

GYÁNI GÁBOR

PEST-BUDA VAJON „MILY KIFEJLÉSRE KÉPES” ?

A városegysítés úgy teremtett fővárost Pest-Budából (és Óbudából), hogy egyszersmind megvette Budapest nagyvárossá válásának az alapjait is. A nagyvárosok növekedésének gyakori módja a közigazgatási határok egyszeri vagy fokozatos kijjebb tolása. Bécs, Berlin és Párizs terjeszkedésének is az volt az egyik fontos forrása, hogy a rezidenciális székvárosok (császári és fejedelmi városok) fokozatosan magukba olvasztották a környező kisebb településeket. De London és New York is azért vált a XIX. század végén a világ két legnépesebb metropolisává, mert a század utolsó éveiben megnagyobbították közigazgatási határaikat. 1898-ban olvasztotta magába az addig csupán Manhattanból és Bronxból álló New York Brooklynt, Queenst, Staten Islandet, és a következő évben valósult meg Nagy-London közigazgatási elképzelése.

Budapest egyesítése két szempontból is sajátosnak volt mondható. Először azért, mert ebben az esetben egyesítésre, nem pedig bekebelezésre került sor. Ami abból eredt, hogy noha Pest az 1860-as években méreteiben már túlszárnyalta Budát és Óbudát, igen messze állt attól, hogy nagyvárosnak minősülhessen. Így azután egyenrangú felek (Óbudára ez persze kevésbé áll) összeolvadásaként jött létre Budapest. Nem a főváros határait tolták tehát valamivel kijjebb 1873-ban, hanem korábban önálló városokat vontak össze egyetlen nagyvárossá.



L.9. Lechner Gyula: Rózsák tér, 1884

Hirdetmény.

A budas-pesti lánchídon a sebeshajítás és az előrehajítás már az eddig is fennálló rendszabályok által korlátoztatván, — közrendőri és életbiztonsági szempontból most már szigoruan tiltatik, s ezen tilalom áthágói ellen 50 frtig, esetleg 10 napi fogságig terjedő büntetés fog alkalmaztatni, miről is a t. cz. közönség mihez tartásul azszal értesítettik, miszerint a lánchíd pesti oldalán e kapitányság részéről egy poroszló felállítva van, kinek kötelessége léozen, a hídon a sebes- és előrehajítást gátolni s ezen tilalom áthágóit feljelenteni.

Pesten 1867. Junius 14-én.

A főkapitányság által.

Kundmachung.

Auf der Pest-Dunai Kettenbrücke ist das schnelle Fahren und Vorfahren schon vermöge der längst bestehenden polizeilichen Verordnungen beschränkt, wird aber nun aus polizeilichen Rücksichten und im Interesse der Sicherheit des Lebens auf das strengste verboten und zugleich bemerkt, daß die Uebertreter dieser Anordnung mit einer Geldstrafe bis 50 fl. eventuell 10 tägigem Arrest geahndet werden.

Hievon wird das p. t. Publikum mit dem Bemerken verständigt, daß zur genauen Durchführung dieser Maßregel auf der Kettenbrücke Pestser Seite ein Trabant aufgestellt ist, in dessen Pflicht es liegt, das schnelle Fahren und Vorfahren zu verhüten und die Uebertreter dieser Verordnung anzugreifen.

Pest, am 14. Juni 1867.

Durch das Stadthauptmannamt.

Hirdetmény, 1867

További specifikum, hogy egyszeri határrevízió történt, s annak ellenére, hogy az 1873-at követő háromnegyed évszázad során többször is szóba került Nagy-Budapest létrehozása, újabb területi expanzió már nem segítette Budapest további növekedését.¹ S végül: amíg a többi európai főváros adminisztratív területi terjeszkedése jószerivel csak megerősítette a korábban megszerzett nagyvárosi státust, addig a magyar főváros esetében maga az egyesítés döntötte el a metropolissá válás sorsát.

Amilyen sorsdöntő volt tehát a pillanat, amely a Duna két oldalán fekvő szabad királyi városokat és a kissé távolabb elterülő mezővárost egybeforrasztotta, meglepő módon olyan csekély érdeklődést mutatott az esemény iránt történetírásunk az elmúlt 125 évben. Valójában mindössze két historikus szentelt eddig komoly figyelmet a témának. Az inkább levéltárosként jelentős Gárdonyi Albert az egyesítés negyvenedik évfordulójára jelentette meg máig alapvető forráskiadványát,² amely hozzáférhetővé tette az egyesítés folyamatának közel teljes írásos forrásanyagát. Az esemény történetírói feldolgozása azonban sokáig váratott magára. Végül évtizedekkel később Vörös Károly végezte el az egyesítés századik évfordulóján kiadott könyvében, majd ezt követően a *Budapest története* IV. kötetében.³ Gárdonyi Albert kitűnő forráspublikációja és Vörös Károly nagyszerű történetírói feldolgozása sem menti fel azonban a levéltárosokat és a historikusokat az alól, hogy legalább egy-egy újabb évforduló alkalmával még teljesebbé tegyék Budapest múltjának e kivételes epizódjáról alkotott képünket.

AZ EGYESÍTÉS ELŐZMÉNYEI

Az egységes Budapest gondolata reformkori gyökerekre vezethető vissza: Széchenyi István 1831-ben a *Világ* című művében használta elsőként a kifejezést. A szintén az 1830-as években írt, bár csak jóval később, 1866-ban közzétett *Buda-pesti por és sár* című könyvében „a legnagyobb magyar” már egyenesen arról elmélkedett, hogy a majdan egyesülő „két testvérváros mily kifejlésre képes”.⁴ Rajta kívül a reformellenzék több jeles képviselője, így Kossuth Lajos is melegen pártolta a három város Budapestként történő integrálását.⁵ Nem csoda tehát, hogy a szabadságharc során – 1849. június 24-én, tehát szinte az utolsó pillanatban – végül sor is került a városegysítés hivatalos deklarálására. A neoabszolutizmus éveiben visszaállt ugyan a városok különállása, ám integrálásuk folyamata mégsem szakadt meg teljes egészében. A centralizáció jegyében a bécsi hatalom Pestet és Budát 1850-ben egyetlen közigazgatási kerületbe vonta össze, és hamarosan (1853-ban) Pestet, Budát és Óbudát egy adókerületként (tehát pénzügy-igazgatási egységként) határozta meg. A következő lépésre mégis másfél évtizeddel később került sor, midőn 1868-ban a városok mint külön tankerületek fölött közös iskolatanácsot alakítottak egységes felügyeleti jogkörrel. Ám ennél is fontosabb, hogy az 1870. évi X. törvénnyel életre hívott Fővárosi Közmunkák Tanácsa a három város infrastrukturális fejlesztéséért és a várostervezési munkákért felelős *állami* szervként (benne a főváros képviselőivel) immár egységként kezelte Pestet, Budát és Óbudát. Mindezekre az intézkedésekre azonban már azt követően került sor, hogy megvalósult a birodalom két fele között a kiegyezés, melynek eredményeképpen az ország majdnem teljesen visszanyerte alkotmányos önállóságát. Ebből számunkra most az a fontos, hogy a királyságként önálló Magyarországnak méltó fővárosra tartott igényt, amely kizárólag az egyesített Budapest formájában valósulhatott meg. Ennek a sürgető igénynek tett a kormány eleget, midőn végigjárta az egyesítés jogi procedúráját.

BUDAPEST AUTONÓMIÁJA

Akkor, amikor a három város fővárosként történő egyesítése a törvényhozás napirendjére került, már javában folyt a városi törvényhatóságok helyzetének jogi rendezése. Az 1870. és 1871. évi törvények megalkotásával a kormány célja az volt, hogy az állam modern alkotmányos berendezkedéséhez igazodva szerveződjenek újjá a városi (és megyei) önkormányzatok. A másik be nem vallott cél pedig az volt, hogy az önkormányzatok autonómiáját csorbítva csökkentse főként a megyék rendi időkben élvezett jelentős politikai befolyását központi államhatalmi ügyekben.⁶ Mindez megkövetelte, hogy a helyhatóságok döntéshozó szerveit, mindenekelőtt a helyi parlamenteket (a törvényhatósági bizottságokat) polgári társadalmi alapokra helyezték. Ezt a célkitűzést volt hivatva szolgálni a virilis rendszer meghonosítása, amely a va-

Hirdetmény, 1870

Hirdetmény.

Folyó hó 5-én este 6 óra tájban dorottya-utczától József- és Erzsébet-téren át országútig egy értékes, barna selyemmel bélelt ezüdboly gallér, mind két végén egy egy farkkal, elveszett.

A behozónak illő jutalom biztosítottik.

Pest, 1870. decz. 6.

A főkapitányoság

Hundmachung.

Am 5. d. d. d. Abends 6 Uhr ist auf dem Wege von der Dorotheengasse über den Joseph- und Elisabethplatz bis zur Landstraße ein Jobeltragen, mit brauner Seide gestreift, an beiden Enden Jobeltrüben, in Verlost gerathen.

Der Ueberbringer erhält eine angemessene Belohnung.

Pest, am 6. Dec. 1870.

Die Oberstadthauptmannschaft

gyon és a műveltség helyi elitjét juttatta be nagy számban ezekbe a testületekbe. Hiszen az 1200 legnagyobb adófizetőből kiválasztott 200 fő – az ún. virilisták – adták a törvényhatósági bizottság tagjainak a felét. Számottevő is volt az ellenállás éppen a virilis rendszert pártoló kormányzati törekvésekkel szemben, amely a hagyományos (sok esetben nemesi) elitek rovására erővel (a választás kikerülésével), valójában tehát antidemokratikus formában hozta hatalmi helyzetbe a polgári közép- és felsőközéposztályt.⁷

A Budapest egyesítéséről intézkedő külön fővárosi törvény (az 1872. évi XXXVI. tc.) előkészítése során is a leghevesebben éppen a virilizmusra vonatkozó paragrafusokat vitatták. Egyébként aránylag széles körű egyetértés övezte az egyesítés munkáját, és sem az országgyűlés különféle pártjai, sem az egyesítendő városok helyhatóságai, sem pedig a sajtó által megszólaltatott szélesebb közvélemény részéről nem hangzott el döntő ellenvetés a tervezett lépéssel szemben. A virilizmus kérdése mellett a leggyakrabban arról az aggodalomról esett még szó, hogy a modern nemzetállammá válás útjára lépő ország újszülött fővárosává az alapjában nem magyar Pestből és Budából alkotott Budapestet kívánja a kormány megtenni. Még Szentkirályi Móric, Pest 1867–68-as főpolgármestere is hangot adott ebbéli aggályának.⁸

Nem véletlen, hogy a főváros számára a kormány külön törvényt alkotott: ezzel is kifejezésre kívánta juttatni, hogy a főváros jogi státusa némiképpen elüt az ország többi városi törvényhatóságáétól. Tartalmi tekintetben ez azt jelentette, hogy Budapest nagyobb autonómia birtokába került úgy, hogy egyszersmind építési és városfejlesztési tekintetben különleges elbánásban részesült. Igaz, az FKT létrehozásával csorbult a városi autonómia, hiszen a közmunkatanács döntően kormányakaratot képviselt a város fizikai fejlesztésének alapvető kérdéseiben. Ám még ez is beleillett a különleges fővárosi státus fogalmi körébe. Hiszen a fővárosfejlesztés egyrészt olyan finansziális igényeket támasztott, melyeknek a város egymagában aligha felelhetett volna meg kielégítően; másrészt Budapest mintegy szimbolikusan az országot képviselte, a benne összpontosuló központi funkciók folytán annak, hogy milyen a város fizikai megjelenése, országos jelentőséget tulajdonítottak. Ami szintűgy indokolta a várostervezés- és fejlesztés központi meghatározását és koordinálását.

Ettől eltekintve Budapest önállósága nagyobb, mint amilyen autonómia vidéki városainkat 1870 után rendre megillette. A fővárosi és egyben egyesítési törvény értelmében a város élén a főpolgármester állt, akit a kormány nem egyszerűen kinevezett, mint a főispánokat, hanem akit az ő jelöltjei közül a fővárosi törvényhatósági bizottsága maga választott. De ennél is fontosabb, hogy a várost nem a polgármester, hanem a fővárosi tanács igazgatta, amely a polgármesterből, két alpolgármesterből és az ügyosztályokat vezető tanácsnokokból (számuk kezdetben tíz) állott. A fővárosi tanács mint önálló hatóság működött, amely ugyanakkor osztatlanul rendelkezett a város egészével. Hiszen a kerületi elöljáróságok, egészen a század végéig, jószerivel csak mellékes igazgatási jogkörökben intézkedhettek, és pusztán a tanács végrehajtó szerveiként működtek.

Akadott még egy terület, ahol nem mondható teljesnek a fővárosi autonómiája: rendőrhatalósági téren, az építésügyhöz hasonlóan, az állam élvezett elsőbbséget. Ám még ez is indokolható a helyinél magasabb rendű megfontolásokkal: a nagyváros – kivált Budapest – politikai központ szerepe több lehetőséget kínál a közrend felborítására (bűnözés és politikai mozgalmak), s ugyanakkor nagyobb szükség is van itt a rend sértetlen megővésére. Ez legalábbis igazolta az állam közvetlenül tevőleges részvételét ilyen ügyekben.

Az egyesítés egyébként is formális aktusa, természetesen, nem teremthetett azon nyomban valódi egységet, így a fővárosi szerep megkövetelte városigazgatási és -fejlesztési kívánalmaknak nehéz lett volna az első perctől kezdve jól megfelelni. A korábbi partikularizmus béklyóiból viszont a központi hatalom segítségével inkább ki lehetett kerülni. Példaként hadd hivatkozzam az 1867 után megsokszorozódó új politikai és kulturális intézmények fővárosi elhelyezésének égető problémájára. Mivel Pest-Buda korábban nem teljes értékű nemzeti fővárosunk, az újonnan léte-



L.16. Schickedanz Albert: Nagymező utca, 1884



L.19. Schickedanz Albert: Nagymező utca (Terézváros), é. n.

A vigadó nagytermében

NAGY BILLARD MATCH

tartatik 1884. december hó 8-án hétfőn, 9-én kedden és 11-én csütörtökön.

A világhírű
Champion Vignaux
az ismert amerikai billárd-művész

Schäffer Slosson és Peyraud Rudolf
legyőzője, ez utóbbi kihívását elfogadta. A partie 2400 ponttal
december hó 8. 9. és 11-én játszatik és pedig esténként 800
ponttal. Mint híró Kiss W. Simon az fog szerepelni.

A tekuszfal, melyen a match történik, a híres **bécsi
billárd-gyáros Seifert és fia czég gyárt-
mánya.**

Minden 100 point után 15 peresnyi szünet tartatik.
Az ülések ára 3 os. 2 frt. állóhely 1 frt. Az előre rendelt
ülések 20 krmal magasabb árúak.

Kezdeté este 7

Reklám az Illusztrált Magyarországról, 1884.

Hirdetmény, 1884

Az 1870–75 között a Váci utcában emelt neoreneszánsz fővárosi városháza¹¹ a későbbiekben példaadó mintául szolgált az ország többi városa számára is. Vidéken 1880-tól öltött nagy méreteket a városházépítés, melynek konjunkturális időszaka az 1890 és 1914 közötti negyedszázadra esett.¹² A főváros központi szerepköréből fakadó (építési) kívánalmak mellett, amint azt a városháza esete is mutatja, a kifejezetten helyi létesítmények jelentősége szintén túlnőtt a város szűkebb határain. Így volt ez a szorosan vett infrastruktúrát tekintve is, amely egyszerre kellett hogy megfeleljen a dinamikus növekvő nagyváros természetes szükségleteinek, valamint a főváros mintaadó szerepéből következő elvárásoknak. Éppen ez tehát a mélyebb oka az állam közvetlen részvételének a várostervezés és -építés munkájában, melyre a közmunkatanács kapott széles körű felhatalmazást.

A NAGYVÁROSI FEJLŐDÉS DINAMIZMUSA

1873 végérvényesen és máig szóló érvénnyel eldöntötte a kérdést, hogy hol kerüljön sor Magyarországon valódi nagyváros kialakulására. E folyamat háttérében már a kortársak által amerikai üteműnek tartott hihetetlen mértékű demográfiai növekedés állt. 1869-ben a három város együttes népessége 280 ezer főt tett ki, ami 1880-ig egyharmadával, vagyis közel százezer fővel gyarapodott. Az ezt követő két évtizedben sem lassult a bevándorlás biztosította gyors demográfiai növekedés, melynek eredményeként a millenniumi budapesti népesség némileg már túl is haladta a

sített kormányhivatalok és nemzeti intézmények késedelem nélküli elhelyezése önerőből nemigen lett volna lehetséges. Ez az oka, hogy a város egyesítése körüli években a középítkezések oly szembeszökő módon előtérbe kerültek. Itt volt például az országgyűlés elhelyezésének akut gondja: a probléma megoldása kitűnő példa a gyors és céltudatos cselekvésre. A kiegyezés közeledtével mind elodázhatatlanabb a népképviseleti alapon álló majdani országgyűlés számára új épület emelése, melyre Ybl Miklós tervének az elfogadásától számított három hónapon belül(!) sor is került: 1865. november 4-én már átadásra készen állt a Főherceg Sándor (ma Bródy Sándor) utcai épület.⁹

Nem kevésbé beszédes a városháza példája. Az egyesítés után szűknek bizonyult a pesti városháza, melynek további toldozása-foldozása nem jelenthetett valódi megoldást. Hiszen az 1702-ben építeni kezdett és eredetileg földszintes épületet még 1767–68-ban egyemeletesre, 1842–43-ban kéteemeletesre, végül 1863-ban háromemeletesre bővítették.¹⁰ Ezért döntés született egy teljesen új városháza felépítéséről a régi pesti városháza további fenntartása mellett.



L.3. Balló Ede: Várkert bazár, 1884

hatszázezer főt. Egy szó mint száz, a korabeli Európában is páratlanul intenzív bevándorlás eredményeképpen a főváros népessége az 1870-et követő negyedszázad során valamivel több mint a duplájára emelkedett. A nagyvárosi fejlődésnek a bevándorlás fő haszonélvezője, Pest az igazi motorja demográfiai és gazdasági téren egyaránt.¹³

A szembeszökő demográfiai növekedés feltételei közepette különösen nagy igény mutatkozott a civilizált fizikai környezet megteremtése iránt. A vissza-visszatérő kolerajárványtól való páni félelem is erre sarkallt, amely a vezetékes szenny- és ivóvízrendszerek hiányának volt közvetlen következménye. Az egyesítés előkészítése során, 1872-ben is felütötte a fejét az ázsiai eredetű borzalmas kór, melynek egyedül a modern közművesítés vethetett gátat. 1873-ban Reitter Ferenc be is nyújtotta tervezetét a közmunkatanácsnak, melyben meghatározta a csatornázás menetrendjét. A terv részletes kimunkálása azonban egy évtizedig elhúzódott, és majd csak 1891-ben indult meg a pesti Duna-parton vezetõ fõgyûjtõ lefektetése, hogy 1896-ra készüljön el a déli központi csatorna- és szivattyútelep. Budán ugyanakkor jóval késõbbre tolódtott a korszerû csatornázás munkáinak a megindulása.

A járvány másik forrása, a szennyezett ivóvíz helyettesítése tisztított vezetékes ivóvízzel úgyszintén hosszabb idõt vett igénybe. Az 1870-es és az 1880-as években épültek ugyan Pesten és Budán ideiglenes vízmûvek, ám végleges megoldást a káposztásmegyeri vízmû elkészülte jelentett 1895-ben.

Az infrastrukturális fejlesztések másik fontos területe a fõ útvonalak kijelölése és kiépítése, valamint építési ingatlanokkal való ellátása; így kezdetben mindenekelõtt az Andrassy út, majd a Nagykörút létesítése képezte a közmunkatanács elõtérben álló feladatát. Emellett fontos feladatnak számított a Duna és a város fizikai kapcsolatának megnyugtató rendezése is.

A Duna, amely városképi szempontból Budapest meghatározó eleme, megoldandó problémák tömegét zúdította az újdonsült főváros és a fölötte atyáskodó állam nyakába. A Duna veszélyes folyó, amely áradásával utoljára 1838-ban okozott súlyos károkat a három városnak.¹⁴ Néhány évvel a városok egyesítése után például újra jéges ár veszélye fenyegette Pest és Buda alacsonyan

fekvő és a Dunához közeli részeit, így a pesti oldalon magát a Belvárost, budai oldalon pedig a Vízivárost és a Tabánt. A kortársak valósággal pánikba estek február utolsó heteiben, amikor az ár elérte Budapestet. „Ismét borzasztó reggelre virradtunk” – szól a naplóbejegyzés 1876. február 24-éről az abban az időben éppen a Lipót (ma Váci) utcában lakó Csorba házaspár tollából. Később arról olvashatni a naplóban, hogy Csorba Géza „átment Budára, hol a főúton a gyalogközlekedés lehetetlenné vált. Kocsik még járhatnak; kinn a Császár fürdőben, hol a meleg források elárasztották az alacsonyabb helyeket; a Lukács fürdő egészen víz alatt áll. Kijjebb nem mehetvén, a Császár fürdőtől visszajött. A Rácváros is el van borítva; kétségbeesés, rémület mindenfelé!”¹⁵ Ám a pesti oldalon sem sokkal jobb a helyzet. A következő nap eseményeiről olvassuk a naplóban: „Reggeli után kimentünk a Malom utcán [Ferenc körút] a Duna-partra, hol az utca torkolatánál nagy erővel dolgozott a gőzszivattyú; a Duna nagyban árad; felmentünk a Vámházig, hol egy darabig néztük, mint úsznak a jégdarabok a hatalmas, haragvó folyam hátán. Még odább mentünk; a Fővámháztól felfelé most sorkatonaság őrzi a Dunapartot, s utasítja vissza a parthoz közel menni akaró közönséget. A partkapitánysági hivatal kis kőházcskája leomlással fenyeget. A felső partból már csak 6 lépcső van kinn; ... [később] az Üllői út végén kocsira ültünk, mely a Tüköry-gáthoz szállított minket; itt leszállva a kocsiról, borzasztó látvány terült el szemeink előtt; a házak mind víz alatt, mely a lejtősebb országúton a volt régi temetőt és a zsidókét fenyegeti elárasztással. ... Az út telve kocsikkal, melyek a látni és segíteni vágyó közönséget szállították ide; majd meg csónakokat hoztak ide, a tűzoltóság és utászatonaság szorgalmasan dolgozik a töltések kijavításán, részben pedig újakat készít. A Tüköry-gáton túl már nem lehet messze menni, mert az út egészen víz alatt áll.”¹⁶

A hosszan idézett korabeli beszámoló egyszerre érzékelteti a pestiek nem teljesen alaptalan féltelmét a veszélyesen áradó Dunától, valamint a parti védművek halaszthatatlan szükségességét. Jóllehet – szintén Reitter Ferenc elgondolásai nyomán – 1865-től már folytak rakpartépítési munkálatok,¹⁷ ám ekkor, 1876-ban a Duna két partja korántsem volt még végig kiépítve. Ráadásul a közvetlenül mögötte lévő beépített terület sincs mindenhol megfelelően feltöltve. Példaként hadd utaljak a Fővámház mögötti telekre, erre épült az 1890-es évek derekán a Központi Vásárcsarnok. Amint az a Hild–Ybl Alapítvány által 1991 decemberében a Budapesti Történeti Múzeumban rendezett Ybl-kiállításon is jól látszott nem egy 1890 előtti fényképen, a talajszint itt méterekkel a Fővámház feltöltött telkének a szintje alatt volt. S ez a helyzet máshol is.

A folyó azonban nemcsak veszélyt jelentett a városokra, de kommunikációs szempontból határozottan kulcsszerepet játszott Pest és Buda lehetséges integrálásában. Ezen a téren a hidak jelentőségére kell elsősorban utalni. A Lánchíd ugyan már 1849 ősze óta összekötötte egymással a két várost, ám részint a hídpénz szedése miatt, részint azért, mert Pest gyors területi terjeszkedése nyomán mind többek számára esett túlságosan is távol a Lánchíd, a két oldal fizikai összekapcsolása szempontjából egymagában kevésnek bizonyult már ekkoriban. A Nagykörút kiépítésével adódott a lehetőség az akkor még messzi északi pontnak számító dunai összeköttetés megteremtésére a Margit híd révén. Ami a budai oldalon egyrészt a Margit körút majdani kiépítésére ösztönzött, másrészt megindította a Rózsadomb elsőként villákkal történő benépesítését.

A nagyvárossá válást Budapest hallatlan gazdasági dinamizmusa alapozta meg. Pest már évtizedek óta jelentős kereskedővárosa az országnak, ám Buda inkább csak igazgatási szerepkörével tűnt ki; Óbuda viszont kifejezetten az alföldi mezővárosok agrárjelleget mintázta. Az egyesítés nyomán végérvényesen eldőlt, hogy Buda mint rezidenciális központ elveszti korábbi jelentőségét, jóllehet számos központi államigazgatási szervezet továbbra is a Várban kapott helyet. S mivel Buda modern gazdasági funkcióra sokáig egyáltalán nem tett szert, természetes, hogy az urbanizációt tekintve minden téren messze Pest mögött maradt. Óbuda funkcióváltása ugyanakkor egyszerre fakadt a fővárosba történt betagozódás pusztá tényéből, valamint abból, hogy az 1880-as évek filoxérajárványa megsemmisítette hagyományos gazdasági létalapját, a szőlőművelést.

Hirdetmény.

Folyó évi október hó 10-én 32445. sz. a. kelt tanácsi határozat folytán az utcai fa-
vágatás az alább megnevezett utzakban
el tiltatik és pedig:

A bel városban:

a városház, rózsó-, és kristóf-téren. — a väczü, uri, hat-
vani, koronás, régi pósta, galamb, hajó, kígyó, sebes-
tyén, iskola, lakatos, városház, duna, kéményapró-
bors, sörház, kádár, tél, szarkis, lövész, képiró, hástya,
magyar, csukor, vármegyes, sarkantyus, és rostély-
utakban; nemkülömben a szibáros-utczának az uri- és vä-
czü, a lipót-utczának, a rózsatér és kalap- a zöldfa-utczának
az iskola és papnövelde, és a gránátos-utczának a hat-
vani- és vármegye-utca közti részében.

A lipót városban:

a dorottya, perez- és hajnal-utczában.

A tereztvárosban: pedig csak a király-
utczában.

E tilalom óthúgól 1-től 50-éig terjedhető birtágban fog-
nak elmarasztaltatni.

Pest, 1868. október hó 20-án.

Polgár Károly,
h. főkapitány.

Rundmachung.

Zusolge Magistratsbeschlusses No. 10-ten Oktober 1. 3. J.
32445 wird in der Hinkunft das Holzhacken in folgenden Gassen
und Plätzen nicht gestattet, und zwar:

In der Innernstadt:

Auf dem Rathaus, Hofen, und Krüchelplog; — in der Waisen-, Herren-,
Gutsamer, Kron-, Alte Post-, Tauben, Schiff-, Schlangen, Sebalten, Schul-,
Schloffer, Rathaus, Tonan, Kaufstangeher, Dachfen, Widmeißler, Winter-,
Winter, Eiser-, Schloren, Moler, Pöbel, Nagel, Jüder, Kremlor, Sporer-,
und Gilttergasse dem verbede unterliegt feruer, — derjenige Theil der Töb-
tergasse welcher sich zwischen der Herren- und Waisengasse; — dem der Theil
der Kesseltgasse welcher sich zwischen dem Hofkaplan und Hingasse; — feruer
der Theil der Grünbaumgasse welcher sich zwischen der Schul- und Schul-
nagelgasse; — schließlich derjenige Theil der Öbernaberggasse, welcher sich zwischen
der Karolauer und Komitatogasse befindet.

In der Leopoldstadt:

In der Loethea-, Mintra- und Regenngasse.

In der Theresienstadt: nur in der Königsasse.

Die Übertreter dieses Verbotthes werden mit einer Geld-
buße von 1 bis 50 Gulden geahndet.

Wien, am 20-ten Oktober 1868.

Karl Polgár,
f. Oberbürgermeister.

Hirdetmény, 1868

Így vált Óbuda idővel a főváros markáns proletárnegyedévé annak nyomán is, hogy már a XIX. század derekán ide települt a nagyüzemi hajógyártás.

A Pestre koncentrálódó új modern gazdasági szektor magját kezdetben a modern gyáripárt nálunk elsőként képviselő malomipar képezte: Budapest a világ egyik legnagyobb malomipari városa, s mint ilyen az egész Monarchia lisztészükségletét ki tudta elégíteni. A századforduló táján a gép- és vasipar, egyszóval a nehézipar vette át a húzóágazat szerepét. Mindamellet a dinamikusan gyarapodó népesség ellátása folytán is az élelmiszeripar mindvégig fontos szektora maradt a gazdasági életnek.

A kereskedelem öröklöten nagy szerepe és a modern gyáripár újonnan megteremtett különleges súlya egyszerre volt oka és következménye annak, hogy a modern személy- és teherszállítás, vagyis a vasútforgalom országos központjává szintúgy Budapest vált. A század végén már tizenegy irányból vezetett vasútvonal a fővárosba, melyet ekkor két világvárosi jellegű vasútállomás, az 1877-ben megnyitott Nyugati, illetve a hét évvel későbbi Keleti pályaudvar, valamint további 12 kisebb-nagyobb személy- és teherpályaudvar fogadott. A városon belüli közlekedés modernizálódása a lóvasúti hálózat kiépítésének útját követte, amely a Margit híd megnyitásával immár Pestet és Budát is összekötötte egymással. A villamosvasút elsőként 1887-ben haladt végig a Nagykörúton, ám az évtized végétől az újonnan megnyitott vonalak már mind a villamosközlekedés célját szolgálták. Végül a következő évtized derekán a kontinensen elsőként éppen Budapesten létesült földalatti vasút.

A főváros 1873 utáni, nagyjából a millenniumig tartó, úgyszólván töretlen, nagyvárosi fejlődése stabil gazdasági alapokon nyugodott. Az ekkor meghonosodó új modern gyáripár sok szálon

kapcsolódott a gyors urbanizációból fakadó igények kielégítéséhez. Közvetlenül az építő- és építőanyag-ipar állt a roppant kiterjedt lakóház- és középítkezések háttérében, ugyanakkor a vas- és gépgyártás jól szolgálta egyebek között a vasútépítkezések szülte igényeket.

Budapest vitathatatlanul küllemének látványos és gyors ütemű átalakulásával vívta ki lakói és az ide látogató kortársak bámulatát.¹⁸ Vegyük tehát röviden számba, hogy mi minden épült egy-két évtized leforgása során a fővárosi funkciónak való minél teljesebb megfelelés érdekében. Az európai mércével mérve is impozáns Sugárút az érett historizmus jegyében tervezett neoreneszánsz bérpalotáival és néhány jellegzetes, kulturális célú középületével vált széles körben ismertté. Az 1885-től Andrássyra átkeresztelt reprezentatív útvonalon kapott helyet Ybl Miklós ragyogó Operaháza 1884-ben, de itt épült fel a régi Múcsarnok (1877), a régi Zeneakadémia (1879) és a Képzőművészeti Főiskola is.

A középítkezések zöme tehát kulturális és természetesen politikai rendeltetésű szervezetek elhelyezését célozta.¹⁹ A már említettek mellett még utalhatunk az 1880-as és 1890-es évtizedek minisztérium-, egyetem- és múzeumépítkezéseire.

Amellett azonban, hogy a fővárosi funkció természetesen komoly igényt támasztott egy sor új és kivált monumentális középületre, nem elhanyagolható a modern gazdaság ilyen irányú kívánalma sem. Ebből a szempontból a főként a századfordulón virágzó bank- és kereskedelmi célzatú építkezéseket kell megemlíteni (áruházak és vásárcsarnokok). Mégis: a fizikai urbanizációnak ebben a szférájában a lakóház-építkezés tömegessége az igazán szembetűnő. Az 1870-es és 1880-as évtizedekben az új épületek kétharmada, később ennél is nagyobb hányada állt lakóházakból. S közben viszonylag kevés épületet bontottak el azért, hogy helyet szorítsanak az újaknak, melyek az esetek döntő hányadában legalább két, de inkább három- és négyemeletes bérházak voltak.²⁰ Nem csoda tehát, ha Budapest újonnan felemelkedő vagyoni elitje – melyet jól dokumentál az 1200 legnagyobb adófizető rendszeresen összeállított jegyzéke – a város egyesítése körüli években, sőt még az azt követő évtizedekben is sokáig a háztulajdonosok leggazdagabbjait tömörítette feltűnően nagy számban. Kik lakták vajon a várost akkor, amikor sor került Budapest egyesítésére, és hogyan alakult a társadalom összetétele az azt közvetlenül követő időben?

AZ ORSZÁG LEGPOLGÁRIBB VÁROSA

Egy társadalom elitje sok mindent elárul a társadalom egészéről. Vessük tehát pillantásunkat az 1873-ból származó virilisjegyzékre, hogy megállapíthassuk a frissen alakult Budapestet benépesítő társadalom fő jellemvonásait. Amint már Vörös Károly is megállapította: a polgári vagyoneképzés szerepe bizonyult döntőnek az elit összetétele szempontjából. Így tehát a „legnagyobb számban a legkülönbözőbb fajta termény- és állatkereskedők, építésszek, építési vállalkozók és az ő munkájuk nyersanyagát szállító építőanyag-gyárosok és -kereskedők s végül a nagy vagyonú háztulajdonosok kerülnek be a város legvagyonosabb, vagyonukkal most a közügyek intézésére is befolyást nyert embereinek soraiba”.²¹

Az, ami ezután következik, röviden a Budapestre koncentrálódó (korlátozódó?) tőkés gazdaság- és társadalomfejlődés látványos kibontakozásaként is felfogható. 1888-ból való a legnagyobb fővárosi adófizetők újabb fennmaradt jegyzéke. Ennek alapján, Vörös Károlyt követve, megállapítható, hogy: 1. a városok régi polgársága (benne nagyszámú német Bürgerrel) mindinkább kiszorult a vagyoni (és virilis-) elitből; 2. az egyre jobban előtérbe kerülő ipari nagyvállalkozók között ugyanakkor kezdtek túlsúlyba kerülni a műszaki szakszerűséget képviselő menedzser-vállalkozók; 3. végül kialakulóban volt egy „szilárd, stabil vezetőréteg, élcsoport”, amely nemcsak komoly anyagi hatalom birtokosává lett az idők folyamán, de társadalmi presztízsét tekintve is konszolidálta a helyét az elitben.²²

Talán ebből is kitűnik, hogy a főváros már eredendően, az idő előrehaladtával pedig egyre nyilvánvalóbb módon lett a magyarországi nagypolgárság tulajdonképpeni és szinte egyedüli központja. De nemcsak ez avatja különösen polgárivá Budapestet, hanem az is, hogy a közép- és közpolgárság szintűgy nagy számban képviseltette magát a város társadalmában. Ők főként a vállalkozói szféra keretei között és az értelmiségi hivatásokban, az ún. szabadfoglalkozású-pályákon tömörültek feltűnő mértékben. Ha pusztán az utóbbit tekintjük is, szembetűnik, hogy például minden második orvos Budapesten található a századforduló időszakában, ami egyszerre fejezi ki a fővárosi egészségügyi ellátás magas civilizációs szintjét, valamint a vidék nagyfokú civilizálatlanságát.

Végül a struktúra legalján: a népesség többségét alkotó proletariátus szintűgy belesimult Budapest nagyvárosi és egyúttal modernnek tetsző polgári világába. A gyáripari munkásság szinte kizárólagos Budapestre koncentrálódása jelzi, hogy a főváros még alsó osztályait tekintve is hű maradt erőteljesen polgári társadalmi karakteréhez.

Mindaz, ami a polgári osztályszerkezettel egyébként szükségképpen együtt jár, Budapestre különösen rányomta a bélyegét, ti. a jólét és a kiáltó nyomor közvetlen egymásmellettsége, a társadalom végletes megosztottságának kifejezetten nagyvárosi sajátossága. Amit a Nyugat (és közvetlenül pedig Bécs) gyors utolérésének a vágya talán még súlyosbított is. Az urbanizálódás egyébként valóban imponáló teljesítménye és a polgárosodás, valamint az asszimiláció és akkulturáció nem kevésbé méltányolható számos eredménye mellett a gondos megfigyelőnek olykor az is feltűnt, ami a türelmetlen fejlődésnek szinte mindig kiküszöbölhetetlen velejárója. A dolgoknak erről a fonák oldaláról a sokáig vidéken élő Mikszáth 1874–75-ben így írt: „Valamelyik napon a múlt héten nagyon elfogott a spleen (életunalom), mely állapotban arra szántam magam, hogy egy sétát tegyek a Király utcában. A cifrábnál cifrább hirdetések tarkasága némileg szórakozást nyújtott. Szép és vigasztaló az nagyon, hogy ez a 'nagy falu' olyan gyorsan növi ki magát New Yorkká – legalább a humbug terén.”²³

Ragyogás és humbug, polgári erénybe oltott túlfűtött ambíció és nagyravágyás egyszerre hatott tehát, midőn a provinciális Pest és Buda immár Budapestként hihetetlenül rövid időn belül a kontinens izgalmas nagyvárosává nőtte ki magát. A történet pedig egészen pontosan úgy indult, hogy 1873-ban törvény útján kinyilvánították a három város közigazgatási összetartozását.

JEGYZETEK

1. Bővebben SZEKERES József: Nagy-Budapest kialakulásának előzményei. Tanulmányok Budapest Múltjából XXV. BTM. Budapest, 1996. 269–315.
2. A főváros egyesítésére vonatkozó okmányok gyűjteménye (összeállította: GÁRDONYI Albert). Budapest, 1913.
3. VÖRÖS Károly: Egy világváros születése. Budapest, 1973; Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig (szerk.: VÖRÖS Károly). Budapest, 1978. Főként: 299–321.
4. Gróf SZÉCHENYI István: Buda-pesti por és sár. Budapest, 1995. 9.
5. CSORBA László: Budapest-gondolat és városeejesítés. Budapesti Negyed 2. 1993. ősz–tél 20.
6. SARLÓS Béla: Közigazgatás és hatalompolitika a dualizmus rendszerében. Budapest, 1976. Főként: 111–115.; KAJTÁR István: Magyar városi önkormányzatok (1848–1918). Budapest, 1992. 79–83.
7. Vörös Károly felszólalása. In: Vita Magyarország kapitalizmus kori fejlődéséről. Budapest, 1971. 159–160.
8. GÁRDONYI Albert, id. összeáll.
9. PEREHÁZY Károly: A régi pesti Képviselőház. In: Ybl Miklós építész 1814–1891. Hild–Ybl Alapítvány. Budapest, 1991. 67–68.
10. Budapest-lexikon II. Budapest, 1993. 601.
11. L. SISA József: A pesti Új Városháza. Ars Hungarica, 1983. november 2. 252–268.
12. Bővebben SÁRMÁNY-PARSONS Ilona: Magyarországi városházépületek a századfordulón. Történeti Tanulmányok III. (szerkeszti: L. NAGY Zsuzsa–VERESS Géza). KLTE, Debrecen, 1994. 53–71.
13. A főváros népesedéstörténetéhez I. KATUS László: Budapest népességnövekedésének forrásai a XIX. században.

CZAGA VIKTÓRIA

TESTVÉRVÁROSOKBÓL FŐVÁROS

Buda és Pest egyesítésének gondolata azóta foglalkoztatta a két város értelmiségét, amióta Széchenyi István felvetette – egy angol szájába adva saját szavait –: „Fővárostok nevét Budapestre kellene változtatni, ... s így két város egyesülne, ... Mily haszon áradna ezen egyesülésből, mily virágzó fővárosa lenne Magyarországnak rövid idő múlva!”¹ A reformkori városegysítésnek azonban – a két város polgárainak ellenérzésén túl – számos akadály állta útját, közülük a legkézenfekvőbb az állandó összeköttetés hiánya, amelyre hivatkozva az uralkodó mereven elzárkózhatott – többek között – az országgyűlést Pestre hívó követelések teljesítése előtt.²

A múlt század harmincas éveitől a korabeli hírlapokban az egyesítés mellett és ellen felsorakozó érvek elsősorban érzelmi síkon ragadták meg az olvasókat. Közülük nem egy éppen Széchenyi javaslatából került át a köztudatba, például hogy Pest az ország szíve, s ezért kell egy fővárosnak „... egy és nem megosztott ellenmondó szívnek” lennie, de az is, hogy a két város féltékeny egymásra, azaz „... nem a legjobb szemmel nézi egymást”; és számos kortárs hitte – a két város vezetőinek kivételével –, hogy az egyesítéshez elegendő „a két név egybeolvadása”, mely „Buda és Pest érdekeit s érzéseit egyesítené, s így erősítené”.³

Az az egyesítést ellenző kép is ebben az időben született meg, mely az 1870-es években az újságok kedvelt ábrázolása lett: a két város házasodni készülő félként áll szemben egymással. Pest



1.4.4. Baelz rajza után: Wahrmann Mór



1.4.5. Cserna Károly: Házmán Ferenc