

Adalék a Magyar Északi Vasút, később MÁV vasúti pálya Rákosmenti szakaszához

A vasút építés előzményei

1848. január Pozsony. Gróf Széchenyi István ezekkel a szavakkal tárta a rendek elé elképzeléseit a közlekedés megújításáról.

„Legyen ehhez képest szabad, felséges Haza, mennyire körülményeim engedik, ezennel mély tisztelettel az ország egybegyűlt Rendei előtt letennem honunk közlekedési ügye körül némi általános nézeteket, melyeket több jeles fők segítségével összeszedni alkalmam volt.”¹

Többek között meghatározta a vasútépítés fő irányait, kijelölte a lehetséges fővonalak irányát, az ehhez kapcsolódó szárnyvonalak és HÉV-ek lehetséges elhelyezkedését az ország területén.



1. kép Széchenyi István vasútterve

A térképen már szerepel a PEST- Gödöllő – Hatvan vasút terve.

¹ Gróf Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony 1848

A Magyar Északi Vasút rövid története

A vasút megszületését a Salgótarján és környéki szén Pest városba illetve az ország más területeire történő eljuttatása hívta életre. A Salgótarjáni szénmező felfedezése egy pesti kádármesterhez köthető, nevezetesen Matusek Vencelnek hívták, aki egy véletlen során bukkant az erdőben egy füstölő területre. Kiderült, a hegy szénre rejt magában. Ezt követően többen is próbálkoztak a szén kitermelésével, de szállítási nehézségekbe ütközve mindig feladták a termelést. 1859-ben nyitották újra a bányát. Ekkor tűnt fel a színen az osztrák Windsteig Gergely bányavállalkozó, aki helyi ismeretek hiányában társául fogadta Brellichet, aki valójában egy elcsapott osztrák vasúti mérnök, ravasz, minden hájjal megkent iparlovag volt.²

A Szent István Kőszénbánya Társulat Brellich János vasúti mérnök továbbá herceg Coburg-Gotha Ágost, gróf Forgách Antal és József, báró Sina Simon, gróf Czebrían Ferencz, báró Podmanitzky Armin és Gyürky Pál örökösei elhatározták hogy megépítik a Salgótarján –Pest közötti vaspályát. (Alapból lóvasút volt terveikben.) A korabeli törvények lehetővé tették, ösztönözték a magánvasutak építését, az államtól támogatást is kaphattak. Az előmunkálatokra az engedélyt 1862. évi május hó 6-án kapták meg, amit aztán hamarosan követett a végleges engedély is (1863. évi január hó 19.). A vasúti engedély 90 évre szólt azzal a feltétellel, hogy az első szakaszt (Pest – Losonc) az engedély kiadását követő három, míg a Losonc – Besztercebánya szakaszt további négy éven belül elkészítik. Az engedély birtokában társulatot alakítottak, mely Császári és Királyi Szabad Pest – Losonc – Besztercebányai Vasút és Kőszénbánya-társulat nevet vett föl, alakuló ülését 1863. szeptember 15-én tartották. A pályaépítés 1863 októberében meg is kezdődött.

Az 1865. évi június hó 18-án tartott közgyűlés az építési tőkét 12 millió Ft -ban állapította meg, mely tőke 6.600,000 Ft részvény és 5.400,000 Ft ezüst elsőbbségi kötvény kibocsátása útján volt beszerezendő.

A vállalkozás 1865. július 10- én a csődöt jelentett. A kormány 1866. szeptember 10-én kötött szerződés alapján nyújtott segítséget.

„... az államkormány a társulatnak a vasút kiépítésére 1.800,000 Ft -ot, s az első szelvény kifizetésére 200,000 Ft -ot készpénzben előlegezett. A pályának Salgótarjánig leendő helyreállításához még szükséges síneket és vasalkatrészeket mintegy 1 millió értékben szállított s mindezen újonnan keletkezett, valamint a már korábban fennállott 1.200,000 Ft követelés kiegyenlítése fejében a 7.200,000 Ft erejéig kibocsátandó ezüst elsőbbségi kötvényeket átvette.”³

Az 1866. évi november hó 3-án tartott közgyűlés a régi név helyett Magyar Északi Vasút «nevet vett föl.



²Dzsida József: Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. Nógrádi szénbányászatának története 1868 – 1943. A Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. bánya igazgatósága Salgótarján 1944.

³ Magyar Vasúti Évkönyv 1878. Szerkeszti: Vörös László Budapest 1878. 285 – 287. oldal

2. kép Cs. kir. szab. Pest-Losonc-Besztercebányai Vasút és Szt. István Kőszénbánya Társulat pecsénnyomata a vasút tervein (mérnök csoport) és a bányafelügyelőség pecsénnyomata.

A pályaépítés két szakaszban történt meg. Az első Pest és Hatvan között 1867. április 2-án nyílt meg 68,0 km hosszan. A második szakasz, Hatvan – Salgótarján alig egy hónappal később, 1867. május 9-re lett kész (57,6 km). A teljes hossza 126 km lett, a forgalom 1867. május 19-én indult meg. A két végpont. Pesten a Józsefvárosi pályaudvar, akkori nevén Losonci indóház, Salgótarjánban a József rakodó.



3. kép Pest-losonci vaspálya pályaudvara s indóháza Pesten [Grafika] / Zombory Gusztáv rajza után készült fametszet Forrás: FSZEK AN047332

A cs. k. magyar északi vasút állomásai és vezetői 1867-ben.

Pest Főnök: Kellernffly Károly, a legelső MÁV. állomásfőnök.

Hivatalnokok: Degré György, Nyitray János, Bock János.

Kőbánya, Főnök: Reisz Ferdinand.

Pécel, Főnök: Tolnay János.

Gödöllő, Főnök: Wukelich Tivadar.

Aszód, Főnök: Szmuty Ferenc.

Hatvan, Főnök: Méhes Károly.

Hivatalnokok: Egedy Lajos, Róth Miksa.

Pásztó, Főnök: Krammer János.

Hivatalnok: Irján József.

Kis-Terenye, Főnök: Gross Arthur.

Salgó Tarján, Főnök: Kelemen Imre.

Hivatalnok: Hojts Gyula.

Bányakönyvelőség:

Könyvelő és pénztárnok: Drophssler Károly.

Gyakornok: Müller Antal, Strovszky N.⁴

Szolga: Zlinszky Imre.

1868. július 1.: A kormány megvásárolja a Pest-Salgótarján vasútvonalat üzemeltető, nehéz pénzügyi helyzetbe került Magyar Északi Vasutat.

⁴ Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme 1938. 179. oldal

Az 1868. évi XLIX törvénycikk

„1. § A vasutak és csatornák építésére felvett kölcsönből eszközlendő leszen:

b) a pest- hatvan-salgótarjáni vasútvonalnak, mely az államkincstár számára megvétetett, a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezése;

d) a magyar éjszakai vasútvonalnak Salgótarjától Losonc és Besztercebánya felé folytatása, csatlakozásul a kassa-oderbergi vasútvonalhoz;”

MÁV megalakulása

1869. október 31.: Mikó Imre közmunka és közlekedésügyi miniszter kiadta a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) alapító levelét, amely az állami pénzből épülő, vagy államosított vasútvonalakból áll. Az első vasútvonala a Pest – Salgótarján – Losonc vonal lett.



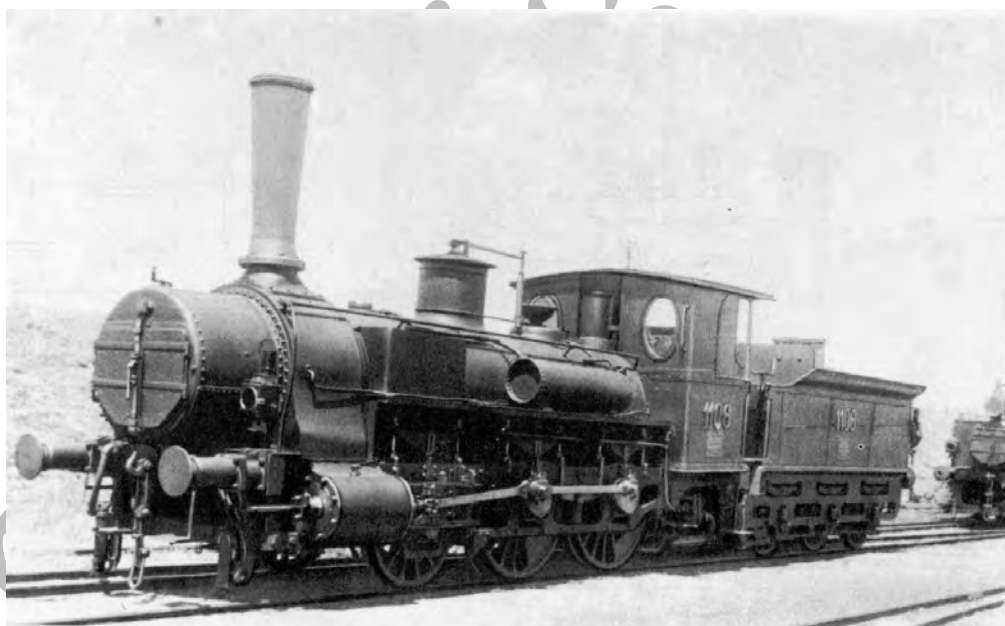
4. kép Klösz György: Az egykori Józsefvárosi pályaudvar (1890 – 1910 között) Forrás: BFL HU_BFL_XV_19_d_1_07_093



5. kép Budapest környékének vasúti térképe az 1887-es évből, részlet⁵

A Magyar Királyi Államvasutak 1868-ban a budapest-salgótarjáni vonalon 8 darab gőzmozdonnyal, amelyek közül hat személyszállító, kettő pedig teherlokomotív volt, 18 darab személy- és kalauzkocsival és 218 teherkocsival kezdték meg üzemüket.

A mozdonyokról néhány adat. A MÁV. II/a. osztályú személylokomotívja⁶



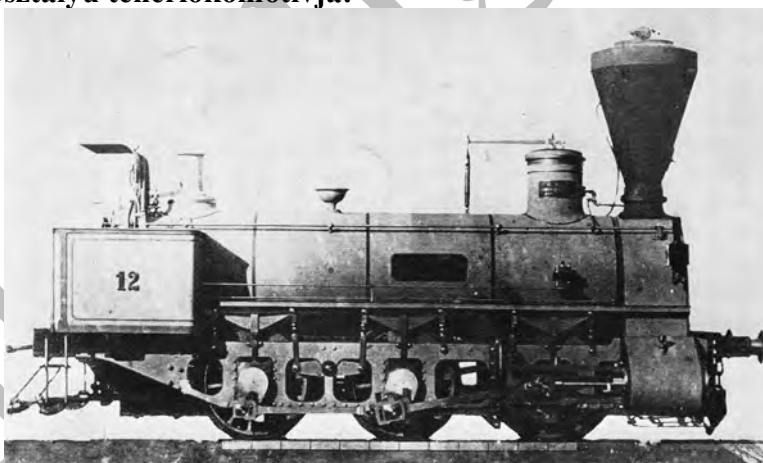
6. kép A MÁV. II/a. osztályú személylokomotívja. Pályaszáma: 1101-1106. Épült 1867-ben a bécsi és bécsújhelyi Sigl-gyárban.

⁵Hausenblasz András Magyarország vasúti hálózatának sematikus térképei. Szakdolgozat ELTE Budapest 2009.

⁶Fialovits Béla :A M.Á.V. gőzmozdonyainak történeti fejlődése. TECHNIKA 1941. évi 4. sz. 138. oldal

Gőzhenger átmérő	395 mm
Dugattyú löket	632 mm
Futókerék átmérő	1221 mm
Hajtó és kapcsolt kerék átmérő	1598 mm
Rostélyfelület	1,29 m ²
A tűzcsövek száma	148 db
A tűzcsövek hossza	4221 mm
A tűzcsövek külső átmérője	52 mm
A tűzcsövek fűtőfelülete	102 m ²
A tűzszekrény fűtőfelülete	7,28 m ²
Összes gőztermelő fűtőfelület	109,28 m ²
Engedélyezett gőznyomás	6,5 at
A kazán legnagyobb átmérője	1270 mm
A kazántengety magassága	1787 mm
Teljes tengelytávolsága	3320 mm
A kapcsolt tengelyek távolsága	1660 mm
Szolgálati súlya	34,12 t
Üres súlya	30,52 t
Tapadási súlya	23,77 t
Engedélyezett sebessége óránként	60 km

A MÁV. III/b. osztályú teherlokomotívja:



7. kép A MÁV. III/b. osztályú teherlokomotívja.

Pályaszáma: 2221-2230. Épült 1857-1869-ben a bécsújhelyi Sigl-gyárban.

Gőzhenger átmérő	421 mm
Dugattyúlöket	632 mm
Hajtó és kapcsolt kerékátmérő	1285 mm
Rostélyfelület	1,45 m ²
A tűzcsövek száma	160 db
A tűzcsövek hossza	4220 mm
A tűzcsövek átmérője kívül	52 mm
A tűzcsövek fűtőfelülete	110,3 m ²
A tűzszekrény fűtőfelülete	7,4 m ²

Összes gőztermelő fűtőfelület	117,7 m ²
Engedélyezett gőznyomása	7,0 kg
A kazán legnagyobb átmérője	1266 mm
A kazántengely magassága	1800 mm
Teljes tengelytávolság	3320 mm
A kapcsolt tengelyek száma	1660 mm
Szolgálati súlya	35,35 t
Üres súlya	31,59 t
Tapadó súlya	35,35 t
Engedélyezett sebessége óránként	45 km

A vasúti pálya eredeti terve Rákosmentén

Most térjünk át ennek a 126 km hosszú vonalnak egy rövid szakaszára, amely a mai Rákosmentén fut. A kerülethatártól kerülethatárig terjedő távolság összesen 4 – 5 km-t tesz ki.

Az eredeti 1864 –ben készült terven még több nyomvonal is szerepelt a Rákosmentét átszelő szakaszra.



8. kép Az eredeti helyszínrajz 1864-ből. Forrás: MÁV Központi Irattára. Dobozszám: KR 10401

A mai kerülethatárt átlépve két ív lehetősége merült fel a patak, illetve az akkor még meglévő Határmalom vízellátó medrének áthidalására. A később kiválasztott alsó ív közelebb haladt el az akkor még meglévő malom tóhoz, de kellő távolság lett kialakítva a tó és a malom felduzzasztott vizétől. Végül a délebbre húzódó változat került megvalósításra. (9. kép)

A másik nyomvonalváltozás az akkor még csak kialakulóban lévő Rákosligetet érintette volna. A jelenlegi pályavonaltól délebbre, a Rákos patakhoz közelebb húzódott volna a vasút. Feltehetően az építők azért dönthettek az északabbra fekvő pálya megvalósítása mellett, mert az akkor még szabályozatlan Rákos patak többször veszélyeztette volna a vasúti töltést. Érdekességképpen a mai állapotot vetítettem rá a terv nyomvonalának rajzára. (12. kép)



9. kép Pályaterv Rákos állomás irányából. A III. katonai felmérés térképére vetítve.

A Rákoskeresztúr állomást megelőző ívet 1987-ben korrigálták, magasabb, 120 km/h sebességhez igazították.



10. kép Rákoskeresztúr állomás előtti pályakorrekció 1987 -ben. Forrás: fentrol.hu Adatfelhasználási engedély szám: 18626.27202.1



11. kép Rákoskeresztúr állomás előtti pályakorrekció 1987 - ben. Forrás: fentrol.hu Adatfelhasználási engedély szám: 18634.27218.1



12. kép A tervezett pálya a mai állapotokra vetítve.

További pályakorrekcióra Rákosliget és Rákoscsaba-Újtelep megállók között is sor került. Az alábbi légi fotó ezt örökítette meg.



13. kép A Rákosliget és Rákoscsaba-Újtelep megállók közötti 1987-es pályakorrekció légi képe. Forrás: fentrol.hu Adatfelhasználási engedély szám: 18636.27229.1

Állomások Rákosmentén

A MÁV 1886. évi április havi menetrendjében Rákosmente a Józsefváros – Hatvan közötti vonalon két megállóval rendelkezett.

Rákoskeresztúr

Rákoscsaba.

Rákoskeresztúr (Csaba – Keresztúr)a mai Rákosmente első vasúti megállója.

41. Budapest–Hatvan									
Kilométer	Állomások	109 Győri vasút I. II. III. osztály	204 Személy-vasút I. II. III. osztály	106 Órmosbánya vasút I. II. III. osztály	202 Győri vasút I. II. osztály	116 Órmosbánya vasút I. II. III. osztály	104 Személy-vasút I. II. III. osztály	212 Órmosbánya vasút I. II. III. osztály	
—	Budapest (vendéglő) ... ind.	7:15	7:25	10:00	8:25	3:05	5:50	8:15	
5	Kőbánya ...	7:25	7:35	10:11	—	3:16	6:01	8:26	
15	Rákos ...	7:41	7:51	10:18	—	3:23	6:08	8:33	
16	Rákos-Keresztúr ...	7:50	8:00	10:27	—	3:32	6:18	8:44	
17	Rákos-Csaba ...	7:57	8:07	10:34	—	3:40	6:26	8:52	
21	Pécel ...	8:06	8:16	10:42	3:03	3:49	6:35	9:01	
29	Isaszeg ...	8:15	8:25	10:53	—	4:08	6:50	9:16	
36	Gödöllő ... ind.	7:58	8:29	11:06	3:20	4:21	7:02	9:29	
39	Besenyő ...	7:59	8:30	11:07	3:21	4:23	7:03	9:31	
41	Besenyő-Kolostor 39. sz. árház +	—	8:38	11:14	—	4:31	7:13	9:39	
53	Ászód ...	8:20	8:56	11:22	3:42	4:38	—	—	10:00
—	Hévíz Győr 20. sz. árház +	—	—	11:38	—	4:55	7:38	—	
—	Hévíz 20. sz. árház +	—	—	11:50	—	5:04	—	—	
61	Tura ...	—	9:10	11:58	—	5:11	7:48	10:15	
69	Hatvan (vendéglő) ... ind.	8:37	9:20	12:09	3:59	5:24	8:09	10:27	
+ Feltételeken megyél.									

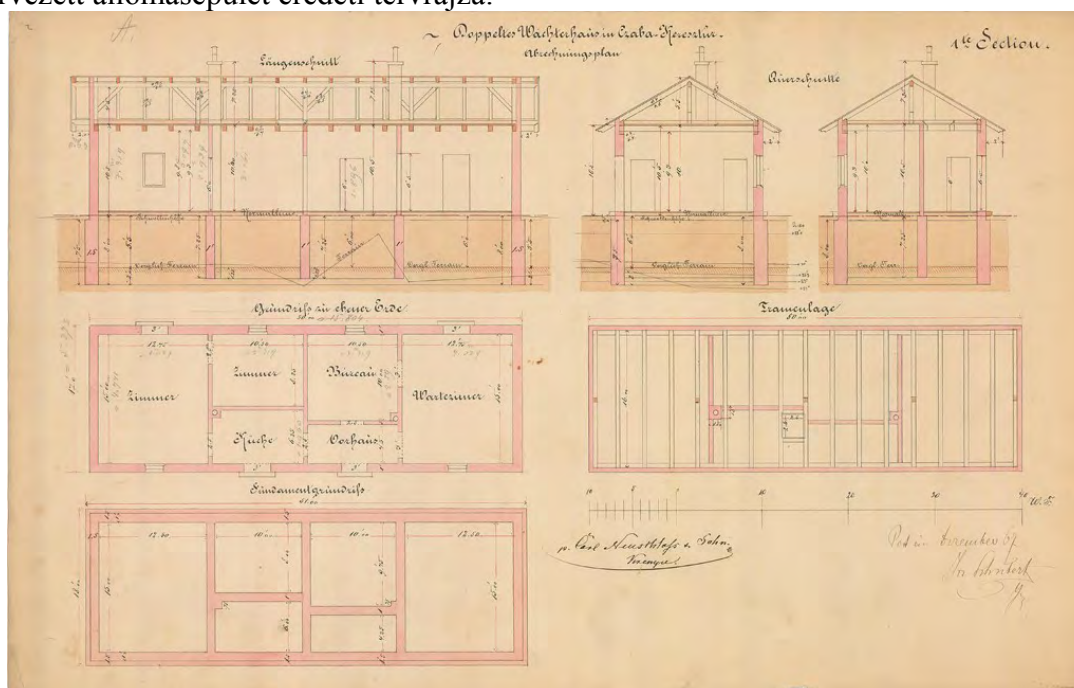
41a. Hatvan–Budapest									
Kilométer	Állomások	105 Órmosbánya vasút I. II. III. osztály	211 Személy-vasút I. II. III. osztály	103 Órmosbánya vasút I. II. III. osztály	201 Győri vasút I. II. osztály	105 Órmosbánya vasút I. II. III. osztály	203 Személy-vasút I. II. III. osztály	101 Győri vasút I. II. osztály	
—	Hatvan (vendéglő) ... ind.	4:34	5:27	8:37	13:10	4:08	7:54	8:13	
8	Tura ...	4:48	5:40	8:50	—	4:19	7:47	—	
—	Hévíz 20. sz. árház +	—	5:46	—	—	4:25	—	—	
—	Hévíz Győr 20. sz. árház +	—	5:51	—	—	4:31	—	—	
16	Ászód ...	4:54	5:58	7:07	12:23	4:38	8:00	8:38	
30	Besenyő-Kolostor 39. sz. árház +	—	6:13	—	—	4:53	—	—	
39	Besenyő ...	4:56	6:28	7:38	—	5:04	8:23	—	
41	Gödöllő ... ind.	5:03	6:36	7:41	12:50	5:11	8:26	8:56	
40	Isaszeg ...	5:12	6:47	7:52	—	5:22	8:37	—	
48	Pécel ...	5:38	7:00	8:05	1:09	5:39	8:48	—	
42	Rákos-Csaba ...	5:48	7:09	8:14	—	5:48	8:56	—	
58	Rákos-Keresztúr ...	5:57	7:17	8:22	—	5:49	9:03	—	
61	Rákos ...	6:10	7:27	8:32	—	5:58	9:18	—	
64	Kőbánya ...	6:19	7:35	8:40	—	6:05	9:20	—	
69	Budapest (vendéglő) ... ind.	6:30	7:45	8:50	1:35	6:15	9:30	9:40	
+ Feltételeken megyél.									

14. kép Az 1886. évi áprilisban kiadott menetrend.
Forrás: Balla László

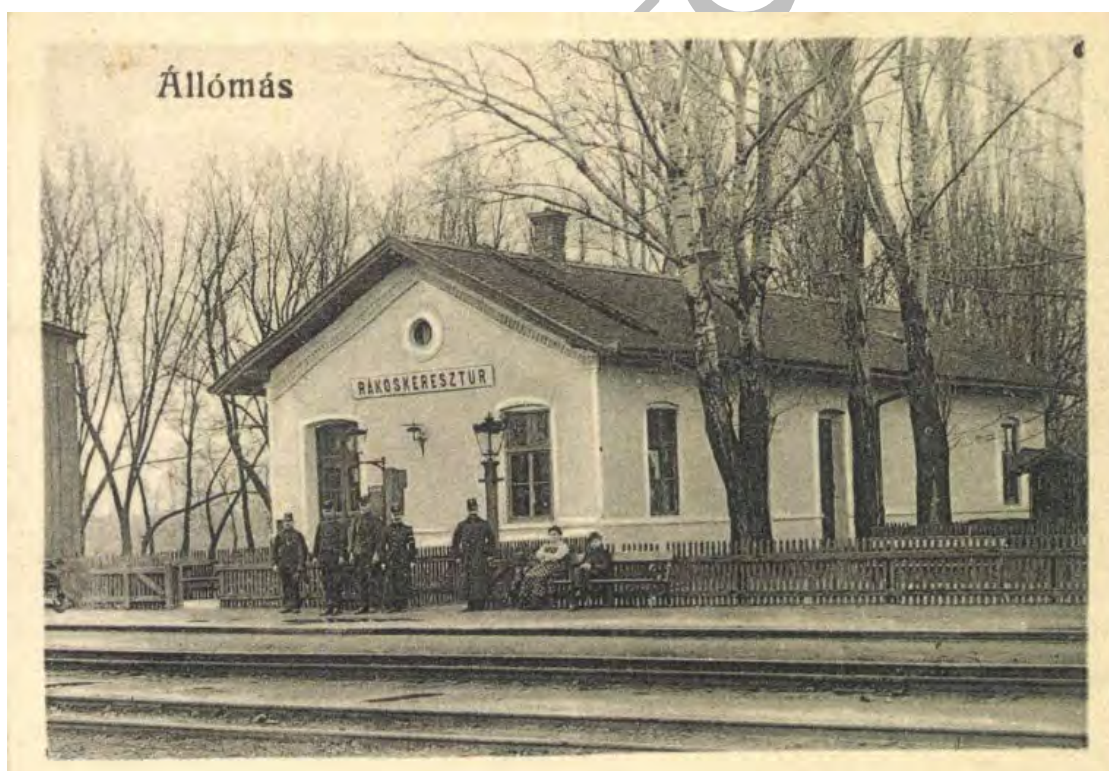
1878 Csaba-Keresztúr. Főnök: Pfeiffer Manó. Hivatalnok: Denk Miklós.⁷

⁷ Magyar Vasúti Évkönyv 1878. Szerkeszti Vörös László Budapest 1878 280. oldal

A tervezett állomásépület eredeti tervrajza:



15. kép Csaba - Keresztúr dupla őrház terve. Forrás: MÁV Központi Irattára. Dobozszám: KR 10408



16. kép A megvalósult terv. Forrás: ERH Digitális Gyűjtemény

A felirat alapján dupla őrház terve készült el.

Méretét tekintve nagy forgalomra tervezték, mivel 51 X 16 méteres területet foglalt volna el. Az alapterületet 6 részre osztották. Helyet kapott az épületben egy két szobakonyhás szolgálati lakás. Itt helyezték el az iroda és várótermet is. A váró mérete 191 m². A teljes épülethez négy bejáratot, illetve teljes alapincézettséget tervezett az osztrák mérnök.

Az állomás három sín párral rendelkezett, melyből az egyik rakodó funkciót látott el, amely egyben kapcsolódott a kialakított raktárépülethez.

Az állomás szolgáltatási köre a személyszállításon kívül kiterjedt egyéb vasúti szállításokra is. 1912 –ben működött itt élő állat rakodó egészen az állomás bezárásáig. (1970-es évek közepe.)⁸

330 M. kir. államvasutak.

Szárnnyvonalak.

Kiágazási állomás	Végpont	A vonal hossza kil.	Vágányköz méf.	Üzletbe-vétel éve	A szárnyvonal célja
a) A m. kir. államvasutak tulajdona	Budapest	0.297	1.435	1869	
	"	1.023	"	"	
	"	1.176	"	1874	
	Rákos 113/114 sz.	2.174	"	1865	kavicsszállítás
	Pásztó	0.320	"	1864	"
	S.-Tarján 1256 sz.	3.000	"	1867	köszén szállítás
	S.-Ujfalu } 1442/1413 sz.	0.130	"	1872	faszállítás
	Fülek }				
	Zákány } 38 sz.	1.176	"	1869	kavicsszállítás
	Tinye }				
	Összesen	9.290	—	—	

A Magyar Vasúti Évkönyv 1878-as számában szerepel egy 2174 méter hosszú szárnyvonal is, amelynek feladata a csaba – keresztúri kavicsbányából kavicsszállítás. Feltehetően ez az a szárnyvonal, amely Rákosliget építése során is szerepet kapott. (dr. Dombóvári Antal: Rákosliget története)

1879 –ben a csaba – keresztúri állomást 70 méterrel meghosszabbították, mivel a fővágányon kívül még két vágányt lehetett használni. Azonban ezen a két vágányon 90 tengelynél nagyobb hosszabb vonat nem fért el.

1882. Az 1880. évi XXXVIII. törvénycikk által elrendelésre került, hogy a MÁV hatvan-szolnoki vonalából Újszász vagy Györgyénél kiágazva, a Budapest- hatvani vasút Pécel vagy Csaba állomásai közt eső pontig egy elsőrangú vasútvonal építtessék ki.

A Közmunka-, és Közlekedési Minisztérium az összekötő vasútvonal kijelölésével és az általános tervek, elkészítésével a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséget még 1880 júniusában megbízta. A tervezési munkákat Ludvig Gyula felügyelő vezetése alatt nyomban megkezdtek. Szabó Jenő osztálytanácsos vezetése alatt, 1880. október 30. - november 4. között s megtartották.

A részletes tervek, illetve felvételekből kitűnt azonban, hogy a törvényben megjelölt irány, mely szerint az új vasút a Budapest- Hatvani vonalnak Pécel és Csaba állomásai közti részébe ágazzék be, célszerűen nem hajtható végre. „A kijelölt, pécel-csabai vonalon ugyanis a legkedvezőbb beágazási pont a csaba-keresztúri állomás lett volna, de minthogy ez is 9‰ emelkedést tételezett fel s azon felül az innen kiinduló vonal, (mely hegyi pálya jellegével bírt volna) csak 275 méteres ívsugarakkal lett volna létesíthető. Ez irányt el kellett ejteni, Helyette, a tanulmányok szerint a jó megoldás az lenne, ha az új vonal a rákosi állomásból kiindulva, Ecser és Maglód alatt Nagykátánál keresztül, Újszásznál a hatvan - solnoki vonalba ágazik be, mely vonal 5‰-os emelkedés és megfelelő ív-sugarak alkalmazását tette lehetővé. Mivel az összekötő vonalirány törvény által volt megjelölve módosításra volt szükség, melyet az

⁸ A vasúti szállítási szolgálat kézikönyve. Szerk.: dr. Ösz Lajos Budapest Wodianer F. és Fiai Könyvnyomdája 1912.

1881 évi XXIV. törvénycikk által a javasolt nyomvonal változtatás, t. i. hogy az összekötő vonal ne Pécel és Csaba között, hanem a rákosi állomásba szakadjon be, — elfogadtatott.”⁹

1941- ben felépült a Magyar Vegyiművek Rt. a későbbi Egyesült Vegyiművek Zrt. Ennek kiszolgálására került kialakításra az állomás területéről induló iparvágány, majd 1987 -88 – ban megépítették a Rákos állomásig húzódó harmadik vágánypárt is, a régi nyomvonal felhasználásával. Ez tehermentesítette a fővonalí sín párokat, zavartalanabbul teremtett kapcsolatot a gyár Rákos állomással, amely teherpályaudvarként, rendezőként is funkcionált.



17. kép Rákoskeresztúr állomás 2005. Fotó: Debnár László

A II. világháború nem kímélte az állomásépületet. Akkor nyerte el ma is látható formáját. A helyreállítás során a Rákoskeresztúri Evangélikus Gyülekezet korábbi, a mai Cinkotai út sarkán álló templomának faanyagát és tégláit használták a felújításhoz.

⁹ Magyar Vasúti Évkönyv 1882. Szerkeszti: Vörös László Budapest 1883. 236. oldal



18. kép Az állomás a helyreállítás után 1950-es évek.

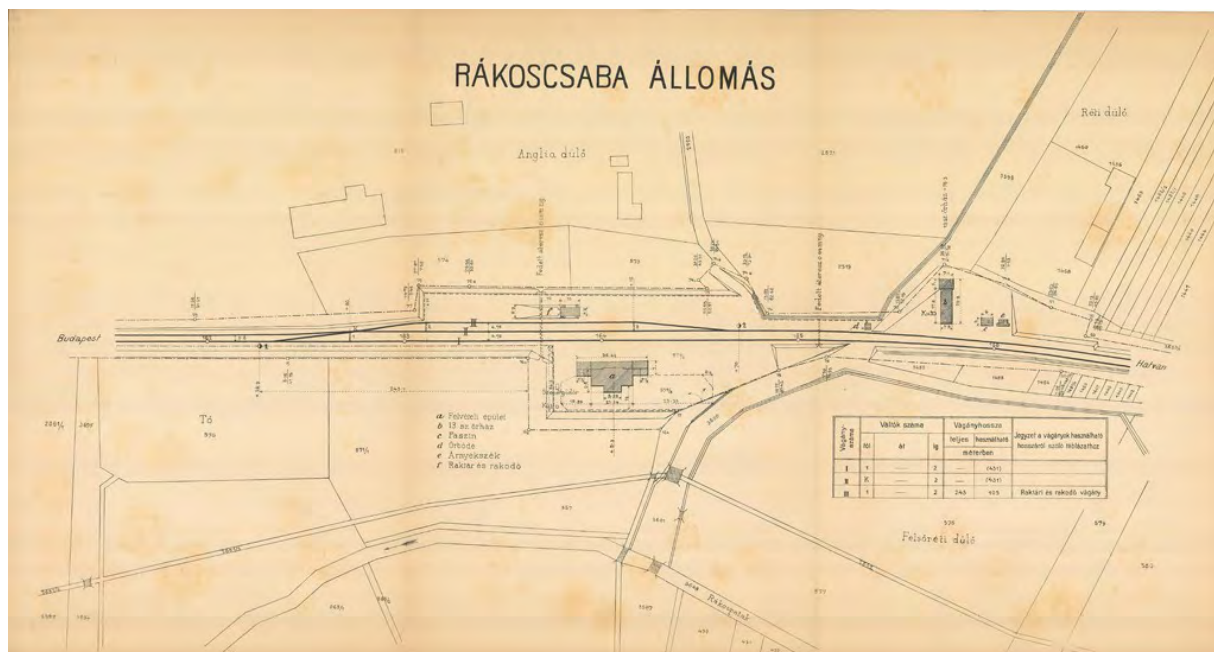
Az állomás 1975 körül megszűnt, de újra üzembe helyezése többször is felmerült.



19. kép Rákoskeresztúr állomás 2005. Fotó: Debnár László



20. kép Rákoskeresztúr állomás 1965 -ben. Légi felvétel. Forrás: fentrol.hu Adattfelhasználási engedély szám: 18629.27206.1

Rákoscsaba állomás helyszínrajza 1908 –ban.

21. kép Rákoscsaba állomás helyszínrajza 1908. Forrás: MÁV Központi Irattára. Dobozszám: KR 10408

1908 -ban már fontos szerepet kapott az állomás. Három vágány is rendelkezésre állt a forgalom lebonyolításához.

Az I és II. vágányokon zajlott a mindennapos átmenő forgalom, míg a III. számú a raktári és rakodó funkciót látott el. A teljes vágányhossz 243 méter volt, melyből használható 105 méter volt. A helyszínrajz elárulja, hogy a vasút 1908-ban kétvágányú közlekedést biztosított.

Mai szemmel furcsának tűnik az elrendezés. Állt már a ma is jól ismert felvételi épület, de vele szemben az újtelepi oldalon helyezkedett el a raktárépület, melyet a későbbiekben a ma is látható ellenkező oldalra helyeztek át.

Az állomáshoz tartozott egy őrbódé, amely a mai Tarcsai út Pécel felőli oldalán állt.

Az állomáson 1912 –től biztosan működött marharakodó is, amely csak Goldmann Antal és társai rákoscsabai bérlők szállítmányaira vonatkozott. 1929 –től Lexa Ferenc és társai élőszállítmányait látta el, 1935 – től pedig bővült, Zsiák István és társai is használhatták erre a célra az állomást.¹⁰

¹⁰ A vasúti szállítási szolgálat kézikönyve 1912, 1929, 1935

c) Budapest keleti p. u.— Ruttká.

Salgótarjánig (bez.): bpest-jobb-parti ü.-v.; Salgótarján (kiz.) Ruttká: miskolci ü.-v.

Üzleti hossza: 311-982 km. Megnyitott: Hatvanig 67. IV/2., Salgótarjánig 67. V/19., Losoncig 71. V/4, Zólyomig 71. VI/18, Ruttkáig 72. VIII/12., Budapest keleti p. u. 84. VIII/16.

Budapest keleti p. u.-tól Salgótarjánig kettősvágányu.

((a) Budapest keleti p. u.) ... km.

97 (z, x¹⁴, x¹⁶, x¹⁸, x¹⁹) Kő-

bánya felső p. u. R $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ 5

(Csak lovak, csikók, öszvérek és szar-
marak fel és kiadására.)

98 (g, x²⁴, x²⁵) Rákos $\frac{1}{2}$ R¹.. 8

(Szénrakodó is van.)

99 Rákoskeresztúr $\frac{1}{2}$ R 14

100 Rákosliget * 16

101 Rákoscaba $\frac{1}{2}$ R..... 17

(Mint marharakodó csak Goldmann
Antal és társai rákoscabai pérlők szállít-
mányaiba.)

102 Péczel R¹ $\frac{1}{2}$ 22

103 Isaszeg R¹ $\frac{1}{2}$ 30

104 Gödöllői méhészeti gazda-
ság * 34

105 @ Gödöllő R $\frac{1}{2}$ 37

22. kép A vasúti szállítási szolgálat kézikönyve. 1912-ből. Részlet.

A szebb napokat megállt épület mára már inkább romosnak, elhanyagoltnak tűnik. Szolgálattevő vasutas nincs az épületben. Eltűnt a régi állomásfőnökök rózsalugasa, gondozott vasúti peronja. Minderre már csak a rózsáknak állított fém tartószerkezet, illetve még meglévő bokrok tanúskodnak.



23. kép Rákoscaba vasútállomás 2016. július. Fotó: Debnár László

A megálló mára csak két vágányra csökkent. A felvételi épület részben lakott, de mintha lassú pusztulásra lenne ítélve.



24. kép A valamikor túloldalon álló, mára már szintén pusztulásra ítélt raktár utóda 2016 júliusában. Fotó: Debnár László



25. kép A néhai forgalmi iroda. Fotó: Debnár László 2016.



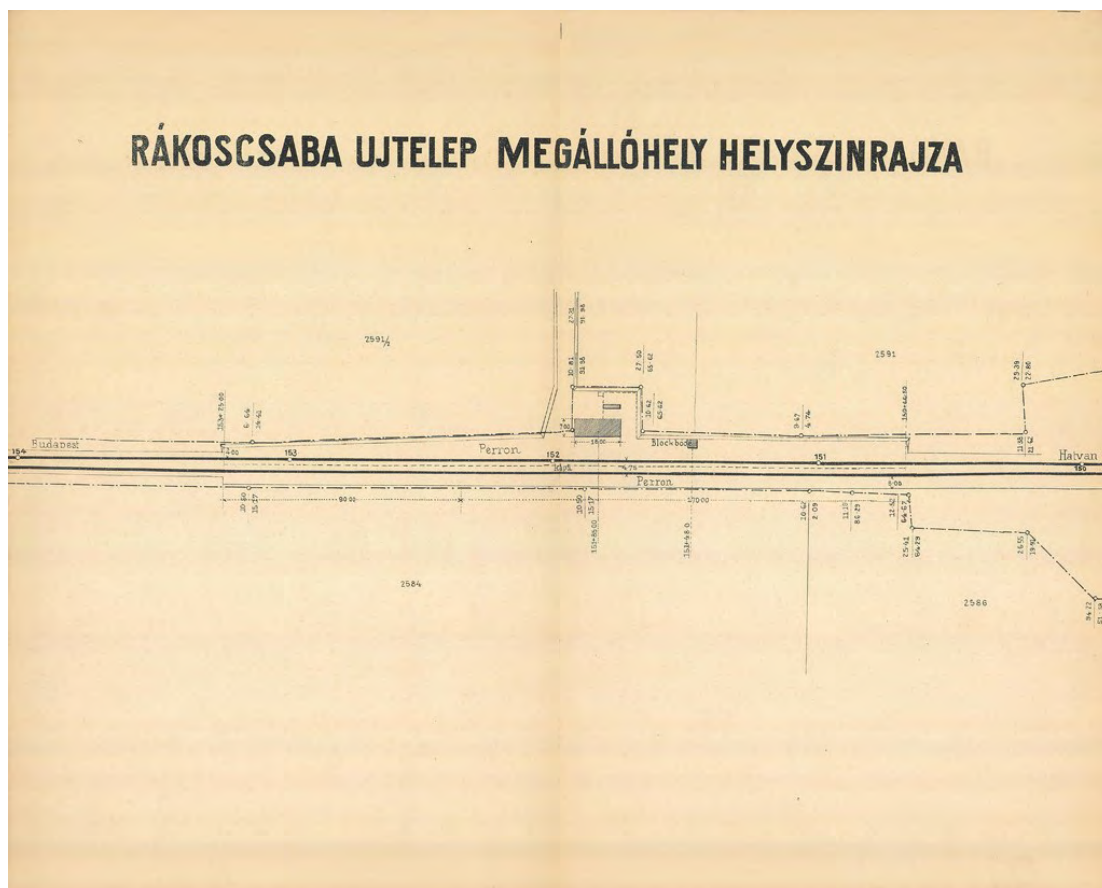
26. kép Rákoscsaba megálló peronja 2016. Jobbra a pusztuló raktár. Valamikor vele szemben állt az a raktár, amelyet a III. számú sínpár szolgált ki. Fotó: Debnár László 2016

Rákoscsaba- Újtelep 1913 –ban

Az igények növekedése miatt, hiszen a lakásépítések pl. Rákosligenen több utast generált a vasút számára. Új megállók létesítés vált szükségessé. Ennek eredményeképpen került kialakításra az Újtelepi megálló is.

Ami egyből szembetűnik a helyet ma ismerő ember számára, eredetileg a másik oldalon állt a felvételi épület.

Feltehetően az épület fából készülhetett, hasonlóan, mint ahogyan Rákosligenen.



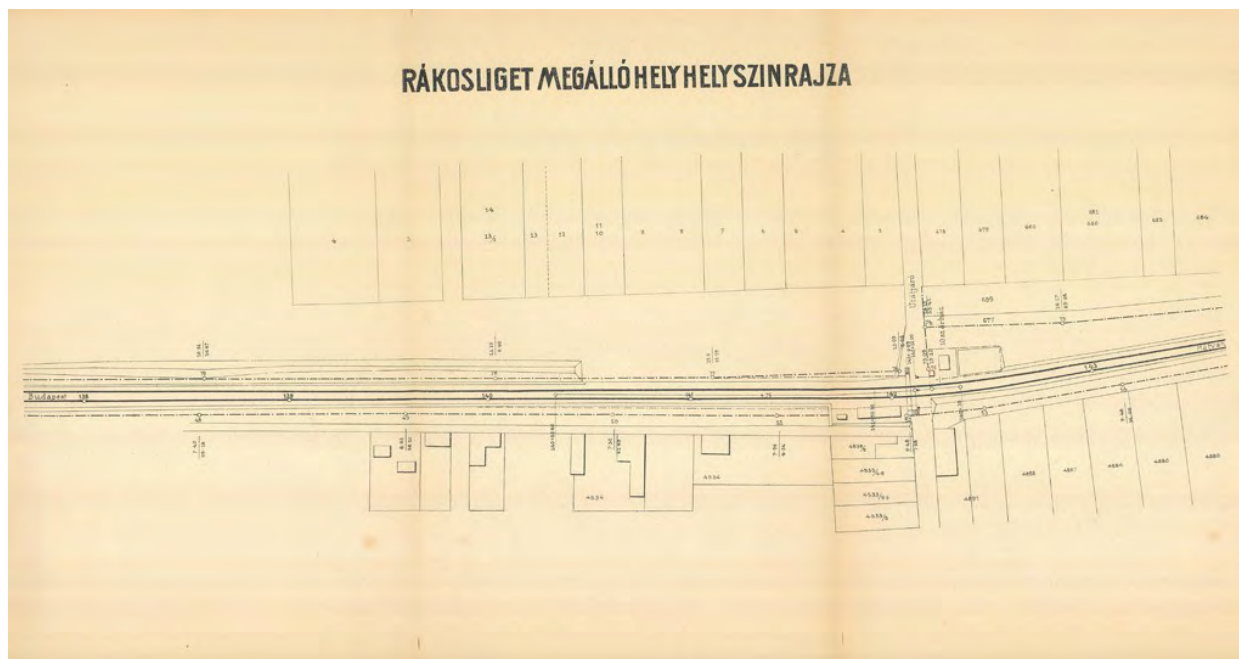
27. kép Rákoscaba - Újtelep megálló helyszínrajza 1913. Forrás: MÁV Központi Irattára. Dobozszám: KR 10408

Ezen a megállóhelyen is volt szolgálatot adó vasutas, működött csomagfeladás lehetősége, de az 1990-es években felszámoltak. A felvételi épület lakás céljaira lett átalakítva.



28. kép Rákoscсаba - Újtelep 2004. Fotó: Debnár László

Rákosliget megálló



29. kép Rákosliget helyszínrajza. Forrás: MÁV Központi Irattára. Dobozszám: KR 10408

Rákosliget megálló a 10. számú örháznál lett kialakítva, nem kis vitát megelőzően, mivel a település hatalmas iramban kezdett fejlődni. Az itt lakó munkásság Kőbányán és Budapesten kapott munkát.



30. kép Rákosliget 10. számú őrház 1905 Forrás: ERH Digitális Gyűjtemény

Kezdetekben a MÁV a menetjegyek vásárlását is támogatta a Munkásotthon Szövetkezet tagjai számára. A munkás heti bérletjegyek vásárlásakor Munkás-Otthon – Keleti pályaudvar közötti szakaszon az alábbi rendelkezést hozta a MÁV az 1901. évi menetrendi időszakban.

„Egyrészt Budapest - Keleti p.u., másrészt Rákos-keresztúr és Munkás-Otthon m.h. között a munkás heti bérletjegyeket a posta- és távírda – igazgatóság által kiállított, hivatalos Szövetkezetbe belépett vagy ezután belépő posta- és távírda - altisztek és szolgák is igénybe vehetik és pedig ünnep – és vasárnapon is.

Ezen igazolványok a községi előljáróságok által nem hitelesítettnek. „¹¹



31. kép A 10. számú őrház a 70 évek végén. Forrás: Nagy Zsolt Levente

¹¹ Menetrend az 1901. évre

A megálló neve kezdetben Munkásotthon volt, majd miután a településrész elnyerte mai nevét (1903), változtatták meg a megálló nevét is Rákosligetre. 1901-ben fából készült felvételi épületet helyeztek el.



32. kép Rákosliget Vasútállomás 1910-es évek. Forrás: ERH Digitális Gyűjtemény

Csak később írtak ki pályázatot (1937) egy kőből készült épület kialakítására.

IDEGEN HATÓSÁGOK HIRDETÉSEI.

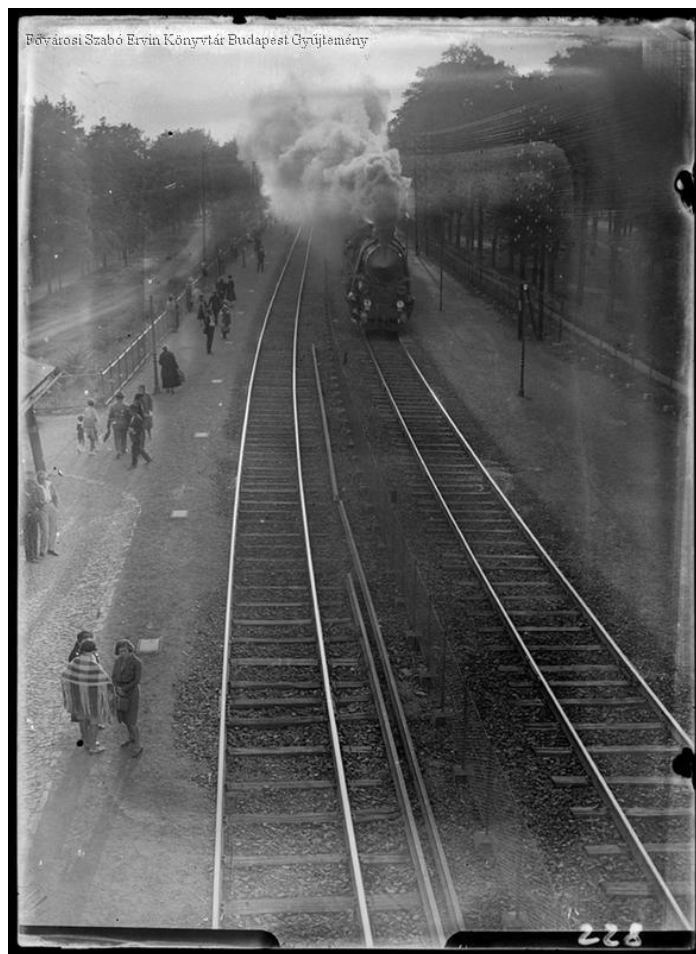
18.485/1937. II. szám.

Versenytárgyalási hirdetmény. 1—1

A Magyar Királyi Államvasutak budapesti üzletvezetősége a Rákosliget megállóhelyen létesítendő új **felvételi épület** építési munkáira nyilvános versenytárgyalást hirdet.

Az ajánlatokat budapesti üzletvezetőség I. titkársági ügyek osztályának főnökénél (Budapest, VIII., Kerepesi-út 3., I. em. 124. ajtó) 1937. évi **augusztus hó 27.-én (pénteken)** 12 óráig kell benyújtani. Ugyanott a közelebbi feltételek is megtudhatók. Bónatpénzt le kell tenni.

33. kép Fővárosi Közlöny 1937.



34. kép Kinszki Imre képe 1931 Forrás: FSZEK Budapest Gyűjtemény

A fotó készítésének dátuma így lett megadva, de gyaníthatóan későbbi a felvétel. Erről árulkodik a kép bal alsó sarkában feltűnő immáron már kőből épült felvételi épület sarka. Érdekesség, hogy a vasúton is „balra hajts” volt ekkoriban. A felvétel a felüljáróról készült.



35. kép Rákosliget megálló. A használatból kivett felvételi épület ocsmány firkálmányokkal. 2016. Fotó: Debnár László

A kép bal szélén látható befalazott ajtó szolgált a sorompókezelő irodájának a megközelítésére. Előtte állt a tekerőkar, mellyel leengedte a sorompót. Legendásan hosszasan kellett várakozni a vasúton átkelni szándékozókna. A következő befalazott bejárat volt a forgalmi iroda ajtaja. A Rákosliget tábla alatt lehetett bejutni a váróterembe, mert az is volt, hogy ne ázzanak, fázzanak az utasok, ahol a pénztár is üzemelt. Az épület jobb oldala valamikor nyitott volt. Ezt később megszüntették, nagyobbá téve a zárt várótermet. A Budapest felé tartó vágánypár a 80-as évek végén kapott egy esőbeálló tetőzetet.

Irodalom:

- 1) A vasúti szállítási szolgálat kézikönyve 1912, 1929, 1935
- 2) Dzsida József: Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. Nógrádi szénbányászatának története 1868 – 1943. A Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. bánya igazgatósága Salgótarján 1944.
- 3) Gróf Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony 1848
- 4) Hausenblasz András Magyarország vasúti hálózatának sematikus térképei. Szakdolgozat ELTE Budapest 2009.
- 5) Magyar Vasúti Évkönyv 1878. - 1882 Szerkeszti: Vörös László Budapest 1878.
- 6) Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme 1938.