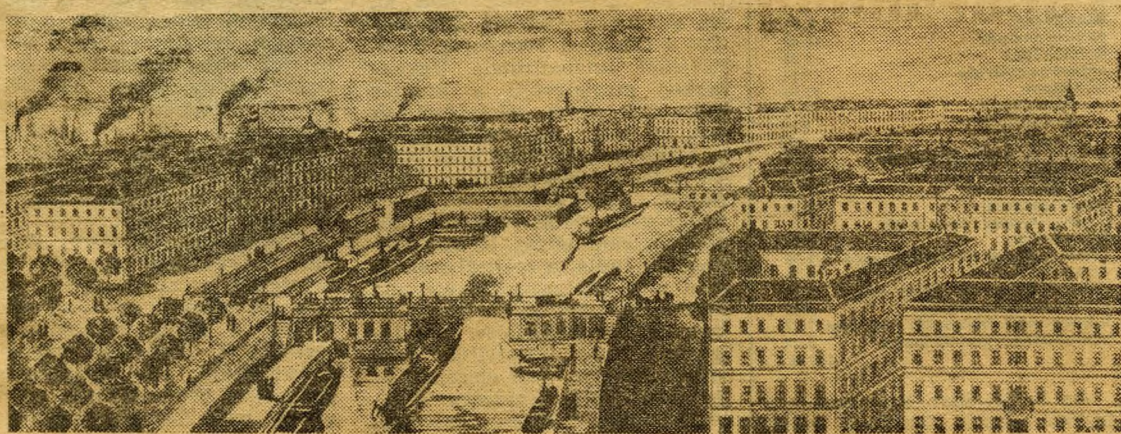


725.091

Műszaki Élet

1973 APR 27

244 Centenáriummi tudósítás



Ha már előző tudósításunkban érintettük a Mérnök és Építész Egylet beleszólási igényét a pezsgő városrendezési vitákba, és szó esett egyik alelnökéről, Reitter Ferencről, a Közmunkatanács műszaki osztályának vezetőjéről — hadd vázoljuk fel Pest szeszszendős fejlődési gondjait is.

Városrendezés

A két fő téma könnyen megnevezhető: Nagykörút és Sugárút. Am ami mögötte meghúzódik, nem esztétikai, hanem hűsbavágó mérnöki problémának indult, és ezt a kortársak nem ismerték fel. Amikor Andrássy Gyula a Sugárút javaslatát a parlament elé terjesztette, Simonyi ellenzéki képviselő kifogásolta, hogy ezt miért nem a közlekedési miniszter tette. „De ha már a miniszterelnök terjesztette be — úgymond —, meg is ismertethetne azon fontos okokkal, amelyek miatt Európa legválságosabb állapotában (porosz-francia háború, gazdasági válság) első teendőnk egy boulevard építése. Azt hallottam... hogy a közmunkatanács ülésén gyakran elnököl a miniszterelnök úr. Ez nem alkotmányos eljárás...”

A vita a 60-as években kezdődött, és elindítója Reitter Ferenc volt, aki többször, végül 1865-ben nyomtatásban is, jól átgondolt tervet adott át Buda és Pest át-

rendezésére. A tervnek két sarkalatos pontja, két fő célja volt: a Duna mentén hosszú, de igen keskeny csíkbán fejlődő Pest város kiterjesztése keleti irányban, valamint az állandóan fenyegető árvízveszélynek az elhárítása.

A javaslat megoldása egy zsilipekkel szabályozott körsatorna lett volna (l. címképünket), amely a Margitsziget alatt indul, átmetszi a Lipót-, Teréz-, József- és Ferencvárost, és Csepel-sziget csúcsa felett ismét egyesíti vizét a Dunával. A kettős célt a hajózhatóság, tehát a közlekedés új útőérének megteremtésével, illetve a tavaszi jégár elvezetése révén érte volna el a csatorna, nem is szólva az egészségügyi és esztétikai előnyökről. A terv megannyi más részletet is elárul: a Nyugati és a Déli pályaudvart összekötő vasúti híd, a Duna árterének feltöltése stb.

Azonban az eszme — jóllehet 1869-ben már külföldi vállalkozó is akadt a kivitelre — elaprózódva realizálódott. A város keleti irányú terjeszkedése érdekében 1871-ben Lechner javaslatára a Nagykörutat és a Sugárutat (Népköztársaság útja) fogadták el megoldásul, a vasúti híd helyét az 1872-ben megkezdett Margithíd vette át, csak a dunai rakpart megépítése folytatódott Reitter elképzelései szerint. „Élete alkonyán — írja egy méltatója — érthető bánat-

tal merengett körüttá száradt csatornáján, amelytől éppen a Sugárút közbedobása vonta el a figyelmet.”

Mindkét terv végrehajtása témérdek pénzt kívánt, sok száz telek kisajátítását, házak fucatjainak lebontását, és főleg új házsorok építését igényelte.

Es így érünk a főváros egyesítését jelentő 1873-as évhez, amely egyben az emlékezetes nagy gazdasági válság, a „krach” éve.

„A pénz- és hitelválság — írja egy kortárs az év közepén —, amely május havában a bécsi tőzsdén vette kezdetét s Európa majdnem minden pénzpiacait megingatta, hazai pénzügyi viszonyainknak a bécsi piaccal való szoros összeköttetésénél fogva, romboló hatásának egész súlyával nehezedett hazánkra. Vállalkozók tehát november havában azon kérelemmel járultak a Fővárosi Közmunkák Tanácsához, hogy tekintettel a most jelzett szomorú körülményekre s a szerződésnek ama pontjára, amely erre módot ad, a sugárútra vonatkozólag általuk teljesítendő munkákra és fizetésekre nézve kikötött határidők két évvel meghosszabbíttassanak.”

Ennek ellenére még ebben az évben 36 házát lebontották, és elkészült a Nyolcszög téren (Oktagon) az azon ma is álló négy épület, „mely szépségben, ízlésben és gazdagságban a Bel-

város bármely épületével vetélkedhet”. Istenem, az ízlés változó...

Kevésbé szerencsésen alakult a Nagykörút sorsa. 1872-ben csak három kétemeletes és öt háromemeletes házra váltották ki az építési engedélyt, 1873-ban 10—15 ház építésére volt kilátás, de a krach miatt minden vállalkozás félbemaradt. Csak az Oktagon hatott biztatólag mindkét projektumra. A körút eszméje éppúgy elveszettnek tűnt, mint Reitter csatorna-terve. Csak 1881-ben, a gazdasági konjunktúra éledésekor elevenítette azt fel ismét Tisza Kálmán az országgyűlésen megszavazott 1,7 millió forintos hittel.

Szarvas a Nagykörúton

A városrendezés ügye tehát nem sok babért aratott most száz esztendeje. Viszont a környezetvédelemre — városunk kies és üde fekvése folytán akkor még szűzi ártatlanságának állapotában lévén — nem volt még szükség. Idézzünk fel egy bájos emléket, mely ugyancsak 97 éve történt a mai Népköztársaság útján, de meghallgatása is olyan, mint egy szippantásnyi friss levegő.

Jókai Mór Életképek c. lapjának 1876. december 6-i számából értesülünk arról, hogy a Rákos mezején folyó szarvasvadászat egy üldözött vadja bemene-kült a Király (Majakovszkij) utcába, onnan a Gyár (Jókai) utcába, majd a Sugárútra fordult be. A szarvas tehát befordult a Zeneakadémiánál, és az Ady-szobornál érte el a Népköztársaság útját, majd azon haladva keresztezte a Lenin körutat. A közlekedési szabályok sorozatos megszegését nem is hagyták megtorlatlanul:

„A vadászszereg és csaholó fal-ka nyomon követte. A nemes állat a kemény kövezeten nem győzte soká lábaival, s a magyar államvasutak épülete előtt megadta magát. A hallali ritka látványa s a rettentő zaj óriási tömegeket csődített a Sugárútra.”

Az idill elszállt; megmaradt a rettentő zaj és az óriási tömeg. E. W.