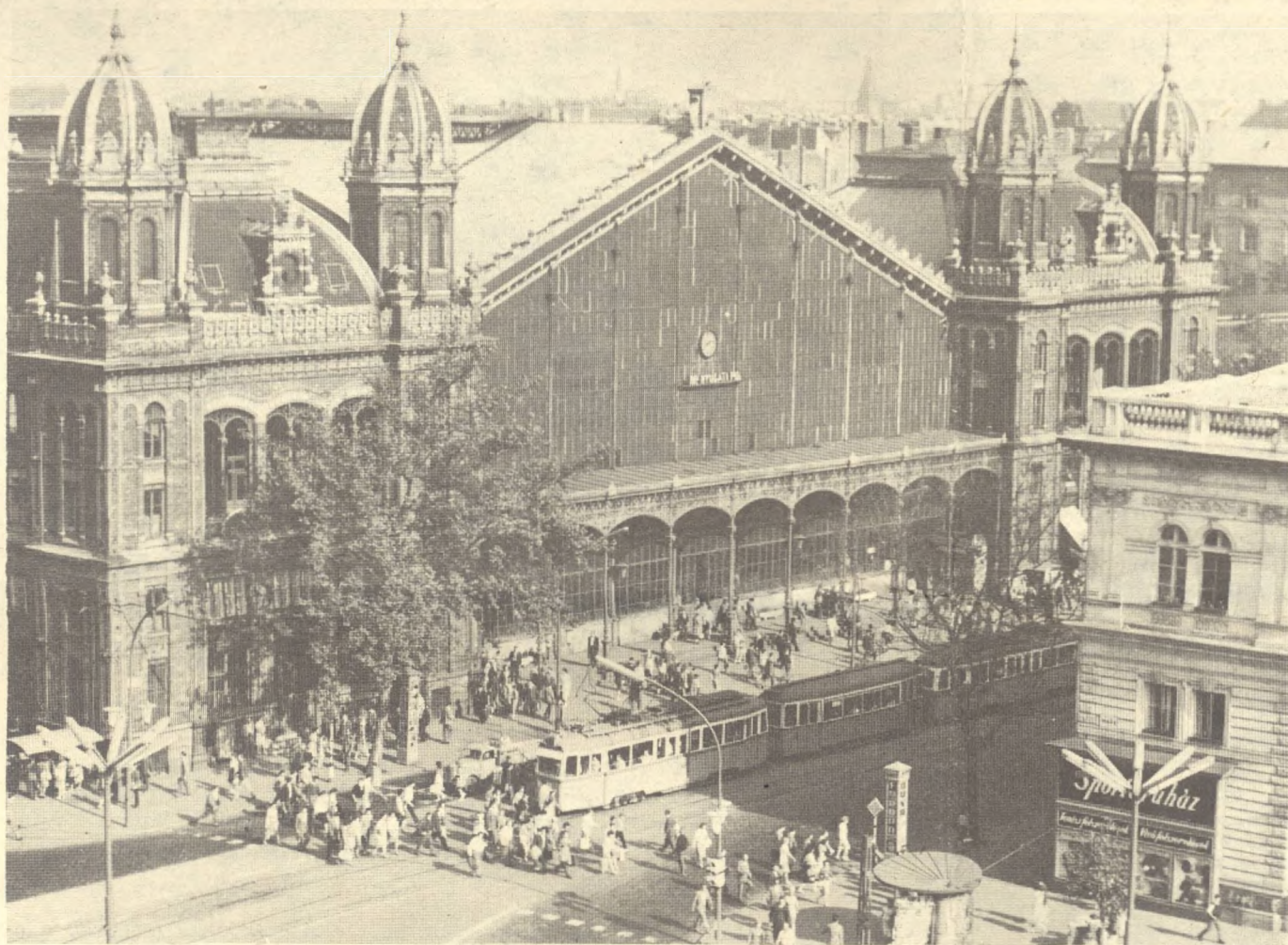


A Nyugati pályaudvar története



A régi Nyugati

Régebben csak a várakat, kastélyokat, templomokat tekintették műemléknek, a gyárakat, malmokat és más technikai alkotásokat már nem. Ma azonban sokra becsüljük és óvjuk az ipari műemlékeket is, és ezek sorában előkelő hely illeti meg a budapesti Nyugati pályaudvart.

Elődje, a pesti indóház, az 1846-ban épült pest—váci vasút fejállomása volt az első magyar pályaudvar. Nagyjából a mai Nyugati helyén terült el. Majdnem három évtizedig megfelelt a mainál jóval szerényebb forgalmi követelményeknek, 1872-ben azonban egy kétemeletes szolgálati építménnyel toldották meg; ennek Gyár (ma Jókai) utcai homlokzata lett az indóház fő homlokzata. További építkezéseket is terveztek, de a városrendezés nemcsak ezt akadályozta meg, hanem az új épület egy részét is le kellett bontani, mert gátként keresztelte az akkor kiépülő Nagykörutat. A bontás ügyében a Fővárosi Közmunkák Tanácsa tárgyalásokat kezdett a tulajdonossal, az Osztrák Államvasúti Társasággal. (Ez ebben az időben már csak nevében volt államvasút, mert tulajdonját a Bach-kormány az ötvenes években eladta egy francia részvénytársaságnak.)

Kisajátításra nem került sor, mert a vasúttársaság önként hajlandó volt a Nagykörút vonalát szabaddá tenni. Az 1872-es épület legnagyobb részét meghagyták és a Nagykörút felé új homlokzattal látták el. (Ez a ház ma a Lenin körút 122. számú ház viseli, de a Marx tér rendezésével kapcsolatban lebontják.) A régi, szegényes indóház helyébe pedig a társaság egy teljesen modern, a fejlődő fővároshoz méltó pályaudvart épített. Tervezésére négy céget szólítottak fel, közülük a párizsi Gustave Eiffel terveit találták a legmegfelelőbbnek, s megbízták az építkezéssel 1875-ben.

Az új pályaudvar legmonumentálisabb része a nagycsarnok.



Folyik az építkezés

nok. Hossza 146 méter, tetőgerince 25 méter magasságban húzódik, oldalfalainak magassága 16 méter, a fesztávolság 42 méter. Ilyen hatalmas vasszerkezetű csarnok nálunk újdonságszámba ment. Nagyságát külföldön is csak négy pályaudvar múlta felül. Különösen mély benyomást kelt a szemlélőben a Szent István körút felől az egyenes homlokzat. A súlyos tetőt 10 vékony öntöttvas oszlop tartja, alul árkádszerű tér látható, az oszlopok közti teret rácsos üvegezés borítja. 1500 tonna vasat használtak fel, ennek felét Párizsból szállították, másik felét a hazai gyárak adták. A vasszerkezetet nem

maga Eiffel tervezte, hanem egyik mérnöke, Theofil Seyrig. Az új csarnok a régi fölé épült, így az építkezés egész ideje alatt változatlanul rendben közlekedtek a vonatok. A régit csak az új csarnok elkészülte után bontották le.

A hosszabb vonatok részére egy 40 méter hosszú, üveggel fedett peront állítottak fel. Az utazóközönség kiszolgálására (pénztár, váróterem, étterem, posta stb.) és a forgalmi feladatok ellátására a csarnokot számos melléképület övezi. Közülük a legfeltűnőbb a homlokzat két oldalán elhelyezkedő, a Körútra néző két-két kupolával díszített, színes téglákkal kirakott kétemeletes

eklektikus épület, amelyek a nagycsarnok könnyed felfelé ívelését még jobban kihangsúlyozzák. Készült egy külön királyi váróterem is, öltözőszobákkal, hadsegédi, szolga-stb. szobákkal körülvéve.

A pályaudvart 1877 októberében adták át a forgalomnak. Építésének teljes költsége elérte a két és negyed millió forintot.

Az építkezés után a Nyugati környéke teljesen beépült. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a két világháború közt számos terv született az áthelyezésére. Sokan a város közepéből Rákosrendezőre akarták kitelepíteni, mások egy központi pályaudvar kiépítésére törekedtek, s ennek során a Keletit a Déli pályaudvarral akarták a föld alatt összekötni. Akadtak olyanok is, akik a kitelepítés ellen érveltek: az utazóközönség kényelmét szolgálja, ha a pályaudvarok a centrumban fekszenek. Az igazság az, hogy a kitelepítést nem ez az érv akadályozta meg, hanem a pénzhány. A Magyar Államvasutak, amely a régi részvénytársaság államosítása után a Nyugati gazdája lett, a kitelepítéshez szükséges pénznek még csak töredékével sem rendelkezett.

A Nyugati pályaudvar acélszerkezete egy évszázad alatt jelentős mértékben korrodálódott, veszített szilárdságából, életveszélyessé vált. Sorsának eldöntésére pályázatot írtak ki. Több pályázó teljesen új szerkezetet akart a régi helyett felszerelni, de az UVA-TERV által készített és elfogadott terv ipari műemléknek tekintette a szép csarnokot amelyet az előregedett vasszerkezet kicserélésével meg kell tartani.

Így is történt. 1978. január 9-én kezdtek hozzá a bontáshoz. A függőleges terhelést viselő oszlopok egy részét is kicserélték, a másik részt körbetonozással erősítették meg. Ma már készen áll az új tetőszerkezet és november végén megkezdték a szerelőállványok lebontását. A vasúti forgalomban természetesen nehézséget jelentett az építkezés, de azért megszakítás nélkül folyt, csak az utasoknak kellett hosszabb utat megtenni a szerelvények elérésére.

A nagycsarnokot december közepén, tehát még a karácsonyi „csúcs” előtt adták át a forgalomnak. Ekkorra végeztek az 5000 négyzetméternyi üvegfelület felrakásával. Az építkezés azonban még nem fejeződött be, az oldalajtók, irodák, raktárak, bádogozás felújítása 1980-ramarad. A homlokzat ideiglenesen halványzöld színt kap, a végleges műanyag bevonatot csak a vakolat teljes kiszáradása után erősítik fel.

A rekonstrukció a Marx tér rendezésével és a metróépítéssel egyidőben történik, az új aluljárórendszerből közvetlen feljárat készül a pályaudvarhoz. A tér átépítésének egyetlen szépséghibája lesz: a Marx tér felett átívelő autós felüljáró rontja a Szent István körút felől a Nyugati szép homlokzatára nyíló kilátást.

VÉRTESY MIKLÓS