1977 SEP 8

MAGYAR NEMZET

Százéves a Nyugati pályaudvar 244

Az indóháztól a nagycsarnokig

Száz esztendővel ezelőtt a Lipótváros Pest kietlen perifériája volt, a legkisebb és legkevésbé lakott kerület. Gazos telkek, vagy inkább rétek, nyomorúságos, szétszórt házak fogadták itt a vándort. A Szent István körút előde, a Tüköry, majd Fegyvergyár utca a Lipót körút kiépítése előtt meglehetősen sivár képet mutatott; éjszakai csavargók kedvelt helye volt. Legfeljebb az ide telepített néhány üzem emlékeztetett arra, hogy városi területről van szó. A Tejvendéglő szomszédságában, a jelenlegi ABC, a patika és a könyvesbolt helyén működött az Árpád gőzmalom, míg a Berlin étterem helyén a Haggenmacher-féle gőzmalom. Feljebb, a mostani Marx tér sarkán — persze akkor térnek nyoma sem volt, hiszen utcák is alig akadtak errefelé —, ott ahol most az Imbisz büfé található, egy régi cukorgyár állt.

A túlsó oldalon pedig ott magasodott a nevezetes pesti indóház, az ország legelső vasútállomása, amelyet 1846-ban építettek, s amely a Vác felől érkező gőzüzemű szerelvényeket fogadta. Ez az indóház később gondokat okozott a városrendezésnek. Útjában állt a nagyvárosiasodó Budapestnek.

Mielőtt tovább szemlélnénk a száz évvel ezelőtti eseményeket, olvassuk el az alábbi idézetet, amely a Fővárosi Közmunkák Tanácsának egyik 1871-es jelentéséből való: „A város zöme minden összefüggés nélkül szórványosan, csak itt-ott mutatja az emelkedésnek némi jelét s nagyrészt elavult házakkal van megrakva. A fejlődésnek csakis azáltal lehet okszerűbb irányt adni, ha a város területének közepén egy szép, tágas s az egész városon keresztbe átvonuló út nyittatik, mely által egyrészt felébresztetik a kedv annak mentén díszesebben építkezni..." Hallatlan nagy vállalkozásba kezdtek, hiszen az addigi beépítést jóformán figyelemre se méltatva határoztak a Nagykörút „keresztülvágásáról".

A munkálatok hamarosan meg is kezdődtek; a bontás és az eleinte igen nehezen haladó építkezések nagyjából 1872-től 1906-ig tartottak. Virágzott a telekspekuláció, s gyakoriak voltak a váratlan akadályok.

De ugorjunk vissza a munkálatok kezdetére. A délkeleti vaspályaudvarnak csaknem a fele belógott a körút tervezett nyomvonalába; a téglalap alaprajzú épület egyik keskenyebb oldala csaknem az akkori Gyár, a mai Jókai utcánál állt. Lebontása elkerülhetetlen volt, egyébként nem lehetett megépíteni a majdani Lipót körút egyenes szakaszát. A tulajdonos, a Cs. és Kir. Szab. Osztrák Államvasút az indóház kitelepítésétől mereven elzárkózott, de hajlandónak mutatkozott egy új, a fejlődő városhoz méltó pályaudvar felépítésére. A közmunkák tanácsa annyit tehetett, hogy 1873-ban egyezményt kötött a vasúttársasággal, hogy a szintbeli kereszteződések elkerülésére, s azért, hogy a városrészek között ne szakadjon meg az összeköttetés, a Kétszív utca — tehát a mai Csanády és Szív utca — irányában hidat kötelesek építeni. Ez a mai Élmunkáshíd. Megállapodás volt arra is, hogy megteremtik a biztonságos átjárást a Hajtsár (ma Bajza) utcánál és az Aréna (ma Dózsa György) útnál.

Az új pályaudvar építése végül 1874-ben kezdődött el. A mai napig él az a tévedés, hogy a Nyugati épülete a híres francia Eiffel mérnök tervei alapján készült. Az építésre való jogot — pályázat útján — valóban a párizsi Eiffel Gusztáv és Társai elnevezésű cég nyerte el, sőt, a vasszerkezet egy részét is Franciaországban öntötték. A tervező azonban bizonyos Theofil Seyring mérnök volt.

Az építőmunkások keze alól végül is Európa egyik legkorszerűbb pályaudvara került ki. A csarnok homlokzatát öntöttvas oszlopok osztják kilenc részre, s ezeket a mezőket sűrűn rakott üvegcikkelyek borítják. E homlokzatot kétsisakos, tornyos eklektikus épületek zárják le kétfelől. Az építés érdekessége, hogy a 44 méter széles új csarnokot — amely pontosan a régi épület tengelyében helyezkedik el — az indóház fölé emelték. Persze félig kilógott alóla, hiszen az építés egyik fontos célja éppen az volt, hogy az új épület teret engedjen az éppen ott kezdődő Teréz körútnak. Az indóház lebontásához végül csak akkor láttak hozzá, amikor a csarnok már készen volt. Erről, a maga korában ritka technikai bravúrnak számító módszerről, illetve az építkezés végső mozzanatáról egy becses fotográfia is árulkodik. Erre az eljárásra azért volt szükség, hogy az építkezés ideje alatt is zavartalan legyen a vasúti közlekedés.

Végül az új pályaudvart, amely a Nyugati nevet kapta, továbbá a Nagykörút első rövid szakaszát pontosan száz esztendővel ezelőtt, 1877-ben adták át. Ennyi idő eltelte után a következő néhány évben éli át a környék — a Marx tér — második nagy megújulását.

Fehér Béla