

## „A jövődő Budapestjének plánuma”

### Városfejlesztés a pesti Szépítő Bizottmány megszűnésétől a Fővárosi Közmunkatanács megalakulásáig (1857-1870)

1849 májusában a magyar honvédseregek Budát ostromolták. A várvédő osztrák Hentzi tábornok válaszul kíméletlen ágyútűz alá vonta a hadi eseményekben aktívan részt nem vevő Pest városát, súlyos sebeket ejtve a Duna-parti palotasoron. Megsérült a képviselőház üléseinek otthont adó Redoute is, homlokzata beomlott. 1865 januárjáig kellett várni arra, hogy a romos épület helyén megnyithassa kapuit Pest impozáns méretű és ragyogó kivitelezésű új tánc- és hangversenypalotája, a Vigadó. Ennek építéséhez 1860-ban kezdtek hozzá, amikor már jogilag sem létezett a klasszicista városképet formáló Szépítési Bizottmány, és 1865-ben fejezték be, amikor még csak ábrándoztak a városegysítésről és az azt műszakilag előkészítő Közmunkatanácsról.

A szabadságharc leverését követő Bach-korszakban Pest és Buda korlátozott városi autonómiája sem tudott gátat szabni a reformkorban kibontakozó gazdasági és társadalmi átalakulásnak. Folytatódott a modern gyárilpar kialakulása, nőtt a kereskedelmi forgalom, fejlődött az infrastruktúra<sup>1</sup>. Mindkét város kinőtte kereteit, az új funkciók tervszerű elhelyezése, valamint az úthálózat bővítése és a harmonikus városkép kialakítása egyaránt közóhajjá vált<sup>2</sup>.

A 19. századi nagyvárosok már nem csupán iparos és piacközpontok, hanem a társadalom életmódjára ható, funkcionálisan tagolt igazgatási, törvényhozási, kulturális centrumok voltak. Az új struktúrában szétvált a munkahely és a lakóhely, a közélet és a magánélet színtere, az infrastruktúra fejlett, a városkép átgondolt lett<sup>3</sup>. A sajtó naprakészen tájékoztatta olvasóit, miként zajlik Európa és Amerika nagyvárosainak modernizációja - legyen szó a Párizsban megkezdett Hausmann-féle szabályozásról vagy az 1857-ben Bécsben kiírt városrendezési tervpályázatról<sup>4</sup> -, ám hazánkban 1849-től 1867-ig a politikai viszonyok nem tettek lehetővé komolyabb városrendezési munkát. A kiegyezéssel végre rendeződött a Magyar Királyság helyzete a Habsburg Birodalmon belül, s az ország méltó fővárosra tartott igényt, amely kizárólag az egyesített Budapest formájában valósulhatott meg.

A városegysítés előestéjére a testvérvárosok, Pest, Buda és Óbuda az ország legjelentősebb közlekedési gócpontjává, legnagyobb gyárilpari központjává, áru-, hitel- és munkaerőpiacává váltak<sup>5</sup>. A terménykereskedelem fellendülésével, ami jórészt a vasúti hálózat kiépülésének és a gyors ütemben terjedő gőzhajózásnak volt köszönhető, Pest a malomipar egyik legjelentősebb európai központja lett. A tőkefelhalmozás felélénkítette a pénzpiacot, a helyi bankok mellett mind jelentősebb szerep jutott a külföldi pénzintézeteknek. A magyar kereskedők tőkéjüket ezért már nemcsak az iparban és a közlekedésben kívánták befektetni, hanem az egyre jövedelmezőbb építőiparban is.<sup>6</sup>

---

A cím forrása: PÁSZTOR 1909, 391.

<sup>1</sup> 1850-ben megszűnt a belső vámhatár, hazánkban is bevezették a fogyasztási adókat, az osztrák mértékrendszert és a korszerű telekkönyvezést. Pestet és Budát császári rendelettel egyetlen közigazgatási kerületbe vonták össze, 1853-ban pedig egy adókerületként határozták meg. Az osztrák birodalom az olaszoktól elszenvedett háborús vereség hatására pénzügyileg megrendült, így az uralkodó 1859 után jelentős belpolitikai engedményekre kényszerült. GYÁNI 1998; BÁCSKAI-GYÁNI-KUBINYI 2000 (Gyáni, 128.)

<sup>2</sup> BÉCS-BUDAPEST 2005 (Vadas, 24.). A korszak építészetéről részletesen RITÓÓK 2003.

<sup>3</sup> HANÁK 1998, 61.

<sup>4</sup> TOMSICS 2007, 148.

<sup>5</sup> A gazdasági élet Európa-szerte fellendült az 1860-ban megkötött angol—francia kereskedelmi és vámszerződés következtében, a vasútépítés pedig kedvezően hatott a vas- és gépgyártásra. A Ganz-gyár szabadalmazott öntési technikájú vasúti kerekei egész Európában elterjedtek.

<sup>6</sup> A korszak gazdaságáról és társadalmi változásairól BÁCSKAI-GYÁNI-KUBINYI 2000 (Bácskai, 113-118.)

A 19. század elejéig Pesten a város fejlesztésével kapcsolatos döntéseket ad hoc bizottságok készítették elő. A látványos eredményhez azonban ennél több kellett: átfogó rendezési terv, politikailag független szervezet, kellő pénzügyi háttér és egy köztisztelőben álló támogató. Olyan mérvadó, tekintélyes személy, mint Habsburg József nádor, akinek kezdeményezésére és támogatásával végül az önálló városrendezési testület megalakult. A szakmai háttérrel mindehhez Hild János 1805. évi városrendezési és szépítési terve szolgáltatta<sup>7</sup>.

A Szépítő Bizottmány 1808-ban kezdte meg működését állami hivatalnokok, városi képviselők és építési szakemberek közreműködésével, közvetlenül a nádor alá rendelt, független szervezetként. Feladatuk ellátásához a szükséges pénzügyi alapot részben a városi telkek parcellázása és értékesítése révén szerezték. Egyaránt foglalkoztak városrendezéssel, szabályzatalkotással, engedélyezésekkel, esztétikai kérdésekkel, így formálva Pest klasszicista városképét. Az 1838. évi dunai árvíz után elkészítették az első építési szabályzatot, a belterületen szigorúbb követelményeket támasztva az építetőkkel szemben. [Budán nem működött hasonló szervezet, ott a terep adottságait és az úthálózatot követték, általános szabályozási terv kidolgozása nélkül.]

A szabadságharc után, a városi autonómiát korlátozó Bach-korszakban még érvényben volt Hild szabályozási terve, de a szépítési alap pénzét már a város házipénztára kezelte. A Bizottmány már alig ülésezett, s 1856 novemberében hivatalosan is feloszlatták. Helyét 1860-ig a Verschönerungs Bau-Amt vette át, melynek jogköre az építési engedélyek kiadására korlátozódott. 1861-ben a városi közigazgatás átszervezésével új, hatékonyabban működő bizottságok jöttek létre, köztük az 1873-ig fennálló Építő Bizottmány. A műszaki munkálatokat továbbra is a mérnöki hivatal irányította, az egyes feladatokat albizottságok intézték<sup>8</sup>. Ez utóbbiak működésének ellentmondásosságát azonban mi sem példázza jobban, mint a Vigadó építésének története. A munkálatok koordinálására alakult bizottság művészeti kérdésekbe is beleszólt, grandiózus, de olcsó kivitelű várva. Bár néhány hónap után új bizottság alakult a művészetkedvelő városi képviselők közül, a sorban harmadik testület ismét csak a takarékoságot tartotta szem előtt, ami akadályozta a művészi részletek minőségi kivitelezését. Ennek a következtelenségnek köszönhető a Vigadó híressé vált Csemegetár vitája is. A korabeli sajtó így kommentálta a történéseket: *"Budapest ábrándozik; jobban mondva - tervez. Egyébiránt mindegy: sok terv csak ábránd, mint minden kivitt tervet egykor szintén ábránd előzött meg."*<sup>9</sup> Laikusok és szakemberek egyaránt papírra vetették, hogyan képzelik a jövő városát.

Reitter Ferenc, a Helytartótanács építési igazgatóságának középítési osztályvezetője 1862-ben a jelenlegi Nagykörút ívére körcsatorna építését javasolta árvízvédelmi és kereskedelmi szempontokra hivatkozva, de a tetemes költségek és a szükséges kisajátítások miatt a város nem tudott foglalkozni ötletével<sup>10</sup>. Reitter keze nyomát mégis máig őrzi a város sugaras-gyűrűs szerkezete, az ő elképzelése nyomán valósult meg a körútrendszer és a Városliget felé vezető Sugárút, a korszak városépítészeti szimbóluma. Emellett a három városra vonatkozó egységes szabályozási terv elkészítését tanácsolta<sup>11</sup>, s kihangsúlyozta, hogy a városegyesítés elképzelhetetlen a Duna mindkét partjának szabályozása nélkül, az újpesti kikötőtől egészen Csepelig. E munkák elvégzése azonban kormányfeladat, melyet egy Fővárosi Szépítő Tanács nevű szervre bízna. Reitter csak Pesttel foglalkozott, a budai terveket Varásdy Lipót városi főmérnök dolgozta ki 1868-ban<sup>12</sup>.

Táncsics Mihály is a hajózható csatornákra alapozta városrendezési tervét, melyben a főszerep a bontócsákánynak jutott. A belvárosi apró telkek összevonása, a budai Vár bástyáinak és a polgárvaros

<sup>7</sup> Ez volt az 1870-ben létrejött Fővárosi Közmunkák Tanácsa megalakulásáig Pest legátfogóbb városrendezési terve. Az 1847-ben elhunyt nádornak városszépítő munkássága elismeréseként 1869-ben szobrot állítottak a Lipótvárosban.

<sup>8</sup> BÉCS-BUDAPEST 2005 (Hidvégi, 18.)

<sup>9</sup> *Hazánk és Külföld*, 1868, 365.

<sup>10</sup> A munka költségét kilencmillió forintra becsülte, a kisajátításokét további hatmillióra. Reitter később a tervét kiegészítette és könyv alakban is kiadta, ez hozta meg neki az akadémiai tagságot. Az emlékirat szövegét lásd REITTER, 15-24.

<sup>11</sup> Ennek feltétele Pest helyszínelési és lejtmerési munkáinak kiterjesztése Budára és Óbudára, valamint a szabályozás alapjául szolgáló térképek kiadása. Pesten 1863-1869 között elvégezték a magasságmérést, kiírták a pályázatot új térkép elkészítésére, a háromszögelésre pedig a Halácsy irodával kötöttek szerződést, akik a munkát 1866-1868 között elvégezték. Halácsyék ajánlatát Buda városa drágállotta, így a városegyesítésig csak Pesten állt rendelkezésre térképészeti alap. A témáról részletesen HOLLÓ 1998, 139-163.

<sup>12</sup> BÉCS-BUDAPEST 2005 (Vadas, 27., 80.)

ódon házainak lebontása, törmelékükkel a Duna-part feltöltése, majd annak fásítása mellett *Fővárosunk* című, 1867-ben megjelent művében Táncsics is sürgette szabályozási terv készítését, melynek megszületéséig építési tilalmat javasolt az egész területre.

*A Szerény vélemény...* című, 1868-ban megjelent tervezet ismeretlen szerzője is megállapította, hogy a tervezés hiánya helyrehozhatatlan károkat okoz, de kapkodás helyett azt javasolta, hogy a *"folyamatban lévő oly építkezések, melyek a szabályozásnak és szépítésnek világos gátul szolgálnak, azonnal betiltassanak"*<sup>13</sup>.

A városképileg és műszakilag elmaradott állapotban lévő Pest (és Buda) csak átfogó városrendezési tervvel nyerhette el a lélekszámának és gazdasági jelentőségének megfelelő nagyvárosi külsőt. A koncepció kidolgozására és annak megvalósítására a kiegyezésig kellett várni, amikor a magyar állam korlátozott önállóságának elnyerése ösztönözte egy reprezentatív főváros kiépítését és egy fővároshoz méltó városkép kialakítását. Ez azonban újabb problémával szembesítette a pestieket. Még az újonnan létesített kormányhivatalok és nemzeti intézmények megfelelő elhelyezését sem tudta a város megoldani,<sup>14</sup> az e célra bérelt helyiségek csak ideig-óráig jelentettek megoldást.

Több ötlet felmerült arra vonatkozóan, hogy az új funkciókat hogyan szójék bele a város szövetébe.<sup>15</sup> Az ideiglenes képviselőház ugyan Ybl Miklós tervének elfogadásától számított három hónapon belül felépült, a parlament állandó helyét azonban nem találták. Széchenyi Béla gróf, a lipótvárosi háztulajdonosok bizottmányának elnöke javasolta, hogy az Újépület (a Lipótvárost lezáró rút zárkó) bontásával szerezenek építési telket, s mások is oda szánták a kormányzati negyedet.<sup>16</sup> A város vezetőiről ekkoriban a sajtó nem festett túl hízelgő képet: *„A városházán néha civódnak a legelső hivatalnokok, néha pedig ábrándoznak a legmerészebb tervekről, s e közben elfelejtik azt, ami szükséges és kivihető volna.”*<sup>17</sup> Amikor a városháza egyre szűkösebb épületéből néhány funkciót a tetemes költséggel épített, éppen csak átadott Vigadóba akartak telepíteni, a pestiek egyenesen úgy vélték, *„Csörgő sípkát annak a fejére, ki ezt a tervet kigondolta.”*<sup>18</sup>

A tétovázást látva Andrassy Gyula miniszterelnök, akinek nem titkolt célja egy Béccsel versenyképes, a térség számára vonzó, európai színvonalú főváros megteremtése volt, 1868 májusában a városok szépítése tárgyában összehívott egy pest-budai vegyes bizottságot.<sup>19</sup> Buda-Pest méltó nemzeti fővárossá és világvárossá emelésével a többség egyetértett,<sup>20</sup> de nagyszabású tervek helyett a jelen szükségleteinek kielégítését tűzték ki elsődleges célul. Azaz az infrastrukturális kérdések (közlekedés, közegészségügy) megoldása mellett a Duna-part szabályozását, az egységes városkép kialakítását.

A városatyák és a polgárok hasonlóan látták Pest helyzetét, s nagyjából egyet gondoltak a modern metropolisszá válásról is, amihez még hiányzott a fejlett csatornahálózat, a minőségi ivóvíz, a jó levegőt biztosító zöldfelület, a biztonságos közlekedés, a tágas utcák és terek, a látványt meghatározó hangsúlyos elemek.<sup>21</sup> A város szépülése lakóinak többségét elégedettséggel töltötte el, ám a változással kellemetlenségek is együtt jártak, az új rendszabályok szelleme pedig idegen volt a kor emberétől. A lapok rendszeresen ostromozták Pest-Buda lakóit neveletlen viselkedésükért, a

<sup>13</sup> TOMSICS 2007, 160.

<sup>14</sup> *„A Károly kaszánya [ma Főpolgármesteri Hivatal] hivatta van maholnap talán a minisztériumokat kebelébe fogadni.”* - vélekedett Sz...NYI, 186.

<sup>15</sup> GYÁNI 1998, 24.

<sup>16</sup> Széchenyi Béla javaslatában park is szerepelt, tekintettel arra, hogy az Újépület előtti Széchenyi liget Pest egyik kedvelt, de akkor már kissé elhanyagolt sétahelyének számított. (*Budapesti Közlöny*, 1867, 221). Honvéry Antal és Wágner Ottó is odaszánta a kormányzati negyedet, mert *„Pest szépítési munkálatai a felső Duna-parton találják kiindulási pontjukat.”* Az Újépület bontása végül 1894-ben kezdődött meg.

<sup>17</sup> *Fővárosi Lapok*, 1868, 843.

<sup>18</sup> *Fővárosi Lapok*, 1869, 783. (Idézi VÍGH 1998, 283.) A pesti városháza eredetileg földszintes épületét 1702-ben kezdték építeni, majd többször bővítették (1767-1768-ban egyemeletesre, 1842-1843-ban kétemeletesre, 1863-ban háromemeletesre). Az új városháza 1870-1875 között épült fel a Váci utcában. A Vigadó egy részének hivatali célú, ideiglenes hasznosítása mégis csak szükségessé vált.

<sup>19</sup> A témáról lásd VÖRÖS 1978, 300-311.

<sup>20</sup> *„Ha egy nemzet naggyá akar lenni, fővárosának egy nagy nemzet méltóságának meg kell felelnie.”* – írta Sz...NYI, 189.

<sup>21</sup> TOMSICS 2007, 148.

bérműcsisok dohányzásáért, a Lánchíd jegyszedőinek gorombaságáért,<sup>22</sup> de reménykedtek, hogy hamarosan mindez megváltozik, hiszen „[a] városok csinosága és minden tekintetbeni jótékony rendezése a nép jellemére, kedélyére és erkölcsére rendkívül előnyös hatású”.<sup>23</sup>

Az 1860-as években Pestet a régi városmag (Belváros), az egyetlen tervszerűen alakított városrész (Lipótváros) és az ezekhez kapcsolódó külvárosok alkották; jelentősebb építményei kaszárnyák, kórházak, templomok, valamint a pesti városháza voltak.<sup>24</sup> A Belváros és a Lipótváros határán épült fel a Vigadó impozáns tömbje, távolabb az Újépület zordon kolosszusával konkurált a Bazilika egyelőre állványok alatt rejtőző kupolája és a Dohány utcai zsinagóga kettős toronysípkája.<sup>25</sup> Az épületek többsége - különösen a külső övezetekben – ekkor még földszintes, az emeletes házak aránya alig 28% volt (Budán mindössze 17%, miközben Bécsben 83, Berlinben 95%). Abban a városvezetés és a közvélemény egyetértett, hogy a belső negyedekből a nagyvároshoz nem illő alacsony házakat el kell tüntetni, de azon már vitáztak, hány emeletet engedélyezzenek. A hatályban lévő szabályzat és az 1867-ben készített tervezet három emeletben állapította meg a maximumot, ennyit viselt el a közízlés.<sup>26</sup> A másik tábor ellenben úgy gondolta, hogy a Duna-parton *„négyemeletesnél kisebb házakat építeni vétek”*.<sup>27</sup> Az érvényben lévő rendszabályokat az építetők a félemelet fogalmának bevezetésével játszották ki, így néhány év alatt Pest sziluettjében elszaporodtak a többszintes új vagy emeletráépítéssel bővített házak. Ezek már nemcsak az urbanizáció jelei, hanem kifizetődő üzleti vállalkozások voltak.<sup>28</sup>

A népesség a bevándorlás következtében dinamikusan növekedett, 1870-ben Pest 200.476 főnyi lakosságának csak 40 százaléka helyi születésű.<sup>29</sup> A bevándorlóknak lakás kellett, így egyfelől a város gyorsan valóságos háztengerré változott, másfelől a meglévő területek intenzívebb kihasználásával emelkedett a népsűrűség. A gyarapodó, kis helyen összezsúfolódó lakosságnak (és a fejlődő gyáriparnak) megfelelő közművekre volt szüksége, azaz korszerű világításra, egészséges ivóvízre, megfelelő csatornahálózatra.<sup>30</sup>

A közvilágítás kérdését viszonylag rövid idő alatt és zökkenőmentesen megoldották, amikor az olajlámpások gyér fénye már sem a lakások, műhelyek, üzletek számára, sem a növekvő forgalmú utcákban nem volt elégséges, s a romló közbiztonság miatt sem lehetett sokáig tétlenkedni. Az 1850–1860-as években a városok még magánvállalkozásra hagyták közműveik létesítését. Az első pesti gázgyár megépítésére is külföldi vállalkozókkal kötöttek szerződést. Az Általános Osztrák Légszesztársulat a Lóvásár téren – ma II. János Pál pápa tér – építette fel a gyárát. 1856 karácsonyán gyulladt ki a gázláng a Belvárosban. Az első középület, ahová a gázt bevezették a pesti városháza volt. Buda ellátására, az ottani első gázgyár felépüléséig, a kivilágított Lánchídon vezették át a csöveket. Ám a hatóságok eleinte nem bíztak a sikerben, olyannyira, hogy a lámpákat alkalmassá kellett tenni olajvilágításra, s csak ott gyulladt fel az utcai gázlámpa fénye, ahol ipari vagy háztartási célra amúgy is lefektették a csöveket.

A pesti városlakók vízellátását is egyre nehezebben tudták lajtos kocsikon szállított folyóvízzel vagy ásott kutakból fedezni, ráadásul a szennyvíz erőteljesen fertőzte a Dunát és az altalajt. A gondokat tetézte, hogy a többemeletes házak felső emeletein a vízellátás megoldatlansága a házak rentabilitását

---

<sup>22</sup> TOMSICS 2007, 168. *„A nagy utcavonalak teli vannak rohadtt hulladékkal, melyeknek bűze e nyári hőségben valóban döglétes. A Duna-part pedig valódi piszokfészek, hová az idegeneket ma már röstelljük vezetni. Vannak másnemű kellemetlenségek is, ...oly kocsitorlódás van, hogy a közlekedés gyalogok és szekerek számára egyaránt fennakad.”* (Fővárosi Lapok, 1868, 743.)

<sup>23</sup> SZ...NYI, 191.

<sup>24</sup> A témáról részletesen FABÓ 1998, 164-204.

<sup>25</sup> A cikkíró szerint azért szükséges a Bazilika felépítése, mert *„egy magas s minden más építmény fölött uralkodó kupola oly szükséges egy város panorámájához, mint a kalap a férfi fején.”* (Fővárosi Lapok, 1870, 51.)

<sup>26</sup> TOMSICS 2007, 151. *„A Dunagőzhajózási Társaság feldunasori házáat nagy szorgalommal építik, mégpedig négyemeletesre, mi ellen szépészeti szempontból már több hang emelkedett. A Pester Lloyd egyenesen fölszólítja a város szépészeti bizottmányát, hogy ezt akadályozza.”* (Vasárnapi Ujság, 1862, 226.)

<sup>27</sup> SZ...NYI, 191., TOMSICS 2007, 154.

<sup>28</sup> HANÁK 1998, 68.

<sup>29</sup> A lakosság száma Budán 53.998, Óbudán 16.003 fő.

<sup>30</sup> A közművek létesítéséről részletesen HOLLÓ 2010, SÍPOS 1998. Buda vízellátását a hegyi forrásokból és a Duna partján 1856-ban átadott, Clark Ádám által tervezett korszerű kisebb vízmű segítségével részben megoldották.

veszélyeztette és a gyáripár vízigénye is megnőtt. Pesten 1856-tól különböző vállalkozók jelentkeztek vízvezetékre vonatkozó tervekkel, az 1866. évi kolerajárvány után azonban a város a saját beruházásban történő építés mellett döntött, tetemes kölcsön felvétele mellett.<sup>31</sup> A tervezésre megnyerték a korszak első számú nemzetközi szakteknintélyét, William Lindley-t, aki először – a járványveszély mielőbbi kiküszöbölésére – ideiglenes vízmű létesítését javasolta a hajóhivatali telken – a mai Kossuth Lajos tér területe. 1869. november elsején megindult a lakossági vízszolgáltatás. A közegészségügy szempontjából nem kevésbé fontos új pesti csatornarendszer előkészítése szintén 1869-ben kezdődött egy angol vállalkozó ajánlatára és Joseph Bazalgette, London csatornázó főmérnöke terve alapján. Mindez új csatornák, víz- és gázvezető csövek lefektetését, beépítését tette szükségessé az utcák alatt és a házfalakban.

Az 1860-as évek pesti utcáját az állandó apróbb-nagyobb munkálatok miatt teherhordó kocsik, építési állványok foglalták el, emellett az üzletek elé kirakott áruk, a bűzlő szemétkupacok, a járdán tűzifát hasogató favágók bosszantották a portól amúgy is szenvedő lakosságot. A sűrűsödő személy- és teherforgalom dugókat okozott a szűk utcákban, a Váci utcai bolttulajdonosok meg is akarták szüntetni a tehershállítást. „*Aki netalán azt hiszi, hogy erre nincsen elegendő ok, menjen egyszer a Váci utcán, midőn (...) történetesen egy vasrudakat szállító szekér dökög rajta...*”<sup>32</sup>

A pesti utcákon a tömegközlekedés még igencsak kezdetlegesnek volt mondható, a városrészeket először az 1866. augusztus 1-én elindult lóvasút kötötte össze, a Belvárostól Újpest határáig. A jövedelmező vállalkozás néhány hónap múlva már a második, keleti irányú vonal építését készítette elő, a Kerepesi – ma Rákóczi – úton. A szűk belvárosi utcákban azonban konfliktusok, fiákeres szállították utasaikat, komoly veszélyforrást jelentve a gyalogosokra, akik – miután az alig fél ölnyi, azaz kevesebb, mint egy méter széles járdákat árusok kitelepülései foglalták el – az út közepére kényszerültek. A kocsik ugyanis még az ivesen az úttestre hajló járdákra is akadálytalanul felhajtottak, hiába a tanács tilalma, a figyelmeztetések. Járay József a *Fővárosi Lapok* hasábjain azt javasolta, hogy a járda mellett az esővíz levezetésére mélyedést alakítsanak ki, ami egyúttal távol tartaná a kocsikat.<sup>33</sup> Ezt az ötletét később megvalósították, azonban az általa ideálisnak tartott, 7-8 öles – kb. 15 méteres – utcaszélesség elérése a Belvárosban már mértéktelen rombolással járt volna.

Más, a városképen rontó jelenségek is akadtak szép számmal. A házak magasságát nem hozták összhangba az utca szélességével,<sup>34</sup> néha az épületek nem álltak egy vonalban, a szabályozási vonalakat az építetők figyelmen kívül hagyták. A városlakók komfortérzetén javító újítások azonban megérdemelt sikert arattak. Így volt ez a Váci utcában 1868-ban átadott, a gyalogos és fogatos közlekedés elkülönítését biztosító, kiemelt kősoros járdaszegély esetében,<sup>35</sup> vagy amikor megjelent a háziurakat ereszcsontra építésére kötelező tanácsi rendelet.<sup>36</sup> A régi útburkolási módszerek nem feleltek meg a növekvő forgalomnak, ezért nagyobb mérvű kövezési munkálatok kezdődtek.<sup>37</sup> Bár kísérleteztek a zajt tompító faburkolattal is, a belterületi utcákat végül olcsó trachitkövel burkolták, melynek karbantartása később tetemes költséget rótt a városra.<sup>38</sup>

Az európai városrendezést Párizs mintájára a perspektíva kitágítása jellemezte, ezért a pesti infrastruktúrális fejlesztések is hangsúlyt fektettek a főútvonalak kijelölésére, valamint a Duna és a város fizikai kapcsolatának megoldására. A Lánchíd 1849 ősze óta összekötötte Pestet és Budát, de ez még kevésnek bizonyult.<sup>39</sup> Újabb hidak építéséhez viszont először a partot kellett kiépíteni, ezzel

<sup>31</sup> A teljes vízmű tervezett 2,5 millió forintos költségével szemben a megszavazott kiadások már 1869-ben meghaladták a kétmillió forintot.

<sup>32</sup> *Vasárnapi Ujság*, 1862, 310.

<sup>33</sup> *Fővárosi Lapok*, 1865, 678.

<sup>34</sup> "Pesten roppant zűrzavar uralkodik. Arra például semmi gond sincs fordítva, ami Berlinben szabály, hogy a városban egy háznak sem szabad magasabbnak lennie az utca szélességénél." (*Vasárnapi Ujság*, 1869)

<sup>35</sup> LECHNER 1918, 162.

<sup>36</sup> TOMSICS 2007, 169.

<sup>37</sup> *Magyarország és a Nagyvilág* 1870, 23.

<sup>38</sup> EDVI ILLÉS 1896, 365.

<sup>39</sup> A pesti pályaudvar forgalma az 1850-es években jelentősen megnőtt, nagyrészt itt zajlott a terményforgalom. Budán 1861-ben épült pályaudvar. A Duna magyarországi szakaszán nem volt vasúti híd, ezért egyik pályaudvarról a másikra tengelyen kellett átvinni az árut a Lánchídon és a Várhegy alagútján át. Előfordult, hogy Pestről Budára Bécsen át szállítottak árut, mert

rendezve az árvízvédelem kérdését is. Az állam segítsége nélkül ennek megvalósítására azonban semmi esély nem mutatkozott, a szükséges beavatkozás a pest-budai városrendezést így emelte a politikai kérdések szintjére.<sup>40</sup>

Az 1850-es években még a budai Duna-partra települtek az óriásmalmok (az 1870-ig Pest-Budán alapított 14 malomból négy). Az olcsó telekárak, a viszonylag stabil part menti talaj, az Esztergom vidéki kőszénbányák közelsége vonzotta oda e vízigenyes iparágat, ehhez járult a magas pesti kövezetvám-tól való félelem és a régebbi budai, óbudai üzemek képzett munkásainak reménybeli szerződtetése. Csakhogy a Duna partjával a város nem igazán tudott mit kezdeni. A szabályozási terv csupán az árvízvédelmet helyezte fókuszába, de 1867-ig még a munka megkezdéséig sem jutottak el.

Budával szemben a pesti Duna-part beépítését sokan ellenezték,<sup>41</sup> hiszen nemcsak légcsatornaként szolgált, de a folyópart egyúttal a helyi kereskedelem egyik központja volt, kikötőkkel, piacokkal. A rakpart szabályozását nem is a város kezdeményezte, hanem a Duna Gőzhajózási Társaság. Ők építettek saját hajóik számára a Lánchíd pesti hídfőjének két oldalán 345-345 méteres kőpartot 1853-tól 1859-ig. Pest mégsem lett monumentális folyami kikötő.

A város 1859 és 1866 között folytatta a megkezdett munkálatokat, előbb észak, majd dél felé. Az új kőrakpartokat a régi természetes partvonalától beljebb húzták meg, feltöltésükhöz az Alagút építése során kitermelt kőanyagot használva. Ezzel a folyam medrét szűkítették, az így gyorsított vízfolyás pedig csökkentette az eliszaposodás veszélyét.<sup>42</sup> A feltöltött területet hamarosan parcellázták, hogy a rakpartépítés horrorális költségét részben ennek bevételeiből fedezzék.

Az északi Duna-part beépítése ellen nem emeltek szót, mivel ott új házak, ideiglenes és ipari építmények sorakoztak – a Magyar Tudományos Akadémia palotája, a Duna Gőzhajózási Társaság székháza, a cirkusz, Hartmann József hajóépítő műhelye<sup>43</sup> –, míg távolabb, a Lipótváros szélén már gyárkérmények hasították az eget. Csakhogy a Lánchídtól délre, a Dunasor híres klasszicista házsora és a Vigadó is egy sarokkal távolabb került a folyótól. Az eddigi Duna-parti háztulajdonosok attól féltek, hogy a parcellázás és az új, part menti házsor az ő ingatlanjaik értékét csökkenti. Ezért indítványozta Weisz Bernát sétány létesítését az újonnan nyert parti sávon, de a közgyűlés azzal utasította el a kérését, hogy a hely a kereskedelem számára van fenntartva.<sup>44</sup>

A városrendezés megkezdésének feltétele – Pest és Buda közigazgatási egyesítése, valamint a Közmunkatanács létrehozása mellett – a törvényi háttér megerősítése volt. Andrássy Gyula miniszterelnök megszavaztatta a parlamentben az építetőknek adómentességet biztosító törvényt – XXII/1868. tc. –,<sup>45</sup> a Buda és Pest városok területén végrehajtható ingatlan-kisajátításról szóló törvényt – LVI/1868. tc. –,<sup>46</sup> a Pest halasztást nem tűrő középítkezéseire felveendő kölcsönről szóló törvényt – LVII/1868. tc.<sup>47</sup> Végül 1870-ben megszületett a törvény – XXII. tc. – arról, hogy a rakparton épülő összes ház, amely 1875. december 31-ig elkészül, 20 évi adómentességet kap.

A beépítést jórészt a magántőkére bízta, hiszen a bérházingatlan a polgári vagyonban ekkor már egyenrangú, vagy akár jelentősebb a gyár, a részvény, a kereskedőcég értékénél, az iparból

---

úgy volt gyorsabb. A vasútvonalak összekapcsolása az 1860-as évekre az ország egyik legégetőbb közlekedési problémájává vált. A témáról részletesen BÉCS-BUDAPEST 2005 (Vadas, 144-145.)

<sup>40</sup> DÉRY 1995, 78.

<sup>41</sup> Széchenyi jegyzésétányt álmodott ide, Táncsics szörnnyű panamákat szimatolt a parcellázáskor. Erről Cs. SZABÓ 1935

<sup>42</sup> BÉCS-BUDAPEST 2005 (Vadas, 79.), CSORBA 1998, 37-38.

<sup>43</sup> A cirkuszok nem kaptak építési engedélyt a Vigadó környékére tűzvédelmi okból, a Duna-partra a kereskedelmi forgalom akadályozása miatt, a Városligetben a növényzetre tekintettel. Még az olasz király lovását is elutasították, amikor a Vigadó előtt 1867-ben lovardát akart felállítani. A témával részletesen foglalkozik HIDVÉGI 2004., Hartmann első hajóépítő műhelyéről lásd HOLLÓ - ZSIGMOND 2013, 111-114.

<sup>44</sup> *Magyarország és a Nagyvilág*, 1869, 407.

<sup>45</sup> 15 év adóengedményt ígértek új ház építésekor, 12 év mentességet bontással szerzett telek esetén. A bérházépítésekről GYÁNI 1992.

<sup>46</sup> Pest és Buda területén ingatlan kisajátítható közegészségi, kereskedelmi, közlekedési vagy szépítési célból nyitandó utcák, terek céljából, a létező közterületek szélesítésére vagy kiegyenesítésére; a meglévő kulturális és egészségügyi intézetek bővítésére, történelmi emlékek felállítására, továbbá állami épületek emelésére, nagyobbitására. Kisajátíthatók a népesebb utcákban, köztéren vagy azok közelében levő, egészségre ártalmas, tűzveszélyes gyárak is.

<sup>47</sup> DÉRY 1995, 78., 80.

származó jövedelmeknél. Az európai hitelválság alatt azonban nem lehetett elvárni, hogy a városok és a magántőke – némi kedvezmény segítségével – kielégítően megoldja a városeyesítés előkészítésének műszaki feladatait. Andrassy 1869. október 23-án beterjesztett minisztertanácsi előterjesztése ezért javaslatot tett egy, közvetlenül a kormánynak alárendelt szerv létesítésére, melyben az érdekelt városok is megfelelő képviselőkhöz jutnának. Az 1870. évi X. törvénycikkkel - londoni mintára - életre hívták a Fővárosi Közmunkák Tanácsát, mely a három város infrastrukturális fejlesztéséért és a várostervezési munkákért felelős állami szervként egységként kezelte Pestet, Budát és Óbudát. A városrendezés csúcsszerve önálló pénzalappal rendelkezett,<sup>48</sup> feladata közé tartozott a mindkét városra kiterjedő szabályozási terv megalkotása, a középítkezések felügyelete, a magánépítkezések vitás kérdéseiben pedig másodfokú hatóság szerepét töltötte be. A törvény „az építésügyet szabályozó javaslat” kidolgozását is a hatáskörébe utalta. Ezt Pest város Építési Bizottmányával egyeztetve ideiglenesen alakították ki 1870 őszére, s Budára és Óbudára nézve is mértékadó lett.<sup>49</sup>

Ismét volt hát a városfejlesztésnek tekintélyes támogatója, pénzügyi háttere, állami és városi képviselőkkel álló, szakmai alapú szervezete. Az általános szabályozási terv elkészítése sem váratt sokáig magára, a nemzetközi tervpályázat első díját Lechner Lajos, a másodikat Feszl Frigyes pályamunkája nyerte el. A három város a politikai és városszerkezeti igényeknek megfelelően 1873-ban alakult át Budapest néven egységes fővárossá. Az egyesülést a Vigadóban jelentették be.

Ekkor már az érdeklődők kézbe vehették a főváros első, hivatalos megrendelésre írt útikönyvét, amely *Budapest és környéke* címmel jelent meg Hevesi Lajos tollából.<sup>50</sup> A szerző a korabeli turisták figyelmébe ajánlotta a kies zöldterületek, a gyógyfürdők és a páratlan szépségű panoráma mellett a főváros újdonságait, a Nemzeti Múzeum gyűjteményét, az Akadémia képtárát, a Vigadó falfestményeit, a Közvágóhidat. Az első modern útikalauz méltán aratott komoly sikert, jóllehet, a kritikai hangvételtől sem mentesen, szépítés nélkül mutatta meg, hol tartott a városfejlesztés. A Bazilika árnyékában még mindig több „földszintes rozzant viskó” bújt meg, a patinás Váci utca házainak egy része sem nagyvárosias. Ugyanakkor a rakpartok mentén „négyemeletes épületek sorakoznak, melyek a hajóval érkező idegenben rögtön egy modern város nagyszerű arányokban történő fejlődésének fogalmát szülik”,<sup>51</sup> a Vigadó hatalmas tömege előtt a Duna-part már aszfaltozott, a sétány világvárosi színvonalú, a boltok elegánsak, az utcai élet mozgalmas, a sötét, ronda, veszedelmes sikátorok helyén városi paloták pompáznak. A látnivalókat a vendégek már gőzhajón, propelleren, vasúton, lóvasúton is megközelíthették. Aki kevés idő alatt szeretett volna benyomást kapni Budapestről, annak Hevesi azt tanácsolta, szálljon sétakocsira, és hajtson a városon keresztül, hogy a „kiválóbb” építkezéseket legalább kívülről megtekinthesse.

Hogyan írta öt évvel korábban, még a városeyesítés előtt a *Szerény vélemény szerzője?* „Ha valaki utazott és valamely országnak fővárosát látta, azt úgy tekinti, mintha az egész országot beutazta volna.” Ezért „Ha egy nemzet nagyra akar lenni, fővárosának egy nagy nemzet méltóságának meg kell felelnie.”<sup>52</sup>

**Holló Szilvia Andrea**

<sup>48</sup> Az 1870:X. tc. sorsjátékkal megszerzendő 24 millió forintot irányzott elő a Közmunkatanács anyagi alapjául. Kisajátítási jogot ugyan nem kaptak, de a városi képviselő tagok révén erre is megvolt a törvényes lehetőség.

<sup>49</sup> BÉCS-BUDAPEST 2005 (Hidvégi, 35.)

<sup>50</sup> A szöveget közli a *Budapesti Negyed* 45. száma (2004).

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Sz...NYI, 189.

## IRODALOMJEGYZÉK

**Az egyesített főváros.** Pest, Buda, Óbuda. (A város arcai) Szerk. Gyáni Gábor. Városháza Kiadó, Bp.,1998.

FABÓ Fabó Beáta: Építkezés a reprezentáció szolgálatában: középületek és terek  
HOLLÓ Holló Szilvia Andrea: Pest, Buda, Óbuda a térképasztalon  
VÍGH Vígh Annamária: Új városháza a Váci utcában

- BÁCSKAI – GYÁNI - KUBINYI Bácskai Vera - Gyáni Gábor - Kubinyi András: **Budapest története a kezdetektől 1845-ig.** Várostarténeti tanulmányok. Budapest Főváros Levéltára, Bp.2000.
- BÉCS-BUDAPEST **Bécs –Budapest: műszaki haladás és városfejlődés a 19. században.** Szerk. Peter Csendes – Sipos András. Várostarténeti tanulmányok. Budapest Főváros Levéltára. Bp.-Bécs, 2005. (Vadas Ferenc és Hidvégi Violetta tanulmányai)
- CS. SZABÓ Cs. Szabó László: **Budapesti miniatűrök (II.),** Nyugat 7/1935.
- CSORBA Csorba László: **A folyamatos gyarapodás időszaka: 1815-1873.** Budapesti Negyed 20-21. (Budapest-történet). Budapest Főváros Levéltára, Bp.1998. nyár-ősz
- DÉRY Déry Attila: **A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (1870-1948).** Egy független városrendező hatóság. Budapesti Negyed 9. (Építők és építetők.) Budapest Főváros Levéltára, Bp. 1995. ősz
- EDVI ILLÉS Edvi Illés Aladár: **Budapest műszaki útmutatója.** Pátria Irodalmi és Nyomdai részvénytársaság, Budapest, 1896
- GYÁNI Gyáni Gábor: **Bérkaszánya és nyomortelep.** Magvető Kiadó, Bp., 1992.
- GYÁNI Gyáni Gábor: **Pest-Buda vajon „mily kifejlésre képes”?** Tanulmányok Budapest múltjából 27. (1998), Budapesti Történeti Múzeum, Bp.1998.
- HANÁK **Polgárosodás és urbanizáció.** Bécs és Budapest városfejlődése a 19. században. Budapesti Negyed 22 (A Kert és a Műhely). Budapest Főváros Levéltára, Bp., 1998. tél
- HEVESI Hevesi Lajos: **Budapest és környéke.** Budapesti Negyed 45. (Pest-budai útikönyvek.) Budapest Főváros Levéltára, Bp. 2004. ősz
- HIDVÉGI Hidvégi Violetta: **Cirkuszok Pesten az 1860-as években.** Romantikus kastély. Tanulmányok Komárik Dénes tiszteletére. Hild-Ybl Alapítvány, Bp., 2004.
- HOLLÓ - ZSIGMOND Holló Szilvia Andrea – Zsigmond Gábor: **A fatestű bárkától a tengerjáró óriásig.** Holnap Kiadó, Bp., 2013.
- HOLLÓ Holló Szilvia Andrea: **A fővárosi „művek”.** Városháza Kiadó, Bp.,2010.
- LECHNER Lechner Jenő: **Képek Buda és Pest fejlődésének történetéből.** Budapest, Németh József Technikai Könyvkereskedése, 1918.
- PÁSZTOR Pásztor Mihály: **A régi Pest.** Művészet, 1909..
- REITTER **Reitter Ferenc emlékirata gróf Andrássy Gyula miniszterelnök részére Budapest egységes fővárossá fejlesztéséről (1869 december).** „Kelet Párizsától a „bűnös városig”. Szöveggyűjtemény Budapest történetének tanulmányozásához. I. kötet 1870-1930. Budapest Főváros Levéltára, Bp. 1999.
- RITOÓK Ritoók Pál: **Magyar építészet.** Klasszicizmus, historizmus. Kossuth Kiadó, Bp., 2003.
- SIPOS Sipos András: **Járvány, városi környezet és a közegészségügy megszervezése.** Tanulmányok Budapest múltjából 27. Budapesti Történeti Múzeum, Bp.1998.
- SZ...NYI Sz...nyi J.: **Szerény vélemény Buda-Pest épülése, jövője és szépítése felett.** Budapesti Negyed 56. (Summázat és jövő: kérdések és válaszok Budapest közelmúltjáról, jelenéről és jövőjéről.) Budapest Főváros Levéltára, Bp. 2007. nyár



- TOMSICS Tomsics Emőke: **Valóság, tervek, ábrándok**. Civil vélemények és elképzelések Buda-Pestről az 1860-as években. Budapesti Negyed 56. (Summázat és jövő: kérdések és válaszok Budapest közelmúltjáról, jelenéről és jövőjéről.) Budapest Főváros Levéltára, Bp. 2007. nyár
- VÖRÖS Vörös Károly: **Pest-Budától Budapestig 1849-1873**. IX. A városegyesítés útján. Budapest története IV. kötet. Szerk. Vörös Károly. Akadémiai Kiadó, Budapest 1978

Idézett periodikák:

*Budapesti Közlöny, Fővárosi Lapok, Hazánk és Külföld, Magyarország és a Nagyvilág, Vasárnapi Ujság*