

Az Andrassy-út meghosszabbítása**)

Irta: **Hein János** m. kir. gazdasági tőtanácsos

Budapestnek kevés olyan sikerült útja van, mint az Andrassy-út. Sikerült, nemcsak alapvonalában, de építményeiben is, mert a házsorok előkelők, vonalaikban nyugodtak, harmonikusak.

Ezt, sajnos, nem lehet minden utcánkról elmondani, ellenkezőleg, az utolsó időkben műépítészünk túltenni igyekeztek egymást, feltűnő homlokzatok kiépítésében.

Ki-ki zseniálisabb akart lenni a másikkal, mindenki egyéniségét akarta kifejezésre juttatni, díszes homlokzatok feltalálásában. Azáltal az utcák képe nyugtalan, vad és diszharmonikus lett.

Pedig, ha nem is kell, hogy egy házsor uniformis legyen, mint például Párizsban a Rue de Rivoli, de mégis kell, hogy a házfrontok harmonikus egységet képezzenek. Az építésnek alkotásával be kellene illeszkednie a meglévő utca képébe.

Janssen, a berlini műépítész és jeles városszabályozó egyszer azt mondta, hogy modern építészünk neki úgy tetszenek, mint egy orchester, melynek muzsikusi szépen és zseniálisan játszanak, ki-ki kitűnő egyénisége szerint, de mit sem törődve az egésszel, végeredményben macskazenét hoznak létre.

Andrassy-útunk legszebb utcánk, Andrassy Gyula grófnak nagyszabású alkotása, torz maradt, sem a város belsejében, indulópontjánál, sem a végén a Városligetben kellő befejezést, illetőleg kapcsolást az úthálózatba nem nyert.

Az Andrassy-út, mint sugárút befelé szép befejezést nyerhetett volna, ha azt tovább vezették volna addig, míg tengelye nem találkozik a Károly-körút tengelyével, ami az Erzsébet-tér közepén történék.

Akcióm sikere nem maradt el. A főváros megváltoztatta tervét és a Széchenyi-fürdőépületet az Andrassy-út folytatásával párhuzamos irányban helyezte el.

Ez által lehetőségessé vált, hogy az Andrassy-út folytatása kiépüljön a Hermina-úttól a körvasútig, sőt következetesen Rákospalotán át, Káposztásmegyerre, Alagra, Fótra és Vácra, a meghosszabbított Andrassy-út lesz Budapestnek legszebb, legtökéletesebb, legpompásabb „kitörő útja”, Ausfallstrasse; párja: Berlin szép avenuejének, a Kurfürstendammnak.

Egy negyed százada foglalkozok ezzel a tervvel a nyilvánosság előtt. Nem volt azóta polgármester, aki hivatalba lépésekor, székfoglaló beszédében ki ne jelentette volna, hogy az Andrassy-út meghosszabbítása városfejlesztési programjának egyik sarkalatos pontja.

A fővárosi Közmunkák Tanácsának új elnöke, dr. Rakovszky Iván öngyméltósága hivatala elfoglalásakor ugyancsak programba vette az Andrassy-út folytatásának megépítését.

Mindazonáltal nem történik e téren semmi, mint ha ez a városrész, — amely geografice oly közel fekszik a belső városhoz — mely hivatva volna egy egészséges, mintaszerű lakóvidéket képezni, a városrendezés elhagyott gyermeke, hamupipókéja volna.

E városrész fejlődési területébe esik a Rákosrendező-pályaudvar, amely jelenleg egy sártenger közepén fekszik, pedig ha ez a városrész okszerűen kiépülne, hivatva volna ez a pályaudvar a belső pályaudvarok forgalmának egy

rassy-út egyenes vonalát. Azután megnyitottam a Hermina-út és Hungária-út között az új Andrassy-útnak egy kicsiny szakaszát.

Győzelmi mámoromban ki is tettem a telkekre egy táblát „az Andrassy-út folytatása”.

Mikor azonban három nappal később a lapokban olvastam, hogy telekspekulánsok nyitják meg az új „Andrassy-utat” levéttem a táblát.

Akadtak még akadályok. Ilyen akadály volt a ceglédi vágány.

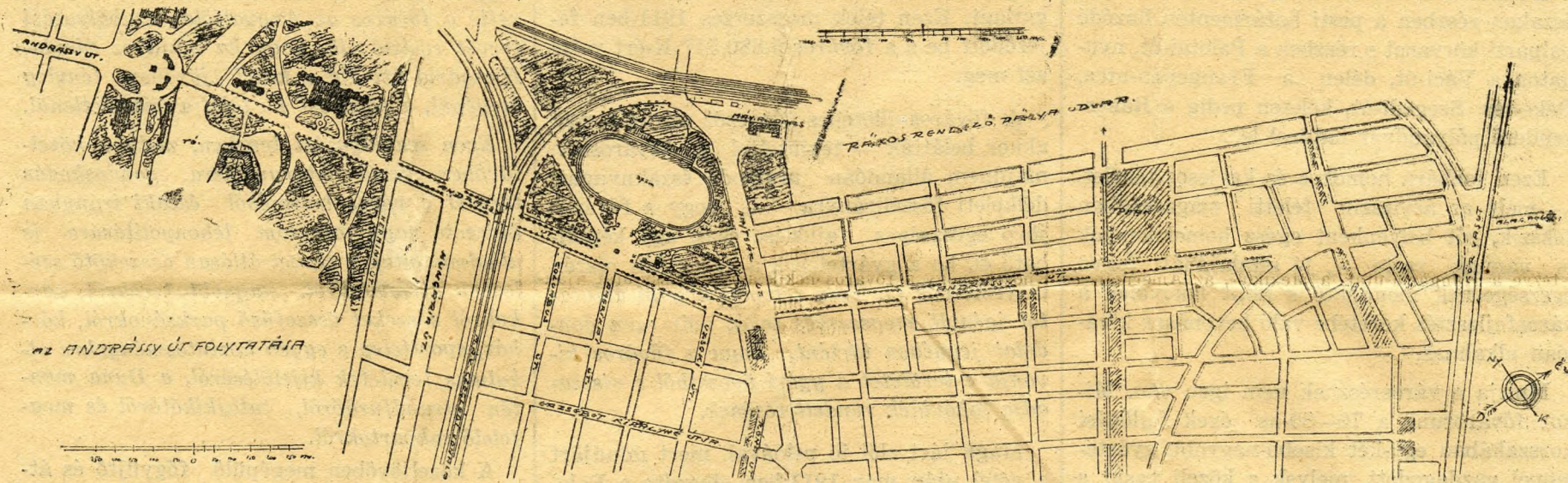
A ceglédi vágányok tudniillik elvezetnek a Városliget mögött a Nyugati pályaudvartól Kőbánya felé, metszve az utakat az utcák szintjében.

Ahol ezen vasúti vágányok egy főutcát metszenek, úgy, mint például az Erzsébet királyné-útját, a Thököly-utat, az Egressy-utat, a Kerepesi-utat, a Kőbányai-utat, ott sorompók vannak. Miután naponta 73 vonat közlekedik a sínpáron, azt lehet mondani, hogy a sorompók állandóan le vannak eresztve.

Ezen állapotot, melyet még falun sem túrnének, tűri a székesfőváros öt idők óta. Ez ellen is felvettem a harcot 25 évvel ezelőtt és velem együtt az érdekelt polgárság.

A magyar államvasút két évvel ezelőtt kidolgozta a terveket, amelyek szerint a ceglédi vágányok az utcák szintjére fölé 5 méter magasságra emelendők, szóval Hochbahn-átalakítandók lesznek. A tervek véleményem szerint nagyon helyesek és nagyon szépek. A töltés két oldalán támfalak lennének, az utcák keresztezésénél pedig hármasszoros termésköböl való boltívszerű áthidalások.

Kertészetiileg is nagyon szépen lenne ezen magas-



Ilyen megoldást próbáltam tervezni azon alkalomból, mikor egy új városház elhelyezésére pályázatot írtak ki. Ennek a megoldásnak alapszüksége lenne, hogy azon háztömböt, mely a Szent István-templom és a Deák-tér, a Vilmos császár-út és az Erzsébet-tér között elterül, lebontsuk.

Ez hatalmas pénzkérdés, de talán mégis jó lett volna ezt annak idején megcsinálni már azért is, hogy zöld teret nyertünk volna főútvonalaink mellett. Sajnos, összes főútvonalaink nélkülözik a zöld terek által képezett megszakítást.

Aktuális az Andrassy-út kellő folytatása a Városligetben túl, mert a megoldás szempontjából ez se nem költséges, se nem nehéz. Mert a főváros koncentrikus fejlesztése szükséges, fontos és gazdaságos.

A külső VI. kerület az a része, amely az Andrassy-út meghosszabbítása szempontjából számba jöhet, hozzáférhetlenségénél fogva a székesfőváros városfejlesztési programjából kimaradt.

Ha az Andrassy-utat megnyitjuk és, mint a terv mutatja, egyenes vonalban meghosszabbítjuk a Hermina-úttól a Hajtsár-útig és tovább a körvasútig, úgy bekapcsolódik ez a városrész a város fejlesztésébe. Hisz a jobb- és baloldali határai ennek a városrésznek már régen kiépültek.

Ez a terv nem új. 1905 január hóban a Városligetben sétálva, láttam, hogy a Széchenyi-fürdő alapfalait kitűzték és megdöbbenéssel vettem észre, hogy a nagy fürdőépület keresztben az Andrassy-úttal akarják építeni, miáltal az Andrassy-útnak szükséges és okszerű folytatását a külső VI. kerületben egyszerűen lehetetlenné tették volna.

E veszély elhárítása céljából annak idején akcióba léptem, újságcikkeket írtam, felolvasásokat tartottam és pedig a Magyar Műépítész Szövetségében, Quittner Zsigmond mester meghívására és a VI. kerületi polgári kaszinóban.

nagy részét lebonyolítani.

A számbajövő telekkomplexumok alakja, konstellációja roppant szerencsés. Nem kellene számtalan kis telket összevásárolni, vagy kisajátítani. Legrosszabb esetben 5 telket kellene egybekapcsolni.

Egyetlen ház, avagy épület sincs az új út útvonalaiban, tehát nem is kellene semmit sem lebontani.

Kísérleteztem is azzal, hogy ennek az öt teleknek tulajdonosait reá bírjam arra, hogy önkéntesen álljanak össze és komesszálják telkeiket együttesen az új Andrassy-út kihasítása mellett, ezek a telektulajdonosok amellet, hogy áldozatot sem hoztak volna, nagy szolgálatot tettek volna a fővárosnak is.

Sajnos, megértés hiányában kísérletem hajótörést szenvedett.

Ezután a Közmunkák Tanácsának támogatásával kidolgoztam a svájci és a németországi — ahol ilyen törvény a Lex Adickes, mely a frankfurti polgármester után nyerte nevét - törvény mintájára egy komesszálási javaslatot, mert kényszerkommesszálási törvény nélkül okszerű városfejlesztés nem is lehetséges.

Sajnos, ebből a törvényjavaslatból eddig nem lett törvény.

1918-ban alakítottam a Budapesti Útépítő Részvénytársaságot, melynek kizárólagos célja az Andrassy-út meghosszabbításának keresztülvitele.

Sajnos, e társaság gyenge volt ahhoz, hogy célját elérhesse, de egy kis próbát mégis produkált.

Megvetttem vele a Hermina-úton azon telekkomplexumot, mely az Andrassy-út bekezdését képezi. Ezen telken volt a hírhedt Zöldvadász-vendéglő, melyet lebontattam.

Mikor a Városligetben útvonalamon fekvő „Színkör” lebontásra került, néhai Fock Ede akkori tanácsnok nemkülönbön Ráde Károly fővárosi kertészeti igazgató segítségemre voltak és a Városliget e részének parkirozása alkalmával el-elejtették a görbe és a céltól elvezető utakat és felvették azokat az And-

vasút kiképezve, a gyepes töltésen törpe fenyők és kúszórózsák; a töltés mindkét oldalán széles parksáv, zöld pázsitok, fasorok, sétányutak és gyermek játszóterek. Ilyen magas vasutat Berlin melletti Tempelhofban építették a háború előtt, nagyon sikerülten. Annak kertészeti kiképezésére még nemzetközi pályázatot írtak volt ki.

En igazán örvendtem a terveknek, melyeket Samarjay Lajos úr, a MÁV elnöke szíves volt nekem beküldeni.

Örvendtem annak, hogy a polgárság régi óhaja teljesülni fog, hogy a ceglédi vágányokat eltávolítsák az utcák szintjéről, ezáltal szabaddá téve a közlekedést és a főváros okszerű és észszerű fejlődését.

Az új Andrassy-út tehát tulajdonképpen a Hermina-útnál kezdődne és egyenes vonalban elvezetne a Hajtsár-útig, ahol egy tág szép templomtér lenne.

Baloldalon fekszik a Rákosrendező-pályaudvar; most egy piszkos sötét kis megállóhely sártenger közepén. Ez a pályaudvar lesz egykor hivatva azt a forgalmat felvenni, amelyet a körút és a periféria között fekvő városrészek szolgálnak.

Az Andrassy-út és a Rákosrendező-pályaudvar között lehetne egy nagy sportparkot elhelyezni, mely kiegészítését képezne kicsiny Városligetünknek.

A terület, amely a térképén ennek van tervezve, a magyar államvasúté. Nem kételkedem abban, hogy a MÁV ezen területet, amennyiben erre nincs szüksége, a köznek boesátáná rendelkezésére.

Örömmel megemlítem, itten, hogy fáradozásaimban, melyek tervem megvalósítását szolgálták, a MÁV elnökségénél és igazgatóságánál mindig a legnagyobb megértést és előzékenységet találtam.

Ennek a tervnek megvalósítása és ennek a szabályozási műveletnek keresztülvitele nem ütközik különös nehézségekbe. Meggyőződésem az, hogy az keresztülvihető minden anyagi áldozat nélkül a székesfőváros részéről.

***) A központi demokrata körben tartott előadás.

féle telkek. Ezeknek a nagy kiterjedésű értékes telkeknek megszerzése által a főváros nemcsak törzsvagyonát szaporította jelentékeny mértékben, hanem ennek a nagy kiterjedésű ingatlanok tulajdonában és birtokában már eleve biztosította azt, hogy olyan szabályozás keretében oldhatja meg — újabb s most már költségesebb kisajátítások szükségére nélkül — a rendezés végrehajtását, amely minden közérdeket és igényt a legmesszebbmenően ki fog elégíteni.

Az új közigazgatási kerület természetesen új előljárást is kap. Ez a tény is rendkívül kedvezően fogja az új — de a megmaradó régi — kerület viszonyait is befolyásolni. A kerületi

közigazgatás feltétlenül javulni fog és gyorsabb lesz,

mert a ker. előljárási tevékenysége sokkal kisebb számú lakosságra és sokkal kisebb kiterjedésű területre szorítkozik. A lakosságot száz és százféle kapcsolat fűzi a kerületi hatósághoz; a lakosság nemcsak közelebb találja meg az előljárást, de kétségtelenül gyorsabb elintézésben is lesz része. A kerületi előljárási könnyebben ismeri fel és könnyebben s gyorsabban lesz képes kielégíteni a kisebb kerület szükségleteit és igényeit.

Ezeket a futó gondolatokat vetettem papírra abból az alkalomból, hogy az új kerület megállapításával egyidejűleg „Angyalföld”

címmel új városi kérdésekkel és ügyekkel foglalkozó lap indul meg.

A meginduló új lapot, amely az Angyalföld lakosságának közérdekű igényeit s így közvetve az egész székesfőváros érdekeit lesz hivatva szolgálni, megjelenése alkalmából üdvözlöm.

Üdvözlöm abban a reményben, hogy feladatát mindenkor vallásértelen alapon és hazafias szellemben fogja megoldani és hogy a székesfőváros önzetlen szeretetében reátemettséggel, lelkesedéssel és odaadó munkássággal

fogja az új kerület összlakosságának ipari, kulturális, szociális és gazdasági érdekeit szolgálni.

Csarmann Ferenc székesfővárosi tanácsnok a városrendezési ügyosztály vezetője a külső Terézváros új szabályozási terveiről

A tanács átdolgozta a Külső Terézváros városrendezési terveit, amelyek az Angyalföld-Óbudai híd megalkotásával egyidejűleg kerülnek majd kivitelre. — Parkok, utak játszótérek építését tervezi a tanács. Fogyóvíz és átemelő telep épül a közel jövőben a szennyvizek levezetésére

Angyalföld alatt a Duna balpartján lévő VI. kerületnek az a része értendő, melyet északon részben a pesti határmentén húzódó balparti körvasút s részben a Palotai-út, nyugaton a Váci-út, délen a Frangepán-utca, Béke-tér, Szegedi-út, keleten pedig a Rákosrendező pályaudvar határol le.

Ezen jobbra homokos és kavicsos terület, — mely az árvízszin feletti magasságban fekszik, sőt helyenként egész homokdombok is vannak rajta —, jó altalajánál fogva egészségesnek mondható s mint lakóvidék a városfejlesztés keretébe való bevonásra kiválóan alkalmas.

Multja e városrésznek nem igen van. Mikor fővárosunk a 70—80-as évek fejlődési korszakában egy-két kisebb-nagyobb gyárteleppel gazdagodott, melyek a közeli vasút s víziút miatt igyekeztek e területen idetelepülni és minden tervszerű szabályozástól mentesen fejlődni, akkor kezdett a szegényebb munkás néposztály itt elhelyezkedni.

A tervszerű fejlesztés első jele volt azután, mikor Pest felmérése után e fiatal gyárváros is megkapta az akkori korra jellemző sakktabla rendszerű városrendezési tervet, amely még csak keskeny derékszögű utcákról és egyetlen térről, a Rákos-patak alatt elterülő Tomori-térről gondoskodik.

A fejlődő Újpest felé irányuló forgalom készítette azután a főváros tanácsát 1903-ban arra, hogy e vidék szabályozási tervébe egy, a Rákospataknak a Váci-út keresztezésétől kiinduló s az Angyalföldi állomáshoz irányuló szélesebb átlós utat vegyen fel. Ezenkívül még három nagyobb parkterületet is kijelölt. Ezen említett 25 m-es átlósút megépítésére, mely a Béke-utcába torkollott volna, azonban sor nem került, mert már 1908-ban elkezdődtek azok a tárgyalások, melyek azt célozták, hogy a főváros megveszi városrendezési és szabályozási célokra az Angyalföld

tekintélyes részét, a mintegy 404.988 négyzetölet kitevő u. n. Krausz-Mayer féle ingatlant. Ezen telek megszerzés 1911-ben fejeződött be s a főváros 5.880.547 K-ért vette azt meg.

A főváros illetékes tényezői ugyanis már akkor belátták — tekintettel a fővárosban majdnem állandóan uralkodó északnyugati-délkeleti főtélirányra —, hogy a főváros jövő egészséges fejlődése csak úgy képzelhető el, ha a gyártelepek a város déli részén helyeztetnek el. Ezen tetemes anyagi áldozatot igénylő megszerzés tehát már ezen gondolat jegyében történt, hogy a főváros kivonja e területet a gyári övezetből s visszahagyja lakóvidék rendeltetésének.

Maga járt elől jó példával, mert mindjárt a vétel után már 1911-ben elkezdte a Palotai-út mentén építtetni a 400 családot befogadó kislakásos telepét s azonkívül több kulturális intézményre, középület és bérházak céljaira jelöltetett ki területet. Együttal elkészítette a megszerzett mintegy 250 kat. hold terület szabályozási tervét is, amely már az utólag befektetett átlós utakkal igyekezett a város belsőbb részével a forgalmi kapcsolatot megteremteni s több kisebb és nagyobb parkterülettel e városrész levegőjét biztosítani.


Sajnos a fővárost ezen kultúr munkájában a háború megakasztotta. A háború után következő évek — a még ma is fennálló rossz gazdasági helyzet miatt, — nem voltak alkalmasak a főváros azon programjának keresztülvételére, hogy az Angyalföldről a gyárakat fokozatosan kitelepítse, mert habár a városfejlesztés a kivitelnél túlnyomórészt a községet terheli, de sem az államtól egyfelől, sem a magánosoktól másfelől, melyek szintén hivatottak a fontosabb feladatok megoldásában való részvételre, támogatást nem kapott.

Ezen idő alatt mindössze annyi történt, hogy a haladó kor szellemének értelmében vette a főváros az Angyalföld szabályozási tervét revízió alá, hogy ha majd az Óbuda-Hungária úti híd a közel jövőben tényleg megépül, a fővárost ne találja készületlenül.

Ezen szabályozási tervben, mely a közel jövőben kerül letárgyalásra, gondoskodás történt a város belsejéből északi irányban kivezető nagy forgalom lebonyolítására is alkalmas utak s ezeket átlósan összekötő szélesebb útvonalokról, nagyobb terekről, parkokról s ezeket összefűző parksávokról, kórház, sporttelep s egyéb közintézményekre alkalmas területek kijelöléséről, a Duna mentén strandfürdőről, tutajkikötőről és megfelelő rakpartokról.

A közeljövőben megépülő fogyasztó és átemelő telep pedig a csapadék és szennyvizek elvezetésének fog alkalmat nyújtani s ezzel e városrész a gyárak kitelepítése után fővárosunk egyik legegészségesebb városrészévé fog fejlődni.

Gólya Áruház



VI. Nagymező ucca 12.

VII. Rákóczi út 38.

IV. Vámház körut 16.

Angol Park

Budapest legkellemesebb szórakozó helye