

244 1969 NOV 5

# Hetvenöt éves a Keleti

Már a nyolcvanas években napirenden volt az új pályaudvar építésének kérdése. Addig a vasúti személyforgalom a mai József-városi, akkor úgynevezett *Losonci indóház*ból indult. Zsúfolt volt már ez az indóház, a Magyar Államvasutak is olyan „impozáns, kényelmes” pályaudvart akart építtetni, mint amelyet az Osztrák Vasúttársaság épített. Ugyanis ez volt: a nyugati pályaudvar.

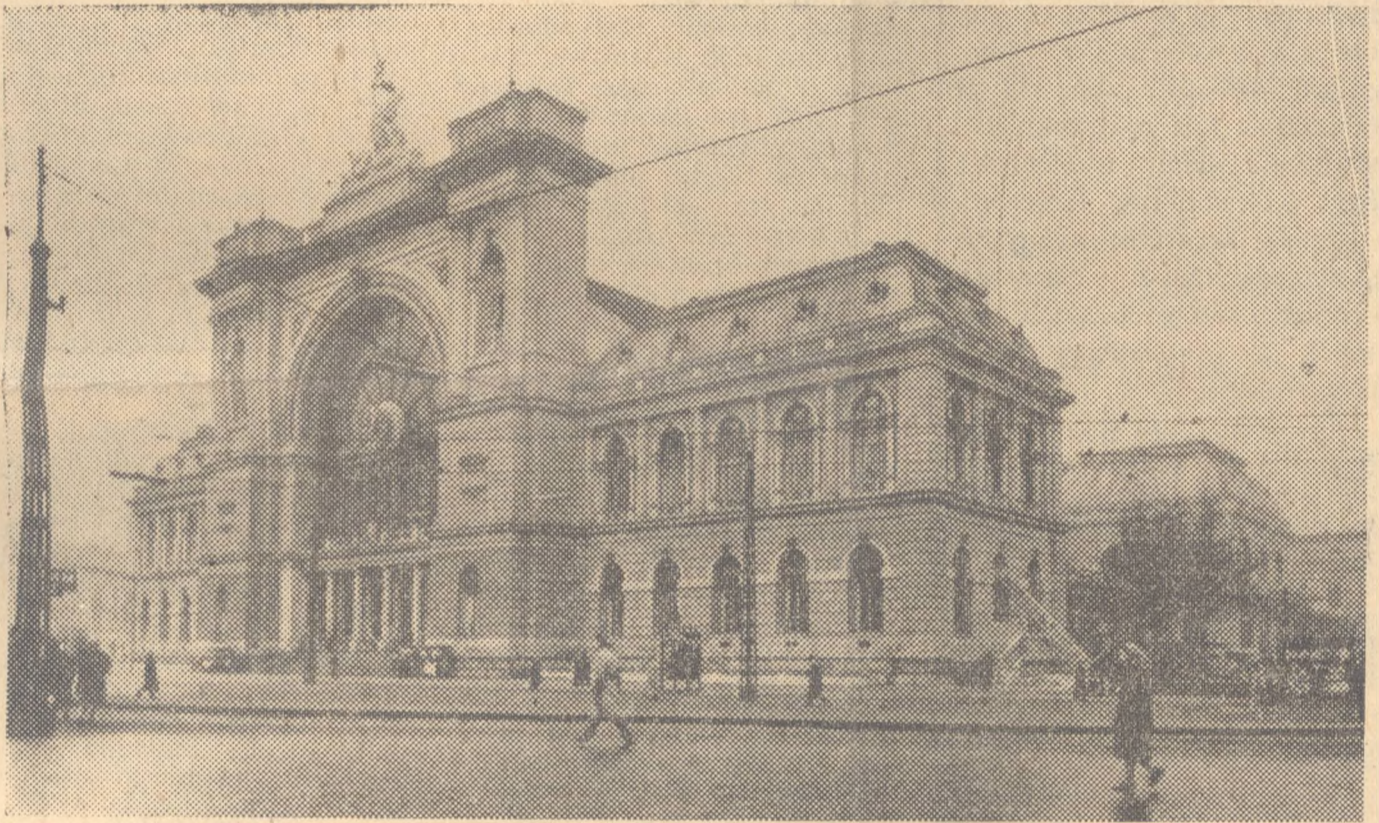
det. 1882 a cölöpözés, a feltöltés, a döngölés ideje.

1883-ban aztán nagy ütemben megkezdődik az építkezés, és tető alá is húzzák a csarnokot. Légfűtés, a teljes befejezés esztendeje: 1884. 4 880 000 „békebeli” forintba került.

Ki építtette? Kevesen tudják, építőjének mellszobra hosszú évekig a resti egyik „leltári tárgya” volt. A pályaudvar első restise csinálta, s vendéglősről vendég-

Az első szerelvény — 1884 augusztus 13-án — egy szombati nap, kora reggel 6,10-kor futott be Zimonyból, és tíz perccel később futott ki az üres csarnok alól az első vonat: Ruttká felé. Az első vonatot Imicze János főművezető indította.

A Keleti megnyitásának idején naponta 52 induló, illetve érkező vonat futott ki, illetve be a csarnokba. 50 esztendő múlva, már 150 lett a forgalma, most pedig (az



(MTI foto — Tormai Andor felv. — KS.)

Az 1881-es esztendő a helykeresés éve volt. Hol legyen? Csakis a város szívében, akár az „Osztrák pályaudvar”. A Kerepesi út és a Csömöri út elágazása közti térséget tartották legalkalmasabbnak. Százház-nak hívták akkor ezt a területet. 1881-ben az omnibusz társaságnak voltak itt az istállói. Az omnibuszokkal könnyű volt meg egyezni: csőd előtt álltak. Tehát 1882-ben kezdődött meg a munka.

De gyorsan meg is akadt. Felfedezték, hogy a terület nemcsak hogy egyenetlen, poros, de: vizenyős is. Cölöpalapépítményre van szükség. Kerek egy esztendővel meghosszabbítja ez az építkezést. A talajt is ki kellett cserélni — nem pesti talajon áll a Keleti, hónapokon át a vagonok ezrei hozzák az ország más vidékeiről a kemény, szilárdalapot adó föl-

lőre szállt a szobor, de talpzatán nem volt név, s nem tudták, kit ábrázol.

*Rochlitz Gyula* az államvasutak főfelügyelőjének tervei szerint készült, a kivitelező kollektívának a vezérkara: *Ulbricht Ármin* főmérnök, *Feketeházy* főmérnök, *Speidl Bódog*, *Hauff Lajos* mérnökök. A terv és a kivitelezés magyar volt. Hiszen az építési hirdetményben, vagyis a pályázatban ez volt az első kikötés: „csakis hazai vállalkozó nyerheti meg, és csakis hazai munkásokat alkalmazhat...”

A főhomlokzat legfelső párkányzatát hét méter magasságú szoborcsoport díszíti: Neptun és Vulkán közül kiemelkedik egy fiatal nő alakja: a gőz géniusza. A kapuzat felső részének mélyedésében két szobor van: Watté, a gőzgép és Stephensoné, a vasút feltalálójáé.

átépítés előtti időben) a kormos üvegkúpolák alól *naponta 110 vonat* vág neki a megszűt utaknak. Van, amelyik 400 utast visz, de a déli miskolci 1200-at is. Tizenegy sínpár naponta 60 000 búcsúzó utas.

A megafon csak szól: „A sínek mellett tessék vigyázni!” Indulási oldal... — jegyzem az állomásfőnök szavait. 21 pénztár, 11 vágány, 60 000 elutazó... Beesteledt, muzsikaszó csendül a restiben.

**Kőbányai György**