

# HÁROM VÁR

Három gyermek, ha együtt nő fel, kezdetben szorosan együvé, egy családba tartozik, később útjaik többnyire szétválnak. Budapest mint város esetében éppen az ellenkezője történt. Száz éve lesz, hogy három kisebb városból — egyedül Pest volt már akkor is számottevőbb — egy nagyobbá egyesült. Ez az egy — Budapest — azóta még tovább, a kezdetinek sokszorosává növekedett. Nemrég magához vonta a korábbi peremvárosokat is, s területét tekintve Európa egyik legnagyobb városa lett. A három város az egyesüléskor háromszázezer lakost számolt együtt, ma Budapest és környéke — az úgynevezett budapesti agglomeráció — közeledik a hárommillió felé.

Mi volt itt, miféle állapot az egyesülés körüli években — talán érdemes ezt most, ily hatalmas fejlődés után, ilyen naggyá vált város láttán röviden szemügyre venni. Elsősorban említést érdemel, hogy e folyamatban — az egyesülésben — annak törvénybe iktatása, bár sok más tényezőtől is eredő és igen jelentős mozzanat volt, de csak az egyik. Mert maga a folyamat már korábban megkezdődött. A törvényes egyesítés ennek betetőzése volt, de egyben új fejlődés kezdete lett. Miként egy gyermek is már készül az elődökben, majd az anyaméhben: a megszületés pillanatát véget vet ugyan ennek a készülésnek, mégis új, egyéni élet kezdete. Nem árt erre gondolnunk, hiszen efféle születésnapot készülünk ünnepleni.

Budapestünk születése napját tehát már élet, fejlődés előzte meg; egyrészt a városok növekedése, lakosaik, építményeik szaporodása, másrészt közös gondolataik, érdekeik mind nyilvánvalóbbá válása révén. A terjedés, növekedés különösképpen a közlekedési igényeket fokozta, aminek eleinte főként a Duna állt útjában. Hiszen a korábbi hajóhidat télre felszedték, és zajló jégben az átkelés olykor hetekre lehetetlenné vált, vagy csak sok pénzért, nagy szükségben egy-egy bátor csónakos vállalkozott rá. Ezért a Lánchíd megépítése volt tulajdonképpen az első döntő lépés az egyesítés felé, még ha annak törvényessé válása jóval

később is következett be. Figyelemre méltó, hogy ugyanakkor — a Lánchíd épülésekor — merült fel első ízben a „Budapest” név a három város közös új nevéként és az egyesülés kívánatoságának is kifejezéséül. Addig jobbra Pest-Budának nevezték.

Pest volt közülük a legfejlettebb az egyesülés küszöbén, amit kedvező fekvése, ebből is eredően virágzó kereskedelme, kezdődő ipara elősegített. Többemeletes bérházsorai voltak már, főként a mai belváros területén, a város fejlődése ehhez csatlakozóan egyre inkább kelet felé történt, a mai kiskörúton túl, korábbi laza kertes külvárosok helyén és a kivezető főutak, országutak mentén. A Nagykörút, a Sugár út még nem létezett, csak terveken. Az árvízvédelmi partfalak építése azonban már megkezdődött. A mai Engels tér — akkor új vásártér, a Kálvin tér helyén és sok más ma belső helyen vásárok, piacok voltak. Kévs volt még a fa, fasor, sok a por, a sár. Szerény, primitív közvilágítás. A Nemzeti Múzeum, a Nemzeti Színház már állt a kiskörút — valójában országút — mentén, emígy félig meddig még külső, sívár helyen. De lóvonat járt a főbb utakon, a Városligetig — ahová egyébként a Király (ma Majakovszkij) utcán és a faszoron (ma Gorkij fasor) lehetett jutni — sőt lóvonat járt Kőbányáig, Újpestig

is. A nagyvasútnak két pályaudvara volt — akkor indóháznak nevezték — a mai Nyugati pályaudvar elődje és a Losonci, ma Józsefvárosi pályaudvar. A hajók kikötői eleve tették a pesti Dunapart életét — a teher-, a halászhajóké is, de főként a személyhajóké, hiszen sokfelől érkeztek rajtuk utasok. A nevezetes szállodák pedig ott voltak a Dunaparton vagy a közelében.

Buda egészen más volt — ódonabb, csendesebb, családiasabb. Előkelő a kereskedő Pesthez képest, de elmaradottabb is. A Várban hivatalok voltak, főrendűek és régi polgárok laktak. A sikló már működött. A várbelieknek külön színházuk is volt, a Várszínház, sőt lent a Horváth Kertben a fából épült nyári színpár. Budán mégis mindenütt kisvárosias hangulat uralkodott a mozgalmas, csaknem nagyvárosias Pesthez hasonlítva. A városias fejlődés a Várnegyeden kívül éppen csak elkezdődött a Lánchíd környékén, innen indult a lóvonat is a Zugligetbe, a kedvelt kirándulóhelyre. A Víziváros kivülből előváros-féle — hajósok, halászok laktak, több utcanév őrzi ennek emlékét. Polgári lakossága a közepét — a mai Batthyány tér környékét és a Várhegy oldalait foglalta el, vidékies jelleggel. A Tabán pedig falusias, kacsaringós utcákkal átszótt, a hegyoldalra

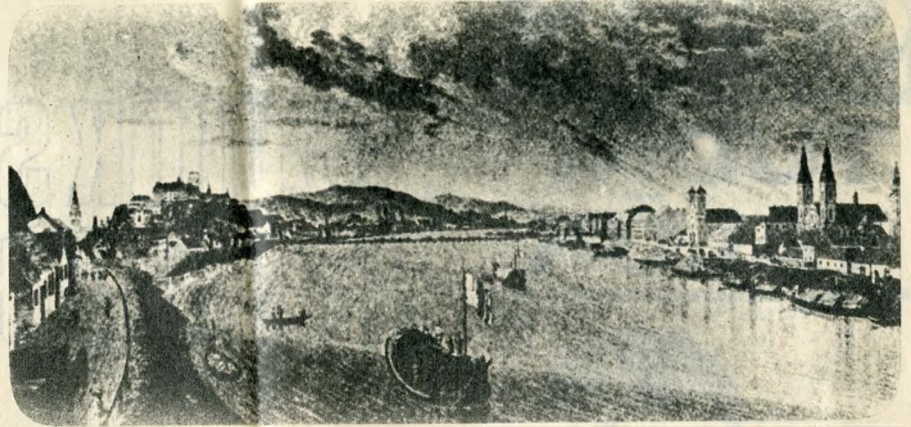
Az Erzsébet Leánynevelő Intézet a múlt század végén



# OSBÓL - EGY

felkapaszkodó városrész volt, inkább külváros. Az Alagút már létezett és a Déli-pályaudvar is, ez utóbbi még igen csekély forgalommal. A Krisztinaváros kis falusias településből akkor kezdett a templom körül a városiasodás útjára lépni, néhány nagyobb bérház épült már itt. Közeli szűz hegyoldalok kezdődtek, szőlőkkel betelepülten — ezek hamarosan kipusztultak vész következtében, de a fejlődés is előbb-utóbb elsöpörte volna őket. A budai bor addig híres volt. E hegyoldalakban csak egy-egy nagyobb nyaraló állt, főként a Sváb, ma Szabadság-hegyen, ahol Jókai is lakott, s ahová rövidesen felvitt (1874-ben) a fogaskerekű vasút.

Óbudáról lehet a legkevesebbet mondani. Holott a legrégebbi a három városból, hiszen az Árpádok a honfoglaláskor már itt megtelepedtek, és a budai várhegy még a tatárjárásig lakatlan volt. Római és középkori múltja csaknem teljesen feledésbe merült, a később feltárt nagy katonai amphitéátrumot kis házak lepték be. Mezőváros volt, jórészt szőlőművelőké — csendes, békés, falusias. Emeletes ház kevés akadt. Hajógyára már létezett, más ipara alig volt. Lóvonat vitt ki hamarosan ide is. S ha már a közlekedésről van szó, meg kell említeni az akkori fő közlekedési eszközt — a helyi hajókon kívül — a lovak



## PEST, BUDA, ÓBUDA EGYESÜLÉSÉNEK SZÁZÉVES ÉVFORDULÓJÁRA

vontatta társaskocsikat. Az „omnibusz”-t. A mai autóbusz szó ebből képződött. Omnibuszok sokfelé közlekedtek, Pest és Buda között a Lánchídon is. A szó azt jelenti latinul: „mindenkinek”. (Persze viteldíjért, sőt át a hídon hídvámért is.) A jómódúak fogatokat jártak. A legszegényebbek pedig alighanem csak gyalog.

Ilyen szerény, de már együttélő, együvé tartozó volt a három város az egyesülés idején. Mivé lett azóta — mindenki láthatja. Arról pedig, hogy hogyan, milyen fokozatokban lett azzá, könyvek szólnak, röviden szólni róla nem lehet. Mindenesetre az eddigiekből is kitűnik, hogy sok ma is fontos

mű, intézmény, eszköz már akkor megvolt, a mai Budapest arcvonásai mutatják őket. Csak egyre hívnám még fel a figyelmet, ami talán a leginkább idetartozik: — az egyesülés idején, de főként a nyomban utána épült sok iskolára. Ma is állnak, szolgálnak, bár kivénhedtek. Az iskolaügyet már akkor komolyan vehették, mert sok külső helyen épültek ez években ilyenek — így például a külső Váci úton, Kőbányán, Óbudán, a Krisztinavárosban, a Tabánban. Ez utóbbit a tabáni városrész lebontásakor, helyének parkosítása miatt le is bontották, pedig nagy és akkor jó állapotban levő iskola volt. Anyám kislányként a Szív utcai iskolába járt, mely már állt, s ma is áll, akkor eléggé külső fekvésű lehetett. Fiam a Barcsay utcai gimnáziumba, bátyám a Trefort — ma Makarenko utcaiba — ezek is akkoriban épültek. És még sok más iskola épült — persze egyéb is: kórházak például — az egyesülést követően. Ma ismét hasonló lendülettel megújulásban élünk; igen fontos volna, ha a régi iskolák helyébe mielőbb újabbak, korszerűbbek kerülhetnének. Olyan nemzedékeknek, amelyeknek erről a város-egyesülésről és az utána következő nagyszabású, de nemegyszer gyötrelmes városfejlődéséről, a közbeeső történelmi fordulatokról hovatovább már csak az iskolai oktatásból és könyvekből lehet tudomásuk.



Az újjalotai általános iskolát idén adták át rendezésének (tervezője Kökény Agnes)

GRANASZTÓI PÁL