

VASÚTFEJLESZTÉS A KIEGYEZÉS UTÁN – A KELETI PÁLYAUDVAR

Az 1848–1849-es forradalom és szabadságharc leverése és a kiegyezés között a magyarországi vasutakat osztrák és magyar magántársaságok építették a bécsi abszolutista kormány felügyelete alatt. Magyarországon, akárcsak a világ legnagyobb részén a vasutak különleges engedélyekkel, feltételekkel alapított magánvállalkozások voltak, amelyek működését az állam különféle kedvezményekkel segítette, és jelentős profitot hoztak tulajdonosaiknak. Bár a társaságok szerepe a magyar közlekedés fejlesztésében vitathatatlan, a kiegyezés idején már látszódott az így kiépült vasúthálózat hátránya is: az egymással való rivalizálás következtében a vonalak a fővárosban széttagoltak voltak, a sínpályák és a hozzátartozó indóházak (pályaudvarok) a Duna két partján helyezkedtek el, és az összeköttetés hiánya jelentősen megnehezítette a városon belüli vasúti közlekedést. A kialakult helyzetben a magyar kormány fokozottabb szerepvállalásra határozta el magát: 1867-ben felvásárolta a csődbe jutott Magyar Északi Vasutat. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 1869. évi döntése értelmében az államkincstár kezelésébe vett vasút és a közeljövőben megnyíló Zákány–Zágráb vonal neve Magyar Királyi Államvasutak lett, amivel megalakult a mai MÁV jogelődje. A hazai magánvasúttársaságok nagy részét államosították, vonalaikat és szerelvényeiket pedig a Magyar Királyi Államvasutak vette át.

Már 1868-ban megfogalmazódott az igény egy nagy, fővárosi központi pályaudvarra, ám az első javaslat csak 1871-ben került a parlament elé. A Magyar Királyi Államvasutak által építendő pályaudvar helyszínéül több lehetséges variáció is felmerült, amelyet Tisza Lajos (1832–1898) közlekedési miniszter kiválóan összefoglalt a budapesti indóházakat összekötő vasút létesítéséről szóló törvényjavaslat tárgyalásánál: *„Különösen, miután a főváros rendezése alkalmával elhatároztatott, hogy a főváros egy nagy körút által fog átszeletni, a városiak részéről általános volt a kívánat, hogy az említett személyszállító pályaudvar lehetőleg ezen körútra helyeztessék el. Ezen kívánság nagyon indokolt, mert minden pályaudvar fő kényelmét könnyű hozzáférhetősége teszi: a minisztérium tehát felkarolta ez eszmét és megtette a felvételeket és számításokat; kitént ezekből, hogy arra, hogy itt épülhessen az indóház, a pályát a városon keresztül egy igen költséges viaducton kellene bevezetni. Oly magasra rúgott ennek folytán a költség-előirányzat, hogy az állami kincstár érdekében kénytelennek érezte magát a minisztérium egy másik nézetnek adni előnyt, mely szerint a pályaudvar a kerepesi út végével, a kerepesi vámon kívül helyeztetik el. Tagadhatatlan, hogy ez a város körpontjától pár száz öllel távolabb esik, de tekintve a város mai gyors épülését és terjedését, elfogadható e hely, különösen miután a hozzáférhetőség éppen oly*

kényelmes, mint az előbb említett helyhez. Elvitatthatatlan előnye pedig az, hogy 1 200 000 forinttal kerül kevesebbe az indóház felépítése itt, mint az előbb jelzett ponton.”¹

Az országgyűlés – elfogadva a javaslatot – a Nagykörút és a Rákóczi út sarkára tervezett indóházat elsősorban anyagi szempontból kivitelezhetetlennek ítélte, és a Baross tér mellett döntött. A téren egyébként is lakóövezet-fejlesztéseket terveztek, ahol sakktablaszerűen, szabályosan emelt utcákat alakítottak ki, és három-négy emeletes bérházakat építettek.

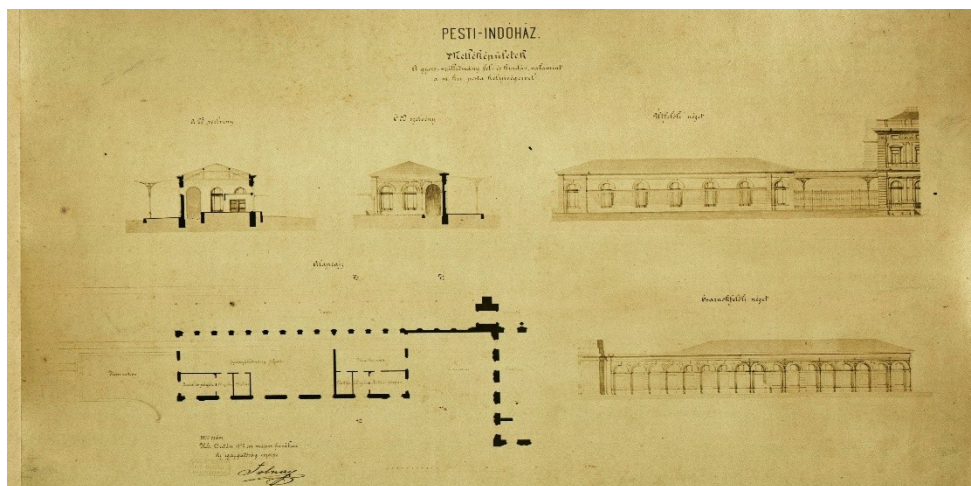
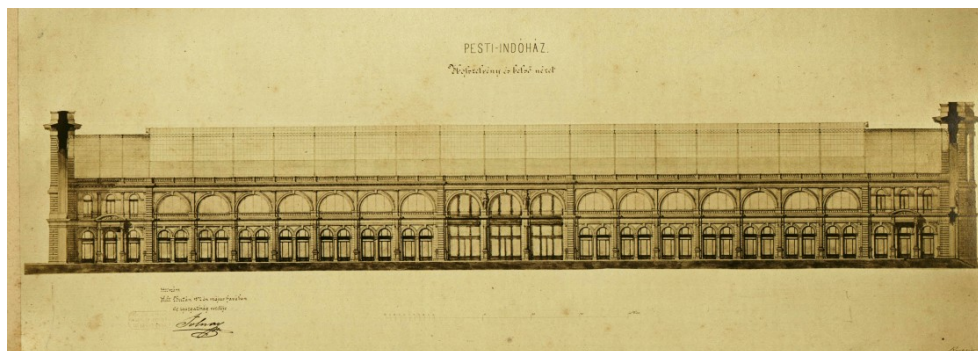


Miközben a Nyugati pályaudvart – amely az Osztrák Államvasutak tulajdonában állt – már 1877-ben átadták, a Keleti (1892-ig Központi pályaudvar) építése csak 1881-ben kezdődött meg. Az indóházat Rochlitz Gyula (1825–1886) MÁV-főfelügyelő, a Vasútépítészeti Igazgatóság építésze, míg a csarnok acélszerkezetét Feketeházy János (1842–1927) hídépítő mérnök tervezte. A munkálatok kivitelezője Kéler Napoleon (1845–1919) építési nagyvállalkozó volt. Az épület vasszerkezetét a MÁVAG készítette. A beruházás összköltsége 4 millió 880 ezer forint volt.²

A Baross téren megkezdett munkálatok a helyszín jelentős átrendezését is magukkal vonták. Csak az építkezés közben derült ki, hogy a terület lápos és talajvízes, így a szakemberek a hagyományos alapozás helyett a Velencében is látható cölöpökre épített talapzatot készítettek. A cölöpalapozást Gregersen Guilbrand vállalkozása végezte.

¹ MASZÁK, 1872. 389. – A törvényjavaslat végül az 1872. évi IX. tc (*A budapesti indóházakat összekötő vasút létesítése tárgyában*) emelkedett jogerőre. Ennek eredményeként épült meg az összekötő híd az újbudai (ma kelenföldi) és a kőbányai (ma Kőbánya felső) állomás között, amelyhez később csatlakozott a Ferencváros állomás is. A törvénycikk teljes szövege megtekinthető: 1000 év törvényei (<https://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5543>)

² BERTALAN–BERTI, 1984. 26.



A Keleti pályaudvar építési tervei³ a képek sorrendjében: homloknézet, oldalnézet, belső nézet, melléképületek.

Jelzet: MNL OL Tervtár, Vegyes tervrajzok (I 15), No. 15/a/1–32.

³ Az alaprajzok megjelenítésétől eltekintünk, mert papíralapon, ilyen kicsinyítésben nem élvezhető.

További módosításokat eredményezett az eredeti tervekhez képest a magyar közgyűlés azon kikötése, miszerint a pályaudvarnak a Rákóczi út tengelyére kellett esnie, amely a helyszűke miatt a kivitelezett épület bizonyos fokú torzulásához vezetett, hiszen a pályaudvari csarnok és a felvételi épület a Baross tér Thököly úti oldala felé tolódott el.

A Keleti pályaudvar esetében (is) fontos szempont volt az épület reprezentatív kialakítása. Az eklektikus stílusú pályaudvar díszítőelemeinek kialakításával a kor legnevesebb művészeit bízták meg, a csarnok festését például *Schückedanz Albert* (1846–1915) tervezte. A díszítések tudatosan a vasút történetéhez kapcsolódnak. A Baross téri főhomlokzat szobrai közül három is a gőzgépek feltalálására reflektál: a Neptunusz és Vulkanusz, (azaz a víz és a tűz istenei) közül kiemelkedő nőalak maga a gőz, de szobrot kapott a gőzgép feltalálója, *James Watt* (1736–1819) és a gőzmozdony egyik megalkotója, *George Stephenson* (1781–1848) is, alkotóik *Stróbl Alajos* és *Vasadi Ferenc*. A kapuk közötti oszlopok szobrait *Bezerédi Gyula* (1858–1925) alig huszonöt évesen készítette. A négy alkotás a nehézipart (egyenruhás selmecebányai bányász csákánnyal és szénszállító kocsival), a könnyűipart (guzsalyos, rokkás nő), a mezőgazdaságot (leány sarlóval és kévével), továbbá a kereskedelmet (díszmagyarba öltözött férfi pénzes zacskóval és gabonaszákos mérleggel) jelenítette meg. Az indulási csarnok termének legnagyobb faliképét *Than Mór* (1828–1899) festette „A vasút allegóriája” címmel. *Lotz Károly* (1833–1904) bízták meg a csarnok Thököly úti bejáratával szemközti falán látható, fő kompozíciót kiegészítő és a többi falat díszítő kisebb képek elkészítésével az alábbi tematikában: Háború és béke, Jólét, Kohászat, Bányászat, Hidépítés, Kereskedelem, Földművelés, Posta és hírközlés. A lakatosmunkák *Jungfer Gyula* műhelyét, az öntöttvas elemek *Oetl Antal* gyárát dicsérik.⁴

1884-ben Európában elsőként a Keleti pályaudvaron vezették be a villanyvilágítást, amelynek újszerűségét mutatja, hogy magát az izzólámpás világítást is csak öt évvel korábban, 1879-ben szabadalmaztatták. A pályaudvaron üzembe helyezett áramfejlesztő és a lámpák a Ganz gyárban készültek. Az irodákba villanyégőket, a csarnokban pedig ívlámpákat helyeztek.⁵ A villanyvilágítás több kortárs, köztük mérnökök tetszését sem nyerte el: véleményük szerint a pályaudvaron a főváros utcáin már 31 éve használt légszuszvillágítást kellett volna alkalmazni. Erre nézve *Bernaier Izidor* gázgyári mérnök 1887-ben egy tanulmányt is írt, amiben levezette, hogy a légszuszvillágítás a villanynál jóval olcsóbb, használata pedig biztonságos, míg egyelőre kérdés, „*vajon általános elterjedés és használat mellett az elektromos világítás nem fog-e sokkal több bajt okozni?*”. A villanyvilágítás mellett érvelők viszont annak koncentráltabb fényét és hosszabb ideig tartó égéstartamát emelték ki.⁶

A pályaudvar kialakítása tükrözte a kor társadalmi hierarchiáját. Az utazóknak kocsiosztályok szerint külön várótermek és étkezőhelyiségek álltak rendelkezésükre. Az egyes társadalmi csoportok a peronon sem találkoztak, mert a beálló szerelvény kocsiosztályai a várótermek sorrendjét követte, így a megfelelő kocsi a megfelelő váróterem elé érkezett.⁷ A pályaudvar építése 1884-ben fejeződött be. Az épületet 1884.

⁴ VÖRÖS, 2014. 3.

⁵ ONGRÁDI, 2009.

⁶ BERNAUER, 1887. 347–349. A cikk előzménye: KOVÁCS, 1887. 257–268.

⁷ BÁN, 2008. 12.

augusztus 15-én avatták fel, ezt követően pedig átadták a forgalomnak. A csarnokban eredetileg öt vágány volt, és az állomást az első években csupán egy kétvágányú pálya kapcsolta az országos hálózathoz. Az első vonat Zimonyból érkezett 1884. augusztus 16-án reggel 6 óra 10 perckor, a következőt pedig Ruttkára indították tíz perccel később. Az első évben már majd' egymillió volt az utasforgalom a pályaudvaron, a korszakban naponta 52 vonat indult és érkezett, míg az 1984-es évben, tehát 100 év elteltével, az utas szám 36 millió főre emelkedett, és 90-120 vonattal közlekedett a téli nyári időszakról függően.

A Keletre sok vasúttörténeti és magyar történeti szempontból jelentős esemény fűződik. 1932. szeptember 12-én innen indult első útjára a V 40 001 számú Kandó mozdony, amely a vasútvillamosítás kezdetét jelezte hazánkban, valamint innen indult még a Balkán felé közlekedő Orient Expressz is. A Keleti pályaudvarba gördült be 1922-ben az a szerelvény is, amellyel *Guido Romanelli* érkezett Magyarországra, a tiszteletére rendezett ünnepségsorozatra. Az olasz ezredes a Tanácsköztársaság idején kifejtett humanitárius tevékenységével érdemelte ki a budapestiek szeretetét. Az olasz király, III. Viktor Emánuel 1937 májusi magyarországi látogatásakor ugyancsak ide érkezett, az uralkodói párt politikusokból és a MÁV vezetőiből álló küldöttség fogadta a feldíszített pályaudvaron.⁸

A pályaudvar üzembe helyezésével viszont a munkálatok nem szűntek meg, ugyanis csak hamar szükségessé vált többek között a villamos gépház bővítése, amelynek végleges átadására a távírda raktár épületével együtt 1894-ben került sor, miután egy, a helyszínen megalakult bizottság azokat behatóan megvizsgálta, hiányt nem tapasztalt, ezért átvételre javasolta az épületeket.⁹

A Keletiben vendéglő is nyílt, amelynek felszereltségével, a kiszolgálás minőségével nem mindenki volt elégedett. Az MNL OL óbudai épületében őrzött MÁV Igazgatóság anyagából előkerült 1899. évből származó panaszos beadványból kiderül, hogy az étteremben a kiszolgálás kocsmái volt, a tányér, amelybe a vendég a levest, valamint a borosüveg, amelyben a bort kapta idomtalanul nézett ki, az étel-ital íztelen volt, vizet a felszolgáló személyzet nem tett ki az asztalra, így az illető személy étlen-szomjan maradt, ezért fordult az Igazgatósághoz a hibák orvoslását kérve. A MÁV aktába írt előterjesztés szerint – amelybe a panaszos beadvány került – a sértett vendég, Csengeri Kálmán egykor vasúti alkalmazott volt, akit elmebetegség miatt felmentettek a szolgálat alól, ezért zavart lelkiállapota miatt nem foglalkoztak a beadvánnyal, az ügyet irattárba helyezték.¹⁰

⁸ KOLTAI, 1984. 18–19.; SZABÓ, 2009.; MNL OL K 589–II–J–3–17. Fogadási rend a Keleti pályaudvar nagycsarnokában III. Viktor Emánuel látogatása alkalmából, 1937.

⁹ MNL OL Z 1525–A–1894–167842/1894. A Keleti pályaudvar villamos gépháza.

¹⁰ MNL OL Z 1525–A–1899–51790/1899.

A magyar kir. államvasutale igazga-
sóságának

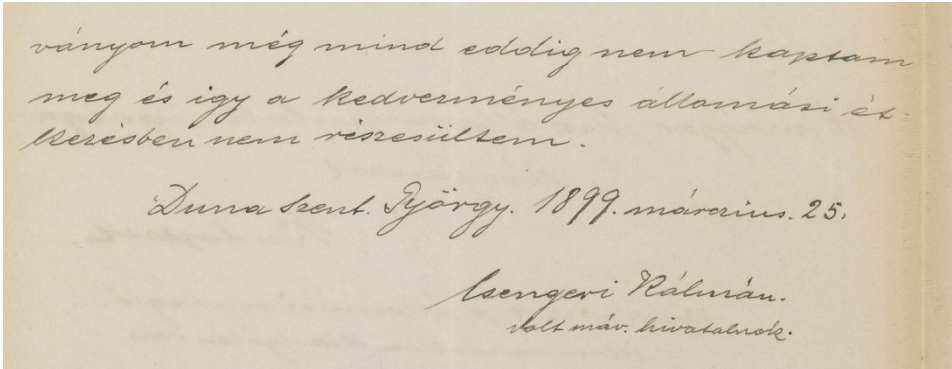
Budapest.

Budapest K. p. állomás vendéglő-
jében rendszeren kizsoltás van.

Múlt nyáron körülményes utazásom kör-
ben a Fiume felé kirendelt gyorsvonas
indulása előtt Budapest K. p. állomás
vendéglőjében araktam étkezni. A kizsol-
gátást nagyon kegyetlennek találtam.
Egy hosszú maradt arat végén idomatlan
durva lapos fánjiban leves; a rendelt sült
egy crinkánjiban; a bor egy sörtes sör-
sültén idomatlan üvegben volt. Émel-
less a leves ivetlen, a sült sültlen, a bor
ihotatlan volt; vicsor nem tessék ar arat-
ra úgy, hogy ésten és szájban maradtam.

Moss, hogy a tavasz kirendelés, Né-
vess megfelelő intézkedés, hogy az ál-
lomás vendéglőben ügyes pincér és
nos erőszakos jö' ételhez és isalovos
szolgálaton fel ar utazó kérésre. Meg-
emlitem még, hogy a fényképes igazol-

Atv 17/20



ványom még mind eddig nem kaptam
meg és így a kedveményes államási és
keresésben nem részesültem.

Duna-szent. György. 1899. március. 25.

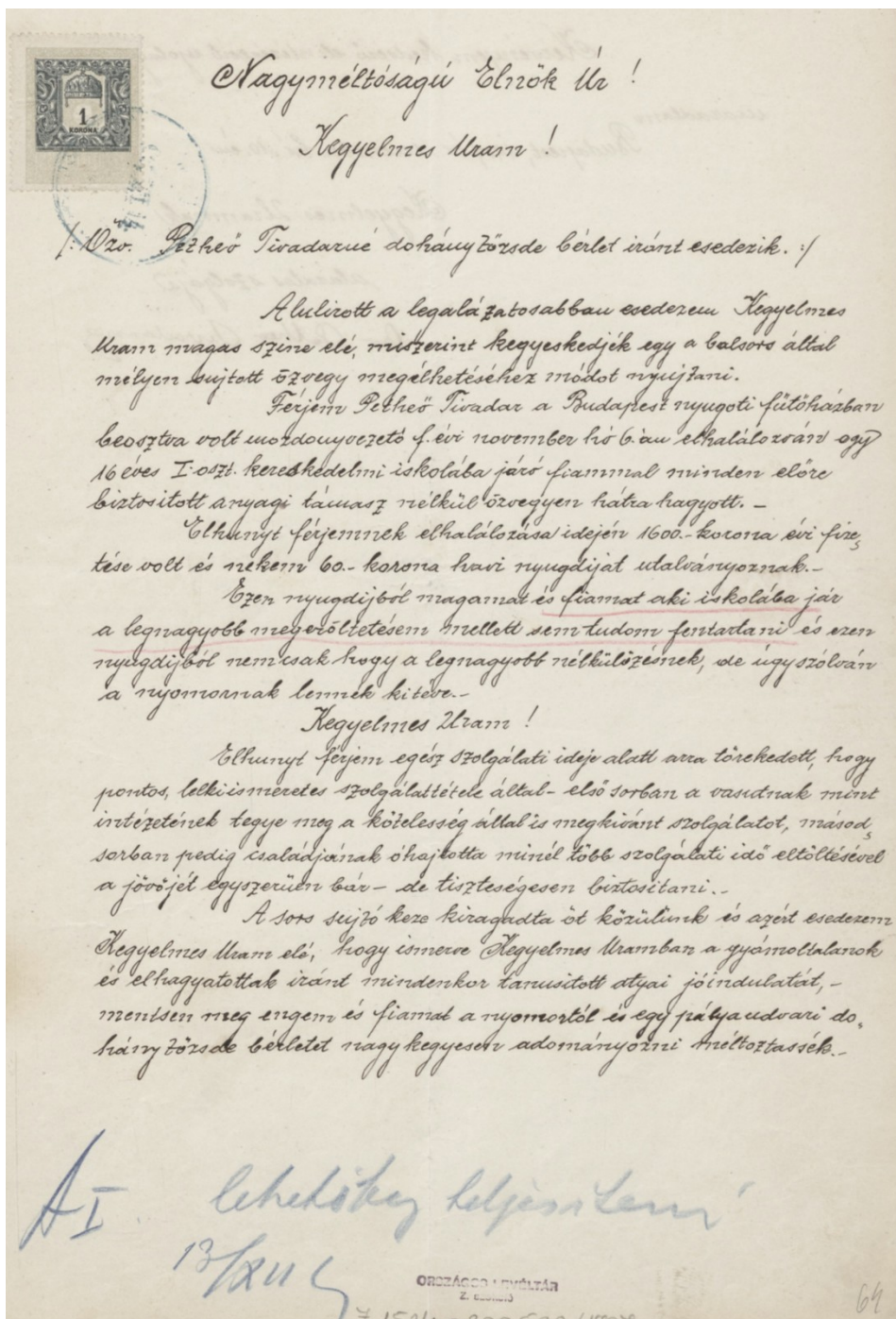
Szengeri Kálmán.
volt már hivatalnok.

Panasz a Keleti pályaudvar vasúti vendéglőjére a rossz kiszolgálás miatt

Jelzet: MNL OL Z 1525-A-1899-51790/1899.

Ahogy a közelmúltig megszokott volt, úgy a századforduló környékén sem hiányozhattak a dohánybódék a pályaudvarokról. 1907-ben özvegy *Petbeő Tivadarné* fordult a MÁV elnökéhez, *Ludvigh Gyulához* azzal a kéréssel, hogy egy pályaudvari dohánytőzsde bérleti jogát szíveskedjen neki adományozni. Az asszony férje hosszú évekig mozdonyvezető volt, de hirtelen elhalálozott, és ő fiával együtt minden előre biztosított anyagi támasz nélkül özvegyen maradt. „Elhunyt férjemnek elhalálozása idején 1600 korona évi fizetése volt és nekem 60 korona havi nyugdíjat utalványoznak. Ezen nyugdíjból magamat és fiamat, aki iskolába jár a legnagyobb megerőltetésem mellett sem tudom fenntartani és ezen nyugdíjból nem csak hogy a legnagyobb nélkülözésnek, de úgyszólván a nyomornak lennék kitéve. [...] ismerve Kegyelmes Uramban a gyászoltalanok és elhagyottak iránt mindenkor tanúsított atyai jóindulatát, – mentsem meg engem és fiamat a nyomortól és egy pályaudvari dohánytőzsde bérletét adományozni méltóztatnék.” Az asszony beadványa meghallgatásra talált és három évre megkapta a dohánybódé bérleti jogait.¹¹

¹¹ MNL OL Z 1524-300538/1907-60. doboz.



Özv. Petheő Tivadarné kérelme dohánytőzsde bérlet iránt, 1907.

Jelzet: MNL OL Z 1524-300538/1907.

A 150 évvel ezelőtti kiegyezés teremtette meg a lehetőségét Magyarország ipari és gazdasági fejlődésének, amelynek jó példája a vasútfejlesztése. A fővonalak mellett elkezdtek kiépülni a Helyi Érdekű Vasutak is, hogy a vidéket áru- és személyszállítás terén bekapcsolják a fővonalak hálózatába. A dualizmus időszakában megindult nagyarányú fejlődés nyomai mai is láthatóak, többek között a Keleti díszes épületén és színes történelmén. Ez volt a Magyar Királyi Államvasutak első pályaudvara, amelynek építését bár hosszú tárgyalások előzték meg, napjainkban is az egyik legforgalmasabb és legkihasználtabb része a vasúttársaságnak.



A Keleti pályaudvar 1896 körül. – *Forrás: www.fokert150.hu*

Rövidítések és irodalomjegyzék

Források

- | | |
|----------------------------|---|
| MNL OL | Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára |
| MNL OL Z 1524 | Gazdasági Levéltári Főosztály, MÁV Bizalmas jelzésű iratok |
| MNL OL Z 1525 | Gazdasági Levéltári Főosztály, MÁV Igazgatóság általános iratok |
| MNL OL K 589 | Polgári kori Kormányhatóságok Levéltára |
| MNL OL T 15 No. 15/a/1–32. | Tervtár, Vegyes tervrajzok |

Kiadott források

MASZÁK

- 1872 CXLVIII. országos ülés. 1872. február 19. *Az 1869. évi ápril hó 20-dikára hirdetett országgyűlés főrendi házának naplója*. MASZÁK HÚGÓ szerkesztésében. II. kötet. 1872. 389.

Szakirodalom

BÁN

- 2008 BÁN DÁVID: A pályaudvar, mint társadalmi reprezentáció. Abraham Lincoln-tól Vorosilov marsallig. *2000 Irodalmi és társadalmi havilap*. 2008. 12. sz. – <http://ketezer.hu/2008/12/a-palyaudvar-mint-tarsadalmi-reprezentacio/>

BERNAUER

- 1887 BERNAUER IZIDOR: Észrevételek Kovács Pálnak, a magy. kir. államvasutak központi pályaházának elektromos világító telepét ismertető cikkére. *A Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye*. XXI. kötet. Ullmann Vilmos szerkesztésében. Bp., 1887. 347–349.

BERTALAN–BERTI

- 1984 BERTALAN JÁNOS–DR. BERTI BÉLA: A százéves Keleti pályaudvar. *Budapest*, 22. évf. 1984. 1. sz. 26.

KOLTAI

- 1984 KOLTAI MARIANN: Százszentdős a Keleti-pályaudvar. *Honismeret*, 12. évf. 1984. 6. sz. 18–19.

SZABÓ

- 2009 SZABÓ MÁRIA: *A Romanelli-misszió*. Mundus Magyar Egyetemi Kiadó Kft. Bp., 2009.

KOVÁCS

- 1887 KOVÁCS PÁL: A magy. kir. államvasutak központi pályaházának elektromos világító telepe. *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye*. XXI. kötet. ULLMANN VILMOS szerkesztésében. Bp., 1887. 257–268.

ONGRÁDI

- 2009 ONGRÁDI MELINDA: A legmagyarabb pályaudvar fényes múltja, jelen és jövője. 2009. szeptember 04. <http://hg.hu/cikkek/varos/7464-a-legmagyarabb-palyaudvar-feny-es-jovoje>

VÖRÖS

- 2014 VÖRÖS TIBOR: A 130 éves Keleti pályaudvar ipar- és képzőművészeti értékei. Vasúti építészet (14. rész). *Sínek Világa*, 2014. 3. sz.
<http://www.sinekvilaga.hu/vasuti-epiteszet-14.-resz-a-130-eves-keleti-palyaudvar-ipar-es-kepzo-muveszeti?index=1>