

Hetvenöt éves a Keleti

Háromnegyed évszázaddal ezelőtt, születésekor egyik méltatója, ismert műtörténész ezeket írta róla: „Legnehezebb volt és legjobban sikerült a főhomlokzat megoldása. Az a pont ugyanis, ahova az új pályaudvar főbejárata került, a főváros egyik legszebb távlatú pontja szinte a Dunától már látni lehet kapuzatát”.

Budapest főpályaudvara előtt, a 75 születésnapját idén ünneplő Keleti előtt, híd épül, átível majd a Baross téren, hisz kinötte már a világvárosi forgalom a régi ruháját. — Sok vita is volt az építkezésről: szabad-e

a Keleti előtt hidat építeni? —)

Már a nyolcvanas években napirenden volt az új pályaudvar építésének kérdése. Addig a vasúti személyforgalom a mai Józsefvárosi, akkor úgynevezett Losonci indóházból indult. Zsúfolt volt már ez az indóház, a Magyar Államvasutak is olyan „impozáns, kényelmes” pályaudvart akart építeni mint amilyent az Osztrák Vasúttársaság épített. Ugyanis ez volt: a Nyugati pályaudvar.

Az 1881-es esztendő a helykeresés éve volt. Hol legyen? Csakis a város szí-

vében, akár az „Osztrák pályaudvar”. A Kerepesi út és a Csömöri út elágazása közti térséget tartották legalkalmasabbnak. Százháznak hívták akkor ezt a területet. 1881-ben az omnibusz társaságnak voltak itt az istállói. Az omnibuszosokkal könnyű volt megegyezni: csőd előtt álltak. Tehát 1882-ben kezdődött meg a munka.

De gyorsan meg is akadt. Felfedezték, hogy a terület nemcsak, hogy egyenetlen poros, de: vízenyős is. Cölöp-alapépítményre van szükség. Kerek egy esztendővel meghosszabbítja ez az építke-



— A hetvenöt éves Keleti, amelynek „szinte a Dunától már látni lehet kapuzatát”. Néhány évvel ezelőtt naponta negyvenezen utaztak el innen, ma hatvanezen. (MTI foto — Torma; Andor felv.)

zést. A talajt is ki kellett cserélni — nem pesti talajon áll a Keleti — hónapokon át a vagonok ezrei hozták az ország más vidékéről a kemény, szilárd alapot adó földet. 1882 a cölöpözés, a feltöltés, a döngölés ideje.

1883-ban aztán nagy ütemben megindult az építkezés és tető alá is húzzák a csarnokot. Légfűtés, a teljes befejezés esztendeje: 1884. 4 880 000 „békebeli” forintba került.

Ki építtette? Kevesen tudják, építőjének mellszobra hosszú évekig a resti egyik „létári tárgya” volt. A pályaudvar első restise csináltatta s ettől a vendéglőstől vendéglősre szállt a szobor, de talapzatán nem volt név, s nem tudták kit ábrázol.

Rochlitz Gyula az államvasutak főfelügyelőjének terve szerint készült a kivitelező kollektívának a vezérkara: Ulbricht Ármin főmérnök, Feketeházy főmérnök, Speidl Bódog, Hauff Lajos mérnökök. A terv és a kivitelezés magyar volt. Hiszen az építési hirdelményben, vagyis a pályázat-

ban ez volt az első kikötés: „csakis hazai vállalkozó nyerheti meg, és csakis hazai munkásokat alkalmazhat...”

A főhomlokzat legfelső párkányzatát hétméter magasságú szoborcsoport díszíti: Neptun és Vulkán közül kiemelkedik egy fiatal nő alakja: a gőz géniusza. A kapuzat felső részének mélyedésében két szobor van: Watt-é a gőzgép és Stephensoné, a vasút feltalálójáé.

Az első szerelvény — 1884. augusztus 13-án — egy szombati nap, kora reggel 6.10-kor futott be Zimonyból és tíz perccel később futott ki az üres csarnok alól az első vonat: Ruttká felé. Az első vonatot Imicze János főművezető indította.

Érdekes lapozgatni az első utasstatistikában. Pontos adatot csak 1898-ból találunk: ebben az esztendőben 2 700 000 utas indult és 2 600 000 érkezett. 50 esztendővel később 1934-ben 2 600 000 az induló utasok száma és 7 500 000 az érkezőké.

A Keleti megnyitásának

idején naponta 52 induló, illetve érkező vonat futott ki, illetve be a csarnokba. 50 esztendő múlva, már 150 lett a forgalma, most pedig (— az átépítés előtti időben —) a kormos üvegkupolák alól naponta 110 vonat vág neki a messzi utaknak. Van amelyik 400 utast visz, de a déli miskolci 1200-at is. Tizenegy sánpár naponta 60 000 búcsúzó utas.

A megafon csak szól: „a sínek mellett tessék vigyázni”, új vonatok, új meg új indulások. A sátorlajújhelyi, a dunaujvárosi, a komáromi, a varsói gyors a miskolci gyors. — reggeli indulások, azok utaznak ezekkel, akik csendben, még a város ébredése előtt alarnak az állomásról kijutni. Aztán már csak 15—20 perccel futnak ki a vonatok. Delet harangoznak, s déltől három óráig már 33 vonat hagyja el a várost!

Indulási oldal... — jegyzem az állomásfőnök szavait. 21 vágány, 11 vágány, 60 000 elutazó... Beesteledeti, muzsikaszó csendül a restiben. Induljunk.