

Ruzsányi Tivadar

ADALÉKOK A SZERKEZET ÉS A FUNKCIÓ ÖSSZEFÜGGÉSEIHEZ A PESTI BELVÁROS PÉLDÁJÁN

A DÉLI BELVÁROS ÖVEZETI, TERÜLETFELHASZNÁLÁSI ÉS
FUNKCIONÁLIS ÁTALAKÍTÁSI KONCEPCIÓJA
C. TANULMÁNY ÁTTEKINTŐ ÖSSZEFOGLALÓJA

KÉSZÜLT BUDAPEST V. POLGÁRMESTERI HIVATAL MEGBÍZÁSÁBÓL
FELELŐS TERVEZŐ: DR. NAGY BÉLA
1997. ÁPRILIS

AZ ADOTTSÁG VÁROSA

A pesti Belváros kialakulása egy kedvező adottság, a dunai átkelőhely eredménye. Az adottságot már a rómaiak is kihasználták és védelmére építették Contra Aquincumot, a késő római kori hídfőállást, az ellenerődöt, amely a rómaiak számára stratégiai jelentőségű volt. Az ellenerőd a Gellért-hegy északi lábánál kínálkozó dunai átkelőhely barbaricum oldalán épült. Ezen a helyen folytatódik a Római Birodalom felől érkező *kereskedelmi és hadi* útvonal az Alföldön¹ (és melynek vonalát ma a Kossuth Lajos utca őrzi).

„Castrum quod dicitur Pesth”, azaz katonai tábor, melyet Pestnek neveznek - említi a helyet Anonymus, aki szerint az erődített helyet a honfoglalók még épségben találták. Ez a katonai erődítmény lett a későbbi Pest magja. Valószínűleg erre az erődítményre vonatkoznak Anonymus szavai, amely szerint Taksony vezér *bolgár kereskedőknek* adta az erődítményt, ami nyilvánvalóvá teszi, hogy ez hely békeidőben kiváló volt kereskedelmi célokra, hiszen az átkelőhelynél futottak össze az utak, itt gyűltek össze a kereskedők, akik közül számosan itt telepedtek le, mint ahogy a kézművesek is.

¹ Budapest Lexikon, Akadémiai Kiadó, 1993.

A pesti révnél feltehetőleg már a korai Árpád-korban is *templom* állt. A XII. század végén a Pestet ekkor alkotó több egymás melletti települési magnál szabályozás figyelhető meg, ami a későbbi településképet is meghatározta. Az Egyetem tér déli oldalán húzódott az Alföld (Kecskemét) felé vezető útvonal városi része, amelyhez két széles, a Dunához vezető utca csatlakozott. A XII.-XIII. század fordulójára pedig egy háromhajós, kéttornyú, román stílusú bazilika épült a pesti révnél a mai Plébániatemplom helyén, a Boldogasszony-templom. *A templom körül szerveződött a középkori város zárt településképpel.*

Pest a XIII. század elején *palánkkal védett település* volt, melynek első középkori városfalát az Árpád-korban, legkésőbb a XIII. század első felében építették. A város akkori határai a mai Régi posta utca - Petőfi Sándor utca - Irányi utca voltak. (A város határai a XV. század végére érték el a mai Kiskörút vonalát.)

A kialakult szerkezetre jellemző, hogy a városfalak által körülzárt és védett terület centrumában - a városoknál megszokott módon - Pesten nem csupán a templom állt, hanem más, vízpartra települt városokhoz hasonlóan itt volt a rév is, mégpedig a Rudas fürdő vonalában. Ezt kerítette körül *szimmetrikus szerkezetével* a várfal és a védmű rendszer. Ez a szerkezet - abban az időszakban - egyértelműen optimális lehetett az alapvető funkció, a város védelme és az átkelőhely „biztosítása” szempontjából. A városnak ebben az időszakban komoly *vámjövendelmei* voltak, ami szintén összefügg az átkelőhellyel, ami egy „természetes” vámszedőhelyet biztosított.

A tatárok elvonulása után a palánkból épült városfal helyén csak az üszkös falak maradtak és ezt a városfalat nem is építették újjá erődítményszerűen. Érthető, hiszen a város hamar magához tért és ezzel együtt gyorsan kinőtte a korábban palánkfalal védett területet, habár korábbi jelentőségét még sokáig nem tudta visszaszerezni, ami összhangban lehet azzal, hogy bebizonyosodott, hogy komoly túlerő esetén a maga város nem védhető. Ezért még a XV. század első felében keletkezett források is falak nélküli városként említik Pestet.

Zsigmond, majd Mátyás alatt Pest, a polgár város virágzásnak indult. A város gazdasági jelentőségét az állatkereskedelemben betöltött szerepének köszönheti. A város és lakói vagyonsodására jellemző, hogy a gótikus stílusban átépített Nagyboldogasszony-templomot az ország egyik leggazdagabb, legszebb plébániatemplomaként tartották számon. Mindenképpen a város gyarapodását szolgálta az a hajóhíd, amiről már a Zsigmond király korában említés esik, és amely a Gellért-hegy és a Várhegy közötti pesti révnél állott.

A város körüli első véderőrendszer munkálatainak zömét 1443-1479 között, Mátyás király uralkodása alatt végezték el, és ezzel Pest területe a korábbi 23 hektárról 55 hektárra növekedett. Az erődítés hossza elérte a 2,2 km-t. *Az új városfalakat először 1493-ban említik*, amikor úgy írnak róla, mint nem sokkal korábban épült falról. (Más forrás a falakat már 1460-ban megemlíti.) A városfalakat nagyméretű, kör alaprajzú bástyákkal - rondellákkal - erősítik meg. A félkörívű erődítményt széles vizesárok övezi. *A városfal kapui, a Váci, a Hatvani, a Kecskeméti és a Belgrádi kapuk, a városba befutó országutak irányát jelzik.* 1512-ben oklevél említi a Hatvani, később a Váci kaput. 1536-ban Oláh Miklós említi történeti munkájában a városfalakat.

A városfalat - hasonlóan a többi városokhoz - Pesten is a város építhette, amihez - a kor szokásai szerint - a király valamilyen kedvezménytel járulhatott hozzá. *A városfalon kívüli legelők biztosították* a nagy tömegű „lábön szállított” állat időszakos itt-tartását. Bővült a

kereskedelem is, bőrrel és borral, működtek a céhek. A város leggazdagabb polgárai a távolsági kereskedők voltak.

A város azonban nem tudott ellenállni a török haderőnek. 1541. augusztus 29-én - a mohácsi csata után tizenöt évvel - foglalta el a török sereg a budai várat. Ettől kezdve Buda a török birodalom nyugati kulcsának, stratégiai fontosságú helyének számított. *A szultán Pestre 3000 fős őrséget rendelt ki.* A mohamedán alattvalók számára Pesten négy mecset épült. 1542 után a törökök a sérült falakat kijavították, de lényeges változtatást jelentő munkákba nem fogtak.

Buda és Pest között törökök 1556-ra építik fel hajóhidjukat (15 évvel a város elfoglalása után). 1602 és 1604 között a törökök Budáról gyakran ágyúzták az akkor német kézen levő várost. 1604 szeptemberében Pest újra török kézre került. *A császáriak a hajóhidat 1608-ban felgyújtották.* Nyilvánvaló, hogy a hajóhidnak katonai jelentősége volt, megnehezítette a török csapatok mozgását. Úgy tűnik, hogy *a török időkben Pest „frontváros” volt,* amit 1684-ben és 1686-ban a törökök kiürítettek és felgyújtottak. *A hajóhid Buda visszafoglalásakor teljesen elpusztult.*

A török hódoltság alóli felszabadulás után 1703-ban I. Lipót ismét szabad királyi várossá tette Pestet és Budát. A város visszafoglalása után egy évvel a Pestre helyezett hajózási és hajóépítő hivatal 1687-ben állította vissza a két város közötti összeköttetést - a hajóhidat -, amit azonban *egy év múlva leszereltek, mivel katonai szempontból már nem volt rá szükség,* ugyanakkor a gyér polgári forgalom számára túl költségesnek tartották. Nem is csoda, hiszen az 1686-os felszabadítás után mindössze tíz évvel Pest városa még mindig csak 126 házból állt.

„A régi városok polgári védelmi rendszere magával hozta azt, hogy minden bástyafal vagy védelmi mű azon nevezetesebb épületről, pontosabban templom vagy kolostorról neveztessek el, melynek a közelében állott, vagy azon céhről, melyre védelme bízott. ... Hogy Pestnek sokkal csekélyebb számú bástyáiról nem bírnak ily pontos jegyzéket összeállítani és a védelmezőket kijelelni, talán onnan van, mivel a város polgársága a 150 évig tartó járom alatt egészen eltűnt, a törökök és a németek birtokában lévén pedig a régi céh-nevek éppen elfelejtettek. Az újra való szervezés alatt, úgy látszik, a védelmi eszme egészen háttérbe lépett és a rendes katonaság túlsúlyra vergődven, nem is volt szükséges, hogy a bástyák őrizete polgárookra bízassék.”²

A Rákóczi szabadságharc idején került sor a városfal utolsó teljes felújítására.

A 1720-as, 1730-as évekre Pestet azonban már félkörívszerűen vették körbe a kertek, a szántók és a majorságok. *A városfalakon kívüli élet a városkapuk mentén volt élénk, ahol az utazó kereskedők elszállásolására fogadók, a piaci népek számára kocsmák épültek, de itt voltak a városból kiszorult iparosok műhelyei is.* Pest növekvő számú lakossága - iparosok, kereskedők, segédinasok, a környék jobbágyfalvaiból a polgárság földjének és szőlőinek a művelésére a városba költözött napszámosok – ugyanis 1730 körül már nem fért el a város falai között. Ezért a városi tanács a mai Józsefvárosban 1733-ban 91 házhelyet osztott ki.

A fejlődést a XVIII. század közepén az osztrák örökösödési háborúra vezetik vissza a történészek. Szükség volt a kereskedelemre, ezért egyre jobban fejlődött Pest kereskedelmi

² Rómel Flóris: A régi Pest. REPRINT, 1989.

funkciója, *amihez nélkülözhetetlen volt a Budával való összeköttetés, amit a hajóhid, illetve hosszú ideig az ún. repülőhid biztosított.* Az előbbi egy állandó pallóhid volt, amit szükség esetén a hajók számára szétnyitottak, az utóbbi pedig egy sajátos kettős komp, melyet a víz fölé kifeszített kötélzet mentén a Duna sodra hajtott át egyik partról a másikra.

Az ún. repülőhidat először a két város kezelte, majd 1716-ban bérbe adták - „a vállalkozó majd csak megbirkózik a gyér forgalommal és a költségekkel.” A repülőhid 1749 körül a mai *Erzsébet híd helyén*, majd az 1770-es évektől a mai *Lánchíd helyén* működött, ugyanis a repülőhid még a hajóhid felállítását követően is működött egy ideig. A repülőhid így majd nyolcvan évig üzemelt.

A repülőhidat a XVIII. század közepére a forgalom kinötte, ezért *1767-ben elrendelték a hajóhid ismételt felállítását*, amely a mai Deák Ferenc utcánál 1849-ig, a Lánchíd felépítéséig állott fenn. Amikor másodszor felállították a hajóhidat, akkor ezt rendelet határozta meg. „Az új hajóhid a M. Kir. Kamara felügyelete alatt állt, de megmaradt a két város kezelésében.”

Érdekes megfigyelni, hogy a két város, Buda és Pest kelet-nyugat irányú szimmetria tengelyei között mintegy „fél városnyi” észak-déli eltolás van. *Feltételezzük, hogy amilyen mértékben kezdte elveszíteni katonai funkcióját a pesti városhatár, amely tehát védte az átkelőhelyet is, ugyanolyan mértékben kezdett észak felé vándorolni a hajó-, illetve a repülőhid (minden bizonnyal egyre korszerűbb technikai megoldásokat alkalmazva), hiszen a repülőhid 1749 körül még a mai Erzsébet híd helyén állt, és csak az 1770-es évektől működött a mai Lánchíd helyén.*

A szerkezeti átalakulás folyamán a hajóhid mintegy félútig jutott el a Lánchíd felé (a repülőhid pedig szinte már kijelölte a Lánchíd helyét), hiszen 1767-ben, amikor elrendelték a hajóhid ismételt felállítását, esetleg lehetett még valami csekély jelentősége a városhatárnak, és ezért állt a hajóhid a városhatár által védett helyen. Három év múlva azonban a repülőhid már elhagyta a városhatár által védett városrészt, összhangban a városhatár stratégiai jelentőségének megszűnésével. Úgy tűnik, hogy 1770 körül, Mária Terézia uralkodásának idején (uralk. 1740-1780) már nyilvánvaló volt az új város és szerkezet kialakításának időszerűsége, hiszen Pest városhatára már alkalmatlan volt bármilyen komoly védelmi funkció ellátására. Ezt erősíti meg, hogy a források szerint már a XVIII. század elején megszűnt az építési tilalom a városhatár belső oldalán.

A MODERNIZÁCIÓ KEZDETEI

A falak lebontásáig a városba csak a kapukon át lehetett bejutni. *Pest város (és az akkori külvárosok) fejlődésének következő szakasza tehát a városhatár bontásával kezdődött el. A városhatár a hadászati jelentősége 1780-ra már biztosan megszűnt, mivel ekkor bontották le a Váci kaput. Egyre kevésbé fenyegette az országot olyan hatalom, amely ellen a pesti városhatár hatékony lehetett volna. (A 2,2 km hosszú fal jelentős része a ma álló házak udvarán még látható.) Rómél Flóris³ szerint „a kecskeméti kapu külső kerek tornyát pedig 1796-ban parancsolta a város lerontani” (Kecskeméti kapu: 1796; Hatvani kapu: 1808; Belgrádi kapu:*

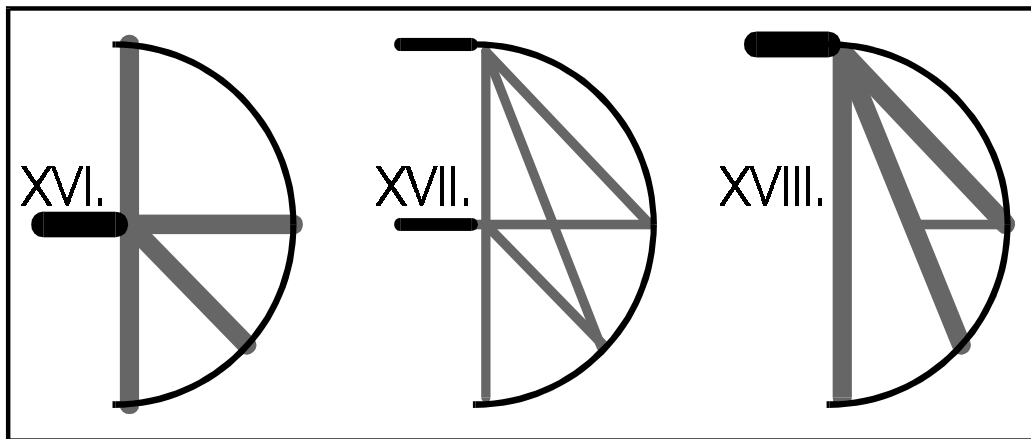
³ Rómél Flóris: A régi Pest. REPRINT, 1989.

?) *A városfal lebontása városi érdek volt, feltehetően nem igényelt jelentősebb forrásokat, továbbá a fal anyagát felhasználták az építéshez, így a dolog valahol rentábilis is volt.*

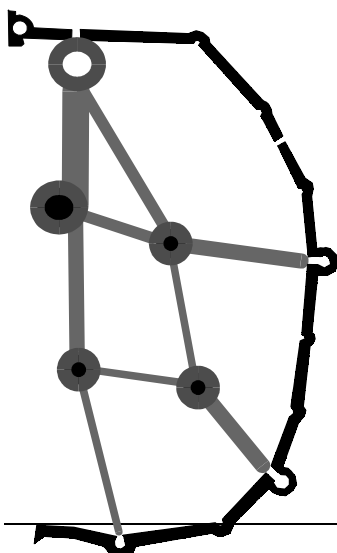
Miközben bontják a városfalat, *József nádor is felismeri Pest kedvező földrajzi – gazdasági adottságait, értékeit. Célul tűzi ki, hogy Pestből tartományi székhelyt teremtsen.* Az 1796-ban nádorrá választott József főherceg 1801-ben hívta fel a király figyelmét Pest város fejlesztésének szükségességére. A nádor megbízásából Hild János (1761 – 1811) építőmester 1805 márciusában szabályozási programot, majd tervet dolgozott ki. Ennek végrehajtására állította fel a nádor a Szépítő Bizottságot, amely ettől fogva minden egyes tervet felülvizsgált. *Hild terve alapján 1805-ben József nádor kidolgozza programját, és kezdetét veszi Pest fejlesztésének irányítása – természetesen a császári udvar egyetértésével.*

Hild János terve városrészeket két kategória szerint szabályozta, ezek a következők:

- A középkori falakon belüli településrész, a Belváros.
- A „külterületek”. Ezeknek a Belvárostól keletre és délre eső részein háló szerint felosztott tömböket tervez. Ezek a városrészek végül is e szerint a terv szerint épültek be.



Az eddigiek alapján sematikusan vázoljuk a Belváros szerkezetében történt jelentős változásokat a XVI. és a XVIII. század között, melyek során *nem csupán a várfal védelmi funkciója szűnt meg, hanem elég jelentősen elmozdult a hídfő is.* Az így kapott szerkezetre - egy egyszerű modell segítségével - felrajzolhatjuk a XVIII. századi Pest átmenő forgalmának megoszlását.



Ebből kiderül, hogy a folyamat eredményeképpen a Váci utca déli szakaszának és ezzel együtt a déli városrész forgalmát jelentősen akkumulálta az északi szakasz, amiből következően *ez a terület jóval alkalmasabb lehetett az akkori és a későbbi korokban is a kereskedelemre és a vendégfogadásra.* Nyilvánvaló, hogy a 3-4-szer nagyobb forgalom nagyjából ennyivel több kereskedő számára biztosította a piacot, melynek hatásai napjainkban is szemmel láthatóak „a Váci utca cicomásabb szakaszán”.

A Váci utca a Vörösmarty térről indul, s az Erzsébet-híd⁴ érintésével a Vámház körútig, azaz a Szabadság-híd magasságáig tart. A középkorban ilyen hosszú volt egész Pest. Az utca két szakasza nem nagyon hasonlít egymáshoz. Egy helytörténeti monográfia jellemzése szerint olyanok, „mint egy híres cicomás primadonna és az ő szolid, szerény, derék háziasszony húga”. A pestiek Váci utca néven csak a cicomás részt értik, s mint *legendát* kezelik. Itt alakult ki a legdivatosabb vásárló utca már a XVIII. század végén, s újult, szépült, egészen az I. világháborúig. Jelenleg 10 múlt századi épület emlékeztet azokra az időkre.”

A vázolt szerkezet, „adottság” adta meg a kellő lökést és „versenyelőnyt” az északi oldalnak, mellyel együtt a déli városrész más funkciók befogadását biztosította. Ezért alakult ki az északi oldalon a legdivatosabb vásárló utca pontosan a XVIII. század végén (nem előbb és nem később), míg a déli, nyugalmasabb, kisvárosias rész - többek között - a polgárság lakásainak, műhelyeknek adott otthont.

Az akkori Belváros szerkezeti sajátossága, hogy lehetővé tette az átmenő forgalom irányának szinte gyökeres megváltozását, miközben megmaradt a zárt szerkezet, mivel a védművek helyén, azok vonalát követve alakult ki az új „térfa”. *Tehát a Belvárosban nem csupán a belső szerkezet „középkori eredetű”, hanem a „héjszerkezet” is, amelyik valóban afféle védőfal jelleget kölcsönöz a kiskörútnak.*

Észrevehető, hogy Hild János 1805-ös városrendezési tervében a „rég városban” csak „kisebb utca-kiigazításokat, kiegyenlítéseket javasolt”. Ez érthető, hiszen *a terv készítésének idejére már lezajlottak a Belvárosban az első és jelentősebb szerkezeti változások és a belső szerkezet - kisebb kiigazításokkal is - képes volt ellátni funkcióját.* A Lánchíd átmenő forgalmának pedig nem kellett szükségképpen érintenie a Belvárost, „így a Belváros - kiigazításokkal - élhette a maga mindennapi életét”. Ezért is fordították a figyelmet inkább az újvárosra és a külvárosokra.

*A terveknek megfelelően dinamikusan fejlődő Pest a XIX. század közepére az ország központja lett, ahol kereskedelemről és iparból éltek a polgárok. 1846-tól épülnek a sugárirányú vasútvonalak és természetesen a központban épült meg az első közúti Duna-híd is. A Lánchíd építését gr. Széchenyi István kezdeményezte és a Lánchídtársaság kapott szabadalmat, azaz magánvállalkozás keretében valósult meg. Ebben ugyan részt vehetett város, vagy a városok, a lényeg azonban az, hogy a Lánchíd nem „városi beruházás” volt. Az építés 1839-ben megkezdődik, azonban még el sem készült teljesen, amikor a szabadságharc alatt a Budára visszavonuló osztrákok máris fel akarták robbantani, hiszen *a harcok során a városban lévő hidaknak mindig a katonai szerepe domborodott ki, és a mindenkor visszavonulók igyekeztek a hidakat felégetni maguk mögött.* (Az első állandó Duna-hídat végül csak a leverett szabadságharc után, 1849. novemberében adhatták át a forgalomnak.)*

A reformkor után beindult és a kiegyezés után kiteljesedett „birodalmi” modernizáció megállíthatatlan volt. Egy figyelemre méltó álláspont szerint⁵ a modern városrendezést az 1866. évi LVI. tc. alapozta meg, amely a kisajátítás szabályait foglalta össze - a modernizáció alapvető feltételeként - Pest és Buda városok területére nézve. Pest és Buda vezetősége hozzájárult egy olyan vegyes szépítő bizottság megalakulásához is, mely mind az állam, mind

⁴ Az Erzsébet híd nevét I. Ferenc József osztrák császár és magyar király 1898-ban meggyilkolt feleségéről, Erzsébet királynéről kapta.

⁵ Sipos András, VÁROSPOLITIKA ÉS VÁROSIGAZGATÁS BUDAPESTEN, 1890-1914

Pest és Buda képviselőit magába tömöríti. A bizottság 1868. május 18-i alakuló ülése a főváros fejlesztésének, egységének fontosságáról szólott. *„Nélkülözhetetlennek ítélte a két város kapcsolatának szorosabbra fűzését, együttműködését a város szépítése, rendezése terén. A munkálatok előfeltételeként a kisajátítási törvény életbe léptetését jelölte meg. ... Célszerűnek ítélték a Lánchídnak mint vámvonalnak fölszabadítását, sőt azonfelül két újabb híd létesítését.”*

Akkoriban „a Tanács⁶ munkaerejét lekötötte ... az építendő Dunahidak kérdése. Ez utóbbi nagy ismeretlen a messzemenő tervek megvalósítását lehetetlenné tette. Közbevetőleg nem egyszer lehetett volna javítani a Belváros maradi állapotán, a tanácsnak azonban sajnosan kellett tapasztalnia, hogy ilyenkor szembe találja magát a legfőbb érdekelttel, a fővárossal.”⁷

A város fejlesztésével összefüggésben tehát a hidak és a közlekedés kérdése olyan évszázados problémakört alkot, amivel szinte minden korban szembe kellett nézni, ám ez a probléma szinte mindenkor eltörpült a már meglévő, funkcionáló szerkezet módosítási kérdéseire képest, melyekkel kapcsolatban mindenkor a legkülönbözőbb érdekek feszültek szembe. A Belváros szabályozásának kérdésköre a Tanács (FKT) 1885. évi jelentésében a következőképpen szerepel: „A Belváros szabályozása kétségkívül igen nehéz, főleg pénzügyi szempontból. A Belváros közlekedési erei ma is jobbra ugyanazok, melyek hajdanán voltak, noha a lakosok száma és a forgalom azóta tetemesen megsokszorozódtak. A házhelyek jövedelmezőségén kívül minden más tekintet félretételével épületekkel lettek megrakva, melyek nagyrészt világosság hiányában vannak. A görbe, szűk és egymásnak nem megfelelő utcákban nincs semmi rendszer. A Belvárost minden oldalról szép, tágas forgalmi utak övezik, de ezekből nem vezetnek a Belvárosba olyanok, melyek akár a forgalom igényeit és oda levegőt ömlesztene.

Ilyen viszonyok között a szabályozási terv megállapításánál kettős célnak kellett szem előtt lebegni: a jelenlegi utcákat, miután helyettük újakat létesíteni nem lehet, a forgalomra kell alkalmasabbá tenni és a Dunáról friss levegőt az épületek tömkelegébe bevezetni.”

Látható, hogy már a XIX. század végén felismerték, hogy a Belvárosban a telkek, a „házhelyek” alaposan és olyan mértékben „túlépültek”, hogy már akkor sem álltak rendelkezésre a funkcióürüsből fakadó forgalom által igényelt közterületek. Az átmenő forgalom számára biztosan nem. A problémát csak fokozta, hogy a Belváros belső úthálózatának szerkezetének rendszere valóban az előző korok igényeinek felelt meg, azt szolgálta ki a mindenkori átkelőhelyek és a városkapuk közötti kapcsolatok biztosításával. Amint azonban feleslegessé váltak a városkapuk, a falak és az átkelőhely is kiköltözött a Belvárosból, *amint a struktúra elvesztette funkcióját, XIX. század végére csak a rendszertelenség maradt. Az is kiderült, hogy nem álltak rendelkezésre azok a pénzforrások, amelyek segítségével az egész Belvárost „modernizálni” tudták volna, ezért már akkor is a forgalomra igyekeztek alkalmassá tenni a városszerkezetet.*

A Lánchidat az állam 1870-ben tulajdonába vette, és megindult további két további állóhíd építésének előkészítése – amelyeket még a Belvároson kívülre szántak. 1870-ben a X. törvény „egy 24 millió forintnyi sorsolási kölcsönben anyagi fedezetről gondoskodott, úgy rendelkezett, hogy e kölcsönből mindenek előtt megváltandó lesz a Lánchíd a

⁶ Az akkori Fővárosi Közmunkák Tanácsa.

⁷ Siklóssy László: Hogyan épült Budapest? (1870-1930), Budapest, 1931. Fővárosi Közmunkák Tanácsa.

Lánchídrészvénytársaságtól, a forgalomnak és a közlekedésnek biztosítása végett pedig egy, vagy szükség esetén két állóhíd lesz építendő. A Lánchíd megváltásával a törvény a minisztériumot bízta meg, az új híd, illetőleg hidak építését pedig a közlekedési miniszter felügyelete alatt végrehajtandónak mondta ki. ... A háromhidas Budapestre mondta ki az 1885. XXI. t.-c., hogy mihelyt a hidakból befolyó tiszta jövedelem a 650.000 forintot meghaladja, a többletet egy *negyedik* híd építési költségeinek fedezésére fordítandó.”⁸

A város fejlesztése során „figyelmet kellett fordítani a városfalakon belül fekvő ősi *Városra*, a *Belvárosra* is. Itt volt a legnehezebb a megmozdulás. Itt összezsúfolódott a lakosság, a telkek drágák voltak a kisajátítás minden négszögöle súlyos áldozatokat kívánt. A régihez való ragaszkodás itt volt a legerősebb.

Az első szabályozási terv a Belvárosban és a Lipótvárosban mindenekelőtt mindazt a hibát kívánta jóvátenni, amelyet az ósdi ösztönös városépítés követett el a nem sejtett modern fejlődés rovására. E fogyatékoságok részben maguktól adódtak a falakkal körülvett városban. Ebbe a kategóriába tartozik a falvonalon át való közlekedési lehetőség: a Hatvani utca szűk, a Lipót és Zöldfa utcák torkolata rendezetlen, az Uri utcából nem lehet kijutni a Deák Ferenc utcába. A fogyatékoságok második kategóriájába tartoznak a zsákutcák és megszakadó utcák, amelyeket a zárt városban a szintén térrel való takarékoskodás hozott létre. Ilyenekre is találunk példát. A harmadik kategóriába tartoznak azok a szabályozások, amelyeket Budapest megváltozott helyzete követel meg: nemzeti fővárosra kell berendezkednünk...”⁹

A MODERNIZÁCIÓ KITELJESÉDÉSE

A modernizációt zászlójára tűző városrendezés számára *a funkciót veszített szerkezet ósdi és ösztönös volt*, egyre zavaróbb volt az átmenő forgalom számára a „falvonalon át való közlekedési lehetőség” hiánya. Felismerték, hogy a „térrel való takarékoskodás” alapvető szempont lehetett a „zárt városban”, ami viszont a későbbiekben érvényesülő szabályozással együtt, ami lehetővé tette a beépítés legmagasabb fokozatát, valóban egyedi állapotokat teremtett.

Az sem tekinthető véletlennek, hogy drágák voltak a telkek, és lakosság „zsúfolódott”, hiszen *az első három híd által határolt és persze felértékelt pesti Duna-szakasz mentén mindig lehetőség a beépítés legmagasabb fokozatára. És ez elég magas hozamrátát biztosít magas telekárak esetében is...* Az is nyilvánvaló, hogy *a beépítés legmagasabb fokozata döntően a lakások és az intézmények számára alkalmas, és persze megfelel a központi igazgatás számára is (kormányzati negyed a Lipótvárosban).*

A XIX. század második felének szabályozási tervéből származó konkrét előírások – példaként - ilyenek voltak:

- „a Hatvani¹⁰ utcának nyolc öltre¹¹ szélesítése,

⁸ Siklóssy László: *Hogyan épült Budapest? (1870-1930)*, Budapest, 1931. Fővárosi Közmunkák Tanácsa.

⁹ Siklóssy László: *Hogyan épült Budapest? (1870-1930)*, Budapest, 1931. Fővárosi Közmunkák Tanácsa.

¹⁰ Mai Kossuth Lajos utca.

¹¹ 1 öl = 6 láb.

- a Barátok¹², a Sebestyén és a Rózsa terek, a Lipót¹³ utca szabályozása,
- a Szerb utcának a Dunára kivitele és
- a Lipót utcai új városház előtt tér létesítése.”

„Egész városrészeket a nagyvárosi fejlődés sodrába bekapcsoló kiemelt városrendezési akciókra akkor kerülhetett sor, ha a főváros és a kormány a koncepció és a finanszírozás kérdésében egyaránt megegyezett. Az 1890-es évek és a századforduló fejleményeiből két nagyszabású program emelkedik ki. A sugárirányú főútvonalak addig megtörtek a Belváros határán, amelynek régi, szűkös, girbe-gurba utcái tökéletesen alkalmatlanok voltak a Duna felé törekvő forgalom lebonyolítására. Az Eskü téri híd megépítésének elhatározása 1893-ban maga után vonta a Hatvani utca folytatásaként új széles útvonal megnyitását és ennek folytán a Belváros teljes átépítését. A Fővám téri (Ferenc József) híd építése a budai oldalon, a Gellért-hegytől délre elterülő részen adott lökést új városrész keletkezésének. A hidak állami beruházásban épültek, a feljárók, útvonalak kialakításához és a belvárosi szabályozási munkákhoz a főváros 2 millió forinttal járult hozzá.

A város fizikai-topográfiai képének alakítását illetően a hatósági beavatkozás - a látványos városfejlesztési eredmények mellett is - sok tekintetben nem abban az irányban hatott, hogy a megfelelő életminőséghez szükséges épített környezet a lakosság zöme számára hozzáférhető legyen.”¹⁴

Egy további összefoglaló vélemény is azt hangsúlyozza, hogy „Pest-belterület rendezését a hidak építése kényszerítette ki. Súlypontja a régi pesti központ, ahol az Erzsébet-híd építése felvetette a rávezető út (környezetének) problémáját. ... Felszámolták Pest középkori eredetű magját. ... A Belváros jelenlegi képének formálását az újjáépített Erzsébet-híd, valamint a hídra vezető útrendszer fejezte be. Csak remélni lehet, hogy bármilyen változás jön, az újat építők ezentúl a korábbinál nagyobb mértékben tekintettel lesznek a régi épületekre is.”¹⁵

A Ferenciek terét - ideiglenesen - már 1874-ben rendezték, „aminek következtében lényegesen javult a közlekedés”.

A második hídként a Margit híd épült meg 1876-ban (ami előkészítette a Lipótváros beépítését). A Margit hídon a járda mellett 1879-ben lóvasúti, 1896-tól villamosvasúti vágány volt. Ezt követte a harmadik híd, a Ferenc József híd, melyet 1896-ban adtak át, és amely újjáépítése után Szabadság-híd néven ismert. Az eredeti hídon a főtartók mellett helyezték el a villamosvasúti vágányokat.

Az első három híd még nem érintette igazán a Belváros szerkezetét. Ebből a szempontból érthető, hogy a Közmunkatanács az Eskü térnél először gyalogos hidat tervezett. Végül azonban győzött a modernizáció, és az Erzsébet-híd (épült 1897 és 1903 között) is közúti híd lett, mégpedig olyan híd, melyet „az élet és esztétika egyaránt megkívánt”.

Az Erzsébet-híd a Szabadság híd és a Lánchíd között egy olyan helyen ível át a Dunán, ahol – figyelembe véve a korábbi három híd közötti távolságot is – valóban elképzelhető lett volna

¹² A mai Ferenciek terénél.

¹³ Váci utca.

¹⁴ Sipos András, VÁROSPOLITIKA ÉS VÁROSIGAZGATÁS BUDAPESTEN, 1890-1914.

¹⁵ Adatok a Belváros történetéhez. Budapesti Városvédő Egyesület, 1993.

egy gyalogoshíd. Ám a XX. század fordulóján már rendelkezésre állott egy reprezentatív híd megépítéséhez szükséges forrás, amit törvény biztosított, máshol pedig még nem látták szükségesnek hídépítést, hiszen a következő híd, a mai Petőfi híd csak 34 évvel később, 1937-ben létesült (persze teljesen más történelmi helyzetben).

Az Erzsébet híd 2x1 sávós volt, és biztosította a villamosforgalmat is – idővel. Hozzátartozik a „történehez”, hogy „egy lánchíd készült itt, mely a legnagyobb nyílással rendelkezett a kategóriájában (290 méter), és annyira díszesnek lett tervezve, amennyire egy fémszerkezetű lánchíd díszes lehet. A rekord nem feltétlenül ok a büszkeségre: a világban ekkor már kábelhidakat létesítettek ekkora távolságok áthidalására, de a magyar fémipar nem volt még képes megfelelő szakítószilárdságú fém pászmát előállítani, így a láncszemes megoldás mellett döntöttek. Ezzel együtt az 1903-ban átadott híd vitathatatlanul a legszebbek közé tartozott. A neve ekkora már Erzsébet híd volt, az 1898-ban merénylet áldozatául esett királyné emlékére.

A hidat villamosforgalomra is tervezték. Az alsóvezetékes sínek ott is voltak a hídpálya két szélén, a forgalom mégse indult meg rajtuk, a vágányok folytatás nélkül véget érnek a hídfőben. A helyzet feloldására 1914-ig kellett várni. A város két villamostársasága egészen eddig harcolt a dunai átkelés jogáért a hídon. A BKVT-nek nagyobb esélye volt megkapni ezt a kiváltságot, hiszen az ekkora már némileg kiszélesített Kossuth Lajos utcán át az ő nagyforgalmú Rákóczi úti vonaluk folytatása vezetett volna ide. A koncesszió megszerzésének érdekében különböző ígéretekkel tették a városi hálózat bővítésére a városvezetésnek, persze a konkurrencia is hasonlóan cselekedett. A városi hatóságok végül úgy határoztak, hogy a BKVT építheti meg a vonalat, de BVVV is használhatja a vágányokat (ezt az osztott használatot nevezték peage üzemnek).¹⁶

„Az Erzsébet híd a város és az ország egyik büszkesége lett.” „Mentek az emberek maguktól is, hogy a karcsú gyönyörűséget köszöntsék, annál is inkább, mivel csakugyan hibátlanra sikeredett a Sávoly Pál által tervezett függőhíd. A régi Erzsébet híd szintén gyönyörű volt. Münchenben, a Deutsches Museumban is megtalálható a makettje, ahol a világ legszebb hídjának nevezik a maga idejében („Seinerzeit die schönste Brücke der Welt”).¹⁷

A világ legszebb hídját a nemzeti főváros arra alkalmas helyén épült fel. A reprezentatív és „rekorder” Erzsébet-hídjához egyenes és széles sugárutat terveztek, amihez lebontottak és felépítettek tömböket. A Belvárosnak a Kossuth Lajos utca által elválasztott északi és déli része között azonban a funkció-megosztás megmaradt. Ennek lényege, hogy az északi oldalon inkább a közigazgatás (mint ahogy korábban itt volt a vármegye- és városháza, a katonaság, a kaszárnya és a hidászat) és a kereskedelem dominált, mint ahogy már két-háromszáz évvel ezelőtt is, míg a déli oldalon a lakások mellett többségben voltak és vannak a hitélet intézményei (templomok és kolostorok), mára az általános és középiskolák, illetve az egyetemek. A déli tehát oldal inkább a lakófunkciónak adott otthont a XX. század elején is - hasonlóan napjainkhoz.

A városfejlesztés hatására a Belvárosban a XX. századfordulóra átfordult a „várostengely”, miként a déli séta is áthúzódott a Koronaherceg utcából a Kossuth Lajos utcába, ahonnan „bekanyarodhatunk az Eskü útra. Itt már egy új világ tárul elénk. Az időgép elröpített bennünket Budapest legmerészebb szabályozásának közepébe: a régi Pestnek a modern

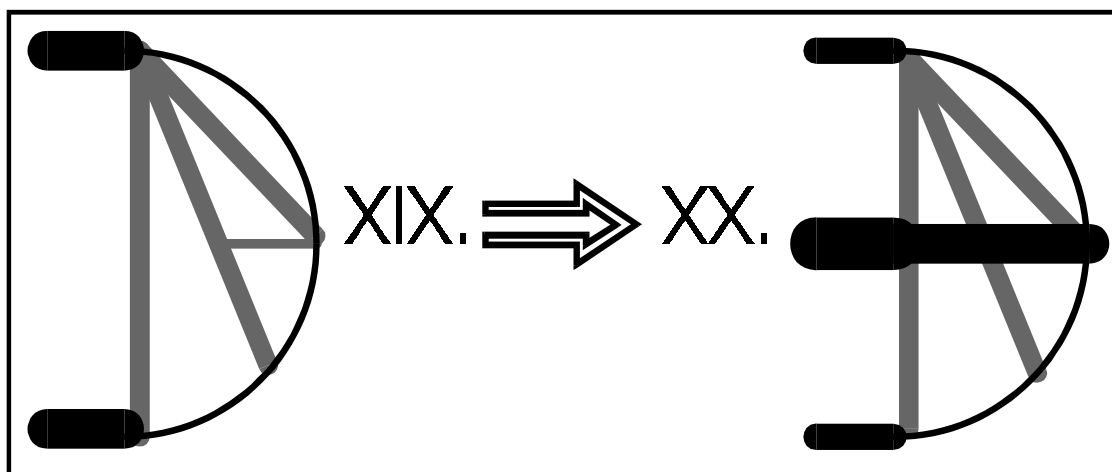
¹⁶ <http://telnet.hu/hamster/kozlekedes/erzsebethid/>

¹⁷ <http://www.betonnet.hu/hirek/2002/0223mn.html>

Belvárossal való cseréjébe. Az Eskü utat megnyitó két bérpalota, melyet Klotild főhercegnő építtetett, olyan képet adnak a világvárosias belváros közepének, amely szinte kitörölte az emlékezetből a régi Kígyó-patika környékét.”¹⁸

Az eredmény: megépült a századforduló világvárosias hídfője, átfordult a várostengely, míg a térfalak mögött újabb évtizedekre „megnyugodhatott a középkori városszerkezet, szűk utcáival, sok lakójával”.

Kissé nagyobb időtávra tekintve kiderül, hogy ezzel valójában az eredeti szerkezet rekonstruálódott, csak hogy most már a hídfőben nem az erőd, hanem a Klotild paloták állnak, hiszen az Erzsébet híd is az alkalmas helyen, a pesti révnél áll. Ha pedig áttekintjük a XIX. és a XX. század jellemző szerkezeti változásait, akkor kiderül, hogy a Lánchíd és a Ferenc József híd még tehermentesíthette a forgalomtól a Belvárost, miközben az megőrizte középkori eredetű szerkezetét.



Az első négy hídból az utolsó három villamosvágánnyal épült a kor technikai modernizációjának megfelelően. Nem véletlen, hiszen a nemzeti főváros egyben a villamosok városa is volt – sok magyarországi városhoz hasonlóan. A végső, a mai formát pedig a metró adja. A modernizáció jelenlegi szakasza során 1973-ban megszűnt a villamosforgalom az Erzsébet hídon, a vágányokat felszedték és a közúti forgalom már 2x3 sávon haladhat. Végeredményben ezt készítette elő a XIX. század szerkezeti modernizációjával a Belváros közepén a „középkori mag felszámolása”, mint ahogy ez biztosította a helyet a Ferenciek terén lévő metróállomás, illetve közúti aluljáró számára is.

Ezzel azonban még nem zárul le végleg a nagyvárosnak a Belvárost érintő több mint 100 éves szerkezeti modernizációja. A 4-es metróval a Belvárosnak már mindegyik „kapuja” metrómegállót kap. A villamos megszűnik a Szabadság hídon (is). A hajdani védművek helyén pedig már kizárólag gépkocsik közlekednek.

¹⁸ Siklóssy László: Hogyan épült Budapest? (1870-1930), Budapest, 1931. Fővárosi Közmunkák Tanácsa.