

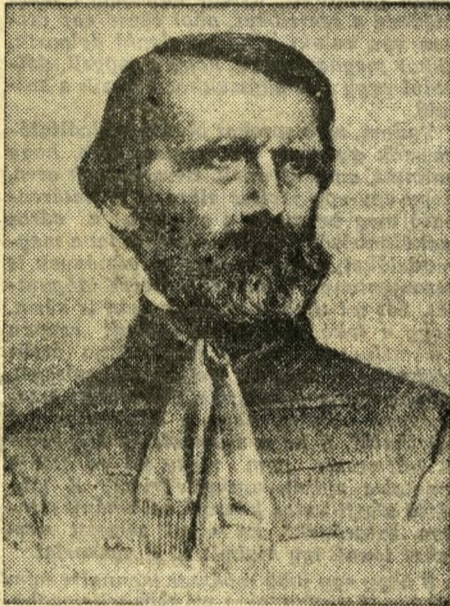
Aki csatornát álmodott a Nagykörút helyére

244

Pest arcának mérnöke

„Sokszor hallottam őt legbensőbb érzettel felkiáltani: *Büszke vagyok, hogy mérnök lettem!*” — mondta róla akadémiai emlékbeszédében Fest Vilmos. Mérnök lett 1835-ben. Abban a korban, amikor ezt a foglalkozást az egyszerű emberek nyelve a német Ingenieur-ból *inzzellerre* magyarosította, s megszerzéséhez két évig kellett mechanikát, geometriát és hidraulikát hallgatni. A többi aztán az életbe kikerült inzzelleren múltott — így Reitter Ferencen is, akit Herrich Károlynak a Magyar Mérnök és Építész Egyletben elhangzott emlékbeszéde így jellemzett: *„Soha erősebb, soha emelkedettebb szellem gyengébb testbe szorítva nem volt, mint nála; roncsolt testében az életet csak emelkedettebb szelleme, csak lázas tevékenysége tartotta fenn.”* Élete hatvan esztendeje *„hosszú pálya, ha meggondoljuk, hogy ő voltaképpen ez idő alatt kétszer élt: nappal, midőn ernyedetlen szorgalommal ellenőrizte vagy vezette számos építményeit, és éjjel, midőn tanulmányait és önképzését folytatta.”*

Bámulatos, hogy milyen sokrétű nappali munka fért bele ebbe az életbe. A diploma előtti kötelező kétéves gyakorlatot az országos háromszögelési fölmérésnél kezdte, majd négy év múlva az első magyarországi vasút, a Pozsony és Nagyszombat közötti lóvasút munkálataiba kapcsolódott be. Itt szerzett tapasztalataiban bízva szemelte ki a 48-as kormány a Buda—Székesfehérvár és a Pest—Deb-

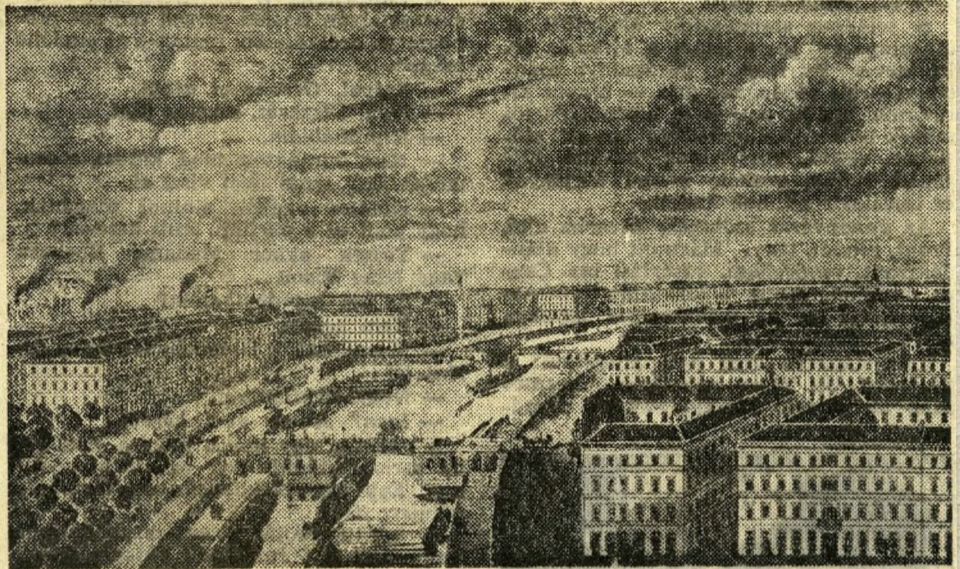


Reitter Ferenc

recen vasútvonal tervezésére, ami miatt haditörvényszék elé került az országos építészeti igazgatóság rajzolója. De fölmentették, nemsokára „elsőrendű mérnök” lett a helytartósági tanács építészeti igazgatóságánál. *„Legelső önálló magány műve — mondta bájos ódonssággal Fest Vilmos a mai Széchenyi rakparttól, a főváros folyószabályozásának első nagy munkájáról — oly tökélyvel létesült, hogy párját alig találjuk Európa bármely fővárosában.”* Majd hozzátette: *„az előirányzott költségnél — szokásos tapasztalásunk ellenére — sokkal kisebb volt a valódi kiadás, annál nagyobb pedig ama rendkívüli haszon, hogy a szabályozás folytán nyert tágas Dunapart feletle előnyös eladásából több százezer forintot szedett be a fővárosi pénztár.”*

Ilyen „rendhagyó” mérnök volt Reitter Ferenc, aki két évtizedig szívós nappali munkával és éjszakai tervezgetésekkel dolgozott fővárosunk mai képének kialakításán. Részt vett a Duna szabályozásában, a csatornázás, a Körút és a Sugárút kialakításában, vasúti hidat tervezett a Margitsziget déli csúcsára... Amikor Buda és Pest egyesítésére és szépítésére felállított közmunkatanácsba ő is bekerült, saját költségén kereste fel Európa nagyvárosait, hogy alapterveket készíthessen a további munkálatokra. Mert éjjelente tervezett — és álmodozott...

A Nagykörút csúcsforgalmában, a piros lámpák erdejében cammogó, tömött autóbuszokon és villamosokon sokszor elgondolkodom Reitter Ferenc szerelmes tervén: a Szent István körüttől kezdve csatorna vezessen egészen a Boráros térig. Igaz, ő merészen csak azzal számolt, hogy száz év múlva a főváros lakossága eléri a félmilliót — de talán több poézis lenne benne, ha úgy közlekedhetnénk, mint a velenceiek a Canal Grande varázslatán...?



A pesti csatorna által átszelt eszményi városrész

Terve jóval több volt, mint álmodozás. A főváros a Duna szabályozásának nagy koncepciójába kapcsolta be, figyelembe véve a kereskedelem, az ipar és a közlekedés érdekeit. Elképzelését 1862-ben benyújtotta a Helytartótanácsnak, amely fel is szólította a várost a kivitelre. Pestnek azonban sem pénze, sem műszaki gárdája nem volt, így a tervet maga Reitter dolgozta ki teljes részletességgel. A műszaki leírás, a költségvetés és a várható haszon számszerű ecsetelése után így folytatja: *„Eddig csupán úgy tekintettem a csatornát, mint tisztán nyereségre számított vállalatot. Igazi értelmét azonban Pest városára s az országra nézve sokkal fontebbjárnak kell elismernünk. A város legszebb részét egy, az út színvonalánál 3 öllel mélyebben eső, s amellett 20 ölnyi széles tisztavíz-örvvel körülölvén a csatorna, leghathatósb korlátot fog vetni a pusztai homok és por behatolásának, Pest ezen örökös bajának. Mindazon műhelyeket s ipartelepeket, melyek a szemnek, fülnek, s a szaglásnak ártalmasok, a szigetvárosból el lehetne távolítani...”*

Íme, a környezetvédelem modern szempontjai több mint egy évszázaddal ezelőtt. A terv kivitelére már külföldi tőke is jelentkezett, a külön alakult „bizottmány” is kivitelre ajánlotta: *„sikeres létesítése Pest városának európai fővárossá kívánt emelésére rendkívüli befolyással leend.”* A csatorna vonalán már le is állították az építkezések engedélyezését — amikor is kiderült, hogy a vállalkozás évente több mint negyedmillió forint ráfizetéssel járna. Így a romantikus

tervet elejtették — szerencsénkre, hiszen ma már aligha tudnánk megküzdeni szennyeződésének gondjaival. A sok vita azonban lendületet adott a városrendezés és városfejlesztés eszméjének, hogy az egyesítendő Buda és Pest is felzárkózzék a század közepén átfogó tervek alapján metropolisznak induló London, Párizs és Bécs mögé. 1870-ben megalakult a Fővárosi Közmunkák Tanácsa. Ennek műszaki osztályát vezette Reitter Ferenc egészen nyugalomba vonulásáig. Nem sokkal utána meg is halt 1874. december 9-én.

Szerelmes tervének helyére a Nagykörút került, nagyjából a csatorna nyomvonalán, a pestis ellen ástott hajdani városárok helyén. Első öt új háza 1872-ben épült, ezeket még látta, a teljes Nagykörutat azonban csak a millennium alkalmából, 1896. augusztus 31-én adta át a fővárosnak a Közmunkatanács.

Kelecsényi Gábor