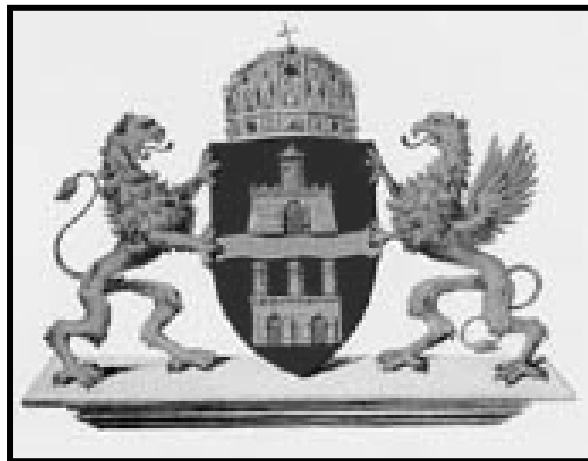


ELTE TTK, Regionális Földrajz Tanszék

Budapest világvárossá válása



Írta:
Ladjánszki László
IV. éves hallgató

Kistarcsa, 2003-2004

Bevezető

Az 1800-as évek folyamán fővárosunk a Kárpát-medence legfőbb központjává, egy igazi metropolisszá emelkedett. Azt az időszakot, amikor a szóban forgó folyamat kicsúcsosodhatott, a tankönyvek „hosszú XIX. század”-nak nevezik. A különböző jelentőséggel bíró, a történelemben egy-egy nagy lépésként értelmezhető események közül a Nagy Francia Forradalom 1789-es kitörése – az akkori eszmék megszületése és erősödő társadalmi beágyazódása – számít egy új korszak kezdetének, valamint az 1914-ben kitört I. Világháború e korszak lezárásának. Ekkortájt Magyarország együtt mozgott az Atlanti-óceán partjára került centrumtérrel fejlődésével, nem sokkal lemaradva követte hazai viszonyok közt a centrum irányzatait. Dolgozatom témáját ezért az előbb leírtak szerint a II. József halála utáni évekkel, a kalapos király „hagyatékával” kezdem, és a világháborúval fejezem be.

Három település önálló fejlődéséről beszélhetünk a XIX. századig, főként az 1872-ben megfogalmazott és a következő évben végrehajtott törvény szerinti egyesülésükig. A Római Birodalmon belül eltöltött idők óta Óbuda fényessége elveszett, az egyesülésig megőrizte kisvárosias jellegét. Budán a IV. Béla által adományozott kiváltságlevél, majd a XV. században uralkodói székhellyé kinevezés komoly lökést eredményezett az urbanizációban, mindezek azonban a XVIII. század végére kevésnek bizonyultak egy ország irányításához. A Duna bal partján viszont a Hódoltság megszűnésével egy időben a kontinensen kiteljesedő agrárkonjunktúra főleg élőállat-exportban ösztönözte a vidéki lakosságot, amelynek egyik állomásaként működött a pesti vásár, rögtön másodikként a rangsorban a Habsburg Birodalom székhelye, Bécs mögött. E funkció teremtette meg elsőként, hogy teljesen racionális alapon fejlődjön országunk első számú központjává. Buda ennek és központi fekvésüknek tudatában nyerte vissza közigazgatásbeli szerepét. II. József ugyanis a nádornak, az uralkodói akarat hazai megtestesítőjének adományozta a vár épületét a nádor feladatköre ellátásához. Több házat is birtokoltak itt az országban tevékenykedő szerzetesrendek, amelyeket aztán a király a szekularizációról szóló rendelete segítségével tőlük elvett, és közfunkciókat helyezett el az így szerzett házakban. Pesten hasonló módon jutott hozzá a mai Lipótvárosban fekvő területhez, amelyen teljes egészében jóval halála után, harminc év alatt lett kész a város egyik legérdekesebb épülete. Építését a bécsi származású Hild József fejezte be, és adta át a tervnek megfelelően lakhelyként a katonaság számára. (Preisich G., 1960, 33-35. o.)

A XIX. század első fele

A Királyi Szépítő Bizottság

Néhány apróbb, a felső körökből elindított kezdeményezés után az 1796-ban nádorrá kinevezett József főherceg tevékenysége említhető elsőként. A város esztétikai jellemzőin szeretett volna változtatni. Maga a városi vezetés, a tanács szintén foglalkozott egy hasonló ügygel. A növekvő vásári forgalomhoz és az ezzel járó egészségügyi problémához megfelelő méretű, központi fekvésű térre volt szükségük. Orczy László, II. József első kamarai adminisztrátora, majd az őt váltó Schilson János javaslatára a mai Erzsébet tér kapott a feladathoz illő kialakítást. (Javaslatuk azért lehetett abban az időben fontos, mert a király nevezte ki őket az udvari kincstár, vagyis a költségvetést kezelő szerv és az országunk fölött álló Helytartótanács, illetve a helyi érdekeket képviselő városi tanács közti közvetítéshez.) (Preisich G., 1960, 35. o.) A nádor azonban többet akart elérni, ezért létrehozta 1808-ban a Királyi Szépítő Bizottságot. A könyvek leggyakrabban Szépítő Bizottsággént emlegetik, én

viszont egyes esetekben csupán a „Bizottság”-ként. Működéséhez pedig megteremtette a Szépítő Alapot, amely nagyrészt a nádor tulajdonában lévő ingatlanokat kezeléséből (eladás, bérbe adás) nyerte a szükséges pénzt. Új jelenségnek számított e szervezet Magyarországon, a korábbi városrendezésekben, azaz II. József döntéseinél még a gazdasági okok játszották a főszerepet. (Pogány F., 1959)

A Bizottság megalakulása előtt már készen állt Hild József terve, amit a nádor kezdeményezett és próbálta elfogadtatni a várossal, és közben az ügy komolyságát demonstrálva jutott el a Bizottság ötletéhez. Hild terve a nádor elsődleges szándékai szerint egyedül Pest rendezéséről szól, mint ahogy a Bizottság működése is ide koncentrálódott. A javaslatok leginkább a Belvárosról, az Országút és a Széna térnek (később Calvin, ma pedig Kálvin tér) kialakításáról szólnak. Korábban már Schilson is megalkotta tervét az ipari létesítmények által dominált Lipótváros sakktábla-alaprajzú lakónegyeddé alakításáról, amit a rendezési terv szintén megemlíti, mégpedig igazodva az Újépület vonalaihoz. Kevesebb ajánlás olvasható a külső kerületekről, közülük mindenképp Terézváros változtatásai emelhetők ki. Hild azt írta, hogy a város egységes képéhez, fejlődéséhez a falak, kapuk eltávolítása (a Kecskeméti kaput már 1795-ben, a Hatvanit 1803-ban szedik le a helyéről), egyenes, tiszta vonalú utcák születése szélesítésükkel, esetleg szűkítésükkel, középületek vagy például a belváros közepén fekvő botanikus kert kitelepítése szükséges. A közegészség javítására csatornák építését, a Duna-partok és a kikötőhelyek, valamint az ehhez kapcsolódó ipari létesítmények, fatelepek rendszerezett kiépítését javasolta. Dologházak és kaszárnnyák létesítése szintén szerepelt a programban, mint ahogy a várost övező (futó)homokos területek fásítása, vagy a mélyebben fekvő, éppen ezért árvizek által jobban veszélyeztetett területek feltöltése, árkosítása. Hild elképzeléseit a Bizottság létezése idején legfőbb feladatai közt tartotta számon. (Preisich G., '60, 44. o.)

A Szépítő Bizottság tagjai sorában találjuk Pollack Mihályt, a kor egyik legnevesebb építészt, aki állandó tanácsadói szerepet viselt ott. A tagságból sokan egy-egy kerület építési felügyelőinek feladatát látták el, ezzel is aprólékosan nyomon követve Pest horizontális és vertikális terjeszkedését. A Duna egyik partján sem voltak jellemzőek az emeletes házak, kivételt talán a Belváros és a lassan kiépülő Lipótváros, vagy ahogy a köznyelv nevezte a felülről irányított, rendezett megjelenése miatt, az Újváros jelentett. Hildék szorgalmazták, és a Bizottság a többszintes házak emelését be is élte programja pontjai közé. Pest belső városrészeinek úthálózata, a jól ismert sugárutak ekkor alakultak ki. Az egykori kibővült várost határolta árokrendszer nyomaként félkörívben visszamaradt Árokvonat utca terézvárosi szakasza szintén Hild elképzelései nyomán szűkült úgy be, hogy a későbbi erősödő forgalomhoz illően nem lehetett egy nagy áteresztő-kapacitású körgyűrűként alkalmazni. (Preisich G., '60, 48. o.)

Az 1838-ban bekövetkezett nagy árvíz főként a bal part házait tette tönkre. Az épületállomány felét adó rossz anyagokból, agyagból, vályogból épültek helye üresedett meg leginkább egy rövid időre. A Szépítő Bizottság alkalmasnak találta az időt az első komoly építési szabályzat megszületésére. A városi tanács a következő évre, 1839-re elfogadta, és az új lakótömbök felhúzásánál igyekezett betartatni ezt. A szabályzatban különböző kritériumokhoz kötötték az építési engedély megadását. Az esztétikusságon kívül az épületek állóképessége szerepelt a kívánalmakban. Egyik első passzusként kapott helyet az a követelmény, mely szerint az árvíz szintjét hat hüvelykkel meghaladó magasságban kell legalább a földszint padlózatát kialakítani. Önálló tűzfalak emelése, a pincelakások megszüntetése, több emelet létesítése, és néhány, nagyobb szilárdságot eredményező anyag használatának előírása szerepelt még benne. (Pogány F., '59) Bár működésének első húsz éve után feladatköre az adminisztráció ellátására visszasüllyedt, a szabályzat tíz évig változatlan formában élt, mutatva a Bizottság fontosságát. Ez időtájt fontosabb teendői inkább csak a

Külső-Józsefváros rendezésénél akadtak. (Preisich G., 51. o.)Az építési szabályzat módosítására 1849-ben került sor, ám látványos újítással nem szolgált.

A konzervatív, régi értékrendet őrző budai polgárság saját városában egy pesti típusú városrendezési szándékot nem engedett meg, de ennek ellenére József nádor vezényletével itt is létrejött egy szervezet Baucomission néven, utalva a Buda lakosságának jelentős és befolyásosabb részét alkotó németsegre. Feladatai sokkal korlátozottabbak voltak, nagy jelentőséget nem tulajdonítottak neki, pedig a nyolc pontból álló előírást érvénybe léptette a városi tanács. Megalakulásával közel egy időben (1811) Buda déli részén, a Tabánban egy igen nagy pusztítást okozó tűzvész következett be, ami átterjedt a szomszédos Krisztinavárosra is. A sűrűn, szabálytalan alakban beépített városrészek helyreállításakor sem tudott igazán érvényre jutni a helyben megalakult szervezet, a Tabán képe ugyanis semmit sem módosult. (Preisich G., 51. o.)

Széchenyi tevékenysége

A Szabadságharcig Széchenyi István nevét kell még mindenképp megemlíteni. A reformkor legnagyobb politikusa tervei közt szerepelt ugyanis a leendő független államunk székhelyének, Budapestnek a modern, világvárosi szint elérése. Budapestről írt már 1828-ban egy lapban, mivel egyedül a városok egyesítésével képzelte el Magyarország méltó fővárosát. 1790-ben már Révai Miklós kijelentette, hogy a jövőbeli Tudományos Akadémia, a tudományos élet fellegvára számára Budának vagy Pestnek kell helyet adnia. Az elődjeként működő Magyar Tudós Társaság az effajta elképzeléseket befogadva Pestet választotta székhelyéül, így nem volt kérdés, hogy a Széchenyi kezdeményezte Akadémia a Duna bal partján épült a húszas évek végén. A terveinek szellemében jelent meg 1840-ben Budapesti Szemle néven egy folyóirat. (Preisich G., 53. o.)

Széchenyi fontos kapocsnak tartotta a két part közt egy állandó híd létesítését. Ennek bizonyítékeként '32-ben megalapította a Hídegyesületet, melynek feladatául szabta saját tervét. Magyarországon az elsőt szerette volna megépíttetni, így példát külföldön, érdeklődéséhez igazodva Angliában keresett. (Gyáni-Bácskai, 55. o.) Magyar eredetű bankszektor hiánya miatt bécsi bankárokkal vette fel a kapcsolatot. William T. Clark angol építész nyertes pályázata mögött a görög származású Sina György állt, így a negyvenes évek elején megindult kivitelezést nem kis kockázat mellett nagyrészt az ő bankja finanszírozta. Üzleti érdeke úgy realizálódott, hogy hosszú időre a felépülő híd kizárólagos üzemeltetőjévé vált, vagyis ő szedte be a használati díjakat. E koncessziós jog abban az időben sem ismeretlen, a város mégis visszavásárolta az 1849 óta tartó fennállása első húsz éve után, a roppantul megnőtt átkelési igényeknek köszönhetően befolyt nagy nyereség miatt. A forgalom azt igazolta, hogy a túlpartra jutáshoz akkora szükség mutatkozott már akkor, hogy legalább egy újabb híd létesítése nem lehetett kérdés. (Gerle J., 1994)

A Lánchíd helyének kijelölésekor viták keletkeztek, a különböző önérdemeknek megfelelően. Sokan a régi hajóhid helyét tartották megfelelőnek, azért is, mert a belvárost, a régi magot és az Újvárost határoló utca folytatásában alakították ki, és mert a korabeli lakók jól megszokták; a piactér szintén az utca mentén alakult ki. Azonban a híd megálmodója végül győzött tervével, amivel a mai helyre a Duna folyásának szempontjából ugyanolyan alkalmasnak bizonyult az előtte végrehajtott vizsgálatok alapján. Annyival többet jelent viszont fekvése, hogy tengelye a Várhegyet épp felénél metszi, impozáns megjelenést adva a későbbi egységes főváros belső részének. A Lánchidat követő hidak esetében szintén szerepet játszott helyük megválasztásánál a két világ szerves összekapcsolása.

A hídhoz hasonlóan néhány egyéb kérdésben is eltértek a vélemények, a középületek elhelyezését bírálta Széchenyi. A Szépítő Bizottság mégis kijelölte többek közt a harmincas évektől üzemelő Nemzeti Színház helyét, ami végül rossz döntésnek bizonyult. (Preisich G., 57. o.) Még ugyanabban a században átköltözött ugyanis az Astoriánál álló épületből a Blaha Lujza téren egymagában tornyosuló épületbe, eredeti nevén a Népszínházba. Az igazi modern, nagyvárosi élethez úgy vélte, fontos (felülről) irányítani, létrehozni mind a közlekedés-szervezést, mind a köztisztaságot eredményező közművek, az akkor még hiányzó gáz-, víz- és szennyvízcsatorna-hálózat kiépítését, az árvízvédelem fokozását, mind az országban elmaradott állapotú ipari szektor a fővárosban is történő élénkítését, vagy a szórakozáshoz, kikapcsolódáshoz akkoriban elengedhetetlen intézményeket. Az ország több pontján próbált lökést adni az iparosításnak, Pesten ezek közül a Hengermalom létesítése volt igazán említésre méltó. (Preisich G., 53. o.)

Budán a hivatalok, minisztériumok a hatalomgyakorlásban résztvevő tisztviselőket, értelmiségieket biztosítottak. Széchenyi a reformkor politikai erőit, az úri közép- és felsőosztályt akarta a két városba vonzani társadalmi életükhöz méltó intézmények teremtésével. Béccsel, a Birodalom központjával vagy Pozsonnyal, az országgyűlésnek 1848-ig helyet biztosító, mégis Bécshez igen közel fekvő várossal szemben az európai mozgalmaknak megfelelően az egyre erőteljesebb hazafias érzések támaszaként kívánta Pest-Budát felépíteni. A Városligethez közel, körülbelül a Népstadion mai helyén alakította ki a város első lóversenyterét, míg a Nemzeti Kaszinó (Casino) az úri osztály másik, komolyabb találkozási pontjaként a Belvárosban, később az épülő Lánchíd pesti hídfőjénél, a Lloyd palotában kapott helyet. Tehát újabb szempont jelent meg a városépítésben, és ez a szempont – a politikai – Széchenyi óta csak erősödött. Munkássága hozzásegítette az országot a század második felére a legfelsőbb szintű centrumnak a kialakulásához. (Preisich G.)

Általános áttekintés, társadalmi jellemzők

A század elejétől a klasszicista építészet nyert teret, hatása alatt patinás házak tették szebbé elsősorban a Belvárost és a Lipótváros déli részét, Budán a Vár előtt húzódó Vizivárost, villák formájában a hegyek város felőli oldalát. Az 1845-re átadott Nemzeti Múzeumot a '21 óta vendégeit fogadó londoni British Museum mintájára tárták a nagyközönség elé. A kultúra iránt világszerte megnőtt az érdeklődés, ennek egyik úttörőjeként épült meg a Pollack tervezte múzeum a Nemzeti- és a mai Pesti Vigadó helyén létesült Német Színházzal egy időben, ugyanabban a stílusban. A Várban épült Sándor-palota, a Kiegyezést követő évtizedekben a magyar miniszterelnökök rezidenciájaként elhíresült épület szintén a klasszicizmus jegyeit viseli magán. A romantikus építészet ezalatt fejlődött ki, így az előbb felsorolt városrészek közül sokban a stílusok vegyes képével találkozhatott akár egyetlen utcán belül is az ember már abban az időben. E divat valamivel később forrta ki magát, ezért az 1860-as években ezt váltotta fel a későbbi évtizedek jellemzője, a kibővült város arculatát tükröző stílus, az eklektika. (Preisich G., 96. o.)

Pest-Budán az iparban a céhek domináltak a századelőn. Tagjainak többsége régóta élt a városokban, legtöbbször saját műhellyel és lakóházzal rendelkeztek. A kiváltságlevél, azaz a szabad királyi városi cím megszerzése óta a város életébe az (ingatlan)tulajdonosok, tehát nagyrészt ezek a céhes mesterek szólhattak bele, ők kerülhettek döntési helyzetbe. E szokásnak azonban a XVIII. századot követően egyre kisebb jelentőséget tulajdonítottak, mint ahogy II. József rendeletei óta a céhek szerepe is egyre szerényebb a gazdasági életben. Ezzel együtt néhány példától (a Hengermalom, a nagyfokú építkezést segítő budai tégláégetők, a

szintén Széchenyi kezdeményezte Valero Selyemgyár, a Ganz, a fegyvergyár, az óbudai Hajógyár, a Budán épült Goldberger Kelmefestő Gyár) eltekintve a céhek megőrizték elsődlegességüket a század derekáig. A gazdálkodó egységek változásával az egyes rétegek társadalmi státusza, rangja is módosult. A gyártulajdonosok és -vezetők lassan lehagyták vagyonszerzés terén a mestereket, akik legtöbbször vevőkörüket elvesztve süllyedtek az ipari munkásság szintjére, egy részük alkalmazottként volt kénytelen kenyeret keresni. (Gyáni-Bácskai, 55-56. o.)

Egy átlagos magyar városhoz képest sokkal szélesebb kereskedői réteg telepedett meg Pesten, akik a törökök ellenőrzése alá tartozó balkáni államok és Magyarország közt közvetítettek. A pesti szleng egyszerűen csak görögöknek nevezte őket, pedig mindössze a vallásuk egyezett, többnyire szerbekből, bolgárokból állt e réteg. A török birodalmon belül ők szabadon mozoghattak, kereskedhettek, ellentétben a magyarokkal, innen a kínálkozó alkalom. A szigorítások révén választaniuk kellett, vagy a magyar államon belülré helyezték át lakhelyük, vagy kerestek más piacot és helyüket főleg zsidók foglalták el. Budán ezek a folyamatok sokkal szerényebb formában jelentek meg, de nem hagyták a várost érintetlenül. A kereskedőréteg itt is gyarapodott a szokványos céhes (kis)polgárok rovására. (Gyáni - Bácskai, 52. o.)

A gazdasági fejlődést hátráltatta az a tény, hogy Magyarországon nem léteztek hitelintézetek, melyek egy-egy nagy beruházás finanszírozását vállalták volna. Nem véletlenül fordult Széchenyi bécsi bankárokhoz a Lánchíd megvalósulásához. A reformkor alatt mutatkozott ugyan Széchenyi köreiből valami szándék, ám a szabadságharcig csak egyesület formájában jött létre. A Pesti Hazai Első Magyar Takarékpénztár Egyesületet Fáy András alapította 1840-ben. József nádor kezdeményezése révén '41-ben mégis megszületett az első pénzintézet Pesti Magyar Kereskedelmi Bank néven, melynek hitelei komolyabb beruházásokat segítettek elő, akár a Hengermalmot vagy a Központi Vasúttársaságot említem. Magyarországon a Márciusi Ifjak 12 pontjában is kitüntetett helyet kapó független Nemzeti Bank az egész vizsgált korszakban hiányzik, a Kiegyezéssel mindössze a Birodalom akkor már közös irányítású jegybankja születik meg Osztrák-Magyar Bank néven. (Gerle J., 1994)

A városok magterületein kívül a külterületeknek számító Kőbányán, a budai hegyekben, Budafokon (a német nevű Promontoron, a Gellért-hegy déli lejtőin) a kőfejtők szomszédságában elhelyezkedő szőlészetek, gyümölcsösök tették teljessé a korabeli Pest-Buda képét. A polgárok telke általában nem biztosított megélhetést, a vidéki városokhoz képest – Óbudát kivéve – itt nem volt akkora jelentőségű a mezőgazdaságban dolgozók aránya. Állandó lakhelyüket a lakosság kevés kivétellel Pest-Buda belterületein tartotta fenn, mindössze a hétvégi kikapcsolódásuk, kedvtelésük színhelyeként szerepeltek e telkek. Az egyre zártabb, magasabb beépítettség révén a városok lakói a szokások mellett modern szóval a rekreációjukat biztosították így, bár már II. József idejében indítványozta az udvar közparkok létesítését. A legelső és legnagyobb Városliget azóta fogadja a pihenésre vágyókat, miközben folyamatosan bővült közfunkciója. Budán a Városmajor jött létre e célból legkorábban. A gazdag polgárok, főnemesek villái hamarosan szándékosan a közparkok irányába épültek fel, rangot adva az addig külvárosi kerteket magába ölelő területeknek és a parkoknak. (Gyáni - Bácskai, 51-52. o.) A Margitsziget viszont egészen a XX. századig zárva maradt a „pesti”-ek előtt.

A századelői leendő Budapest két nagyvárosának lakossága egymástól létszámban sem tért el sokkal, huszonöt és harmincezer körül lehet becsülni a számokat. (1. táblázat) A bal parton zajló gazdasági fejlődés viszont változásokat eredményezett: a húszas években másfélszer, a harmincas években pedig már kétszer több ember élt ott Budához képest. A

század közepére, tehát a szabadságharc elvesztésével egy időben Pest lélekszáma meghaladta a százezret, míg Budáé a félszázezerhez közelített. Pedig a Reformkor derekán, 1830 körül Pestnek csupán hatvanezer fős lakossága volt, miközben Budán már közel negyvenezen laktak. A népesség-növekedés ekkora mértékben egyedül az erősen pozitív vándorlási mérleg révén következhetett be, mivel az akkori Magyarország a demográfiai ciklus első szakaszára tehető. Az első hivatalos népszámlálást a század második felében tartották (1869), ezért becsült, de elfogadott értékeket vettem figyelembe a népességváltozás vizsgálatánál.

A század második fele

A Kiegyezést megelőző évek

Az 1848-49-es szabadságharc nyomai hamar eltűntek Pest-Budán. A városok élete teljes egészében rendeződött és fejlődött volna a korábban megszokott ütemben, ha az abszolutizmusra törekvő Ferenc József és az eszközül használt Bach-rendszer nem akadályoztatta volna ebben. Ennek ellenére csupán lassuló ütemről lehet szó. A szabadságharc idején történt meg először a városok egyesülése, amit persze a restaurációs politika nem tudott elfogadni. A Budapesti Szemle és az egykor már egyesített magyar főváros eszméje azonban nem tűnt el a következő két évtizedben: a Kiegyezésig kellett várni a megfelelő belpolitikai légkörre a kérdésnek a király elé terjesztéséig. A kérdést az 1867-ben kinevezett Andrássy-kormány egyik fontos feladatákként tartotta számon. A törvényt 1872-ben szentesítették és a következő évtől vált esedékessé. Az összekapcsolt fővárosnak természetesen új címet kellett adni, a három alapító városrész saját címerének jegyeit belefoglalva. A pályázaton győztes munka gyakorlatilag a ma is használt címerrel egyezik meg, amit a címoldalon helyeztem el. A munka egyetlen szépséghibájaként Óbuda hátrányos megjelentetése említhető, hiszen a címerpajzsot tartó két állat, a griff és az oroszlán a két másik város címeréből került bele. Maga a pajzs is a Duna két oldalának központi részét, a Budai Várat és a falakkal körbevett Pestet tünteti fel. (Budapest.hu) Hozzátehetjük azonban mindehhez, hogy Óbuda szerepe volt a legvisszafogottabb Budapestnek országunk fővárosává válásához.

A reformkor vívmányai illetve az áprilisi törvényekben kicsúcsosodó eszméi közül az 1850-es évekre egyedül a jobbágyfelszabadítás maradt érvényben, aminek következtében sokan a városokba, főként a legvonzóbbnak képzelt Pest-Budára vándoroltak munkát keresni. A beköltözésekkel egyre nagyobb tömeget alkottak a képzetlenek Pesten, elhelyezkedni többnyire a gyáriparban tudtak, betanított munkásként a modern iparágak fejlődésének bázisát képezték.

A másik tényező az ez irányú haladásban a vasút megjelenése, viszonylag gyors elterjedése volt. Az ötvenes években a hálózatot szándékosan úgy építették volna tovább, hogy Bécs váljon az egyedüli regionális központtá. Pestről azonban már 1846-ban kiépült a bal parton az első szakasz (Vácig) a birodalmi központ irányába, ezért a Szabadságharc leverése után ezt folytatták először és építették ki teljesen. 1847-ben Szolnokig készült el az első a Pestig futó, alföldi tájakat bekötő vonalak sorában, amely egyre ígéretesebbnek bizonyult a Széchenyi és Wesselényi vezetésével folytatott Tisza-szabályozások következtében művelés alá vont területeknek köszönhetően. A nagy embertömeget koncentráló, fogyasztópiacoknak is nevezett nagyvárosokban, mint abban az időben nagyvárossá növekedett Pesten vágóhidak, cukorgyárak, malmok fogadták a vidékről hozott terményeket, állatokat. Ezért a váci vonalhoz kialakított első indóház, a mai Nyugati pályaudvar helyén álló, a vonatokat fogadó épületet hamar követték teherpályaudvarok, a józsefvárosi- és a Duna-parton a mai Boráros térhez közel létesült pályaudvar. A Kiegyezésig

Magyarországon leginkább e két irányban haladtak a vasút-építéssel, csak a nyugati határszél kapcsolódott Pesttől teljesen függetlenül Bécshez. Láthatóan a várost a vasút-hálózat építéséből nem lehetett kihagyni, ami aztán továbbgerjesztette a Duna-parti városok fejlődését.

Több angol városban, és Európa más pontján is működött abban az időben olyan intézmény, amely egyben koordináló és fenntartó szerepkört is ellátott a városi vezetés mellett. József nádor halálával együtt pesten viszont megszűnt a Királyi Szépítő Bizottság, utóda egészen a Kiegyezésig nem akadt. Persze tudjuk, hogy 1839-ben, majd tíz évvel későbbi módosítás révén létezett az addig is dinamikusabban fejlődő Pesten a Bizottság gondozásában készült építési szabályzat. Az 1870-ben megalapított Fővárosi Közmunkák Tanácsa a nyugati példákat szem előtt tartva már túllépte a Szépítő Bizottság hatáskörét, az elért eredményei a látvány szempontjából legalább az „elődéhez” hasonlíthatóak.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa

A szervezetet a 1870. évi X. törvénycikkkel hívták életre, a főváros rendezési feladataival együtt. (Harrer F., 1941, 13. o.) Legtöbbször Közmunkatanácsként emlegetik, én a rövideje miatt néha Tanácsnak nevezem. Közvetítő szerepet szántak neki az ország érdekeit figyelembe vevő kormányzat és a fővárosi életet mindennap közvetlenül tapasztaló városi irányítás között, miközben biztos háttérrel nyújtottak az egyes társadalomtudományok (a városépítészet, a közgazdaságtan, a történelemtudomány stb.) jeles képviselőinek a tudományterületükön folytatott viták megjelenítéséhez, javaslatok érvényesítéséhez. Rangossága bizonyítékként a tanács gyakran az éppen aktív miniszterelnököt kérte fel az elnöki poszt betöltésére. Ám kezdeti időszakában olyan ismertté vált vezetője is akadt, mint báró Podmanicky Frigyes, az író Krúdy szerint „Budapest vőlegénye”.

Az elnökkel együtt a testületnek tizenkilenc tagja volt. Az egyesítést megelőző évben hatot Pest, hármat Buda tanácsa delegált, ez a kilenc természetesen '73 után is megmaradt, de nem ilyen élesen elkülönítve. A másik kilenc tagot az ország minisztériumai adták, részben a minisztériumok székhelyeként is működő Budapestnek köszönhetően. További, tanácskozási joggal felruházott személyek vettek részt a Tanács ülésein, akik közt a főmérnököket valamint a városokban működő középítési bizottságok képviselőit is meg lehetett találni. A Tanácsnak joga volt bárki mást meghívni üléseire, akit arra érdemesnek talált. A Közmunkatanács tagjai tisztviselők, később állami tisztviselők voltak, munkájukat kilenc évig látták el, viszont a folyamatos megújulás érdekében váltásokra háromévente sor került. (Harrer F., '41, 13.o.)

Az eredetileg megfogalmazott ügyrend szerint hetente tartottak üléseket, amelyek idővel ritkultak, jelentős adminisztrációs feladatot áthárítva közvetlenül az elnökre. Az érvényes szavazáshoz legalább a testület felének szükséges volt a megjelenése. Különböző bizottságokat hívtak életre, hogy a tárgyalandó ügyekről szóló véleményt előkészítsék már a Közmunkatanács ülése előtt. Jogi-, Műszaki- és Pénzügyi Bizottság létezett kezdetben, majd a lista folyamatosan bővült, főként a megnövekedett feladat következtében az előzőek szétbomlása révén (Szépészeti-, Kisajátítási- stb.). (Harrer F., '41, 13.o.) A hatáskörébe tartozó terveket, határozatokat a fővárosi vezetésnek kötelessége volt a Közmunkatanács elé felterjeszteni. Amennyiben a Közmunkatanács döntése különbözött a főváros döntésétől, rangjához méltóan a kérdés felkerült a Belügyminisztériumhoz, amelyik hivatott volt a vitás esetek ügyében ítélni. (16-17. o.) Kevés ilyen ismert történet akadt azonban a hosszú évtizedek alatt, már csak tagsága eredetének kapcsán is. A legnevezetesebb vitában a Tanácsot hozták ki győztesnek, amikor a század vége felé beinduló, a Tanács szemében az út esztétikáját romboló felszíni villamosközlekedést nem engedélyezte az Andrássy úton. (18. o.)

Gyakran töltött be a Tanács speciális szerepkört működése alatt. Út-vasútügyben közigazgatási tanácsként járhatott el, kormányfeladatokba is bevonták, kikérték álláspontját. Minden ügyben felügyeletet gyakorolhatott, és építkezések esetében másodfokon rendőri szervként léphetett fel. Ehhez hasonló, a politikai szemléletek mellett a szakmával összefüggő intézmény, amely hatósági szerepkörrel volt felruházva, a mai napig nem állt fel! Ez nagy szó! Továbbá feladatai ellátására egy, a Közmunkatanács számára létrehozott pénzalapot (a Fővárosi Pénzalapot) kezelte. (15-17. o.)

Rögtön megalakulásuk alkalmával pályázatot írtak ki, amellyel a városrendezéseket próbálták külső „erőforrások” segítségével megteremteni. Lechner Lajos nyertes beadványa ugyanis csupán az alapját képezi a Közmunkatanács alkalmazottai által 1872-ben elkészített rendezési koncepciónak. Budáról csak ’76-ban, Óbudáról ’78-ban jelent meg a tervzet, az ottani természeti és települési adottságok miatt kialakult nehézségek révén. (28. o.) A szabályozási terve mindaddig érvényben maradhatott, amíg a fővárosi vezetés törvényt nem alkotott erről a várost illetően. A Szépítő Bizottsággal ellentétben jelentőségét az egész ország állandó érdeklődése jellemzi, ugyanúgy, mint az egyre gyarapodó agglomerációs övezetét. Működésének szemlélete, a városrendezési tervei ugyanis magukba foglalták az egyre szervezettebben együttműködő agglomerációs településekkel kialakítandó viszonyt.

Az utak és hidak, a közlekedési eszközök, a már régóta hiányolt csatornahálózat, a vízvezeték, a parkok, a közraktárak létesítésére és fenntartására, a Duna-part teljes hosszában történő kiépítésére, fásításra, az utak modernebb burkolására figyelt oda a Közmunkatanács elsősorban, ami a városépítéssel kapcsolatos. A Tanács döntött a közterek, főként utcák, terek elnevezéséről, valamint az egyesítés idején a neveknél fellépő megegyezések megszüntetéséről. (14-15. o.) Úgy gondolták, azért is szükséges egy ilyen intézmény a rohamosan növekvő nagyváros felügyeletére, mert az egyesítés hajnalán a polgárság előrelátása és vagyona nem tette lehetővé környezetének, a fővárosnak egészséges, kiegyensúlyozott fejlődéséhez az önkormányzati. (18. o.) A jövőbe tekintő fejlesztő szándéknak része volt ugyanis többek közt a városi terek, kerületek, városrészek funkcionális szerepkörének kijelölése. A kormányzati és közigazgatási központot a legfontosabb intézményekkel egyértelműen a belső negyedekben, főként a Lipótvárosban szerették volna kialakítani, például Lipótváros rangját továbbnövelték azzal is, az új Parlament és a Szent-István Bazilika szintén ebben a kerületben épültek. A városkép-romboló gyárat viszont nem hagyták a közel eső részeken megvalósulni, helyüket a sűrűn beépült lakóövezeten kívül határozták meg. Környezetükben munkáslakótelepek jelentek meg, akár Kőbányáról, akár Angyalföldről beszélünk. Ehhez hasonló fejlődés nyomán követhető a város határain túl is (Kispesten, Pestújhelyen, Újpesten és máshol is). (Locsmándi G., 1998, 86. o.)

A gyakorlati eredmények

A Duna két oldalának új hidak létesítésével történő összekötése a főváros érdekeivel foglalkozó személyek előtt már nem lehetett kétséges, akkora forgalmat volt kénytelen a Lánchíd egymaga lebonyolítani. Az 1870-ben másodikként felavatott Margit hidat az északabbra fekvő Óbuda bekötésének is szánták. A franciák terveként megvalósult híd különlegességének számított a középső pilléren kialakított, nagy szöveget bezáró kanyar. A Margit-szigethez igen közel építették meg, a hídról leágazás ennek ellenére a századfordulóig nem volt. A József nádor tulajdonába került, majd a fia által megörökölt szigetet, akkori nevén a Nádor-szigetet ugyanis szerették volna az előkelőségek maguknak megőrizni, a közember előtt zárt, egyfajta „elit szórakozóhelyként”. Már a Margit híd átadásával egy időben megjelentek a fejekben az első tervek, hol folytassák Buda és Pest összekötését. Szinte egyszerre született meg a következő két alkotás: a Millennium évében maga a névadója által

felavatott Ferenc József (ma Szabadság) híd, illetve az 1900-as évek elején a régi Erzsébet híd. (Helyén a budapesti 1944-es ostromban szerzett károk miatt 1964-re teljesen új híd épült, ezért nevezik manapság az eredetit a „rég”-nek.) Nem csak az épületeket, hanem a tervezésüket és a finanszírozásukat is már magyar forrásokból oldották meg, megjelenésük stílusa szintén hasonló volt.

A Ferenc József híd a déli irányú terjeszkedés legfőbb jellemzőjeként valósult meg. Az Erzsébet hídhöz képest ilyen hamar, pedig a központban a túlsó partra átjutni gyakorlatilag csak a Lánchídon lehetett. Ahogy az új, déli hidunkat átadták a fővárosi forgalomnak, lendületet vett a manapság Bartók Béla útként ismert sugárút környezetének beépülése. A szabadságharc leverésével együtt a Habsburg megfélemlítő politika egyik eredményeként a Gellért-hegy tetejére 1851-'52 körül felépült az olasz névvel illetett Citadella, amely erőd Pest és Buda lakóit egészen a század végi lebontásáig félelemben tartotta. Lebontásával elhárult az az akadály is, hogy a Gellért-hegy lejtőire lakók költözzenek. (Tomsics - Jalsovszky, 22. o.)

A gyorsabb közlekedés, egyszerűbb áthaladás céljaként kívánták a városokban kialakult É-D-i irányú tengelyek mellett a Ny-K-i tengelyt megteremteni, mégpedig az Erzsébet híd vonalában. E művelet viszont jelentős, és egyben fájó beavatkozást igényelt olyan magterületeken, mint a Belváros szíve, a Kossuth Lajos utca mentén, a Tabán zsúfoltságának enyhítésével közösen. A Kerepesi, majd Rákóczi út átteresztőképességének megtartásával szélesítették ki a Kossuthot, ezzel a döntéssel régi, a város életében értékes épületeket áldoztak fel a cél érdekében. A korábbi Városháza szintén ezek közé tartozott, a város pont 1900-ban vált meg tőle, és költözött át a Főpolgármesteri Hivatal a közeli Károlykaszárnyába, közvetlenül a Vármegeháza szomszédságába. A Citadellához hasonlóan ugyanis Budapesten megszüntettek, illetve a főváros határához közelebb eső területre költöztettek katonai létesítményeket. A legkomolyabb változásnak a korábban említett Hild-féle Újépület 1900-as lebontása, belső udvara helyén a Szabadság tér, a tér körül pedig az új Tözsdepalota (ma a Magyar Televízió székháza) és számos más reprezentatív épület kialakítása tekinthető. (Locsmándy G., 88. o.)

A hatvanas évektől kezdve az eklektika nyert teret az építészetben, a sok fontos megrendelés következtében neves építésszek ismert épületei szépítik mind a mai napig fővárosunkat. A legnagyobbak közt Ybl Miklós említhető meg elsőként, akinek például az Operát, a Bazilikát, a Fővám téri egykori Fővámházat, a mai Közgazdaságtudományi Egyetem épületét köszönhetjük, Steindl Imrének az Országházát, Hauszmann Alajosnak a Királyi Palota felújítását-megtoldását, a New York palotát, vagy a főbíróház (Kúria), ma a Népművészeti Múzeum épületét. (Déry - Merényi, 21., 35-40. o.) Egy-két kivételtől eltekintve Pesten a korábban Országútnak nevezett Kiskörúton kívül találjuk ma a tevékenységük nyomait. Az időszak végére néhány újabb irányzat, főként a szecesszió stílusában épült házak épültek még, ékesítve Budapestet és utcáit. Az Üllői út mentén található Iparművészeti Múzeum, a Postapalota, a Stefánia út villái mellett létesült Magyar Királyi Földtani Intézet a legszebb példái, mindannyian egyetlen tervező, Lechner Ödön „szüleményei”. (Gyáni - Bácskai, 67. o.)

A Közmunkatanács az egyesült város jól működő sugaras-gyűrűs rendszerének bővítését tartotta fontosnak. Ennek szellemében épült ki fokozatosan a '90-es évekre a Nagykörút, mivel a körút vonala már létezett korábban is, mint holt Duna-ág. Reitter Ferencnek, a Duna partvonalának, mai kikötőinek kiépítését vezető mérnöknek egyik javaslatában a mellékág vízi közlekedési útvonalként történő további használata szerepel. Ez esetben azonban a merész ötlet nem nyerte meg a Közmunkatanács tetszését. (Locsmándy G, 1998, 90. o.) A város sugárútjainak összekötéseként a Nagykörútnak sokkal szélesebbnek kellett lennie, hogy

a forgalmat a kerületek mellékutcaiból ide begyűjtse. Budán szintén megindult a körutak kialakítása, természetesen a pestiekkel és a hídépítéssel összehangoltan. Pest kerületeinek szerkezete az időszak derekára már készen állt. A lokális városi központok és a sugárutak mellett kialakult főutak (a Ráday; a Stáció, azaz a mai Baross; a Király) szerepe nem elhanyagolható, bár az utcák a gyorsan növekedő város egyetlen, ezáltal túlszűfolt centrumába vezettek.

Francia példát követve a magyar előkelőségek számára mégis egy új útvonalat próbáltak a Belvárostól kezdve megnyitni. Látványos végződésékként a korábban is szívesen látogatott Városligetet látták. A széles, természetesen eklektikus jegyeket hordozó házakkal díszített Sugár (a mai Andrássy) út a hetvenes évektől kezdődően folyamatosan épült, s vált Belső-Józsefváros palotanegyede után a város újabb ékszerdobozává. Háromszatúságát a Nagykörút találkozásánál létesített nyolcszögű tér, az Octogon, valamint a korábbi városárok vonalának közelében található Körönd, a mai Kodály körönd adta meg. A Sugár út belső részén olyan középületek épültek, mint az 1884-ben felavatott Opera és vele szemben a MÁV egykori nyugdíjintézete, vagy a mai Liszt Ferenc téren található Írók Könyvesboltja helyén működött Japán Kávéház. Középső harmadában a paloták árnyékában létesült a régi Zeneakadémia és a régi Múcsarnok. Az igazi villák az út utolsó harmadát és tágabb környezetét alkották. A város újabb beavatkozást a Millennium méltó megünneplésére készülve végzett itt el, amikor a Világkiállítás helyszínét a Városligetbe helyezte, és Schickedanz Albert tervei alapján elkészítette a Hősök terét a Millenniumi Emlékművel. A kiállítás alkalmával létesült a Mezőgazdasági Múzeumot magába foglaló Vajdahunyadvár, a mára lebontott Iparcsarnok, az ipari újdonságoknak helyet biztosító épület, illetve a Hősök tere két oldalán a téren álló emlékmű tervezőjének irányításával a Szépművészeti Múzeum és a Múcsarnok. (Locsmándy G., 87.o.)

Komoly változások következtek be az infrastrukturális ellátottság tekintetében a főváros életében, amelyek Budapest mai szerkezetére is hatással vannak. Mindenütt az 1850-es években kezdődött és egy évtized alatt terjedt el a gázvilágítás, amelyet a XX. század elején váltott fel – az előkelőbb belter ületéken – a villanyvilágítás. Az abszolutizmus idején többnyire házi kutak és lajtos kocsik szolgáltatták az ivóvizet, a Kiegyezés után épült ki a vízvezeték. (Hanák*) Az 1880-as években tűnt le a lóvasút korszaka a macskaköves nagyvárosi utcákon, amelyet jó harminc év múltán szorított ki a villamos. (Bár végérvényesen ez csak a két világháború közt sikerült.) Az elsőt az új külsejében pompázó Nyugati pályaudvartól indították, míg az I. Világháború hajnalán szinte az összes villamos-vonal, a város tömegközlekedésének gerincét jelentő hálózat kiépült Budapesten. Jelentős részük már akkor túlhaladt a főváros aktuális határain, bekötvé Kispestet, Újpestet és számos más települést a nagyvárosi tömegközlekedésbe. E közlekedést másodikként a vasút mellett megjelenő, attól függetlenül működő helyi vasúttársaság vonalai segítették. Eleinte a Szentendre, Gödöllő, Ráckeve és Budaörs irányába vezető járatoknak a főváros lakosságának kikapcsolódását segítő eszközökként szolgáltak, a népszerű uticélok gyorsabb elérése érdekében. A vonalak mentén azonban már a század elején megjelent az igény a szegényebb rétegek a város üzemei felé történő közlekedésére. A villamos- és különösen a HÉV-vonalak ezért elősegítették a főváros körül több sávban is kialakult agglomeráció erősödését, a szerves kapcsolat megjelenését. A budai hegyekbe már a hetvenes években elindították a fogaskerekűt, valamint nem sokkal ezután a Várba közlekedő Siklót is. (Korábban együttesen „hegyivasút”-ként voltak ismertek.)

Baross Gábor minisztersége idején a nehézségekkel küzdő vasúttársaságokat az állam megvásárolta, és egységesítette a saját vállalatában, a MÁV-ban. A vonalak stratégiai fontossággal bírtak, mivel a – manapság az autópályáktól elvárt – fellendítő erőt, az ország

gazdasági vérkeringésébe történő bekapcsolódást a vasút jelentette. Az 1880-as évekre a gerincvonalakból álló hálózat készen állt, aminek egyedüli központjaként Budapest lett. Új pályaudvarok épültek erre az évtizedre Pesten, az ország és a főváros nagyságát, látványos fejlődését hirdetve. A Nyugati az Eiffel cég nyertes pályázata alapján, míg a Keleti magyar tervek alapján építették meg. A Nyugati inkább a pompát sugározta, a Keleti pedig a dicsőséget: főhomlokzata diadalívként fogadja a Rákóczi úton érkezőket. (Ma a felüljáró takarása miatt nehezebb észrevenni az épület igazi látványát.)

A főváros fejlődésére az egész ország odafigyelt. Jelentős állami beruházásokat hajtottak végre itt. Modernségéhez azonban a gyáriparban, a bankszektorban és a kereskedelemben koncentrálódó külföldi magántőke szerepe is hozzájárult, ugyanis a külföldi beruházások nagy százalékban, mintegy az összes beruházás hatvan százalékában a fővárosban valósultak meg. A városhálózat hierarchiájában a következő szintet alkotó városaink, Pozsony, Kolozsvár, Szabadka és a többiek ezért viszonylag szerény mértékben részesültek a Budapestre összpontosuló, reformkorban bekövetkezett fejlesztésekből. Nem játszódtak le azok a folyamatok bennük, amelyek szükségesek lettek volna egy erős, modern gondolkodású polgári réteg kialakulásához, amely a városok képének formálásában átvette volna a vezető szerepet. Elmaradottságuk, gyenge tőkevonzó képességük nem indukált bennük akkora népességrobbanást, és ezzel Budapest a húszmillió ország egyetlen nemzetközileg is számba vehető nagyvárosa lett, megalapozva a későbbi szerepéről szóló vízfej-képet. Ezt a jelenséget nevezi Beluszky Pál hídfőeffektusnak. ('90, 15. o.)

A társadalmi kép

Mint jeleztem már, a század második felében főként Pesten az európai városokat sorra leköröző népességnövekedés ment végbe, köszönhetően a továbbra is pozitív vándorlási mérlegnek. Az ötvenes években már százezer feletti volt Pest lakosságának száma, majd a 2. táblázat kimutatása szerint a 1869-es népszámlálásra elérte a kétszázezret. 1880-ban közel négyszázezren, míg 1900-ban hatszázezren laktak az egyesült főváros bal partján, 1910-ben pedig már a hétszázezer főt is meghaladták. Budán továbbra sem volt robbanásszerű a növekedés, de az ütem így sem csökkent. A félszázézer lélekszámú város másfélszeresére nőtt 1880-ra, és kétszeresére a század végére. Az időszakot lezáró népszámlálás idején százhatvanezren éltek a Duna jobb partján, háromszor annyian, mint hatvan évvel korábban. Összességében megközelítőleg kilencszázézer ember élt a fővárosban az I. Világháborút megelőző években, ez ötszöröse a szabadságharc idejéből származó becslésnek. A statisztikák által jelölt rendes népesség számát vettem figyelembe a felsorolásnál, ami ma az állandó népességnek felel meg, a körülbelül tízezer főt számláló katonaságot nem soroltam ezért közéjük.

A növekedés együtt járt a kistelepülésekben tapasztalhatóval teljesen ellentétes folyamattal, az elidegenedéssel. Gyáni Gábor (1990) a köz- és a magánszféra folyamatos elkülönüléséről ír. A közterek, utcák, legfőképp a széles, nagy utak szerepe változott a korszak során. Eltűntek a személyes jellemzőik, a városrendezés során az utakat kiegyenesítették, az utcaképet romboló tárgyakat megszüntették, uniformizáltak. A lakosok nem érezhették többé sajátjuknak az utcák egyes részeit, még a lakóközösség által használt belső udvarokat sem igazán, egyedül saját lakásukat. (A lakáson belül persze, Gyáni szerint szintén elválasztódtak a félnyilvános- és a magánszféra helyiségei.) A szokások megváltoztatását segítette elő világszerte a csendőrség feladataként kiadott szigorúbb intézkedés, az intézmény erőszakszervezetként történő beállítása. Szegregációról, a városi

társadalomban létrejött csoportok közti elkülönülésről viszont olyan mértékben nem volt szó olyan mértékben, mint a nyugati nagyvárosokban. Munkástelepeink nem különültek általában annyira el a más társadalmi osztály által lakott épületektől. Ráadásul az épületeken belül, sőt a lakáson belül szintén több réteg lehetett megtalálható, hiszen a középréteg lakásaiba felfogadott cselédek jellemző módon ugyanott éltek, gyakran a lakások konyháiban. Ezt váltotta ki a sajátos körgangos beépítés is.

A lakossággal párhuzamban egyértelműen szaporodtak a lakóházak is, hogy a főváros be tudja fogadni a jövevényeket. A különböző társaságok, esetleg magánszemélyek is bérházakat-palotákat építettek, akár a Budapest büszkeségének számító Sugár útról vagy még jellegzetesebben a Nagykörútról, akár egy eldugottabb negyedről volt szó. A század közepén az épületek száma Pesten 5500, Budán 4000 körül alakult, és ez 1869-ig lényegesen nem változott, sőt részben a szabadságharc pusztításai miatt a pesti oldalon egy kis fogyatkozás történt. 1880-ban azonban már 6400, illetve 4300 épület állt, '90-ben pedig valamivel több mint 8000, valamint Budán 5000. A századfordulón az ötven évvel korábbi állomány Pesten megkétszereződött, Budán pedig másfélszerese lett. A Világháborút megelőző időszakban a Duna bal partján 11000-et meghaladó, a jobb partján 6800 darab ház helyezkedett el. Vagyis az 1850 körül összeszámolható 9500-ból a korszak végére, Budapest fényességének kiteljesedése idején 18000 ház, közel kétszerese lett. (3. táblázat) A statisztikai kiadvány szerint néhány százalék részesedést foglaltak el a nem-lakófunkcióval rendelkező, mégis fontos, gazdasági illetve közszerepet betöltő épületek. Budán arányuk a hét százalékot érte el, viszont Pesten egyre jelentősebb lett a számuk, ott az arányuk tizenöt százalék. Összesen az 1910-es évekre körülbelül kétezer épület tartozhatott a lakással nem rendelkező házak kategóriájába. A fővárost a XX. sz. elején irányító Bárczy István szociális intézkedéseivel a szegényebb rétegek életszínvonalának emelésén fáradozott. Az akkorra tisztán elkülönülő jelentős munkásság érdekében egyszerűbb, gyengébb komfortú szükséglakásokat, alkalmanként kisebb lakótelepeket építtetett, amelyek főként a pesti házak létszámát növelték. (N. Kósa J., 148. o.)

A városok erőteljes horizontális terjedése hamarosan vertikálisan is ugyanazt váltotta ki. A Szépítő Bizottság korábbi javaslata, a többemeletes épületek létesítése a Közmunkatanács javaslatai közt szerepelt. Sőt, egyes kitüntetett városi pontokon a szervezet előírásaként létezett. A folyamatra azonban az egyre növekvő távolságok és a korabeli fejletlen közlekedési technika hatott elsősorban. Az emeletes házak megjelenése ugyanakkor a lakásméretök aprózódásával, illetve a laksűrűség növekedésével járt még együtt. A számok egyértelműen elárulják, történt előrelépés a korszak során a többemeletes épületek irányába. A XIX. sz. felénél az épületállomány több mint kilencven százaléka állt földszintes vagy legfeljebb egyemeletes házból. (4. táblázat) Külön a földszintesek tették ki az állomány háromnegyedét. 1880-ra egyfajta fordulópont igaz, mivel a fél- és egyemeletes házak arányának tizennyolc százalékra történt növekedése megállt akkor, viszont az emelet nélküliek részesedése már csak hatvanöt százalék volt. A korszak végén a földszintes épületek nem sokkal több, mint felét alkotják a budapesti épületeknek, míg a másik kategóriával (16%) összesen is csupán hatvannyolc százalékát. Erre az időre tehát a többemeletesek aránya megközelítette az összes épület egyharmadát. Az előzőleg vizsgált állománynövekedéssel összehangolva a többemeletesek alig több, mint ötven év alatt lejátszódó építésének több ezres száma olvasható ki. Hanák Péter* szerint azonban „a lakásviszonyokat tekintve Budapest már a századelőn Európa egyik legrosszabbul ellátott fővárosa volt. A munkáskerületek (Kőbánya, Angyalföld, Külső- Ferencváros) alkalmasint egész Közép-Európában egyformán zsúfoltak voltak. A különbségek a középrétegek lakásviszonyaiban mutatkoztak meg, és valószínűleg a kommunális szolgáltatások színvonalában.” A páratlan mértékű növekedés, mint látszik, csupa, Magyarországon szokatlan és hátrányos adottságokat

teremtett a fővárosban, tehát nem volt irigylésre méltó helyzetben a Közmunkatanács, illetve a városvezetés.

A tanulatlan falusi lakosság nagyfokú beáramlása ellenére az oktatási rendszer kiterjesztése a XIX. században mutatkozott legsikeresebbnek Budapest életében. Külön adatsor segítségével lehet a férfi és női lakosság alapfokú iskolázottságát megfigyelni a korabeli statisztikai évkönyvekben, természetesen a kornak megfelelően, azaz a hatévesek korosztályától számítva. A korszakban a még hiányzó egyenjogúság, a férfiak dominanciája jellemezte az iskolázottsági különbségeket. Az írni és olvasni nem tudók aránya köztük egy 1849-es becslés szerint (5. táblázat) tizenkilenc százalék volt, míg a hátrányos helyzetű nőknél közelítőleg harminchét, és összességében is huszonnyolc százalékról beszélhetünk. A következő húsz évben nagyobb csökkenés a nőknél érvényesült, mintegy hat és félszázalékos esésként. 1880-ra Budapest férfi lakosságának csupán tíz százaléka számított az analfabéták körébe, és a nők közt is csak minden negyedik. Átlagosan ez tizenkét százalékos csökkenést jelentett a szabadságharc befejezése óta. 1900-ig fokozatosan közeledett a két nemen belül észlelt analfabéták részaránya. A férfiaknál öt, a korszak végére már csak három százalékot, a nőknél is mindössze nyolc és fél, illetve a legutolsó mérés idején hat százalékot képviselt ek az írni és olvasni nem tudók. Míg a hatvanas években a teljes lakosság negyede nem rendelkezett ezzel a képességgel, addigra a szociális háló kiterjesztésével 1910-re az önbevalláson alapuló adatok alapján mindössze minden huszadik polgárnak jelentett ez problémát. A legismertebb iskolaépítési program 1900-as években indult be az ún. Bárczy-korszak idején. Bárczy István vezetésével felülről, a főpolgármesteri hivatalból irányították 1907 és '11 közt az építéseket a lakosság egyszerűbb, szegényebb rétegei által lakott városrészekben. Modern, kívülről díszes és többemeletes iskolák születtek, mint a Józsefváros közepén fekvő (mai nevén) Fazekas Mihály Általános Iskola és Gimnázium. A tanítási feltételeket jelentősen túllépő magas tanulói létszám egy-egy osztályban az utolsó évekre így negyven fő alá esett újra. (N. Kósa J., 148.o.)

A népességnél már megfigyelt növekedésre egyfajta válasz a vegyes nemzetiségű lakosság képe, és annak változása. 1880-ban a lakosság 43 százaléka született helyben, 46 százaléka Magyarországon és 11 százaléka külföldön. 1910-ben viszont csak 35 százalék a bennszülött, 59 százalék az ország más vidékéről, közel 6 százalék külföldről vándorolt be. Ezzel jelentős módosulások következtek be a társadalmi kép változásában is, egy-egy nemzetiség tekintetében jól megfigyelhető társadalmi rang megerősödésével. Más a helyzet Budapest magyarosodásában. A bevándorlók a század derekán valóban a „vegyességet” növelték. A kortársak sokat panaszkodtak, hogy Pest utcáin magyar szót alig hallani, inkább németet, itt-ott szlovákot és szerbet. Még a kiegyezés korában bevándorló németek és zsidók is ezt a tendenciát erősítették. De már ekkor erősen élt a magyar főváros polgárságában, vezető rétegében a magyarosodás célja, eszménye. Tény, hogy a polgári középrétegek és a munkásság hamar asszimilálódott és magyarosodott. A 19. század derekán Pest-Buda lakosságának csaknem kétharmadát a német elem tette ki (beleértve a túlnyomórészt németül beszélő zsidóságot is), egynegyede volt magyar és mintegy egytizede különböző szláv nemzetiségű. A nyolcvanas évekre a magyarok kerültek többségbe, és a németajkúak a lakosság mindössze egyharmadát képviselték már. Hatvan év múltán pedig a szabadságharc lezárása utáni évekhez képest a helyzet gyökeresen megváltozott: 1910-ben a 900 ezer fővárosi lakos 86 százaléka vallotta magát magyar anyanyelvűnek. Egyedül a 9 százalék németnyelvű jelent komoly kisebbséget a város életében. A maradék öt százalék fele szlováknak vallotta magát, fele szétoszlik a sokszínű Budapest nemzetiségein. (6. táblázat) A polgárság formálódásában nagy szerepet játszottak a német és a zsidó asszimiláns elemek. Az utóbbiak nehezen – illetve egyáltalán nem – olvadtak össze a hagyományos nemesi középosztállyal, amely jelentősen érvényesült a század utolsó évtizedeiben a városi milliőben.

Így a magyar polgári társadalom jellegzetesen kettős szerkezetű volt, kiteljesedni viszont csak itt tudott. (Hanák*)

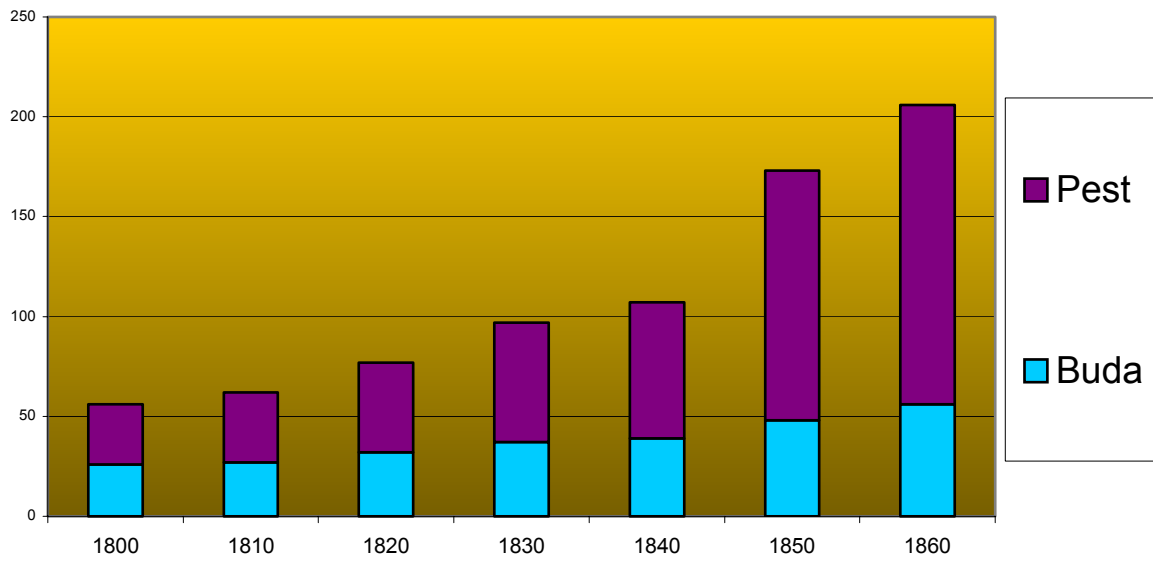
Utószó

A XIX. sz. utolsó évtizedeiről viszonylag kevesebbet írtam. A felsorolható események közül csak a legfontosabbakat jegyeztem meg, bizonyítva, hogy a kibontakozódó nemzetközi városversenyben Budapest minden téren képes volt már akkor felvenni a küzdelmet. Engem inkább az ezt megalapozó évtizedek történései, az akkori életkörülmények érdekeltek. Általában azokról az évekről hallani a kevesebbet, pedig jelentőségük legalább akkora az „öreg kontinensen” kivívott rangot illetően. Dolgozatomból, remélem, kiderült, hogy nagyon sok jeles ember eszménye, elképzelése rejlik a város mai képében, amit illik megőrizni.

Irodalom

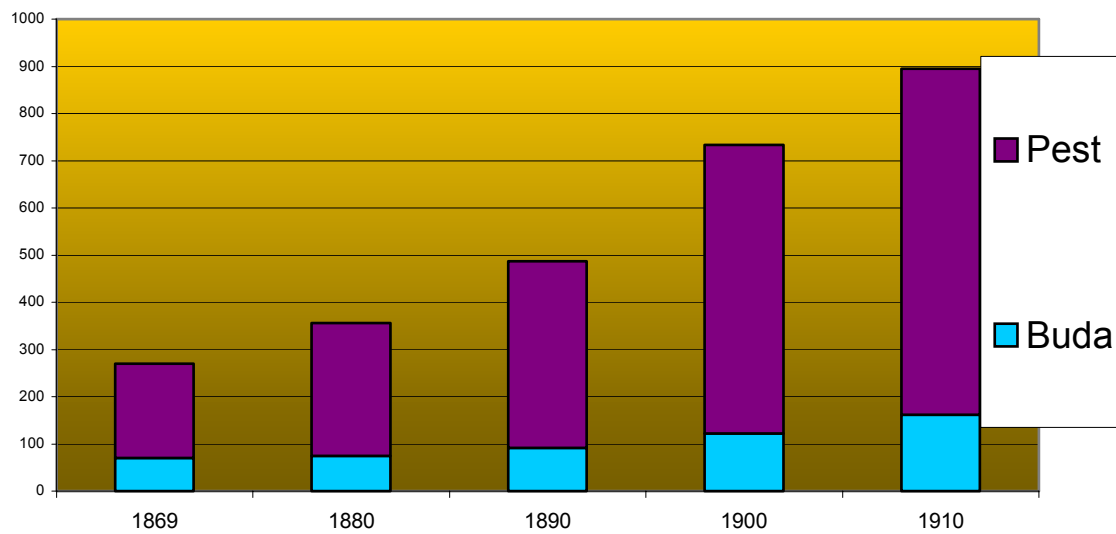
- Beluszky Pál: A polgárosodás törékeny váza - ..., Tér és Társ., 1990/3-4.
- Budapest hivatalos honlapja: <http://budapest.hu>
- Déry Attila-Merényi Ferenc: Magyar építészet 1867-1945, Urbino, Bp., 2000.
- Gerle János: A pénz palotái, Főpolgármesteri hivatal, Bp., 1994.
- Gyáni Gábor: A városi mikroterek társadalomtörténete, Tér és Társadalom 4., 1990/1.
- Gyáni Gábor-Bácskai Vera: Budapest történelme, Budapest kézikönyve (Szerk.: Kasza Sándor), CEBA, Bp., 1998.
- *= Hanák Péter: Bécs, Budapest és Prága városfejlődése, Budapesti Negyed, 1998/4. 22. o. www.bparchiv.hu/magyar/kiadvany/bvn/22/049-060.html
- Harrer Ferenc: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1930-40, Atheaneum, Bp., 1941.
- Locsmándi Gábor: Városépítés-településfejlesztés, Budapest kézikönyve (Szerk.: Kasza Sándor), CEBA, Bp., 1998.
- N. Kósa Judit in Ráday Mihály: Jelenetek a pesti utcán, Karinthy kiadó, Bp., 1998.
- Pogány Frigyes (szerk.): Budapest építészettörténete, Műszaki Könyvk., Bp. 1959.
- Preisich Gábor: Budapest városépítészetének története, I. kötet, Műszaki Könyvk., Bp., 1960.
- Tomsics Emőke-Jalovszky Katalin: Budapest világváros, Helikon, Bp., 1996

Pest és Buda népességének becsült változása a XIX. sz. első felében, ezer fő



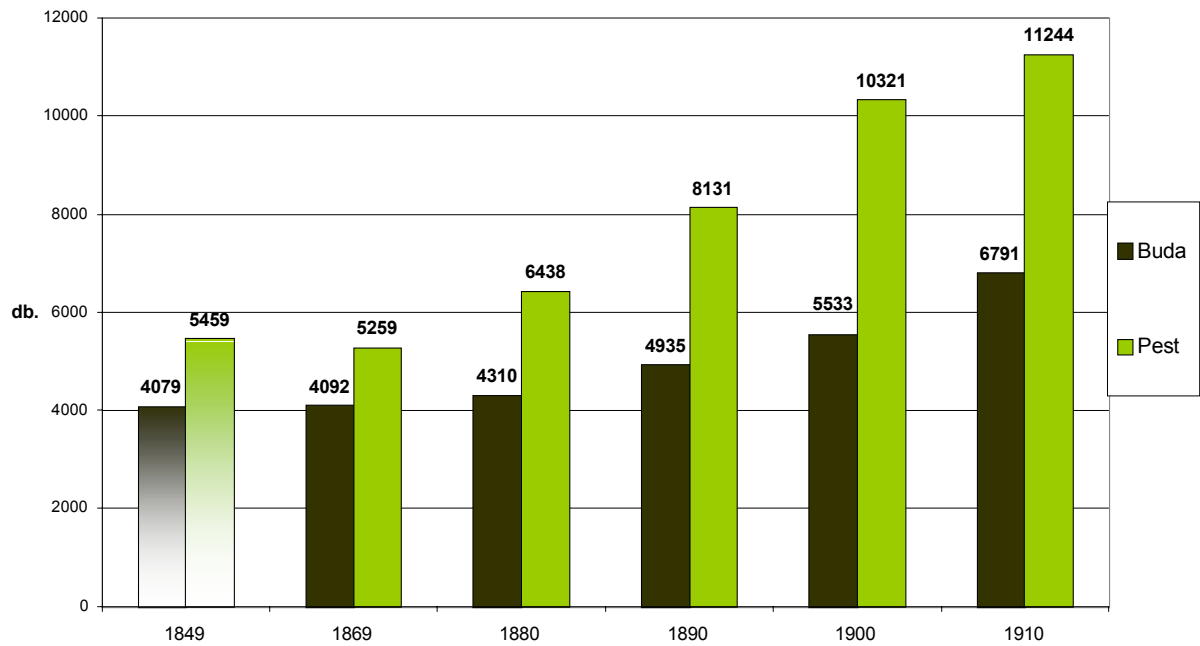
1. táblázat, forrás: Prisich: Budapest városépítészetének története, I. kötet

Budapest népességének változása a népszámlálási adatok alapján, ezer fő



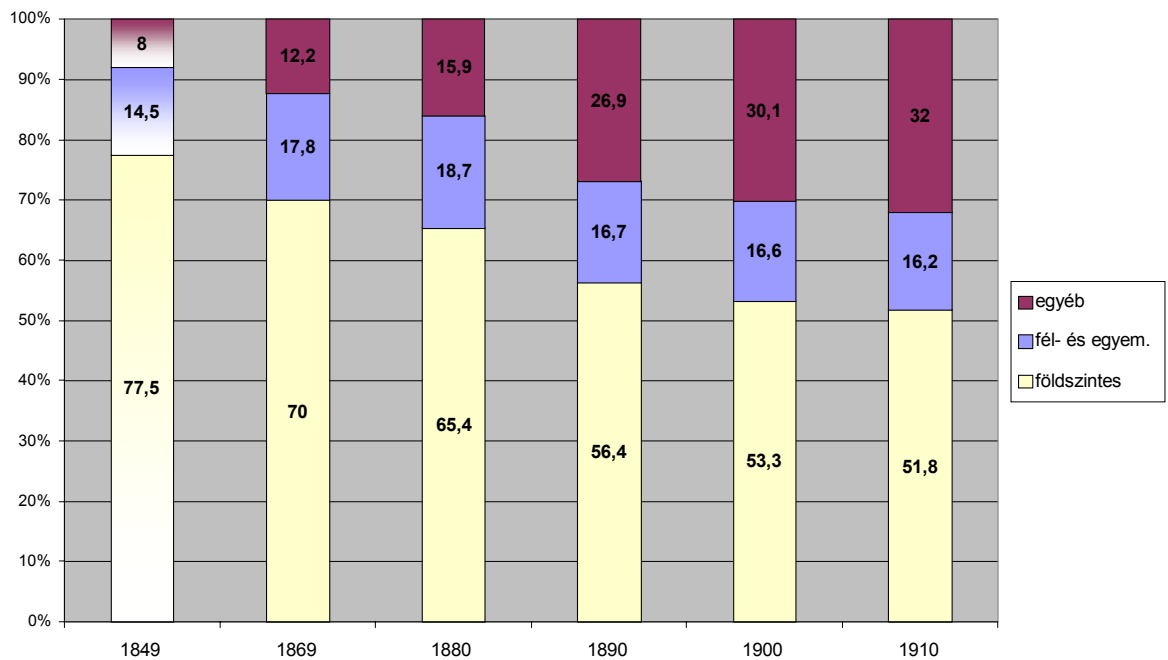
2. táblázat, forrás: Bp. Székesfőváros Stat. Évkönyve, 1921-24

Budapest lakásállomány-változása a XIX. sz. második felében



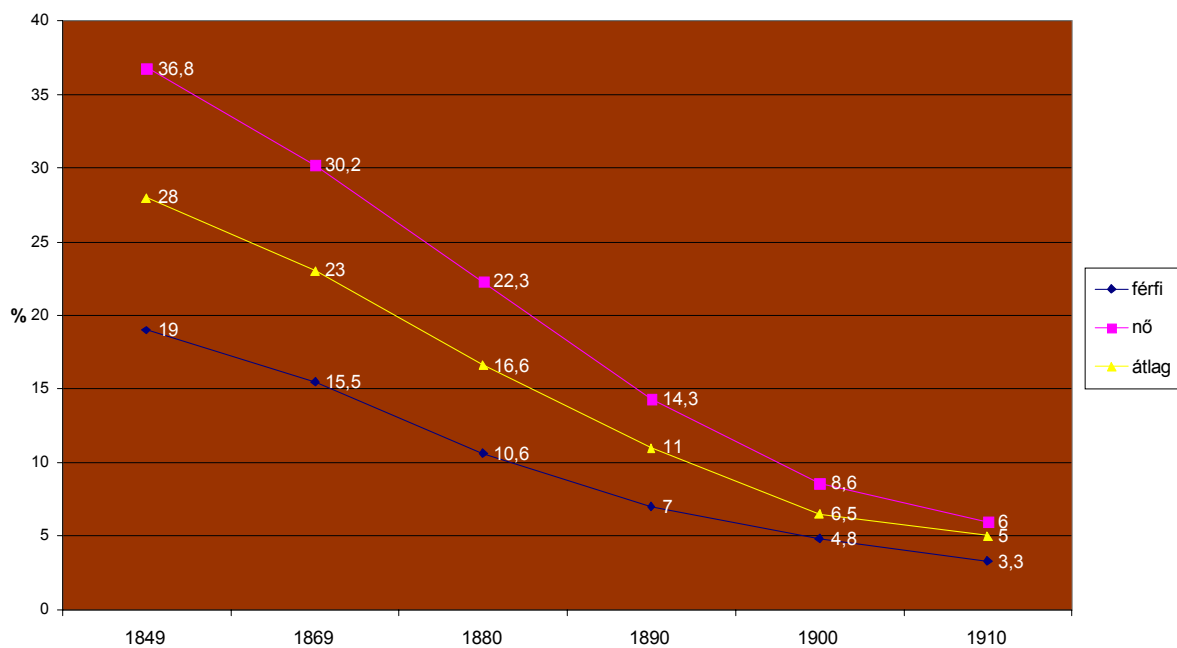
3. táblázat, forrás: Bp. Székesfőváros Stat. Évkönyve, 1921-24

A budapesti házak magasság szerinti aránya



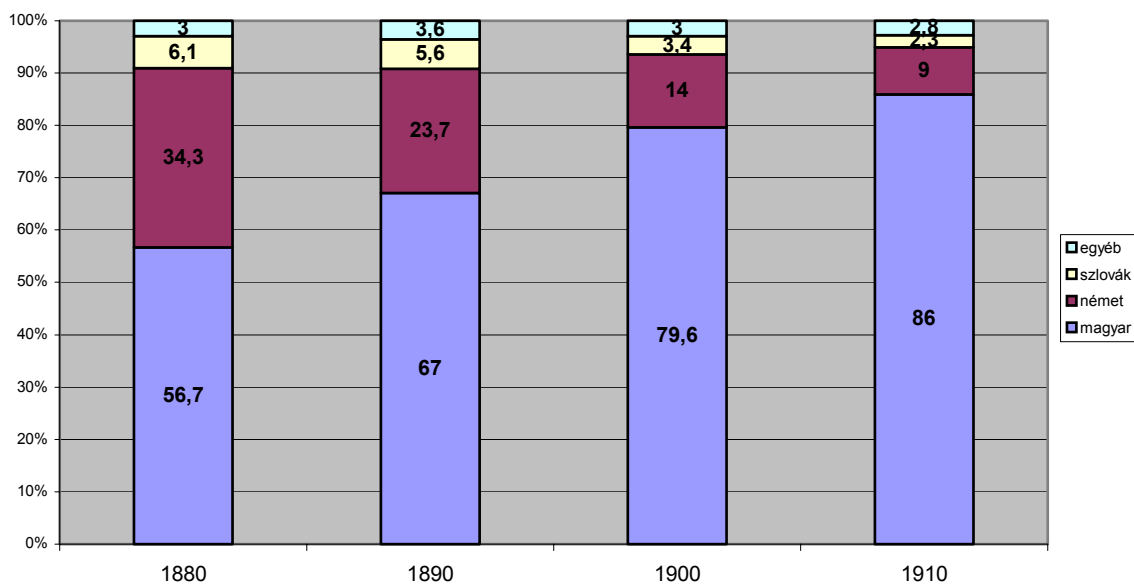
4. táblázat, forrás: Bp. Székesfőváros Stat. Évkönyve, 1921-24

Budapesten a 6 éven felüli népességben belül az analfabétizmus aránya



5. táblázat, forrás: Bp. Székesfőváros Stat. Évkönyve, 1921-24

A nemzetiségek aránya a Kiegészítés után a fővárosban



6. táblázat, forrás: Bp. Székesfőváros Stat. Évkönyve, 1921-24