

Ötvenéves jubileumát ünnepli az ötvenegyéves Keleti pályaudvar

Eddig csak az asszonyok voltak híresek arról, hogy szerették fiatalítani magukat, — most kiderül (ki hinné?) a pályaudvarról is! A Keleti pályaudvar most ünnepli ötvenesztendő jubileumát, pedig, ha egy kicsit visszamegyünk az időben, kutatgatunk az adatok után, kiderül, hogy a Baross-tér impozáns vasúti csarnoka nem is ötven, hanem ötvenegy esztendő márt!

A múlt esztendőben, amikor legális volt a félszázados ünnepelés, megelégedtünk róla. Valahogy elsikkadt a nevezetes évforduló, nem jutott eszébe senkinek, nem törődtek vele s bizony 1934 augusztus tizenhatodikán még egy árva zászló sem került fel a Keleti pályaudvar homlokzatára, pedig azon a napon volt ötven esztendője, hogy az első vonat kifutott az üveg-ház alá kigyózó vasúti sínpárról.

Most is a véletlen derítette ki a jubileumot! A Budapest keleti-pályaudvar vonatkísérők (magyarul: kalauzok) zászlóbizottságot alakítottak, dísz-zászlót csináltattak és ezt szentelik fel vasárnap. A zászlószentelést vasutasoknál mindig valamilyen eseményhez kapcsolják, így eseménykutatás közben jötték rá, hogy a Keleti pályaudvar, amelynek szolgálatában állanak, mostanában töltötte be ötvenedik évét, sőt már az ötvenegyedikben van.

Igy derült ki a jubileum és köszönjük a derék kalauzoknak, hogy meghajthatjuk a jubiláló Keleti pályaudvar fülét!

Pest új pályaudvart kap

A magyar főváros a nyolcvanas években volt fejlődése nagy lendületében. Szűknek bizonyult a város minden vonatkozásában, nyújtózkodott, terjeszkedett, imponáló arányokban fejlődött. Az ország gazdag volt, telt a beruházásokra és a kormányban nagykonceptiójú vezetők foglaltak helyet, elsősorban az alkotó készségű Baross Gábor, a „vasminiszter“, aki elsőrendű fontosságúnak tartotta, hogy az országot minél több vasúti sínpárral hálózza be. A sínpárok szépen szaporodtak, az utazási kedv imponáló arányokban fellendült, annyira, hogy a nyolcvanas évek elején már általánosult a panasz az ifjú Magyar Államvasutak ellen, hogy túlszúfoltak a vonatai, a budapesti személyforgalom pedig a józsefvárosi, ugynevezett losonci indóházban zsúfolódott össze, amely már akkor csődöt mondott, amikor megépült, hogyan állja meg a helyét akkor most, amikor már egész sereg vasutnak a végállomása és kiindulási pontja. Elviselhetetlen szorongás volt a várótermekben, a szűk perronon, életveszélyes tolongás a vonatokba való be- és a vonatokból való kiszállásoknál.

Az emberek vágyakozva néztek a város másik pontjára, a Váci-ut pesti torkolatánál 1877-ben épült másik pályaudvarra, amelyet az Osztrák Vasúttársaság épített. Ez gyönyörű, kényelmes, kellemes, impozáns mérefű, még látványosnak is lenyűgöző, amikor az üvegtető csarnok alá befut a vasut és az üvegtető alatt síteterege megreked a gőz!

Csak egy baja van, hogy — osztrák!

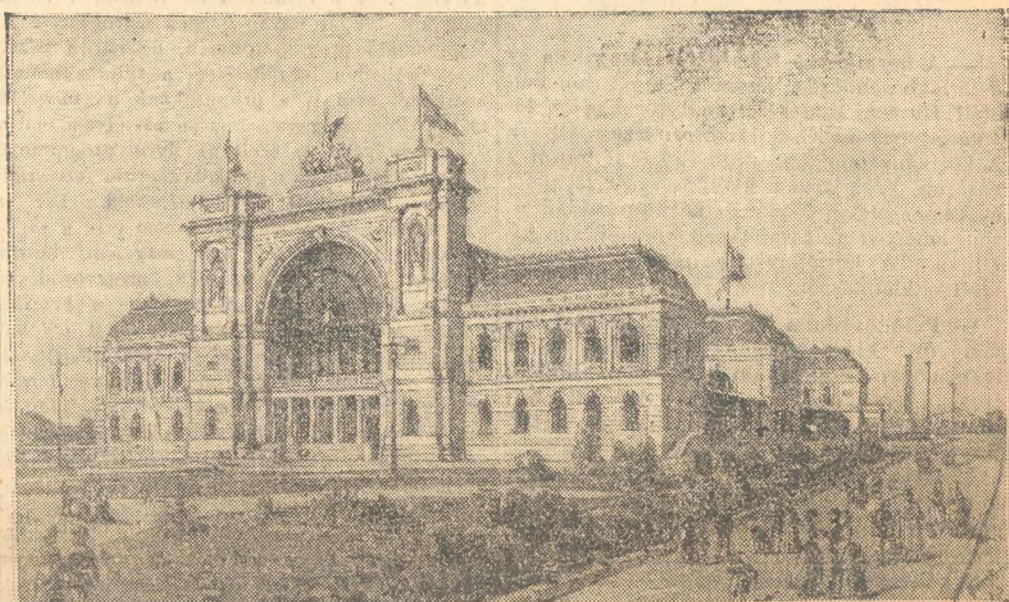
Tudni kell, hogy mint mindenben, a vasúti terén is nagy rivalizálás volt a monarchia két vezető állama között. Amikor a magyarországi vasútvonalakon a kormány elrendelte az ügykezelés magyarrá változtatását, Bécs fitymálva fogadta a rendelkezést és már előre sikertelennek bélyegezte a változást. A Magyar Állam vasutak ifjú szervezete azonban pompás lendülettel kezdte a munkát, Tolnay Lajos főigazgatóban hivatott vezetőt talált és amint jelentkeztek a szükséges beruházások, nem töprengtek, nem tervezgettek sokat, hanem — megcsinálták.

Hol legyen az új indóház?

Igy került sor a budapesti központi indóház megépítésére, amely az Osztrák Vasúttársaság nyugati fekvésű indóházával szemben a min-

dennapi használatban a Keleti pályaudvar elnevezést kapta.

Az elhatározás megvolt, de válaszatlan volt még a nagy kérdés, ami nélkül pedig az építkezéshez nem lehetett kezdeni: hol épüljön az új indóház? A józsefvárosi, azaz losonci pályaudvarról beigazolódt, hogy még a helyválasztásban sem sikerült, mert a városból nehezen megközelíthető. Valahogy úgy kellene összeegyeztetni minden szempontot, mint az Osztrák Vasúttársaság csinálta, amikor a Nyugati pályaudvart megépítette, az állomást bevitte a város szívébe, az emberek szinte a lakásuk előtt szállnak le a vonatról. Megindult a helykutatás és 1881-ben egyik terv után a másik bukkant fel, míg végül megállapodtak abban, hogy a legmegfelelőbb helynek a Kerepesi-ut és a Csömöri-ut elágazása közti terület látszik, a Száz-ház — így hívták az akkori idők Augusztatelepét — inneni poros terület, amely az állomásépítés céljára könnyen meg is szerezhető, mert 1881 végén az omnibusz-társulat istállóit sorakoztattak rajta, az omnibusz társulattal pedig



A központi indóház (Dörre Tivadar rajza 1885-ből).

könnyű volt zöldágra vergődni, minthogy éppen bukásra állt.

Meg is szerezték a területet és 1882-ben megkezdődhetett az építkezés. Az első felfedezés mindjárt kellemetlen volt. Kiderült, hogy a talaj nemcsak poros és egyenetlen, hanem vizenyős is, erre a talajra kockázatos lett volna az építkezés, tehát a velenceiek jól bevált építkezéséhez, a cölöpalapépítmenyhez folyamodtak. Bizonyosan kevesen tudják, hogy a Keleti pályaudvar U-alakba futó hatalmas épületkomplexuma rengeteg földbeágyazott cölöpre épült.

Ez a munka teljes esztendővel tölta ki az építkezéseket, mert nem volt elég a cölöpözés, hanem a laza futóhomokból, vagy az idők során a mélyedésszerű területre hordott hulladékból álló talajt is ki kellett cserélni és hónapokon keresztül a vagonok ezrei hozták a kemény, ellenállóképessé földet. Területfeltöltéssel, döngöléssel, cölöpözéssel telt el az egész 1882-es esztendő, a tulajdonképpeni építkezéshez csak 1883 tavaszán foghattak, akkor azonban nagy-szerű tempóban megindult a munka, úgyhogy az esztendő végére már tétő alá került az épület, sőt elkészítették a légfűtés vezetékeit is, aminek megvolt az az előnye, hogy az épület falai száradtak, a munkát pedig a tél folyamán is folytathatták.

Új Anonymus-szobor

Az utókor hálátlan. A Keleti pályaudvar megépítése idejében vitathatatlanul legszebb, legnagyobb és legmodernebb pályaudvar volt Európának. — megállja a helyét még ma is, legfeljebb egy kis csinosításra és modernizálásra szorul, mégis — elfelejtették az építőjét. Ki építette a Keleti pályaudvart? A kérdésre „illetékesek“ sem tudtak felelni, a kor három-négy dívatos építőmestere és művésze nevét emlegették, még — Ybl Miklósról is ráruházták a dícsőséget s végül megállapították, hogy a Keleti pályaudvar építőjéről készült egy mellszobor, amelyet a pályaudvar első vendéglőse csináltatott s azóta vendéglősről-vendéglőrsre száll, ott van a restiben. Hát tényleg ott van, csak éppen ott sem tudják, hogy kit ábrázol a szobor és magán a szobron is hasztalan keresünk utmutatást, hogy kiről mintázta alkotója.

Hát, hogy a szobor azonos-e a Keleti pályaudvar építőjével, azt nem tudtuk kinyomozni, de azt sikerült megállapítani, hogy a pompás épület Rochlitz Gyula, az Államvasutak főfelügyelőjének tervei szerint készült s a nagy munkában Ulbrich Ármán főmérnök, Rochlitz felügyelő helyettese, Feketeházy János főmér-

nök, Speidl Bódog, Hauff Lajos mérnökök, Wehle Gusztáv, Bergman Ernő, Steinhardt Antal, Fabriczius Béla és Naeter Ernő segédmérnökök voltak a munkatársai.

Magyar terv az elgondolásban, magyar munka a kivitelben: így született meg a Keleti pályaudvar, mert amikor az építési hirdetményt közzétették, ennek első kikötése volt, hogy „csak hazai vállalkozó nyerheti meg és csak hazai munkásokat alkalmazhat“.

1884-ben készült el a nagy mű, amely csaknem ötmillió, pontosan 4,880.000 forintba került.

Budapest csodájára járt az új nevezetességnek.

Az új pályaudvar

A központi indóház valóban impozáns látványossága volt a fejlődő Budapestnek. Legnehezebb volt és legjobban sikerült a főhomlokzat megoldása. Az a pont ugyanis, ahová az új pályaudvar főbejárata került a főváros egyik legszebb távlatu pontja. Látni lehet a Kossuth Lajos-utca (akkor még Hatvani-utca) és a Rákóczi-ut (akkor még Kerepesi-ut) kiindulásától. Különösen fontos volt, hogy mi kerül arra a pontra és hogyan zárja el ezt a távlatot. És ezt a feladatot kitűnően oldotta meg Rochlitz Gyula, amikor diadalívhöz hasonló óriási kaput emelt, amely husz méter szélességben köti össze egymással a két épületszárnyat, a jobboldali érkező és a baloldali induló csarnokot.

A renaissance stílusban épült főhomlokzat nemcsak egységességében mutatós, hanem részleteiben is érdekes. Legelső párkányát hét méter magasságu szoborcsoportozat díszíti:

Neptun és Vulkán közül magasán kiemelkedik egy fiatal női alak: a gőz géniusza. A kapuzat felső részén mélyedésben két szobor, az egyik Watt, a gőzgép, a másik Stephenson, a vasut feltalálójának alakját örökíti meg. Még négy kisebb szobor van a kapu íve között emelkedő oszlopokon, ezek szimbolikus szobrok: a bányászat, ipar, földművelés és kereskedelem jelképei.

Nagy nézőközönsége volt az indulási oldal nagycsarnokában levő freskóknak is. A pentalár fölött, középen Lotz Károly nagy falfestménye a vasut allegóriája, a falakon pedig köröskörül Than Mór kisebb freskói a kereskedelmet és a forgalmat szimbolizálják.

De nemcsak a belső berendezések és díszítések hódították meg a közönséget, hanem heteken keresztül ujdonságzárba menően csodálták a pompás, fedett, üveges csarnokot, ahová a vonatok befutottak s ahonnan kiindultak. Ez a fedett rész 7522 négyszög méter területű volt. A pályaudvar hossza a megépítés évében másfélkilométer volt, huszonhat kilométernyi vasúti vágánnyal.

Abban az időben naponként ötvenkét induló, illetve érkező vonatja volt a központi indóháznak.

Az első vonat egy szombati napon, 1884 augusztus tizenhatodikán szentelte fel az új pályaudvar sínpárjait. Reggel hat óra tíz perccor futott be a zimonyi személyvonat és tíz perccel később indult el — ez volt a Keletiről kiinduló első vonat — a ruttkai személyvonat. Az új pályaudvar első állomástőnöke Merkl Adolf főfelügyelő volt, az első forgalmi szolgálatot Szendefy István forgalmi tiszt látta el, az első vonatot pedig Incze János főművezető indította el.

A jubileum

Az öt évtized alatt mindössze öt állomástőnöke volt a Keletinek. Merkl Lachnitz János követte, azután Bóczán Elemér, majd Mil-tényi Ernő következett, jelenleg pedig Homonnay Dezső főfelügyelő a hatalmas állomás „vezérkari főnöke“, helyettese pedig Gál Kálmán.

Az utasforgalom bizony nagyon megnövekedett, amíg a Keleti pályaudvar a jubileumig eljutott. Sajnos, az első évekről nem áll rendelkezésre megfelelő statisztika, pedig az 1885. évi országos és az 1896. évi ezredéves kiállítás utasstatisztikája érdekes lenne. Az első statisztika 1898-ról mondja el számadatait, eszerint ebben az évben 2,700.000 induló és 2,600.000 érkező utasa volt a Keleti pályaudvarnak.

A múlt évben — a jubileum legális esztendőjében — 7,600.000 volt az induló és 7,500.000 volt az érkező utasok száma.

Ma a régi ötvenkét vonattal szemben — százötven vonat dübörög naponként a Keleti pályaudvar sínpárjain. Hetvenöt indul, hetvenöt jön.

És elképzelhető-e szebb megünneplése egy pályaudvar jubileumának, mint amiben vasárnap lesz része a Keletinek. A százötven vonaton kívül öt filléres vonat jön és külföldről öt különvonat hozza a nézők ezreit a Ferencváros—Sparta-mérkőzésre, a Középeurópai Kupa döntőjére.

Emberezzek özönlének jelenlétükkel har-sogják a vasut távolságokat semmisítő hatalmát és a dübörgő kerekek zengik az ünnepi szimfóniát.