



A Keleti I



A csarnok



1884-ben ... és ma

KILENCVEN ÉV CÖLÖPÖKÖN

A KELETI

Bizony, kilencven éves. Még úgy istenigazából el sem sárgultak a megnyitót ünneplő újságcikkek lapjai — de már el sem tudnánk képzelni úgy a Rákóczi utat, hogy a végét ne zárja le a jól ismert kapuboltozat. Ha valami csintalan ördög egy éjszaka eltüntetné, több százezer ember úgy érezné, hogy az egész város változott meg.

Pedig sosem dicsérjük. Ránézünk, és nem tudjuk, mit ábrázolnak szobrai. Várjuk benne rokonunkat, barátunkat, szerelmünket — és azt sem tudjuk, ki építette. Csak van.

Életünk része.

Pedig micsoda szenzáció volt 1884-ben. A konkurens osztrák vasúti társaság indóházával (a mai Nyugattal) szemben — hiszen még el lehetett látni egyiktől a másikig — fölépült a magyar állami vasutak központi indóháza. A városatyák bölcs előrelátásról tettek tanúbizonyságot. Hogy ne szennyezze a város levegőjét, nem a mai Nemzeti Szálló helyére építették. Pedig ez volt az eredeti tervekben, hanem sokkal kijebb, a város — akkori — szélére.

Rochlitz Gyula a vasút főépítésze zseniális tervező volt. Jól tudta, hogy lehetetlenség volna bármilyen szép épületet is emelni a Kerepesi út optikai tengelyének lezárására, bumfordi kötömeggé válna — tervezett hát egy kaput. Egy kaput, amelyen keresztül megnyílik az út idegen városok, országok felé. Húsz méter széles boltozat köré emelkedik a tulajdonképpeni épület. Tetején a gőz allegóriája: Neptunus és Vulcanus közül emelkedik ki a dinamikus alak. Kétoldalt Watt és Stephenson szobra.

Az építkezés két évig tartott. A talaj itt süppedékes, kavicsos volt, vidékről, hegyi tájakról hordták ide kocsikban a földet, abba döngölték bele a vastag cédrus-cölöpöket, erre húzták az épületet. A Keleti tehát nem pesti földön áll. Az építkezés összköltsége négyemillió 880 ezer forintra