

AZ EGYKORI ZUGLIGETI VILLAMOSVÉGÁLLOMÁS ÉPÍTÉSTÖRTÉNETE

KELECSÉNYI KRISTÓF ZOLTÁN – GYETVAINÉ BALOGH ÁGNES

BME Építészettörténelmi és Műemléki Tanszék, Budapest

Absztrakt

A tanulmány az egykori zugligeti villamosvégállomás építéstörténetét mutatja be az építkezés előzményeitől kezdve az épület jelen állapotáig. 1896-ban villamosították a budai hegyvidék lóvasút-vonalát, melynek végállomása a Zugligeti út 64. sz. alatti épület volt. Egy 1900-ban történt halálos kimenetelű balesetet követően határozta el a Budai Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) a vonal meghosszabbítását, végállomásnak a Vaskapu keskeny, természetes völgyét jelölve ki, ahol lehetőség nyílt egy biztonságos, vízszintesen kialakított végállomás felépítésére. Az új épület 1903 tavaszára készült el, ún. svájci modorban, az 1900-ban átadott hűvös-völgyi végállomás épületének mintájára. A tervező személye nem ismert, valószínűleg a BKVT építészeinek egyike lehetett. 1914-ben az épületet déli irányból megtoldották egy nagyméretű, nyitott, fedett várócsarnokkal. 1977-től, a villamosvonal megszüntetésétől kezdve üresen állt, elhanyagolt állapotba került, majd 1986 nyarán nyílt meg itt a Zugligeti Niche Camping, melynek fogadóépületként, ill. éttermeként szolgál ma is a műemlék épület.

Kulcsszavak

Budapest · Zugliget · villamosvégállomás · historizmus

A tanulmány alapjául a 2017 május-júniusában készült építéstörténeti tudományos dokumentáció szolgált, amely a Budapest, XII. kerületében, a Zugligeti út 101. sz. alatt található egykori villamosvégállomás¹ épületének, valamint ettől el nem választhatóan az egész végállomás épített létesítményeinek keletkezés- és fennállástörténetét, az itt található létesítmények leírását, értékleltárát és az ezzel kapcsolatos szakértői megállapításokat, helyreállítási javaslatot foglalta magában.

1. A BEÉPÍTÉS ELŐZMÉNYEI

A zugligeti villamosvégállomás az egykori budai királyi vadászterület részét képező tölgyerdőség, a Fácán területén fekszik, neve vélhetően az itt nagy számban egykor megtalálható fácánoktól ered. Birtoklástörténete a 18. századig visszamenőleg rekonstruálható, amikor Jäger Henrik budai kőművesmester majorságának része volt. Az épületegyüttes a 20 hold nagyságú birtok déli részén állt. 1806-tól Krammer József budai tisztiorvos, majd 1830-tól Riegler Ignác budai szappanfőzőmester tulajdonában állt. Ő volt az, aki az 1820-as évektől működő, és igen népszerű, közeli Laszlovszky-major mintájára megnyitotta a zenés-táncos multságokkal is szolgáló Fácán vendéglőt a majorság fennálló épületeinek felhasználásával. A hely és általánosságban a környék növekvő népszerűségének köszönhetően Riegler megbízta Hild Józsefet, hogy készítsen tervek egy üdülőépületre és a birtok fejlesztésére. Az 1856-ban kivitelre került 30 szobás épület sokáig a környék legdrágább fogadójának számított, népszerűsége a 20. század első évtizedéig töretlen volt.²

Meg kell azonban jegyeznünk, hogy ezek az építmények és építkezések a nagyméretű erdő- és mezőbirtok déli és középső részén valósultak meg. Magát a vendéglő-együttest is elsősorban délnyugati irányból a Virányoson keresztül (a mai Kútvölgyi út vonalán) közelíthették meg a kortársak, bár a tanulmány szempontjából jelentőséggel bíró északi részen keresztül, a Zugliget felől is adott volt a területre való belépés lehetősége. Ez azonban mind Pest, mind Buda belterületei felől került jelentett, így legfeljebb a század folyamán egyre intenzívebben beépülő,

Budakeszi irányába vezető völgy (mai Budakeszi út) nyaralótulajdonosai és az ott található vendéglátóegységek vendégei érkeztek ebből az irányból.

A nyaralóhelyként már igen népszerű Zugliget északi irányú megközelítésének egyértelmű lökést a lóvasút 1869. augusztus 10-i megnyitása adott, melyet az egy évvel korábban alapított Budai Közúti Vaspálya Társaság üzemeltetett Buda első lóvasút-vonalaként – az óbudai vonallal együtt.³ A nyomvonal a Lánchíd budai hídfőjétől a Vízivároson át vezetett fel egészen a Fácános dombjával keletről szomszédos Hunyad-orom északi lankái alá, a Laszlovszky-major szomszédoságába. Bár a lóvasút létesülése fontosabb tette az északi irányú megközelítést, valójában a Fácán vendéglő a végállomástól gyorsabb gyalogos tempóban is, a meredek terepviszonyok közepette, egy 15–20 perces távolságban maradt.

2. TELEKTÖRTÉNET

A Fácános tulajdonosai 1883-ban Ferentsik Gábor és neje, Kutser Julianna lettek, akik adásvétel révén szerezték meg a 25 telekből álló birtokegyüttest.⁴ A terület északi részén, a mai állomás területén, amikor Buda nagyméretű kataszteri térképsorozatának 1873-as felvétele előtt kisméretű, faszerkezetes épület, valószínűleg elárusítóhely, trafik létesült.⁵ A Fácán vendéglőhöz vezető, és a dombot északnyugat-nyugati irányból megkerülő séta- és kocsutat kandeláberek sora világította meg a sötétedés utáni órákban, míg egy kivilágítatlan, rövidebb, szerpentin gyalogosút vezetett fel közvetlenül ugyaninnen. A tágabb területet Vaskapunak nevezték, ennek eredete a kutatás előtt ismeretlen maradt, de vagy egy valódi fémkapura utalhattak vele, vagy pedig a környező oromzatok szikláit emlékeztették a névadót az Al-Dunán megtalálható szorosra.

1896-ban a hegyvidék lóvasút-vonalát is utolérte az új technológia, a vonalat villamosították. 1900. június 4-én halálos kimenetelű villamosbaleset árnyékolta be Zugliget hírét.⁶ A főváros és az illetékes hatóságok több megoldást is vizsgáltak arra nézve,

1 Hrsz.: 10527/2. Az épület műemléki védelem alatt áll, azonosító: 1180, törzsszám: 15743.

2 Rados Jenő: *Hild József életműve*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1958. 127–129.

3 *Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődése 1865–1922 és a BSZKRT tíz évi működése 1923–1933*. BSZKRT Igazgatósága, Budapest 1934. 71.

4 Budapest Főváros Levéltára (a továbbiakban BFL) XV.37.a Budai telekkönyvi betétek, tbsz.: 6940.

5 Buda nagyméretű kataszteri térképsorozat, 1873. BFL XV.16.a Buda sz.k. főváros térképei.

6 Az esetet részletesebben ld. a 3. *Építéstörténet* című fejezetben.

miként lehetne megelőzni az ilyen baleseteket és végül a vonal meghosszabbítása mellett döntöttek, végállomásnak a Vaskaput kijelölve, ahol lehetőség nyílt a Csermely-patak és egyéb vízfolyások völgyében egy minden biztonsági igényt kielégítő, vízszintesen kialakított végállomás felépítésére.

1901 márciusában jegyezték be a telekkönyvbe Banschek Péterné, született Ferentsik Ilona öröklés útján szerzett tulajdonjogát, szüleinek halálát követően.⁷ Banschek Péterné és az érintett környékbeli telektulajdonosok felismerték a vonal meghosszabbításában rejlő üzleti lehetőséget, ezért többek csekély kártalanítás mellett, vagy akár ingyen is hozzájárultak a vágányok építéséhez szükséges területek átadásához.⁸ A Fácános tulajdonosa különösen nagylelkű ajánlatot tett, az egész végállomás elhelyezéséhez szükséges területet – legfeljebb 700 négyszögöl nagyságig – „mindazon időig, míglen (...) a közúti vasúti forgalom kormányhatóságilag be nem szüntettetik, ingyenes használatul” átengedte a főváros közönsége számára.⁹ A baleset és az akkorra már a két városrész cégeiből egyesült Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (a továbbiakban BKVT) érdekei miatt siettetett beruházás még a tulajdonosok telkein indult el, azok telekkönyvi lejegyzése (levásztása) és kártalanításuk majdnem egy évtizeddel később történt csak meg. Hivatalosan 1912 szeptemberében osztották meg a telket, választották le a végállomás területét a hatalmas birtoktestből és írták az új telkeket át a Vaspálya Társaság nevére.¹⁰

A terület 1925-től megállapodással Budapest Székesfőváros tulajdonába ment át, majd 1962-ben államosították, és előbb a Fővárosi Villamosvasút, majd 1968-tól jogutódja, a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) kapott ingatlankezelői jogokat.¹¹ 1976 augusztusában – vélhetően a villamosvonal megszüntetésének egyik ez idáig kevésbé ismert előzményeként a Belügyminisztérium ingatlankezelésébe került a terület, nagy valószínűséggel a szomszédos, egykori Fácános területén a szocializmus idején kialakított,

szigorúan őrzött és védett belügyi oktató- és kiképzőbázishoz kapcsolódva. A villamosvonal ezt követően nem sokkal, 1977 januárjában megszűnt. A terület a rendszerváltást követően a XII. kerületi Önkormányzat tulajdonába került, 1986 óta kemping üzemel ott.¹²

2.1. Összefoglaló birtoklástörténeti táblázat

Birtoklás ideje	Birtokos neve	Birtokba kerülés jogcíme
Középkor	királyi erdőség	–
18. század	Jäger Henrik	ismeretlen
1806–1830	Krammer József	ismeretlen
1830–?	Riegler Ignác	ismeretlen
1883–1901	Ferentsik Gábor és neje szül. Kutser Julianna	adásvétel
1901–1912	Banschek Péterné szül. Ferencsik Ilona	öröklés
1912–1925	Budapesti Közúti Vaspálya Társaság	adományozás; adásvétel
1925–1962	Budapest Székesfőváros Közönsége / Budapest Főváros	megállapodás
1962	Magyar Állam	államosítás
1962–1976	Fővárosi Villamosvasút / Budapesti Közlekedési Vállalat	ingatlankezelés
1976-tól	Belügyminisztérium	megállapodás
napjainkban	XII. kerületi Önkormányzat	

3. ÉPÍTÉSTÖRTÉNET

3.1. 1868 – A létesítés előzményei, a zugligeti lóvasút

Bizonyos források szerint már az 1840-es évek végén terveztek vasutat Zugligetbe, de több megvalósulatlan kezdeményezés után csak 1867-ben alakult meg a budai lóvasút építésére és működtetésére a Budai Közúti Vaspálya Társaság (BKVT).

7 BFL XV.37.a Budai telekkönyvi betétek, tbsz.: 6940, B2.

8 Dr. Friedrich Jenő nyilatkozata a terület átadásáról (1902. július 3.); özv. Fuchs Vilmosné, Kilián Frigyes, Kilián Janka és Brestyánszky Ödön nyilatkozata területátadásról (1902. október 14.). (BFL XI.1551.h – Budapesti Közúti Vaspálya Társaság iratai – Pályafenntartási és építési iratok – 6. kisdoboz)

9 Bauer Péterné nyilatkozata a terület átadásáról, 1902. július 28. (BFL XI.1551.h – Budapesti Közúti Vaspálya Társaság iratai – Pályafenntartási és építési iratok – 6. kisdoboz)

10 BFL XV.37.a, tbsz.: 11936, B4; B5-B6.; XV.37.d Budapesti telekkönyvi betétek 11061. tbsz. B2.

11 BFL XV.37.d, tbsz.: 11061, B3; B5; B6.; tbsz.: 5513, B2; B3.

12 Oszlay Péter: A nosztalgia végállomása? *Budapest* Vol. 24. (1986) No. 9. 14–15.

Még abban az évben megkezdték a vonal kiépítését a Lánchídtól Újlakig, míg a zugligeti vonal munkálataihoz csak 1868 elején kezdtek hozzá. A Lánchídtól a mai Bem (akkor Élelemtár) téren át a Margit körúton (akkor Országúton), majd a mai Szilágyi Erzsébet fasoron és Budakeszi úton keresztül vezetett a vonal a Zugligeti úti végállomásig.¹³

1869. augusztus 10-én indult meg a lóvasúti közlekedés a Lánchíd budai hídfője alatti – még kiépítetlen – rakparti szakasz és Zugliget, valamint a hídfő és Óbuda között. Üzemeltetőjük az egy évvel korábban alapított BKVT volt. A két vonal a Budán elsőként nyílt lóvasúti viszonylatok voltak és csupán két évvel maradtak el az első pesti vonaltól, a Kálvin teret Újpesttel összekötő járattól. Ez jól mutatja, hogy az igen népszerű zugligeti nyaraló- és mulatóövezet elérése hasonló fontossággal bírt, mint Óbuda és Újpest összeköttetése a belvárossal, de legalábbis, hogy a zugligeti vendéglőtulajdonosok és a budai polgárok legalább akkora érdekérvényesítő-képességgel rendelkeztek, mint az előbb említett két település lakosai. A nyaralótulajdonosok főleg saját kocsikkal hajtottak ki a hegyekre, így az ő támogatásukra aligha számított a szélesebb rétegeket kiszolgálni hivatott tömegközlekedési eszköz.

A két Duna jobbparti vonal közös szakasza a szabályozatlan folyóparti házsor előtt kanyarogva a mai Bem József térig tartott, ahol háromfelé ágazott. Északi irányba a parttal párhuzamos első utcában (mai Frankel Leó utca) haladt tovább Óbudára, északnyugati irányba a Közúti Vaspálya Társaság Tölgyfa utcai lóvasúti állótelepére futott be egy rövid szakaszt követően, nyugati irányban pedig a mai Bem József utcán át a budai körút elérésével a hegyek irányába fordult. A Retek utcán keresztül nyugati, északnyugati irányba tartva a mai Szilágyi Erzsébet fasoron, majd a Szép Ilona előtt a mai Zugligeti útra fordulva érte el végpontját a lóvasút. A végállomás a Laszlovszky-majortól 150 méterre nyugatra feküdt, azonban a kocsik tárolására és megfordítására szolgáló kihúzóvágány mintegy 200 méterrel feljebb, a Hunyad-órom északi lejtőinek aljában volt eredetileg.¹⁴

A kocsik a mai viszonyokhoz képest rendkívül ritkán indultak, a téli hónapokban óránként. A vonal a környéket népszerűsége csúcsára emelte, ami a fogaskelekű vasút 1874-es átadása óta sem tudott megtörténni,

és Zugliget a budai hegyek kapujává vált. A 19. század utolsó évtizedében már a pesti belváros is közvetlen összeköttetésben állt Zugligettel a mai Deák tértől a Margit hídon át érkező viszonylat révén. Ekkoriban már vonalanként 10–15 percenként érkeztek a nyári hétvégéken a járművek a végállomásra. A lóvasúti végállomáson a várakozó utasok kényelme érdekében 1873-ban épült új, faszerkezetes váróterem. A svájci modorban készült, fa előtétős épületben a nagyméretű, zárt váróterem mellett egy kisméretű hivatali helyiség (jegyárusítás, tartózkodó) is helyet kapott.¹⁵ 1878-ban a várossegysítést követve a pesti és budai közlekedési cégek egyesítésével létrejött a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság.

3.2. 1885–1896 – Az új végállomás-épület, a villamosítás és az elmaradt meghosszabbítás

A végállomás épületét egy évtized alatt kinőtte és elhasználta a vonal forgalma, így az 1885. évi országos kiállításra és az ezzel megnövekvő forgalomra felkészülve egy újabb – reprezentatív – végállomási épülettel váltották fel, amelynek tervezésével Kauser József építész bízta meg a Vaspálya Társaság. A téglafalozott és faszerkezetes részeket egyaránt alkalmazó, a svájci modort és a neogótikus stílust ötvöző, díszes végállomás-épület 1885 körül készülhetett el és vele együtt a vonal felső részének vágányhálózatát is átépítették, mivel az épületet a két sínpár között helyezték el, hogy az az érkező és induló utasok számára egyaránt használható legyen.¹⁶

Az 1880-as évekre a lóvontatás elavulttá vált, a svábhegyi fogaskelekűn alkalmazott gőzvontatás mellett megjelent a német Siemens cég 1879-es találmánya is, a ma villamosként ismert, vezetékes elektromos betáplálással működtetett motorral futó vasúti motorkocsi is. Az első budapesti villamos próbapálya 1887-ben nyílt meg a Teréz körúton, amely sikeresnek bizonyult, két évvel később az első villamosvonal a pesti Stáció (ma Baross) utcában épült ki, melyet néhány év lefolyása alatt sorban követett valamennyi vonal. 1896. szeptember 15-én indult el az első villamos a Vígszínháztól a Margit-hídon keresztül a dupla pályás zugligeti villamosvonalon.¹⁷

13 Salamin András: *Buda-hegyvidéki vasutak. Képeskönyv.* (2. bővített kiadás) Infotop Kft., Budapest 2003. 388–394.; Kertész Z. István: *Hegyvidéki villamosok.* Kornétyas Kiadó, Budapest 2012.

14 Salamin, 390.

15 A vonal és az épület történetéről ld. Patak Gergő: Volt egyszer egy zugligeti lóvasút... *Örökségfigyelő blog* 2015. október 22. http://oroksefigyelo.blog.hu/2015/10/22/volt_egyszer_egy_zugligeti_lovasut [megtekintve: 2017. június 13.]

16 Patak i.m.

17 Ebben az időben a BKVT még mind a lóvasutat, mind a villamosot ugyanazon a sínhálózatán járatta.

Bár a zugligeti vonal esetében viszonylag későn cserélték le a lóerőt villamosvontatásra, fontosságát jól mutatja, hogy a budaiak közül elsőként ezt modernizálták 1896-ban.¹⁸

A villamosítás előkészítésével párhuzamosan a vonal meghosszabbításáról is gondolkodtak. Már 1895-ben felvetődött a zugligeti vonal meghosszabbításának ötlete. A lóvasút villamosítására készített tervek szerint ez az új szakasz a lóvasút végállomásától egészen a Fácán vendéglőig tartott volna. Eszerint a Vaskapu – akkor még fából készült – völgyhídja után jobbra fordulva a Zugligeti út melletti Mária-völgyben haladt volna tovább a Fácán vendéglő és üdülőtelep melletti magaslatig.¹⁹

Az 1895. szeptemberi és decemberi tervek a vonalhosszabbítás kérdésének alapos vizsgálatáról tanúskodnak. Nehézséget nem csak a terepviszonyok, de a völgyben folyó vizek és a keresztező utak is okoztak. Mindkét terv egy egyvágányú pályaszakasszal számolt – talán éppen ezért –, a villamosvonal alagútban keresztezte volna a Zugligeti út vonalát és a Fácános alatti Vaskapu térségében egy kétvágányos végállomást kapott volna a völgyben. Erdemi eltérés a pontos vonalvezetésben és a tervbe vett földmunkák nagyságában mutatkozott.

A villamosüzemre való áttérés azonban a vonal megtoldása nélkül valósult meg. A környék egyre intenzívebb beépítése, valamint a századforduló időszakától kezdődően a nyaralóvezetek lassú lakóövezetté válásának részeként egyre inkább fokozódott a vonal forgalma, vélhetően ezért sem lett volna szerencsés az egyvágányú pályaszakasz miatti szűk keresztmetszettel befejezni a vonalat.²⁰

1897-ben újra napirendre került a kérdés. A tervek szerint ekkor már úgy szerették volna, hogy a mai Zugligeti út hídjáig kétvágányú legyen a vonal, de a mögötte található – szintén kétvágányos – végállomásra csak egy vágányon lehetett volna behaladni.²¹ Ennek oka az volt, hogy a Zugligeti út töltésén meglévő vízáteresztőhöz nem akartak hozzányúlni, így aránytalanul nagy földmunka és rézsűk nélkül mindössze egy vágány átvitelének jutott csak hely. A meghosszabbítás kérdése azonban ismét lekerült a napirendről.

18 Salamin, 392.

19 BFL IV.1407.b 2461. doboz. Budapesti közúti vaspálya meghosszabbítása a Zugligeti vágány végétől a Vaskapuig. Helyszínrajz M 1:1000. 1895. szeptember; uo. Helyszínrajz M 1:1000. 1895. dec. 5.

20 Patak i.m.

21 BFL IV.1407.b 2461. doboz. BKVT. Felsővezetékes villamosvasút. A Zugligeti vonal meghosszabbításának tervezete a Vaskapuig. Helyszínrajz M 1:360. 1897.; Keresztszelvények. M 1:100. 1897.

3.3. 1900. június 4. – A baleset

Végül az új felső végállomás kiépítésének közvetlen előzménye, kiváltó oka az 1900. június 4-én történt Pünkösdi vasárnapján, amikor kirándulók ezrei özönlöttek el a kedvelt budai kirándulóhelyeket. Az esti órákban hatalmas tömeg várakozott a zugligeti végállomáson, hogy feljusson a következő szerelvényre. A vonalon tehát a szokásos hétfégi csúcsforgalom zajlott, amikor este 8 óra körül egy zsúfolásig telt, de még vezető nélkül várakozó kocsiban az egyik utas a tömegben véletlenül kioldotta a kéziféket (a korabeli villamoskocsikon még nem volt az utastértől elválasztott vezetőfülke). A mozdulat annyira véletlen volt, hogy maga a vétkes sem vette észre és az utazóközönség döntő többsége azt hitte, hogy van vezető a járművön. A kocsi kigurult a lejtős végállomásról, majd felgyorsult és a Virányos úti kanyarban felborult, négy ember halálát okozva.²² (1. ábra)

„A kocsi lassan megindult, de aztán egyre gyorsabban haladt. Mindannyian örvendtünk, hogy így gyorsan beérünk a városba. Mindnyájunknak, akik a kocsiban ültünk, tetszett ez a sebes kocsizás, és kitűnően mulattunk, mikor néha egyet-egyet zökkent a kocsi, s mi a fiatal emberek ölébe hullottunk. (...) Javában nevetgélünk, mikor egyszer valaki fölkiáltott, hogy a vonatot senki sem vezeti. Mindnyájan elnémultunk. (...) Egy ember hátulról előre akart jutni, hogy megállítsa a száguldó kocsit, de nem fért oda. Egy úri nő ugrott ki jobbra, elesett és véres lett az arca. A másik pillanatban rázuhant a kocsi. Esméletemet veszítettem s csak arra tértem magamhoz, hogy valaki görcsösen szorongatta nyakamat.”²³

„...a Virányos út sarkán hallottam, hogy egy kocsi jön mögöttem. Hátrafordulva csodálkozva láttam, hogy a kocsi, amelyen nem volt kocsivezető, szédületes sebességgel robog lefelé. A kocsi másodpercnyi gyorsulását legalább száz méterre becsülöm. A következő pillanatban, mintegy tíz lépésnyire tőlem a kocsi valósággal fölugrott. Körülbelül huszonöt centiméter magas lehetett az ugrás. Azután a kocsi jobbra hajolva két jobboldali kerekén a sínekből kiugorva rohant tovább mély barázdát szántva a földbe. Mintegy harminc méter futott ilyen módon, amikor nekiütközött a felsővezeték-oszlopnak és teljes földült.”²⁴

22 Salamin, 394.

23 Katasztrófa a Zugligetben, Singer Berta visszaemlékezése. *Pesti Hírlap* (1900. június 6.) 6.

24 A pünkösdi katasztrófa a Zugligetben. Renner Oszkár gépészmérnök visszaemlékezése. *Esti Újság* (1900. június 6.) 1.



01 A zugligeti villamosvégállomásról elszabadult villamoskocsi a négy halálos áldozatot követelő balesetet követően. 1900. június 4.

A négy halálos áldozatot követelő, súlyos baleset országos, de legalábbis fővárosi szintű botrányt kavart és egyszerre világított rá két problémára: a vonal túlzott zsúfoltságára, mely gyakran vezetett tömegjelenségekhez a szép, ámde kapacitásában elégtelen végállomáson, valamint a néhány éve átépített vágányok veszélyességére, amelyek nem vízszintesen, hanem enyhén lejtősen lettek kialakítva az új épület mellett. A közfigyelem közepette a fővárosi hatóságok a Vaspálya Társasággal együtt hozzáfogtak a vonalhosszabbítás előkészítéséhez.²⁵

3.4. 1900–1903 – Új végállomás létesítése a Fácán vendéglő alatt

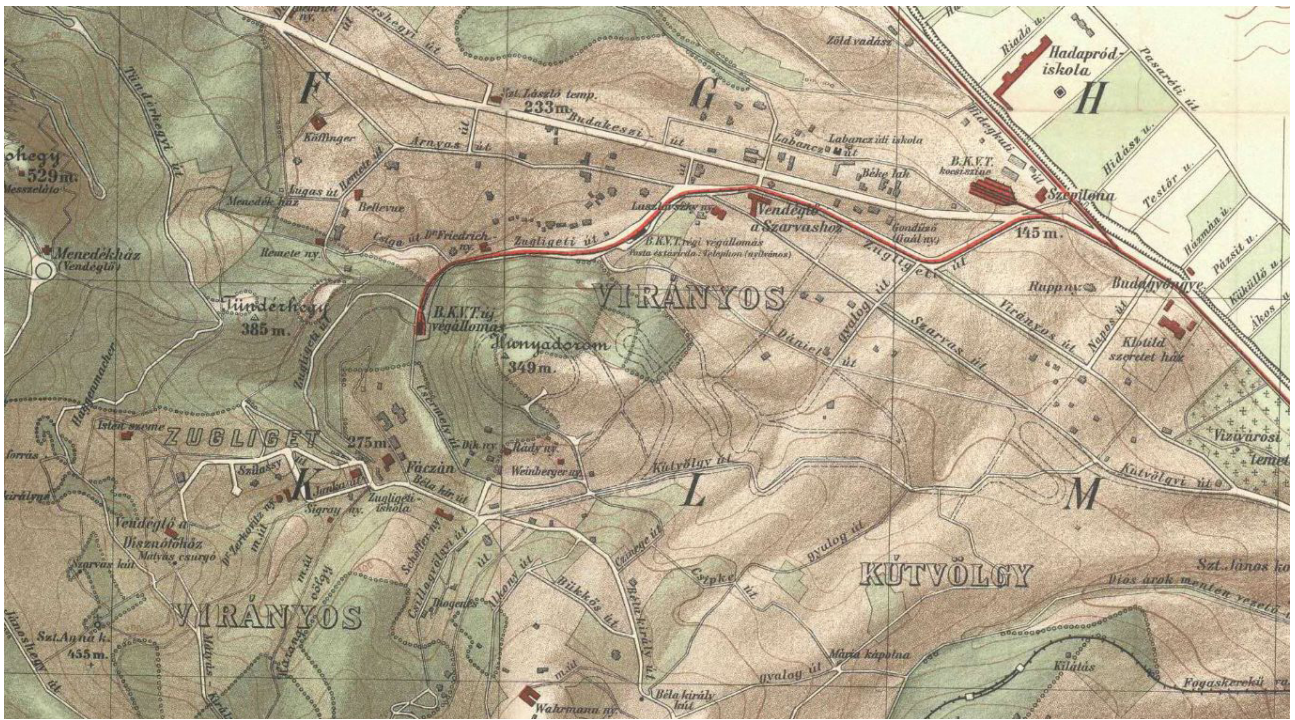
Az új végállomás céljára kijelölt terület egy keskeny völgy volt, ahol a Zugligeti út melletti Mária-völgy – amely a Harang-völgy torkolatától, az egykori Fácán fogadótól érkezik – és a Csermely-patak mély völgye futott össze. A völgy kiszélesítésével lehetett kialakítani az új végállomást. (2. ábra)

1900 decemberéből fennmaradt a Fővárosi Mérnöki Hivatal által készített, kétvágányú hosszabbítás hosszszelvénye és helyszínrajza.²⁶ A terv már nagyjából a végleges megoldást mutatja, amely a vonal végpontjától előbb a Zugligeti út déli oldalán, majd a Csiga út előtt átszelve azt, annak északi oldalán vezette a vágányokat, hogy aztán a délnek forduló Zugligeti út mellett haladva a patak völgyében folytassa útját a végállomásig, melyet a Zugligeti út hídjának kiszélesítésével tettek két vágányon elérhetővé. Az elképzelés kivitelezéséig azonban hosszas viták és engedélyezési folyamat következett.

1901 tavaszán még mindig a lehetséges megoldás fölött egyezkedtek a felek. A Vaspálya Társaság az iratok alapján kevésbé pártolta a meghosszabbítást, mint inkább a meglévő végállomás átalakítását szeretne volna elérni, a főváros viszont inkább a hosszabbításban volt érdekelt és attól tartott, hogy a végállomás átalakítása – vagyis a vágányok beásása – hosszabb távra is ellehetetlenítene, vagy legalábbis igen költségessé tenné egy esetleges meghosszabbítást.

25 BFL XV.1511.h – 6. kisdoboz

26 A zugligeti villamos vasút folytatása. Hosszszelvény. Helyszínrajz M 1:1000. 1900. dec. BFL IV.1407.b 2461. doboz



02 A meghosszabbított zugligeti villamosvonal (vörössel) és környezete, 1906.

A város ugyanakkor nem akart fizetni a magáncégeknek.²⁷ Egy ideig úgy tűnt, hogy a kompromisszum az lehet, ha oly módon alakítják át a végállomást, hogy az semmiféle akadályt ne gördítsen a meghosszabbítás elé. 1901 nyara azonban úgy telt el, hogy a felek nem jutottak egyezsége és felsőbb hatósági döntés sem született az ügyben. 1902 májusában még mindig ott tartott csak az ügy, hogy a vasúthatósági ügyeket felügyelő kereskedelmi miniszter elrendelte a területnek az érdekelt felek által bejárását azzal, hogy találják meg a végállomás átalakításának oly módját, amely a Zugligeti utat nem veszi igénybe. A május 26-án megtartott közigazgatási bejárás során a hatóságok küldöttei amellet foglaltak állást, hogy a végállomás átalakítása helyett a vonal meghosszabbítása lenne az ideális megoldás, amellyel egyedül a Kereskedelmi Minisztérium küldöttei nem értettek egyet és a miniszter június 14-én a meglévő állomás átalakítását elrendelő határozatot adott ki.²⁸

Ennek ellenére 1902 júniusában a Vaspálya Társaság a Főváros előtt bemutatta a meghosszabbításról szóló terveket, melyek szerint a Fácán vendéglő alatti Vaskapuig toldanák meg a vonalat. Szándékukat részletesebb tervekkel is alátámasztották, melyek egy teljesen vízszintes végállomási terület kialakítását irányozták elő.²⁹ Állításuk szerint figyelemmel voltak a nyári hétvégéken tapasztalható zsúfoltság kezelésére, a lefolyó vizek elvezetésére és a kisajátítási szempontokra is. A telektulajdonosok mind a vágányok, mind pedig a végállomás számára hajlandók voltak ingyen átengedni a szükséges területeket. A meghosszabbítás kivitelezése pedig nem igényelt volna szerintük több időt, mint amennyit a meglévő végállomás átalakítása: 1903. április 20-ig, vagyis a nyári menetrend bevezetése előtti időpontig elkészültek volna, ha a területen fel tudnak vonulni. A főváros június 25–29-i ülésén hozott határozatával – ellentmondva a miniszteri álláspontnak – elrendelte az átépítés mellőzését és elvi engedélyt adott a vonal meghosszabbítására.³⁰

27 17733/1901-V. – tanácsi határozat a zugligeti vonal meghosszabbítása tárgyában (BFL XV:1511.h – 6. kisdoboz)

28 28041/V.B. ker. min. határozat (BFL XV.1511.h – 6. kisdoboz)

29 Szándéknyilatkozat a BKVT részéről – 1902. június 20. (BFL XV.1511.h – 6. kisdoboz)

30 Budapest főváros törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyvei 1902. 890. sz. 336.

Ennek előfeltétele volt a telekbirtokosok engedélyének beszerzése. Dr. Friedrich Jenő, a Csiga út torkolatától a régi végállomás felé eső területen 100 négyszögölt és Banschek Péterné a végállomás és az oda vezető vágányok részére legfeljebb 700 négyszögölt adott át az építkezés céljára. Nyilatkozatukban azt is megengedték, hogy az építkezés a telekkönyvi átírást megelőzően, tehát gyakorlatilag azonnal megkezdődhessen, egyedül a kivágott fák után kértek kártérítést.³¹

A Kereskedelmi Minisztérium szeptember folyamán hivatalosan is hatályon kívül helyezte korábbi, a végállomás átalakításáról szóló határozatát, elvi hozzájárulását adva főváros által is pártolt meghosszabbításhoz, hangsúlyozottan fenntartva ugyanakkor magának a jogot, hogy visszatérjen a helyzet átalakítás általi megoldásához, ha bebizonyosodna, hogy a másik megoldás mégsem jó. A minisztérium a felmerült kérdések tisztázására közigazgatási bejárást rendelt el 1902. szeptember 29-re és felszólította a fővárost, hogy minél gyorsabban cselekedjen a hatáskörébe tartozó ügyekben, hogy 1903 nyarára használatba lehessen venni a meghosszabbított vagy átalakított vonalat.³²

A bejáráson³³ jelen voltak a Kereskedelmi és Földművelésügyi Minisztériumok, a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség, a Magyar Királyi Posta és Távírda vezérigazgatóság, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, Budapest Székesfőváros Tanácsa, az Államrendőrség, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság, valamint a környező ingatlanulajdonosok képviselői. A bejárás alkalmával elfogadták a tervbe vett vonalvezetést. A Zugligeti út fölött átvezető híd méreteire nézve kimondták, hogy 10 méter széles legyen a nyílása, az útpálya pedig 6.2 méter széles legyen. Számos kikötést fogalmaztak meg a végállomás kialakításával kapcsolatosan. Megszabták a vízvezető árkon átívelő híd méreteit, az állomás mellett húzódó Csermely út kiszabályozandó koronaszélességét, a végállomás környező utakhoz való csatlakozási módját és annak számát, sőt azt is, hogy mivel minden oldalról magántelkek veszik körbe a területet, ezért a Zugligeti úthoz is külön lépcsőt kell vezetni. A végállomáson üzleti telefonvonalat kellett létrehozni, az épületek kapcsán pedig megjegyezték:

„Az állomáson a hüvös völgyi végállomás–váró csarnokkal egyenlő befogadó képességgel és elrendezéssel bíró várócsarnok létesítendő az ahhoz szükséges szabadon álló árnyékszékkel.”

A bejárás nyomán minden jelenlévő hatóság elvi engedélyt adta, mely után a földmunkák ténylegesen megkezdődhettek 1902 őszén, amikor is az Angolkisasszonyok, özv. Fuchs Vilmosné és tulajdonostársai is nyilatkoztak átengedték ingatlanjaik érintett részét. Így a leendő pálya mentén minden szükséges terület rendelkezésre állt, a kitűzést október folyamán a Mérnöki Hivatal el is végezte. Az elvi építési engedélyt a miniszter november 15-én a már említett 1903. április 20-i határidővel jóváhagyta. Ekkor vélhetően már javában folyt az építkezés.³⁴ (3. ábra)

A hivatalos építési engedélyt 1903. február 12-én kapták meg a munkálatok egy részére, így a Zugligeti út hídjára, a Csiga út aluljárójára, a végállomás támfalainak egy részére, valamint a vízvezető árok átboltozásaira.³⁵ A korábbiakhoz képest mindössze annyi eltéréssel, hogy – ahogyan azt a Székesfőváros már januárban jelezte a Vaspálya Társaság felé – a Zugligeti út hídját ne 6.2 méter, hanem 7.0 méter széles legyen a járdák megnagyobbítása érdekében. A Kereskedelmi Miniszter leiratában a korlátok terveit hiányolta és ezek bemutatását kérte. Az egyéb munkálatokat érintő további engedélykérők nem kerültek a kutatás látóterébe, de ezeket is meg kellett, hogy kapja az építkezés. A használatbavétel érdekében a hatósági bejárást 1903. április 30-án tartották, majd május 1-jén nyitották meg a meghosszabbított vonalat.³⁶

A BKVT április 20-án, határidőre készre jelentette a vonalat, amelyre a menetrendet és díjszabást is megállapította. Az elektromosság a vonal alsó részéhez hasonlóan a Pálffy utcai központi telephelyről jött, külön a szakaszt ellátó betápláló-vezetéken keresztül. A szükséges 1-2 kocsit többletet a társaság kocsiparkja biztosította. Megálló a Csiga útnál létesült, illetve megállóvá vált a korábbi végállomás. A maximális sebesség felfelé 25 km/h, lefelé 16 km/h volt. Az április 30-i bejáráson mindent rendben találtak, a másnaptól megadott használatbavételi engedély feltételül azt szabták, hogy a „mentő szekrényt” helyezték át a régi végállomásról az újra, az ideiglenes megállótáblákat

31 Lásd a 8–9. lábjegyzetet.

32 62422/V.B. ker. min. határozat (BFL XV.1511.h – 6. kisdoboz)

33 67668/902. sz. ker. min. határozathoz csatolt jegyzőkönyv – 1902. szeptember 29-i bejárásról (BFL XV.1511.h – 6. kisdoboz)

34 Fényképfelvétel: Az új zugligeti végállomás földmunkái a Zugligeti út ideiglenes fahídjával. 1903 körül. Forrás: petrik.hu / Angyal Tibor gyűjtése

35 24533/1903-V. eng. sz. – Budapest székesfőváros engedélye (BFL XV.1511.h – 6. kisdoboz)

36 Mútanrendőri bejárás jegyzőkönyve – 1903. április 30. (BFL XV.1511.h – 6. kisdoboz)



03 Az új zugligeti végállomás földmunkái a Zugligeti út ideiglenes fahídjával. 1903 körül.

8 napon belül cseréljék le véglegesekre, ahonnan pedig hiányoztak a vaskorlátok, ott dorongfa korlátokat állítsanak 6 héten belül – kivéve a Zugligeti útra felvezető lépcső, ahol a végleges korlát elkészültéig tilos a gyalogosforgalom. Jól érzékelhető, hogy a létesítmények azért nem készültek el teljes mértékben, de a forgalom felvételére a hatóság alkalmasnak találta, a korlátok pedig az egykorú fényképek tanúsága szerint rövidesen a helyükre kerültek.³⁷ (4. ábra)

3.5. 1903 – Az új végállomás részletes leírása

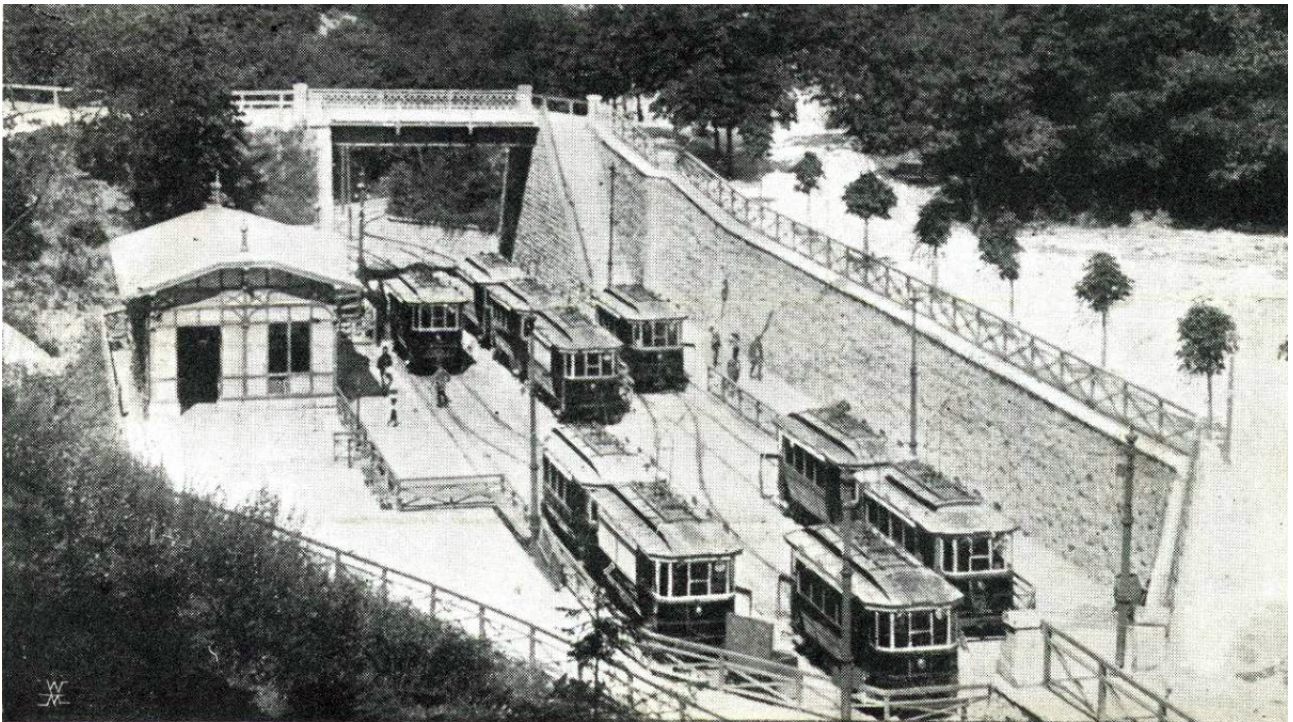
Az új, 512 méterrel meghosszabbított vonal a zugligeti régi villamos végállomást, azaz az egykori lóvasút végállomást elhagyva a Csiga útig még széles völgyben haladt, majd onnét egy keskeny vízmosásban futott tovább. A Vaskapu szűkületnél a Zugligeti

út régi fahídjának elbontásával új, közúti völgyhidat építettek. Itt nagyobb emelkedő után érkezett meg a villamos a vízszintesre kiépített új végállomáshoz. Mint valamennyi budai villamosvonal, felsővezetékkel épült, különös figyelmet fordítottak a mívesen kialakított vezetéktartó oszlopokra. (5. ábra)

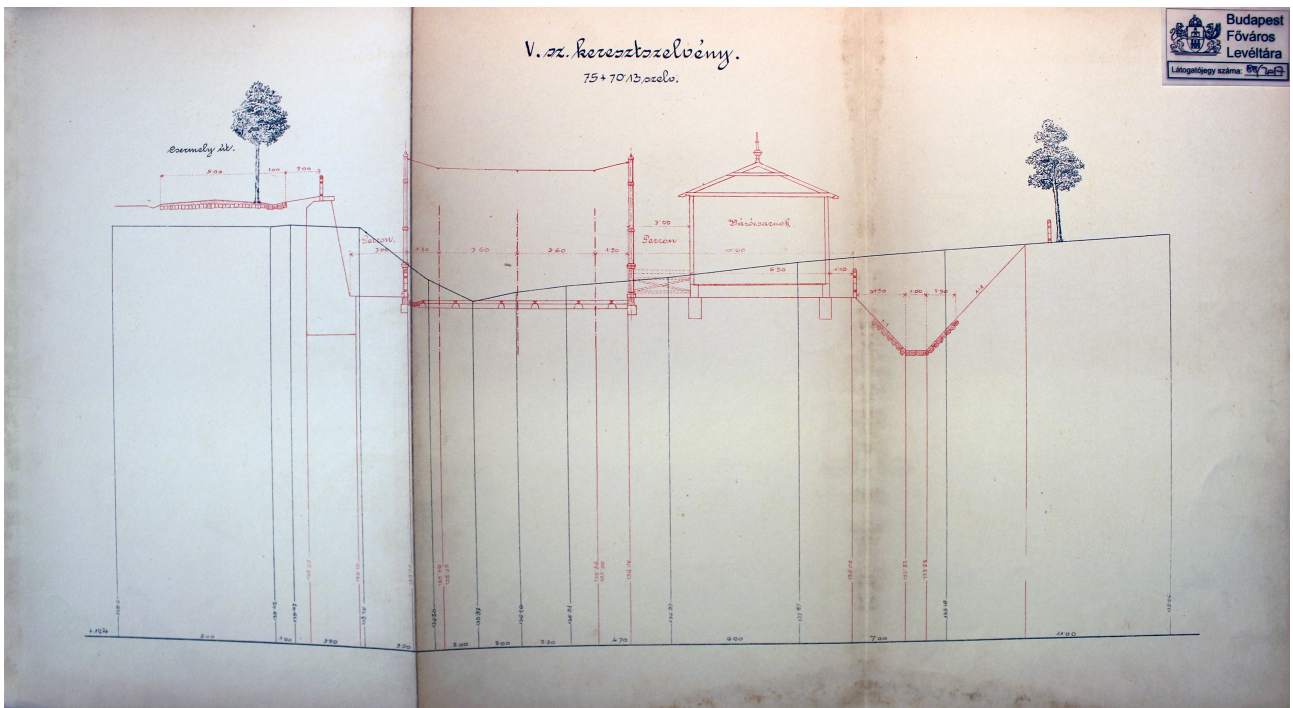
A zugligeti villamosvonal új végállomása a Hunyad-orom (349 méter) és a Tündérhegy (386 méter) közötti észak-déli irányú völgyben épült fel. A végállomás bejáratát a pálya északkeleti irányból érkező ívben közelítette meg. Tényleges bejáratként és kapumotívumként is működött a terület északi oldalán a Zugligeti út töltésének áttörésére újonnan épült, kőfalas rézsűk között átívelő, fémszerkezetű híd.³⁸

37 Az új zugligeti végállomás épülete, 1903 után. Képeslap: Zempléni Múzeum (Szerencs), ltsz.: 0116312.

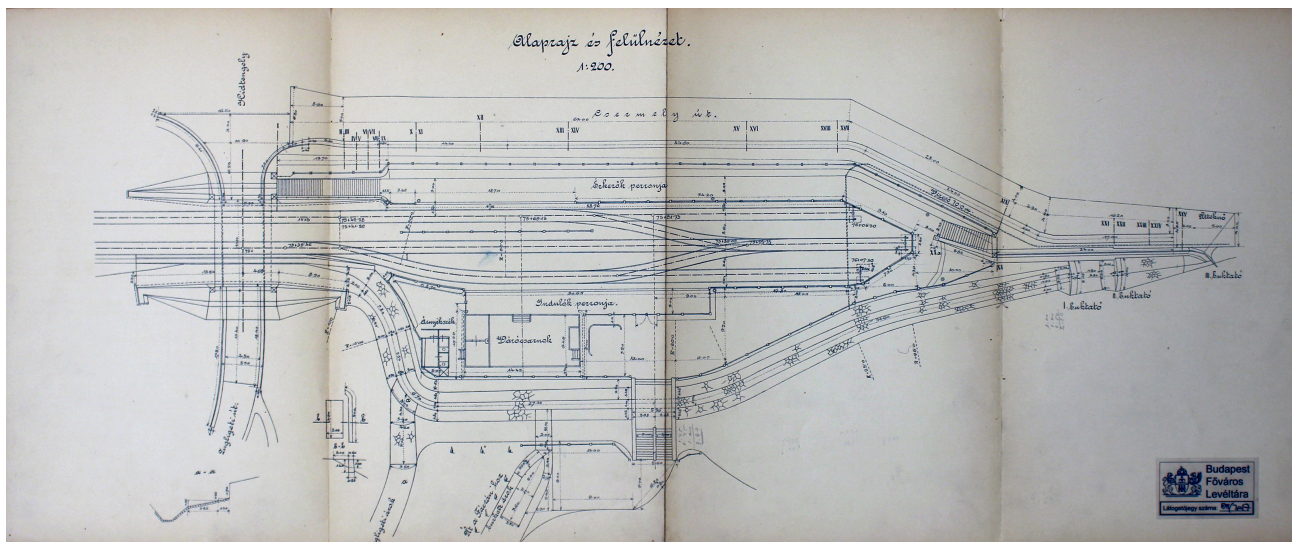
38 BFL Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai XI.1519.s. 7. csomó. BKVT. Lipótkörút – Buda-Zugligeti vonal meghosszabbítása. Felülvizsgálati terv. Műtárgyak. Útfelüljáró a Zugligeti úton a 75+30 sz. szelv.-nél. Támasztófal a 75+16.63 – 75+46.68 sz szelv. közt a pálya jobboldalán. Falazat terve. 1:100. 1902–1903.



04 Az új zugligeti végállomás összképe déli irányból. 1903 után. Képeslap részlete.



05 BKVT. Lipótkörút – Buda-Zugligeti vonal meghosszabbítása. A végállomási létesítmények felülvizsgálati terve. 1:100. V. sz. keresztmetszvény. 1902–1903.



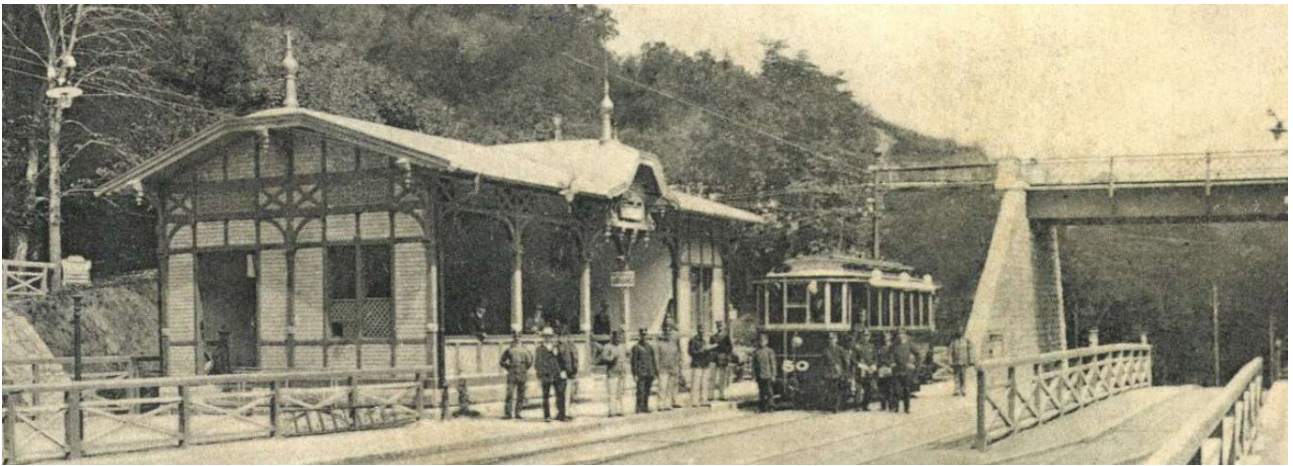
06 BKVT. Lipótkörút – Buda-Zugligeti vonal meghosszabbítása.
A végállomási létesítmények felülvizsgálati terve. Helyszínrajz, 1:50. 1902–1903.

A két vágány ez alatt haladt be a háromvágányos végállomás területére. A beérkező járművek az utasok kiszállását követően váltó segítségével vagy a vágány tárolásra szolgáló végére (ún. kihúzóvágány), vagy a középső vágányra tudtak tovább haladni. A középső vágány déli vége ugyanúgy tárolásra is szolgált, jóllehet ezen a ponton megállva egy jármű a teljes állomás forgalmát blokkolni tudta volna. Innen ellenirányba indulva három lehetőség állt rendelkezésre. Visszatérni a bal vágányra az előbb használt váltóirányon keresztül, behaladni a középső vágány tárolásra szolgáló középrészére, vagy tovább haladni az indulók peronja mellett elhelyezkedő, jobb oldali vágányra. Ez utóbbinál szintén lehetőség volt a szerelvények tárolására a váltón déli irányba túlnyúló kihúzóvágányon. A középső és a jobb oldali vágány egyaránt alkalmas lehetett a kocsik indítására, azokról a város felé induló jobbvágányon lehetett elindulni. (6. ábra)

A vízszintesre elegyengetett térséget kelet felől határoló Hunyad-orom lejtőjét és a terület felett elvezetett Csermely utat nagyméretű, terméskövekből falazott, mintegy 8–10 méter magas rézsű tartotta meg. Az állomás nyugati, Fácán vendéglő dombja felé néző részén rézsűre ugyan nem volt szükség, de a vízelvezető árok ez oldalról kerülte meg a teljes területet így lehatárolva azt. A baloldali közlekedés miatt a keleti oldal vágánya és a meredek rézsű között helyezkedett el az érkezők peronja, melyet a sínekkel párhuzamosan futó egykarú lépcsőkön keresztül lehetett elhagyni egyrészt a Zugligeti út, valamint ellenirányba a Csermely út felső szakasza irányába.

Előbbi lépcsőbe – révén a jóval magasabban elhelyezkedő Zugligeti úti hídra vitt fel – pihenőt iktattak be. A teljes vágányzónát megkerülve lehetőség volt a területet harmadik irányba, a Fácános magánterület felé is elhagyni, a vízelvezető árkon átívelő kettős hídon keresztül, amely viszont elsősorban az indulók peronját tudta kiszolgálni. A rézsűkön és a lépcsőkön fekvő andráskeresztes fakorlátok létesültek, ami alól csak a Zugligeti út hídjának sűrűbb keresztvezésű fémkorlátja képezett kivételt. A három megközelítési lehetőség főleg ez utóbbi oldal elérhetőségét kezelte meglehetősen szűken, a Zugligeti út felső szakaszáról érkezőknek – amennyiben nem vágtak át a vágányokon, amit a tervezők a vágányok közé épített korláttal is akadályozni igyekeztek – a teljes állomást meg kellett kerülniük.

A ma is fennálló állomásépület elődje az indulók peronjához kapcsolódóan lett kialakítva a völgy nyugati oldalán úgy, hogy párhuzamosan, észak-déli tengellyel állt a vágány mellett azon a ponton, ahol az indításra várakozó villamoskocsik is álltak. Az állomás eredeti, favázás, nyitott várótermes épülete a mainál jóval kisebbnek épült meg, a mai épület zárt részét foglalta csak magában. Az indulók peronját fakorláttal választották el a terület többi részétől, a be- és kijárást – szükség esetén – egy kétszárnyú kapun keresztül közvetlenül a Fácánoshoz vezető híd tengelyében, valamint a téglány alakú, a vágányok felé nyitott, egyébként három oldalról zártabb falszerkezetekkel rendelkező végállomási épületen keresztül is biztosították.



07 Az új zugligeti végállomás épülete. 1903 után. Képeslap részlet.

A keskeny déli homlokzat jobb oldalán jegykiadó ablak (ennek utólagos és részleges rácsozása az egykorú fotókon³⁹ megfigyelhető – 7. ábra), bal oldalán pedig ajtószárnyak nélküli, egyenes záródású bejárat kapott helyet. A nyugati és északi oldal teljesen zárt, utóbbi egyedül az épület északi mintegy ötödét elfoglaló két személyzeti helyiség és a WC önálló épülete közötti közlekedés biztosítására szolgáló ajtó törte át. Ugyanebbe a helyiségbe egy egy szárnyú ajtón keresztül a váróteremből is lehetséges volt bejutni. A vágányok felé néző oldal a személyzeti részen, a teljes homlokzati hossz mintegy ötödrészen zárt falazatú, de nagyjából nyitott volt, amit a faszervezetű oszlopos kiképzés biztosított. A tető fémlemezfedést kapott. Az épületet a budai hegyek építészetiére jellemző, úgynevezett svájci modorban építették fel – ahogy az engedélyben is rögzítették – az 1900-ban átadott hűvösvölgyi vonal külső végállomási épületének mintájára (8. ábra). Az épületek tervezője nem ismert, a tervet minden valószínűség szerint a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Magasépítési Szakosztályán dolgozó építészek valamelyike készítette. A két épületről készült korabeli fotókat összevetve valóban – egy-egy utólagos toldaléktól eltekintve – teljesen azonos kiképzésük tűnik fel. A svájci modor lényegét azok a lombfűrészrel vágott ornamentális fa-díszek adják, melyek a tetőzetten vagy annak közelében elhelyezve az építmények könnyedségét és játékosságát biztosították.

39 Az új zugligeti végállomás épülete. 1903 után. Képeslap. Forrás: Zempléni Múzeum (Szerencs), ltsz.: 0116312

Az ilyen típusú díszek a kései klasszicizmus, a romantika időszakában jelentek meg a budai nyaralók építészetében és a historizmus időszakában is népszerűek maradtak. Az épülettől északra, az állomás képében rejtve maradván, a vágányoktól lehetőség szerint visszahúzóva kapott helyet az árnyékszék szerény faháza.

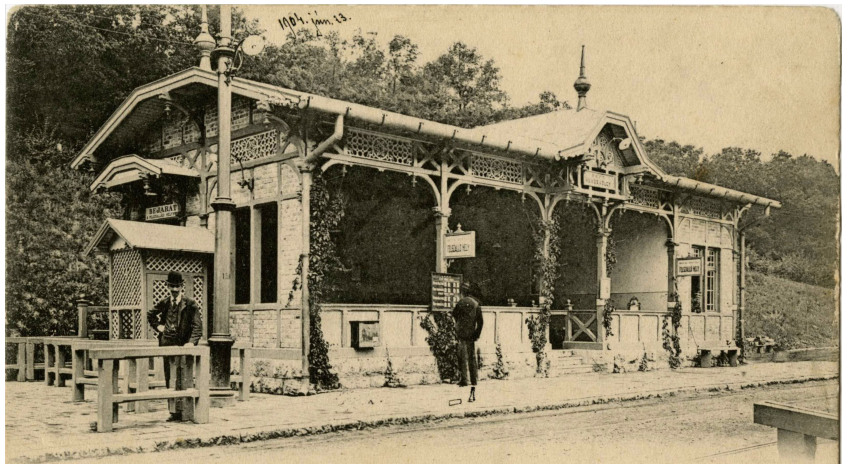
3.6. 1913–1915 – A végállomás-épület fedett várakozóhellyel és vizesblokkal való bővítése

„Zugligeti vonalunk forgalma a vonal meghosszabbításának építése óta lényegesen megnövekedett, különösen a vasárnapi forgalom szükségessé teszi, hogy több tartalék kocsit tartsunk a végállomáson. Ezen tartalék kocsik elhelyezésére a jelenlegi végállomás vágányzata nem elégséges, szükséges ennél fogva, hogy a végállomás vágányzatát egy kihúzóvágány illetőleg tartalék vágánnyal szaporítsuk” – írta a Vaspálya Társaság a Székesfővárosi Tanácshoz intézett 1913. áprilisi felterjesztésében.⁴⁰ (9. ábra)

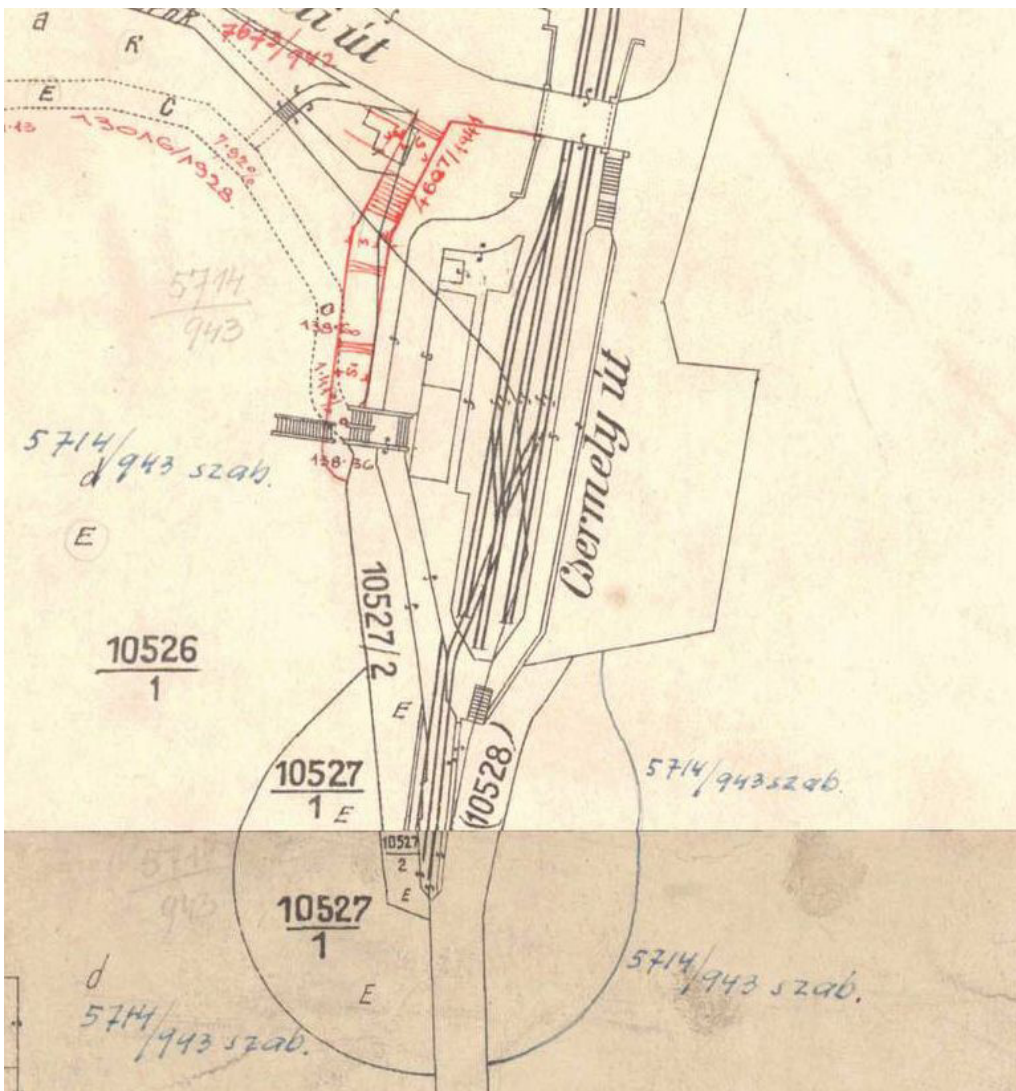
Bár az idézett szövegben nem említik, de nem csak a kocsitároló kapacitást, de az utaskomfortot is növelni szándékozták, sőt egy 1914 körül készült fotó⁴¹ tanúsága szerint a ma is fennálló végállomás-épület bővítése előbb készült el, mint az új kihúzóvágány, bár engedélyeztetésük nagyjából egyszerre zajlott (10. ábra).

40 BKVT igazgatósága Budapest Székesfőváros Tanácsának – 1913. április 17. (BFL XV.1511.h – 2. kisdoboz)

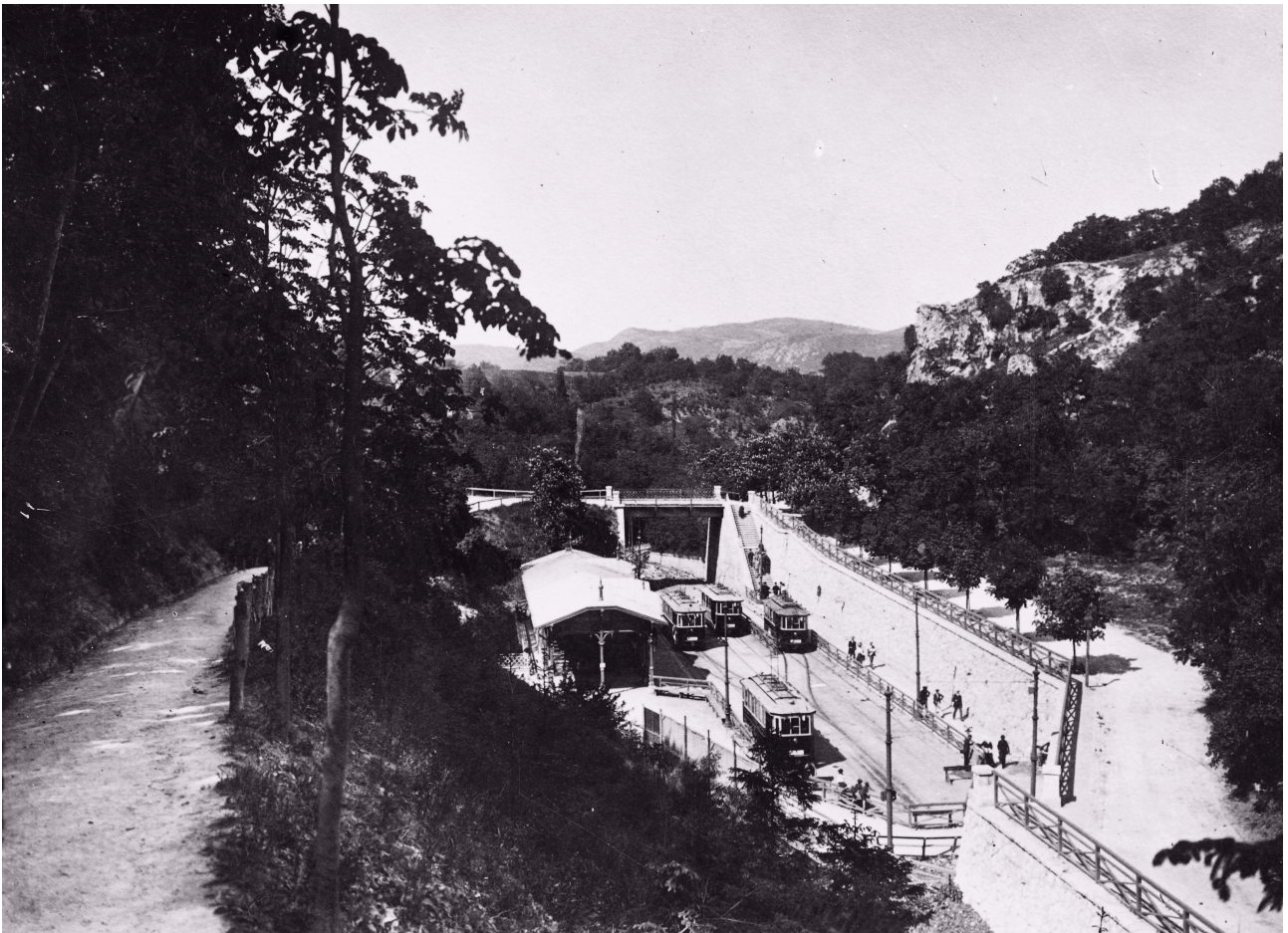
41 A zugligeti végállomás, az épület kibővítését követően, de a kihúzóvágány megépítését megelőzően. Erdélyi Mór. 1914 körül. Forrás: Magyar Földrajzi Múzeum – fortépan.hu, képszám: 86971.



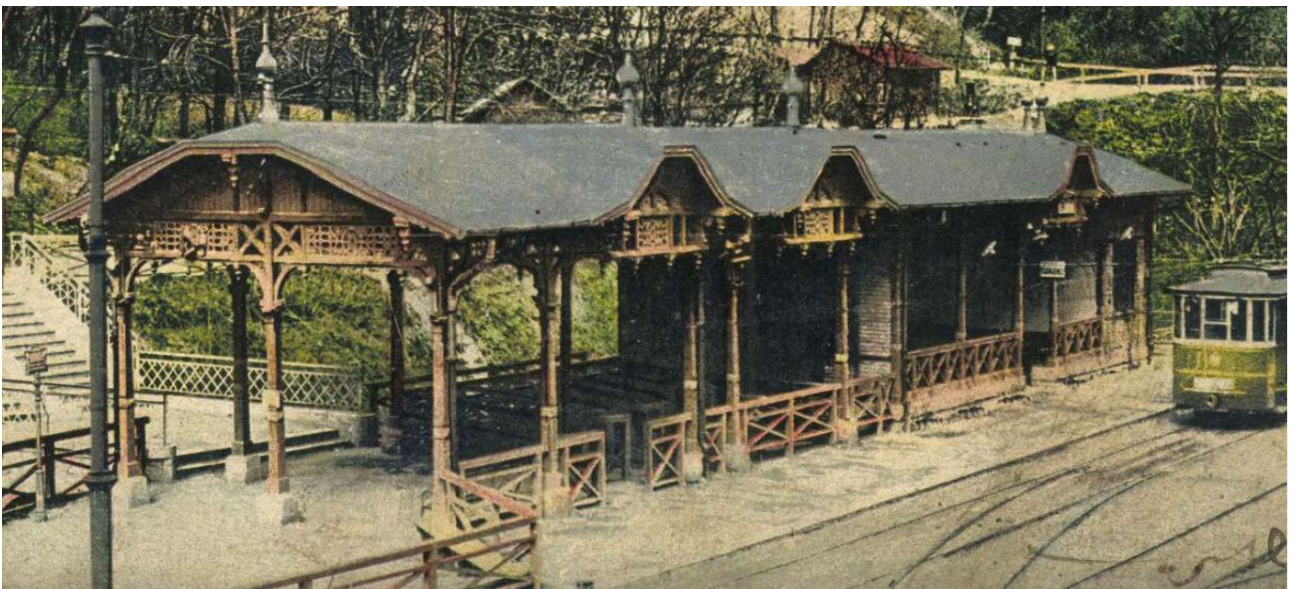
08 Az új zugligeti végállomással azonos kivitelű, de három évvel korábban átadott hűvösvölgyi vonal végállomási épülete. 1904 előtt. Képeslap részlet.



09 Az állomás helyszínrajza. Budapest kataszteri térképsorozat utólagos bejegyzésekkel, 1912.



10 A végállomás képe az épület kibővítését követően, de a kihúzóvágány megépítését megelőzően. Erdélyi Mór. 1914 körül.



11 A fedett résszel kibővített végállomás épület. 1915 körül. Képeslap részlet.

Az idézett előterjesztés részeként az is kiderült, hogy a személyzet és az utazóközönség által is használt illemhely korszerűsítése szükséges, amelynek útja a Csiga útig felérő vízvezetékhez való csatlakozás volna. A főváros nem tartotta ugyan szükségesnek a kihúzóvágány megépítését, de az ügyet felterjesztették a Kereskedelmi Minisztériumba és a Fővárosi Közmunkák Tanácsához, valamint a vízműveknek. Ez utóbbi augusztusra dolgozta ki a vízcsőfektetés tervét és azt a kikötést tette, hogy a kivitelezést ugyan elvégzik, de azt finanszíroznia a BKVT-nek kell.⁴² 1913 szeptemberében megérkezett a fővárosi tanács, majd decemberben a Kereskedelmi Minisztérium jóváhagyása is az épület kibővítésére és a vezetékes víz bevezetésére. Ennek keretében a korábbi árnyékszék funkcióját egy, az épületben kialakított, női és férfi vizesblokk vette át.⁴³ A vízmű tervrajza⁴⁴ szerint ez a korábbi személyzeti helyiségekhez kapcsolódva, a váróteremből való leválasztással történt meg, ez a toldalékolás azonban a korabeli fotókon sajnos nem látható, mivel mindig árnyékban vagy takarásban volt.⁴⁵ Kézenfekvő lenne, hogy az épület teljesen zárt északi helyiségcsoportjának megduplázásával és a keleti homlokzaton megjelenő újabb zárt homlokzati szakasz kialakulásával kössük össze ezt az építési tevékenységet, azonban ez csak akkor lehetséges, ha valamennyi általunk ismert képeslap 1914–1915 folyamán készült, ami meglehetősen valószínűtlen. Feltételezésünk szerint a vizesblokk a vízmű tervrajza szerinti helyen épült meg, oly módon, hogy az a váróterem északnyugati sarkát foglalta csak el, ahogy azt fentebb jeleztük és megközelítésére egy-egy ajtót nyitottak az épület addig teljesen zárt nyugati homlokzatán. Ezt az épület 1929-ben készült felmérési rajza is alátámasztja.⁴⁶

A munkát vélhetően 1914 első felében be is fejezték. Ennek eredményeképp a korábbiakban részletesen leírt végállomásépületet déli irányból, a baloldali közlekedésnek megfelelő indulási oldalon, nagyméretű, teljesen nyitott, fedett épületrésszel, várócsarnokkal toldalékolták, megközelítően duplájára növelve

ezzel az épület hosszát. A csarnokban korlátok között sorakoztatták az ünnepnapokon ide kiránduló tömegeket. (11. ábra) A hegyi kapaszkodó miatt ezen a vonalon sosem járhattak pótkocsis szerelvények.

A bővítés során az épület eredeti architektúráját tovább vitték úgy, hogy a Fácán vendéglő felől érkező kettős hídról az állomás területére lépve az utasok már fedett helyen várakozhattak a jegypénztárhoz való sorban állás közben. A rendezettséget és az ideális helykihasználást a fából készült sorterelő korlátok biztosították. Valószínűleg ekkor alakították át az eredeti épület várótermének vágányokra néző mellvédfalát is, mely korábban tömör volt, ettől fogva viszont egy nyitottabb rendszerű, kereszt-merevítő fakorlát vette át a helyét.

1915 februárjában a BKVT pótmunkák iránti engedélyért folyamodott, innen ismerjük azt a tényt is, hogy a vizesblokk megvalósult. A korábbi szennyvíztároló medence átépítéséhez, az árokpart természetközeli burkolásához, a régi árnyékszék épületének személyzeti nyári tartózkodóvá való átépítéséhez kértek engedélyt. A pótmunkákat a Kereskedelmi Miniszter április végén a fővárossal egyetértésben jóváhagyta, azok vélhetően még 1915 folyamán meg is valósultak.⁴⁷

3.7. 1913–1915 – A vágányhálózat kapacitásának bővítése

Ahogy említettük, 1913 tavaszán a Vaspálya Társaság a vágányhálózat átalakítását is kezdeményezte, melyet a főváros különösebben nem támogatót, de a megvalósítást nem is ellenezte. Az engedélyt ennek ellenére igen lassan, csak 1914 augusztusában kapták meg, amelyet a Kereskedelmi Miniszter és a Közmunkatanács csak októberben hagyott jóvá.⁴⁸

A fennmaradt tervek fényében ismert, hogy a BKVT háromféle változatot dolgozott ki a végállomás fordítókapacitásának és tárolóképeségének növelésére.

42 BFL Tanácsi Ügyosztályok Központi Irattára IV.1407.b 73561/1913-V. A Zugligeti villamos vasút végállomás épülete vízzel való ellátási helyszínrajza M 1:360. 1913. aug.

43 BFL XV.1511.h – 2. kisdoboz: 73561/1913-V (1913. szeptember 24.); 85520/III-913 (1913. december 2.)

44 Terv csatolva: BFL IV.1407.b – 73561/1913-V. sz. irathoz

45 Pl. A fedett résszel kibővített végállomás épület. 1915 körül. Képeslap. Forrás: Damjanich János Múzeum (Szekszárd), ltsz.: T-1367-A.; A fedett résszel kibővített végállomás épület. 1918 előtt. Képeslap. Forrás: Országos Széchényi Könyvtár

46 B.Sz.K.R.T. Cím n. 1:200. 1929. máj. 11. BFL Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai XI.1519.s. 7. csomó

47 BFL IV.1407.b - 20602/1915-V; 46362/195-V

48 BFL XI.1511.h – 2. kisdoboz, 44925/1914-V. (Kihúzóvágány helyhatósági építési engedélye és költségmegállapítása); 69045/1914-III. ker. min. (végállomásbővítés megerősítése)

A végül megvalósult változat a jobboldali – indulási – vágány tengelyében a vízfolyás miatt részben eleve meglévő hosszanti mélyedés továbbvitelével és rézsűkkel való biztosítása révén kívánta meghosszabbítani azt, oly módon, hogy a vágány a középső vágányról is bejárható legyen, úgy, hogy a beérkező kocsik is egyenesen be tudjanak járni a frissen épített vágány-szakaszra. E megoldás révén 2–3 villamoskocsival több tárolására nyílt lehetőség, jóllehet a kocsik fordítása nem lett egyszerűbb. Ennek alternatívájaként felmerült a középső vágány ugyanilyen elvű meghosszabbítása is, ami talán némileg rugalmasabban használható vágányhálózatot eredményezett volna, ugyanakkor a Csermely út, az oda vezető lépcső és támfalak áthelyezésével bizonyosan költségesebb is volt.⁴⁹

A legköltségesebb változat azonban egy föld alatt, alagútban kiképzett, úgynevezett hurokvágány építésével számolt, amely a bal vágányból indulva a jobb vágányban végződött volna.⁵⁰ Ez a megoldás egyszerűre biztosított volna további 3–4 kocsi tárolására lehetőséget és egyszerűsítette volna a kocsifordítást is, lévén arra nem lett volna szükség a hurokvágányban egyszerűen megforduló járművek miatt. Az íves alagutat a hegybe vágva, egy sínpárral képzelték el. Az elképzelést vélhetően annak költségigényei és a környező vizek megbolygatása miatt vetették el, ugyanakkor a BKVT megszerezte a hozzá szükséges telkeket. A vágányhálózat bővítésének első változatát vélhetően 1915-ig megépítették és átadták a forgalomnak. (9. ábra)

3.8. 1920–1945 – A végállomás a két világháború között

A végállomás kiépülése és bővítése gazdagon dokumentált a levéltári anyagok alapján. Jóval kevesebb írott és tervi forrással rendelkezünk az 1915 utáni időszakról, lényegében csak az egyenetlen időbeli eloszlású egykorú fotókra, egyetlen tervre, valamint az épület mai állapotára támaszkodva tudjuk rekonstruálni annak történetét.

49 BFL Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai XI.1519.s. 6. csomó. BKVT. Lipót körút – Buda-zugligeti vonal. Végállomás kihúzó vágányának építési terve. Hosszszelvény. Keresztszelvények. 1:100. Helyszínrajz. 1:200. 1914 körül.

50 BFL Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai XI.1519.s. 6. csomó. BKVT. A zugligeti végállomáson alagútban vezetett hurokvágány helyszínrajza. 1:200. I. és II. variáns. 1914 körül. Ua. keresztmetszete. 1:50. 1914 körül. (Hátoldalán: az 1911-es kocsitípus beállása a tervezett hurokban /alagút/)

Zugligetnek a Budai-hegységet illetően elsődleges kapuszerepe egyrészt a Hűvösvölgyi vonal 1900-as átadásával, másrészt a 20. század első évtizedeiben az autóbussz és személygépjármű megjelenésével oldódott valamelyest, de fontosságát és nagy forgalmát a két világháború között sem veszítette el, továbbra is a hegyekbe irányuló hétvégi turizmus és az egyre népesebb lakónegyedek kiszolgálója maradt. A végállomásra járó két viszonylat révén nem csak Buda, hanem Pest belvárosával is közvetlen kapcsolattal rendelkezett. Ahogy már jeleztük, az állomásépület zárt személyzeti helyiségeket magába foglaló részét ismeretlen időpontban kibővítették. Úgy véljük ez az igény a 20. század első évtizedeiben egyre bonyolultabbá váló jegykiadás és jegyárúsítás zárt térbe való áthelyezésével alakulhatott ki, valamikor az 1920-as, 1930-as évek során. Nem elhanyagolható tény, hogy 1922-ben a korábbi közlekedési magánvállalkozások fővárosi cégben való egyesítésével, a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSzKRt) révén új kezelője is lett az épületnek, így az átalakítást akár ehhez is köthetjük.⁵¹

1929-ben a BSzKRt az állomás vélhetően tervbe vett részleges átalakítása miatt felmérési rajzokat készített a területről.⁵² Ezeken jól látható, hogy ekkor már megváltozott az épület egyes részeinek funkciója is, amiből magyarázatot kaphatunk az átalakításokra is. A korabeli lapokon már nem láthatóak a nyitott részen a sor terelésére szolgáló korlátok, azokat a felmérés szerint visszahúzták a nyitott rész északi felébe, ahol a már jegyet vásárolt utasok állhattak sorba, a peronra jutáshoz. A jegyvásárláshoz, amely eredetileg az épület déli végfalához kapcsolódott, ekkor már érthető okokból egy zárt részt szerettek volna használni, így a jegypénztár legkésőbb ekkor biztosan átkerült a váróteremből fallal leválasztott helyiségrészbe, a vizesblokk szomszédságába. Ehhez köthetjük a korábbi váróteremben kialakított sorterelő korlátokat is. Az így kialakított rendszer utas szempontból biztosan kényelmetlenebb volt, esetleg összefügghetett a megváltozott utazási szokásokkal is, de kétségtelen tény, hogy elsődleges indoka a jegyértékesítő, pénztári funkció zárt, zárható helyre való költöztetése lehetett. Ha az épület keleti oldalán ezt nem is követte rögtön a pénztár negyedik falának felhúzása, minden bizonnyal ezzel összefüggésben történt meg az 1930-as évek során legkésőbb, a korábban is meglévő

51 *Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődése 1865–1922 és a BSZKRT tíz évi működése 1923–1933*. BSZKRT Igazgatósága, Budapest 1934. 39–41.

52 BFL Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai XI.1519.s. 7. csomó. B.Sz.K.R.T. Cím n. 1:200. 1929. máj. 11.



12 A végállomás épületének állapota 1970-es években.

homlokzati szakasz átültetésével, átmásolásával. A végállomást övező rézsűkön található fakorlátot vélhetően az 1930-as évek végén, az 1940-es évek elején cserélték csak le a részben jelenleg is meglévő fémkorlátokra, de sok helyen megmaradtak vagy megújulhattak a fakorlátok. Ugyanebben az évben készült el a vágányhálózat részleteit mutató helyszínrajz is, valószínűleg a sínek cseréje előkészítésének részeként, amely nem járt a vágányhálózat módosításával.⁵³

1941 novemberében az országban utolsóként Budapest is átállt a jobboldali közlekedésre. Ez a végállomás szempontjából azt jelentette, hogy felcserélődött egymással az érkezési és az indulási oldali peron,

vagyis épületünk az érkezési oldalra került. Ez már csak azért is kellemetlen volt, mivel így a Zugligeti út közterületen való elérhetősége csak a vágányzónán keresztülágva, vagy az egész állomás megkerülésével volt biztosítva. Ezért egy lépcsőfeljáró kialakítását vették tervbe a Fácánoshoz vezető híd nyomán jobbra kiágazva.⁵⁴ (9. ábra) A feljáró valószínűleg meg is valósult. Már a háborús készülődés jegyében vasbeton géppuskafészek épült a végállomási épület délkeleti sarkához 1942–1943 körül.⁵⁵

53 BFL Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai XI.1519.s. 6. csomó. Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. A Zugligeti vonal Buda Gyöngye és a végállomás közti szakaszának helyszínrajza. 1:360. 1929.

54 BFL / Hungaricana. 1912., 1918-1946. Budapest kataszteri térképsorozata

55 A végállomás képe déli irányból. Képeslap. Forrás: Zempléni Múzeum (Szerencs), ltsz.: 0116317

3.9. 1945–1977 – A II. világháborútól a vonal bezárásáig

1944 karácsonyán a Budapestet bekerítő szovjet Vörös Hadsereg lényegében harc nélkül foglalta el Zugligetet, így a végállomás nem szenvedett helyreálthatatlan károkat és a forgalom már 1945 augusztusában újra megindult.⁵⁶

Ismeretlen időpontban, de még az 1950-es évek vége előtt egyszerűen kétvágányossá alakították a végállomást felszedve az egykori bal vágányt, kicserélve az összes még meglévő fakorlátot korabeli fémkorlát-ra, beleértve az épület nyitott részét is. A sűrűbb menetrend, a megbízhatóbb járművek és a mérséklődő utasszám mindezt vélhetően lehetővé tette nagyobb fennakadás nélkül. A döntően 1903-ban épült támfalat 1960 után vasbeton szerkezetűvé és felületképzésűvé alakították, valószínűleg ezzel összefüggésben pedig modern, kevésbé igényes kiszolgálóépületet emeltek a végállomási épület déli homlokzata elé, ami az 1970-es években még büféként üzemelt.⁵⁷ (12. ábra)

A második világháborút követően Zugliget szerepe és népszerűsége egyre csökkent, helyébe inkább a villamossal szintén elérhető Húvösvölgy, valamint a fogaskerekű vasúttal elérhető Széchenyi-hegy és buszszal megközelíthető Normafa lépett, minthogy ezeket az 1950-ben teljes hosszában átadott Úttörővasút kötötte össze. Zugligetben és környékén ráadásul számos kevésbé nyilvános, vagy éppen teljesen titkos és jól őrzött állami intézmény, létesítmény nyílt, így például a telektörténetnél már említett belügyminisztériumi létesítmény a közvetlenül szomszédos, egykori Fácán vendéglő helyén. Zugliget szerepének csökkenése, csökkentése tehát akár tudatos is lehetett. Mindehhez az is hozzájárult, hogy a közlekedési ágak egyesítésével 1968-ban létrehozott Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) döntéshozói a villamoshálózat visszaszorításával, felszámolásával és a buszközlekedés előtérbe helyezésével számoltak. Az 1973-as olajválságot követően azonban a pesti oldalon az 1950-es évektől már részben villamosok által kiszolgált viszonylatok pótlására alkalmazott trolibusz budai alkalmazása is felmerült. A hegyvidéki villamosvonalak közül leginkább a zugligeti volt rossz állapotban,

így elsőként ennek kezdték el tervezni trolival való kiváltását.⁵⁸ Ugyanakkor a régóta tervezgetett János-hegyi kötélpálya, a Libegő 1969-es megvalósulása és megnyitása némileg visszaadta a zugligeti villamos fontos hálózati szerepét. Azonban az akkor 58-as számot viselő villamosvonal belső, városi végállomása a kelet-nyugati, 2. sz. metróvonal mai Széll Kálmán teret is érintő szakaszának 1972. decemberi átadását követően nem sokkal, 1975-től egy vágányfelújítás miatt a Budagyöngyéhez került, aminek következtében az igencsak rövid vonal sorsa végképp megpecsételődött, és a kirándulók inkább más közlekedési alternatívák után néztek. 1976-ban a terület ráadásul a Belügyminisztérium ingatlankezelésébe került, ugyanakkortól valószínűleg nem teljesen függetlenül a tulajdoni lapra feljegyezték a végállomás épületének városképi jelentőségét. A vonal tervezett bezárásának hírére néhány nyugat-európai villamosbarát is ellátogatott Magyarországra, így készültek a bezárás előtti időszakot megörökítő színes fényképek. E fotókon jól látszik a végállomás egészének egyre elhanyagoltabb állapota, ugyanakkor arról is bizonyosságot szereztünk, hogy az épület színezése ekkor már megegyezett a ma is alkalmazott sárga-barna kombinációval. A végállomás épületére különféle kúszónövények futottak fel, a személyzeti tartózkodó fűtéséhez kapcsolódóan kéménnyel ütötték át a tetőszerkezetet.⁵⁹

3.10. 1977–1985 – A vonal bezárását követően

1977. január 17-én este az utolsó villamos is kigördült az épp 75 éves végállomásról, másnaptól pótlóbusz helyettesítette. A trolibuszvonal kiépítése sosem jutott el a megvalósulásig, a buszt 1980-ban 158-as jelzéssel véglegesítették, napjainkban 291-es szám alatt fut, de a kezdetektől fogva csak a Libegő alsó állomásáig jár fel. A Tündérhegy és Hunyad-orum közötti völgykatlan így az 1980-as évekre teljesen elvesztette szerepét.

A végállomásépület a vonal megszüntetése után üres, elhanyagolt állapotba került. Törmelékhalomok jelentek meg az épület körül, ill. a növényzet vette birtokába környezetét. A telken belüli sirtlerakás még a terület lekerítése, őrzése után sem maradt abba. Miután a BKV felszedette a síneket, a pusztítás üteme felgyorsult, vandálok elkezdtek szétverni

56 Ungváry Krisztián: *Budapest ostroma*. (7. átdolgozott és bővített kiadás) Corvina Kiadó, Budapest 2013. 60., 64.

57 Tim Boric fotója, 1976. internetes forrás: <http://hampage.hu/kozlekedes/58-as/index.html#zugligetiut> [megtekintve: 2018. május 25.]

58 Preisich Gábor: A főváros mostohagyereke a Zugliget. *Budapest* Vol. 18. (1980) No. 11. 31.

59 Salamin, 453-454.

a műemlék állomásépület fa gerendázatú csarnokát is. Ennek eredményeképp számos, ekkor még meglevő lombfűrészkes technikával kialakított ornamentális rácsoszáttal áttört fa elem pusztult el. Több cikk, ill. az *Unokáink sem fogják látni* c. tévéműsor is foglalkozott az épület szomorú sorsával. Javaslatok érkeztek a használatlan épületnek és környékének vendéglővé, büfévé vagy szabadtéri közlekedési múzeummá történő átalakítására.⁶⁰

1984 őszén egy polgárjogi társaság (Pjt), a Zugligeti Szabadidőközpont Pjt. kezdett tárgyalásokba a két tulajdonossal, a BKV-val és a XII. Kerületi Tanáccsal a terület bérebevételéről. A BKV-val meg is állapodtak, hogy az épület és a terület rendbehozataláért és fenntartásáért cserébe 20 évre évi 250 ezer forintos bérleti díjért bére veszik a végállomást. 1985 szeptemberében tárgyalta a Tanács a rendezési tervet. A résztvevők többsége nem emelt szót a tervezett hasznosítás ellen, de sokan a villamos helyreállítása mellett szavaztak. Mivel a BKV a VII. ötéves tervében nem szerepeltette a pálya rekonstrukcióját, a Pjt munkához láthatott.⁶¹

Nem tisztázott, hogy az ekkoriban készült fotón már egy, a bontások utáni állapot látható, vagy pedig a vandalizmus eredménye, de remekül kivehető rajta az egykori jegypénztár és a vizesblokk helyisége.

3.11. 1986-tól napjainkig – A Niche Camping

Már 1985 novemberében megkezdtek a terület rendezését, több mint ezer köbméternyi szemét elszállításával. Közel eredeti, 1930-as években elért állapotában állították helyre a végállomás műemlék épületét és sörözőt alakítottak ki benne. Télen az épület melegedőként, büféként és gardróbként szolgált a túrázóknak, síelőknak, ill. a szervezők korcsolyázási lehetőséget is biztosítottak a fagyos napokon körülötte. A völgy bejáratánál, a Libegő közelében valamint a völgykatlan déli végében nyilvános illemhelyeket építettek ki. A völgybe vezető út elején kétoldalt egy egykor az 58-as villamos vonalán szolgált kocsit állítottak ki, az egyiket büféként, a másikat a nyáron itt üzemelő kemping recepciójaként használva. A völgyet a végállomás épülete körül 50–70 férőhelyes kemping, a Zugligeti Niche Camping céljaira alakították át. Az 1986 júniusában megnyitott és azóta

is e formában működő szabadidőközpont az idelátogatók számát és a Libegő forgalmát is jelentősen megnövelte.⁶²

Az állomásépületen végrehajtott legfontosabb beavatkozásra valamivel később, 1990 körül került sor. Ekkor történt meg az 1903-as egykori váróterem osztott táblás üvegfalakkal teljesen zárt térré alakítása. Pontosan nem ismert időpontban galériát építettek a belső térbe, melyhez nyílást nyitottak az épület északi homlokzatán a faszerkezet figyelembevételével, de a történeti nyílásrend megsértése árán. A galéria létesítésekor a történeti tetőszerkezet néhány gerendáját is átvágták, lecserélték. A nyitott részre az épület stílusával harmonizálni kívánó, ám meglehetősen alacsony esztétikai színvonalú, fix teraszburkolat épült be. Idővel pótolták a döntően hiányzó, vandalizmus áldozatává esett, díszes falemezeket is. Az 1990-es években kicserélték az Zugligeti út hídjának eredeti fémszerkezetét is vasbetongerendásra.

2000 után az épülethez igazodva, a korábbi két megoldást ötvözve átépítették a beüvegezett, egykor nyitott rész parapetjeit, az andráskeresztes mellvéd nyitott részei téglakitöltőfalazatot kaptak és utóbb nagyméretű, oda nem illő, rönkből kialakított virágvályút rögzítettek a falra. Kandallót létesítettek a belső térben, amihez kapcsolódva szabadon álló kéményt építettek a nyitott rész északnyugati sarkába oly módon, hogy a kémény áttöri az állomásépület egykori tetőszerkezetét. Az étterem konyhájának fejlesztéseként pedig konyha és vizesblokk csoporttal bővítették az épületet, annak nyugati oldalán az 1915-ben kialakított vizesblokkok ajtóinak felhasználásával. Mind az északi, mind a déli kijáratok elé igénytelen szélfogók épültek. Ismeretlen időpontban pedig, vélhetően többszöri építkezéssel, komplex zuhanyzó és raktárépületet emeltek a terület déli végében az egykori kihúzóvágány helyén.

Az egykori villamos végállomás épületéről nem ismert átfogó, a műemléki értékekre koncentrált tudományos dokumentáció, legalábbis nem volt megtalálható sem az egykori Budapesti Műemléki Felügyelőség iratai között, sem a volt Forster Központ Tervtárában nem maradt fenn. Így valószínűleg valamennyi építészeti beavatkozás az épület történetiségének tudományos mélységű ismeretét nélkülözve valósult meg.

60 Gerle György: A Hunyadoromnál bezárul a kör... *Budapest* Vol. 18. (1980) No. 3. 28–30.; Gerle György: Új fejezet a Hunyad-órom történetében? *Budapest* Vol. 18. (1980) No. 11. 30–31.; Preisich, 31.; Cserháti Péter: Múzeumot a végállomásra! *Budapest* Vol. 21. (1983) No. 3. 27.

61 Oszlay, 14–15.

62 Oszlay, 14–15.



13 Az épület homlokzata északkeleti irányból.

E hiányosságok ellenére megállapítható, hogy az 1986-ban lezajlott helyreállítás a műemléki elveknek megfelelően készült el és az épület állapota azóta is döntően megfelelő, azonban utóbb több olyan átalakítás is történt (konyha-toldalék, zárt tér üvegfala, galéria), mely a tulajdonosok megóvó szándéka ellenére a műemlék épület képét hátrányosan befolyásolta, hirtelenül torzította.

4. AZ ÉPÜLET ÉPÍTÉSZETI LEÍRÁSA

4.1. Telepítés

Az egykori villamos végállomást a Zugligeti út végső szakaszán egy keskeny természetes völgyben építették fel. A völgykatlanba a Zugligeti út vasszerkezetű hídja alatt lehet bejutni. A területen jelenleg a Niche Camping működik, melynek fogadóépületeként, ill. éttermeként szolgál a volt állomásépület. (13. ábra)

Az épület a völgy észak-déli hossz tengelyével párhuzamosan áll, nyugati oldalán meredeken emelkedő hegyoldal szegélyezi. Keleti oldala, azaz a

főhomlokzata előtt az egykori villamossínek helyén tágasabb térség terül el. A telket erről az oldalról meredek betontámfal határolja, ami mentén meredek lépcsősor vezet fel a Zugligeti úti hídhoz.

Egykor az épület nyugati oldala mentén folyt a Csermely-patak, az Ördögárok egyik mellékága. A patak árkat mára betemették, de az egykori híd a domboldalra vezető lépcsővel, eredeti, átlós rácsoszerű, hengerelt-vas korlátjával ma is látható az épület mögött, bár egy félnyereg tetővel fedett faszervezetű fészert ráépítettek a híd egyik felére és a lépcső felső indítását, mint telekhatárt fakerítéssel zárták el.

A völgy elkeskenyedő, déli végén helyezkedik el a camping közelmúltban épült vizes csoportja, ami a mosdókon, mosogatókon kívül műhelyt és tárolót is magába foglal. E vizesblokk mellett felfedezhető a Csermely útra vezető eredeti lépcsőfeljáró, amit azonban jelenleg lezárva, nem használnak másra, csak gazdasági kijáratként, ill. kukatárolásra. Ennél a lépcsőnél is felfedezhető ugyanaz az eredeti hengerelt-vas korlát, ami csaknem az egész völgyet körbeveszi, és ami megegyezik a Zugligeti út hídjának, lépcsőjének a korlátjával, ill. a Zugligeti út több szakaszán még fennmaradt korlátdarabokkal is.



14 Az épület homlokzata délkeleti irányból.

4.2. Tömegalakítás

A favázás, téglá kitöltő falakkal épült, földszintes állomásépület egy zárt épületrészből és egy ehhez délről csatlakozó, nyitott faszervezetű csarnokból áll. Ezt a két egységet alacsony hajlásszögű nyeregtető fogja össze, amit rézlemezrel fedtek. A tető gerincét a két végén csonkakonty zárja le, a keleti oldalán három oromfal szakítja meg. Ezeknél az oromfalaknál is csonkakontyok jelennek meg, melyeket – az előbbi két csonkakontyhoz hasonlóan – egy-egy összetett idomú, rézlemez csúcsdíz koronáz. Az épületen megjelenő öt csúcsdíz különös hangsúlyt kap az architektúra jellegzetes elemeként. (14. ábra)

Az északi, zárt épületrészhez a hátsó homlokzata mentén, a nyugati oldalán egy konyhaüzemet magába foglaló szárnyat toldottak hozzá, melyet szintén alacsony hajlásszögű nyeregtetővel fedtek, a főszárnyra merőleges gerinccel. Az így L-alakúvá alakított épület nyugati homlokzata előtt, de a konyharészhez csatlakoztatva teraszt építettek. Az északi homlokzaton egy formailag idegen, bódészerű toldalék jelenik meg, ami gazdasági bejáratként szolgál.

4.3. Külső leírás – homlokzatok

Keleti (fő)homlokzat

Az épület ún. svájci típusú, favázás épület. Főhomlokzata aszimmetrikus, két különböző részből áll, melyeket az alacsony hajlásszögű nyeregtető fogja össze. A tető gerincét a két végén csonkakonty zárja le, tömegét három, szintén csonkakontyval lezárt oromfal szakítja meg ezen a keleti homlokzaton. Az öt csonkakonty csúcsán egy-egy karcsú, összetett idomú rézlemez csúcsdíz magasodik az architektúra jellegzetes elemeként.

A keleti homlokzat két részének homlokzatképzése eltérő: a főhomlokzat déli része az egykori nyitott várócsarnok homlokzata, az északi pedig a zárt épület tömegé. Mindkét rész favázás szerkezet, ami a saját rendszerén belül szimmetrikus. A 11 faoszlop között a 10 szakasz ritmusa: A-B-C-B-A - D-D-E-D-D.

A díszesen faragott faoszlopokat fölül koszorúgerendák kötik össze, amelyek fölött három, favázás szerkezetű, gazdagon díszített, áttört oromfal emelkedik ki a tetősíkból a 2., 4. és 8. tengelyben. A faelemek mozgalmasságát az íves könyökfák mellett a koszorúgerendák fölött elhelyezett, geometrikus díszítésű, áttört fa betétek,

kereszt merevítések, függő záróelemek is fokozzák. A fadíszítőelemek, betétek egy részét az 1980-as években az eredetieknek megfelelő formában újragyártottak.

A déli nyitott csarnokrészen a nagyrészt eredeti, de helyenként kiegészített, javított fa oszlopok egy-egy beton talpkövön állnak, melyeket a közelmúlt helyreállításai során újakra cseréltek.

A homlokzat északi, zárt részén a korábban említettekkel azonos faoszlopok végigfutó kő lábazon állnak. A 6–9. tengelyek eredetileg ugyanolyan kialakítású nyitott csarnokhoz tartoztak, mint a déli öt tengely. A 6–7. tengelyekben az alsó szakaszon a farészek közeit téglával töltötték ki, felette pedig az egész felületet kitöltő, utólagosan beépített, osztott üvegfal látszik. A 8. tengelyben van az épület főbejárata, ami az osztott üvegfalban elhelyezett üvegajtó. Az építése idején még nyitott bejárat hangsúlyozására itt is díszesen faragott, fa merevítésekkel és betétekkel kiemelt oromfalat építettek fölé. A homlokzat két utolsó tengelye azonos kialakítású. Az előbbiekkal azonos oszlopok, a talpgerenda és a felső díszítő elemek közeit favázzal osztották fel, majd téglafallal töltötték ki. E két tengelyben egy-egy kétszárnyú ablakot helyeztek el.

Nyugati (hátsó) homlokzat

A főhomlokzatnak, azaz az épület kétféle kialakításának megfelelően ez a homlokzat is aszimmetrikus, két különböző részből áll. Az északi falszakasz téglá kitöltőfalas, favázás, tömör felület nyílások nélkül kereszt merevítésekkel. A faoszlopok kialakítása egyszerűbb, itt a faragott betétek helyén is tömör falmezők láthatók, és hiányoznak az íves könyökfák is. A faváz ritmusa megfelel a főhomlokzaténak: e tömör szakasz középső eleme szélesebb az épület főbejártának megfelelő tengelyben, mint a mellette kialakított 4–4 mező. Ennek a falszakasznak az északi részén jelenik meg a konyha-toldalék egyszerű tagolatlan, oromfalas homlokzata. Az eredeti homlokzat megfigyelhető az épület belső helyiségeiben, azt két ponton utólagosan ajtónyílásokkal törték át a belső közlekedés – a konyha és a vizesblokk megközelítésének – biztosítása érdekében.

A homlokzat déli része az egykori nyitott várócsarnok homlokzata, a faoszlopok kialakítása ritmusa teljesen megegyezik a főhomlokzatéval. A tető tömege azonban itt egyszerűbb, nincsenek kiemelt oromfalak.

Északi homlokzat

A kéttengelyes, favázás homlokzat faelemeinek kialakítása a főhomlokzatéval azonos, a fa-tégla kitöltőfalak kiképzése pedig a főhomlokzat két utolsó tengelyének megfelelő: az oszlopok, a talpgerenda

és a felső díszítő elemek közeit favázzal osztották fel, majd téglafallal töltötték ki. A kelet felé eső tengelyben nincs nyílás, míg a nyugati tengelyben egy korábbi ajtó helyén bódészerű, kis toldalékot, tárolót építettek hozzá az épülethez. A homlokzatot a tető faszervezetű, téglá kitöltő fallal ellátott oromfala zárja le, melyen egy aszimmetrikusan elhelyezett, utólagosan nyitott ablak nyílik.

A volt állomásépület homlokzatát folytatja nyugati irányban a 2000 után hozzáépített konyhaépület egyszerű, ipari jellegű, vakolt homlokzata a rajta szabálytalanul elhelyezett nyílásokkal.

Déli homlokzat

A kéttengelyes, nyitott, favázás homlokzat faelemeinek kialakítása a főhomlokzatéval azonos. E homlokzathoz tartozik nyugati irányban a 2000 után hozzáépített konyhaépület egyszerű, ipari jellegű, vakolt homlokzata a rajta szabálytalanul elhelyezett nyílásokkal.

4.4. Belső leírás – alaprajz és belső terek

Az épület három nagyobb egységből áll. Az egykori állomásépület északi részét, ami eredetileg várócsarnokot, pénztárt, állomásfőnöki irodát foglalt magában – talán kis lakószobával, konyhával –, ma egy térként összenyitva a camping éttermeként, fogyasztótérként használják. A keleti oldalán beüvegezett térbe belépve, szemben helyezték el a bárpultot.

Az eredetileg földszintes térbe faoszlopok elhelyezésével új földémet építettek be, ami az étterem galériájaként szolgál. A tér délnyugati sarkában indul a hosszófallal párhuzamos, húzott karú lépcső az emeletre. Az egész tér fölött jól látható az épület nyitott fa fedélszerkezete. A fogyasztótér déli falának közepére a közelmúltban kandallót építettek. A kandalló és a lépcső között nyílik egy kapu, ahonnét egy utólag kialakított szélfogón keresztül az egykori várócsarnok nyitott faszervezetű terét lehet megközelíteni.

Ezt az egykori várócsarnokot ma az étterem teraszaként használják, fix beépítésű asztalokat, padokat, bokszoikat alakítottak itt ki a legutolsó felújítás után.

Az egykori állomásépülethez nyugatról csatlakozik a konyhát és vizesblokkokat magába foglaló újabb épületszárny. Az új és a régi szárnyak között teraszt alakítottak ki.

5. ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Az egykori zugligeti villamos végállomás környezetének jellegzetes eleme. A 20. század eleji közlekedési épületek kevés, máig fennmaradt darabjának egyike, amely anyagában legalább részben eredeti – nem úgy, mint az azonos tervek alapján készült hűvösvölgyi végállomás épületei, melyek sem anyagukban, sem helyzetükben nem hitelesek már. Az épület egyúttal a budai hegyek építészetét a 19. század közepétől, annak végéig jellemző, úgynevezett svájci stílus egyre fogyatkozó fennmaradt emlékének egyike.

Az épület tervezője közelebről nem ismert, az állomási típusterveket az építtető Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Magasépítési Szakosztályán foglalkoztatott mérnökök és építészek készíthették. A Hűvösvölgyi állomás épületével fennálló azonossága miatt feltételezhető, hogy típustervet használtak, ez azonban a létesítmény típusánál fogva, és a további emlékek nagyfokú pusztulása miatt, nem von le az építmény értékéből.

A zugligeti villamos végállomása ezen kívül a Hegyvidéken máig nosztalgiával övezett 58-as villamos építészeti mementójaként is közlekedés- és helytörténeti jelentőséggel bíró építmény, egyúttal fontos emléke Zugliget fénykorának.

BIBLIOGRÁFIA

- Balázs Attila: *Hegyvidéki városrészek (Hegyvidéki históriák)*. Tarsoly Kiadó, Budapest 2012.
- Cserháti Péter: Múzeumot a végállomásra! *Budapest* Vol. 21. (1983) No. 3. 27.
- Gál Éva: A Hegyvidék betelepülése a török kiűzésétől a XIX. század közepéig. In: Noéh, Ferenc (szerk.): *Hegytörténet – Hegytörténeti Konferencia. Budapest-Hegyvidék 2000*. Tarsoly Kiadó, Budapest 2001. 19–27.
- Gerle György: A Hunyadoromnál bezárul a kör... *Budapest* Vol. 18. (1980) No. 3. 28–30.
- Gerle György: Új fejezet a Hunyad-orum történetében? *Budapest* Vol. 18. (1980) No. 11. 30–31.
- Juhász Árpád – Gál, Éva: *A budai hegyvidék*. Képzőművészeti Kiadó, Budapest 1988.
- Kertész Z. István: *Hegyvidéki villamosok*. Kornéty Kiadó, Budapest 2012.
- Oszlay Péter: A nosztalgia végállomása? *Budapest* Vol. 24. (1986) No. 9. 14–15.
- Preisich Gábor: A főváros mostohagyereke a Zugliget. *Budapest* Vol. 18. (1980) No. 11. 31.
- Patak Gergő: Volt egyszer egy zugligeti lóvasút... *örökségfigyelő blog* 2015. október 22. http://oroksefigyelo.blog.hu/2015/10/22/volt_egyszer_egy_zugligeti_lovasut [megtekintve: 2017. június 13.]
- Rados Jenő: *Hild József, Pest nagy építőjének életműve*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1958.
- Salamin András: Zugligeti majorságok az ezredfordulón. In: Noéh, Ferenc (szerk.): *Hegytörténet – Hegytörténeti Konferencia. Budapest-Hegyvidék 2000*. Tarsoly Kiadó, Budapest 2001. 28–39.
- Salamin András: *Buda-hegyvidéki vasutak. Képeskönyv. (2. bővített kiadás)* Infotop Kft., Budapest 2003.
- Szatucsek Zoltán (szerk.): *Hegyvidéki olvasókönyv – Szemelvények Budapest Főváros XII. kerületének történetéből*. Hegyvidéki Millennium, Budapest 2000.
- Ungváry Krisztián: *Budapest ostroma. (7. átdolgozott és bővített kiadás)* Corvina Kiadó, Budapest 2013.
- Budapest Közúti Vasúti Közlekedésének fejlődése 1865–1922 és a BSZKRT tíz évi működése 1923–1933*. Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság Igazgatósága, Budapest 1934.
- Magyarország műemlékjegyzéke*. Építéstudományi Tájékoztatói Központ, Budapest 1976.
- Budapest Főváros Levéltára* anyagai: IV.1407.b – Tanácsai Ügyosztályok Központi Irattára; XI.1511 – Budapesti Közúti Vaspálya Társaság iratai; XI.1519.s – Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai; XV.17.d.329 – Magasépítési Ügyosztályok tervtára; XV.37 – Telekkönyvi és ingatlannyilvántartási iratok gyűjteménye
- Hungaricana Közgyűjteményi Portál*
- Damjanich János Múzeum*, Szekszárd
- Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár*
- Zempléni Múzeum*, Szerencs
- Angyal Tibor gyűjtése
- Fortepan.hu*

(Megemlítendő, hogy a kutatás időszakában az alábbi intézményekben esetlegesen megtalálható, releváns adatforrásokhoz a hozzáférés nem volt biztosított: a magyarországi műemléki hatóságok irattára, tervtára, fotótára, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum archívuma, irattára és tervtára, valamint a XII. kerületi Helytörténeti Gyűjtemény képeslap- és fotógyűjteménye.)

ÁBRÁK FORRÁSA

- 01 Új Idők (1900. június 10.) 24. sz., 540.
- 02 BFL XV.16.e – 263.b
- 03 Magántulajdon (Angyal Tibor gyűjtése)
- 04 Zempléni Múzeum, ltsz.: 0117421.
- 05 BFL Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai XI.1519.s. 7. csomó
- 06 BFL Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai XI.1519.s. 7. csomó
- 07 Zempléni Múzeum, ltsz.: 0116312.
- 08 Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, K000019.
- 09 BFL / Hungaricana
- 10 Fortepan / Magyar Földrajzi Múzeum, képszám: 86971
- 11 Damjanich János Múzeum, ltsz.: T-1367-A.
- 12 Magántulajdon (Angyal Tibor gyűjtése)
- 13 Fotó: Kelecsényi Kristóf
- 14 Fotó: Kelecsényi Kristóf

GYETVAINÉ BALOGH ÁGNES

Okleveles építészmérnök, műemlékvédelmi szakmérnök, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építészettörténeti Tanszékének adjunktusa. 1995 óta a tanszék oktatója, 2003-ban szerzett PhD-fokozatot. Kutatási és oktatási területe a 18–19. század építészettörténete.

E-mail: gybalogh@eptort.bme.hu

KELECSÉNYI KRISTÓF ZOLTÁN

Okleveles művészettörténész, 2015 óta PhD-hallgató a BME Építészettörténeti és Műemléki Tanszéken. Kutatási területe a 19. századi építészettörténet.

E-mail: kristof.kelecsenyi@gmail.com

ABSTRACT

The building history of the former tram terminus in Zugliget

The study presents the history of the former tram terminus in Zugliget (Buda) from the antecedents of the construction until the present status of the building. The horse tramway of the highlands of Buda was electrified in 1896, which terminal was standing in the Zugligeti St. 64. After a fatal accident in 1900 the BKVT (Vehicular Tram Association of Buda) decided to elongate the tramline until the narrow natural valley of Vaskapu where a safe terminus was feasible with horizontal tracks. The new building was constructed in 1903 in so-called “Swiss manner” based on the model of the terminus in Hűvösvölgy (Buda) built in 1900. The designer is unknown, presumably one of the architects of the BKVT. In 1914 the building was lengthened from the South with a large, opened, covered waiting hall. From the cessation of the tramline in 1977 the building became blank and neglected. In 1986 the Zugligeti Niche Camping was opened here, which departure building and restaurant is the former terminus building.

Keywords: Budapest · Zugliget · tram terminus · historicism