



Ötvenéves a keleti pályaudvar

Fél évszázad nem nagy idő, mégis nagy változások történhetnek egy nemzet életében ötven esztendő alatt, városok fejlődésében pedig ennyi idő jobbára egy jelentős utszakasz. Mindenesetre érdemes visszatekinteni évfordulók alkalmával, mert néha még egy épület ötven éve is a nemzeti életre kiható fejlődést jelöl. Ilyen épület Budapest Keleti pályaudvara, amelyet ötven évvel ezelőtt adtak át a forgalomnak. A Központi indóház — ahogyan annak idején a Keleti pályaudvart nevezték — valóban Magyarország gazdasági fejlődésének, önálló nemzeti életének utjelzője.

Ha az egykori tudósítások bevezető sorait olvassuk, nyomban látjuk ezt a nagy jelentőséget, amelyet azóta sokan elfeledtek, az újabb nemzedék pedig nem is gondolhat erre, mikor a nagy pályaudvar csarnokába lép.

Az államvasutak személyforgalma azelőtt ugyanis a józsefvárosi, ugynevezett losonczy indóházban szorult össze és e szűk épületben állandó volt a szorongás. A zimonyi vasut megnyitása után, a helyzet valósággal elviselhetetlenné vált, a szőnyi vasut utasainak pedig Budán kellett kiszállniuk. Az új központi indóház — írja az egykori tudósító — egyesíti a magyar állami vasutak ötödfélezerméternyi vasuti hálózatának személyforgalmát. A Központi pályaudvar építését tehát az tette szükségessé, hogy a bécsi rosszakaratu aggályoskodással szemben a magyar államvasut rohamosan fejlődött és ez Magyarország gazdasági életének haladását, fellendülését is jelenti.

Az egykori tudósítás itt következő sorai pedig képet adnak arról, hogy mennyit fejlődött, terjeszkedett Budapest ötven év alatt.

„Az új indóház számára — írják 1884-ben — kezdet óta a Kerepesi-ut végét szemelték ki, azt a helyet, ahol a Kerepesi-utból a Csömöri-ut ágazik ki, s hol a bukott omnibusz-társulat istállóit álltak. Egészen közel esik a városhoz. Tul rajta még van egy kis telep is, a színház. Poros vidék volt még és egyenetlen talajjal“.

1882-ben kezdték az építkezést és a munka megkezdésekor nyomban kiderült, hogy a talaj vízenyős. Ma már senki sem sejti, hogy emiatt cölöpöket kellett levetni és e cölöpökre építették a Keleti pályaudvar nagy épületét. Hosszadalmas és költséges munka volt, egy egész esztendő cölöpözéssel és alapozással telt el. A talajt el kellett hordani, mert egyrésze hulladékból volt feltöltve, más részét futóhomok borította. Vagónokban hordták oda az új talajt.

Forrás:

Budapest

(Hely)

Pesti Hírlap

1935. V/12

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Az 1883. év tavaszán kezdték meg a tulajdonképpeni építkezést Rochlitz Gyulának, az államvasut főfelügyelőjének tervei szerint, az ő irányításával és helyettese, Ulbrich Armin, valamint Feketeházy János főmérnökök vezetésével. Az építkezés rohamosan haladt és az épület észre tető alá került. Berendezték a légfűtést is és így télen is dolgoztak, elkészítették a mennyezeteket és a falak simítását.

Az új pályaudvart 1884 augusztus 16-án adták át a forgalomnak. A hatalmas épület általános örömet és érthető büszkeséget keltett. „Az a pont, hol az indóház áll, — olvassuk az egykori tudósításban — már a belvárosból, a Hatvani-utcából látható, végig a hosszú Kerepesi-uton“.

A pályaudvar roppant nagy kapunak látszik és így a tervező elérte azt a célt, hogy az épület nem kelti azt a bántó hatást, mintha elzárna a hosszú utcát. A főhomlokzat éppen ezért készült kapuzat alakjában.

A 16.800 négyzetméter területet elfoglaló főépület husz méter széles főhomlokzata olasz reneszansz stílusban, nagyszabású vonalakban készült. Legfelső párkányán hét méter magas szoborcsoport áll horganyból öntve és a gőz jelképét ábrázolja. Neptun és Vulkán közt emelkedik egy nőalak, balkezében edény, jobbában fogaskerék. A kapuzat két oldalának fülkéjében a gőzgép feltalálójának, Wattnak és a vasut feltalálójának Stephenson-szobra áll. A kapu íve közt emelkedő oszlopokon a bányának, ipar, kereskedelem és földművelés jelképi alakjai láthatók. A díszítő szobrászati munkákat Brestyánszky Béla, azóta meghalt magyar szobrászművész készítette.

A pályaudvar nagycsarnokában a pénztár fölött Lotz Károly nagy falfestménye a vasut allegóriáját ábrázolja: a nimfa és a Vulkán szerelme adja a gőzt, Merkur a posta és távirda jelképi alakja. A falakat még Than Mór nyolc kisebb falfestménye díszíti.

A fedett udvar — amelyben a vasutak állnak — 7522 négyzetméter nagyságu. Fedelét vasszerkezet tartja, egyharmada üveg, a többi vas. Az alsó építkezés jelentős része a pályaudvar vízmentesítését szolgáló 1400 méter hosszú csatorna. Az egész pályaudvar hossza másfél kilométer.

Az építkezés — amelyet magyar iparosok és munkások végeztek — 4 millió 800.000 forintba került.

Tárgy

Hel

Idő

Személy

Helyszám

Székesfővárosi házinyomda 1926 — 8891

385.5

1880