



A Népszínház, később a Nemzeti Színház egykori épülete



A Rókus-kórház a kápolnával

A város kelet—nyugati főtengelye

GRANASZTÓI PÁL

Nem vagyok várostörténész, kutató — emlékezetemre, tapasztalataimra támaszkodva szólok a Rákóczi útról. Ezért örömmel venném, ha mások, e téma ismerői, kiigazítanák, kiegészítenék gondolataimat

A Rákóczi út értéke

A Rákóczi útnak jelentős, más, többértéke van, mint az építészeti, közlekedési városépítészeti érték. Építészeti értéke, nemzetközi viszonylatban is, Budapesten a volt Sugár útnak (ma Népköztársaság útja) van, s újabban kisebb fokon tulajdoníthatunk még ilyen a Nagykörútnak.

Az urbanisztikai érték sokrétűbb ennél, mert magába foglalja egy épületszövet, tér, út — ez esetben a Rákóczi út — szerepét, forgalmát s különféle más, érzékelhető mozzanatait, tulajdonságait is, amelyek együttesen sajátos jelleget, sőt, atmoszférát sugározhatnak. A Rákóczi út szerepét, jelentőségét — nem lebecsülhető múltján kívül, amikor még Kerepesi út, kivezető országút volt — mindenképp a városközpontból a Keleti pályaudvarhoz vagy fordítva: a pályaudvarról a városközpontba irányulása határozta meg. Főként ez utóbbi szerepéből eredően lett nagy forgalmú üzletutca, út. Korábban több fogadóval, mint ma szállóval. Ma viszont már nemcsak üzletek, hanem hatalmas áruházak is szegélyezik. Innen egyik fő látványossága: az eleven-sége, színessége, a változatossága is. Hozzájárul varázshoz a mindenkor élénk közúti forgalma; kezdetben lóvasúttal, majd villamosok sokaságával, újabban autóbuszok, gépkocsik áradásával s az út alatt a metróval. Életkorom folytán még emlékszem arra az időszakra, amikor ezen az úton több mint tíz — barna — villamosjárat közlekedett, persze, mai szemmel lassan, gyakori torlódásokkal. Ezek az út két végén szerteágaztak más városrészek irányába, ezért a Rákóczi útnak ilyen szempontból kiemelkedő „gyűjtő” szerepe is volt. Ma ezt inkább átszállásokkal éri el.

Ha az európai nagyvárosok hasonló szerepű, pályaudvarhoz, illetve onnan bevezető főútvonalaira gondolunk, szembetűnővé válnak a Rákóczi út sajátosságai, sőt, előnyei. S főként, ha arra gondolunk, hogy azok a városok, amelyekben ehhez hasonlítható utak vannak, az akkori Budapesthez képest, amikor a Rákóczi út mai méreteit, kiépítettségét elérte — jóval nagyobbak voltak, s részben ma is azok. Hiszen Budapest akkor még csak egymillió aluli lakosságú város — Bécs, Párizs, London, Berlin, az egykori Szentpétervár két-, három-, (London még több) millió lakosságúak. Bécsben a Westbahnhoftól a Ringig vezető, hírneves Mariahilfer Strassével vethető egybe. Ez kis-

sé lejt, ami érdekessége, valamelyest kanyarodik is, kétségtelenül fontos és forgalmas, de keskenyebb s kevésbé életteli, mint a Rákóczi út. Fasora nincs, a Rákóczi útnak van, a belső szakaszán. Párizsban leginkább a Gare de l'Estől a Citéig bevezető Boulevard Sébastopolal hasonlítható össze. Ez nyílegyenes — a Rákóczi út igen enyhén kanyarodó —, kétségtelenül forgalmas, főként a közúti forgalma nagy, de a Rákóczi úthoz mérten a város egészében kevésbé jelentős, és mondhatni, egyhangú. Róma egyetlen nagy pályaudvarától, a Terminiától a Piazza Veneziaig, a város kellős közepéig bevezető Via Nazionale is igen forgalmas, de nem a pályaudvar áll a tengelyében, befelé haladtában pedig éles kanyarodókkal erősen lejt. Róma hasonlíthatatlan, s ez az út is az, hiszen a Piazza Exedráról, e félkörű térről indul, amely tudvalevően a kolosszális Diocletianus Therma egyik sarkának nyomvonalát követi. Az úton elindulva bal felől hamarosan a Santa Maria Maggiore, a város egyik legjelentősebb, nagyszabású történelmi alkotását pillantjuk meg, befelé haladva pedig római emlékek tűnnek föl, és a végén az említett tér, túloldalán a fenséges Palazzo Venezia. Jelentősebb üzletutcaszerkepe viszont nincs; ilyen főként a Corsónak és még több másnak van. Berlinben a pályaudvarokhoz vezető utak egyike sem különlegesen érdekes, jelentős az Unter den Lindenhez képest. Londonban csak elvben lehet várostengelyt szakaszokban alkotó útvonalat említeni, mely a Hyde Parktól derékszögű fordulással a Victoria főpályaudvarhoz érkezik — egyik világhírű szakasza a Piccadilly —, tehát, miként a Via Nazionale jellemző Rómára, úgy jellemző ez az útvonal a tekervényes Londonra. Zürich kisebb város Budapestnél, korábban is kisebb volt, viszont itt a tótól a pályaudvarig vezető nyílegyenes Bahnhofstrasse, zürichi méreteivel, egyben gazdagsággal, talán a leginkább egybevezethető a Rákóczi úttal, persze, jóval keskenyebb és rövidebb, de a város elegáns, rangos, forgalmas üzletutca. Végül, hogy ne keletsem a túlzás, az elfogultság érzetét, ki kell emelnem a leningrádi Nyevszkij Prospektet, amely méreteivel, arányaival, egyben a Moszkvai pályaudvarhoz irányulásával, emelkedésével, szélességével, kiváló középületeivel és a szép hidakkal fölülmúlja a Népköztársaság útját is, és Európában néhány nagy városépítészeti értékű avenue-je közé sorolható.

Figyelembe kell venni azonban, hogy az említett nagyobb városoknak általában több főpályaudvaruk van, Budapestnek csak három, melyek közül a Keleti pályaudvar a legjelentősebb.

De vannak más európai városok is, amelyeknek ugyancsak egyetlen központi pályaudvaruk van (például Milánó, München, Lipcse), ezek azonban mégsem olyan érdekesek, mint a miénk: vagy elhelyezésük — a lipcsei főpályaudvar például a belváros szegélyére szorult —, vagy pedig az oda vezető út egyéb, különleges szerepe miatt — például Milánó esetében; Münchené, bár a bevezető út rövid, figyelemre méltóbb ezeknél, elsősorban a másik végét lezáró Karlstor miatt.

Ha néhány ide kívánczó példát kellő ismeretek hiányában kihagytam is, a felsoroltak alapján talán mégis kibontakozóban van Rákóczi utunk jelentősége, jellege más, és köztük Budapestnél nagyobb városok hasonló célú főútvonalaihoz képest.

A Rákóczi út, a Keleti pályaudvar felépítése, mondhatni szerencsés odahelyezése előtt is jelentős kivezető útja volt a városnak, s már akkor mutatta a magyar városok útjainak általános jellemvonását, a tágasságot. A múltat a kiegészítés előtti korszakból származó néhány nagyszerű épület képviseli. Akkor az út kezdetén, a mai Múzeum körút sarkán helyezkedett el a régi Nemzeti Színház, körülötte vendéglátó helyek; e térségben — a hatvani kapu még állt — eleven élet folyt, mondhatni széreny kulturális központ volt abban az időben. Az útnak ez az első szakasza széles, hamarosan fásították; elején már emeletes épületek is álltak. Helyükön ma többnyire későbbi, több emeletesek vannak. A legutóbbi homlokzat-helyreállítások következtében szembetűnővé vált e belső szakaszon levő házak többségének építészeti értéke, városképi szempontból változatosságukkal együtt egységet alkotnak. Kifelé menet régóta a zordon Rókus-kórház, ma is kissé beljebb nyúlva, és a bájos, egyszerűségével is megkapó Rókus-kápolna, amit minduntalan a lebontás veszélye fenyeget, vonja magára a figyelmet. Kívülrebb — a későbbi Nagykörúton túl — alighanem szegényes, jó-részt földszintes házak állhattak, sőt üres telkek is akadhattak. De az út fontos volt — bár sokáig még burkolatlan, poros, sáros —, hiszen névadójánál, Kerepesnél jóval messzebbre, az ország keleti része felé vezetett. Lényege akkor az országútjelleg. „Nőtt” út-

nak tekinthető. A Nagykörút utáni szakaszát később szabályozták, egyenesítették ki. Ez a külső szakasza fasor nélküli, ezért máig kietlenebb, a belső vonzóbb.

A Nemzeti Színház az út jelentős eleme volt a közelmúltig. Eleinte a kisebb, de építészeti-leg becses, klasszicista épület, majd az 1874-ben megépített, akkor nagyszabásúnak és korszerűnek számító színház is — a réginek a helyén, a Rákóczi út és a Múzeum körút sarkán — neoreneszánsz formálással, bérházak közé ékelten, de velük egységesen. Korszerűségére jellemző, hogy amikor a párizsi operaházban bevezették a villanyvilágítást, a rákövetkező évben e színházban is. Most, utóbb megkérdőjelezhető 1912-ben történt lebontása, egy modernre vágó, szinte ábrándos korszakban, tervpályázat alapján helyére álmódott új színház felépítése végett. Érdemes megjegyezni, hogy Párizs hírneves Comédie Française-e is hasonló helyzetű: az Avenue de l'Opéra indulásában: s e régi épület ma is áll. A lebontást követő idő óta a Nemzeti Színház épületének ügye bizonytalan. Sokáig a Népszínháznak készült, a Nagykörút sarkán emelt kisebb épületben működött, majd mióta azt is lebontották, vándorol, szükségmegoldásokkal küszködik, a késlekedő új Nemzeti Színház felépülésének reményében. Egykori helye a Múzeum körút sarkán ma is üres; holott a telek helyzete folytán különleges értékű; kíváncsi volna odaillő célú és külsejű épülettel mielőbb beépíteni.

Furcsa a sorsa a Nemzeti Színháznak helyet adó Népszínháznak is. Építészeti-leg, műszakilag kevésbé jelentős alkotás volt, igen kiváló elhelyezéssel, előtte a későbbi elnevezésű Blaha Lujza térral, s azon Tinódi Sebestyén szobrával. A Belváros felé jövet, a Rókus-kórház rideg tömbjét elhagyva, hirtelen formás, parkosított térré szélesedett itt a Rákóczi út, amely a színház főhomlokzata felé fordította a tekintetét. A hely a Nagykörút sarkán — még dalok is vannak róla — a legfőbb csomópontok és találkozóhelyek egyike lett a városban. Közepén a színházzal, amelynek vitatható lebontása sívár úrt, formátlan és jellegtelen térséget eredményezett. A Népszínház, ha nem is kvalitásai miatt, de ékessége volt a Rákóczi útnak. Hiánya bántó, az út sivárabb lett nélküle. Érdemes volna gondolni arra, hogy e térség közepe táján mit lehetne, va-

lami felmagasodót és egyben szükségeset is építeni, elhelyezni. Például óratornyot.

A másik végpont, a Keleti pályaudvar és előtte a Baross tér szerencsés, jó megoldású, bár a pályaudvar előtti Baross Gábor szobor kényszerű hátrább helyezése csökkentette hatásosságát. A pályaudvar építése közepes színvonalú alkotása az eklektikának, de nemcsak elhelyezése, a rálátás, a hozzá irányulás kiváló, hanem a főhomlokzat is, hatalmas kapuzatával, mely kitűnően érzékelteti célját, szerepét. Ilyen megoldásról a leningrádi Nyevszkij Prospekt végén elhelyezkedő pályaudvaron és a párizsi Gare de l'Esten kívül nem tudok. A Rákóczi út elején még nem, de a Nagykörúttal való keresztezés táján már messziről, nagyszabásúan érvényesül, hívogatja, tájékoztatja az idegeneket. Ezért magam is aggódtam, amikor felmerült a Baross téri gépkocsi-felüljáró terve (aluljáró helyett, ami közel négyszer annyiba került volna). Elmentem a Rákóczi út és a Nagykörút keresztezéséhez, onnan, majd kifelé haladva is figyeltam, mérlegettem magamban: vajon mennyire rontja majd a kialakult, ismert képet, mennyire takarja el a jól érvényesülő célpontot. Úgy ítéltam: ha vékony szerkezettel, lábazattal építik meg, csak hozzá közeledve takarja el némileg a pályaudvar főhomlokzatát, messzebből egyáltalán nem. Majd amikor felépült, örömmel láttam, amire nem gondoltam: mily különleges, hatásos kép a fölüljáró alatt áthaladva a pályaudvar főhomlokzatának, egészének hirtelen, közeli feltárlása. Az út nem veszített semmit hatásából, inkább nyert, akaratlanul, valamit. Megerősítette azt a városépítészeti esztétikai nézetemet: ha valami csakugyan szükséges, és jól építik meg, esztétikus is lehet.

A Rákóczi út tehát „nőtt” út, s ez hatásának egyik eléggé jelentős tényezője. Az élet rendezte inkább, mint a tervek. A múlt század utolsó évtizedeitől kezdve egyre-másra épültek a korábbi, többnyire értéktelen, kisebb házak helyett nagyobbak. Előbb túlnyomóan az eklektika Budapestén annyira jellemző neoreneszánsz formálásával, majd a századforduló idején szecessziós ízléssel is. Kiemelném ez utóbbiak közül az Uránia épületét és majdnem szemben vele Lajta Béla kiváló premodern alkotását, amely takarékpénztárnak épült, s ma a Gázművek székháza. Mindezek egyenként is nagyvárosi méretűek, összességükben még inkább. Az ostrom okozta foghi-

jak helyén pedig modern épületek létesültek. Érdekes megoldású a Szabadság Szálloda: az új keretezi a megmaradt régi épületrészt. A boltok külső kiképzése is mindinkább modernné vált, hozzájárult a Nagykörút sarkán a szerencsés — bár rombolásból született — árkádosítás, ami hellyel-közzel, ahol éppen lehetséges, folytatódik. A közvilágítás is mind intenzívebb lett, szaporodtak a fényreklámok. Ezért talán — urbanisztikai értéként s kevésbé építészeti-ként — megérkezve ide, a Keleti pályaudvarra, s onnan kilépve megkapó látványt nyújt este a ragyogó, forgalmas, nagyszabású, kissé tört vonalú út. Az emelt autópályáról nyomban érzékelhetők a város dimenziói, vitalitása, élettelsége.

A szállodákról és boltokról, valamint a vendéglátóhelyekről érdemes külön szólni. Az életet, a forgalmat ugyanis leginkább ezek jelentik, határozzák meg. A korábbi, a Kerepesi úti, helyesebben a Keleti pályaudvar megépítése előtti időszakban sok primitív fogadó lehetett itt, istállóval, kocsiszinnel. Majd szaporodtak a szállodák: az út elején a közkedvelt, híres konyhájú Pannónia, ezen az oldalon, de távolabb az egyszerű Adria, később és kívülrebb a nevével is hivalkodó Palace, a túloldalon a szecessziós diszité-sű, szintén színvonalas Metropol, majd az útnak a Baross téri végén, egymással szemben két nagyobb sarki szálloda. Ezekre emlékszem, de lehet, hogy több volt. Mindenesetre kevés maradt meg napjainkig szállodának. Igaz, hogy akkor vonaton és egy sokkal nagyobb országból csődültek ide, szálltak meg itt a látogatók, s az út mindinkább az egész országé lett. Az bizonyos, hogy a Rákóczi út nem volt alkalmas, rangot adó hely parádés, elegáns szállodák számára — mint például a bécsi Ring —, ezek itthon inkább a Belvárosban, főként a Duna-parton sűrűsödtek. Hosszú ideig a boltoknak sem volt elég előkelő, amelyek annyira és értehetően meghatározták az út életét — szerepét, forgalmát és rangját. Elegancia, megbízhatóság, sokáig szinte kizárólag a belvárosi boltok sajátja, a Rákóczi útiak már ilyen szempontból is gyanúsak számítottak. Leginkább a Baross térnél kezdődő szakaszon: beljebb akadtak jobbak is. Így különösen a neves hangszerüzletek, vagy az „elszakíthatatlan” Guttman cég. Közéjük sorolható az útról néhány lépéssnyire jól látható egykori Ár-



A Mező Imre úti felüljáró

Zöldre várva

Csigó László felvételei



kád bazár a Dohány és a Sip utca sarkán. Tömegesen érkeztek vidékiek a fővárosba: a külső boltok „parasztfogásra” rendezkedtek be; a boltosok becsábították a kis-pénzű, gyalogoló, nézelődő és tájékozatlan vásárlókat, s bár alkudni sokáig csaknem mindenütt lehetett, gyakran becsapták őket selejtes áruikkal. Ez a jelenség akkor alantassá tette a Rákóczi utat a Belvárosból nézve. Nem véletlen, hogy a Párizsi Áruház a nagy riadalmat keltő leégése után az Andrássy úton épült újjá (ma Divatcsarnok). E jelenség sokáig tovább élt, de az elmúlt évtizedekben megváltozott a helyzet. A Belváros még őrzi rangját, de ez a rang a társadalmi változások folytán kiterjedt: kitűnő, neves boltok s mind nagyobb forgalmú, nagyszabású áruházak keletkeztek a Belvároson kívül, így a Rákóczi úton is. A Corvin, mely később köpenyt kapott, indította a sort, ezt követte több más. (Áruházakon nemcsak külön épületeket értek, hanem több szintes nagyobb üzleteket is.) A demokrácia és a vá-

említett Debrecen és Ostende sem. Az előbbi helyén a Szabadság Szállodában színvonalas éttermet és bisztrót találunk. Ez voltaképpen az élet rendje egy városban — más tekintetekben is, s éppenséggel egyik fő útján — az időnkénti változások: a régi dolgok eltűnnek, újak keletkeznek, hol nosztalgiát, hol örömet keltve.

Mindaz, amiről itt szót ejtettem, kevésbé építészeti, tervezési téma, inkább, mint jeleztem, tágabb: urbanisztikai. Tehát olyan, ami a városi életet sokféle szempontból tanulmányozza. Ez az út tanúsítja, hogy ha a tervezés egyre szükségesebbé válik is, jelentős mértékben mégis az idő és maga az élet — a lakosok, a látogatók élete — formál várost, városrészt, utakat, tereket. Ezért a Rákóczi út értéke kevésbé az építészeti művekben, a megtervezettségben s ez által az egységben rejlik, inkább sok egyéb más, a növekedés, fejlődés, az élet, a rakódott-



ros növekedése révén tehát e tekintetben emelkedett a Rákóczi út rangja, illetve egyik fő eleme lett a tágabban értelmezett belvárosnak, amihez hovatovább már a Nagykörút és a Városliget is hozzátartozik.

Hasonlóan alakult ez a vendéglátóhelyeket illetően. A szállodáknak általában jó éttermeik voltak, főként a Pannóniának, de a többieknek is. Nemcsak a közvetlen környéket szolgálták. Így a Rókus-kápolnával szemben a hajdani Bíró Dénes, ma Bástyá étterem, az EMKE mind kávéház, mind jó hírű étterem volt, akárcsak az út vége felé a Debrecen étterem, s a ma is a régi nevét viselő Hauer cukrászda, híres volt az Urániával közel szemközti Ostende zenés kávéház. Több közülük már nem létezik, így az

ság, s ennek jelei adják rangját, még ha épületsorok keretezik, tesszik is lehetővé és tükrözik is azt.

S e tágabb megítéléshez hozzájárul sajtáságosan a név is, az út mai neve. Rákóczi Ferencet, történelmünknek egyik legnagyobbját idézi. A fejedelem hamvait ezen az úton haladva hozták haza Rodostóból 1906-ban. Hatalmas ünnepélyességgel, hatalmas emóciókat keltve széles tömegekben. Ebből eredően kapta a Rákóczi nevet. A névadás indokolt volt, a nagy név nagy utat kívánt. S kapott. A név pedig emelte magának az útnak a rangját. Mert immár a rang érződik itt, az egészben, sok-sok más összetevő mellett, sőt fölött is — nemcsak fővárosi, nagyvárosi, hanem országos és sok évszázados rang.