

# BUDAPEST LEGFONTOSABB VÁROSMORFOLÓGIAI VÁLTOZÁSAI (1867–1918) A SZABÁLYOZÁSOKON ÉS ESETTANULMÁNYOKON KERESZTÜL<sup>1</sup>

LOVRA ÉVA

PhD egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem Műszaki Kar, Építőmérnöki Tanszék,  
4028 Debrecen, Ótemető utca 2–4. E-mail: lovra.eva@eng.unideb.hu

Budapest városmorfológiai változásainak hátterében nemcsak a szabályozási rendeletek egy-egy megvalósított intézkedése áll, hanem azok a szakemberek is, akik aktívan részt vettek a városszabályozási diskurzusban. Budapest várostervezési, szabályozási rétegei nem értelmezhetők csupán a városmorfológiai elemzések, az aktuális és városrészszerkezetes szabályozások által. Az 1872 és 1896 (1894), valamint 1896 (1894) és 1914 között lejátszódó városfejlesztési folyamatok megfelelő értelmezéséhez ismernünk kell a városfejlődés rétegeit, valamint a döntések mögött álló elveket és gyakorlati feladatokat. A tanulmány összefoglalja a városegysítés utáni időszak tervezési és szabályozási sajátosságait, különös tekintettel a századforduló időszakára. A bemutatott esettanulmányok a szabályozás és tervezés egy-egy aspektusára koncentrálnak a folyamat ismertetése mellett. A pesti belvárosi és a budai oldalon található esettanulmány-területek vizsgálata kitér a területre vonatkozó szabályrendeletek, várostervek, pályázati anyagok, írott és rajzolt dokumentumok áttekintésére; a városmorfológiai változások elemzésére; a korabeli tervezésméleti elvek megfeleltetésére és hozzárendelésére, valamint a területre vonatkozó főbb szabályozás áttekintésére.

**Kulcsszavak:** Budapest, városmorfológia, szabályozások, 1867–1918, városrendezés

## 1. BEVEZETŐ – SZABÁLYOZÁSOK ÉS A VÁLTOZÁS IGÉNYE

A progresszív, államilag támogatott és szabályozott városfejlesztésben az 1872/73-ban egyesített Budapest a történelmi Magyarország székesfővárosaként főszerepet játszott. Szerkezetének átalakítása, beépített területének kibővítése a robbanásszerű növekedés miatt felmerülő működésbeli problémák megoldását irányozta elő a közlekedés hatékonyságának növelésével és a milliós lélekszámúra nőtt város közegészségügyi szempontok szerinti tervezésével és szabályozásával. A törekvések másik mozgatója az volt, hogy „térstruktúrájában és építészeti részleteiben egyaránt méltó legyen új, szimbolikus jelentőségéhez” (Moravánszky 1998. 31). A nagyobb hangsúlyt kapott városkép reprezentatív fejlesztésének egyik látványos eszköze – az új utak, középületek mellett – a parkok és kertek létesítése volt, amely nem csupán a mindennapi élet részévé vált, hanem a zöldterületeken elhelyezett szobrok és em-

<sup>1</sup>A kutatást a Magyar Állami Eötvös Ösztöndíj támogatta (No. 280683). Készült Lovra É.: Budapest városmorfológiai változásai és a változások hatásai 1867 és 1920 között. In: *Budapest városrendezési (építési) szabályozásának változásai*. Szerk.: Nagy Béla. Műhely Tervező és Tanácsadó Zrt., Budapest 2019. 1–66. o. című tanulmány felhasználásával.

lékművek által a nemzeti és a polgári öntudat reprezentációjává is. Magyarország fejlődése egyet jelentett a székesfőváros fejlődésével, amely népességszámának rohamos növekedése mellett területének folyamatos bővülésében, szerkezetének funkcionális és reprezentációs átalakulásában is megmutatkozott. Az egyesítést követő évtizedekben kevés olyan év akadt, amelyben a parlament nem tárgyalt volna valamilyen jelentős beruházásra, szabályozásra irányuló tevékenységet, vagy ezeket törvényi és szabályozási szintre ne hozta volna. A léptékváltás nemcsak a városszerkezet szintjén figyelhető meg, hanem a városi tömbök és a városi szövet szintjén is, amelyek mögött a szabályozási rendeletek, felelős tervezési döntések mellett az aktuális új igények is álltak.

A hatékony városszabályozás és városrendezés felételeit csak az 1870-es évek elején tudták biztosítani, a városegysítés és a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) létrehozása mellett alapvető feltételként szerepelt a megfelelő törvényi háttér megléte: az építetők adómentességét biztosító törvény (1868: XXII. tc.), a Buda és Pest városok területén végrehajtható ingatlankisajátításról szóló törvény (1868: LVI. tc.), a Pest halasztást nem tűrő középítkezéseire felvehető kölcsönről szóló törvény (1868: LVII. tc.). A fővárostól függetlenül működő FKT – amely a Fővárosi Pénzalapot (1870: X. tc.) is kezelte – feladatai közé tartozott az egész fővárosra vagy egyes városrészekre kiterjedő szabályozási munkák, tervek előkészítése, a tervekre vonatkozó pályázati programok kidolgozása, munkák végrehajtása. Az egyik legfontosabb pedig az építési ügyet szabályozó javaslat (városszabályozás) kidolgozása volt, amelynek kiegészítéseként szabályozási tervek is készültek – az FKT által elfogadott tervek jogerősek voltak, s ezeket kellett betartani a végleges szabályozási terv elfogadásáig, amelynek elkészítése nem feltétlenül követte a várost szabályozó javaslatok elkészítését.

1801-ben azonban a városszabályozási terv (1805) megelőzte a tényleges „szabályozási rendelkezéseket”<sup>2</sup> – a Szépítési Tervet (1808) –, ugyanis József nádor javaslatot tett Pest rendezésére, amelynek első lépése egy városszabályozási terv készítése volt. 1808-ban elkészítette a tíz évre szóló Szépítési Tervet. Míg Hild János építőmester 1805-ös tervében a város fejlődését északra, a mai Újpest felé irányította, addig az 1870-ben alakult FKT a város fejlődését délre, Csepel-sziget irányába terelte. A Szépítő Bizottmány munkájának s a Hild-féle tervjavaslatnak egyes pontjai meghatározzák a város képét, s közvetetten hatottak az FKT munkájára: „Ahol régente a város kapui állottak, ott egy-egy hatalmas teret tervezett [Hild János]; ezek a terek lettek volna a sűrűn beépített Belváros kopoltyúi. Ahol a Vácikapu állott: ott

<sup>2</sup>Nem nevezhető még szabályzatnak, inkább iránymutatás volt ez. A nádor egy építési szabályzatot is készített 1827-ben (Közönséges Építési Rendszabás), de ezt nem alkalmazták. 1839-re készült el a „Közönséges építési rendszabás szabad királyi Pest városára nézve” a hozzátartozó szabályozási térképpel (Pestnek rajz-terve 1838dik Vizáradat következtében munkába vett Rendezésével egygyütt, hivatalos kutfők után ki adatott köz költségen A' viz áradat által szerencsétlenültek Javokra), valamint a Különös Építési Rendszabás Pest Külvárosainak szélső részeire.” A szabályozási rendeletekhez a későbbiekben kiegészítő térképek járultak, amelyekben többek között a város övezeti beosztását tüntették fel – ezek a kiegészítő térképek (a rendeletek vizuális segédletei) nem egyeznek meg a városszabályozási és bővítési tervekkel, amelyek konkrét tervezési iránymutatást adtak. Ezek a tervek vonatkozhattak a teljes városra (ennek hiányát róják fel a 19. és 20. század fordulóján alkotó mérnökök) vagy egy-egy konkrét tervezési területre (Eskü tér).

támadt a Teátrum-piac (Gizella tér, ma Vörösmarty tér]; ahol a Kecskeméti kapu állott, ott támadt a Széna-piac (Kálvin tér). Szinte érthetetlen, hogy a Hatvani-kapunál (ott, ahol a Kossuth Lajos utca található a Rákóczi úttal) nem csinált teret, pedig hely volt bőven és bizonyos, hogy a Nemzeti Színház környéke másképpen festene ma, ha teret rajzol a Hatvani-kapu köré.” (Pásztor 1909. 382–391.)<sup>3</sup> A belváros és terei szabályozásának kérdése a Közmunkatanácsot is foglalkoztatta, s a Nemzeti Színház környéke (a mai Blaha Lujza tér) az egyesített főváros egyik városszabályozási feladata volt még a 20. század elején is.

Budapest városszabályozási változásainak hátterében nemcsak a szabályozási rendeletek egy-egy megvalósított intézkedése áll<sup>4</sup>, hanem azok a szakemberek és alkotók is, akik aktívan részt vettek a városszabályozási diskurzusban<sup>5</sup>. Városszabályozási kérdésekben főként Palóczy Antal nézetei dominálnak, a szakemberek által meghonosított elvek, kritikáik és javaslatok lecsapódtak a városszerkezet és -szövet kialakításában.

Az 1894. évi építésügyi szabályzat<sup>6</sup> hatályba lépésének évében a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet sürgette az új szabályozási terv készítésére vonatkozó pályázat kiírását. Mondván, hogy az 1870. évi X. törvénycikkely meghagyása után a szabályzatot csak 1894. január 1-től léptették életbe. Az 1871-ben kiírt pályázat ideje alatt a város (Pest és Buda) nem rendelkezett pontos területi felmérésekkel, amelyek indokolták volna a tervek megvalósításának lehetőségét, valamint a „jelenlegi viszonyoknak már nem felel meg”<sup>7</sup>. Az 1914-ben kiadott építésügyi szabályzat<sup>8</sup>, amelynek főbb intézkedései az első világháború kitörése miatt nem valósulhattak meg, az 1894. évi szabályzattal összehasonlítva jobban megfelelt a modern városrendezés elveinek.

<sup>3</sup> Megjegyzés: Hild tervében a belváros és a belső körút esetében követte a területfelszabadítás adta lehetőségeket; a terek adottak voltak a lebontott kapuk által felszabadult területen, s nem a tudatos szabályozás, illetve Hild János tervjavaslatának eredményei.

<sup>4</sup> Legfontosabbak (a teljesség igénye nélkül): 1870. évi X. tc. 22.§. (Az építési ügyet a fővárosban szabályozó utasítás); 1871. évi XLII. tc. (körutas-sugárutas rendszer); 1872. és 1874. (Budapest általános szabályozásának és beosztásának tervezete); 1881. évi XLI. tc. (telkek szabályozása); 1884. évi XVII. tc. (Nagykörút építéséhez szükséges jogszabály); 1893. évi XIV. tc. (belvárosi plébániatemplom „bontása” – nem konkrétan kimondva, az Erzsébet hídra vezető főútvonal kiépítése – a templom megmaradt, de a Lechner Lajos, Heuffel Adolf és Devecsis del Vecchio Ferenc tervei alapján megvalósult terv a korabeli Pest belvárosa központjának egy részét megsemmisítette); 1894. (új építésügyi szabályzat); 1894. évi XX. tc. (Lipótváros északi részének rendszerezése, Újépület); 1908. évi XVIII. tc. (a mai Árpád hid helyén Duna-híd megépítése, hídfők szabályozása, Erzsébetvároson át vezető új főútvonal nyitása); 1908. évi XLVIII. tc. (a budai Attila út észélesztése és szabályozása); 1914. új építésügyi szabályzat, amely már nyolc építési övezetet határoz meg.

<sup>5</sup> A szabályzatok, rendezési és építési javaslatok kidolgozásában az illetékes Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium (1889-től), a Kereskedelmi Minisztérium, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa és meghívásos alapon a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet képviselői vettek részt.

<sup>6</sup> Az 1894-es szabályzat előfútára a Közmunkatanács által hozott utasítás 1886-ban. Mindkét rendelkezés négy övezetre osztja a várost a beépítés típusának szempontjából: egy belső és egy külső zárt sorú övezet, egy nyaralóterületnek nevezett, már szabadon álló beépítésű övezet és egy vegyes beépítésű övezet. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa így utal a szabályzatra: „1870. évi X. t. cz. alapján alkotott s 1894. január hó 1-jén életbe lépett építésügyi szabályzatunk.”

<sup>7</sup> *Magyar Ipar* 15 (1894. 07. 31.) 7. 157.

<sup>8</sup> *ÉSZ* 1914 (OSZK TM 973).

Nyolc építési övezetet határozott meg a városrészek adottságainak megfelelő beépítési feltételekkel, s meghatározta az építkezés alapfeltételét, amely a közművesített terület; a szabályzat kitért az épületmagasságok csökkentésének lehetőségére; a keletes építési mód alkalmazási lehetőségeinek növelésére; növelte az udvarterületeket is és a szabadon álló beépítésű övezetekben az épületek közötti távolságot. A Palóczy Antal<sup>9</sup> és kortársai által már a 19. század utolsó évtizedeiben hangoztatott város-tervezési elvek, amelyek a funkcionalitás és a közegészségügy kívánalmai mellett a terek művészi alapokon<sup>10</sup> való kiképzésére, a változatos beépítésmódra helyezték a hangsúlyt, az 1914-es építésügyi szabályzatban találtak befogadásra.

A városszerkezet, valamint a városi tömbök kialakítása szempontjából jelentős szerep jut a forgalomnak, illetve a növekvő forgalom igényeit kielégítő úthálózat kialakításának, amelyek új utak nyitását, a meglévők szélesítését és szabályozását is jelentették. Az úthálózat racionalizálására vonatkozó tervek a tömbstruktúrák arányainak változását is maguk után vonták. Az 1894-es szabályozási tervben ennek kialakítása nem a korai modern városszabályozási elveket követi, új utcáinak szigorú geometriájú raszterhálója nem veszi figyelembe a terület morfológiáját. „Ennek ellenében a mai városépítéset azt tanítja, hogy az úthálózat kiképzésben jellegzetességre kell törekedni, a városi területet nem szabad sakktablának rastrir-mezőnek nézni, hanem megkülönböztetendők a város különböző területrészei fekvés és sajátosságra nézve, különbség teendő a sík és lejtős vidékek között, és a beépítés különböző módjaihoz képest, a lakosság soknemű igényei szerint változatossággal és művészettel

<sup>9</sup>Palóczy Antal volt korának egyik legtermékenyebb várostervező teoretikusa, aki ugyan foglalkozott gyakorlati tervezéssel is, azonban jelentősége inkább elméleti munkáiban, a szabályozásokra és várostervezési elvek kialakítására gyakorolt hatásában van. A jelen tanulmányban nem célzottan jelenik meg ennyiszer Palóczy, hanem tevékenysége miatt, amely kiemelkedik a kortársak várostervezés-elméleti munkái közül, akik gyakran idézték is őt (lásd: Mudrony Soma: *Budapest jövője*. Országos Iparegyesület, Budapest 1893). A Palóczy Antal munkásságával jelenleg is foglalkozó kutatások eredményei a közeljövőben kerülnek publikálásra.

<sup>10</sup>A 19. század vége várostervezési mozgalmának, az esztétikai tervezésnek (Camillo Sitte, 1889) tényerése a „mérnöki” szemléletet visszaszorította, azonban ez nem azt jelentette, hogy a várostervezők nem vették figyelembe a terület morfológiáját és a felmérések eredményeit, sőt. A természeti formák figyelembevétele vezetett a (magyar) városok felmérésének tökéletesítéséhez is. Palóczy és kortársai hangsúlyozták, hogy megfelelő alaptérkép nélkül nincs pontos városterv, s a kataszteri felmérések erre alkalmatlanok. – Szesztay László, műegyetemi magántanár *A városmérés rendszere és szabályai* című összefoglaló munkáját 1902-ben, a II. magyar országos technikus kongresszuson mutatta be. A munka mind elméletben, mind gyakorlatban foglalkozott a városok felmérésével és a bővítési tervek elkészítésével. Szorgalmazta a városmérésnél a méterrendszer bevezetését az addig követett ölrendszer helyett. A kongresszus Szesztay ajánlatára határozatot hozott a hazai városmérésekre vonatkozóan, kötelezővé tették a legkisebb négyzetek módszere szerint való kiegyenlítés alkalmazását a közcélú trigonometrikus munkálatoknál, valamint a méter rendszer használatát. E cél elérése érdekében a kongresszus a Magyar Mérnök- és Építész-Egyletet kérte fel, hogy városmérésre vonatkozó műszaki szabályzatot készítsen, amely a korabeli Magyarország városainak felméréseinél útmutatójaként szolgál. Szesztay az 1909. évi magyar városok országos kongresszusán tartott előadásában hangsúlyozza a városszabályozás alapját képező városmérés fontosságát és nélkülözhetetlen voltát, s tevékenysége megeremtetette a korszerű városszabályozás és városbővítés alapjait. – Így, a szakirodalomban szorgalmazott mérnöki és esztétikai tervezés helyett helytállóbb lenne arra utalni, hogy az esztétikai figyelembe vette a természeti viszonyokat, a mérnöki vonal pedig a vonalzó tervezés híve volt. (Lásd: Moravčíková–Lovra–Pastoreková 2017. 30–43.)

szükséges kialakítani az úthálózatot!”<sup>11</sup> A beépítés szempontjából a négy építési övezet nem ad kellő flexibilitást. Az I., II. és IV. övezetben zártosurú beépítést javasol, növelve a már magas beépítési sűrűséget, amely a közegészségügyi szempontokat is figyelembe véve nem a legmegfelelőbb megoldás. Az 1894-es szabályozás nem javasol tágas tereket, a megállapított utcaszélesség és épületmagasság aránya is kedvezőtlen, és az esztétikai követelményeknek eleget tenni pedig lehetetlen az utcák raszterhálója miatt (változatos terek, perspektivikus határok hiánya).

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa jelentéseiben rendre úgy utal az 1894-es építésügyi szabályzatra, mint az 1870. évi X. tc. alapján alkotott s 1894. január hó 1-jén életbe lépett építésügyi szabályzatunk. A törvénycikkely alapján alkotott szabályzatot ideiglenes utasításként fogadták el, s főbb rendelkezései 1894-ben legitimáltattak. 1870 második felében tárgyalták, s megállapították, hogy módosítások, mint a „kötelezettségek szabatosabb körülírása és az eljárás szabályozása okvetlenül szükséges”<sup>12</sup>. A módosítások elveit egy albizottság dolgozta ki, amelynek javaslatait elfogadták, s „még 1870. October havában, mint ideiglenes utasítás Buda és Pest városok középítészeti bizottmányai számára, az építkezés ügyében Buda és Pest városok közönségeivel közöltetett is”<sup>13</sup>. A négy szakaszból álló ideiglenes utasítás első része a hatósági bíráló alá bocsátandó építkezési tervek készítéséről, a második az utcák lejtészintű magasságáról, a földszinti padozatról, a kapuküszöb magasságáról, a járda-, a lépcsők- és a földalatti helyiségekről, valamint a régi épületek lényeges átalakításáról szól. A harmadik szakaszban a kiszögellésekről, lábazatokról és az utolsóban a házak magasságáról és a járdákról értekeznek. „Ez ideiglenes utasítás azonnal életbe is léptettetett s úgy a középítési bizottságok és városi tanács, mint a közmunkák tanácsa részéről minden előforduló ügyek megbirálásánál vezérfonalul szolgál”<sup>14</sup>.

Már a 20. század első évtizedének végén megfogalmazódnak olyan kritikai észrevételek (ezek folyamatosak a városfejlődés során), amelyek Budapest szabályozási tervének megújítását szorgalmazzák, s esetlegesen városrendezési pályázat kiírását is kilátásba helyezik. 1908-ban a berlini városépítő kiállításon Budapest is szerepelt, s ezzel párhuzamosan egyre konkrétabb javaslatokkal léptek fel az új szabályozások, illetve egy új városszabályozási pályázat kiírásának érdekében.

Mindeközben már folyt az 1894-es építésügyi szabályzat revíziója, amelynek bizottságát 1904-ben állították össze. A bizottság, amely az 1894-es városszabályozás, illetve ennek megelőző szabályozási rendeleteinek felülvizsgálatát is végezte, munkájába bevonták nemcsak a szakhatóságot, hanem azokat a társadalmi szakköröket, amelyek az építés ügyével hivatásszerűen foglalkoztak, így a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, a főváros közönsége, a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet, a Budapesti építőmesterek, kőműves, kőfaragó és ácsmesterek ipartestülete, a Magyar építőművészek szövetsége és a Magyar építőmesterek egyesülete képviseltette magát.

<sup>11</sup> Palóczi Antal: Miért szükséges Budapest szabályozási tervének megújítása. *MMÉEK* 42 (1908. 04. 05.) 13. 131.

<sup>12</sup> Ideiglenes építkezési utasítás. In: FKT jelentés (1870, 1871) 20.

<sup>13</sup> Uo.

<sup>14</sup> Uo.

A bizottság 1905. február 7-én tartotta első ülését, s a revízió 1913-ig tartott párhuzamosan az új építésügyi törvény összeállításával (1914).

Palóczy Antal részt vett a bizottság munkájában a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet képviselőjeként, s a szabályozási terv kialakításának folyamán konstataulta, hogy a terv nem gondoskodik a jövőben építendő középületek megfelelő elhelyezéséről (ekkor még nem tudhatta, hogy a főváros intézményhálózata egy évtized múlva már túlságosan kiterjedt lesz a lakosság számának és az ország területének lecsökkenése miatt), továbbá a pályaudvarok és a város forgalmi eszközeinek elhelyezéséről sem gondoskodik. A város harmonikus fejlődése érdekében szükségesnek tartja, hogy a város a Duna mindkét partján egyformán terjedjen, és kiküszöböljék a szándékot, hogy a város kiépítése egyedül a rákosi homokrétegre koncentráljon. „Budapest középpontjául kell, hogy a Duna maradjon meg.”<sup>15</sup> Az elképzelés utópisztikus, azonban az 1894-es törvénnyel szemben megfogalmazott kritikái helytállóak, s egyik legjobb példái a szabályozási anomáliáknak az Eskü tér (ma Március 15. tér) és a hídfő környezetének rendezése és tervezése során tapasztalt problémák. Mivel a szabályozási rendelet nem határozta meg a tervezési kereteket, legyen az a beépítés változatossága vagy éppen azok az épületek, amelyek áldozatul eshetnek a modernizációnak, a belvárosi templom kérdése hátráltatta a munkálatokat, valamint övezeti és városszöveti „elcsúszást” eredményezett. A korabeli példák sora folytatható: Erzsébet sugárút, budai körút, új városháza (stb.). Palóczy egy új városszabályozási terv készítését javasolja a 1894-es szabályozás revíziójával, valamint az új építésügyi szabályzat megalkotásával párhuzamosan<sup>16</sup>, s teszi ezt már 1904-től. A 20. század elején hatályos tervet, amelyet a Fővárosi Közmunkák Tanácsa szerkesztett, 1904-ben tették közzé. A városszabályozási és részben városbővítési terv kritikájaként Palóczy négy pontban fejtette ki megalapozott véleményét, ezzel is reflektálva a kor népszerű városszabályozási elveire, illetve szabályozási kritériumaira: 1. a forgalom, 2. a beépítés, 3. a közegészségi és 4. a művészi, azaz szépségi követelmények.

Az 1908. évi XLVIII. törvénycikk Budapest székesfőváros fejlesztéséről s háztartásának rendezése végett teendő állami intézkedésekről meghatározza a belváros (IV. kerület) és az V. kerület azon részeinek adó- és felújítási-építési kötelezettségeit, amelyek a városszabályozás területére esnek. A belváros szabályozását a Fővárosi Közmunkák Tanácsa tevékenységének keretein belül végezték. A városok szabályozásához való hozzáállás 1912-ben hozott fordulatot. Az 1912. évi LVIII. törvénycikk indoklása a városok fejlesztéséről kimondja, hogy az 1886. XXI. és XXII. törvénycikkek, amelyek eddig a városok helyzetét szabályozták, elavultak. A 12–13. § foglalkozik a közintézményekkel, amelyeknek három csoportját határozza meg: a feltétlen létszükséglet, a már fejlettebb városi együttjáró és a kényelmi igények kielégítésére szolgáló intézmények, melyek kialakítása is ezt a sorrendet kell, hogy kövesse, azonban: „A közintézmények nem a természetes szükségszerűség és előre átgondolt szervezés program, hanem pillanatnyi tényezők hatása szerint jöttek létre.” Ezen a gyakor-

<sup>15</sup> *Építő Ipar* 32 (1908. 03. 8.) 10. 104.

<sup>16</sup> Palóczy Antal: Miért szükséges Budapest szabályozási tervének megújítása. *MMÉEK* 42 (1908. 04. 5.) 13. 129–133.

laton is változtatni kíván. A tervezettség a törvény által visszanyúlt az alapokhoz, s olyan már-már evidensnek számító témákat vett elő, mint a közegészségügy és annak intézményrendszere. A városok szabályozásának rendszere, illetve a háttere egy kevésbé monumentális intézkedéseket szorgalmazó, inkább realista időszakába lépett.

Az 1912-es törvény a városfejlesztésről már előírányozza, illetve megteremti a hátterét annak a budapesti építésügyi szabályzatnak (1914), amely lényegében átformálja és meghatározza a főváros beépítési lehetőségeit. A tervezetet a Közmunkatanács 1913. októbertől 1914. januárig véglegesítette, majd 1914. január 27-én tartott ülésén az 502. sz. alatt kelt határozatával állapította meg az új építésügyi szabályzatot, amely 1914. március 1-től lépett életbe.

Az új szabályzat<sup>17</sup> a város területét nyolc (plusz egy – zöldterületek) övezetbe osztja be:

I. zárt sorú építkezéssel a telek utcai vonalán, ahol a legnagyobb épületmagasság 25 méter legalább 15 méter széles utcában, s 15–25%-os udvar javasolt;

II. zárt sorú építkezéssel az utcai vonalon, a legnagyobb épületmagasság 25 méter legalább 18 méter széles utcában, 17–25%-os udvar;

III. szabadon álló építkezéssel, legalább 300 [négyzet]öles telken és legfeljebb 34%-os beépítéssel, a legnagyobb épületmagasság 14 méter a legalább 11 méteres utcában, s a szabadon hagyandó terület legalább 66%;

IV. szabadon álló építkezéssel, legalább 600 [négyzet]öles telken, legfeljebb 20%-os beépítéssel, ahol a legnagyobb épületmagasság 11 méter, a szabadon hagyandó terület legalább 80%;

V. zárt sorú építéssel az utcai vonalon, legnagyobb épületmagasság 21 méter legalább 18 méter széles utcában 24–35%-os udvarterülettel;

VI. szabadon álló építkezés legfeljebb 50%-os beépítéssel, legnagyobb házmagasság 17 méter legalább 15 méteres utcában és a szabadon hagyandó terület legalább 50%;

VII. zárt sorú beépítés, 5,69 méteres (3 öles) előkerttel, 600 [négyzet]öl telekminimummal és legfeljebb 45%-os beépítéssel, legnagyobb épületmagasság 17 méter legalább 18 méter széles utcában, a telken szabadon hagyandó terület legalább 55%;

VIII. szabadon álló építkezés, legfeljebb 45%-os beépítéssel, legnagyobb házmagasság 14 méter, legalább 15 méter széles utcában; szabadon hagyandó terület legalább 55%.

Az 1914-es szabályozás kísérletet tett az övezetek határterületei különböző beépítési léptékének harmonikus áthidalására, valamint az 1912-es törvény intézményhálózat ésszerűsítésére – mondhatni, hogy a budapesti rendelkezések a közelgő első világháború árnyékában nőttek fel igazán a főváros jelentőségéhez.

Az új szabályzatban követett rendezési és kiépítési rendszer kiegészítéseként a rendelkezés az övezetek közötti határok (érintkező helyek) beépítési dinamikájának meghatározásáról is rendelkezett, hogy az a „kedvező városkép szempontjából is megnyugtató átmenetet biztosít[son]”<sup>18</sup>. A harmonikus átmenetet célzó intézkedések

<sup>17</sup> Az „új építésügyi szabályzat”. In: FKT jelentés (1913, 1914, 1915) 35.

<sup>18</sup> I. m. 40.

mellett a szabályzat különleges építési módokat és területeket is meghatározott (X. fejezet), amelyek „az övezeti általános tagolás mellett további változatosságot hoznak a városképbe”<sup>19</sup> – az esettanulmányok elemzése során a konkrét területekre vonatkozó rendelkezések is bemutatásra kerülnek.

A városképre vonatkozó általános rendelkezések közül néhányat ki kell emelni, amelyek fogantatásával a főváros képe másként alakult volna: 162. § megtagadható az építési engedély olyan építkezések és homlokzatkiképzés esetén, amelyek rontanák a városkép összhangját, valamint a fontosabb tereken és utcákon emelendő épületek esetén fokozottabb építőművészeti követelések támaszthatók.

A város alakítási változásai és a városi szövetek alakítása szempontjából lényeges az a döntés, miszerint: „A városi építési fejlődésének helyes irányítására a megfelelő eszközt nem a telekméret, hanem az építési mód megállapításában találjuk”<sup>20</sup>. A szabályzat azonban figyelmen kívül hagyott számos olyan tényezőt, amely a város célzott harmonikus fejlődését garantálta volna a Nagy-Budapest már pontosabban kidolgozott ideájának (1914) figyelembevételével.

## 2. BELVÁROS – ÖSSZEFÜGGÉSEK

„Mint mindennek, a mi régi, úgy a belvárosnak szabályozása is, mely minden kívánalmat kielégítsen, kétségkívül igen nehéz, főleg pénzügyi szempontból, s e miatt a létező, bár igen kedvezőtlen állapotra a szabályozási terv megállapításánál különös figyelmet kellett fordítani, úgy annyira, hogy e városrész utczáin csak is a legszükségesebb változtatások lettek tervbe véve.”<sup>21</sup> 1885<sup>22</sup>-től a belváros tervezett szabályozásának legfontosabb részét a Sebestyén (ma a Ferenciek tere) és a Hatvani (ma Kossuth Lajos) utca kiszélesítése képezte (a főváros a Duna utca<sup>23</sup> szabályozását jogi problémák miatt elvetette, azonban ehhez az FKT nem járult hozzá – a végső, belügyminisztériumi döntés szerint a Duna utca is kiszélesítendő). A belvárost úgy jellemezték, hogy annak szűk utcái minden rendszer nélkül valók, s a beépítési sűrűség miatt az épületek levegő és világosság hiányában vannak. A belső utcahálózat nem kapcsolódik más városrészek közlekedési ereivel. „A belvárost minden oldalról szép, tágas forgalmi utak övezik, de ezekből nem vezetnek a belvárosba olyanok, melyek akár a forgalom igényeit kielégítenék, akár alkalmasak volnának arra, hogy rajtuk a levegő dúsan beömljék; s noha a belváros a Duna mellett nyúlik el, abban a légáramlat annyira megakad, mikép nincs városrész, mely ezen szempontból oly szerencsétlen helyzetben volna, mint épen a belváros, mely a pesti résznek most is

<sup>19</sup>I. m. 41.

<sup>20</sup>I. m. 42.

<sup>21</sup>I. Szabályozás. In: FKT jelentés (1885) 9.

<sup>22</sup>1885 irányadó dátum, mert miközben a főváros a belváros rendezésével küzd, aközben az 1884. évi XVII. tc. lehetővé teszi a Nagykörút egységes és hatékony fejlesztését – paradoxon, hogy a Duna utca szabályozását egy kisajátítási ügy miatt fogta vissza a főváros, míg a Nagykörút kialakításának egyik alapfeltétele a kisajátítások voltak.

<sup>23</sup>Az egykori Duna utca helyén ma a Március 15. tér és a kapcsolódó Duna utca egy rövid szakasza van.



zömét képezi.”<sup>24</sup> A Közmunkatanács korabeli megállapítása azért (is) jelentős, mert ezek azok a körülmények, amelyek a szabályozási tervezet feladatainak meghatározásánál a legnagyobb szerepet játszottak: a meglévő utcák szabályozása, szélesítése, hogy alkalmassá váljanak a forgalom igényeinek kielégítésére, az utcák összekötése a többi városrész útjaival (lehetőleg az egyenes kapcsolat megvalósítása); a közegészségügy szempontjai miatt pedig a szabályozással friss (dunai) levegőt akartak juttatni az épületek közé – a Duna, a Sebestyén és a Hatvani (a mai Kossuth Lajos) utca szerepét is ebben látták: a belváros összekötése a belső körúttal és a Kerepesi (a mai Rákóczi) úttal.

A belváros egységes szabályozását a terenként és utcánként kialakított szabályozási megoldások, gyakran változó rendeletek előzték meg, meghatározták az utcák szélességét, a terek méreteit és az egyéni kisajátítások mértékét, amely által a bővítések megvalósulhattak. Az egységes, a belváros teljes képét érintő hivatalos szabályozási terv készítése még váratott magára. A kisebb rendezési munkák után a belváros szabályozása mint jelenség egyet jelentett az Eskü tér (ma Március 15. tér) és a híd pesti hídfőjének kialakításával, amelyet megalapozott az 1893. XII. törvénycikk, amely a két híd építésének és a belváros átalakulásának kezdetét jelentette. Az évek során számos térrendezési javaslatot tettek, a vezető irányelvek figyelembevételével, a tervekhez pontos számításokat, építészeti és városépítészeti megoldásokat mellékelve<sup>25</sup>.

Palóczy Antal egységes belvárost szabályozó terve<sup>26</sup> (1892) megelőzte a 1893. évi rendeletet, amelyben kijelölik az új Duna-hidak helyét. Palóczy tervében a Károly laktanya telkét felosztotta és kulturális intézmények épületeinek helyeként, valamint közparkként alkotott új városszerkezeti elemet. Az új városháza az Eskü tér hídjá mellett helyezkedik el, feltűnő a Belváros jobb oldalának szabályozása – új utakat nyitott, amellyel a közlekedés racionalizálása mellett lazította a sűrű tömbszerkezetet, szabályosabb városi tömböket alakított ki.

Szerdahelyi Ágost városi mérnök javaslatának és a szabályozások menetének ismertetésére<sup>27</sup> a Palóczy Antal által felvetett gondolatok és tervjavaslat bemutatása után került sor, mintegy reflektálni akarván a rendezési ötletekre. Szerdahelyi két tengelyt vett fel az Üllői út és a Váci körút – a mai Bajcsy-Zsilinszky út – vonalában, ezek metszéspontjában vette fel a harmadik tengelyt, ami a mai Rákóczi út meghosszabbítása, s keresztülvezet a helyspecifikus szabályozási rendeletek által kiszélesítendőnek ítélt Hatvani (mai Kossuth Lajos) utcán. Tervében a híd tengelyvonalá megegyezik a harmadik tengelyvonallal, amely átvágja a belvárosi plébániatemplomot. A tengelyvonalak menti szabályozás ötlete Perjátl Mártontól származik<sup>28</sup>.

<sup>24</sup>I. Szabályozás. In: FKT jelentés (1885) 9.

<sup>25</sup>1895 áprilisában a tárgyalások egy olyan terv elfogadásával értek véget, amely a plébániatemplom, a régi városháza és a kegyesrendiek épületének lebontását javasolja.

<sup>26</sup>Palóczy Antal: Tervjavaslat a főváros belvárosának szabályozására. *MMÉK* 26 (1892) 3. 69–71.

<sup>27</sup>Szerdahelyi Ágost: Budapest belvárosának szabályozása. *MMÉK* 26 (1892) 3. 72–75.

<sup>28</sup>*Építő Ipar* 15 (1891. 12. 23.) 781.

A városi tömbök szabályozásával teljesen átalakul a belső mag – az Eskü tér és környezete –, a városi tömbök dimenziói egységesebbek, szabályosabbak, szélesebb utcákat és tereket valósítanak meg. A tervjavaslatban nem szerepel a Károly laktanya tömbjének ötletterve (1900), csak az új városháza Duna-parti tömbjének (1898) kijelölése a híd és a part találkozásánál – a városháza felett egy vásárcsarnokot vizualizál. Így a Belváros középpontját az új városháza, az Eskü téri híd és az ide irányuló fő közlekedőút alkotná.

A tervjavaslat és a tervdokumentáció szerint több utca nyitását javasolja, így felaprózva a túlméretezett városi tömböket (ezek közül az Egyetem térről a Sándor utca felé irányuló átvágás a szabályozási tervben szerepel, azonban nem valósították meg).

A városi mérnök kilátásba helyezi a szigorú és következetes építésügyi szabályozás összeállítását, amelyre végül csak 1914-ben kerül sor (az ezt megelőző 1894-es szabályozás is kísérletet tesz erre): „a Belvárosban emelendő monumentális műveknek, ú. m. az új hidaknak, a Városháza új palotájának és egyéb új középületnek létesítését pendítették meg, a hozzá értő szakkörök szigorú tervszerűséggel és szívós kitartással már eleve arra törekedjenek, hogy a majdan kifejlődő és nagy erővel meginduló magánépítkezéseknek jól átgondolt szabályozó tervezettel oly irányt adjanak, hogy az említettük korszakalkotó műveknek méltó környezetét alkothassák”<sup>29</sup>. Az 1914-es építésügyi szabályzat alapján a pesti oldalon az I. övezetet mint központi magot a II. övezet közvetlen csatlakozással félkörívben, a város egész területén, Dunától Dunáig veszi körül. Az I. övezetre vonatkozó építési szabályok szerint zárt sorban kell építkezni, 14 m házmagasságig szabad minden utcában, a házmagasság és utcaszélesség aránya s a hozzá kapcsolódó udvar mérete a következőképpen alakult: 17/9 (min. 6 m), 21/10 (min. 7,5 m), 25/15 (min. 9 m). A belváros egységességét erősítő rendeletek szerint a tereken, a Duna-parton (vonatkozik a Duna jobb és bal partjára egyaránt) az új épületek magassága legfeljebb 25 méter (129. §.) lehet, a Ferencz József (ma Széchenyi István) téren már fennálló legmagasabb épület főpárkánymagasságát (128. §.) nem haladhatja meg az építendő épület főpárkánymagassága.

### 3. ERZSÉBET HÍD PESTI HÍDFŐ – ÚJ KÖZTERÜLETEK, TELJES ÁTÉPÍTÉS

Az 1893. évi XIV. törvénycikk a fő- és székvárosban két állami Duna-híd építéséről meghatározta a Rudas-fürdő előtti tér és az Eskü téri római katolikus plébánia épülete (ma Belvárosi Nagyboldogasszony Főplébánia-templom) között építendő Duna-híd hídfőinek területét és a kisajátítás mértékét<sup>30</sup>. Az 1893-ban elrendelt kisajátítások ellenére a terv csak 1895-ben készült el, így a kisajátítások során igényelt

<sup>29</sup>Szerdahelyi Ágost: Budapest belvárosának szabályozása. *MMÉK* 26 (1892) 3. 73–75.

<sup>30</sup>A kisajátítási törvény kibővített változatát alkalmazták, amely 1881-ben lépett hatályba (1881. évi XLI. törvénycikk a kisajátításról – ennek, az 1893-as törvényben alkalmazott 25. §-a).

kártalanítási összegek egyre magasabbak lettek<sup>31</sup>, gátolva a munkálatok tényleges, hatékony megvalósulását. A Közmunkatanács évenkénti összefoglalójában kitért az Eskü téri híd szabályozási munkálatainak alakulására, az 1895-ös jelentésében a „II. Dunai új hidak” fejezet kifejti, hogy a főváros nem fogadta el azt a szabályozási javaslatot, amelyet az 1893-as törvény után állítottak össze. Valamint új szabályozási tervjavaslatot készített, a döntési mechanizmus az 1895. április 9-én 399. kgy. sz. a. hozott tárgyalásokkal ért véget egy olyan terv elfogadásával, amely a plébániatemplom, a régi városháza és a kegyesrendiek épületének lebontása által valósítja meg a szabályozást (*1. ábra*).

A Közmunkatanács már 1891-ben egy gyalogos híd építését javasolta a templom érintetlenül való hagyása mellett, valamint azon megfontolás szerint dolgozták ki „az esküteri híddal kapcsolatos szabályozás tervét, hogy a kerepesi-út [Rákóczi út] egyenes meghosszabbítást nyerjen a Dunáig”<sup>32</sup>. Az 1891-es éves jelentés nem tartalmaz a tárgyhoz tartozó termellékletet, csak javaslatokat. A szabályozási tervezet az 1892. évi jelentésben, az 1891. szeptember 9-én és 15-én tartott tanácskozás jegyzőkönyvében található<sup>33</sup> (*2. ábra*). A tanácskozáson elfogadott javaslatok a hidak helyéről és a szabályozandó területről tekinthetők az 1893. évi XIV. törvénycikk alapján. A Közmunkatanács 1891-es javaslata szerint a bal parti feljárót a belvárosi templom déli homlokzatával párhuzamosan kell elhelyezni a templomtól 13 méterre, a Duna utca beépítését s az utca forgalmának átvezetésére a feljáró déli oldala mellett egy 15 méter széles, a Rózsa tértől<sup>34</sup> a Ferencz József rakpartra vezető új utca nyitását javasolja<sup>35</sup>.

A főváros és a Közmunkák tanácsának javaslata közötti legnagyobb különbség a plébániatemplom helyzete, azaz a pesti hídfő kiképzése. Míg a Közmunkatanács tervében a feljáró már a Zöldfa (a mai Veres Pálné) utca meghosszabbított vonalától támfalak közé fogva nyelv alakban jelenik meg, addig a főváros tervében térszerűleg nyer kiképzést, s így a híd feljárója nem csak egy irányból közelíthető meg. 1895-ben, a két terv elemzésekor és várható kivitelezési költségeinek összehasonlításakor még egyik sem számított véglegesnek, a későbbi városterképek tanúsága szerint egy harmadik, a két terv egyes pontjait magába foglaló tervet fogadtak el.

A várostervezési elvek hatásának vizsgálata szempontjából a főváros tervének hídfőmegoldását kell figyelembe venni. A hídfő előtti tér kiképzése a Stübben-féle elképzelést követi, miszerint a kiterjedt terület megköveteli annak felosztását és szigetek kialakítását, amely egyrészt a tér egészéről alkotott egységes képet zavarja, másrészt pedig a részletekben rejlő szépséget növeli, ugyanis ezek a szigetek nö-

<sup>31</sup> A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1898. évi működéséről szóló hivatalos jelentésnek ismertetése. I. *Építő Ipar* 23 (1899. 10. 26.) 319 és FKT jelentés (1898) 2.

<sup>32</sup> II. Dunai új hidak. In: FKT jelentés (1895) 24.

<sup>33</sup> VII. Dunai új hidak. In: FKT jelentés (1889, 1890, 1891); II. Dunai új hidak. In: FKT jelentés (1892, 1893, 1894).

<sup>34</sup> Az egykori Rózsa téren a Klotild palota épületömbje áll.

<sup>35</sup> VII. Dunai új hidak. In: FKT jelentés (1889, 1890, 1891); II. Dunai új hidak. In: FKT jelentés (1892, 1893, 1894).







vényzettel, szökőkutakkal, szobrokkal (stb.) ékesíthetők<sup>36</sup>. Stübben meghatározza a hídfő fajtáját is, amelynek leírását Palóczy egy az egyben átveszi tőle és megjeleneti művében: „b) Az egy tengely irányában symmetrikus [sic] tér: alakja félkör – egész a derékszögletes négyszögletig; ott, hol a forgalom egy főirány – egy főépület felé gravitál. Így pl. városi kapuk, hídfők, vasúti indóházak stb. előtt”<sup>37</sup>.

Palóczy Antal 1895-ben egy szabályozási tervjavaslatot<sup>38</sup> nyújtott be az Eskü téri híd hídfőjének és környezetének szabályozása tárgyában az eltérő hídtengelyjavaslatok (Fővárosi Közmunkák Tanácsa / Heuffel Adolf, Devecis Ferenc, Palóczy Antal) feltüntetésével (3. ábra). A szabályozással kapcsolatos felolvasásában kifejti, hogy a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet 1894 januárjában vitatta meg a szabályozást, s ekkor mellett foglalt állást, hogy a belvárosi plébániatemplomot nem tartja olyan műemléknek, amit a megfelelő városszabályozás kockáztatása árán feltétlenül meg kell tartani. A felvázolt Devecis-féle terv szerint a Kossuth Lajos utca meghosszabbításával a híd a belvárosi plébániatemplom északi határvonalát érintve, ferde irányban vágja át a Dunát, így csatlakozva a budai oldalhoz (Döbrentei tér).

Palóczy azonban az esztétikai kívánalmakat figyelembe véve egy merőleges, illetve majdnem merőleges megoldást javasol: „A Duna két partjára egyenlő mértékben majdnem merőlegesen fektetendő hídtengelyt addig csúsztatjuk a Dunán, míg iránya a Kossuth Lajos-utca tengelyével a Ferencziek-tere körül találkozik. Ez egyszerű s a fentiek értelmében tekintetbe vett összes föltételeknek megfelelően húzott vonalzással azt a hid- és úttengelyt nyerjük, mely a Ferencziek-tere környékén csekély szög alatt megtöri ugyan a Kossuth Lajos-utca tengelyét, a régi városház és a belvárosi templom déli homlokzatai alatt mintegy 13 méternyi távolságban elhalad, Budán pedig a Rudasfürdő előtti park északi részébe torkollik!”<sup>39</sup> E javaslat még nem feltételezi a plébániatemplom lebontását, azonban a szabályozásban ennek ellenére javasolja a templom áthelyezését a régi városház terére.

A városszabályozási szituációk vázolják azt a helyzetet, amely nem csak a század vég Budapestjének szabályozására volt jellemző – a gondolkodásmód azokat a meghatározott elveket követi, amelyek divatosnak számítottak, azonban a szabályozásra felkért szakemberek csoportjai a helyi viszonyokra alakítás mellett gyakran ütköztették a véleményeket és a megoldásokat<sup>40</sup>. Az Eskü téri hídfő és környékének szabályozási tervét végül Lechner Lajos, Heuffel Adolf és Devecis Ferenc készítették el<sup>41</sup>.

<sup>36</sup>Stübben 1911. 108. Megjegyzés: az eredeti, német kiadás 1890-es, a hivatkozás az angol kiadást veszi alapul.

<sup>37</sup>Palóczy 1903. 81–83.

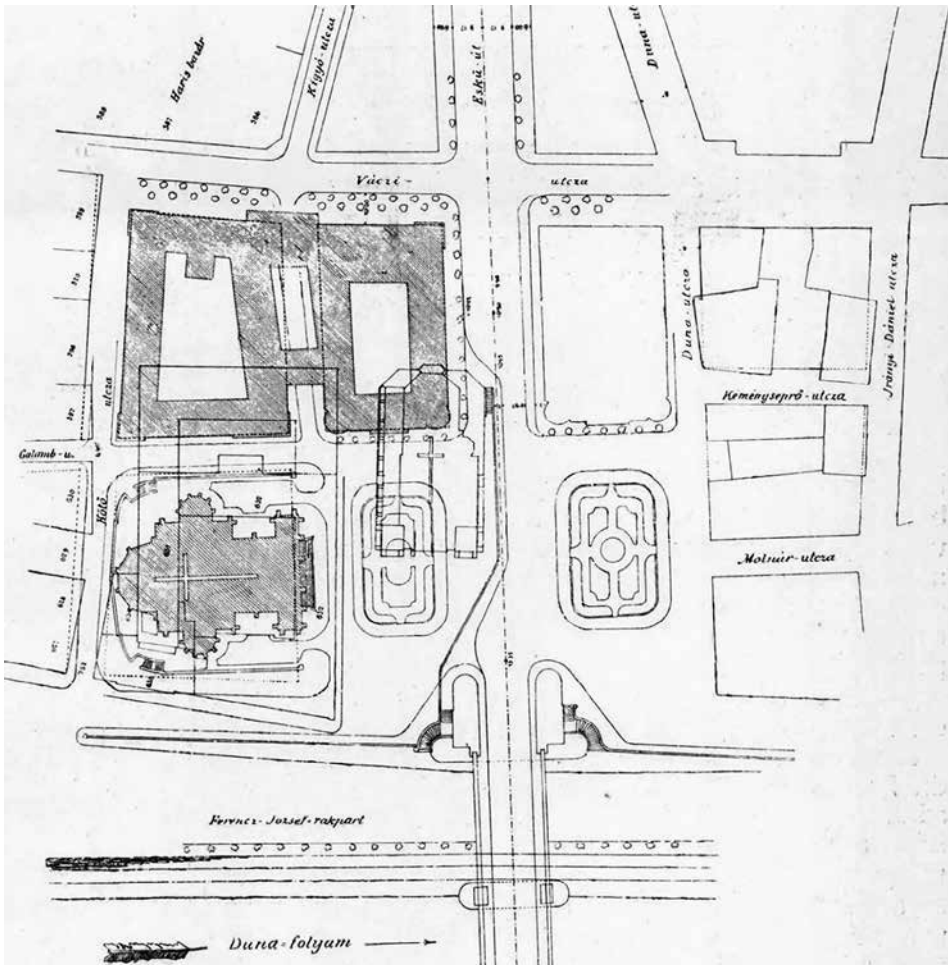
<sup>38</sup>Palóczy: Az eskütéri hid elhelyezése és a kapcsolatos városrészek szabályozása. *Magyar Ipar* 16 (1895. 03. 31.) 3. 74–81.

<sup>39</sup>Palóczy Antal: Az eskütéri hid elhelyezése és a kapcsolatos városrészek szabályozása. *Magyar Ipar* 16 (1895. 03. 31.) 3. 78.

<sup>40</sup>A bemutatott és nagyvonalakban elemzett tervek mellett még meg kell említeni Nagy Dezső tervét, amely az *Építő Ipar* hasábjain jelent meg 1894-ben: Budapest legújabb szabályozása. *Építő Ipar* 18 (1894. 03. 07.) 10–896. 114.

<sup>41</sup>Az Eskütéri hid környékének a székes főv. középítési bizottság által elfogadott szabályozási terve, 1903. Jelzet: FSZEK BT 220.

A belvárosi plébániatemplomot megtartották eredeti helyén, viszont a lehetséges scenárió – a templom eltolása – még sokáig téma maradt az építészek körében. Palóczy 1902-es felolvasásában összegezte azokat a követelményeket, amelyek mint „művészeti és szépiészeti igények” (Camillo Sitte hatása) a templom elhelyezésének kérdésében felmerültek. A templom elhelyezésére nem tartotta alkalmasnak az Eskü út és a Váci utca sarkán levő telket, mert a lejtős forgalmi téren csak mellékes szerep jutna a templomnak, ugyanis a tér „főmomentumát” a híd kapuzata adná. Véleménye szerint a templom kedvezőtlen párhuzamban állna egy bérházzal, „a melylyel sem alakilag, sem eszmeileg meg nem egyeztethető”<sup>42</sup>. E probléma megoldására egy új



4. ábra. Az Eskü tér végleges terve – Heuffel Adolf 1896/1908. Forrás: *Építő Ipar* 32 (1908. 10. 11.) 41. 387

<sup>42</sup>MMÉEHÉ 21 (1902) 1–40. 149.





5. ábra. Eskü út a Váci utca sarkáról nézve, jobbra a Belvárosi templom. A felvétel 1919-ben készült.  
*Forrás: Fortepan/adományozó: Schoch/képszám: 27910*

tervet szerkesztett és mutatott be, amely a templomot a volt Városház térre helyezi, amely az apszisával a Kötő utca frontja felé néz a főhomlokzatát az Eskü út felé irányítva. „Előtte szép és a templom méreteihez arányos, szabályos tér lenne, mely jól védett gyülekező hely s a templom a Váci-utcából már messziről látható volna”<sup>43</sup>.

A változtatások okait nem hangsúlyozzák ki a korabeli iratok, azonban utalnak peres ügyekre a kisajátításokkal kapcsolatban, anyagi érdekekre (a terv megvalósításának költségei, amelyben benne foglaltatnak a kisajátításra és a terv fizikai megvalósítására vonatkozó költségek is), az érdekellentétekre (FKT, székesfőváros, egyház) s a tervjavaslatokra, amelyek egy adott pillanatban megfelelőnek tűntek, azonban ezt felülírták a fent említett okok. A tervek sokasága egyéni ambíciókat is mutat, hiszen a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet tagjai, attól függetlenül, hogy az Fővárosi Közmunkák Tanácsán vagy a székesfőváros műszaki osztályán dolgoztak vagy sem,

<sup>43</sup> Uo.

önszántukból vagy pályázati anyagként tervjavaslatokat készítettek – ez a tendencia más, korabeli szabályozásnál is megmutatkozik.

1908-ban az *Építő Ipar* számol be a belváros szabályozásának utolsó felvonásáról: „Budapest belvárosának teljes szabályozása, mely az Eskü téri híd tervezésével kezdődött s melyet a székesfőváros törvényhatósága 1896. évben állapított meg, éveken keresztül folyt tanácskozások és tervezgetések után most: tizenkét év múlva nyert befejezést, legalább a végleges tervben való megállapodást tekintve – azzal, hogy a már végrehajtás alatt levő eddigi belvárosi szabályozás utolsó részletét: a kegyesrendiek Városház téri telkének rendezését is elfogadta a székesfőváros hatósága folyó hó 7-én tartott közgyűlésében.”<sup>44</sup>

A végleges tervet Heuffel Adolf, a székesfőváros középítési igazgatója készítette még 1896-ban, de elfogadására 12 év múlva került 1908-ban (*4. ábra*). A véglegesnek mondott terv ellenére egy, a belvárosi templomot meghagyó hídfő kialakítása valósult meg (*5. ábra*).

#### 4. AZ ÚJ VÁROSHÁZA HELYE – TERVJAVASLATOK, AMELYEKET FELÜLÍRT A SZABÁLYOZÁS

1898-ban az „eskütéri Dunahid pesti és budai feljáróinak kiképzése”<sup>45</sup> nem csak a mai Erzsébet híd hídfőinek területére volt hatással, a diskurzus kiterjedt a belvárosra és annak intézményeire is, így a szakrális (plébániatemplom) és szekuláris (vásárcsarnok, régi városháza) épületekre is. A híd építése, s főleg a pesti hídfő kihatott az új városháza<sup>46</sup> tervezési mechanizmusára is, ugyanis a „Rózsa-tér és Sebestyén-utcán át a hatvani-utca torkolatáig”<sup>47</sup> tartó új útvonal nyitására kötelez az 1893. évi XIV. törvénycikk.

Nem véletlen, hogy az új városháza helyének és formájának meghatározása az 1897/98-ban kiírt városrendezési és építészeti pályázat tárgya volt<sup>48</sup>, s egyik funkciójaként az akkor erősen különváló Pest és Buda egyesítésének reprezentációját határozták meg. A dunai hidakat tekintették az egyesült székesfőváros tényleges egyesítése gyakorlati eszközének, ezért az új városháza helyének kijelölése is kapcsolódik a hidakhoz, mégpedig a mai Erzsébet híd építéséhez. Bár Palóczy már 1892-ben megtervezte a székházat, azonban helyének kijelölése egészen 1898-ig váratott magára. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet „Budapesti új városháza hovahelyezé-

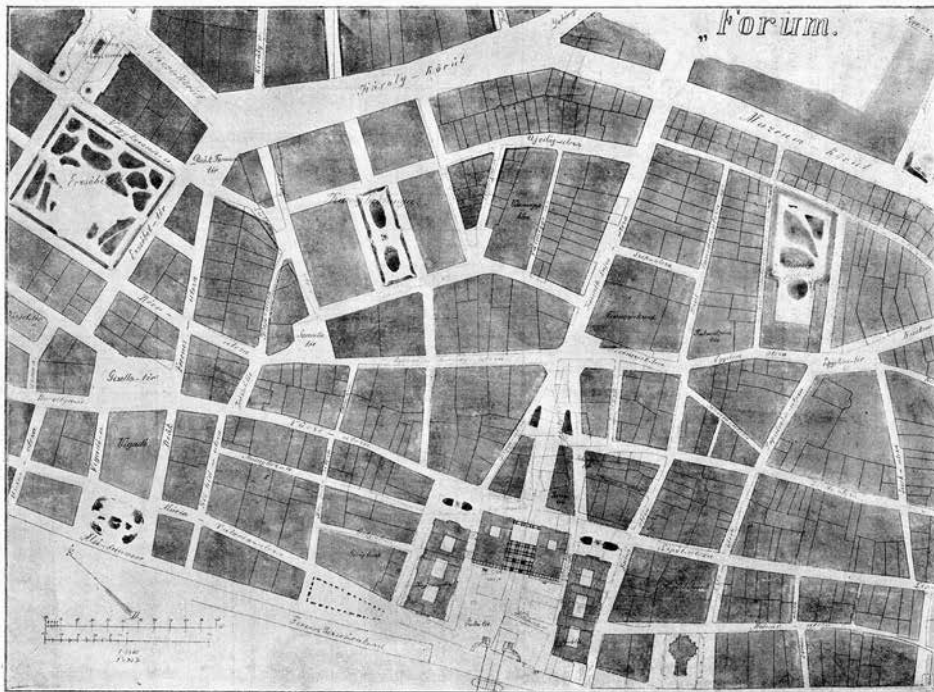
<sup>44</sup> *Építő Ipar* 32 (1908. 10. 11.) 41. 387–388.

<sup>45</sup> II. Az új hidakkal kapcsolatos rendezés. Jegyzőkönyv. In: *FKT jelentés (1898)* 16.

<sup>46</sup> Az új városháza terve nem valósult meg, azonban a városmorfológia hatásainak szempontjából fontos elemezni az esetleges situációkat nemcsak a városháza, hanem az Erzsébet híd megvalósulási fázisainak figyelembevételével is.

<sup>47</sup> Idézte: *1893. évi XIV. törvénycikk a fő- és székvárosban két állami Duna-híd építéséről*. Ma ez a Március 15. tér és a Kossuth Lajos utca vonala a Klotild palotával (Rózsa tér).

<sup>48</sup> *Magyar Ipar* 19 (1898) 925.



6. ábra. A budapesti új városház elhelyezése (Palóczi Antal, 1898), a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet „Budapesti új városháza hovahelyezésének (1898)” pályázata, 2. díjas terv. Forrás: MMÉEHÉ 17 (1898) 16. 119

sének” pályázatán (1898) Palóczi pályázata, amelyen a városháza helyét a Duna partján jelölte ki, második díjat<sup>49</sup> kapott (6. ábra).

A helyszín kiválasztása Sitte hatását mutatja, „megfelel az épület cenztrális elhelyezési követelményének, szebb, impozánsabb, nagyszerűbb környezetet számára a város belsejében seholsem találhatni, csak itt a Dunapartnak ez élesen előtörő domborulat tájékán, a honnan részről egy valóságos egységes főváros amugyis gyönyörű látképét ragyogóvá fogná tetézni és befejezni”<sup>50</sup>.

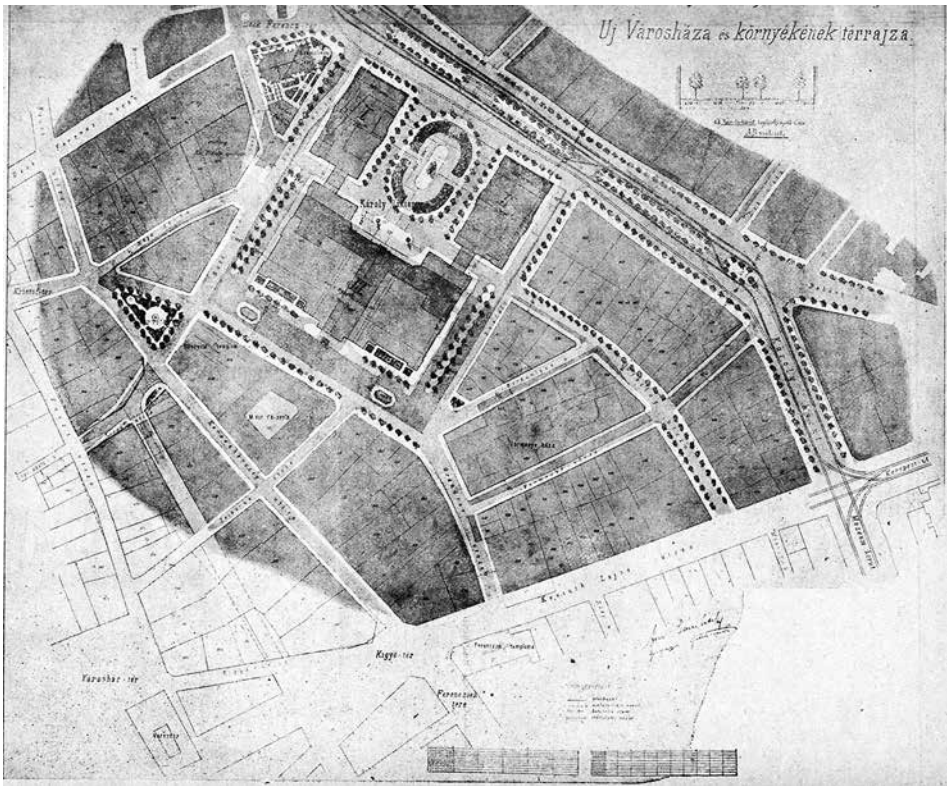
A székesfőváros törvényhatósági bizottsága 1898. május 4–5-én tartott ülésének határozata szerint az ekkor még a 4. kerülethez (belváros) tartozó Károly laktanya telke és környéke szabályozásának és rendezésének céljából tervpályázatot hirdetett<sup>51</sup>. Palóczi újragondolt pályázatát kiemelten jónak ítélték (7. ábra).

Palóczi két terve a városháza elhelyezését tekintve nagyban különbözik egymástól, ugyanis a Duna-parti elhelyezést bírálta felül, s döntött a második pályázati ki-

<sup>49</sup> MMÉEHÉ 17 (1898) 119.

<sup>50</sup> Palóczi Antal: Az új városházáról. *Magyar Ipar* 19 (1898. 02. 20.) 8. 135.

<sup>51</sup> Palóczi Antal: Budapest városházáról. *Magyar Ipar* 21 (1900. 05. 06.) 18. 548.



7. ábra. Az új városháza és környékének térrajza (Palóczy Antal, 1898). A székesfőváros törvényhatósági bizottsága, a Károly laktanya telke és környéke szabályozásának és rendezésének céljából kiírt pályázatának kiemelten jónak ítélt terve. *Forrás: Magyar Ipar* 21 (1900. 05. 20.) 20. 605

írásban szereplő Károly laktanya mellett. A korabeli bírálatok megoszlanak a helyszínválasztást illetően, azonban fontos momentumai a város-szövet-változások hatásai szempontjából. A két helyszín közül a városépítő szakemberek a Duna-partot részesítették előnyben, s bár Palóczy végül a laktanya mellett tette le voksát, így ír 1900-ban: „Úgy látszik tehát, hogy le kell mondanunk nekünk építő-szakembereknek arról a szép eszméről, hogy a helyett, hogy Budapest főváros legelső rangú épülete, városháza, a főváros legelőkelőbb, legfényesebb pontján: az eskü-téri hidfő előtt ékeskedjék, ott a bérkaszárnnyak és áruházak kérkedő talmi pompájának kell díszelgni, míg új városházunk a városnak egyik mindennapos, közönyös pontján kénytelen meghúzódni; szinte ellenezve a helyével azt, hogy Buda és Pest egységes Budapestté vált.”<sup>52</sup> A második tervnél a városház két különálló pavilonját a közbefoglalt nyílt parkokkal közvetlenül a Károly körút határvonalára állította, az emeletek

<sup>52</sup>I. m. 547.

áthaladó folyosói összekötik a három részből álló épületet, így annak minden helyisége szabad térre nyílik.

Az új városháza elhelyezésének kérdése, miután ideiglenesen kijelölték a központi városháza helyét (Károly laktanya), az Erzsébet út nyitása miatt újra a szabályozási kérdések középpontjába került. Az 1913 júniusában elfogadott szabályrendelet szerint a központi városháza nem marad meg jelenlegi helyén, ugyanis a tömb felszabadulásával a parcellázott területet értékesítik. „[...] az új városházát esetleg azon a tömbön építik fel, melyet a Károly-körut, Dob-utcza, Rombach-utcza és Király-utcza határol. E terv szerint az Erzsébet-ut a Karoly-körutbol kiindulva 25 meter szélességben nyitattnék meg és kapcsolatba hozatnék a Damjanich-utczával. [...] A terv a Rombach-utczát az új városház kiszemelt telke mentén kiszélesíti 35 méterre.”<sup>53</sup> Azonban a döntést elnapolták, valamint 1914 elején a székesfőváros közönsége a szabályozási tervet elejtette és határozatát egészen hatályon kívül helyezte.

1913. április 15-én írta ki a Magyar Építőművészek Szövetsége pályázatát a „Budapest új városházának elhelyezése és a nagy körútig terjedő városrész szabályozása”<sup>54</sup> címen, amelynek díjazott pályaművét Palóczy Antal készítette (*8. ábra*), ahol a városháza a Károly laktanya telkén van.

Palóczy terve a teljes városrész szabályozását s az ebből adódó léptékváltást irányozta elő. A városi tömbök kialakítását olyan új utak nyitásával érte el, mint a városnegyed tengelyében nyitandó Erzsébet út, amely felvezeti az új városháza épületkomplexumát. A szabályozás a Kossuth Lajos utca és a Rákóczi út bal oldalára is kiterjed (a Duna felől nézve), s ezzel szemben megfigyelhetők a Rákóczi út jobb oldalán elhelyezkedő városi tömbök, melyek dimenziói még a rendezés előtti összetettséget képviselik, amelyeket nem lazítanak a tömbökön átvágó utcák.

Az 1914-ben elfogadott szabályozási terv szerint, amelyet a székesfővárosi tanács III. ügyosztálya készített, az Erzsébetvároson keresztül, a központi városházához vezetendő 25 méter széles út a Rottenbiller és Damjanich utcák találkozásánál kezdődik. „A Rombach-utcza és Károly-körut között az ut nagyobb méretű térszerű kiképzésbe jut és a központi városháza telkének homlokzatára közel merőlegesen kapcsolódik a Károly-körut forgalmába”<sup>55</sup>. A városháza ügye nyitott maradt, habár az FKT javaslatot tett egy újabb építészeti pályázat kiírására is.

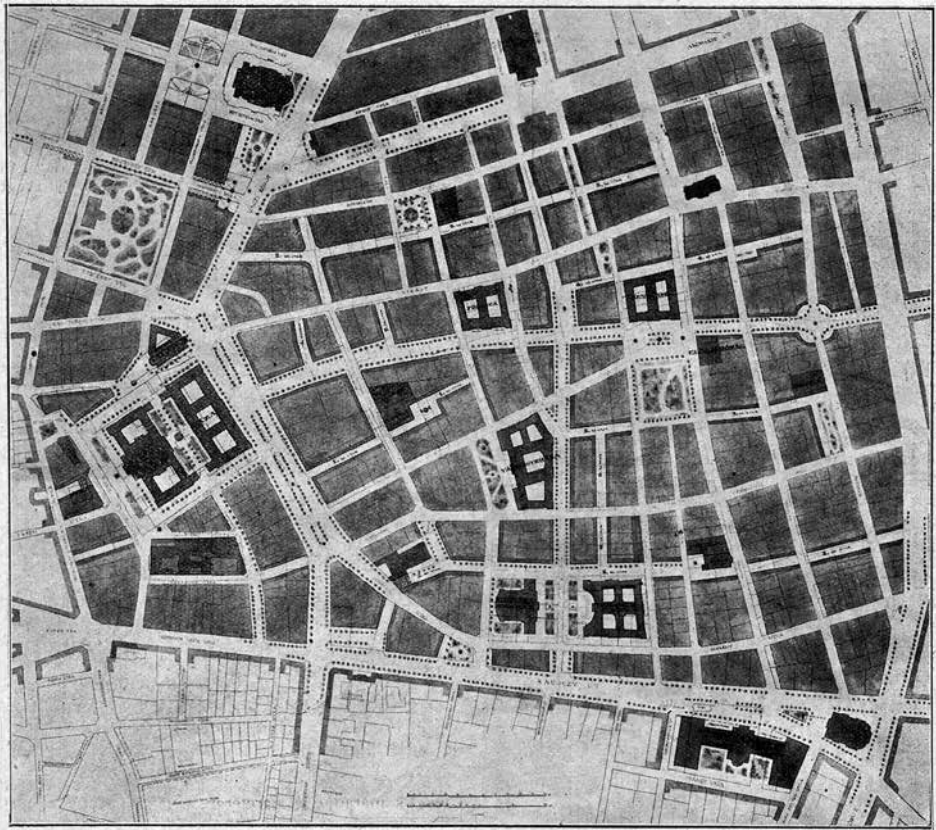
A bemutatott városmorfológiai változások hivatottak vázolni azokat a lehetőségeket, amelyek hatása a főváros városszerkezeti és városszöveti mintázatában megjelent. Az Erzsébet híd pesti hídfőjének és az új városháznak a kérdésére adott változatos megoldások és válaszok azonban hasonló városszöveti mintát mutatnak, amelynek domináló eleme a hídfő és közvetlen környezetének kiképzése, s a közvetlen környezetében levő szekuláris és szakrális intézmények. Az új városháza helyéül kijelölt Károly laktanya (Invalidusok háza) az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában a tervek megvalósítása nélkül is a városháza szerepét töltötte be. Az a

<sup>53</sup> II. Szabályozás. In: FKT jelentés (1913, 1914, 1915) 21–23.

<sup>54</sup> *Építő Ipar* 37 (1913. 01. 26.) 4. 43.

<sup>55</sup> II. Szabályozás. In: FKT jelentés (1913, 1914, 1915) 21–23.

döntés, miszerint a belvárosi plébániatemplom érintetlenül marad, kihatott a ma is álló Erzsébet híd pesti hídfőjének kiképzésére. A belvárosi templomnak és környékének 1909-es szabályozási terve lényegében nem változott az 1896-ban megállapított tervhez viszonyítva, eltérés csak abban volt, hogy a főváros új tervezete a templomot a mai helyén meghagyja, a Duna-part felé eső területet pedig – mely az 1906-os szabályozási tervben az új templom számára volt kijelölve – a főváros javára értékesítendő építési telekké alakítja. Az így kialakított tér megoldása nem a kor kívánalmainak megfelelő, azonban a fennálló különleges helyzet miatt kompromisszumokat kötöttek a várostervezők: a tényleges térfalakat felváltotta a Duna és a híd felhajtója által lezárt tér.



**8. ábra.** Palóczy Antal díjazott pályaterve a budapesti városháza elhelyezésére (1913). Magyar Építőművészek Szövetsége pályázata a „Budapest új városházának elhelyezése és a nagy körülig terjedő városrész szabályozása”. *Forrás: Építő Ipar* 37 (1913. 06. 22.) 25. 273

## 5. A BUDAI KÖRÚT ATTILA KÖRÚTI SZAKASZA – LÉPTÉKVÁLTÁS ÉS TELJES SZERKEZETI ÁTALAKULÁS (MEGVALÓSÍTATLAN ELKÉPZELÉS)

Az Attila körút és környezetének szabályozása, a telkek kisajátítások által való rendezésének elindítása egy városrész urbanizációjának ígéretét vonta maga után, ugyanis, mint az FKT jelentésében írja: „Hasonlóképp nem téveszthető szem elől a nagy áldozattal épített Erzsébet-híd sem, mely csak azután fogja rendeltetését teljes mértékben betölthetni, ha az Attila-körút főforgalmi jellegének megfelelően szabályozva és telkei városi módra kiépítve lesznek”<sup>56</sup>.

A budai körút Attila körúti szakaszának szabályozása, a Tabán rendezésének előfutára drasztikus beavatkozást, a városrész struktúrájának teljes átalakulását, városmorfológiájának újragondolását jelentette volna, amennyiben megvalósulnak a tervek. A tervjavaslatokon és a szabályozási elképzelésekben a léptékváltás nemesak a városi tömbök szintjén figyelhető meg a megvalósítandó új körút / sugárút vonalán, hanem a kapcsolódó utcaszerkezet szintjén is.

Az egyesített főváros budai részének fejlesztésében nagy szerepet szántak a budai belső körútnak, melynek 1908-ban, az Attila körút szabályozásáról szóló törvény hatálybalépésének évében (1908. évi XLVIII. tc.) a vonalát képezte a Margit körút, Krisztina körút, Attila körút, az Erzsébet híd jobb parti feljárói és a Gellért rakparti út. E körút szabályozásának és kiépítésének művelete szerves összefüggésben állt a pesti oldal belső körútjaival (a Lipót, Váczi, Károly, Múzeum és Vámház körúttal<sup>57</sup>). A Margit híd és a Ferencz József híd (ma Szabadság híd) által teljes körre fejlesztett közlekedési vonal a belőle különböző irányban kiágazó sugárutakkal a város forgalmi viszonyainak szolgálatában áll. „A budai sugárutaknak, illetőleg a budai forgalmi úthálózatnak csak az eskütéri híd képezheti kiindulási pontját. A város térképén ennek kell dominálni, s ennél fogva e központtal való organikus kapcsolat nem utólagos hozzátoldással oldandó meg” – írta Mudrony Soma 1893-ban (Mudrony 1893. 19).

A budai körutat eredetileg úgy tervezték, hogy az a Vérmező útról az Attila utcába fordulva folytatódjon, ennek megvalósítása érdekében az utat kiszélesítették volna, azonban a Közmunkatanács 1885-ös jelentésében<sup>58</sup> írta, hogy a budai körút más irányt vett, a kiszélesítést az út egy részén, a Mikó utcától északra elvetették. 1899-ig a budai belső körutat szakaszonként fokozatosan rendezték és szabályozták a Közmunkatanács és a székesfőváros közös költségén, kivéve a Krisztina körút azon részét, amely a Mikó utcától a Maros utcáig terjed<sup>59</sup>. Buda ezen területén nemcsak a terepviszonyok, hanem a vízfolyások is nehezítették a városrendezést. Ennek a szakasznak a szabályozásánál irányadónak vette az FKT, „hogy az ördögárok vonala mindenütt közterület alá kerüljön”<sup>60</sup>. Az FKT 1906. évi jelentésében számot

<sup>56</sup> III. Útépítés. In: FKT jelentés (1906) 27.

<sup>57</sup> Ma ezek a körutak: Szent István körút, Bajcsy-Zsilinszky út és Károly, Múzeum és Vámház körút.

<sup>58</sup> I. Szabályozás. In: FKT jelentés (1885).

<sup>59</sup> FKT jelentés (1899) 78.

<sup>60</sup> I. Szabályozás. In: FKT jelentés (1901) 7.

ad arról, hogy már az 1880-as években egyezményre léptek a székesfővárossal, hogy a jobb parti belső körút vonalát közös erővel szabaddá tegyék és rendezzék – így a körút legnagyobb részének szabályozását elvégezték, azonban az Attila körút szabályozási vonalnak megfelelő, 10 öltre való kiszélesítése elmaradt. 1906-ban újra napirendre került az Attila körút szabályozása: „mert a mai állapot, tekintettel a közúti vaspálya kettős vágányra történt kifejlesztésére, a társaskocsi-közlekedésre s a különben is nagy kocsi- és főleg teherforgalomra, biztonsági szempontból is túrhetetlenül veszélyes, különösen azon pontokon, hol az út szűkületei a forgalom rendes lebonyolítását lehetetlenné teszik”<sup>61</sup>.

A főváros az 1906. december 13-i, 270662. sz. a. határozata alapján a kisajátítási költségek ismerete nélkül nem foglalt állást, azonban egy vegyes bizottság megalakításához hozzájárult, amely az Attila-körúttal kapcsolatos műveletekkel foglalkozik. Javasolják a Szarvas utca 6 öltre való kiszélesítését, az Árok utca (a mai Krisztina körút egy szakasza) elsőrangú burkolattal való ellátását (mivel a körút végleges szélességét 10 ölből határozták meg, ezért felmerült az Árok utca 6 ölről 10 öltre való kiszélesítése). A tárgyalások folytatásaként Palóczy Antal mutatta be tervét az FKT és a székesfőváros bizottságának 1907. május 10-én<sup>62</sup>.

Az Országos Iparegyesület 1907 májusában tartott ülésén újra felvetődött a kérdés: „Hogyan kellett volna és hogyan kell még megépíteni az Attila-körutat?”<sup>63</sup> A fővárost még mindig az elszigetelt tervek mentén fejlesztették egységes városfejlesztő program nélkül, amely pontosan kijelölné az irányokat. Így a pesti oldal elszigetelt projektjeihez (Eskü tér, Uj-épület, Erzsébet sugár-út, pályaudvarok rendezése, hidak) csatlakoztak a budai oldal elképzelései. Az Attila körút kiszélesítését már 1892-ben határozatban fogadta el a Közmunkatanács, azonban a főváros középítési bizottsága ezt a javaslatot elvetette. Az Erzsébet híd (Eskü téri híd) azonban újra sürgetővé tette az útvonal kijelölését és szabályozását. A budai körút csak folyamatban vizsgálható, így elindulva az Erzsébet híd budai hídfőjének környezetétől egészen a mai Krisztina körút végéig. Az 1892-es javaslat szerint az Erzsébet híd hídfőjétől egy 30 méter széles, tekintélyes útvonal indul a korabeli „városépítésnek megfelelő felfogással, mely ott nem csak szélességi méretezést, hanem művészetet is kíván a vezetésben és kialakításban”<sup>64</sup>. Ez az útvonal a Rác fürdő és a Rác templom között vezetne, enyhe görbülettel az akkori Árok utcán haladva tovább, és a királyi palota előtt impozáns térré bővülne ki. A Közmunkatanács 1907-ben határozatában elfogadott néhány, a szélesebb sugárút hiányát enyhíteni kívánó olyan szabályozást, mint az Árok utca kiszélesítése. Az FKT 1907. évi hivatalos jelentésében a budai belső körutat jelentő utak szélességéről ad leírást, s hozzáteszi, hogy „az Attila-utcza Szent János-tér és Szarvas-tér közötti szakaszát csak az Árok-utczára szolgáló átlós telkek feláldozásával lehetett volna 10 ölnél szélesebbre venni”<sup>65</sup>. Azonban figyelem-

<sup>61</sup>III. Útépítés. In: FKT jelentés (1906) 26.

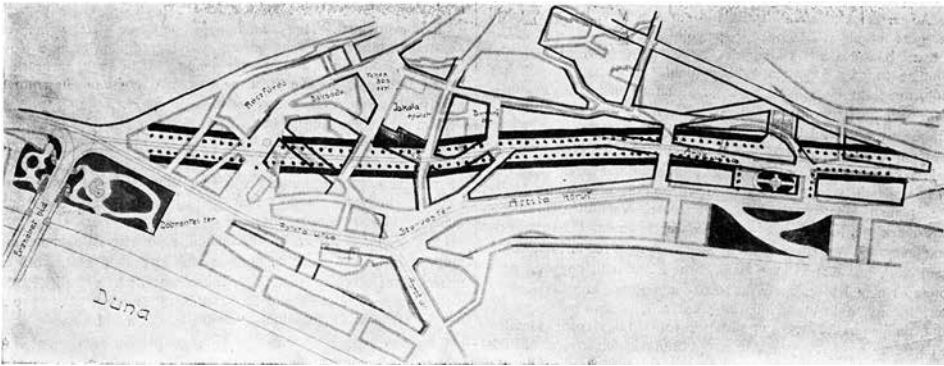
<sup>62</sup>III. Útépítés. In: FKT jelentés (1907) 52.

<sup>63</sup>Palóczy Antal: A budai körút. *Magyar Ipar* 28 (1907. 05. 12.) 19. 464–469.

<sup>64</sup>I. m. 466.

<sup>65</sup>I. Szabályozás. In: FKT jelentés (1907) 25.





**9. ábra.** Új „Boulevard” a jobb parti városban (Palóczy Antal, 1907). Az esztétikai, funkcionális és költségvetési érvekkel alátámasztott terv szerint az Attila utca és Árok utca kiszélesítése kedvezőtlenebb megoldás, mint egy új „boulevard” létesítése, amely az Ördögárkot is egész folyásában érintetlenül hagyja. *Forrás: MMÉEHÉ 26 (1907) 17. 185*

be kellett venni azt, hogy a Palota utca kiszélesítése nem lehetséges az ott elhelyezkedő templom homlokzati vonalának hátrébb tolása nélkül, így a „budai körút” nevezett utcákon keresztül vezető kiszélesítésének folytatását 10 öltre redukálták. „[...] A budai körút befejező részének tekintendő a Döbrentey-tér és a Gellért-rakpart, mely utóbbi szélessége 12 ölben lett megállapítva.”<sup>66</sup>

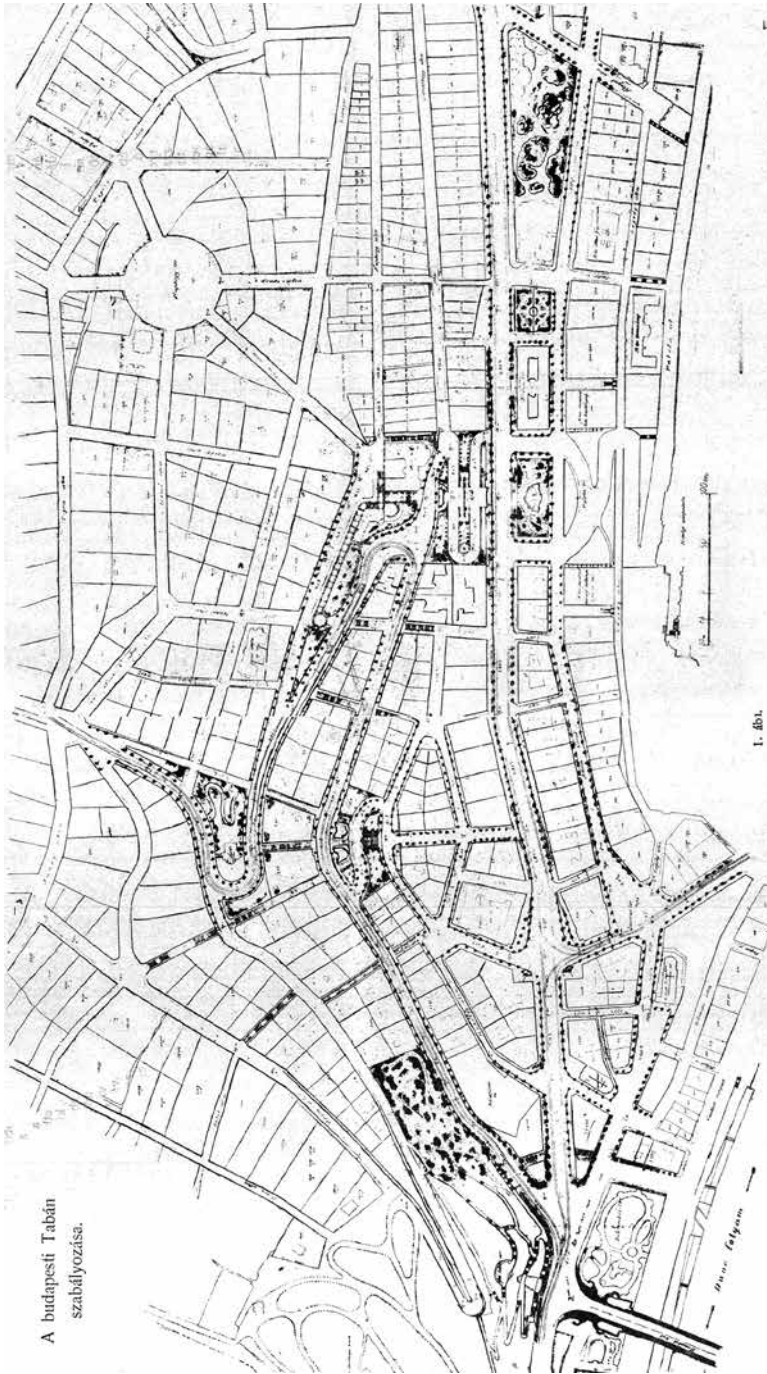
Palóczy Antal új javaslata figyelembe veszi az eddig elfogadott rendelkezéseket, és azokkal az új épületekkel is számol az útvonal mentén, amelyek 1892 és 1907 között épültek: így az út legkisebb szélessége 26 méter vagy 14 öl (közúti vasúttal ellátott út minimális szélessége), s a kor várostervezési elveinek megfelelően: „Egyenesen vezetni a főútvonalat a völgyterületen át nem lehet – nem is kívánatos, minthogy az iv alakú – enyhe hajlításban vezetett út esztétikai értéke sokkal magasabban áll az egyenes úté fölött”<sup>67</sup>. Nemcsak esztétikai és funkcionális érvekkel támasztja alá az általa javasolt út építését, hanem a kisajátítási adatokkal és a megvalósítás költségével is – ezek szerint az Attila utca és Árok utca kiszélesítése kedvezőtlenebb megoldás, mint egy új „boulevard” létesítése, amely az Ördögárkot is egész folyásában érintetlenül hagyja (9. ábra).

Az 1908. évi XLVIII. tc. 1. §. legitimálja a budai Attila út szélesítését és szabályozását, ugyanis a munkálatok elvégzésére pénzalapot hoztak létre. Az FKT 1908. évi jelentésében szerepel, hogy a körút és környezetének szabályozására vonatkozó tárgyalásokat elnapolták „azon eszmék s tervezetek sorsának végleges eldőltségéig, melyek egyfelől az Attila-körút kiszélesítése, másfelől és különösen az Attila-körúttal párhuzamosan haladó Árok-utcza vonalában egy új körút létesítése iránt felmerültek”<sup>68</sup>. Erre vonatkozóan Palóczy Antal építész tanár és Devecis Ferencz székesfővá-

<sup>66</sup> Uo.

<sup>67</sup> Palóczy Antal: A budai körút. *Magyar Ipar* 28 (1907. 05. 12.) 19. 468.

<sup>68</sup> III. Útépités. In: FKT jelentés (1908) 10.



A budapesti Tabán szabályozása.

I. ábr.

**10. ábra.** A Tabán szabályozása. Kidolgozta a főváros időközben megszűnt mérnöki hivatala, ekkor a tanács III. ügyosztálya 1911/1912. *Forrás: Építő*

*Ipar 35* (1911. március 17.) 11. 108–109

rosi műszaki tanácsos dolgoztak ki terveket<sup>69</sup>, mindkét tervező tervjavaslata szerint az új körút a Döbrentei téri hidlejáróból indulna ki, majd az Árok utca vonalában haladva jutna el a Szt. János térre<sup>70</sup>. Palóczy a körút szélességére 26 métert, míg Devecsis 30 métert javasol. A székesfőváros, miután foglalkozott a javaslatokkal, a 30 méter széles út nyitása mellett döntött, s ehhez az FKT hozzájárulását kérte, akik az ügyet a város műszaki osztályának számításaival együtt az FKT műszaki bizottsághoz utalták, hogy azután ennek javaslata alapján határozzanak.

A következő évben a körút kérdésében nem jutottak megegyezésre, a város-szabályozást kiterjesztették a Tabán területére, amelynek kapcsán több alternatív tervet dolgoztak ki a székesfőváros és a Fővárosi Közmunkák Tanácsa műszaki bizottsága, valamint a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet képviselői (köztük Palóczy Antal) is.

1910-ben, az FKT jelentése szerint az Attila körút szabályozására szánt pénzalap (1908: XLVIII. tc.) átcsoportosítását indítványozták, és felhasználását a Tabán rendezésére. Még ugyanebben az évben, a már elindult kisajátításokkal párhuzamosan megindult a Tabán részletes szabályozási és rendezési tervének kidolgozása a székesfőváros mérnöki hivatalában. A városrész újjáépítésének gondolata 1909-ben merült fel az Attila körút tárgyalásai során, s a Tabán végleges szabályozási és rendezési tervét 1911-ben állapították meg: „Az Árok-utcza vonalában létesítendő s a rendezési művelet súlypontját képező körút 30 m széles lesz. Ez a körút a Döbrentei-téri hídfeljáróból indul ki; a Kereszt-utczáig egyenes vonalban halad és itt a polgári iskola előtt térszerűen kibővül. [...]”<sup>71</sup> Az Attila körút a tervben 8 öl szélességgel szerepel, kivéve a Szarvas tér és a Döbrentei tér közötti szakaszt, amely az érvényben levő szabályozási terv szerint 10 öl szélességben megmarad (10. ábra).

Palóczy Antal álláspontja szerint „[...] e hivatalos tervben nemcsak hogy bizonyos merevség mutatkozik a vonalzásban, de azzal, hogy egyenlőtlen házfrontok egymással szembesítvék, hogy a Rácfürdő előtt lévő tért nyomban követi a fehérsastéri iskola ferdén álló homlokzatával alakított térkibővítés, az útvonal egységes nagy hatása felaprózódik, monumentális szép hatása gyengül. [...] a homorú beállítás ad szép hatást, minden domborúságot okvetlenül kerülni kell nemcsak a házhomlokzatokban, de az utca szintjében is.”<sup>72</sup>

Megoldási javaslatában<sup>73</sup>, amely kiegészíti a főváros tervét, a Rác fürdő előtti teret követő és a fehérsasréti iskola ferdén álló homlokzatával kialakított térbővítést megszünteti, hogy az útvonal homorú vezetését ne szakítsa meg a teresedés. A Szarvas tér alakját is rendezi, amelyet a szabályozási terv az oda szélesen betorkolló utca által szabálytalanná tesz. A további módosítások „abban nyilatkoznak meg, hogy a vonalvezetést kelet felé kellene némileg eltolni, amivel az folyékonyabbá lesz, szög-

<sup>69</sup>A 30 m szélességben tervezett budai új körút – a mérnöki hivatal tervével összevonva (Palóczy Antal, 1908). Jelzet: FSzEK BT 392.

<sup>70</sup>Ma a Krisztina és az Árpád körút találkozásában.

<sup>71</sup>I. Szabályozás. In: FKT jelentés (1912) 5–6.

<sup>72</sup>*Építő Ipar* 35 (1911. 03. 17.) 11. 107.

<sup>73</sup>*Építő Ipar* 35 (1911. 03. 17.) 11. 108–109.

letessége kissé enyhül, kiemelődik továbbá monumentális hatása azzal, hogy a határoló telekblokkok egymással szemben egyenlő és megegyező hosszú szakaszokra osztódnak.”<sup>74</sup>

A Tabán szabályozásának kérdése még évtizedekig nyitott maradt, s a világháború után a század húszas éveiben tértek vissza a feladathoz. A szabályozások megvalósításával teljesen átépítették volna, amely a kibontakozó modern előszele is lehetett volna akár: „Régi városok átépítésekor tervszerűleg és egyöntetűen kell eljárni; ha a régi házak nem tarthatók meg, azokat egyszerre, vagy utcák, vagy háztömbökint kell lebontani, és az így nyert és szabályozott területet újból beépíteni. Így járt el a múlt évtizedben Prága városa, midőn a zsidónegyed átépítette és így jár majd el Budapest is, midőn Palóczi Antal javaslatára a Tabán helyén tábula rasa-t alkot.”<sup>75</sup>

## 6. A VÁROSMORFOLÓGIAI VÁLTOZÁSOK HATÁSA – KÖVETKEZTETÉSEK

Budapest várostervezési, szabályozási rétegei nem értelmezhetők csupán a város-morfológiai elemzések, az aktuális és városrész-specifikus szabályozások által. Az 1872 és 1896 (1894), valamint 1896 (1894) és 1914 között lejátszódó városfejlesztési folyamatok megfelelő értelmezéséhez, valamint ahhoz, hogy rámutassunk a tervezési anomáliákra, amelyek megakadályozták az egységes városszerkezet és harmonikus városszövet-kombinációk kialakítását, ismernünk kell a városfejlődés rétegeit, valamint a döntések mögött álló elveket és gyakorlati feladatokat. A város-morfológiai változások hatásánál figyelembe kell venni az 1914-es, a városrendezés szempontjából egyik jelentős szabályozás, valamint a városfejlesztés eseményeinek, Bárczy István polgármester modern Nagy-Budapest víziójának (Harrer–Bárczy 1908) megtorpanását, amit az első világháború kitörése idézett elő.

Budapest alaki változásaira, ha nem is feltétlenül tudatosan, de hatottak a korszak városteoretikusainak leírt gondolatai, amelyek minden város tervezési szabályzatában valamilyen módon helyet kaptak abból az okból kifolyólag, hogy a hirtelen növekedésnek induló városok a fejlődésük egy pontján ugyanazokkal a problémákkal találkoztak. Az irányadó elvek, illetve a városszabályozás megoldandó feladatai között szerepel a közegészségügy, amelynek megoldását a megfelelő lakhatásban és a város zöldterületi rendszerének kiterjesztésében látták: Podmaniczky Frigyes, az 1870-ben megalakult Közmunkatanács alelnöke is javasolta a parkok (népkertek) létesítését a meglévő parkok oly módon való átalakításával és újak létesítésével, hogy azok a közegészségügyi kívánalmaknak megfelelően egy-egy zöldövezetet hozzanak létre a székesfővárosban. Nemcsak az újonnan beépítendő városrészek szorgalmazta a zöldterületek (közparkok, allék) létesítését, hanem a város belső, már beépí-

<sup>74</sup> *Építő Ipar* 35 (1911. 03. 17.) 11. 108.

<sup>75</sup> *Építő Ipar* 35 (1911. 03. 19.) 12. 114.

tett területeinek sétányain és terein (a későbbi Stübben- és Sitte-féle platz) példaként az angol gyakorlatot felhozva. A közlekedés problémájának megoldásában a Josef Stübben-féle, addig is alkalmazott, viszont csak a század végén leírt elvek találtak teljes befogadásra. Stübben szerint a sugárirányú utcák kialakítása a várostervezés leghatékonyabb eszköze, amelyek egy, a közlekedés és közegészség szempontjából megfelelő rendszer kialakítását teszik lehetővé; a város központi pontja körül a különböző hierarchiájú körutak koncentrálnak, s a sugárirányú utak és a körutak merőlegesen metszik egymást, így a fő utcák között trapéz, megközelítőleg téglalap vagy (különösen az átlós utcák mentén) háromszög alakú teleksorozatokat, illetve negyedeket, épülettömböket alkotnak. Sitte munkájának is egyik kardinális kérdése volt a városon belüli megfelelő kommunikáció kialakítása, amit a festői kilátást is lehetővé tevő, funkcionális, azonban nem kizárólag egyenes utak alkotnak. Gondolatai inkább a város művészeti elveken való kialakítására hatottak, amelyek figyelembe veszik a terület morfológiáját és ügyelnek a múlttal való folytonosság kialakítására és a térképzésre. Palóczy mellett többek között Forbáth Imre, Kotál Henrik és Warga László is a Sitte-vonalat követte, s ez megmutatkozik a terveik úthálózati és tömegkompozíciós megoldásaiban.

A bemutatott négy esettanulmány mellett még ugyanennyi tanulmányozása, valamint a tanulmányban csak említett szabályzatok, döntési mechanizmusok megvizsgálása alapján alkotható kép a várost érintő várostervezési feladatokról. Az esettanulmányok kiválasztásának szempontjai követték a kor (1867–1918) fejlesztési dinamikáját. A városeyesítés és 1896 (1894) között egy egységes, határozott városfejlesztés zajlott le – a megvalósult elképzelések, mint a körutak, sugárutak szakmai és társadalmi elfogadásra találtak. Városmorfológiai szempontból környezetük is jól definiálható és rendszerezhető. A léptékváltás a városszerkezet és a városi tömbök szintjén megvalósult, s a köztes területek is megfelelő minőséggel töltődtek ki. Az 1894-ig kiépített városszövetet mint a kor fejlődési tendenciái értelmezésének és megértésének alapját a millennium évtizedének és az azt követő időszakának városszabályozási és várostervezési döntéseivel és szándékaival együtt vizsgáltuk – a kiválasztás egyik pontja. Azok a területek állnak az elemzés fókuszában, ahol a fejlesztés valamilyen társadalmi és szakmai diskurzust generált, több ötlet felvetését, pályázatok kiírását, amelyek végül kialakítására is hatottak. Az esettanulmányok területei Budapest változatos városmorfológiai térképét is (részben) megrajzolták Budától Pestig.

A levonható következtetések:

– Az egyesített Budapest várostervezési időszaka két részre osztható: 1870 (az egyesítés ratifikálása) és 1896 között (ebben az 1894-es építésügyi szabályrendelet és a millennium is közrejátszik); 1896–1918 (1920). 1870–1896: egységes, centralizált beruházások; kiemelt beruházások – reprezentáció; jelentős szerkezeti átalakítás – elszigetelt, azonban kapcsolódó projektek (sugár- és körút); elkülönített, megbolygathatatlan pénzalap; egyedi szabályozás (részletes és minimális módosításokat megengedő); fő szerkezeti elemek, jellemző úthálózat: ortogonális / raszter, sugár- és körutak hálózata. 1896–1918: egyedi, a meglévő városszövetet rendező beruházások

a belvárosban; egységes szemlélet (egységes városszabályozási terv gondolata), ebbe illeszkedő rendezés, a reprezentáció helyett funkcionális városszabályozás; szabályozás a korabeli rendezési elvek figyelembevételével; pénzalap: átrendeződés, prioritásváltás, egyének szerepe (kisajátítás helyett kollaboráció); szabályrendeletek folyamatos változása – igazítás az igényekhez (gyakran a tervjavaslat megelőzte a szabályozási rendeletet); az utak és a városi tömbök szerkezete idomul a terület morfológiájához, lehetőleg kerülik a központi (orientációs) elem nélküli hosszú, egyenes utak kialakítását.

– Várostervezés az új elvek mentén (az 1880-as évek végétől): közegészségügy, lakhatás, forgalmi kérdések, esztétika és a megfelelő szabályozás (az elvek kialakítására a Deutscher Verein für öffentliche Gesundheitspflege kongresszusának várossal foglalkozó tézisei, Reinhard Baumeister, Camillo Sitte és Josef Stübben voltak a legnagyobb hatással).

– Budapest városszabályozási változásainak hátterében nemcsak a szabályozási rendeletek egy-egy megvalósított intézkedése áll, hanem azok a szakemberek és alkotók is, akik aktívan részt vettek a városszabályozási diskurzusban<sup>76</sup>.

– A várostervezési háromszög: székesfőváros, FKT és a szakegyletek (MMÉE, Országos Iparegyesület) mérnökei. A végső döntést egy tervjavaslatról a székesfőváros közönségének elfogadása után a belügyminisztérium hozta.

– A várostervezési háromszög egymásrautaltsága nemcsak a döntésekben nyilvánult meg (az FKT javasolt és a főváros fogadta el, vagy fordítva, a végső döntés a szakmáé és a székesfőváros közönségéé, majd jogerőre a belügyminisztériumban lép), hanem a tervek kidolgozásában: az ötletek és szakemberek cserélődtek (nincs teljes elszigeteltség az intézmények között a tervek kidolgozását tekintve).

– Ha egy tervjavaslattal kapcsolatos szabályozás érintett egy kiemelt beruházást, akkor arról a beruházásról külön döntöttek (pl. a mai Belügyminisztérium épülete és a mai József Attila utca egységes szabályozása).

– A léptékváltás nem csak az egész város területére vonatkozó építésügyi szabályrendeletek változó szabályozásának eredménye. Az utcaszélesítés az épületmagasság / utcaszélesség meghatározott arányai miatt is magasabb épületek építését tette lehetővé.

– Kisajátítások: a szabályozások kivitelezését késleltették, de nem gátolták azok az esetek (épületek), amelyek tulajdonosai nem működtek együtt (a későbbiekben jogi útra terelték, s a döntés után befejezték a munkát).

– Prioritások: 1896 után épületegyüttesek és kiterjedtebb városszövetek szabályozását nem kezelték kiemelten, egyes épületek építését igen. A prioritások felülírása, a pénzalapok átrendezése (Attila körút – Tabán), a gazdasági szempontok szerinti tervezés és szabályozás kerül előtérbe.

– A korabeli tematikus lapok nagy szerepet játszottak a tervek, szabályozások, elvek, pályázatok stb. naprakész bemutatásában. A szakmai kritikáknak is adtak he-

<sup>76</sup>A szabályzatok, rendezési és építési javaslatok kidolgozásában az illetékes Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium (1889-től), a Kereskedelmi Minisztérium, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa és meghívásos alapon a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet képviselői vettek részt.

lyet, amelyek megalapozottságát bizonyítja, hogy hatással voltak a későbbi döntéshozatalra, s a tervjavaslatok egyes részeit átemelték a városszabályozási tervekbe is.

A szakmai kritika a városszabályozási tervek és szabályozási rendeletek (építési szabályzatok) közötti átfedések hiányára is kitért, bár az írott dokumentumhoz tartoztak térképek, amelyek pontosan meghatározták a főváros területének övezeteit (például: Budapest övezeti beosztása, 1914. Jelzet: HU.BFL.XV.16.e.251.51b), azonban nem rendelkeztek olyan iránymutatással, amely pontosan meghatározta volna a város fejlődési irányát, csak kijelölte a lehetséges tematikus területeket. Az egész városra vonatkozó városszabályozási és városbővítési tervek, mint Pesten a Hild-féle terv 1805-ben vagy az 1871-ben kiírt pályázat, amely nemcsak az egységes Budapest, hanem a világvárossá válás ideáját<sup>77</sup> is meg kívánta teremteni, csak évtizedekkel később váltak Budapest valóságává.

## FORRÁSOK ÉS IRODALOM

FKT jelentés	<i>A Fővárosi Közmunkák Tanácsa hivatalos jelentései 1870–1944.</i> <a href="https://library.hungaricana.hu/hu/collection/fszke_kozmunkaktanacs/">https://library.hungaricana.hu/hu/collection/fszke_kozmunkaktanacs/</a> (Utolsó megtekintés: 2019. 05. 06.)
FKT jelentés	(1870, 1871) <i>FKT hivatalos jelentése 1870. és 1871. évi működéséről.</i> Pesti Könyvnyomda Részvény Vállalat, Budapest 1872.
FKT jelentés (1885)	<i>A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1885. évi működéséről.</i> Nyomatott Heisler J.-nál, Budapest 1886.
FKT jelentés (1889, 1890, 1891)	<i>A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1889. 1890. és 1891. évi működéséről.</i> Nyom. Heisler J. Kö- és Könyvnyomdájában, Budapest 1892.
FKT jelentés (1892, 1893, 1894)	<i>A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1892. 1893. és 1894. évi működéséről.</i> Nyomatott Heisler J. Kö- és Könyvnyomdája, Budapest 1895.
FKT jelentés (1895)	<i>A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1895. évi működéséről.</i> Heisler J. Kö- és Könyvnyomdája, Budapest 1896.
FKT jelentés (1898)	<i>A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1898. évi működéséről.</i> Heisler J. Kö- és Könyvnyomdája, Budapest 1899.
FKT jelentés (1899)	<i>A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1899. évi működéséről.</i> Nyomatott Heisler J. Kö- és Könyvnyomdájában, Budapest 1900.
FKT jelentés (1901)	<i>A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1901. évi működéséről.</i> Heisler J. Kö- és Könyvnyomdája, Budapest 1902.

<sup>77</sup> „Azon czélből, hogy oly általános beosztási és rendezési terv nyeressék, melynek alapján Buda és Pest városok egységes fővárossá egyesítenek, hogy azután mint országos főváros, mint a király és kormány székhelye, mint góczpontja az ország értelmi tényezőinek, egyrészt megfelelő jellegét és keretét nyerhesse, másrészt mint az ipar, kereskedelem és forgalom középpontja, ezek által és ezen haladási tényezőknék nyújtandó kedvezmények és könnyítések által világvárossá emeltessék!” *Magyar Ipar* 12 (1891. 11. 30.) 5.

- FKT jelentés (1906) *Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1906. évi működéséről.* Heisler J. Kő- és Könyvnyomdája, Budapest 1907.
- FKT jelentés (1907) *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1907. évi működéséről.* Nyomatott Heisler és Kószol Kő- és Könyvnyomdájában, Budapest 1908.
- FKT jelentés (1908) *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1908. évi működéséről.* Nyomatott Heisler és Kószol Kő- és Könyvnyomdájában, Budapest 1909.
- FKT jelentés (1912) *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1912. évi működéséről.* Nyomatott Heisler és Kószol Kő- és Könyvnyomdájában, Budapest 1913.
- FKT jelentés (1913, 1914, 1915) *Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1913. 1914. és 1915. évi működéséről.* Nyomatott Heisler és Kószol Kő- és Könyvnyomda Műintézetében, Budapest 1916.
- ÉSZ 1914 Fővárosi Közmunkák Tanácsa: Építésügyi Szabályzat Budapest Székesfőváros területére. Hornyánszky Viktor cs. és kir. könyvnyomdája, Budapest 1914. OSZK TM 973
- Harrer–Bárczy 1908 Harrer Ferenc – Bárczy István: A peremvárosok Budapesthez csatolásáról (részletek, 1908). In: *Források Budapest múltjából II. 1873–1919. Budapest Főváros Levéltára forráskiadványai 2.* Szerk.: Ságvári Ágnes. Budapest Főváros Levéltára, Budapest 1971. 73–78.
- Moravánszky 1997 Moravánszky Ákos: *Versengő látomások: Esztétikai újítás és társadalmi program az Osztrák-Magyar Monarchia építészetében 1867–1918.* Vince Kiadó, Budapest 1997.
- Moravčíková–Lovra–Pastoreková 2017 Moravčíková, Henrieta – Lovra Éva – Pastoreková, Laura: Red or Blue? The Start of Modern Planning in Bratislava. *Architektúra & Urbanizmus* 51 (2017) 1–2. 30–43.
- MRT *Magyarországi Rendeletek Tára 1867–1945.* [https://library.hungaricana.hu/en/collection/ogyk\\_rendeletek\\_tara/](https://library.hungaricana.hu/en/collection/ogyk_rendeletek_tara/) (Utolsó megtekintés: 2019. 03. 02.)
- Mudrony 1893 Mudrony Soma: *Budapest jövője.* Országos Iparegyesület, Budapest 1893.
- Palóczy 1903 Palóczy Antal: *A városok rendezése: Budapest viszonyainak egybevételével.* Magyar Mérnök- és Építész-Egylet, Budapest 1903.
- Palóczy 1892 Palóczy Antal: *Budapest főváros alaki rendezéséről: különös tekintettel a Belváros szabályozására.* Neumayer Ny., Budapest 1892.
- Pásztor 1909 Pásztor Mihály: A régi Pest. *Művészet* 8 (1909) 6. 382–391. <http://www.mke.hu/lyka/08/382-391-pest.htm> (Utolsó megtekintés: 2019. 05. 27.)
- Stübben 1890 Stübben, Josef: *Der Städtebau.* A. Kröner, Lipsce 1890. <https://archive.org/details/derstdtebau00stgoog> (Utolsó megtekintés: 2019. 02. 17.)
- Stübben 1907 Stübben, Josef: *City Building.* Fordította: A. Albrecht 1907-ben. Újra kiadva Julia Koschinsky és Emily Talen által. Eredeti kiadás: Cambridge 1911.



## FOLYÓIRATOK

*Építő Ipar*

*Magyar Ipar*

*Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője (MMÉEHÉ)*

*Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye (MMÉEK)*

*Művészet*

## LEVÉLTÁRI ANYAG

FSzEK Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár

OSzK Országos Széchényi Könyvtár

### THE MOST IMPORTANT URBAN MORPHOLOGICAL CHANGES OF BUDAPEST (1867–1918) THROUGH REGULATIONS AND CASE STUDIES

#### *Summary*

The urban morphological changes of Budapest are not only the result of the implementation of certain regulatory acts but also of those professionals who have actively participated in the urban regulation discourse. The urban planning and regulatory layers of Budapest cannot be interpreted solely by urban morphological analyses, current and neighbourhood-specific regulations. It is necessary to understand layers of urban development, principles and practical tasks behind the decisions in order to properly interpret the urban development processes between 1872 and 1896 (1894) and 1896 (1894) and 1914. The study summarizes the planning and regulatory characteristics of the capital's post-merger period, with particular reference to the turn of the century. The presented case studies focus on one aspect of regulation and planning, along with a description of the processes. The evaluation of the case study areas in downtown Pest and in the Buda side partially covers the review of regulations, urban plans, tender, written and drawn documents related to the area; urban morphology analyses; the matching and assignment of contemporary design theory principles and the review of significant regulations in the field.

**Keywords:** Budapest, urban morphology, regulations, 1867–1918, urban planning

**Open Access nyilatkozat:** A cikk a Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>) feltételei szerint publikált Open Access közlemény, melynek szellemében a cikk bármilyen médiumban szabadon felhasználható, megosztható és újraközölhető, feltéve, hogy az eredeti szerző és a közlés helye, illetve a CC License linkje és az esetlegesen végrehajtott módosítások feltüntetésre kerülnek. (SID\_1)

☞ Beérkezett: 2019. május 27. Elfogadva: 2019. június 26.

Online First megjelenése: 2019. október 11.