

1974 AUG 18

MAGYAR VASUTAS

385-5

CÖLÖPÖKRE ÉPÜLT, MINT VELENCE

Akh

Kilencven éves a Keleti pályaudvar

A múlt század 80-as éveiben fellendült az egyesített Pest-Buda fejlődése. Kicsit — talán — a közelgő millenniumi ünnepségek és nem utolsósorban a fejlődő közúti — omnibusz, lóvasút — és a mind nagyobb teret követelő gőzvasúti forgalom miatt.

Az 1877-ben elkészült Nyugati pályaudvar jól ellátta az ország keleti, déli és északi részeitől áramló személy- és áruforgalmat. A nyugat felé irányuló forgalom a Losonci indóházban (a mai Józsefváros) zsúfolódott össze. Itt tűrhetetlen állapotok uralkodtak. Ezért vetődött fel a gondolat: a fővárosban még egy pályaudvart kell építeni.

Egy év alatt felépült

Igen ám, de hol? A kérdés végtelennek tűnő vita tárgyát képezte. Nem akarták a járdaszélére építeni, mint a Nyugati indóházat, de messze sem a városközponttól. Olyan elképzelés is volt, hogy az akkor még csak hiányosan beépült mai körút és Rákóczi út keresztesében építik fel. Végül is abban állapodtak meg, hogy a Kerepesi út és Csömöri út elágazásában, ahol a bolgárkertészet, a Lóvásár tér és az Omnibusz Társulat istálló állnak, épüljön fel az új pályaudvar.

A szegényes házikók gazdáival könnyű volt szót érteni, de az Omnibusz Társulat — szakmai féltékenységből — tiltakozott. A honatyáknak sem tetszett a hely. „Messze, kint van! Minek ilyen nagy állomás? Annak a néhány utasnak, a negyede is elég. Száz esztendő múlva sem épül be a környéke” — mondták.

Rebelliónak minősült a tervpályázat-hirdetés, amely kimondta, hogy „csakis hazai vállalkozó nyerheti meg és csak is hazai munkásokat alkalmazhat.”

A kisajátítás ügye után, leg-

nagyobb ellenséggként a talajvíz jelentkezett. (Mocsaras terület volt.) Egyetlen megoldás volt kézenfekvő: lemásolni a velenceieket. Így is történt. Cölöpök ezreit verték le a süppedő talajba. Helyenként az egész altalajt ki kellett cserélni. Óriási munka volt. Hosszú hónapokon át az építési területre vezető vaspálya provizoriumokon érkeztek a vagonok szárai, cölöpökkel és építési anyaggal rakva. A megelőző földmunka közel egy esztendőt vett igénybe. Az építész Rochlitz Gyula mérnök, államvasúti főfelügyelő tervei szerint, csak 1883-ban kezdő-

dött el. A kiváló tervező és építész később is bizonyított. Feledhetetlen érdemeket szereztek még az építésnél Feketeházy János főmérnök, Speidl Bódog, Hauff Lajos, Wehle Gusztáv, Steinhardt Antal, Fabriczius Béla és Naeter Ernő mérnökök a sok ezer névtelen munkás, akik tevékeny segítségével egy év alatt felépült Európa akkori legsebbe és legnagyobb vasútállomása.

Az első vonat

Ötmillió forintba került. (Abban az időben a „krajczár” járt. Forintot a falusi ember, a munkás csak ritkán látott.) Nagy szenzációt jelentett a Központi Indóház nagyszerű épülete a periférián. A reneszánsz stílusban épült homlokzata részleteiben is impozáns. A felső párkányzatot 7 méter magas szoborcsoport díszíti. A tenger és tűz istenei — Neptun és Vulkan — között a magasba, egy fiatal nőalak, a gőz génusza emelkedik. A kapuzat két oldalán egy-egy mélyedésben, *Watt*nak, a gőzgép feltalálójának és *Stephenson*nak, a „vasutak atyjá”-nak 4 méteres szobra látható. A kapu íve közötti oszlopokon a bányászat, ipar, földművelés és kereskedelem szimbolikus figuráit helyezte el az építő. Feltűnést és csodálatot keltett az állomás belső díszítése is. A pénztárcsarnok felett *Lotz Károly* kezemunkáját — a vasút allegóriája — őrzik a falak. Körülötte *Than Mór* freskói a kereskedelmet és forgalmat szimbolizálják.

A gazdag belső díszítések mellett sokszor megcsodálta az utazóközönség a „monumentális” fedett csarnokot, amely 7500 négyzetméter területet foglal. Az építés évében az állomás 1,5 és a vágányhálózat hossza 26 kilométer volt. (Azóta sem változott.)

Napi 50 vonat volt abban az időben az állomás forgalma. Az első vonat 1884. augusztus 16-án érkezett be Zimonyból. Ezt követően 6 óra 20 perckor indult el — felvirágozva — az első személyvonat *Ruttkára*. A vonatot *Szende István* forgalmi szolgálattevő menesztette. A vasparipa szabályozóját *Inicze János* főmozdonyvezető tartotta kézben. Az állomásfőnöki tisztelet *Merkl Adólf* főfelügyelő látta el.

Naponta 240 vonat

A megnyitás évében 1 millió utas fordult meg az állomáson. A millenniumi esztendőben 5 milliót, az 50 éves jubileum idején, 1934-ben már 15 millió utast mozgatott a pályaudvar.

És ma...?

Az elmúlt évben 36-szor annyi kül- és belföldi utas érkezett és indult az állomásról — 36 millió — mint 90 esztendővel korábban. Naponta átlagosan 240 vonat közeledik, 120 ezer utast szállítva. Az utazóközönség orosz, német, francia, angol, olasz, spanyol, lengyel stb. nyelven kap felvilágosítást, tájékoztatást. És a pályaudvar környéke is beépült. Ellentétben azzal, amit a tamaskodók 90 esztendővel korábban hirdettek.

Gergely József

