

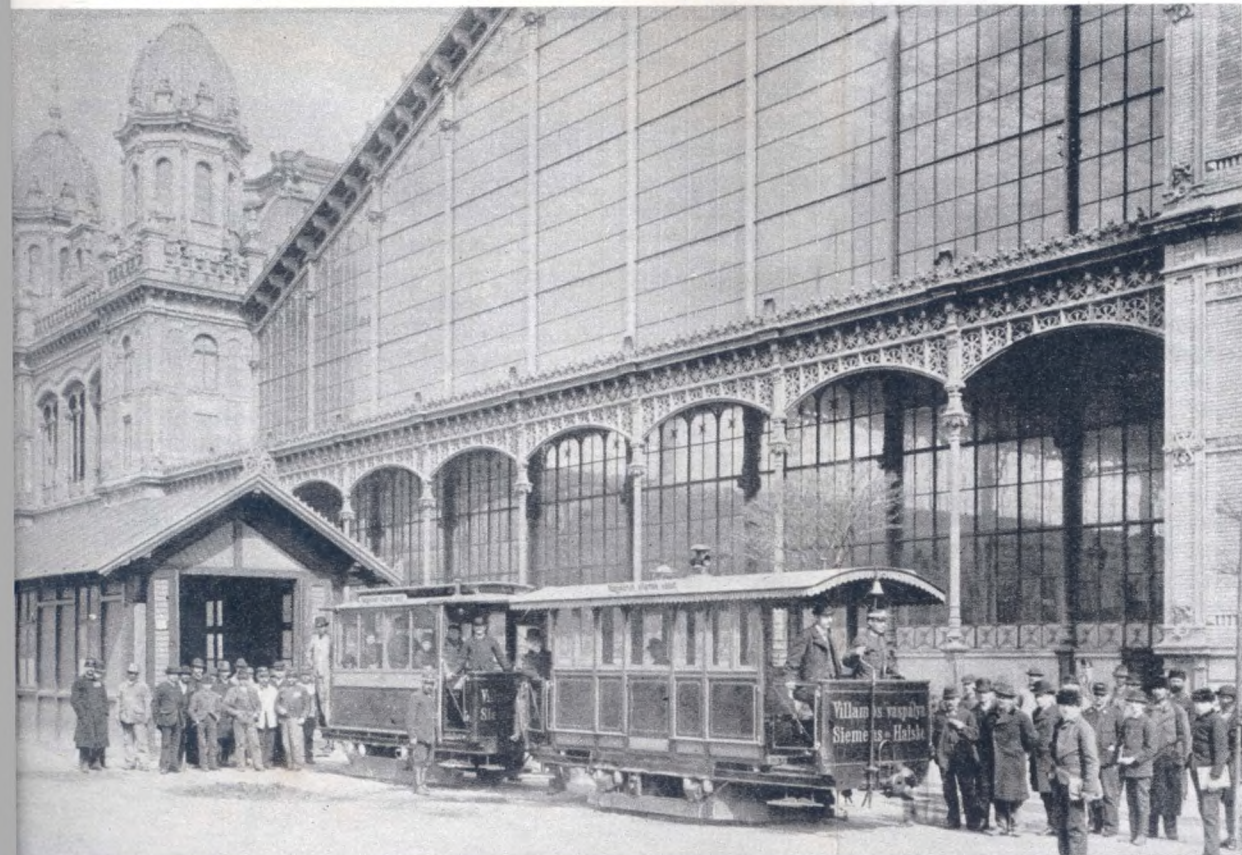


Laczkó Ildikó felvételei és reprodukciói

Bertalan János—Dr. Berti Béla

SZÁZÉVES A NYUGATI PÁLYAUDVAR

Az 1887-ben megindult villamos vasúti próbajárat végállomása a Nyugati pályaudvar előtt (Klősz György felvételei)



Hazánkban 1846. július 15-én ünnepélyes keretek között adták át a forgalomnak az első gőzüzemű vasútvonalat, mely Pestet Váccal kötötte össze. Ennek fejállomásaként építtette fel a Magyar Középponti Vasút a mai Nyugati pályaudvar elődjét: az indóházat.

Az indóház Sprenger császári királyi tanácsos tervei szerint épült. A pályaudvart a szervita atyák majorjának helyére (a mai Dózsa György út—Rudas László utca—Váci út határolta területre) telepítették.

Ez az indóház egy negyedszázadon át megfelelt az akkori forgalom igényeinek. A vasúti hálózat fejlődése és a forgalom nagymértékű növekedése később szükségessé tette a bővítést. 1872-ben az indóházat egy kétemeletes, homlokzatos épülettel toldták meg (ez a mai Lenin körút 122. sz. alatti épület). A vasúttársaság ezen kívül a régi pályaudvari épületek átalakítását és további épületrészekkel való bővítését tervezte.

A pályaudvar átépítési terve

Alig készült el a mai Lenin krt. 122. sz. alatti — a Jókai utcáig terjedő — toldaléképület, amikor aktuálisá vált a Nagykörút létesítése. A körút az első terv szerint az új pályaudvari épületen vezetett volna keresztül. A megkezdett bővítés folytatásáról így szó sem lehetett, sőt a már meglévő új épület fennmaradását is veszélyeztette a körút kialakítása. 1872 őszén De Serres Ágoston, az osztrák állami vaspályatársaság építészeti főigazgatója módosító javaslatot tett a közmunkatanácsnak és a fővárosnak: vezessék a körutat a nagycsarnokon keresztül, az új épület pedig a körúti oldalán is kapjon homlokzatos, s így megmaradhat. Ebben az esetben a társaság vállalja, hogy a kialakítandó körút másik oldalán új, díszes és korszerű pályaudvari épületeket emel.

A közmunkatanács és a főváros elfogadta az ajánlatot. Az erről szóló egyezmény a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, Pest városa és az Osztrák Államvasúti Társaság között 1873. január 5-én létrejött. A vasúttársaság az egyezmény értelmében kötelezte magát a Kétszív (mai Szív) utca irányában egy híd, az Aréna (mai Dózsa György) út irányában egy alagút, valamint a kor igényeinek megfelelő új pályaudvar megépítésére.

De Serres Ágoston a megállapodás birtokában elkészítette az

Új terveket, s azokat a képzőművészeti társaság 1874. május havi kiállításán a nagyközönségnek is bemutatták. Ezután a vaspályatársaság négy építőcéget felszólított, hogy a tervek kivitelezésére nyújtsanak be pályázatot.

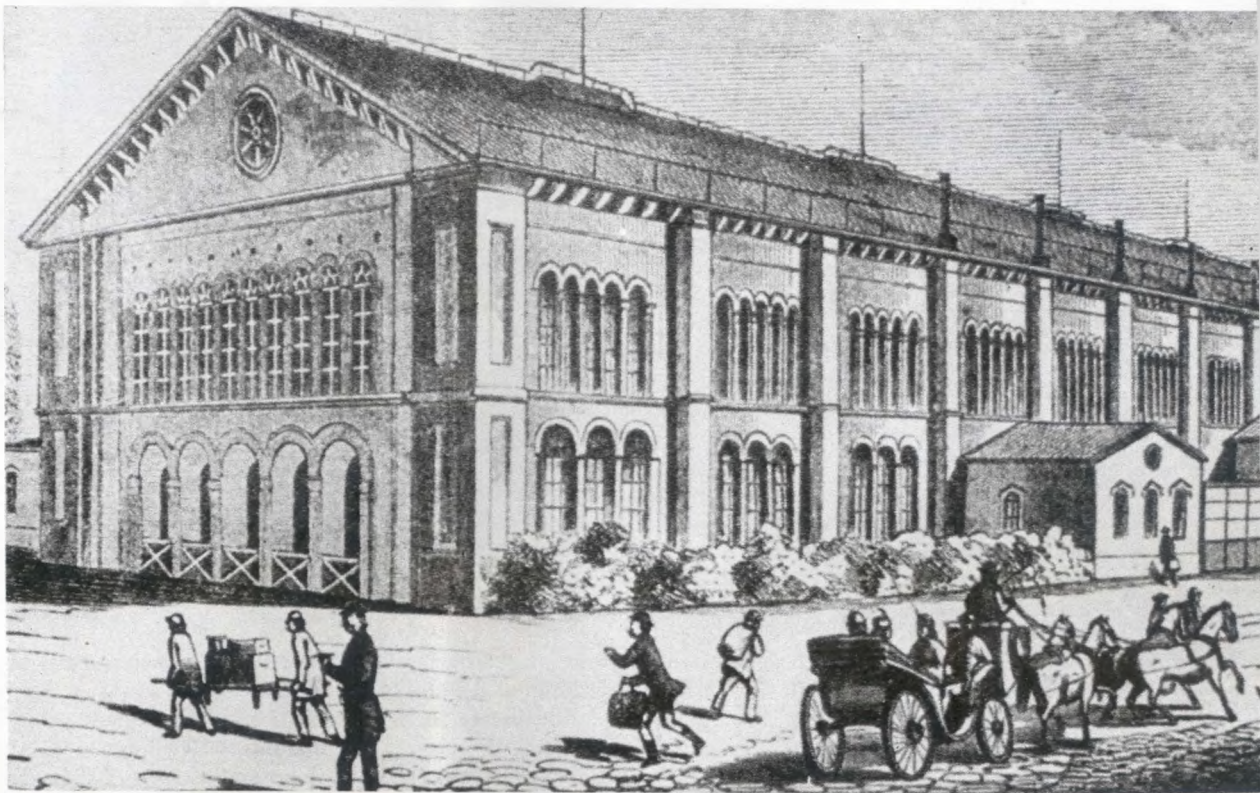
A pályázók közül az Eiffel Gusztáv és társai párizsi cég nyerte el a megbízást az új pályaudvari épületek megépítésére.

A tervek megvalósítása

Az Eiffel cég, alvállalkozók bevonásával, 1875-ben hozzákezdett a tervek helyszíni kivitelezéséhez. A vasszerkezeteket a cég mérnöke, Seyrig Theofil tervezte. Az építkezéshez szükséges vasszerkezetek nagy részét Párizsban öntötték, de a Ganz és Társa budapesti cég vasöntődjére is jelentős mennyiségű öntöttvas előállításra jutott. A kivitelezési munkák vezetője Gyenge László mérnök volt, az egész építkezés ellenőrzését és felügyeletét pedig Bernárd Viktor társulati főmérnök látta el. A külön-külön épületben elhelyezett vendéglő és a postahivatal (a jelenlegi elődje) megvalósítása szintén Bernárd tervei alapján, de a vaspályatársaság házilagos építése keretében történt.

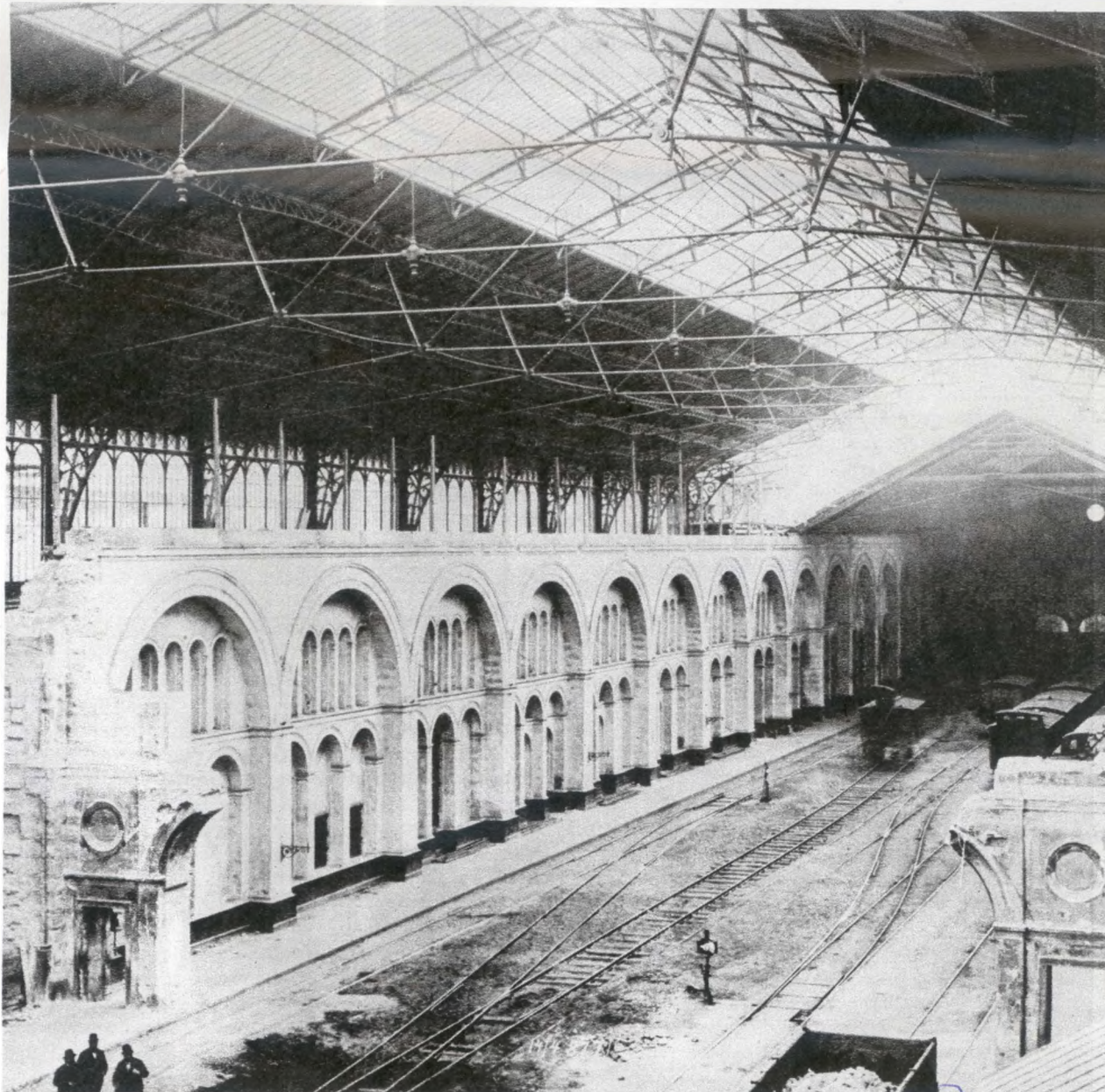
A nagyarányú építkezésnek az egyik érdekessége az volt, hogy a régi csarnok fölé emelték az új vasszerkezetű csarnokot, és csak annak elkészülte után bontották le a régit. A vasúti forgalom az építkezés tartama alatt zavartalanul működött. Az új vasszerkezetű csarnok az akkori idők legnagyobb vasúti pályaudvari csarnokai közé tartozott, méreteit az egész világon csak négy pályaudvaré múlta felül.

Az építkezés méreteire jellemző adatokat érdemes felidőznünk. A beépített terület 4390 négyzetméter. A felhasznált vasszerkezet súlya 1500 tonna. Az új csarnok hossza 146 méter, szélessége 42 méter (hat sánpárt helyeztek el benne). A tetőerinc magassága 24,81, oldalfalainak magassága 15,75 méter. A csarnoknak a körútra néző romzatos végfalát keskeny öntöttvas oszlopok bontják 9 egyégre, és azokat sűrű osztású levelezés borítja. A körüli homlokzatot két 3 emeletes, kétornyú, eklektikus épület fogja közre. A csarnok egész hosszán, annak mindkét oldalán a pályaudvari épületeket emelték, részben a vasúti szolgálat ellátására, részben az utazó közönség kiszolgálására (váróterem, pénztár-



Az osztrák államvasút régi pályaudvara a mai Nyugati pályaudvar helyén (egykorú fametszet)

A Nyugati pályaudvar építése, az indóház bontása (1877)





A pályaudvar, 1914-es képeslapon (Müller Károly gyűjteményéből)



A pályaudvar és környéke 1930-ban

csarnok stb.). A körútra néző háromemeletes épületek közül a bal oldali a Váci út sarkát képezte. Ezen az oldalon van a kimenet az érkezők részére. Az épület teljes hosszában 5 méter széles üvegteret védi esős időben a közönséget. A jobb oldalon az étterem épületét fedett korridor köti össze a körúti épületrésszel. Az étterem túloldalán van a bejárati kapu az elutazók részére. Innen vezet az út a pénztárcsarnokhoz. A pénztárcsarnok belmagassága 17, hossza 35, szélessége 21 méter.

A pénztárcsarnok előtt, az étterem és a régi postaépület közötti téren eredetileg park terült el, a közepén vízmedencével, szökőkúttal. A pályaudvar mögötti vasútvonalak áthidalásával — a mai Szív utcával szemben — épült fel a Nándor-híd (később Ferdinánd-, jelenleg Élmunkás-híd). Két aluljárót is létesítettek; az egyiket csak gyalogosok számára — a mai Bajza utcával szemben —, a másikat pedig a Dózsa György útnál.

1877. október 28-án adták át a forgalomnak e korszak nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő műszaki alkotását: a Nyugati pályaudvart.

Az új tulajdonos: a MÁV

Időközben a vasút s ezzel a Nyugati pályaudvar tulajdonjoga tekintetében változás történt. 1850. március 7-én a „középponti vasút” vonalait az osztrák állam 20,5 millió forintért megváltotta; így jött létre a „délkeleti államvasút”. Az 1854-ben bekövetkezett pénzügyi válság viszont arra kényszerítette a kormányt, hogy az államvasutakat eladja. 1855-ben megalakult a „császári királyi Szabadalmazott Államvasútpályatársaság”, amely átvette a dél-

keleti államvasút magyarországi vonalait. Az 1882. június 8-án létrejött államszerződés értelmében a társulat neve „császári királyi Szabadalmazott Osztrák—Magyar Államvasút-társaság” lett. Az 1891. évi államosításkor pedig a Nyugati pályaudvar a MÁV tulajdonába került.

A XX. század elején, az egyre növekvő forgalom lebonyolítására újabb vágányokkal kellett kibővíteni a pályaudvart. Az új vágányokat az akkori postaépülettől kiindulva a mai Élmunkás-híd felé építették. A postaépület ettől kezdve váróteremül, a fedett udvar pedig csarnokul szolgált. A régi postaépület helyett a pályaudvar melletti vasutas sporttelepen új postaépületet emeltek, amely homlokzatával a mai Rudas László utcára és a Lenin körútra néz (ez a Lenin körút 105—107. sz. épület).

A pályaudvar még szabad területe és a környéki telkek eközben teljesen beépültek. A pályaudvari épületeken belül is — a funkciókat illetően — végeztek kisebb-nagyobb átalakításokat.

Kitelepítési elgondolások

A Nyugati pályaudvar jövője évtizedeken át vita tárgya volt. A főváros rohamos fejlődése újabb és újabb területeket igényelt. A nagy kiterjedésű pályaudvar akadályozta a városrendezést, a mozdonyok füstje pedig rontotta a város levegőjét. Felvetődött az a terv, hogy a pályaudvart kitelepítik a város centrumától alig két kilométerrel távolabb fekvő Rákosrendező pályaudvar helyére. Ez a pályaudvar rendelkezett mind azokkal a sínpárokkel és egyéb vasúttechnikai berendezésekkel amelyekre abban az időben egy nagy város pályaudvarának szük-

sége volt. Az új pályaudvarnak úthálózata is lett volna, a közvetlen közelében haladó villamoshálózatot is meg lehetett volna hosszabbítani.

A Nyugati pályaudvar hatalmas üvegcsarnokát — e tervek szerint — a Duna-parti Központi Vásárcsarnokhoz hasonló méretű vásárcsarnoknak szándékoztak berendezni. A pályaudvar sínpárjainak nagy helyet elfoglaló területét pedig városrendezési célokra szabadították volna fel.

A Nyugati pályaudvar megépültével az egész környék halatlanul fellendült. A nagyszámú utas a környékbeli kereskedőknek biztos vásárlóközönséget, jó megélhetést jelentett. Értelhető tehát, hogy az érdekelt kereskedők felháborodottan tiltakoztak a pályaudvar kitelepítése ellen. És az az elgondolás, miszerint a csarnoképületet vásárcsarnok céljaira alakítanák át, nem csupán a kereskedőket, hanem az itteni lakosokat is kellemetlenül érintette. A vásárcsarnokok környéke sohasem ideális lakóhely. A kora hajnali órákban felvonuló szekerek zaja zavarja a lakók nyugalmát. S a szemet, a bűz — a legszigorúbb higiéniai intézkedések mellett is — elkerülhetetlen egy vásárcsarnok körül. Ez egyrészt veszélyes az egészségre, másrészt nem teszi vonzóvá az ilyen környéken levő lakásokat. De egyéb, érvek is szóltak a kitelepítés ellen; így például a külföldi tapasztalatok. A nagy metropolisokban világszerte arra törekedtek, hogy a modern pályaudvarok lehetőleg a centrumban fekdjenek.

A kitelepítés tervét később úgy módosították, hogy egyetlen központi pályaudvarra koncentrálják Budapest egész vasúti

forgalmát. Erre vonatkozólag több variációt dolgoztak ki a Városházán és a MÁV-nál. Ezek közül leginkább az nyerte meg a szakértők és a nagyközönség tetszését, mely szerint a központi pályaudvar a lebontásra ítélt Rókus kórház helyén épülne fel, ahová a föld alatt vezetnék a vonatokat.

Annyi pénz azonban erre a célra sohasem állt az állam rendelkezésére, hogy a sok milliárdos elgondolást megvalósítsa. A Nyugati pályaudvar azóta is az eredeti helyén áll, innen indítja a vonatokat Vác, Esztergom, Szolnok, Szeged, Veresegyháza irányába, illetve fogadja az onnan érkezőket. Ezenfelül jelentős nemzetközi forgalmat is lebonyolít.

Újabb átépítési tervek

Az immár százéves Nyugati pályaudvar csarnokának acélanyagú tetőszerkezetén, tartópillérein és nagy felületű üvegfalainak tetőszerkezetén a szakemberek olyan korróziós rongálásokat észleltek, amelyek most már szerkezeti és funkcionális beavatkozást igényelnek. Ezért a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Budapest Főváros Tanácsa, valamint az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium a Nyugati pályaudvari vonatfogadó csarnok acélszerkezete helyreállításának megoldására 1975-ben országos tervpályázatot írt ki. A pályázat célja az volt, hogy minél több szakember keresse a legjobb megoldás lehetőségét a jelen és a jövő közlekedési igényeinek optimális kielégítésére, valamint a műemlék megőrzésére.

1976. május 10-ig 43 pályaművet nyújtottak be. A tervek négy főbb elképzelés köré csoportosulnak:

385-5

1977

10



— az eredeti szerkezet megerősítése,

— új szerkezet kialakítása, a Lenin körút felőli homlokzat mentén néhány főtartó megerősítése mellett,

— az előbbi változatok kombinációja.

A Bíráló Bizottság a benyújtott pályaművek közül egyet 90 ezer, kettőt-kettőt 80, illetve 50 ezer Ft-os díjazásban részesített, hármát 40, kettőt pedig 20 ezer forintért megvásárolt. A hasznosítható szerkezeti megoldások, továbbá a felújítással kapcsolatban tett értékes javaslatok felhasználásával lehetővé válik, hogy a megbízott tervezők megtalálják a lehető legjobb megoldást.

A Nyugati pályaudvar az ország vasúthálózatának és a főváros helyi közlekedésének egyik legfontosabb csatlakozási pontja. Szerepe és jelentősége a metró kiépítésével csak növekedni fog. Az elfogadott rendezési terv szerint a pályaudvar csarnoképülete a jelenlegi helyén és eredeti alakjában megmarad. A Marx tér rendezésének első ütemében a jelenlegi vasúti vágányok is helyükön maradnak. Az észak—déli metróvonal és a pályaudvar felé, illetve onnan a város felé irányuló egyéb közlekedési útvonalak csatlakoztatása érdekében azonban számolni kell a csarnokban lefektetett vágányok megrövidítésével.

A rendezés második ütemében a vágányokat a csarnokból áthelyezik a jelenlegi felvételi épület elé. A csarnoképület ettől kezdve — mint a Nagykörút, illetőleg a tér egyik fedett része — kizárólagosan az új pályaudvar, a Nagykörút és a Marx tér szerves kapcsolatát szolgálja.



Az indóház az 1872-ben emelt toldaléképülettel

A Lenin körút 122. sz. ház

