

## Budapest belvárosának rendezése.

Bernauer Izidortól.

Az utolsó években Budapest belvárosa rendezésének kérdését minduntalan szőnyegre hozzák, jelül annak, hogy ennek a kérdésnek megoldása immár elodázhatatlanná vált. Mivel ennek a kérdésnek miként való megoldása nagy és hosszú időn át érezhető befolyással leend Budapest fejlődésére, az ügy érdekében kívánatos, ha minél többen foglalkoznak ezzel a tárggyal és szólanak a kérdéshez. Majd annak idején a feladat megoldására hivatott közegek, az ily módon napvilágra kerülő különböző eszmék közül a viszonyaink között létesíthetőket könnyebben fölismerhetik és a legmegfelelőbbet meg is valósíthatják. A következőkkel magam is iparkodom e nagy cél eléréséhez néhány szemernyivel hozzájárulni.

A Budapest belvárosának rendezését tárgyzó, eddig nyilvánosságra került összes tervezetek tengelyét az *Eskü-tér* irányában a Dunán át vezetendő új híd és a kiszélesítendő *Hatvani-utca*, valamint az ennek meghosszabbítása irányában létesítendő és a *Kerepesi-utat*

ezzel a hiddal összekötő főútvonal képezik. Mind a híd, mind a jelzettük főútvonal építésének szükségét már több ízben oly bőven és oly alaposan okolták meg, hogy felesleges munka volna ezt újból bizonyítani. A különféle tervek csak a *Hatvani-utca* folytatását képező és a *Ferenciek-terétől* az új hídig vezetendő útvonal részleteiben térnek el egymástól.

Nézetem szerint az eddig felmerült összes tervezetek közös hibája az, hogy félve a költségek nagyságától, a hídfeljárókat és a hídfő körül létesítendő tereket oly szűkre szabják, hogy kivitel esetén még a mai követelményeket sem elégítenék ki. Már pedig azt, hogy ily nagy alkotásoknál, mint a szóban forgó, mennyire hibás tisztán a pillanatnyi szükségletet kielégíteni, eléggé bizonyítják az utolsó évtizedek alatt Budapesten létesített nagy városrendező munkálatok hiányosságai, melyeknek közös oka a tervezők és a nagy közönség kishitűsége. Nem bizván eléggé a város fejlődésének jövőjében, minden legkisebb nehézség elől kitértek és minden akadályllyal

megalkudtak, a helyett, hogy összes erejük megfeszítésével ezeket az akadályokat legyőzték volna.

Csodálom, hogy még az a szakférfiú is, ki Egyesületünk kebelében, de más helyen is tartott előadásaiban az említett bajokat oly tüzetesen és helyesen bírálta, tervezetének erre a részletére vonatkozó némi költségemelkedéstől visszariadva, oly megoldást javasol, mely az alkotandó nagy mű feladatának már a közel jövőben sem felelhetne meg.

A létesítendő új útvonal a város legnépesebb és legélénkebb részeinek forgalmát egyesítené, ezért kényelmes és minden oldalról hozzáférhető legyen. Részben ezek a forgalmi, részben pedig szépészeti okok megkövetelik, hogy a hídfő előtt nagy szabású, Budapest cityjének jelentőségével megfelelő arányban álló teret alkossunk. Oly főfontosságú forgalmi gócpont létesítésekor, mint a milyen a szóban forgó, még sokkal nagyobb pénzbeli áldozatoktól sem szabadna visszariadni, mint a milyneket a tervezett rendezés valóban megkíván. A fukarkodás oly kardinális hiba volna, melynek káros voltát nem csak utódaink, hanem a mai generáció is megérezné s a melyet később egyáltalán nem, vagy csak aránytalanul nagyobb áldozatok árán tehetnének jóvá.

Szemmel tartva a kifejtett elveket, eljárásom az 1. ábrabeli tervezet készítésekor a következő volt. A *Hatvani-utca* kiszélesítésében az eddigi tervezőkkel egyetérték. Elfogadtam a déli házsor vonalának megtartását és az utcának a túlsó házsor lebontásával 16 öltre való kiszélesítését, megjegyezvén, hogy a kiszélesítést nem egyszerre, hanem csak fokozatosan, új építkezések alkalmakor vélem foganatosítandónak. A *Hatvani-utca* új tengelyét a mostani *Kigyó-téren* csekély szög alatt megtörtem és a plébánia-templom déli vonalát érintve, a Duna sodrára merőlegesen képzelt új híd tengelyének irányában vezettem. A *Kigyó-utca* északi oldalát alkotó házsor meghagyható. Ha ennek vonalát az új út tengelyéhez szimmetrikusan a túlsó oldalra tesszük át és a *Ferenciek-terét* a nyugati oldal felé 20 öltre, a *Kalap-utcának* a *Lipót-* és *Himző-utcák* közé eső kiegyenesített szakaszát 12 öltre szélesítjük ki, a *Lipót-utcat* pedig a keleti oldal felé 8 öltre bővítjük, körülbelül 14,000 m<sup>2</sup> terjedelmű telket kapunk. Ezt a telket az eddig ajánlottaknál alkalmasabbnak gondolom az új városházának felépítésére. Ha tekintetbe vesszük azt, hogy erre a telekre az összes városi hivatalokat magába fogadó épületet emelhetünk, továbbá, hogy a belváros kellő közepében, az azt derékban metsző legfontosabb utak keresztező pontjában fekszik, minden oldalát a modern közlekedő eszközök befogadására alkalmas nagy terek és széles útvonalak határolják, de meg fekvése is olyan, hogy a város minden részéből, Pestről és Budáról egyaránt a legrövidebb és legkényelmesebb úton hozzájuthatunk: azt hiszem, ennél keresve sem találhatnánk Budapest egyik legmonumentálisabb épületének díszesebb és alkalmasabb helyet.

A sem művészi, sem történeti szempontból kiválóan becsesnek nem mondható és a hídfeljáró töltések miatt

fenn nem tartható plébánia-templom helyett új templomot kellene építeni. A belváros kathedrálisának legalkalmasabb helye a híd előtti tér közepén, annak tengelyében volna. Budapest belvárosának túlnyomóan katolikus lakossága joggal megkövetelheti, hogy végre a belváros is legalább egy monumentális templommal ékeskedjék. Szeretném hinni, hogy ezt a templomot oly arányokban és olyan művészi kivitelben építik föl, hogy méltó lesz arra az impozáns és domináló helyre, hová azt tervezetem helyezi. Tornyai az új híd irányában már Budáról, a *Hatvani- és Kerepesi-úton* végig pedig már a központi pályaudvartól szemünkbe ötlenének; de előttünk látjuk ezt az épületet akkor is, ha akár a *Váci-utca* felől, akár a *Lipót-utcán* át iparkodunk a város középpontjához, vagy a hídon át Budára jutni.

A híd feljáróit a *Molnár-utca* vonaláig toltam vissza, hogy a *Ferenc József-rakodópart* a híd alatt jelenlegi állapotában meghagyható legyen és a forgalmat az új rendezés meg ne zavarhassa. Mivel a *Ferenc József-rakodópart*ról a hídra vezető feljárók hosszúsága a tervezet szerint 180 illetve 240 m, úgy 26 $\frac{0}{100}$ -es emelkedés mellett a híd szintje a *Ferenc József-rakodópart* felett már oly magasan fekszik, hogy a rakodópartnak a Dunával párvonalas forgalmát nem akadályozza meg. A feljárók támaszfalai és a rakodópart házvonalai közé eső téren kertet alakíthatnánk, a mi a környezet díszét mindenestre nagyon emelné.

A hídfeljárók és a templom közötti területen két házcsoportot tervezek oly módon, hogy a híd és a templom közt 40 öl szélességű szabad tér maradna, a hídfeljárókat és a házcsoportokat határoló utcákat pedig 12 öl szélességűekre szabtam, úgy hogy mindenütt 2 közúti vágány helyezhető el.

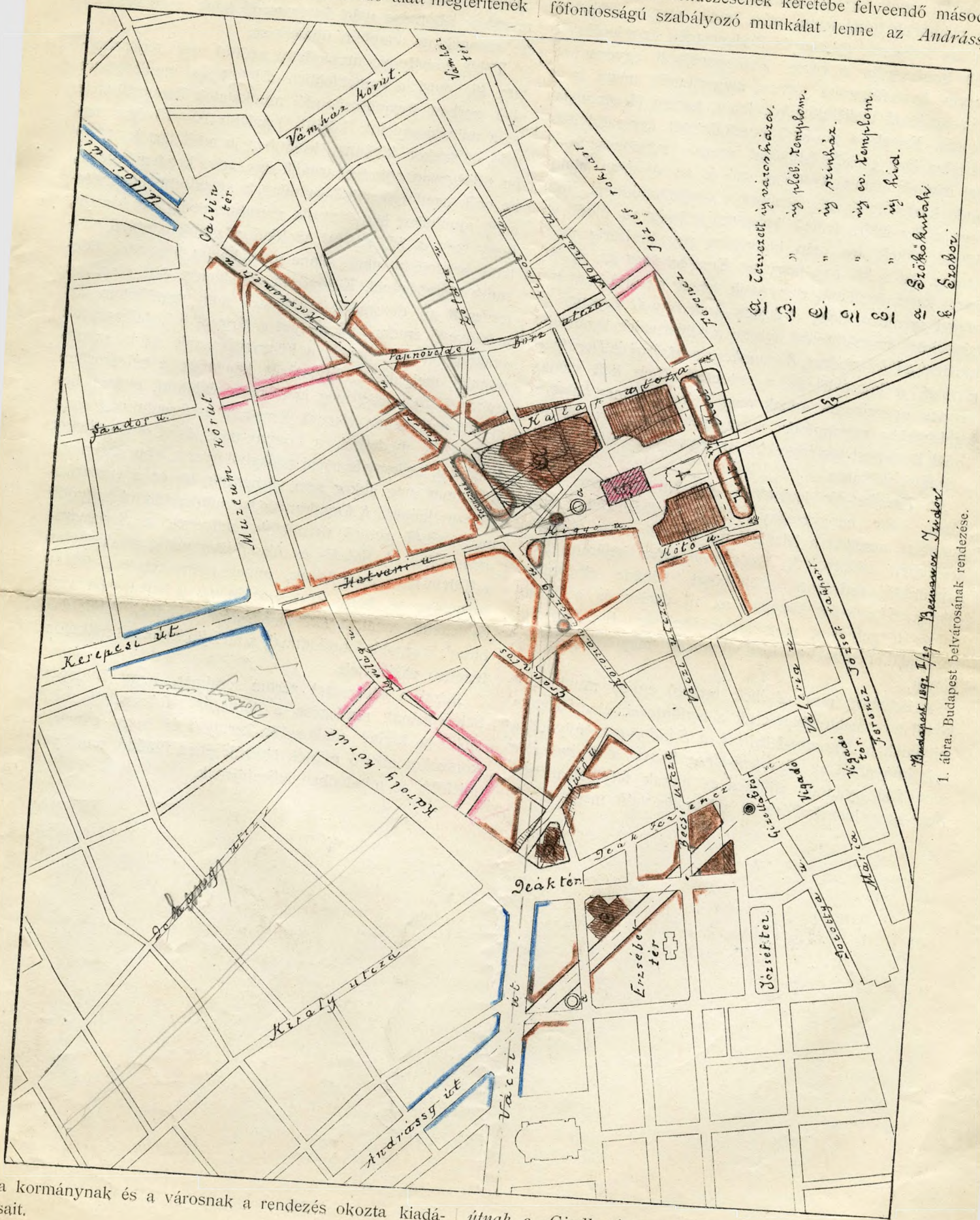
Az új városházának északi főhomlokzata előtti tér tengelyében állítandó díszes szökőkút ennek a nagy szabású térnek esztétikai hatását nagyban emelhetné.

Mіндеzek az átalakítások bizonyára tekintélyes összegeket kívánnak. A kisajátítások, hozzávetőleges számítás szerint 10—12 millióba kerülnének; a feltöltésekre, támaszfalak és útépitésekre 1 $\frac{1}{2}$ —2 millió forint számítandó. Ebből a 12—14 millió forintnyi költségből megtérül az új városház telkének értéke fejében 4 millió forint; a két, házhelyekül parcellázandó telek értéke fejében 3 millió forint, tehát összesen 7 millió forint, úgy hogy a rendezéshez mintegy 6—7 millió forint fedezetéről kellene gondoskodni, mely összeget, mivel az egész rendező munkálat 5—6 évre osztható fel, a kormány és a főváros közösen teremthetné elő. Az új városházának és az új templomnak költségeit ezekbe az összegekbe nem foglaltam.

Ha meggondoljuk, hogy éppen a tervbe vett rendezés a belváros fejlődésének legnagyobb akadályait, a rendetlen szűk utcákat és a régi Pest ósdi házait érinti, ha továbbá tekintetbe vesszük, hogy mily egyenes és rövid összeköttetés létesülne a belváros eme része és a többi városrészek között: könnyen belátható, mekkora fejlődésnek és virágzásnak indulna ez a városrész, mely mos-

tanig Budapest egyik legelmaradottabb városrészét alkotja. Az új építkezések bizonyára rövid idő alatt megtérítenék

A belváros rendezésének keretébe felveendő második főfontosságú szabályozó munkálat lenne az *Andrássy-*



- 1. Zvezdett új város háza.
- 2. " új pléb. templom.
- 3. " új színház.
- 4. " új ev. templom.
- 5. " új hid.
- 6. Székőhuta
- 7. Szobor.

Budapest 1892. II. 17. Bérmester Nádor  
1. ábra. Budapest belvárosának rendezése.

a kormánynak és a városnak a rendezés okozta kiadásait.

útnak a Gizella-térig való meghosszabbítása. Ennek keresztülvítele esetén az *Andrássy-út* belső végpontja

Budapest egyik legmonumentálisabb épületének a Haasféle palotának homlokzata előtt lenne, vagyis architektonikus befejezést nyerne és Budapestnek ez a legfényesebb boulevardja a város középpontjával egyenes és szerves összefüggésbe jutván, megszűnnék maga is a *Váci-körútnak* mellékutcájává lenni, hanem fő útvonalat alkotna. Ennek a rendező munkálatnak keresztülvitele aránylag igen csekély költséget okozna, mindössze 5—6 régi háznak lebontásáról van szó és az újonnan alakítandó házterületek alig kisebbek a kisajátítandóknál, úgy hogy a 3 millióra tehető kisajátító költség az újból eladható telkek ára után bizonyára egy krajcárig megtérülne. Az a kis baj, hogy az *Erzsébet-teret* az új útvonal ketté hasítaná, elenyészik azzal az óriási nyereséggel szemben, hogy a díszes *Andrássy-út* egyenes és kényelmes összeköttetést nyerne a belváros legelegánsabb utcáival, a *Váci-utcával*, *Koronaherceg-utcával* és *Dorottya-utcával*, a korzóval és a redouttal. Nem kell valami vérmes optimizmus annak megjósolására, mert hisz a leghidegebb megfontolás is rávezet, hogy ez az útvonal Budapest legfényesebb és legnagyobb forgalmi útvonalává válhatna.

Az *Erzsébet-tér* lemetszett délkeleti sarkában színházat vagy hangverseny-épületet építhetnének, ezzel szemben maradna a jelenlegi tér terjedelmének  $\frac{2}{3}$ -adára kisebbitett sétány. A *Nagykorona-utca* bejárata előtt fennmaradó csúcsban szökőkútát lehetne elhelyezni, míg a *Gizella-tér* közepén az új útrész és a Haas-palota tengelyének metszéspontjában az *Andrássy-szobor* találna minden kívánalomnak megfelelő, díszes helyet.

A belváros rendezéséhez tartozó egyéb munkálatok közül tervvázlatomban csak a legfontosabbakat jeleztem, melyenek a *Muzeum-körútról*, a *Sándor-utca* folytatásának irányában az *Egyetem-térre*, illetve a *Papnövelde-utca* felé nyitandó új utca és annak folytatásaként a *Borz-utca* kiszélesítése és a Dunáig való meghosszabbí-

tása, továbbá az *Újvilág-utca* összeköttetése a *Deák-térrel*, a katonai kincstártól átengedett Károly-kaszárnya részének lebontása után fennmaradó telek rendezése és az evangélikus templom újjáépítése.

Több szabályozó munkálatra ezúttal nem terjeszkedtem ki, mert a fennebiekben érintett és mindenestre első sorban foganatosítandó munkálatok keresztülvitele is, a mi viszonyaink között, legalább 10—15 évre terjedő időszakot kívánna, különben is attól tartok, hogy ha túlságosan sokat akarnánk egyszerre kezdeményezni, az erők szétforgácsolódása miatt a sürgősebb és fontosabb munkákat hátráltatnók, másrészt pedig azt hiszem, hogy még *ez idő szerint* azokkal a munkálatokkal várható eredmény nem állana arányban a hozandó áldozatok nagyságával. Különösen a belváros déli részében tervezett új útvonalak nyitásától nem remélhetem azt a kedvező eredményt, melyet e tárggyal foglalkozó két szaktársam vár, mivel a Ferencvárosnak azok az útvonalai, melyeknek folytatását képeznék a belvárosban nyitandó új utcák, még igen kevésbé lakott, gyéren beépített területeken visznek keresztül és forgalmukat csak igen szűk mederből, a Lónyay-utca és Csepel-rakpart közé eső, keskeny és rövid szalagból nyerik, a honnan nagy forgalmat még akkor sem várhatunk, ha ez a városrész teljesen kiépül. A forgalmukat hasonlíthatatlanul nagyobb medencéből gyűjtő útvonalak, melyenek a *Soroksári-utca*, *Üllői-út*, *Stáció-* és *József-utca* pedig mindannyian a Kálvin-térre torkollanak, minek természetszerű következménye az, hogy csakis az innen a belvárosba vivő közlekedő vonal, a *Kecskeméti-utca* és ennek folytatásai bírnak nagyobb forgalommal, a mi fejlődésüknek nélkülözhetetlen előfeltétele.

Azzal a kívánattal zárom soraimat, hogy Budapest belvárosának rendezése a tervezés stádiumából minél előbb a kivitel stádiumába kerüljön és hogy ennek a korszakot alkotó műnek létesüléséhez fűződő remények mielőbb és mindenben teljesüljenek.