

Dr. LOVRA Éva, PhD

· Akcija „Pravo na prvu šansu”, Vajdaság Autonóm Tartomány, Tartományi Fel-
 · sőoktatási és Tudományos Kutatási Titkárság
 · drevalovra@gmail.com

MIKROURBANIZMUS ÉS SZABÁLYOZÁS – A SZÉCHENYI LÁNCHÍD PESTI HÍDFŐJE¹

*Micro-urbanism and regulation – the Pest side of the
 Széchenyi Chain Bridge*

*Mikroubanizam i regulacija – Peštanska strana
 lančanog mosta „Sečenji”*

A Buda és Pest egyesítése (1872–1873) előtti időszak már megmutatta az egységes várostervezés lehetőségét. Hild János szépészeti terve Pestre (1805) hozzájárult a Pest város Szépítő Bizottmánya létrejöttéhez, és az elméleti tervezés szintjén megadta a városfejlődés irányát. A mai Széchenyi tér (a Lánchíd pesti hídfője) teljes átalakítását, a Duna-part kiszélesítését, alaktani szempontból való egységesítését (városi tömbök) irányozta elő az 1805-ös terv. Megvalósításuk már a Szépészeti Bizottmány munkájának első évében, 1808-ban megkezdődött, majd a városegysítés (1873) után teljeseedett ki az új térfalak által. Az előzmények bemutatásával kezdve, de a modern városrendezés kezdeteire és kiteljesedésére (19–20. század fordulója) fókuszálva mutatja be a tanulmány a szabályrendeletek, tervezési elvek kialakulását és a gyakorlatban történő alkalmazását.

Budapest alaki változásaira, ha nem is feltétlenül tudatosan, de hatottak a korszak város-teoretikusainak gondolatai, amelyek minden város tervezési szabályzatában valamilyen módon helyet kaptak, ugyanis a hirtelen növekedésnek induló városok a fejlődésük egy adott pontján mind ugyanazokkal a problémákkal találkoztak. A korabeli tematikus lapok nagy szerepet játszottak a tervek, szabályozások, elvek, pályázatok stb. naprakész bemutatásában. A szakmai kritikáknak is adtak helyet, amelyek megalapozottságát bizonyítja, hogy hatással voltak a későbbi döntéshozatalra, s tervjavaslatok egyes részeit átemelték a városszabályozási tervekbe is.

¹ Készült Lovra Éva: 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. tanulmánya felhasználásával.

A léptékváltás nemcsak az egész város területére vonatkozó építésügyi szabályrendeletek változásának eredménye, hanem az épületmagasság és utcaszélesség arányai miatt az utcaszélesítés magasabb épületek építését tette lehetővé. A Széchenyi tér példáján keresztül a szabályrendeletek városképre és városmorfológiára gyakorolt hatása mellett az egyedi esetekkel, a komplex léptékváltással is megismerkedhetünk.

Kulcsszavak: Budapest, szabályozási rendeletek, várostervezés, mikrouurbanizmus, városmorfológia

BEVEZETŐ

„Minden fejlődésben levő városnak oly várostervre van szüksége, mely a külső terjeszkedésre, valamint a belső részek javítása céljára egy-egy és bő területet ölel föl” (PALÓCZI 1903: 47). A német közegészségügyi kongresszuson (Deutscher Verein für öffentliche Gesundheitspflege) elhangzottakat idézi Palóczy Antal, korának egyik meghatározó várostervező teoretikusa *A városok rendezése – Budapest viszonyainak egybevetésével* (1903) című tanulmányában. Ezáltal bevezeti és tudatosítja azokat a kiegészítés (1867) utáni törekvéseket, amelyek a városszabályozást és -bővítést nem városrészenként, hanem egységében próbálták megvalósítani.

A várostervezés és -bővítés ártértékelése már a 19. században elkezdődött a közegészségügyi, közlekedési és esztétikai kívánalmakat részben kielégítő szabályozások érvényesítésével. Ezek az elvek, illetve kívánalmak a 19. végének várostervezési gyakorlatában alapvető követelménynek számítottak. A századra jellemző modernizációs és városszerkezet-átalakító folyamatok Magyarország területén az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában (1867–1918) érték el első csúcspontjukat, az ekkor kialakított városszerkezet és városszövet a mai épített örökség jelentős részét képviseli.

A SZÉPÍTÉSI TERVTŐL AZ 1914. ÉVI SZABÁLYZATIG

A pesti oldal tekintetében tudatos várostervezésről már a 19. század elejétől beszélhetünk: József nádor törekedett a méltó székváros kialakítására. A város tudatos fejlesztésére közvetlenül hatott a Szépítő Bizottmány vagy Királyi Szépítő Bizottság munkája, valamint a Szépítési Terv (HU.BFL.XV.16.b.221/5.), amit Hild János építőmester dolgozott ki 1805-ben József nádor felkérésére. A „18. századvégi előzményekre támaszkodva, József nádor kezdeményezésére, több éves előkészítő munka után 1808-ban indult útjára Pest város Szépítő Bizottmánya (Verschönerungs Commission zu Pesth, Commissio Decoratoria). Az ambiciózus nádor

1805-ben juttatta el I. Ferenc császárnak összegző városépítési javaslatát, megfejelve Hild János, Hild József építőmester apjának városrendezési tervével” (HIDVÉGI 1). Hild János 1811-ben bekövetkezett halála után a városrendezési törekvések megtorpantak. Fia, Hild József épületei által kialakult a klasszicista Pest képe, előtérben a reprezentatív Ferencz József térrel (mai Széchenyi tér).

1820-ig a Bizottmány egyik kiemelt, nagy részben el is végzett munkája a régi városkapuk és falak teljes felszámolása volt, amelyek munkálatai már a 18. század végén elkezdődtek. A következő évekre vonatkozó feladatok között volt a város vonalán kívüli új utak létesítése, a Duna-part szabályozása és burkolása a belvárosi részen is, ami együtt járt az új szabályozási vonalak meghatározásával, valamint az utcák és házak szabályozása a városban és a külvárosban, a Városliget tervszerű elrendezése, valamint egy hosszabb időtávú folyamat részeként az Invalidus-palota (egykori Károly-laktanya, az akkori Városháza) környezetének rendezése (a felsorolás a teljesség igénye nélkül)². Az 1820 körüli állapotot Franz Schams *Vollständige Beschreibung der königl.freyen Haupt Stadt Ofen in Ungern* [sic] könyve alapján ismerjük (1822).

Az 1830-as évektől az egységes városszabályozás eszméje, s a Hild-féle tervjavaslat, ami még évtizedekig érvényben volt ugyan, háttérbe szorult. A bizottmány fő feladatai az építési engedélyek vizsgálata és kiadása volt. Az 1838-as árvíz utáni évben egy összefoglaló, a város teljes területére egységes építési rendszabályt hoztak, külön szabályozva a belvárost és külvárosi részeket: *Közönséges építési rendszabás szabad királyi Pest városára nézve* és *Különös építési rendszabás Pest külvárosainak szélső részeire nézve* (1839). A bizottmány az 1848-as események hatására egyre inkább elveszítette jogkörét, 1856. november 19-én feloszlatták, helyét a Verschönerungs Bau-Amt vette át 1860-ig, amelynek jogutódja a hatékonyabban működő, 1873-ig fennálló Építő Bizottmány volt.

1862-ben Reitter Ferenc, a Helytartótanács építési igazgatóságának középítési osztályvezetője egy körcsatorna építését javasolta a mai Nagykörút ívére, azonban a város az ötletet elvetette a kisajátítások, árvízvédelem és a költségek miatt. Reitter csak Pesttel foglalkozott, többek között az ő elképzeléseit tükrözi a gyűrűs-sugárutas rendszer, a Sugárút (mai Andrássy út), valamint egységes városszabályozási terv elkészítését javasolta mindhárom település (Pest–Buda–Óbuda) esetében (REITTER 15–24).

² A felsorolás a teljesség igénye nélkül készült Schams összefoglalása és A régi Pest (In: *Művészet* 1909. 8(6), 382–391.) című cikk alapján.

„Azon célból, hogy oly általános beosztási és rendezési terv nyeressék, melynek alapján Buda és Pest városok egységes fővárossá egyesíttessenek, hogy azután mint országos főváros, mint a király és kormány székhelye, mint góczpontja az és keretét nyerhesse, másrészt mint az ipar, kereskedelem és forgalom középpontja, ezek által és ezen haladási tényezőknek nyújtandó kedvezmények és könnyítések által világvárossá emeltesék!” (PALÓCZY 1891: 5) Míg a város általános szabályozási tervének megalkotását megelőzte egy nemzetközi verseny (1871), melynek programjában szerepel a „világvárossá” való válás igénye, addig a pályázók alkotói szabadságát korlátozta a Fővárosi Közmunkák Tanácsa³ és Pest város vezetősége által már előre eldöntött sugárút és körutak létesítése (1871. évi XLII. tc.). A pesti oldalt tekintve a pályázat első díjas terve (alkotó: Lechner Lajos) részleteiben tért el a Közmunkatanács ideiglenes tervétől. A Lechner-féle terv figyelmet szentelt az addig a tervezési fókuszon kívül eső budai oldalnak, kidolgozta a budai körút tervét mint a pesti külső gyűrű, a Nagykörút folytatását.

A Nagykörút (külső körút) kiépítésének (1870. évi X. tc., 1884. évi XVI-II. tc.) első szakasza 1872-ben kezdődött átfedésben a Nyugati pályaudvar (1877, Eiffel Iroda) építésével, amely a körgyűrű egyik legjelentősebb épületévé vált. A körutat bécsi mintára tervezték, azonban a koncepciót tekintve szerényebb, és hatékonyabban szolgálta ki a közlekedés megújult igényeit, így a városképre gyakorolt hatását és a funkcionalitást illetően inkább a párizsi sugárutakkal rokon.

Az 1871-es nagyszabású változásokat előirányzó terveket nem követte intenzív változás, csak a legfontosabbnak ítélt szabályozási, így bontási és útszélesítési munkálatokat vették figyelembe. A korszakban alkalmazott gyakorlatnak megfelelően alakították ki a beépítetlen területek úthálózatának mintáját, így a sugárirányú utak és körgyűrűk, valamint a rácsos úthálózat monotonításába csak a keresztező utcák törései hoztak némi változatosságot. A század utolsó harmadától kezdve a városi zöldterületek (közparkok) településszerkezetben betöltött szerepe egyre jelentősebb hangsúlyt kap, a városok szerkezetének tervszerű kialakítása és az épített környezete mellett. A városfejlesztés és -tervezés új elvei nemcsak a korszak, hanem a Budapest arculatát kialakító építészek és mérnök fókuszpontjába kerültek.

A városmorfológiai változások szempontjából fontos megjegyezni, hogy a 19. és 20. század fordulóján Camillo Sitte, részben Josef Stübben vagy Palóczy Antal (ha csak Budapest várostervezési elveinek alakulására ható legfontosabb teoretikusokat és tervezőket említjük) elméleti munkái-

³ A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (a továbbiakban FKT) alapítása és a főváros tervszerinti fejlesztése országos üggyé való deklarálása az 1870. évi X. törvény-cikk határozata alapján történt.

nak hatására a nagyobb kiterjedésű közparkokat és a kisebb zöldterületeket az utca–tér rendszer szerves részének tekintették. A várostervezés új elvei miatt nem hagyhatták figyelmen kívül a természeti környezet esztétikai és közegészségügyi jelentőségét. A városépítészeti elvek meghatározása mellett és azokkal összhangban tájépítészeti javaslatokat is tettek, a parkokat és kerteket jellemzően az újonnan nyitott utak mentén alakították ki. Budapest meghatározó városfejlesztési eseményei, a Nagykörút és a Sugárút kiépítése a zöldfelületi rendszerek kialakítása szempontjából kevésbé jelentős. A város zöldfelületekben gazdagabb területét a kiépülő budai körút menti parkok jelentik.

A városszerkezetben betöltött szerepe és a reprezentációs funkciója miatt a Sugárút (Andrássy út) jelentősége vitathatatlan, építését, amire a Fővárosi Közmunkák Tanácsa pénzalapot különített el, már a 1870. évi LX. tc. is szorgalmazza. A terület városi szövettípusainak elkülönülő csoportjai a kor városépítészetének autentikus lenyomatai, egyenesen utalnak azokra a városszervezési változásokra, amelyek részben meghatározták a főváros reprezentációs fejlődésének irányát. A telkek újrafelosztásával, a beépítés szabályozásával egy, a szövettípus-variációk és a stílusok keveredésének ellenére is egységes városi együttest hoztak létre. A sugárutat a két tér (Oktagon és a Kodály körönd) három szakaszra osztja, amelyek beépítésének jellege is szakaszonként változik. A zárt sorú, sűrű beépítést (bérpaloták) felváltják a villák, az építési magasság is fokozatosan egyre alacsonyabb, így vezet át az út a központi területről a közparkba, a Városligetbe. A fokozatos átmenet megoldása egyedi, amelyik felvezeti a parkot és enyhíti a beépítés dominanciáját, azonban a Sugárút egy-egy szakaszának szövettípusa a századfordulón modernizálódó legtöbb városban megjelenik. A városszervezési változás és annak hatása szempontjából példa nélküli Pesti belváros szabályozása és átépítése, az a drasztikus városszerkezeti és -szöveti transzformáció, amit az Erzsébet híd hídfője körüli tér kialakítása eredményezett.

VÁROSTERVEZÉSI ELVEK, SZABÁLYZATOK ÉS HATÁSAIK AZ EGYESÍTETT BUDAPEST FEJLŐDÉSÉRE

„A városrendezés tehát nem oly alkotás, mely egyszer mindenkorra szól, hanem csakis azon igényeknek fog megfelelni, melyekre alapított. A mint ezen igények növekednek terjednek, ismét újabb változást, rendezést tesznek szükségessé” (PALÓCZY 1891: 2).

A modern várostervezés gyakorlata és az egységes városszervezési rendszer kialakítása némi késedelemmel talált befogadásra Magyarországon. Emiatt nem a városépítés elméletének és gyakorlatának újítói

alakították ki a korszak városszabályozási elveit és irányát, hanem azok a szakemberek, akik az elődök (külföldi teoretikusok és várostervezők) eredményeit és tapasztalatait összefoglalták, és a hazai körülményekre, a problémák megoldására formálták. Palóczi Antal egyike volt azoknak, akik a várostervezés elméleti feladataival (is) foglalkoztak a gyakorlati tervezés mellett, leginkább Budapest viszonyait vizsgálva. A Magyar Mérnök- és Építész-Egyletben végzett munkája során elemezte és kritizálta az aktuális szabályozási döntéseket, kritikai összefoglalást írt a Fővárosi Közmunkák Tanácsának éves munkájáról, és számos indítványt tett a budapesti városszabályozás érdekében. Már az 1880-as évektől kezdve figyelemmel kísérte a modern városrendezés elméletének és gyakorlatának különböző irányzatait. Előadásain, tanulmányain keresztül igyekezett elfogadtatni az új elvek főbb tételeit, mint a közegészségügy, a közlekedés és az esztétikai tervezés. Várostervezési munkáiban leginkább Camillo Sitte funkcionális, ám a város művészi formálására törekvő elvei képviseltették magukat, míg elméleti írásaiban felhasználta a mérnöki szemléletű Josef Stübben elemzéseit és rendszerező módszereit, valamint Richard Baumeister elméletét is. Követte, amit Stübben és Sitte is vallott, miszerint a várostervezés legfontosabb szempontja a város egészére kiterjedő egységes városszabályozási terv következetes megvalósítása, és nem a kontextus nélküli reprezentatív épületek építése.

Camillo Sitte *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätze* (1889) című művében új alapokra helyezte a várostervezés gyakorlatát, hirdette a városok esztétikai elvek szerint való rendezését és tervezését. Mindez megmutatkozik az utak és terek hálózatának szervezésében, amellyel a látványra, a „festői kilátásra” helyezte a hangsúlyt, habár kitért a modern városon belüli hatékony körforgás fontosságára is. Munkájában a várost alkotó formákat tipologizálta, hirdette a múlttal való folytonosság visszaállításának fontosságát, és a modern egyenes vonalvezetésű sugárutak helyett a terephez alkalmazkodó vonalvezetésű utcákat favorizálta. Josef Stübben *Der Städtebau* (1890) című részletes összefoglaló városépítési útmutatója és leírása az adott időszak városszövegeinek, funkcióinak és működésének pontos lenyomata. Stübben útmutatóját megelőzte Reinhard Baumeister 1876-ban kiadott *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und Wirtschaftlicher Beziehung* című munkája, amelyben megalapozta a mérnöki várostervezés elméletét. 1891-ben Stübbenre hivatkozva megállapítja, hogy a „mai belváros ép szűk utczái miatt úgyszólván mesterségesen ki van zárva a város összforgalmából. A belváros számára pedig főforgalmi utat nyitnának az eskütéri híddal és annak a Hatvani-utczával [mai Kossuth Lajos utca] való összeköttetésével

és ez képezné a belváros rendezésénél az első lépést. Az esküteri kocsihíd és az útnak a Hatvani-utczáig való egyenes folytatása nemcsak a belvárosra, hanem az egész főváros emelkedésére, alakváltozására nézve nagy fontosságú kihatással bírna, amint birt az Andrássy-ut, a Nagy-körut” (PALÓCZY 1891: 10). A felolvasásban kiemelte a híd jelentőségét Buda és Pest felemelkedésében, és bemutatta a belvárosra vonatkozó szabályozási tervét. „E terv átöleli az egész belváros terjedelmét, fővonala a hatvani-utca egyenes folytatása, a plébániatemplom déli oldala mentén, az esküteri kocsihíd irányában” (PALÓCZY 1891: 10). A terv jelentőségére való tekintettel a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet *Budapest főváros alaki rendezéséről: különös tekintettel a Belváros szabályozására* címmel megjelentette a tanulmányt. A rendezési javaslatában is elsősorban Sitte elveit követi, mint a forgalom, a megépítés, az egészségügyi és esztétikai követelmények. Az elvek ismerete és érvényesítésük megvalósulási keretei jelentősek a budapesti várostervezés elemzése során, mivel Sitte fontosnak tartotta a múltbéli és kortárs tervezés közötti folyamatosság fenntartását oly módon, hogy a várostervezők tiszteletben tartják a város épített és természeti értékeit, a város térszerkezetének eredeti variabilitását, azonban a tervezés során figyelembe veszik a forgalom, a lakhatás, a közegészségügy és az esztétika kívánalmait.

Palóczi Antal átvette a közterek kialakítására vonatkozó javaslatokat. Sitte művében példákat és megoldásokat ad az általa nem megfelelőnek tartott várostervezési döntésekre, amelyek leginkább a köztereket érintették: „Szükség szerint különböző, nagy és kis épületeket tervezhetnének, és a perspektivikus homorúság elvének megfelelően csoportosíthatók, így hatékony köztereket hoztak létre a sötét és elhagyott belső udvarok helyett” (COLLINS–COLLINS–SITTE 273). „A köztér jó hatásának nyitja annak körül határolása módjában rejlik. (...) lehetőleg zárt falfelületeket kell törekedni előállítani, s ezeket a falfelületeket lehetőleg kevés utcával szabad csak áttörni (...), a tér alakjának nem kell föltétlenül szabályosnak lenni; (...) dimenziói az oda állított vagy állítandó épületek méreteivel legyenek arányosak” (PALÓCZI 1908: 10–11). „A térhatásra nézve fontosak még a tér területének beosztása, kiállítása és szintező viszonyai” (PALÓCZI 1908: 12). Sitte megoldást kínált a terek tervezésére, illetve arra, hogy hogyan lehet tér benyomását kelteni, ha a megoldandó problémát a tér hatalmas kiterjedése vagy a térfalak hiánya jelentette (nyitott tér). Példaként a Ringstrasse nyugati részét említi: „1) a stílusok konfliktusának megszüntetése; 2) az egyes monumentális épületek lényegesen megnövekedett hatása; 3) egyedi karakterű terek csoportja; 4) a nagy, közepes és kicsi méretű műemlékek egységes együttesének lehetősége. Az így létrehozott terek eltérő városi ki-

látást kínálnak [Stadtbild]” (COLLINS–COLLINS–SITTE 296). A bécsi párhuzam jelentős, ugyanis a budapesti várostervezők is leginkább Bécs várostervezési gyakorlatával (szabályzatok, megvalósítás – annak üteme, minősége) állítják párhuzamba a Budapest fejlődési ritmusát.

Stübbent követve a középületek elhelyezését a városterveknek rendelte alá és három csoportba osztotta: központos, elosztandó épületek és a külsők. A forgalmi középpontokban, illetve azok közelében helyezkednek el a központos épületek, mint a „városháza, főposta, törvényszékek, parlamentházak, múzeum- és könyvtári épületek, börze, banképületek, s effélék” (PALÓCZI 1903: 40). Palóczi és Stübben elosztó épületeknek tekinti az egyes városrészekben egyenletesen elszórt épületeket, mint „a posta, telegráf fióköntézetek, templomok, iskolák, állami és községi közigazgatási épületek, vásárcsarnokok, színházak, fürdők stb.” (PALÓCZI 1903: 40). A külső épületek, köztük a kaszányák és katonai gyakorlóterek, kórházak, pályaudvarok, „a melyek elhelyezése a város külsőbb részein, esetleg határán megengedett, célszerű avagy éppen meg is okol” (PALÓCZI 1903: 40). A főváros területi fejlődése az intézményhálózatának bővülését is jelentette, amely feltételezte a tematikus (központi, átmeneti, külső) területi elrendezést is. Az intézmények elhelyezése részben követte a Stübben és Palóczi által meghatározott elrendezést – a város szélesebb értelemben vett negyedei határvonalának figyelembe vételével.

A határterületek léptékben, beépítésmódban, szerkezetükben különbözhetnek, és azokat a övezeteket mutathatják, amelyek a tervezés gyakorlata során „elcsúsztak”, azaz nincs harmonikus átmenet a két városrendezési övezet között. A városszabályozás kezdeti időszakában lehatárolt területenként valósult meg a rendezés, és nem egységében, a nem megfelelő alaptérképek (a felmérés hiánya az 1871-es pályázat legfőbb kritikai érve), valamint a szomszédos tervezési területek figyelembe nem vétele miatt „csúszott el” a lépték. Az övezetek lehatárolásában nemcsak a városszövet-típusok jelentenek segítséget, hanem azok a középületek is, amelyek elhelyezkedését Palóczi Antal Budapestre összpontosító munkájában a városterveknek rendelt alá, és jelentőségükhöz mérten három csoportba osztott. Az egyesítés következtében a város szerkezetének átalakulása (az új városrészek összekötése) ellenére is megmaradtak az egységek, amelyek követik a központos, elosztandó és a külső középületek dinamikáját. Ezáltal a főváros köztes területein a városi szövetek és középületek eloszlása megosztott maradt, amelyet nem tudtak áthidalni az átfogó szabályozási intézkedések.

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 hely-

zetét szabályozták, elavultak. A 12–13.§ foglalkozik a közintézményekkel, amelyek három csoportját határozza meg: a feltétlen létszükséglet, a már fejlettebb várossal együtt járó 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 szerves program, hanem pillanatnyi tényezők hatása szerint jöttek létre”. 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 hátere egy kevésbé monumentális intézkedéseket szorgalmazó, inkább realista időszakába lépett.

Az 1912-es törvény a városfejlesztésről már előirányozza, 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. 1914. január 27-én tartott ülésén az 502. sz. alatt kelt határozatával állapította meg az új építésügyi szabályzatot, amely 1914. március 1-jétől lépett életbe. 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.

LÁNCHÍD, PESTI HÍDFŐ – KIALAKULT KÖZTERÜLETEK, LÉPTÉKVÁLTÁS

A Ferencz József tér (mai Széchenyi István tér), 1866-ig Kirakodó tér (a térképek tanúsága szerint 1838: Auslandungs Platz, 1854: Auslade-Platz) a Lánchíd pesti hídfőjének reprezentatív tere. Téglalapszerű kiképzése a Szépítő Bizottmány 1808-ben kezdődő szabályozó munkájának köszönhető, ugyanis megfelelő körülményeket akartak teremteni a kikötőbe érkező árú lerakásához. A Kirakodó tér 1808 és az 1839 közötti időszakban alakult ki, ugyanis 1808-ban történt meg az első szabályozott telekeladás (a Nákó-palota telke), míg az utolsó építkezés (a Magyar Tudományos Akadémiát kivéve) 1837-ben, amely meghatározta a tér szabályozási vonalait és ezzel alakját.

Az ekkor kialakult térfalak teljesen átalakultak az elmúlt két évszázad során, egyedül a Magyar Tudományos Akadémia épülete maradt meg eredeti állapotában az első épületek közül. A léptékváltás gyors iramban ment végbe, míg a 19. század első felében a Hild-féle, leginkább kétemeletes (földszint +2) épületek uralták a teret, addig a század végére már nem ma-

radt egy sem eredeti formájában, átépítették vagy lebontották azokat, helyettük leginkább három- és négyemeletesek (földszint +4) épültek. A szintek számának változását az egykori Nákó-palotán figyelhetjük meg: a Hild-féle első épület földszint +2 (klasszicista Deron-palota), majd a Pucher-féle neoklasszicista átépítés földszint +3 (Nákó-palota) és a Quittner–Vágó-féle Gresham földszint +4 (a manzárdot is emeletnek számították).

A területre vonatkozó városszabályozási rendelkezéseken és az egyes épületek építéstörténetén keresztül a városmorfológiai változások és a léptékváltás is követhetővé válik. A tér szabályozására a *Közönséges Építési Rendszabás Szabad Királyi Pest Városára* vonatkozott 1839-ben, amelynek 18.§. határozta meg az emeletek magasságát az újonnan épülő házaknál. A rendszabály kimondja, hogy az épületek a város szépítésének kellékei, különféle rendeltetésük miatt nem lehet meghatározni az emeletek általános számát, azonban a lakóházakat nem lehet három emeletnél magasabbra építeni. Az építési tervben megjelölt emeletek „számán alól sem maradhat valamely épület, ha a »szomszéd házak« vonalzata (alignement) megkívánja.”

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának 1870–1871. évi hivatalos jelentésében a Ferencz József tér szabályozását külön ügyként kezelik, amelynek oka a tér jelentőségének változása: „a Ferencz József tér szabályozása és a városliget új berendezése és nagyobbitása iránt már több tervezet van készen, melyek tanulmányozása és tárgyalása után a végmegállapodás a legközelebb jövőben fog egyetértőleg Pest várossal létre jönni”⁴. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1874. évi hivatalos jelentése *VI. Egyes főbb intézkedések és szabályozások 15. A Ferencz József tér rendezése* része rendelkezik a tér szabályozásának és rendezésének irányairól: „E tér ugyanis, a főváros középpontján, három oldalról palotaszerű épületekkel környezve, szabad kilátással a Dunára, a monumentális lánczhidra, a várra és királyi váriakra, oly kiváló helyen fekszik, hogy annak, e nagyszerű környezethez megfelelő rendezése, méltán megérdemlé a legbehatóbb tanulmányozást. Ily szempontból kiindulva a fővárosi közmunkák tanácsa már évek óta foglalkozott a tér rendezésével s e tekintetben úgy pályázat útján, valamint saját műszaki osztálya által több tervezetet dolgoztatott ki.”⁵

A FKT négy tervezetet dolgozott ki a tér rendezésére, ezek közül a IV. számmal jelzett tervjavaslatot ajánlotta kivitelezésre. A tervezet főbb pontjai: „A lánczhid meghosszabbított tengelyében fekvő középvonaltól jobbra és balra egy egy fákkal kerített, emelkedett területű parkcsoport tervezetett, melyek

⁴ FKT I. Budapest általános szabályozásának és beosztásának tervezete, VIII. Megállapított szabályozások B, Szabályozások Pesten, 1870–1871, p. 29.

⁵ FKT VI. Egyes főbb intézkedések és szabályozások, 1874, 15. A Ferencz József tér rendezése, 1874, p. 48.

közepén magas nyúlánk legalább 18°- 20° [öl] magas oszlopok fognának állítatni, melyek egyike szt. István, másika Mátyás királyok szobrainak szolgálnának alapul; továbbá ugyan ezen csoportok szélein és pedig az academia palota előtt Széchényi, a Lloydépület előtt Deák Ferencz emlékszobrai állítatnának fel. Végre a két parknak a hídfőhöz legközelebb álló csúcsát két virágos disz-mű edény fogná elfoglalni. A tér középvonalában a hídfő és Nákó-ház között, az utóbbtól 13 öl, a hídfőtől 28 ölnyi távolságban egy lovasszobor foglalna helyet, mely I. Ferencz József koronás királyunkat tüntetné fel azon történetileg nevezetes pillanatban, midőn a világ négy része felé a hagyományos kardvágást teszi. E szobor is kisebb mérvű ültetvénynyel környezendő.”⁶ A parkcsoportok között a szabályozott utcai összeköttetés a hídfő előtt a fő közlekedési út, amely 15 öl szélességben a lovasszobor felé irányul, s két 10 öl széles részre osztva a Zrínyi és Academia utcák felé kanyarodik tovább, valamint a Mérleg és Dorottya utcák felé kanyarodó 8-8 ölnyi szélességben. A hídfő előtt a part mentén a közlekedési utak 8 ölnyi szélességben vonulnak el a rakpartok mellett, és egyesülnek a hídfő előtt. A Magyar Tudományos Akadémia épülete előtt egy 15 öl, a Lloyd-palota előtt pedig egy 8 öl szélességű szabad terület van, amelyeket térkövekkel fednek. A munkát 3+1 évre osztották fel, az utolsó évben a dekoratív elemek – oszlopok, szobrok, emlékművek felállítása venné kezdetét. A terv megvalósításához a főváros hozzájárult, azonban anyagi okok miatt késleltette a munkálatok megkezdését.

Az 1886-ban megjelentetett, de el nem fogadott *Az építési ügyet a fővárosban szabályozó utasítás* (1870. évi X. t.-cz.22.§. – FKT V. Építési szabályok, 1886, 114) 39. §. *Az épületek külső magassága* című paragrafusában fogalmazza meg a területre vonatkozó általános szabályozást. „A házak külső magassága a végleges járdától a főpárkány felső széléig számíttatik, lejtős helyeken a homlokzat középpontján véve. Az egyemeletes lakházak legnagyobb magassága 12 méter, a kétemeleteseké 16, a háromemeleteseké 21, a négyemeleteseké 25 méterben állapítatik meg, mely szabálytól azonban indokolt esetben a hatóság belátása szerint eltérésnek lehet helye. Egy- és kétemeletes ház a főváros területén bárhol építhető; háromemeletes házat azonban már csak oly utcában szabad építeni, a mely legalább 10 méter széles, míg négyemeletes ház csak legalább 15 méter széles utcában építhető.” Az 1894-es szabályzat szerint egyáltalán nem szabad 4 emeletnél (legnagyobb magassága 25 m) magasabb házat építeni, a mezzanint egy emeletnek veszi a rendelkezés (152. §.)⁷.

⁶ Ibid.

⁷ Az építési ügyet a fővárosban szabályozó utasítás (1870. évi X. t.-cz.22.§. FKT V. Építési szabályok, 1886) 39. §. szakasza ugyanígy rendelkezik, mint a 1894. évi 152. §.

A hatályba lépett 1894-es építésügyi szabályzat vonatkozó paragrafusainak szövege megegyezik az 1886-ban kiadott *Az építési ügyet a fővárosban szabályozó utasítás (1870. évi X. t.-cz. 22.§.)* rendelkezéseivel, annak ellenére, hogy az 1886. évi nem is lépett hatályba. A Ferencz József térre, a megállapított szabályozás szerint építhető négyemeletes épület, a hatóságok felül is írhatják az szabályozással kapcsolatos döntéseket. Az 1914. évi *Építésügyi szabályzat* már pontosan rendelkezik a Ferencz József tér, valamint a közvetlen környezete építési szabályairól: „A városkép szépművészeti érdekeit szolgálja az az előírás, hogy a Ferencz József-téren, a Fürdő- és Dorottya-utczák sarkán, úgyszintén a Béla- [ma Vigyázó Ferenc utca] és Akadémia-utczák sarkán fekvő telkeken az emelendő épületek főpárkánymagassága a téren már fennálló legmagasabb épület főpárkánymagasságát meg nem haladhatja és az épületeken olyan magasztások – főleg torony és oromfalak – nem létesíthetők, amelyek a tér egységes hangulatának megbontására vezetnének (128. §.).”⁸

A Fürdő utca kiszélesítése kapcsán már 1905-ben a FKT műszaki osztálya kész tervvel rendelkezett (terv forrása: HU.BFL .XV.16.e.256/15 1–2), amely szorgalmazta az utca déli oldalának 13 ölre (24,65 m) való kiszélesítését, valamint a tengelyvonalát alapul véve a Marokkai utca 28 öl szélességben való térszerű kiképzését. A Fürdő utca kiszélesítése a térképezés feltétele volt, ugyanis a térrel a belsőkerület vonalában akartak egy, a Kálvin és Deák tértől jellegében különböző szabad területet nyitni. A Fürdő utca szélesítése a Duna és a belsőkerület közötti forgalmi viszonyok optimalizálását segítette volna elő. Budapest 1895-ös térképén Marokkai, míg az 1908-as térképen Marokkói utcaként szerepel a mai József Attila utca második szakasza, amelyik a Bajcsy-Zsilinszky útba torkollik, az első szakasz a Fürdő utca.

„Ezzel a szabályozással kapcsolatban áll a Fürdő-utczának a Ferencz József-térbe eső torkolatában a szabályozási vonalnak olyan módosítása, melylyel a pesti magyar kereskedelmi bank sarok telkéből eszközrendő lemetszés útján a lánczhid felől a Fürdő-utczába és a megfordított irányba törekvő, igen élénk kocsiforgalom lebonyolítása a kanyarulatnál megkönnyítetté.”⁹ A kereskedelmi bank (mai Belügyminisztérium) építési munkálatainak mielőbbi megkezdése miatt a telekre vonatkozó szabályozást az utcaszélesítéstől különválasztva tárgyalták és intézték.

1907-ben a székesfőváros hozzájárult a szabályozás vegyesbizottsági tárgyalásához. Heuffel Adolf volt középítési igazgató tervezete az FKT tervezetéhez hasonlóan alakítja a Fürdő és Marokkai utca (együtt ma a

⁸ FKT Az új „Építésügyi szabályzat”, 1914, p. 42.

⁹ FKT I. Szabályozás, 1906, p. 8.

József Attila utca) szabályozását, azzal az eltéréssel, hogy a teresedés a Marokkai utca Váci körút (ma Bajcsy-Zsilinszky út) felőli részére korlátozódik tulipán vagy szigony alakban kialakítva. Devecis Ferencz számos „vagylagos” tervet mutatott be, amelyek közül az E) tervben a Fürdő utca 20 méter, a Marokkai utca pedig 13 öl, az F) tervben a Fürdő utca 13 öl (24,65 m), a Marokkai utca pedig 18 öl, a G) tervben mindkét utca 13 öl szélességgel szerepel. Annak ellenére, hogy a székesfőváros kimondta, hogy a munkálatokra sem a tárgyalás idején (1910), sem a közeljövőben nem lesz anyagi keret, a vegyes bizottság két tervet elfogadott, amelyekről a továbbiakban is tárgyaltak (Devecis-féle E jelű terv és a FKT terve): „a most említett két terv alapul vételével s a Lloyd-féle Ferencz József-rakparti 727. hrsz. ingatlan [a korabeli, 1908-as térkép szerint ez alatt a helyrajzi szám alatt a Lloyd-palota volt] bevonásával dolgoztassák ki egy olyan újabb szabályozási terv, melyen a Fürdő-utcának 20 m. és 13 öltre való kiszélesítése, s továbbá a Marokkai-utcának is ehhez alkalmazkodó kiképzése legyen vagylagosan kitüntetve.”¹⁰ Az elkészítő munkálatok ideje alatt, 1910-ben dr. Heteés Antal tervezete érkezett a FKT-hoz a Belügyminisztériumból. A tervjavaslat felöleli a Fürdő utca déli oldalon 13 öltre való kiszélesítését és a Marokkai utca szabályozását oly módon, hogy annak a Váci körút felé eső részét, az utca közel feléig térré képezik az Andrássy út kapcsolódásának megoldására, a Fürdő utca felé eső másik rész pedig felvette az utca szélességét. A tervezetben az utcák déli oldalán lévő épületek árkádokkal való kiépítése is szerepel, amelyek folytatódnak az Erzsébet és Deák Ferencz tér egy részén. Az árkádok mélységét 4 és 6 méterben, magasságát 9 méterben állapította meg a tervezet. Az Erzsébet teret három oldalról határoló árkádok fedett sétányként szolgálhatnak. 10 év alatt kivitelezendő árkádosítás elvégzésére 30 évnyi rendkívüli adókedvezményt és más juttatásokat ígértek az épületek tulajdonosainak. Az adott terv költségvetése mintegy felét tette ki a FKT és a főváros műszaki osztálya, valamint Devecis Ferencz által javasolt tervek költségeinek. A Heteés-féle tervet fogadták el, azonban az árkádos megoldást elvetették. A tárgyalások félbeszakadtak, „mert időközben illetékes helyről az új városházának az Erzsébet-téren való felépítésének az eszméje vettett fel, a mely eszme kapcsolatban áll a mai Károly-köruti városháza helyén még a rendkívüli adókedvezmény tartama alatt építési telkek alakításával, másrészt a Nagykorona-utca [ma Hercegprímás utca] és Váci-körút [ma Bajcsy-Zsilinszky út] közé eső ingatlanok helyén a Szent István-templomtól a Deák Ferencz-térig park létesítésével.”¹¹

¹⁰ FKT I. Szabályozás, 1910, p. 15

¹¹ FKT I. Szabályozás, 1910, p. 18.

Az 1912. évi jelentésben vázolt döntés szerint a Fürdő-utca szabályozásának kérdésétől az új városháza elhelyezésének eszméjét elválasztják. Mivel a nagyobb volumenű szabályozásra pénzalapot nem tud elkülöníteni a főváros, illetve a kormány se vonható be, ezért a vegyesbizottság javaslata értelmében „a Fürdő-utca a déli oldalon 20 méterre szélesíthető, a Váci-körutba való kitorkolásánál pedig a szabályozás mindkét saroknak letompításával oldassék meg és ez a művelet fokozatosan, új építkezések alkalmával hajtassák végre.”¹² A javaslatot az FKT és a székesfőváros képviselőtestülete is elfogadta, így a szabályozást megállapították.

A PESTI VÁROSKÉPET MEGHATÁROZÓ TÉR TÉRFALAINAK ÁTALAKULÁSA¹³

Az egykori Pesti Kereskedelmi Testület székháza a Lloyd (ma Széchenyi István tér 2., Eötvös tér 1-2., Dorottya utca 10–14.). Az 1828–1830 között épített „pompás empírustílusban épült kétemeletes palota” (ROKKEN 43) terveit Hild József készítette. 1827-ben Hild beadványt nyújtott át a Szépítő Bizottnánynak, amelyben a kereskedelmi testület kétemeletes házának építési terveinek jóváhagyását kérte. Hild a Ferencz József térre néző oszlopos árkád engedélyeztetésére is kitért (az adott árkád nem a testület telkén állt, hanem közterületen). A Bécsben bemutatott terv ellen a nádor nem emelt kifogást, azonban kikötötte, hogy az árkád nem képezhet a közlekedés szempontjából akadályt. A Szépítő Bizottnány építési jóváhagyása után az épület kivitelezéséhez 1827-ben kezdtek hozzá, azonban az alapkőletétel csak 1828. júniusában volt. 1849-ben károkat szenvedett, azonban restaurálták. Itt alakult meg az első magyar értéktőzsde 1854-ben az épületet Pest legszebb klasszicista palotájaként emlegették. A Pesti Lloyd Társulat tulajdonába került az épületet, amit 1872–1873-ban átépítették Wagner József terve alapján, 1874-ben Reitter Ferenc miniszteri tanácsos és a műszaki osztály vezetője az épület átalakításával kívánta a teret rendezni (RADNAI 122–124). Az épületet ért háborús károk miatt 1948-ban lebontották.

¹² FKT I. Szabályozás, 1912, p. 13.

¹³ Megjegyzés: Az épületekre vonatkozó általános adatok 1867-ig dr. Rokken Ferenc *A Ferenc József-tér* című tanulmánya alapján lettek összeállítva, a kiegészítés után az elsődleges forrásokra támaszkodik a tanulmány, mint a korabeli szaklapok és a FKT hivatalos jelentései.



Ábra 1.

Pesti Gabonacsarnok a Lloyd palota (1828) épületében, 1830-as évek.

Forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum, jelzet: MKVM VF.32.793.



Ábra 2.

Széchenyi István (Ferenc József) tér, Lloyd palota, a felvétel 1873 és 1879

között készült. Forrás: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.05.080.



Ábra 3.

*A Széchenyi István (Ferenc József) tér, Deák Ferenc szobra (Huszár Adolf, 1887.), háttérben a Lloyd-palota. A felvétel 1896-ban készült.
Forrás: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.
XV.19.d.1.07.052.*

A mai Belügyminisztérium épülete (ma Széchenyi István tér 3–4., József Attila utca 2–4., Mérleg utca 1–3.) helyén a Császári és Királyi Sőhivatal (Salzamt) állt, amit 1819–1820 között bontottak le. A telket a pesti Szépítő Bizottmány három házhelyre osztotta fel, és nyilvános árverésre bocsátották. 1821-ben a Fürdő (ma József Attila) utca 2-es, Kirakodó (ma Széchenyi István) tér 3-as alatti saroktelket dr. Pfeffer Ignác ügyvéd és neje vette meg a bizottmánytól, 1826-ban megnagyobbította ingatlanának területét (új telekszabályozás által). A megvásárolt telken az 1822-ben egy kétemeletes klasszicista fürdőt és lakóházat (Diana-fürdő) építettek Hild József tervei alapján, aki a kivitelezési munkálatokat is vezette. 1849 tavaszán kiégett, de Hild József segítségével újjáépült.

Kóburg (Coburg-palota). A Kirakodó (ma Széchenyi István) tér 4-es és a Mérleg utca 1-es szám alatt lévő telket a Szépítő Bizottmánytól 1825-ben tartott árverésen vette meg Libasinszky Vince szabómester és felesége. Még ugyanabban az évben építési engedélyt kértek, és egy kétemeletes

lakóházat építettek Hild József terve alapján, a kivitelezési munkálatokat is Hild vezette. A Szépítő Bizottmány előírása alapján a ház homlokzatának és kivitelezésének mindenben a szomszédos Diana-fürdőházhhoz kellet igazodnia (tulajdonos Pfeffer Ignác). 1836-ban vette meg a már beépített ingatlant Kóburg (Coburg) Gothai Ferdinánd szász herceg. A család az épületet 1874–1875-ben Hauszmann Alajos terve alapján eklektikus stílusú épületté alakította át.



Ábra 4.

Széchenyi István (Ferenc József) tér 4., Coburg-palota (megsemmisült). Balra a Mérleg utca, jobbra a Diana fürdő, ma a Belügyminisztérium épülete áll ezen a helyen. A felvétel az 1870-es években készült. Forrás: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL. XV.19.d.1.05.017.

A két épület (s még egy harmadik) helyén a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank négyemeletes palotája (mai Belügyminisztérium) épült fel 1905-ben Quittner Zsigmond és Alpár Ignác tervei alapján. A bankpalota építését 1910-ben fejezték be.

A mai Gresham-palota helyén az egykori Nákó-palota állt. A házáépítési engedéllyel is rendelkező telket 1829-ben vette meg Deron Antal nagykereskedő (1827-ban kelt adásvételi szerződés alapján), aki egy kétemeletes

lakóházat építtetett a telekre feltehetően Hild József terve szerint (tervek hiányában nem állapítható meg az építész neve). 1833-ban vette meg gróf nagyszentmiklósi Nákó János földbirtokos. A palota neoklasszicista átépítése és egy harmadik emelettel való megtoldása Pucher József építész tervei alapján 1869-ben készült el. 1872. január 6-án vásárolta meg a Franco-Magyar Bank, majd 1880-ban az angol Gresham Életbiztosító Társaság. 1903-ban lebontatták, majd 1904 és 1906 között Quittner Zsigmond és Vágó József terve alapján építették fel a szecessziós négyemeletes épületet, a Gresham-palotát.



Ábra 5.

Lánchíd a Széchenyi tér felé nézve, háttérben a neoklasszicista Nákó-palota (Pucher József tervei alapján építették át a Hild-féle épületet). Forrás: Fortepan/Kiss László-Dabasi Fromm Géza felvétele (1894)



Ábra 6.

*Széchenyi István (Ferenc József) tér, Gresham-palota. Forrás: Fortepan/
Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.08.142.*

Ullmann-palota (Széchenyi István tér 7., Zrínyi utca 2.). Ullmann Móric nagykereskedő és bankár, a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank és a Központi Magyar Vasútvállalat alapító-igazgatója 1833-ban vásárolta meg a telket és 1834-ben Hild Józsefet bízta meg a kétemeletes lakóház tervezésével, még ugyanebben az évben a Szépítő Bizottmány megadta az építési engedélyt. Az 1834-ben elkészült kétemeletes, klasszicista épület az akkori Kirakodó tér (Széchenyi István tér) legszebb palotája lett. 1850-től átalakították, és Európa néven szállodaként működött, majd újabb átalakításokra került sor. 1887-ben Főkapitányság létesítésének céljából az épületet az állam vette meg másik három ingatlannal együtt (1887. évi V. t.cz.), a későbbi átalakítások után a négy épület egységes tömböt alkotott.

Wieser (Vieser)-féle ház (Széchenyi István tér 8., Vigyázó Ferenc utca 1.). Wieser Ferenc 1837-ben folyamodott építési engedélyért a bizottmányhoz, amely az engedélyt megadta a kétemeletes lakóház megépítésére, azzal a feltétellel, hogy külső kivitelben teljesen az Ullmann palotához kell igazodnia. A kétemeletes ház kivitelezését Hild József végezte.

Az épület szinte pontos mása volt a szomszédos Ullmann-palotának. 1849 májusában részben kiégett. 1834-ben, az épület építését megelőzően a tulajdonos és a szomszédos telek tulajdonosa utcanyitási kérelmet adtak be (mai Vigyázó Ferenc utca). „A beadvány érdemleges elintézés céljából József nádor elé került, aki 1834. június 28-án a közlekedés könnyebb lebonyolítása céljából az engedélyt megadta. A Szépítő Bizottmány a nádor elhatározásáról értesítette az érdekelt feleket oly meghagyással, hogy az új utcának a Mérlegutcához hasonlóan hat öl szélesnek kell lennie” (ROKKEN 55).



Ábra 7.

Széchenyi István (Ferenc József) tér, szemben a Magyar Tudományos Akadémia, oldalt a Wieser-, Ullmann-ház és a neoklasszicista Nákó-palota. A felvétel 1873–1879 között készült. Forrás: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.05.049.

A Magyar Tudományos Akadémia székháza az első cs. kir. Szabadalmazott Dunahajózási Társulat a Fő és a Béla utca (ma Arany János és Vigyázó Ferenc utca) között fekvő telken épült fel. Az épület kivitelezése 1862 tavaszán kezdődött Friedrich August Stüler (Stüler Ágost) berlini építész tervei

alapján, a kivitelezést Ybl Miklós és Szkalnitzky Antal vezette Dieschner Antal cégével együtt. A palotát, amelynek középső része háromemeletes, míg az oldalsó szárnyai kéteemeletesek, 1864-ben adták át.



Ábra 8.

Teherhajó-kikötő és raktárai a Széchenyi (Rudolf) rakparton, a Lánchídról nézve. Szemben a Magyar Tudományos Akadémia. A felvétel 1880–1890 között készült. Forrás: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.05.028.

LÉPTÉKVÁLTÁS

A léptékváltást és a teljes épített környezet átalakulását legjobban a mai Gresham-palota transzformációján követhetjük végig, amely nem csak a városszabályozási előírásokat követte a növekvő emeletszámával, hanem a korszakok építészeti nyelvét is befogadta. A Hild-féle klasszicista földszint +2 emeletes épületet az 1860-as évek végén egy neoklasszicista földszint +3 emeletes átépítés követte, illetve a 20. század elején a földszint +4 emeletes szecessziós Gresham. A léptékváltás nemcsak az épített környezeten, az épületek karakterének és szintszámának változása által – ide értve a tér kiképzését is a parkokkal és a szobrokkal együtt –, hanem a teleksorozatok

(városi tömbök) szintjén is megvalósult. Új utcát nyitottak, valamint tömböket osztottak fel és vontak össze, hogy a monumentális épületek, mint a Belügyminisztérium mai épülete, megvalósuljanak. A tér kiképzése kapcsán nem adódott vita, a térfalak már a 19. század első felében kialakultak, azonban az utcaszerkezet nem bizonyult megfelelőnek a Lánchíd miatt kialakult új forgalmi viszonyoknak. A mai József Attila utca szabályozási kérdése, szélesítése és árkádosítása, valamint folytatásában a tér kiképzése ennek a változó forgalmi tendenciának kívánt megfelelni.

Az egykori Kirakodó tér gazdasági szerepét egyre inkább felváltotta a reprezentációs jelleg, ahogy a szabályozások hatására az egykori árulerkodásra használt, a Budapest belvárosa melletti tér funkciója és térfalai is átalakultak. A tér jelentőségét is mutatja, hogy a Szépészeti Bizottmány már 1809-től kezdve foglalkozik a területtel, és a kor jelentős klasszicista építész, Hild János előtt apja is jelentős szerepet tulajdonított a térnek szépészeti tervében (1805). Bár a teret határoló térfalakat alkotó eredeti épületeinek csak a töredéke maradt fenn, köztük a Magyar Tudományos Akadémiával, de az együttes az 1849-ben felavatott Lánchíddal, amely az 1873-ban egyesített főváros legrégebbi hídja, és a stílusában és magasságában is változó épületekkel már a 19. század közepétől Pest reprezentatív terévé vált, amelyhez nem csak az épített környezetének átalakulása, hanem a Lánchíd építése is hozzájárult.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1874-ben rendelkezik a tér szabályozásának és rendezésének irányairól: „E tér ugyanis, a főváros középpontján, három oldalról palotaszzerű épületekkel környezve, szabad kilátással a Dunára, a monumentális lánczhidra, a várra és királyi váriakra, oly kiváló helyen fekszik, hogy annak, e nagyszerű környezethez megfelelő rendezése, méltán megérdemlé a legbehatóbb tanulmányozást.”¹⁴ Mintegy negyven évvel később az 1914. évi *szabályzat* már pontosan rendelkezik a tér és közvetlen környezete építési szabályairól: „A városkép szépészeti érdekeit szolgálja az az előírás, hogy a Ferencz József-téren, a Fürdő- és Dorottya-utcák sarkán, úgyszintén a Béla- [ma Vigyázó Ferenc utca] és Akadémia-utcák sarkán fekvő telkeken az emelendő épületek főpárkánymagassága a téren már fennálló legmagasabb épület főpárkánymagasságát meg nem haladhatja és az épületeken olyan magasítások – főleg torony és oromfalak – nem létesíthetők, amelyek a tér egységes hangulatának megbontására vezetnének (128. §.)”¹⁵ A rendelkezések által kívánták megőrizni a Duna-part, illetve maga a tér látképét, amelynek legnagyobb (vizuális) átalakulása, a léptékek

¹⁴ FKT VI. Egyes főbb intézkedések és szabályozások, 1874, p. 15. A Ferencz József tér rendezése, 1874, p. 48.

¹⁵ FKT Az új „Építésügyi szabályzat”, 1914, p. 42.

torzulása azonban már a 20. század második felének terméke. Bár budapesti helyszínként először került fel a világörökség listájára 1987-ben a Duna-part látképe, amely a pesti oldalon felöleli a Széchenyi teret is egyes épületeivel együtt, mint a Magyar Tudományos Akadémia és a Gresham-palota, de ez nem jelentette azt, hogy az egykori Kirakodó tér térfalai megbolygathatatlanok. Budapest főváros alaki rendezéséről (1891) című felszólalásában mondja Palóczy Antal, korának egyik jelentős városrendező teoretikusa, hogy a város szülöttjeként „rajongó szeretettel csüngök a hatalmas Duna-folyam partján elterülő gyönyörű városképen, és kéjes izgatottsággal merengek el mindannyiszor, midőn jövőjét magam elé varázsolva, fővárosunkat mint a Kelet metropolisát, mint elragadó, hatalmas világvárost, lelki szemeim előtt látom! [...] A főváros természetszerű és történelmi centrumának elhanyagolása és alaki elmaradottsága végzetes utóhatással fenyegetné a már eddig elért eredményeket is és meddővé tenné minden egyéb törekvéseinket, melyekkel a világváros rangját elérni óhajtanánk!”¹⁶

A tér jelentőségét és a városszerkezetben kiemelt fontosságú elhelyezését a rá vonatkozó különleges rendszabályok, kiemelt beruházások és a korabeli várostervezők (Palóczy mellett mások is, akik az FKT vagy a székesfőváros műszaki osztályán dolgoztak) gondolatai és tervei is mutatják, emellett az is, hogy a híd elsőként kötötte össze a későbbiekben egyesülő főváros budai és pesti oldalát. Amire törekedtek a kor (19. század és 20. század eleje) várostervezői és építészei a város döntéshozóival együtt, megvalósult. A világváros rangját elérte Budapest, s ezt nagymértékben a 19. század és a 20. század eleje vívmányainak köszönheti, mint az épített környezete, a reprezentációs beruházások és nem kis mértékben a mai Széchenyi tér együttese az épületeivel, a tér kiképzésével és a híddal, hídfővel együtt.

IRODALOMJEGYZÉK

- COLLINS, George R.–COLLINS CRASEMANN, Christiane–SITTE, Camillo 1986. *The Birth of Modern City Planning: With a translation of the 1889 Austrian edition of his City Planning According to Artistic Principles*. Random House, New York
- HIDVÉGI Violetta 1997. 52 év 12 ezer tervlap – Pest város Szépitő Bizottmánya (1808–1860). In: *József nádor (1776–1847) Pest-Budán – Palatin Joseph (1776–1847) in Pest-Ofen*. A Budapesti Történelmi Múzeum kiállítási katalógusa. Szerk. Szvoboda Dománszky Gabriella. Budapest 1997, 31–40. <http://www.bpht.hu/historiak/133.pdf> (2019. 02. 28.)
- PALÓCZI Antal 1903. *A városok rendezése: Budapest viszonyainak egybevételével*. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet, Budapest

¹⁶ *Magyar Ipar* 12 (1891. 11. 30.) p. 5.

- PALÓCZI Antal 1908. *A mai városépítés alapelvei*. Pátria, Budapest
- PALÓCZY Antal 1891. Budapest főváros alaki rendezéséről. In: *Magyar Ipar*, 1891. 11. 30. Vol. 12. No. 11.
- PÁSZTOR Mihály 1909: A régi Pest. In: *Művészet*, Vol. 8. No. 6. 382–391. <http://www.mke.hu/lyka/08/382-391-pest.htm> (2019. 05. 27.)
- RADNAI Lóránt 1947. A Lloyd-palota környékének rendezése. In: *Tér és forma*, 122–124.
- REITTER Ferenc 1999. Emlékirata gróf Andrássy Gyula miniszterelnök részére Budapest egységes fővárossá fejlesztéséről. In: *Kelet Párizsától a „bűnös városig*. Szöveggyűjtemény Budapest történetének tanulmányozásához. I. kötet 1870–1930. Budapest Főváros Levéltára, Budapest
- ROKKEN Ferenc 1933. A Ferenc József-tér. In: *Tanulmányok Budapest Múltjából 2.*, Budapest Székesfőváros, Budapest. http://epa.oszk.hu/02100/02120/00002/pdf/BPTM_TBM_02_040-062.pdf (2019. 01. 13.)
- SCHAMS, Franz 1822. *Vollständige Beschreibung der königl.freyen Haupt Stadt Ofen in Ungern*. https://books.google.hu/books?id=8LoAAAAAcAAJ&printsec=frontcover&source=gbg_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false (Utolsó letöltés: 2019.02.01.)
- STÜBBEN, Josef 1890. *Der Städtebau*. A. Kröner, Lipcse. <https://archive.org/details/derstdtbau00stgoog> (2019. 02. 17.)

EGYÉB HIVATKOZÁSOK

- A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) hivatalos jelentései 1870–1944. https://library.hungaricana.hu/hu/collection/fszek_kozmunkaktanacs/ (2019. 05. 06.)
- A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1914. Építésügyi Szabályzat Budapest Székesfőváros területére. Budapest: Hornyánszky Viktor cs. és kir. könyvnyomdája.
- Lapok: *Magyar Ipar*, *Művészet*, *Tér és forma*
- Levéltár: Budapest Főváros Levéltára [HU BFL]
- Magyarországi Rendeletek Tára 1867–1945. https://library.hungaricana.hu/en/collection/ogyk_rendeletek_tara/ (2019. 03. 01.)
- Tudományos gyűjtemény VI. kötet 1839. Közöséges Építési Rendszabás Szabad Királyi Pest Városára nézve és Különös Építési Rendszabás Pest Külvárosainak szélső részeire nézve. Trattner-Károlyi, Budapest

Micro-Urbanism and Regulation – The Pest Side Of The Széchenyi Chain Bridge

The period before the unification of Buda and Pest (1872–1873) already showed the possibility of unified urban planning. János Hild's beautification plan for Pest (1805) contributed to the establishment of the Pest City

Beautification Committee and gave the direction of urban development at the level of theoretical design. The plan of 1805 provided for the complete reconstruction of the present Széchenyi Square at the Chain Bridge on the Pest side, the widening of the Danube riverbank and its unification from the point of urban morphology (urban blocks). The implementation began in the first year of the work of the Beautification Committee in 1808 and was completed by the new closures (Platzwand) after the unification of Budapest (1873). The study presents the development of regulations, planning principles and their application in practice via an introduction to their history, but focusing on the beginnings and fulfillment of modern urban planning (the turn of the 19th and 20th centuries). Changes in the urban forms of Budapest were influenced by the ideas of the urban theorists of the era, though not necessarily consciously. These thoughts were somehow embodied in the urban planning rules of every city because the suddenly growing towns encountered the same problems at a certain point of their development. The contemporary thematic journals played a major role in the up to date presentation of the plans, regulations, principles, tenders. Those have also been the sites of professional criticism, proving that they had an impact on subsequent decision-making and that some parts of the draft proposals have been included in the urban plans.

The scale change was not only the result of a development in building regulations for the entire city. Due to the height-to-width ratio, the street-widening made it possible to build taller buildings. Through the example of Széchenyi Square, besides the effect of the regulations on the cityscape and the urban morphology, we can also learn about the individual cases and the complex scale change.

Keywords: Budapest, regulatory decrees, urban planning, micro-urbanism, urban morphology

Mikrourbanizam i regulacija – Peštanska strana lančanog mosta „Sečenji”

Period pre ujedinjenja Bude i Pešte (1872–1873) već je ukazivao mogućnost ujedinjenog urbanizma. Plan za ulepšavanje Pešte od Janoša Hilda (1805) doprineo je osnivanju Komiteta za uređenje grada Pešta i dao smer urbanog razvoja na nivou teorijskog dizajna. Plan iz 1805. predviđao potpunu rekonstrukciju sadašnjeg Sečenjijevog trga kod Lančanog mosta na Peštanskoj strani širenje obale Dunava i njegovo objedinjavanje u vidu urbane morfologije (urbanih blokova). Implementacija je započela prve go-

dine rada Komiteta za ulepšavanje u 1808, a završena je novim graničnim zidovima gradskih trgova nakon ujedinjenja Budimpešte (1873). Studija prikazuje razvoj propisa, principa planiranja i njihovu primenu u praksi kroz uvod u njihovu istoriju, ali fokusirajući se na početak i ispunjenje modernog urbanog planiranja (kod prelaza iz 19. u 20. vek). Na promene urbanih oblika Budimpešte, iako nesvesno uticale su ideje urbanih teoretičara datog perioda. Te ideje su bile ugrađene u pravila urbanističkog planiranja svakog grada jer rastući gradovi su naišli na iste probleme u određenom trenutku svog razvoja. Savremeni tematski časopisi su imali veliku ulogu u ažurnoj prezentaciji planova, propisa, principa i tendera. To su takođe bila mesta profesionalne kritike, što dokazuje da su imali uticaja na kasnije odlučivanje i da su neki delovi nacrtu predloga uključeni u urbanističke planove. Promena razmera nije bila samo rezultat razvoja građevinskih propisa za celi grad. Zbog odnosa visine i širine, širenje ulice omogućilo je izgradnju viših zgrada. Primerom trga Sečenjija, osim uticaja propisa na gradski pejzaž i urbanu morfologiju, možemo saznati i pojedinačne slučajeve i složene promene razmera.

Ključne reči: Budimpešta, regulatorni propisi, urbano planiranje, mikrourbanizam, urbana morfologija

Beérkezés időpontja: 2019. 06. 22

Elfogadás időpontja: 2019. 09. 01.