

1974 AUG 15  
385. J

Esti Hírlap

**HOLNAP: 90 ESZTENDŐS A KELETI**

# Fenn a gőz géniusza

**Cédrusfa cölöpökön áll ♦ Expresszek, helyi vonatok**

A Keleti 780 dolgozója és sok százézer — évente több millióny — utasa ünnepli holnap az idős pályaudvar 90. születésnapját.

A nyolcvanas években már napirenden volt az új pályaudvar építésének ügye. Addig a vasúti személyforgalom a mai józsefvárosi, az akkor úgynevezett Losonczy-indóházból indult. Zsúfolt volt már ez az indóház, a Magyar Államvasutak is impozáns, kényelmes pályaudvart akart építtetni, mint a Nyugati pályaudvar. Ezt ugyanis az Osztrák Vasút Társaság építette.

Hol legyen? Csakis a város szívében. A Kerepesi út és a Csömöri út elágazása közti térséget tartották a legalkalmasabbnak. Százháznak hívták akkor ezt a területet. 1881-ben az Omnibusz Társaságnak voltak itt az istállói. Az omnibuszosokkal könnyű volt megegyezni: csőd előtt álltak. — 1882-ben megkezdődhettek a munkák. De gyorsan meg is akadtak. Kiderült, a terület nemcsak egyenetlen, de vizenyős is. *Cölöp alapépítményre van szükség. Indiai*

*cédrusfa cölöp-alapépítményen nyugszik a Keleti.*

A talajt is ki kellett cserélni — nem pesti földön áll az öreg pályaudvar —, hónapokon át vagonok ezrei hozták az ország más vidékéről a kemény, szilárd alapot adó földet.

1883-ban a feltöltés, a cölöpözés után nagy ütemben megindult az építkezés, s tető alá hozták a csarnokot. A teljes befejezés esztendeje — légfűtés is készült — 1884. *Négymillió 880 ezer békebeli forintba került.*

Kevesen tudják, építőjének mellszobra *hosszú évekig a resti egyik leltári tárgya volt.* A pályaudvar első restise csináltatta, s ettől vendéglőstől vendéglősre szállt a szobor, de talapzatán nem volt név, s nem tudták, kit ábrázol.

A pályaudvar *Rochlitz Gyula*, az Államvasutak főfelügyelőjének tervei szerint készült, a kivitelező kollektíva vezérkara: *Ulbricht Ármin* főmérnök, *Feketeházy* főmérnök, *Speidl Bódog* és *Hauff Lajos* mérnök. A terv és a kivitelezés *magyar* volt. Hiszen az építési hirdetményben ez volt az első kikötés: „*csakis hazai vállalkozó nyerheti meg és csakis hazai munkásokat alkalmazhat...*” A főhomlokzat legfelső párkányzatát *két méter magasságú szoborcsoport* díszíti: *Neptun* és *Vulcan* közül kiemelkedik egy fiatal nő alakja: *a gőz géniusza*. A kapuzat felső részének mélyedésében két szobrot látunk: *Wattét*, a gőzgép és *Stephensonét*, a mozdony feltalálóját.

Az első szerelvény egy szombati nap kora reggel 6 óra 10 perckor futott be Zimonyból, s 10 perccel később indult az üres csarnok elől az első vonat *Ruttká felé*. Az első vonatot *Incze János* főművezető indította. Érdekes lapozgatni az első utasstatistikákat. Pon-

tos adatot csak 1898-ból találunk, ekkor 2 700 000 utas indult, és 2 600 000 érkezett. Ötven esztendővel később, 1934-ben 2 600 000 az induló utasok, 7 500 000 az érkezők száma.

Megnyitásának idején 52 induló, illetve érkező vonat futott ki, illetve be a csarnokba. Ma — jegyzem az állomásfőnök-vasúttörténész *Tarnai János* szavait — a nyári hónapok hét végén 240, hétköznapjain 210 vonat indul és érkezik. Naponta 100—110 ezer utas. Ez a MÁV napi utasforgalmának 10 százaléka. A Keleti most naponta 28 nemzetközi gyorsot indít, fogad, s naponta 40 belföldi expressz- és gyorsvonatot lát el a 142 helyi vonaton kívül. Vágányhálózatának hossza: 26 kilométer.

(kőbányai)