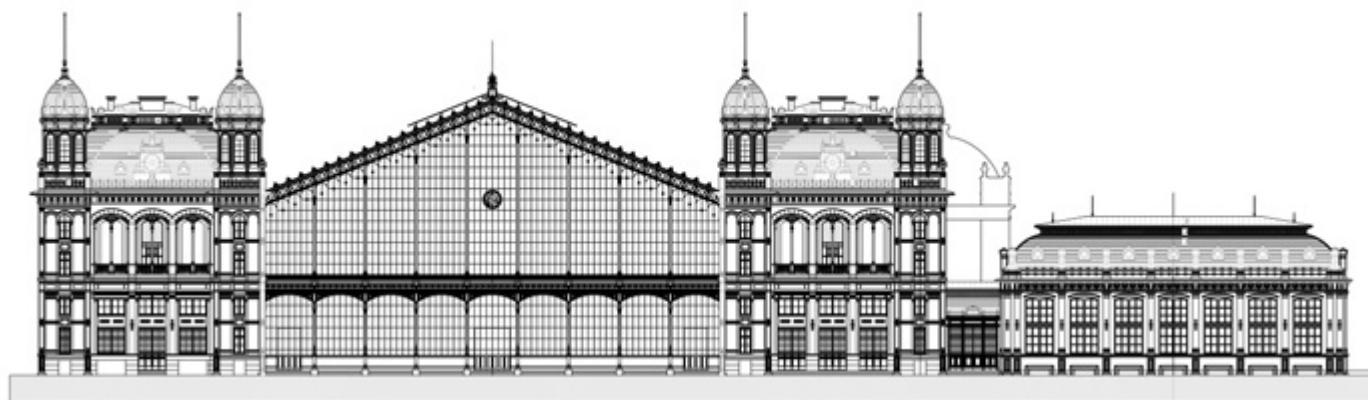
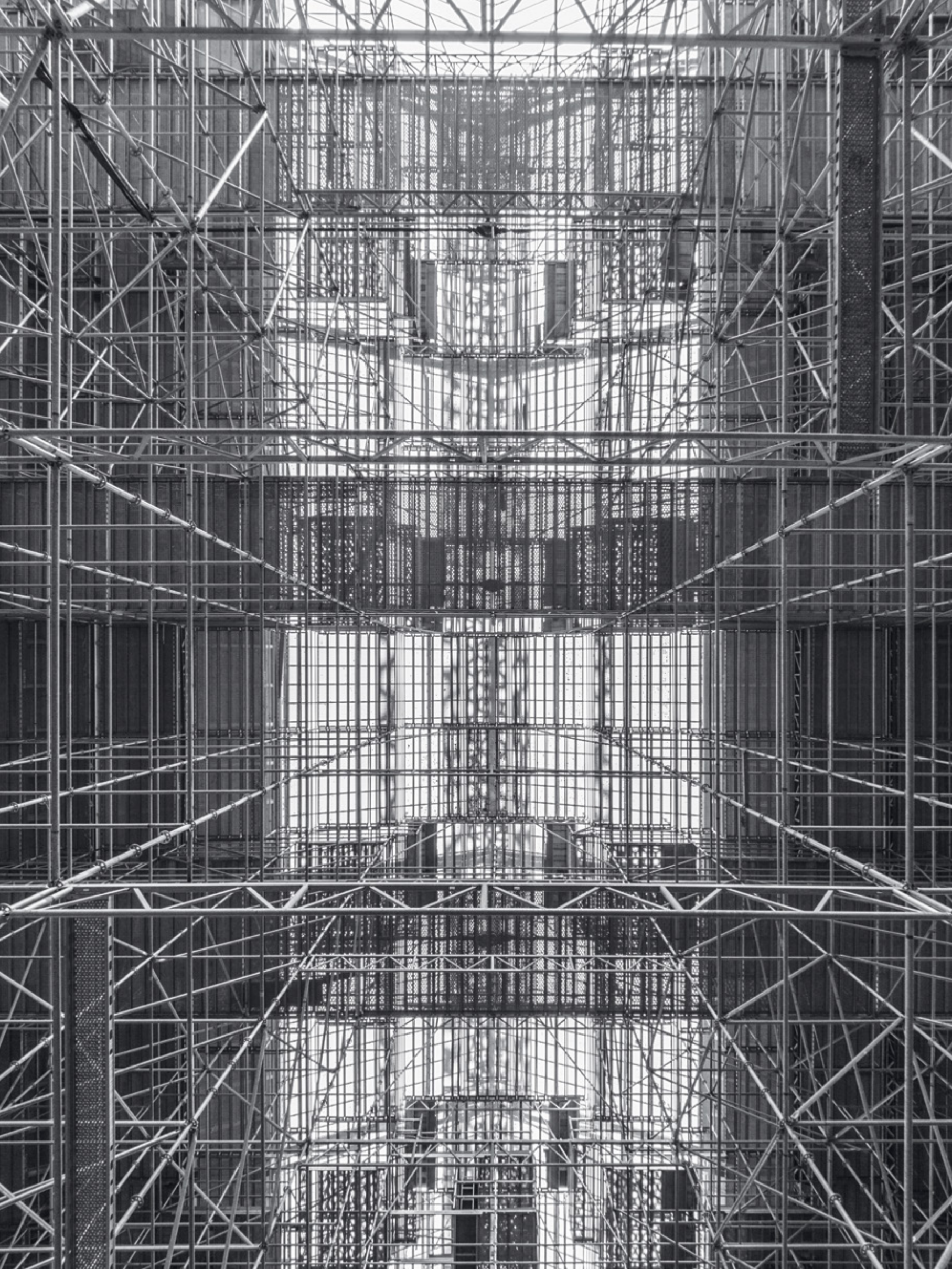


# Kibomló rétegek

KINCSKERESÉS A RÉSZLEGESEN MEGÚJULÓ  
NYUGATI PÁLYAUDVARON



Építészet: DR. MÁRKUS GÁBOR – MG ÉPÍTÉSZ IRODA  
Szerző: BÁN DÁVID  
Fotó: BUJNOVSZKY TAMÁS



Önmagában is impozáns állványerdő vette át az utasok és a vonatok helyét a Nyugati pályaudvar csarnokában. Mivel így az épület részleteiben is jól felmérhető, a statikai hibák kijavítása és az állagmegóvás mellett számos rejtett kincs került elő és újul meg műemléki pontossággal.

**A**mikor Klösz György, a 19. század utolsó évtizedeinek megkerülhetetlen hazai vizuális krónikása 1877-ben – feltételezhetően, március 20-án – elstörtte fényképezőgépét az akkor épülő Császári Királyi Szabad Osztrák Államvaspálya Társaság Felvételi Épületének oldalsó állványzatán, nem csak egy ikonikus fényképet, de a vasút-, város- és az építészettörténet számára is fontos dokumentumot készített a mai Nyugati pályaudvarról. 1875 és 1877 között rendszeresen készített képeket a főváros új pályaudvarának megszületési folyamatáról. A sorozatnak talán legemlékezetesebb darabja az említett kép, ahol az új épület már lefedve, jóformán teljesen készen áll, miközben a régi indóház bontás alatt álló oldalfalai és tetőzetének részletei még a csarnokon belül árválkodnak.

A pályaudvar történetének sarokkövei ismertek, ám falai számos további titkot rejtenek. A helyén állt az 1846-ban átadott első hazai vasút, a Pestet Váccal összekötő vonal indóháza. Az eleinte még másodlagosnak tartott személyszállítás szerte Európában, így hazánkban is gyors és látványos növekedésnek indult. Az indóház hamar szűkösnek bizonyult, ezért új felvételi épületre és csarnokszerkezetre írtak ki pályázatot, amit az osztrák August W. De Serres és a párizsi Eiffel iroda munkatársai nyertek el, akik végül Bécsben készítették el a végleges terveket. A régi indóházat elbontották, fölé új csarnok épült, és 1877 őszén átadták a forgalomnak a főváros egyik építészeti gyöngyszemeként tündöklő pompás épületet. Míg az egy évtizeddel később létrejött Központi (mai Keleti) pályaudvart németes, addig a Nyugati franciás megjelenésűnek tartják, előképekül pedig a párizsi Gare d'Austerlitz (korábban Gare d'Orléans) épületét említik a kutatók.

Az impozáns épületben az udvari elvárásoknak megfelelően királyi várót is létesítettek, kihasználtsága azonban mindig is alacsony volt, a nemzetközi és reprezentatív forgalom inkább a Keletiben zajlott. A csarnoktér elrendezése a kor nemzetközi mintáit követte: a kiemelt indulási oldalon szépen kiépített előtérrel, kocsifelhajtóval, a túloldalon pedig az érkezési résszel. Külön várótermet és vendéglátást kaptak az I., a II. és a III. osztályú vasúti kocsikhoz igyekvő utasok. Emellett a pályaudvar épülete jelentős városképi elemmé is vált, hisz előtérben húzódtott a nagyszerű bérpalotákkal kiépülő körút.

Ennek ellenére nemegyszer felmerült, hogy elbontsák, vagy radikálisan átalakítsák. Ahogy egész Európában, Budapesten is terítéken volt egy külső, modern központi pályaudvar létesítése. A legmerészebb elképzelésekkel Vágó József állt elő az 1930-as években: a felszabaduló vasúti területeken toronyházakkal tarkított, autóforgalomra épülő új városrészt vizionált, a felvételi épületet pedig szinte a felismerhetetlenségig átalakította volna egy új Nemzeti Sportpalota számára. A pályaudvar

végül megmaradt, állapota romlott, miközben utasforgalma nőtt. Az 1970-es évek elején ismét felmerült a bontás gondolata, az évtized végén viszont a metrórépítéssel egyidejűleg az addigra műemléki védettséget kapott épület komolyabb, ha nem is teljeskörű rekonstrukción esett át.

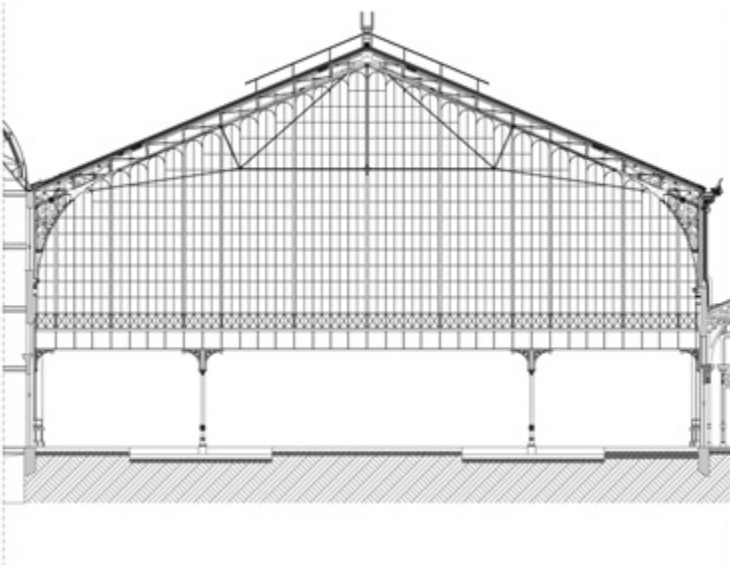
A Nyugati pályaudvar hasznosítása mind a mai napig viták témája; újrapozicionálására, a vasúti területek újrahasznosítására több terv is született, majd halt el. Jelenleg a Déli és Nyugati pályaudvarok alagúttal történő összekötésének, ezáltal egy nagy forgalmú vasúti tengely létrehozásának tanulmánytervei készülnek. Idő közben azonban annyira leromlott az épület, és leginkább a tetőszerkezet állaga, hogy a rendbetétellel nem lehetett várni a jövőbeni tervekre. Ezért a MÁV saját hatáskörén belül megrendelte a tetőszerkezet és a vágánycsarnok homlokzatának műemléki felújítását.

Az MG Építész Iroda tervezésében és a Magyar Építő Zrt. kivitelezésében tavaly májusban elkezdődött munkálatok első lépéseként a csarnokot teljesen kiürítették, majd a belső térbe hatalmas, szövevényes állványzatot építettek, így az épület minden részlete tapintható közelségbe került. A munkálatok előrehaladtával folyamatosan tárultak fel az épület további hibái, kerültek elő megoldandó problémák.

Az 1979-ben befejeződött csarnoktető-felújítás hiányosságai miatt nagyobb eső esetén állandósultak a beázások, amelyek hamar kikezdték a tartószerkezetet és a falakat is. A mostani állványozás lehetőséget adott a helyzet alapos felmérésére, számbavételére és pontos statikai felmérés alapján a rekonstrukciós tervek elkészítésére olyan részek esetében is, amelyeket csak később javítanak ki.

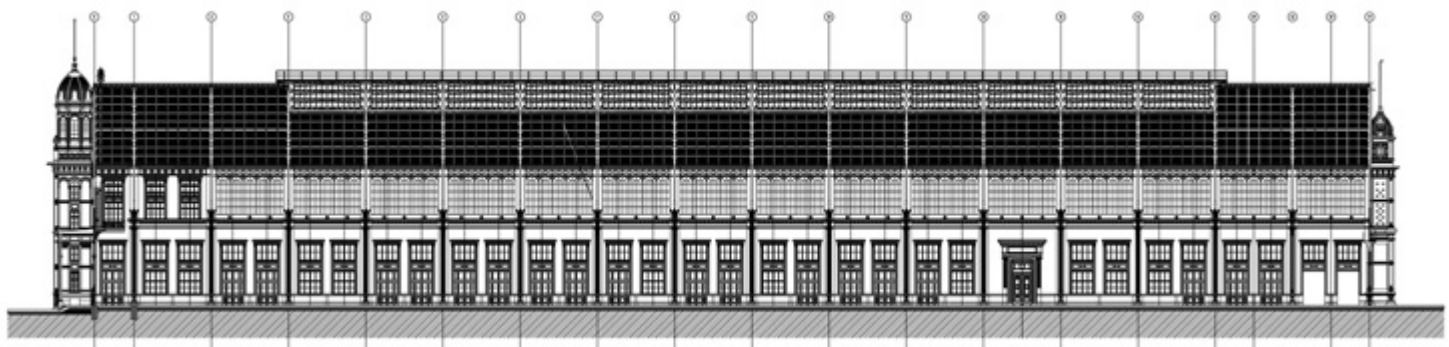
**E**lső körben a vágánycsarnok, a pénztárcsarnok és a gyorséterem tetőrekonstrukciója készült el a koronázópárkány vonaláig. A csarnok Teréz körúti végén viszonylag jó állapotban megmaradt két eredeti keretállás, ezeket, valamint a többi, az 1970-es évek végén beépített elemet szükség szerint javították. 1962-ben, tolatás közben elszabadult egy vasúti kocsi, mely a körúti üveghomlokzatot áttörve az előtér egyik tartóoszlopát is kidöntötte, és egészen a járdáig kifutott, de az acélszerkezetben komolyabb statikai kárt nem okozott. A visszaállított oszlopon megmaradt törést a mostani feltárás is megtalálta, kijavításán dolgoznak. A csarnok teljes acélszerkezete megtisztult, három rétegben egységes kék védőfestést kapott, a tetőzet faanyagát pedig újraacsolták. Megújul a teljes tetőfelületen a fémlemezfedés, valamint a bevilágító acélszerkezete az üvegezéssel együtt.

A rekonstrukció során új és több, a műemléki igényeket is figyelembe vevő csapadékelvezetőt építettek be a csarnokba.



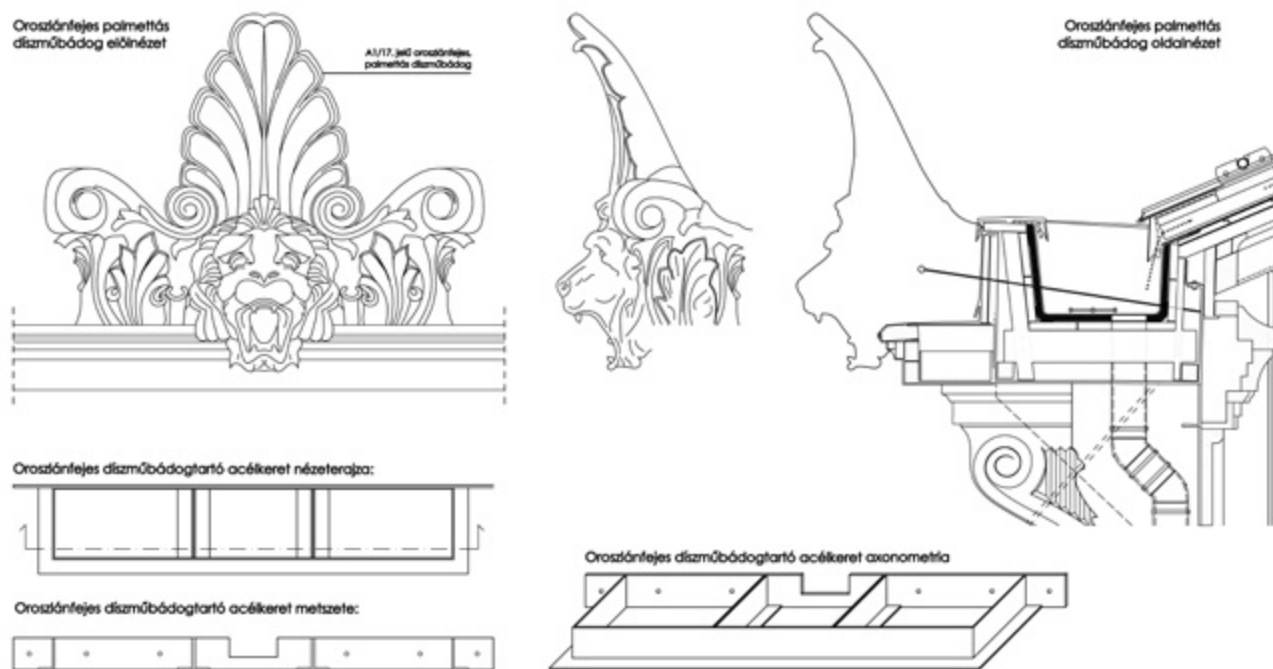
^ A csarnok teljes beállványozásával minden elem állapotát pontosan fel lehetett mérni. Az acélszerkezetet felújították, a faanyagok teljes cserére szorultak.

A keretállások legnagyobb részét az 1970-es években kicserélték, de a körüti oldalon kettő még a pályaudvarral egy idős, ma is jó állapotban van



Megújul a tető és a két függönyfal üvegezése is, ezáltal a csarnoktér lényegesen világosabbá válik. A tetőre kéthéjú, átszelhető szerkezet került, ami az alatta levő faanyagok élettartamát is növeli. Egy 1966-os képen jól látható, hogy az oszlopokon a főpárkány vonalában palmetta díszes fejezetek voltak, melyek a 2020-as felújítás megkezdésekor már nem voltak fellelhetők, ezeket – korabeli rajzok és fényképek alapján – fémrestaurátorok segítségével pótolták. A rekonstrukciót végző tervezők javaslatot tettek az eredeti színvilág, a nyílászárók barna festése mellett a vakolat világosabb árnyalatának visszaállítására. A csarnoktérbe belógatott acél függesztők találkozási pontjainak díszes fedőelemei közül néhányat fel kellett újítani, és megoldást kellett találni a főhomlokzati óra megfelelő megközelíthetőségére is. A homlokzat ékkövének számító koronadísz rögzítésére is új megoldást kellett találni. A természetből adódóan szellős csarnokban problémát okoz a galambok tömeges beköltözése, ezt a mechanikus védelem mellett az állatok befogásával igyekeznek megoldani.

A csarnok várhatóan 2021 nyarának végén nyit újra. Ha teljes rekonstrukción nem is esik át, de elhanyagolt és leromlott állapotú részei minőségi módon újulnak meg. A tervezők reményei szerint a mostani felújítás megfelelő alapot adhat a használat esetleges jövődő újragondolásához. Addig pedig rendezettebb, egységes látvánnyal, vonzó megjelenéssel szolgálja az utasokat.



Tervezés: 2012–2015

Kivitelezés/átadás: 2020–2022

Beépített terület: 13 677 m<sup>2</sup>

Az épület eredeti tervezője:

AUGUST W. DE SERRES, 1874-1877

Építész vezető tervező: DR. MÁRKUS GÁBOR (MG Építész Iroda)

Építész munkatársak: LIEBHARDT CINTIA, JURITY ANDOR

Statika: DR. DUDÁS ZSUZSANNA, SÁMSON GÁBOR

Művészettörténész, műemlékvédelmi szakértő: GALAMB ZSUZSANNA

Kőrestaurátor: KOVÁCS ATTILA, SZŰCS KATALIN

Szilikátrestaurátor: CZIFRÁK LÁSZLÓ

A vörösfenyő lambériák és szarufák idővel színben is beérnek, az acélszerkezetek háromrétegű, tűzálló kék festést kaptak



A tető új üvegezése még több fényt enged a csarnoktérbe, egyúttal a világításrendszer is teljesen megújul