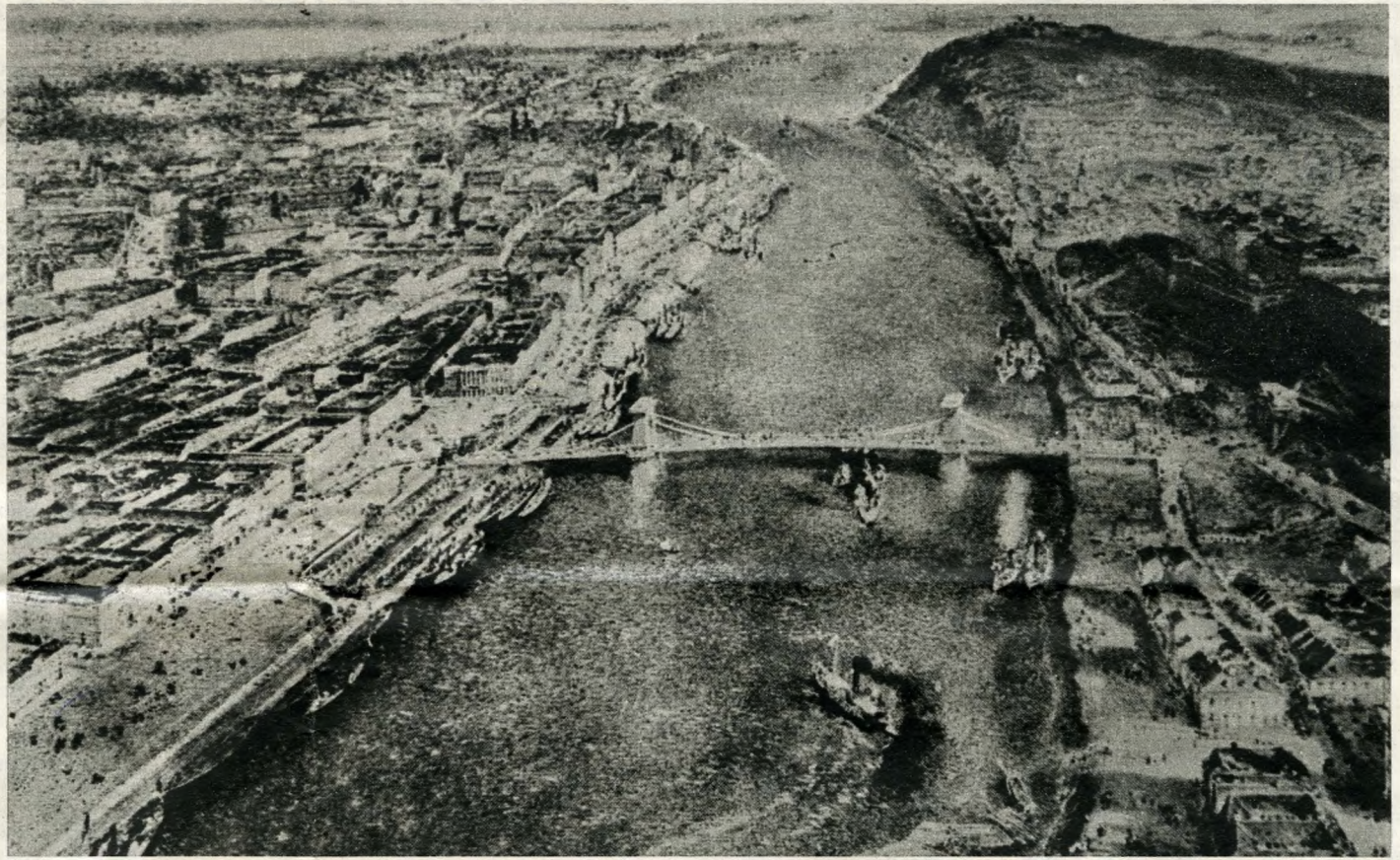


2. Pest-Budától Budapestig

BUDAPEST TÖRTÉNETE IV



Pest és Buda madártávlatból, 1860 körül (Alt Rudolf litográfiája)

A modern Budapest kialakulásának történetét tudományos alapossággal előadó nyolcszáz oldalas könyv második része, mint a fenti címből is kiderül, a forradalomtól a három város egyesítéséig terjedő időszakot, évszámra az 1849–1873 közötti esztendőket tárgyalja.

Haynau császári csapatai 1849. július 11–12-én szállták meg a visszavonuló honvéds csapatok által kiürített Budát és Pestet. Nem sokkal később elbukott a szabadságharc, és az országra, azon belül a három városra, nehéz esztendőket következtek. Pest Magyarország politikai és gazdasági centruma volt, ezért az abszolutizmus mindent elkövetett, hogy mindkét szerepét csökkentse. A kerületekre osztott országban Pest ugyan az egyik kerület székhelye lett, de a városok egyesítésének terve, amely a forradalom alatt már felvetődött, gyorsan süllyesztőbe került. A közsegítanácsokban politikai ügyeket tárgyalni tilos volt. 1860-ig, mint a birodalomban mindenütt, itt sem kerülhetett sor közsegítanácsi választásokra.

Ugyanakkor az abszolutizmus a maga szakszerű bürokráciájával átalakította, korszerűsítette a városigazgatást. Leválasztották róla a törvénykezést, életbe léptették a polgári államra jellemző, addig ismeretlen adókat, elsősorban az állami fogyasztási adót és a monopóliumokat. Kiterjedt pénzügyi szervezetet hoztak létre. Mindezek ellenére, az ötvenes évek végére Pest-Buda-Óbuda a hanyatló városok képét nyújtotta.

Az 1860-as angol–francia kereskedelmi és vámszerződés nyomán Európa-szerte nagy gazdasági fellendülés kezdődött, amely az évtized második felére a Monarchiát is elérte. Addigra a pesti ipari és kereskedelmi tőke is erőre kapott, elsősorban azért, mert az ország kereskedelme, főként gabonakereskedelme hazánkban ment át. A kereskedelmi intézmények modernizálódtak, 1853-ban megalakult a Pesti Lloyd Társulat, 1864-ben pedig a Lloyd-palota nagytermében megnyílt az áru- és értéktőzsde. Az árupiac növekedésével, a céhek korlátait felbontó iparüzési és kereskedelmi szabadsággal fokozatosan annyi tőke halmozódott fel, hogy Pest lassan a magyar hitelélet központja lett. S Bécs nem volt elég erős hozzá, hogy ezt megakadályozza.

A felhalmozódott belföldi tőke bizalmat keltett a külföldi tőkében, és az évtized közepétől Pestet is elérte a nagy alapítások és hitelügyletek kora. De a spekuláció oly méreteket öltött — mivel a tőke beruházás helyett csak forgott —, hogy az évtized végén teljes összeomlás következett be. 1870-től a kedvező terméseredmények Európában lenyomták a gabonaárakat, kolera tört ki, és a fellendülés a visszajára fordult.

Mindamellet az ipar fejlődött, s Pest a magyar gyáripár centruma lett. Az osztrák konkurrenciára több csapást mért rá, de fejlődését megállítani nem tudta; a gyáripár szerkezete korszerűsödött, teljesítménye növekedett. 1863 és 1875 között a városban dolgozó gőzgépek száma 79-ről 197-re nőtt, teljesítményük pedig 1769 lóerőről 10 785 lóerőre.

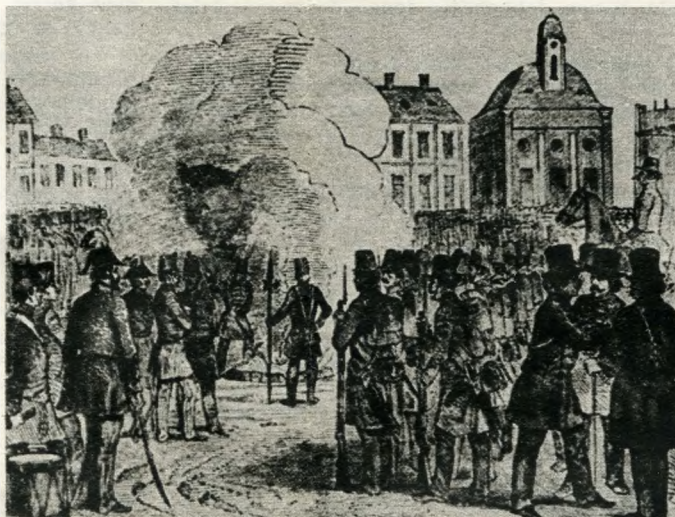
Pest-Buda központi szerepe magához vonzotta a közlekedési útvonalakat. Ekkor épült ki úgy a vasúthálózat, hogy majd minden útvonal Pest érintésével haladt át. 1861-ben megnyílt a Déli vasút, 1867-ben a Józsefvárosi pályaudvar, s 1855-ben elkészült az Alagút a Várhegy alatt. A táviró már a harcok alatt működött Pest-Buda és Bécs között. 1850-től a bécsi terménytőzsde árait is közölte, s ezzel egycsapásra megszüntette Pest háromnapos hátrányát.

A szállítás egyik fővonala a Duna volt. A teherhajókat többnyire evezővel vagy lovakkal vontatták. S bár a gőzhajók rohamosan szaporodtak, 1857-ben még 1000 vontatót tartottak nyilván. 1859-től megtiltották, hogy a városon át lóval vontassák a hajókat. 1853–57 között a Lánchídnál kiépült a Duna Gőzhajózási Társaság kétszáz méteres rakpartja és kikötője, amelyet 1866-ig északra 374, délre 663 méter feltöltött kőpattal egészítették ki. Ekkor kezd kialakulni a ma is ismerős Duna-parti kép...

1851-ben a két városnak 173 ezer lakója volt; 1869-ben már 269 ezer. Főként Pest és Fejér megyéből jöttek a munkások az építkezésekhez, a gyárakba és a szolgáltatásba. De szaporodott a lakosság a Duna menti községekből és a Felvidék megyéiből is. A Monarchia társországi közül Cseh- és Morvaországból jöttek a legtöbben.

A városkép minden irányban átalakult. Emelet-ráépítésekkel, s az új bérházakkal az 1–2 emeletes város 3–4 emeletesre nőtt. Széltében átlépte a régi városmagot, a Belvárost és a Lipótvárost, Budán pedig a Tabánt és a Viziváros határait. A jőzön, kissé száraz klasszicizmust új formák váltották fel: megjelent a gót, román, mór, bizánci stílusokat idéző romantika, majd a hatvanas évektől a reneszánszból merítő eklektika.

A terjeszkedő város közművesítése sem késett. 1856 karácsony előestéjén gyullad ki az első gázlámpa — 40 évvel



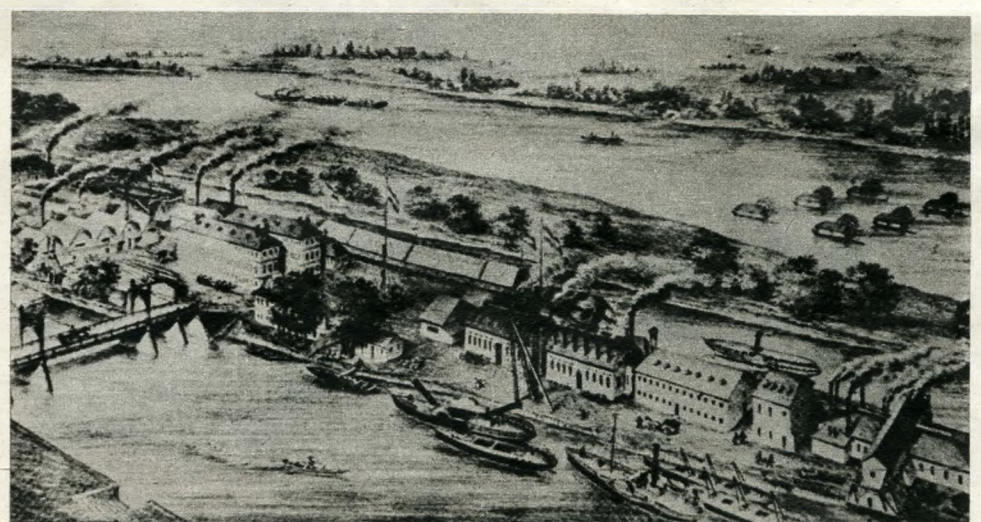
Kossuth-bankókat égetnek a forradalom bukása után, a mai Deák Ferenc téren



A mai Vörösmarty tér a múlt század második felében



A kőbányai vízmedencék építése 1871-ben



Az Óbudai Hajógyár 1858-ban (Indrikovics János litográfiája)



A Váci utca és a Régi posta utca sarka 1855-ben (Rohn Alajos litográfiája)



„Urak bálja” magyar nemzeti viseletben, az Európa Szálló disztermében, 1860. január 23-án

Novotta Ferenc reprodukciói

Párizs, 25 évvel Bécs után —, 838 égő az utcákon és középületekben, 9148 a lakásokban, irodákban, üzletekben. V. H. Lindley angol mérnök megépíti a vízművet, s 1873-ban már 110 házban van vezetékes víz, bennük 3010 vízöblítéses W. C. és 290 fürdőszoba.

Ha mindehhez hozzávesszük a mindinkább ide központosuló kulturális életet, sajtót, egyetemeket, beláthatjuk, mint ahogyan a kor messzebbre látó várostervezői is belátták, hogy szabályozni, tervezni kell a város növekedését.

Hosszú viták és tervezgetések előzték meg az építési szabályokat és kisajátítási törvényeket, a Sugárút építését a Belvárosból a Városligetig és a Nagykörút vonalának meghúzását.

A hetvenes évek elejére megérett a gazdasági, politikai és várospolitikai feltételek ahhoz, hogy Pest-Budától végre egységes főváros: Budapest legyen.

B. P.