

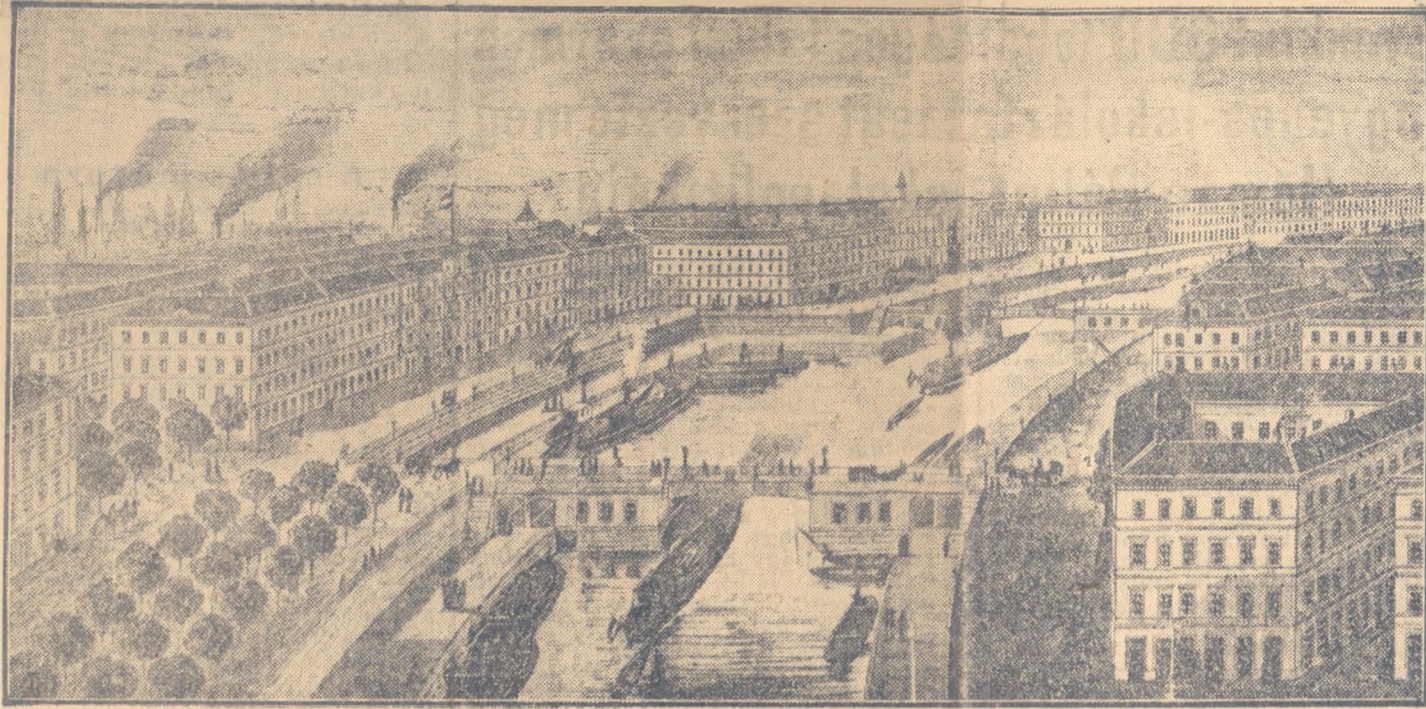
Mi legyen a Citadellával?

Az Országháznak elhelyezéséről is sok vita volt. 1872-ben arra gondoltak, hogy a Ferenc József-téren a Nákóházakat alakítsák át Országházzá. Szó volt arról is, hogy a mai központi városházának károlykörtüli részén építsék meg a parlamentet, továbbá felvetődött az erzsébeti elhelyezés terve. Voltak, akik amellett érveltek, hogy legmegfelelőbb lesz, ha az Országházat a régi piarista ház helyén építik meg, tehát részben azon a területen, ahol ma Erzsébet királyné szobra áll.

Amikor 1913-ban a főváros foglalkozott az Erzsébet-sugárút ügyével, elhatározták, hogy a mai Vilmos császár-utat meghosszabbítják a központi városháza épületéből keresztlél és itt egy 25 méter széles főútvonalat nyitnak, amely egész a Kígyó-térig vezetett volna. Ez a terv is megbukott, túl sokba került volna. A Ferenc József-tér rendezésekor arra gondoltak, hogy Széchenyi és Deák Ferenc szobrát kívül ezen a téren állítsák fel Szent István és Mátyás király szobrát is, továbbá Ferenc József lovasszobrát, amely a királyt a kardvágás pillanatában ábrázolta volna. Az öt szobor közül csak kettő áll ma a téren, Széchenyi és Deák szobra. Nem valósult meg Széchenyinek az a terve sem, hogy a Gellérthegy tetején egy Pantheon építsenek. Ehelyett oda került a Citadella, melyet jelképesen 1900-ban bontani kezdtek. A Citadellával kapcsolatban azóta is különböző tervek merültek fel, legújabbban arra gondolnak, hogy a Citadellában helyezték el a Feszty-körképet.

Befejezésül még egy tervet említünk meg, nagy szerencse azonban, hogy az nem valósult meg. 1875-ben az Összekötővasút építési vállalkozói azt ajánlották, hogy elbányásszák a Gellérthegynek a Rudas-fürdő mögött lévő sziklát és ezt a kőanyagot töltésépítésre használnák fel. A Közmunkatanács azonban szépművészeti szempontból nem járult hozzá a Gellérthegy elbányászásához.

Pakots György



A MAI NAGYKÖRÚT HELYÉN TERVEZETT CSATORNA TÁVLATI KÉPE

Hajózható csatornával akarták körülvenni Budapestet – Széchenyi gyönyörű elgondolása szerint

Kerek száz esztendővel ezelőtt gróf Széchenyi István, a legnagyobb magyar, felvetette azt a gondolatot, hogy Budapestet egy hajózható csatornával kell körülvenni. Az érdekes terv nem valósult meg, mint ahogy sok más hasonló tervezet az idők folyamán a felledés homályába merült. Úgy vagyunk ezekkel a tervekkel, mint az új Rókus-kórház építésével, amelyről évtizedek óta szó van. Szovjet-Oroszországban harcoló katonáink állítólag találkoztak olyan volt magyar hadifoglollyal, akik az első világháború után kintrekedtek és mikor ezekkel elbeszélgettek, azok csakhamar megkérdezték: felépült-e már az új Rókus?...

Budapest, amely nem csak a budapestieknek, hanem az egész ország magyarságának büszkesége, világszerető elismert szép város. Szépitése, modernizálása érdekében rengeteg tervet, de még több azoknak a terveknek a száma, amelyek különböző okoknál fogva, sajnos, nem valósulhattak meg. Igyekeztünk ezeket a terveket csoportba szedni. Ezek közül talán a legfigyelemreméltóbb a már említett nagy csatornaterv. Nyolevan esztendővel ezelőtt Reitter Ferenc, a Közmunkatanács egyik megalapítója Széchenyi gondolata alapján azt javasolta, hogy a sároksári Dunától vezessék át Pest belső területén és alakítsák hajózható csatornává.

Pest városát a helytartó tanács fel-szólította Reitter tervének kidolgozására, a városnak azonban nem volt pénze, de megfelelő műszaki személyzete sem, mire maga Reitter dolgozta ki a részlettervet s azt a pestvárosi tanács 1865 augusztusában közszemlére tette ki a Redut-épületben. A városi tanács kijelentette: a Reitter-féle csatorna létesítése a városra és az országra is kívánatos. 1868-ban a közlekedési minisztérium elrendelte a dunaszabályozási előmunkálatokat, közben pedig a Reitter-féle csatorna építésére külföldi vállalkozó jelentkezett, akinek Pest közgyűlése elsőbbségi jogot adott s egyidejűleg a csatorna vonalán megtiltotta a további építkezéseket. A hajózható pesti csatorna a mai Nagykörút helyén lett volna, építése 9 millió forintot emésztett volna fel, a kisajátításokkal pedig 17 és 1/2 millió forintot. Minthogy a pénz nem volt meg, az érdekes terv megbukott.

Mért lett ferde az Andrássy-út?

Budapest általános szabályozására 1871-ben pályázatot írtak ki, amelynek első díját Lechner Lajos nyerte meg. Lechner a Marcibányi-ház helyére színházépületet tervezett s azt fejtegette tervében, hogy a várfalakat kímélni kell. Javasolta a Stáció-utcának, a mai Baross-utcának a kiszélesítését, különösen az akkori szénateri, tehát a mai Kálvin-téri torkolatnál. Feszty Frigyes, a Vigadó építője nyerte a városszabályozó pályázaton a második díjat. Kár, hogy nem valósították meg tervének azt a részét, amely a Belvárost áthaladó főútvonalról szólt. Az Üllői-út, Kálvin-

tér, Kecskeméti, Egyetem- és Petőfi Sándor-utcán át, továbbá a Vörösmarty-téren, Dorottya-utcán, Ferenc József-téren, Lánchidon át tervezett egy nagy főútvonalat. Feszty elgondolását különben még ma sem vetették el.

A múlt század második felében mind több szó esett arról, hogy egy olyan sugárutat kell építeni, amelyen a város belterületéről ki lehet jutni a Ligetbe. Hosszas tervezgetés és parlamenti tanácskozás után kezdtek hozzá az Andrássy-út kiépítéséhez, az eredeti elgondolás azonban az volt, hogy a sugárút a Lánchidtól indul ki. Sajnos, akkor már állt a Szent István Bazilika és ezt le kellett volna bontani, ha ezt a tervet valósítják meg. Különböző is túl sok házat kellett volna lebontani, sok lett volna a kisajátítás és emiatt az olcsóbb megoldás mellett döntöttek. Így lett »ferde« az Andrássy-út és a városrendezők számára ma is gondot okoz az, miképpen alakítsák ki megfelelő módon az Andrássy-út torkolatát az Erzsébet-térenél.

Tizenegy évvel ezelőtt a Fővárosi Közmunkák Tanácsának hatvanéves fennállása emlékére a Közmunkatanács megíratta Siklóssy Lászlóval Budapest megépítésének történetét. A kiváló munka felsorolja azokat a terveket is, amelyek nem valósultak meg. Siklóssy László megírja, hogy 1872-ben a Közmunkatanács elhatározta: a Nagykörúton kívüleső területen még két körívalakú utat épít. Az egyik a hajtsárutcai körút lett volna. Annak idején a mai Bajza-utcát nevezték Hajtsár-utcának. Ha a Közmunkatanács elgondolását megvalósítják, akkor ma a Bajza-utca mentén nem előkelő villák, hanem hatalmas bérpaloták állnak. A Rókus-kórház lebontása is szerepel a régi tervekben. A Közmunkatanács 1876. évi jelentése megjegyzi: mióta a Kerepesi-út a főváros egyik legszebb útjává lett, a közfigyelem fokozódott mértékben irányul az út mentében fekvő s annak szabályosságát megtörő Rókus-kórházra s mind általánosabbá vált azon meggyőződés, hogy e kórház innen eltávolítandó.

A megvalósíthatatlan tervek közé tartozik az új Nemzeti Színház megépítése. A kutuszmisztér 1912-ben írta ki a tervpályázatot, amelyen 33 építész vett részt és 1913-ban osztották ki a díjakat. Később a díjnyerteseket másodfokú pályázatra szólították fel. 1914 nyarán akartak az építkezéshez hozzáfogni, közbejött azonban a világháború. A Rákóczi-út torkolatában ma is ott éktelenkedik a régi Nemzeti Színház maradványa. Rakovszky Iván 1928-ban azt javasolta, hogy ha ezen a területen megépítik az új Nemzeti Színházat, alakítsanak egy derékszögű utcát, amely a Rákóczi-útról a Múzeum-körútra vezessen ki. A másik oldalon ugyanilyen utcát képezzenek ki a Károly király-útba torkollva. A Vigyázó-ház helyén épült modern bérpalota és a megépítendő új Nemzeti Színházat a Rákóczi-út felett áthidalással javasolta Rakovszky összekötő s mintegy ill. építették volna meg

terve szerint a Rákóczi-út elején az új Hatvani-kaput. Lesz-e ebből a tervből valami, csak a jövő döntheti el.

Az Erzsébet-híd építését hosszas viták előzték meg. Volt olyan elgondolás is, mely szerint a hidat úgy építsék meg, hogy a Budáról jövők egyenes irányban folytathassák útjukat a Károly-kaszárnya felé, tehát a mai központi városháza irányába és ezt a nyitandó útvonalat a Károly-kaszárnyán át vezessék ki a mai Károly király-útra. Egy másik terv szerint a mai Kossuth Lajos-utca tengelyében építették volna meg az Erzsébet-hidat, de ekkor le kellett volna bontani számos házat, többek között a belvárosi plébániát is. Annyi bizonyos, hogy az a terv, amelyet megvalósítottak, nem a legszerencsésebb, mert bár az Erzsébet-híd világszerte híres szép híd, pesti torkolata nem szerencsés.

