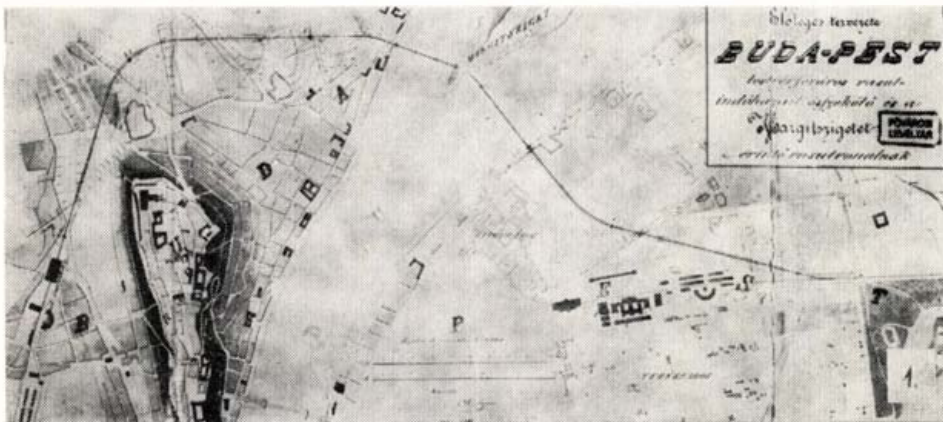
Pest és Buda vasúti összeköttetése

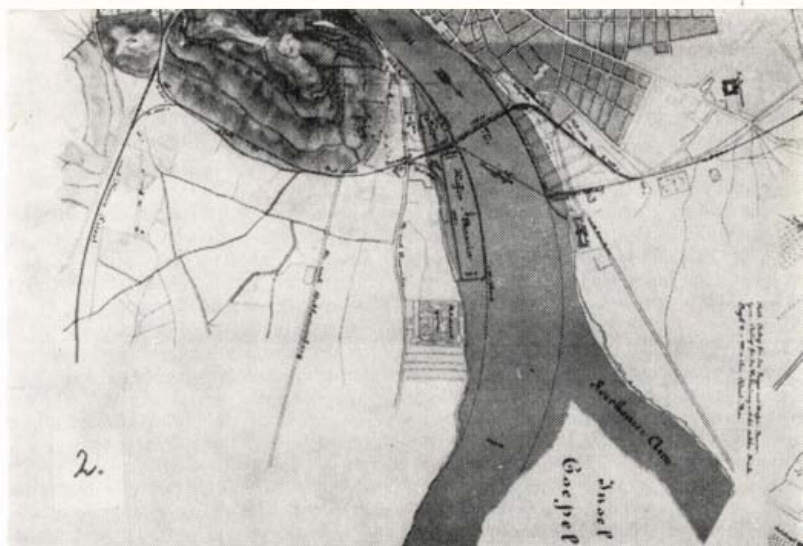
Száz évvel ezelőtt, 1877-ben indult meg a forgalom a Kelenföldi, a régi nevén Újbudai állomás és Kőbánya között és ezzel egy évtizedes tervezés és négyéves építkezés után megvalósult Pest és Buda vasúti összeköttetése.

Az összekötő vasút pályájának vonalvezetésével kapcsolatban hat különböző — eddig még nem publikált — terv született a Déli Vasút elkészültét követő években. Az 1868 előtti tervek — magántőkére támaszkodva — a Nyugati és a Déli pályaudvar lehető legrövidebb összeköttetésére törekedtek. Ezek az „északi” tervek *gróf Széchenyi Ödön* (1839—1922) és *Maygráber Agoston* (1825—1904) kezdeményezéséhez kapcsolódnak. Széchenyi Ödönt — Széchenyi István fiát — a műszaki érdeklődés és a kezdeményezőkézség jellemezte, az ő javaslatára valósították meg a budai várba vezető gőzsíklót, s ő szervezte meg fővárosunk tűzoltóságát is. A temesvári születésű Maygráber Agoston eredetileg császári katonatiszt volt, a szabadságharcban alezredesi rangot ért el, s nemzetünk ügye melletti kiállásáért az abszolutizmus bírósága előbb halálra, majd vasban letöltendő várfogságra ítélte. Rabságából szabadulva a katonai pályára természetesen nem térhetett vissza, s *gróf Zichy Jenőre*, mint tőkés vállalkozóra támaszkodva műszaki és gazdasági ismereteiből igyekezett megélni.

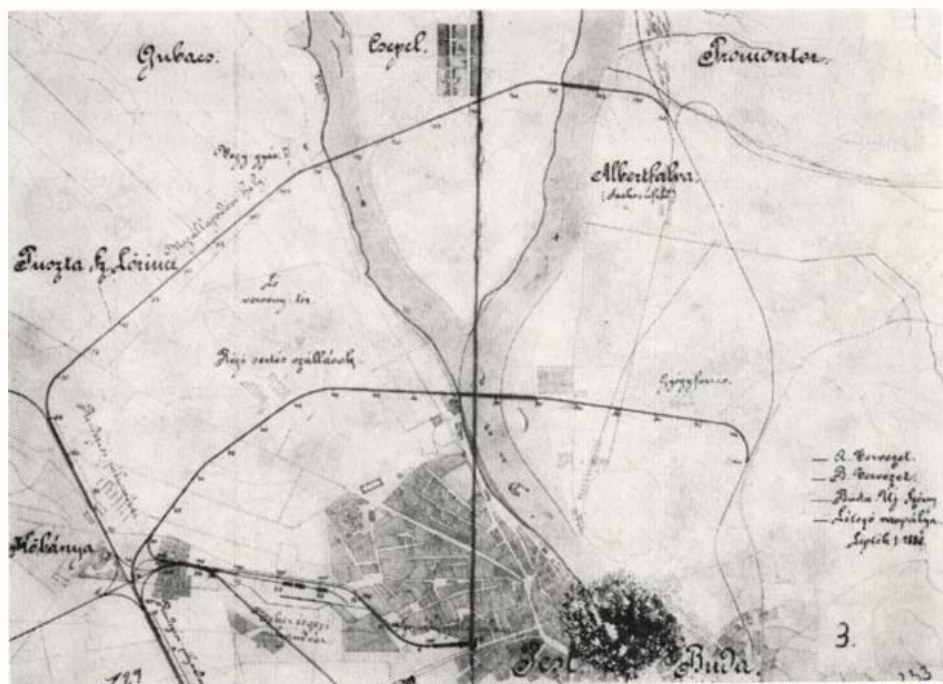
Széchenyi Ödön az összekötő pályát a Tüköry-gátra (ma Szent István körút) és az Országútra (ma Mártírok útja) tervezte, itt tulajdonképpen lóvasút járt volna, de a megerősített sínek a két pályaudvar között közlekedő tehervagonokat is elbírták volna. A dunai átkelést gőzkomppal képzelte el. Maygráber első terve a most említett útvonalat követte, de kétvágányú vasútja magasvasútként oszlopokon közlekedett volna, s a Margit-híd helyére vasúti hidat tervezett, két oldalán gyalogjárdával. Összekötő vasútjának egy Zugligetbe vezető szárnyvonala is volt és így a mai Marx tértől menetrend szerint közlekedő gyorsvasút szállította volna ki a pestieket a budai hegyekbe. A két város tanácsa azonban nem támogatta Széchenyi Ödön gőzkompos elképzelését, ugyanakkor komolyan foglalkozott Maygráber terveivel, bár az 1867 szeptember 23—24-i közgazgatási bejárás az oszlopokon közlekedő vasút tervét nem helyeselte, mivel úgy vélték, hogy a rohanó-dübörgő vonatok veszélyeztetnék a környék lakóinak nyugalalmát, szennyeznék az utca levegőjét és elvonnák a lakásoktól a napfényt. A tanács Maygrábert új tervek elkészítésére utasította.

Új vonalvezetése (I. térkép) kb. a mai Dózsa György útnál ágazik ki a nyugati vonalból, az Élmunkás térnél keresztezi a Váci utat, töltése a Csanády utca vonalát követi, a Duna két ágát és a Margit-szigetet áthidalva két kisebb alagúton töri át a Rózsadomb déli lejtőit, majd ezt követően magas töltésen kapcsolódik a Déli pályaudvarhoz. Ennél a változatnál elmaradt a zugligeti szárnyvonal (ide 1868. június 30-tól a Bem tértől lóvasút járt ki), s a vonal elsősorban teherszállításra szolgált. Bár a budai szakaszán már megkezdték az előmunkálatokat, az északi összekötő vasút mégsem valósult meg. A Lánchíd Társaság élénken ágált ellene, jövedelmét féltette tőle,





a döntő körülmény azonban mégsem ez volt, hanem a magánvállalkozásként induló *Losonci Vaspályatársulat* csődje, majd államosítása. Mikor 1868. márciusában Maygräber a magántőke további bátorítására gondolva, vállalkozása érdekében állami kamatgaranciáért és jótállásért folyamodott, felébresztette a Közmunka és Közlekedési Minisztérium gyanakvását. A minisztérium ugyanis úgy vélte, hogy a magán-



vállalkozásként létesülő összekötő vasút rövidesen a Losonci Vaspályatársulat sorára jut.

1868. októberében a Maygráber—gr. Zichy—van Langenhowen vállalkozás koncesszióját visszavonták és elhatározták, hogy az összekötő vasutat állami üzemként hozzák létre. Az ügy az Országgyűlés elé került, s az 1872. évi IX. tc. a Magyar Államvasutakra bizta megvalósítását. A MÁV mérnökei *Meissner Sándor* (1840—1915) és *Tolnay Lajos* (1837—1918) déli, Gellért-hegy alatti vonalvezetés mellett foglaltak állást, ez szolgálta ugyanis a hatvani és a tervezett győri MÁV-vonalak összeköttetését. Meissner és Tolnay a déli összekötő vasút pályavezetésének három változatát dolgozták ki. Az *első* a mai Villányi út—Karinthy Frigyes út—Petőfi-híd—Hámán Kató út—Nagyvárad tér—Tisztviselőtelep vonalában kötötte volna össze a déli vasutat a Józsefvárosi pályaudvarral (2. térkép). A Dunán való átkelést gőzkomppal és híddal oldották volna meg. A *második* változat a kispesti Határ út vonalában, majd Csepel község mellett a szigeten keresztül vezetett volna (3. térkép). Ez a legolcsóbb megoldás, mivel nem igényelte a mocsaras lágymányosi Duna-szakasz feltöltését. Mint tudjuk, a *harmadik* változat valósult meg, annak ellenére, hogy ez 800 ezer forinttal többbe került a csepeli megoldásnál, mivel ehhez lehetett legkönnyebben csatlakoztatni a ferencvárosi malmokat és a kőbányai sertéshizlaldákat (3. térkép).

A déli összekötő vasúti hid építését 1873. augusztusában kezdték meg, a töltések építéséhez 1875. októberében fogtak hozzá, s 1877. október 23-án az összekötő vonalat ünnepélyesen átadták a forgalomnak.

Turányi Kornél

Egy tudós helytörténész emlékezete



A közelmúltban volt harminc esztendeje, hogy meghalt Sümeg tudós helytörténésze, országszer- te hírneves régésze, *Darnay Kálmán*. Tevékenysége a századforduló és a második világháború közötti időszakban ismertté tette nemcsak magát a kisvárost, polgárainak életét, hanem e táj olyan régészeti emlékeit is, amelyek közül nem egy európai rangú leletnek számított. Írásaival történelmi tanulmányaival, ásatásaival — autodidakta létére — közmegebecsülést vívott ki magának a hivatásos régészek között is.

Halálakor, nyolcvanegy éves korában, érdekes életút zárult

le. A Sopron környéki család Sümegen a módosabbak közé emelkedett. Apja vaske- reskedéssel — széles körű üzleti kapcsolatokat teremtve — jelentős vagyont gyűjtött. Darnay Kálmán ötödik gyermek volt a családban. Beszédhibája miatt le kellett mondania a tanári pályáról, s így apja foglalkozását követte. Hazai és külföldi iskolákban szerzett műveltsége azonban többre sarkallta. Apja üzletének átvétele után bontakozott ki érdeklődésének megfelelő tevékenysége: a múzeumi régészeti munka.

Korábbi visszaemlékezéseiből tudjuk, hogy ehhez még gyermekkorában egy, a sümegi várban talált díszes reneszánsz sarkantyú adta az indítékot. A biztos anyagi háttér lehetővé tette, hogy a környékbeli földművesek, gazdák a vásáruért ne csak pénzzel, hanem régészeti, néprajzi tárgyakkal fizethessenek. Így gyarapodott gyűjteménye évről évre. Munkájára felfigyeltek a hivatásos régészek, múzeumi szakemberek is. *Rómer Flóris*, a hírneves Bakony-kutató így ismerte el érdemeit, megsejtve Darnayban az elhivatott történészt: „Én távozom, Te lépsz fel és kövesd nyomdokaimat!”

A hivatalos elismerés nem váratott sokáig magára. A Dunántúlon folytatott ásatásainak sikere, a Kisfaludy-hagyaték Nemzeti Múzeumnak történő ajándékozása te-