

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

385.5

Szerző:

Cím:

Hetvenéves fennállását ünnepelte a Keleti-pályaudvar

Idő: "1954."

Forrás:

Személy:

Helyszám:

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Socialista Václav
1954. VII. 22.



A jubileumi ünnepségen a pályaudvar több dolgozója jutalomban részesült. Képünkön: Németh József elvtárs, vezérigazgatóhelyettes, átnyújtja a jutalmat Kiss I. József elvtárs, vezető főmunkamester, váltókezelőnek, aki 33 éve pontosan, balesetmentesen látja el szolgálatát.

(Kovács Géza felv.)

A Keleti-pályaudvar kultúrtermében jubileumi ünnepségre gyűltek össze a vasutas dolgozók. Hetvenéves a Keleti-pályaudvar. Hetven év telt el azóta, hogy 1884 augusztus 16-án elindult az első személyvonat a „központi pályaudvar indóházi csarnokából” Kelenföld —Komárom felé. Németh József elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes ünnepi beszédében méltatta a Keleti-pályaudvar történetét.

— Tizenegyévi parlamenti vita előzte meg az új budapesti pályaudvar felépítését. A Keleti-pályaudvart akkor „központi”-pályaudvarnak nevezték, pedig abban az időben még távolról sem volt „központi” fekvésű az állomás. A Nyugati-pályaudvar a becsatlakozó váci vasútvonallal együtt csztrák érdekelttség volt. Ebben az időben a Magyar Államvasutaknak csak egy állomása volt Pesten, a Losonci-

állomás — a mai Józsefvárosi pályaudvar. Az olasz reneszánsz stílusban felépített Keleti-pályaudvar ellen akkoriban csak egy panasz volt: *messze van a várostól*. Budapest gyorsütemű fejlődésére jellemző, hogy ma a Keleti-pályaudvar a város szívében fekszik.

A Keleti-pályaudvar a legjobb magyar építőművészek tervei alapján épült. A Kerepesi-út és a Thököly-út közötti elterülő mocsaras, ingoványos talajon cölöp-alépitményre építették. A pályaudvaron még fellelhetők azok a cölöpök, amelyeket hatvan évvel ezelőtt építettek a falakba. A pályaudvar vasszerkezetét *Feketeházi János* európa-hírű tervező, az épületet *Roklitz Gyula* építésmérnök tervei alapján építették. A hatalmas előcsarnokok mennyezetét *Lotz Károly* örökbecsű freskói díszítik. A freskók a háború során súlyosan megsérültek, restaurálásukat nemsokára megkezdik.

A pályaudvar érdekesség, hogy itt állították fel az első villanyfejlesztő telepet. A városban még gázvilágítás volt, amikor a Keleti-pályaudvar saját telepén már 70 ívlámpának teremtett áramot.

A pályaudvar fejlődését tükrözi például a következő kis számadat: az 1800-as években naponta 2—3000, ma több mint 120.000 utas fordul meg az állomáson.

Hosszú oldalakat írhatnánk a pályaudvar vasutasainak hősmultjáról. Egymenként résztvettek az állomás dolgozói az 1904. évi általános vasutas-sztrájkban, 1918 június 26-án Landler Jenő vezetésével léptek általános sztrájkba a keleti-pályaudvari vasutasok. Ezt a sztrájkot azért kezdték, mert a szomszédos MÁVAG-gvár katonai parancsnoka a munkások közé lövetett. 1919-ben a dicsőséges Tanácsköztársaság idején a Keleti-pályaudvar vasutasai

tömegesen jelentkeztek a „Vörösvasút”-ezredbe. A Horthy-fasizmus éveiben a munkásmozgalomban részvevő vasutasokat elbocsátották, nyugdíjigényüktől megfosztották.

1934-ben, a pályaudvar fennállásának ötvenedik jubileumán Horthyék nem engedélyezték az ünnepséget. Féltek a vasutasoktól. 1944-ben hatvanéves volt a Keleti-pályaudvar. Ekkor a német megszállás miatt szóba sem jöhetett az ünnepség.

Most, a hetvenedik évfordulón már szabad emberként ünneplik a keletipályaudvari vasutasok. A pályaudvar fennállásának hetvenedik évfordulóján a MÁV vezérigazgatósága jutalomban részesített tíz vasutas dolgozót, akik hosszú évtizedek óta teljesítenek szolgálatot a Keleti-pályaudvaron.