

A Keleti indóház 50 éves jubileuma.

(1884–1934).

Irta: **Dr. Halmos István**

m. kir. államvasuti tanácsos.

1884 augusztus 6-án báró Kemény Gábor köz-
munka- és közlekedésügyi miniszter a következő
értesítést küldte a MÁV igazgatóságához:

„A budapesti központi személy-pályaud-
var és pályaház elkészülvén, ezen nagyfontos-
ságu 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 igaz-
gatóságon kívül, a m. kir. vasuti főfelügyelő-
ség, a főváros közönsége és a fővárosi közmun-
kák tanácsa és a fővárosi rendőri főkapitány-
ság. A bejárást követőleg f. hó 16-án a személy-
pályaudvar forgalomnak át fog adatni.“

A műtanrendőri bejárást megtartották és a
budapesti központi személypályaudvart és pályahá-
zát, vagy amint a nép hívta, a „*Központi indóhá-
zat*“ 1884 augusztus 16-án tényleg átadták a for-
galomnak. Az első vonat, mely a mai Keleti pályau-
dvar csarnokába berobogott, a zimonyi személy-
vonat volt. 6 óra 10 perckor futott be a zimonyi
személyvonat az érkezési oldalra és 6 óra 20 per-
kor indult a csarnok másik oldaláról Ruttkára az
első vonat s ezzel az ünnepélyes átadás, a forgalom
megnyitása, nagyszámu néző- és utazóközönség je-
lenlétében, megtörtént.

A mai Keleti pályaudvar alapját az 1872. évi
IX. t. c. vetette meg, amely „*A budapesti indóháza-
kat összekötő vasut és az azzal kapcsolatos pályau-
dvarok létesítése tárgyában hozatott*“. Ez a tör-
vény felhatalmazást ad a kormánynak, hogy „ösz-
szesen 8750 ezer o. é. forint összköltséggel, a Buda-
pesten létező vasuti indóházak összeköttetése céljá-
ból 1 gözmozdonyu vasutat, e vasut számára szük-
séges Dunahidat, nemkülönben egy rendezési és
egy személyfelvételi pályaudvart építsen“. Ez a
törvény az alapja a Keleti pályaudvarnak, az ösz-
szekötő vasuti Dunahidnak, továbbá a Keleti pá-
lyaudvar—kelenföldi összekötő vasutvonalnak.

A Keleti pályaudvar létesítésekor az állam-
vasut 4409.6 km. vonalhálózaton bonyolította le a
személyforgalmat. Ebből 4296.5 km. volt állam-
vasuti és 113.1 km. volt a kezelés alatt álló vonal.
Ezt a forgalmat az államvasut *Tolnay Lajos* el-
nökgazgatóval az élén, 2200 tisztviselővel és 10.800
egyéb alkalmazottal látta el. Ez az időpont az ál-

lamvasuti hálózat kezdeti kialakulásának az idő-
szaka. Ebben az időben a MÁV-nak Budapesten
csak egy pályaudvara volt, a „*Losonczy pályaud-
var*“, a mai Józsefvárosi állomás pályaudvara. A
mai „Nyugati pályaudvar a szab. osztrák-magyar
Államvasutársaság, a „Déli pályaudvar“ pedig a
Déli vaspályatársaság tulajdona volt. A MÁV
egyetlen személypályaudvara, mint a törvényjavas-
lat indokolása mondja: „a személyforgalomnak,
mely már most, amikor e vasut végpontjai még je-
lentéktelen helyeken vannak, naponta két egész
háromezer személyt tesz, nem elégséges, azt min-
denki tudja, ki rajta egyszer utazott és látta, hogy
az utasoknak csak egy kis része fér meg a váróter-
meinkben, nagyobb része pedig gyakran a szó szor-
os értelmében fedél nélkül kénytelen várakozni“

A törvényben nyert felhatalmazás alapján te-
hát báró Kemény Gábor közmunka- és közlekedés-
ügyi miniszter „a jövő követelményeinek is megfe-
lelő nagyszabásu új személypályaudvar építését, a
m. kir. államvasutak igazgatósága által felterjesz-
tett, 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 elké-
szült a nyilvános kiírás, amelynek az volt a főfel-
téttele, hogy az alkotásban kizárólag magyar kon-
cepció 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 vá-
ros központjához, de minden átmetszett utat via-
dukttal kell áthidalni, hogy a forgalom sehol sem-
mi 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 Múzeum helyére építik.
Ezt a megoldást azonban a sok viadukt miatt, a
nagy költségekre való tekintettel, elejtették s mivel
a szakemberek véleményével ellentétben „a parla-
mentben megnyilatkozott közfelfogás szerint a köz-
ponti 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 Lóverseny-
tér által határolt területet“ jelölték ki a pályau-
dvar építési helyéül.

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

A csarnok 42 méter széles és 180 méter hosz-
szu. Az olasz reneszánsz stílusban épült homlok-
zat diszkapuja 20 méter széles. A monumentális fo-

A Szent István napi tűzijáték alatt sétahajó hangversenyt

rendez a

Pesti Hirlap

Köszegi Teréz, Csóka Béla énekel,
a Testvériség dalárda szerénadot
ad. Cigány-nótaest.

A hajóséta este fél 9-től éjfélig tart.

Első hajónkra már minden jegy elkelt.
Második hajónkra, a „Karl Ludwig“-ra még kaphatók
a jegyek 1.60 pengő elővételi árban
a következő helyeken:

Pesti Hirlap főkiadóhivatalában, V., Vilmos császár-
ut 78, valamint VII., Erzsébet-körut 1. I., Krisztina-
körut 133. Horthy Miklós-ut 29. II., Margit-körut 8.
II., Olasz fasor 25. IV., Ferenciek-tere 1. VIII., Rá-
kóczi-ut 9. szám alatti fiókjainkban és augusztus 20-án
délután 2 órától a hajópénztárnál 2.— pengős árban.

lyosókat és pénztártermeket *Lotz Károly* és *Than Mór* művészi freskói díszítik. A pályaudvar ösz-
költége, felszerelési és kisajátítási költségekkel
együtt 4,880.000 forintba került, ebből az indóházra
2,400.000 forint esett.

Az állomáson az ötven év alatt természetesen
nagyobb bővítéseket és több átalakításokat végez-
tek. A tervezés idejében 3000 utas volt a legnagyobb
napi személyforgalom, ma, ötven év után, amikor
a napi utasforgalom a 30.000-et is meghaladja, tul-
lépte azt a mértéket, amire az építés idején a szak-
körök legmerészebb álmukban is gondolni mertek.

Az elmúlt félszázad igazolja az akkori idők
krónikásának éleslátását, mert igazat irt, amikor
ezt zengte az új indóházról: „A dicső Budapest
középületeinek egyik disze az új személypályau-
dvar. Aki jön, aki megy, mindenki meg lesz lepetve
általa“.