

244

# Az egykori Hatvani-kapu környéke régen és ma

„Ahol már nem egy szerencsétlenség történt...”, „ahol még a különböző helyeken megálló villamoskocsik is elrémítik az arra járókat...”, „ahol az átkelésből előre borzad mindenki...”, „Ezeken a helyeken akkora a veszedelem, hogy nem lehet segíteni rajta azzal, hogy lovasrendőrt állítunk oda, mert az az egy lovasrendőr tehetetlen a sok villamossal, kocsival, biciklivel, automobillal meg gyalogjáróval szemben.” E sorok a Pesti Napló 1910. június 12-i számában olvashatók, és a lap a budapesti Kiskörút és Rákóczi út kereszteződésén kialakult „veszélyes” forgalmat érzékelteti ilyen aggodalommal.

Itt haladt át 1866. augusztus 1-én az első lóvasút is. Ez a Kálvin tértől Újpestig szállította oda-vissza a pesti polgárokat. Két évvel később, 1868. május 9-én megindították a Rákóczi úti (akkor még Kerepesi úti) lóvasutat is. Ezt huszonkilenc év elmúltával, 1897-ben váltotta fel a villamos. Ettől kezdve, de még inkább a nagy Duna-hidak megépülte után jelentős forgalmi csomópont alakult ki ennél a kereszteződésnél, s e csomópont

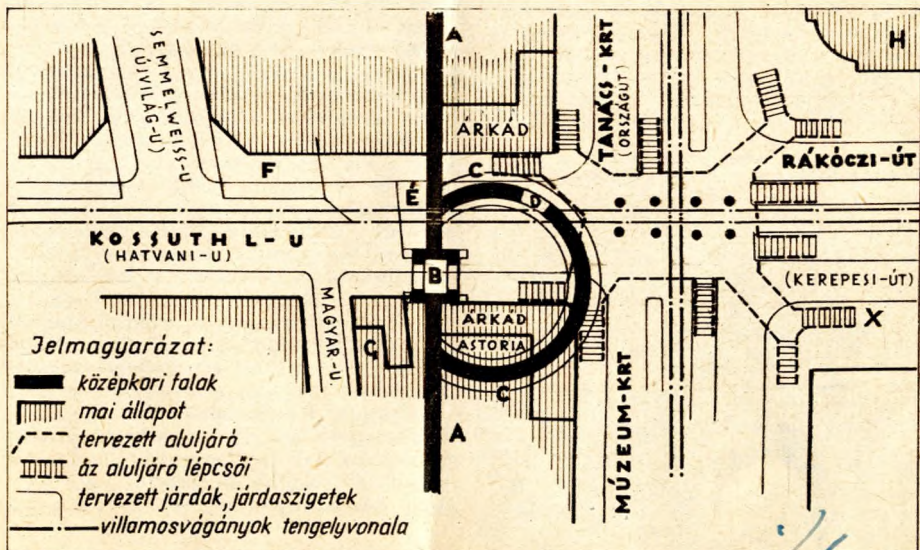
szabályozását és különösen a gyalogosok testi épségének védelmét egyre gyakrabban sürgették az egykori napilapok. A főváros vezetősége ezért már 1910 nyarán kénytelen volt az itt létesítendő gyalogaluljáró kérdésével foglalkozni.

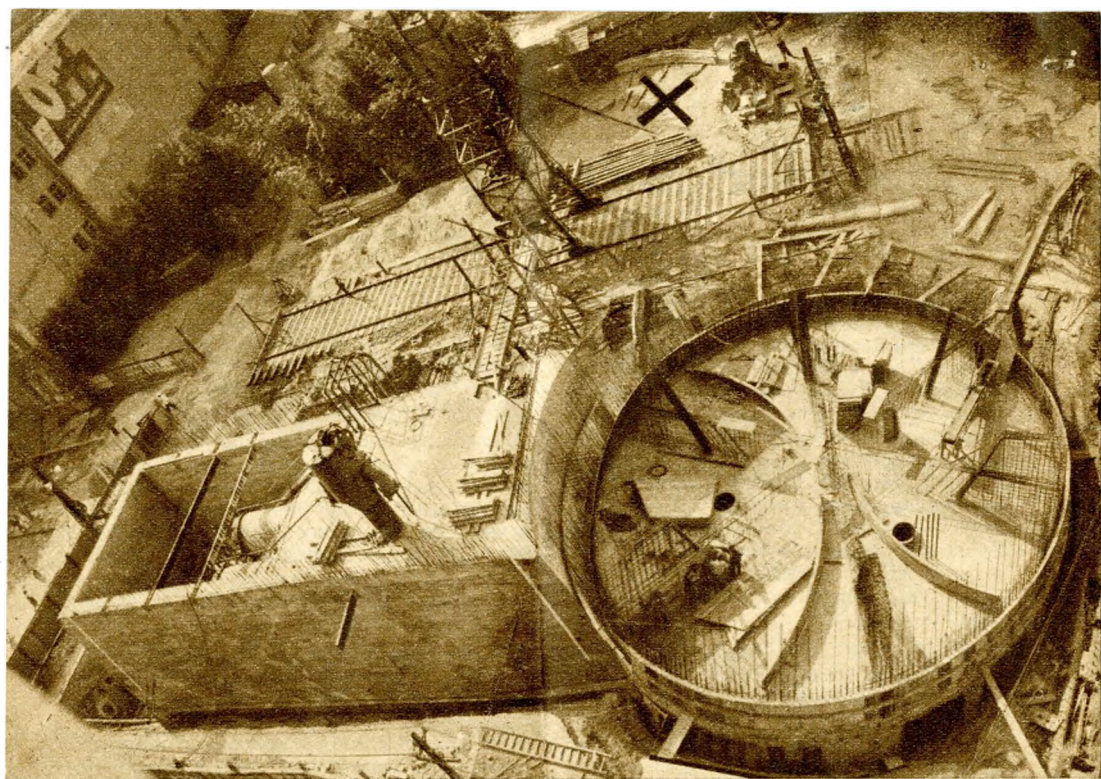
Az idézett cikk is ezt követelte — szembeállva a hatóságoknak azzal az érvelésével, hogy a sokak által javasolt „liftrendszer” megépítése és a közművek áthelyezése túlságosan költséges lenne. Sőt, még azt is kívánta, hogy az aluljáróban „legyen toalett-szoba, ahol a járókelő ember olcsón megmosakodhat és ruháját, cipőjét rendbehozhatja.”

A fél évszázaddal ezelőtt felvetődött probléma most oldódik meg: az aluljáró építését a járókelők ezrei kísérik naponta figyelemmel. Persze, nemcsak a kialakuló jövő, hanem a mély munkagödörből napfényre kerülő múlt is érdeklí a szemlélőket. A dübörgő, zakatoló gépek ősi földrétegeket, régi falakat és közműveket tárnak fel, s ezek összetört anyaga a teherautók hátán végleg elköltözik innen.

A mély gödör Kossuth Lajos utca

A Kiskörút és a Rákóczi út kereszteződésének vázlatos helyszínrajza. A—A régi várossal — B) a Hatvani-kapu valószínű helye — C—C Rondella, amelynek alapjait most kerültk elő. — D) a rondella kapujának feltételezett helye (Romer Flóris szerint). — E) a kapuőr lakása. — F) a „Fehér Sas” fogadó telke. — G) a kocsigyártó háza. — H) a Vigyázó-palota helye. — X) a régi Nemzeti Színház helye. (A vázlatot több léptékhelyes és lépték nélküli régi felmérés, valamint a legújabb kutatások és tervek alapján készítette a szerző)





Az aluljáró építése 1963 júniusában (Bojtár Ottó felvétele)

felőli oldalán hatalmas félkörös falat bontottak szét a gépek. Ez a Pest városának régi falához tartozó *rondella* alapja volt. A falak és rondellái a török hódoltság előtt épültek. Félkör vagy inkább sokszög alakban övezték az egykori várost, a mai Belvárost.

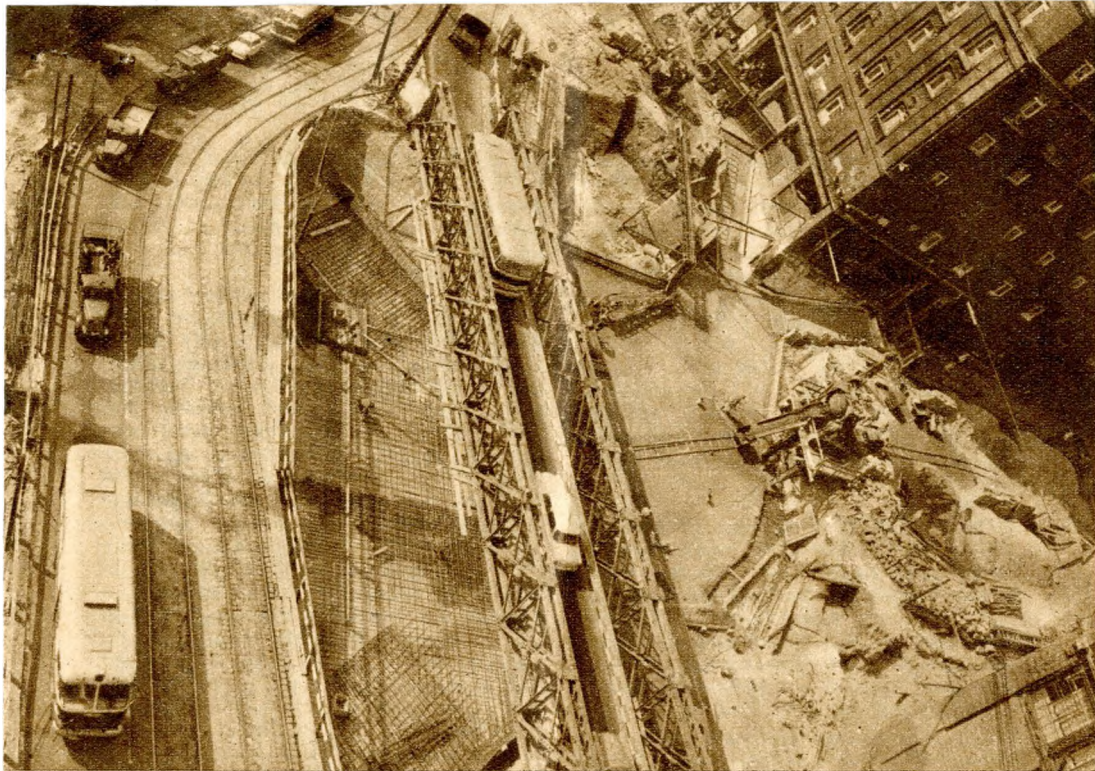
Maga a városfal a Kiskörút házainak hátsó telekhatárán (a mai Múzeum krt. páratlan számozású oldalán) húzódott. Nyomait e házak pincéiben, földszinti falaiban itt-ott még ma is megtalálhatjuk. A három városkaput, a *Kecskeméti-kaput* (a Kecskeméti utca és Kálvin tér

A Hatvani-kapu képe a Hatvani utca felől. Jobbra a Kölber-ház, balra az „Arany Sas” fogadó



sarkán), a *Hatvani-kaput* (a Kossuth Lajos utca keleti végén) és a *Váci-kaput* (a Váci utca és a Deák Ferenc utca találkozásában) rondellák védték. Az egykori Hatvani-kapu — régebbi nevén Egri-kapu (Porta Agriensis) — rondellájának alapja került most napfényre az aluljáró építése során. A városfalak az 1700-as évek végéig megőrizték erődjellegüket, de ez idő tájt mind gyakrabban törtek rajtuk réseket, hogy a falakon kívül terjeszkedő város felé a jobb közlekedést lehetővé tegyék. A falakon kívül a vízcsatornák lassanként betömődött, helyét parcellázták, és megengedték a falak külső oldalához támaszkodó házak építését is. A falakon belül még jó ideig szabadon állt a várfal tövében húzódó, mintegy négy méter széles, stratégiai közlekedőtér, de a szomszédos telkek tulajdonosai ezt a sávot is hamarosan önkényesen igénybe vették.

A falak erődjellege megszűnt, a rondellákat és a kapukat, amelyek már csak a közlekedést gátolták, rendre lebontották. 1789-ben ez a sors érte a Váci-kaput, 1794-ben a Kecskeméti-kaput. A Hatvani-kapu 1808-ig megmaradt. Emeletén egy zenész lakott, kétszobás lakásban. A kapu két oldalán a városfal belső síkjához házak tapadtak. A mai Kossuth



Lajos utca és a Magyar utca sarkán Kölber Jakab kocsigyártó háza és műhelye állott. Vele szemben, az Újvilág (a mai Semmelweiss) utca sarka közelében az „Arany Sas” fogadó (a Kossuth Lajos utca akkor jóval szűkebb volt).

A kapun kívül, nagyjából a mai „Astoria-sarkon” állt az írók és jogászok fészke, a Zrínyi Kávéház épülete, amelyet a Fabricius-család építtetett. A helytartótanács 1808. június 7-i keletű jelentése szerint: „... a *Hatvani-kapu* az egyedüli, mely a régi városkapuk közül még fennáll, s nem csupán a *Hatvani utca* jelöli kilátást zárja el, hanem a vásárok idején életveszélyes tolongást is okoz...”. Az emeleten lakó Reiner karmestert azonnal kiköltöztették, és június 13-án megkezdték a bontást.

A falakon kívüli területek fokozatosan beépültek. A mai Rákóczi út északi oldalán széles sávban rét húzódott a mai Dohány utcáig, amelynek vonala már akkor is ívesen fordult a mai Tanács körút (egykor Országút) felé. Ez utóbbin keresztül lehetett a városfalakat megkerülve legegyszerűbben a mai Deák Ferenc utca végénél álló hajóhídhöz jutni.

A Rákóczi út menti zöld sáv is hamarosan eltűnt. Előbb a Dohány utca és

Tanács körút közti háromszög alakú részt építtették be, majd a városból kifelé haladva az egész utcasort. A mai Astoria Szállóval átlósan szemben állott a Vigyázó-család palotája. Mellette a mai Síp utca felé a „Fehér Hattyú” és a „Vörös Ökör” vendégfogadók sorakoztak.

A Belváros ősi „bejárata”, a kiskörúti kereszteződés egyébként is vonzotta az átutazó vidékieket. A Vigyázó-palota előtti széles járdán állandóan ott állottak a kirakodó vásárosok sátrai. A Vigyázó-palotával szemközt — a mai Rákóczi út

Az egykori Hatvani utca és a Kiskörút sarka 1890-ben



és Múzeum körút sarkán levő üres telek Rákóczi úti oldalán — állott a régi Nemzeti Színház. Szomszédságában, a mai Pannónia Szálló helyén a „Griff” fogadó.

A Nemzeti Színház — akkor még Pesti Magyar Színház — létrehozását Földváry Gábor alispán szorgalmazta. Ő vette rá Grassalkovich herceget, hogy ezt az értékes telket a színház részére átadja. Az épület terveit Zitterbarth Mátyás építőmester készítette. A klasszicista stílusú, árkádos bejáratú színház építését 1835 júniusában kezdték meg. Sok kubikus ingyenes munkát ajánlott fel erre a célra, és Földváry még a rabokat is kivezényelte.

1837. augusztus 22-én Vörösmarty Mihály „Árpád ébredése” című darabjával nyitotta kapuit a színház, s a főszeplők között ott találjuk Déryné, Laborfalvy Róza, Lendvayné és Egressy Gábor nevét. 1848. március 15-én az este fél 8-kor kezdődő Bánk bán-előadás első felvonása után itt vezették színpadra a kiszabadított Tancsics Mihályt.

Noha a Rákóczi utat 1841—43 közt kikövezték, a színház környezete hosszú ideig elhanyagolt maradt. Schodelné, a színház neves művésznője jegyezte meg: „Ragyogó drágák a piszokban és sárban.”

Ezt a lassan szűkké és avulttá vált színházépületet 1874-ben — amikor a mai Nemzeti Színház építését megkezdték — Skalnitzky Antal tervei alapján egy eklektikus, négyemeletes bérpalotába foglalták bele. Később, 1908-ban ezt is lebontották, s így eltűnt a régi színház. A második világháború végéig ennek a bérháznak földszintes maradványa még fennállott. Benne üzletek sorakoztak, majd ezt is lebontották, helyét parkfrozták.

Az 1930-as években a Vigyázó-palota is csákány alá került, s helyén a — Hüttl Dezső tervezte — lekerekített sarkú Akadémia-bérház épült.

A Zrínyi-épület és a Kölber-ház helyén emelték az Astoria Szállót. Kiszélesített-

ték a Rákóczi utat, s így lassan kialakult a ma is ismert városkép, az úgynevezett Astoria-sarok, amely egyre növekvő forgalmával Pest egyik jellegzetes pontja lett. (1918-ban az Astoriában székelt a Nemzeti Tanács).

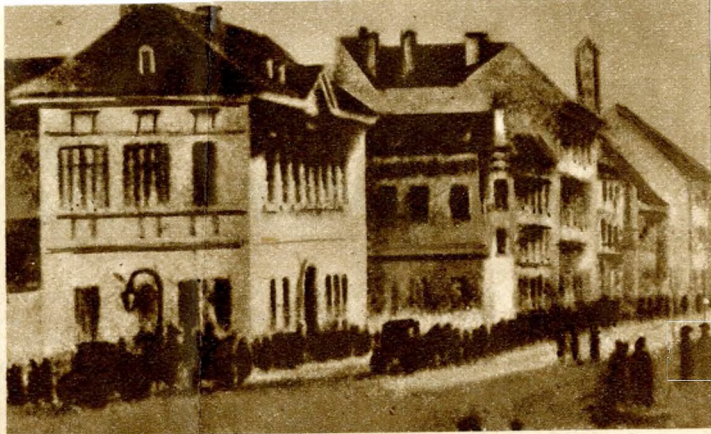
A Rákóczi út és a Kiskörút kereszteződésének forgalmi jelentősége erősen csökkent azóta, hogy a felrobbantott Erzsébet-híd nem vesz részt Budapest közlekedésének vérkeringésében. A forgalom a Szabadság-hídra és a Lánchídra terelődött, s ezzel a Kossuth Lajos utca forgalma is megesapant. Most azonban, hogy a régi Erzsébet-híd helyén olyan híd épül, amelynek átbocsátó képessége (hat nyomvonalával) sokkal nagyobb lesz, mint elődjéé, gondoskodni kell arról, hogy a hídhoz vezető útvonalak is „elbírják” az odaáramló forgalmat. A vizsgálatok azt bizonyították, hogy a Belváros jelenlegi forgalmi rendszere nem alkalmas az új híd forgalmi kapacitásának kihasználására. Ezért a tervek szerint a budai és a pesti hídfők korszerű kialakításával egyidejűleg a távolabbi közlekedési csomópontok forgalmát is javítani kell. A Rákóczi út és a Kiskörút találkozásában a cél elérésére egy gyalogaluljáró megépítése látszott a legcélszerűbbnek. Ennek elkészülte után megrövidül a kereszteződés úgynevezett „sárga ideje”, vagyis a forgalmat irányító lámpa piros fényét sokkal gyorsabban válthatja fel a zöld fény, hiszen nem kell addig várakozni, amíg a gyalogosok elhagyják az úttestet. Ezzel a kereszteződésen az átbocsátás meggyorsul és számottevően gyarapodhat.

Mint hogy az úttesten nem járnak gyalogosok, lehetővé válik, hogy a járművek az úgynevezett kis ívben is befordulhassanak. Ez annyit jelent, hogy a jövőben a Kiskörút, illetve a Rákóczi út és a Kossuth Lajos utca közötti befordulás a jobb kéz irányában lehetségessé válik. A jövőben tehát emiatt nem kell majd a járműveknek a szűk mellékutcákon (Simmelweis utca, Magyar utca, Sándor utca, Dohány utca stb.) át kerülniük. Az aluljáró tervezőinek gondolniuk kellett arra is, hogy az előbb-utóbb megépülő Metróra való átszállás is az aluljárón át történhes-



A régi Nemzeti Színház 1846-ban. A háttérben, a Hatvani utca bal sarkán a „Zrínyi” kávéház

A Zrínyi Kávéház a mai Astoria helyén



sék. Az építkezést pedig el kellett kezdeni, mert az új Erzsébet-híd megnyitása után ilyen nagy építkezésre aligha lenne mód.

Az aluljáró legfőbb része az úttest alá mintegy 3,5 méter mélyen épített nagy „elosztó tér”. Ebből feljárók vezetnek az útkereszteződés járdáira, valamint a villamosmegállók járdaszigeteire. A központi tér biztosítja azt, hogy minden irányból minden irányba „rendőri irányítás nélkül” juthassunk el. Persze, megmarad a gyerekkocsik le- és felszállításának problémája, a vakok, hibás lábúak közlekedésének kérdése, a fedetlen le-, illetve feljárók téli csúszósságának rendezendő ügye. Ezt a fontos forgalmi csomópontot, amelynek történelmi jelentőségét nem ok nélkül eseteltük, nagyvonalúban is átépíthetjük volna. Reméljük, hogy legalább a lépcsők fedéséről gondoskodnak majd.

Az elosztó tér belső magassága mindössze 2,40 méter lesz. (30 méteres hossza és a magassága nagyjából a Népköztársaság úti földalattink állomásterével azonos méretű.) A mennyezetébe süllyesztett rendkívül nagy mennyiségű lámpatesttel kívánunk a tervezők ezen a nyomott térhatáson javítani. Ezenkívül ki-villagított vitrinek is barátságosabbá teszik majd ennek a csupán közlekedésre szánt térnek a hangulatát, bár itt az ácsorgás (kirakatnézés) — véleményünk szerint — egyáltalán nem kívánatos. A betonfalakat időtálló, dekoratív kőburkolattal fedik.

Közepén nyolc oszlop tartja a födémét, amelyre a villamospályák és az úttestek kerülnek. Ezt 5 cm vastag parafás, bitumenes zúzalékkal szigetelik, hogy a keresztcsíneknek átdübörgő villamosok zaját kellőképpen tompítsák.

Most a járókelők szájai állnak a korlátok mögött, és élénk figyelemmel kísérik a munkálatokat. Sokan kifogásolják, hogy miért nem vezették az aluljáróba inkább például a Kiskörút villamosforgalmát, hiszen ebben az esetben a Rákóczi út és a Kossuth Lajos utca vonalán állandó lehetett volna a közlekedés. A gondolattal, persze, a tervezők is foglalkoztak, de ez esetben a jelenleginél sokkal mélyebbre, a talajvíz szintje alá

kellett volna az aluljárót építeni. Ez több hibaforráshoz és nagyobb költségekhez vezetne. A közműveket (a víz-, csatorna-, gáz- és elektromos vezetékeket) így is nagy ívben, az aluljáró megkerülésével kellett vezetni, hogy ne kerüljenek a talajvíz szintje alá. Csupán a nagy gyűjtőcsatorna húzódik keresztül az aluljáró alatt (a Dohány utcában most épülnek a folytatásaként). E munkát egyébként a legridegebb téiben végezték el a határidőt nagymértékben előrehozó munkások.

Ha mindezt számításba vesszük, megértjük azt a sokak szemében túlzottnak látszó munkaszervezést, vágány- és útelterelést, valamint a vashíd alkalmazását. Ez utóbbról egyébként meg kell mondanunk, hogy igen „tisztos alkotás”. Az első világháború idején még a K. U. K. hadseregben teljesített szolgálatot ez az ügyvezetett KOHN-híd, amely gyors szétszedhetőségéről, illetőleg összerakhatóságáról híres katonai híd volt. Elemeit csavarokkal erősítik össze. Születése óta két világháborúban, sok hadgyakorlaton és legutóbb a Zagyva fölött teljesített szolgálatot. Itt két éjszaka felszerelték, majd vasbeton pályalemezzel borították. Ennek megszilárdulása óta ismét bocsúlattal helytáll.

A villamosok íves kiterőpályája, valamint a keleti úttest jelenleg olyan földtöltésen nyugszik, amelyet a két oldalt levert és vasrudakkal összefogott vas-pallók fognak össze. A munkálatok során régóta használatlan közművek, vízvezetékek, csatornák szövevényét kellett elbontani, és a régi pesti rondella alapjainak egy részét is le kellett vésni. Sajnos, a megmaradt falfelületet sem lehet majd látni, mert az úttestről beszivárgó víztől az aluljárót mindenképpen meg kell óvni, s ezért a teljes belső felületet körülbetonozták. E betont fedik belülről a kőburkolattal, amelyen megjelenőik majd, hogy hol rejtőzik a rondella maradványa.

Dr. Radnai Lóránt