

# A Keleti indóház 50 éves jubileuma.

(1884—1934).

**Irtá: Dr. Halmos István**

m. kir. államvasuti tanácsos.

1884 augusztus 6-án báró Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter a következő értesítést küldte a MAV igazgatóságához:

„A budapesti központi személy-pályaudvar és pályaház elkészülvén, ezen nagyfontosságú építmény műtanrendőri bejárása f. hó 12-én elrendeltetett. A bizottság vezetésével *Gyöngyössy János* osztálytanácsos bizatott meg, mellé műszaki közegül *Andrássy Gyula* országos középítészeti felügyelő küldetvén ki. Meghivatott a bejáráshoz az államvasuti igazgatóságon kívül, a m. kir. vasuti főfelügyelőség, a fővárosi közönsége és a fővárosi közmunkák tanácsa és a fővárosi rendőri főkapitányság. A bejárást követőleg f. hó 16-án a személy-pályaudvar forgalomnak át fog adatni.“

A műtanrendőri bejárást megtartották és a budapesti központi személypályaudvart és pályaházat, vagy amint a nép hívta, a „*Központi indóházat*“ 1884 augusztus 16-án tényleg átadták a forgalomnak. Az első vonat, mely a mai Keleti pályaudvar csarnokába berobogott, a zimonyi személyvonat volt. 6 óra 10 perckor futott be a zimonyi személyvonat az érkezési oldalra és 6 óra 20 perckor indult a csarnok másik oldaláról Ruttkára az első vonat s ezzel az ünnepélyes átadás, a forgalom megnyitása, nagyszámu néző- és utazóközönség jelenlétében, megtörtént.

A mai Keleti pályaudvar alapját az 1872. évi IX. t. c. vetette meg, amely „*A budapesti indóházakat összekötő vasut és az azzal kapcsolatos pályaudvarok létesítése tárgyában hozatott*“. Ez a törvény felhatalmazást ad a kormánynak, hogy „összesen 8750 ezer o. é. forint összköltséggel, a Budapesten létező vasuti indóházak összeköttetése céljából 1 gőzmozdonyu vasutat, e vasut számára szükséges Dunahidat, nemkülönbön egy rendezési és egy személyfelvételi pályaudvart építsen“. Ez a törvény az alapja a Keleti pályaudvarnak, az összekötő vasuti Dunahidnak, továbbá a Keleti pályaudvar—kelenföldi összekötő vasutvonalnak.

A Keleti pályaudvar létesítésekor az államvasut 4409.6 km. vonalhálózatot bonyolította le a személyforgalmat. Ebből 4296.5 km. volt államvasuti és 113.1 km. volt a kezelés alatt álló vonal. Ezt a forgalmat az államvasut *Tolnay Lajos* elnökgazgatóval az élén, 2200 tisztviselével és 10.800 egyéb alkalmazottal látta el. Ez az időpont az ál-

lamvasuti hálózat kezdeti kialakulásának az időszakára. Ebben az időben a MAV-nak Budapesten csak egy pályaudvara volt, a „*Losonczy pályaudvar*“, a mai Józsefvárosi állomás pályaudvara. A mai „Nyugati pályaudvar a szab. osztrák-magyar Államvasutttársaság, a „Déli pályaudvar“ pedig a Déli vaspályatársaság tulajdona volt. A MAV egyetlen személypályaudvara, mint a törvényjavaslat indokolása mondja: „a személyforgalomnak, mely már most, amikor e vasut végpontjai még jelentéktelen helyeken vannak, naponta két egész háromezer személyt tesz, nem elégséges, azt mindenki tudja, ki rajta egyszer utazott és látta, hogy az utasoknak csak egy kis része fér meg a várótermeinkben, nagyobb része pedig gyakran a szó szoros értelmében fedél nélkül kénytelen várakozni“

A törvényben nyert felhatalmazás alapján tehát báró Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter „a jövő követelményeinek is megfelelő nagyszabásu új személypályaudvar építését, a m. kir. államvasutak igazgatósága által felterjesztett, Rochlitz Gyula főfelügyelő által készített és a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium által helybenhagyott tervek szerint elrendelte“. 1882-ben elkészült a terv, még ugyanabban az évben elkészült a nyilvános kiírás, amelynek az volt a főfeltevéte, hogy az alkotásban kizárólag magyar koncepció érvényesüljön, csak magyar vállalkozó és vállalatok és csak hazai munkások vehetnek részt a munkában.

A terv már elkészült, de még nem döntöttek véglegesen a pályaudvar elhelyezése fölött. Az elv az volt, hogy az új pályaudvar közel legyen a város központjához, de minden átmetszett utat viadukttal kell áthidalni, hogy a forgalom sehol semmi akadályt ne szenvedjen. Az első és sokáig élő terv az volt, hogy az új pályaudvart a mai Rákóczi-ut, József-körut és a Népszínház-utcai telektömbön, vagyis a mai Technológiai Muzeum helyére építik. Ezt a megoldást azonban a sok viadukt miatt, a nagy költségekre való tekintettel, elejtették s mivel a szakemberek véleményével ellentétben „a parlamentben megnyilatkozott közfelfogás szerint a központi személy- és teherpályaudvarok létesítésére nagy szükség nincs és ily szükség a közel jövőben nem is igen mutatkozik, hadd keressen a lóvasut is, a Külső Kerepesi-ut, a Csömöri-ut és a Lóversenyter által határolt területet“ jelölték ki a pályaudvar építési helyéül.

1883 szeptember elején fogtak az építéshez és 1884 július végén a pályaudvar építését befejezték. A pályaudvart 308.000 négyzetméter területre építették. Az összes vágányhossz 26.000 folyóméter volt. Naponta 30 érkező és 30 induló vonatforgalomra számítottak, de az építésnél szükség esetén 60—60 vonatforgalom bővítését is számításba vették.

A csarnok 42 méter széles és 180 méter hosszú. Az olasz reneszánsz stílusban épült homlokzat diszkapuja 20 méter széles. A monumentális fo-