



B U D A P E S T

Budapest története az elmúlt 40 esztendő alatt

A múlt század utolsó évtizedét általában a millennium korának szokás nevezni, mert az 1896. évi ezredéves kiállítás előkészületei és megtörténte erősen jellemzik a századforduló esztendőket. A kilencvenes évek történelmi távlatá még nem nagy és a világminőség életéhez viszonyítva csupán egy röpke pillanat választja el a mától, mégis múltnak kell tekinteni, melynek emlékei már-már visszajárnak kísérténi.

Milyen volt négy évtizeddel ezelőtt Budapest?

Pest, Buda és Óbuda egyesítése után az új város, Budapest, előkelő helyre került az európai nagyvárosok népes családjában. Népességének száma 1874-ben a tizenhatodik, 1880-ban a tizenegyedik, 1890-ben a tizenegyedik helyet biztosította számára e sorrendben és 1900-ban már a nyolcadik helyre került. 1890-ben 506 ezer volt Budapest lélekszáma, 1900-ban pedig 733 ezer. Tíz esztendő alatt tehát 127 ezer lélekkel emelkedett a népszám. A lakosság számának ilyenarányú emelkedése egyrésztől jótékony hatással volt a városfejlesztésre, másrésztől pedig természetes következménye volt annak a hatalmas munkatervezetnek, melynek megvalósításán céltudatos előretöréssel dolgoztak az ország és a város vezetői.

Amikor a nagykörúton túl földszintes házak szomorkodtak

A polgárság évről évre új codákra ébredt, Budapest városképe pedig egyre változott, egyre szépült. A kilencvenes évek elején a város beépített határa általában alig terjedt túl a mai nagykörút vonalán. Ezen a határon túl nagyjából apró, földszintes házak szomorkodtak és csak itt-ott volt egy-egy forgalmasabb ucca emeletes házakkal szegélyezve. A Ferenc- és Józsefváros külső része jóformán a kijelölt uccahálózatokból állott. A Teréz- és Erzsébetváros ugyancsak a belső részekben mutatott elfogadható városképet. A Lipótvárosban a Markó ucca képezte a határvonalat, melyen túl csak malomok és szétszórtan fekvő földszintes házak jeleztek a várost. Budán a Vérmező, a Városmajort és Retek uccák jelentették a város-határt. A fejlődés a Sugár út, a mai Andrássy út megnyitásával indult meg. Ezt követte a nagykörút megvalósítása, melyet 1895-ben adtak át véglegesen a forgalomnak, miután a Malom ucca (Ferenc körút), a Serfőző ucca (József körút), a Miksa ucca egy kis töredékének (Erzsébet körút) kiszélesítése és az uccákat nem képező házhegyek (Teréz körút) megváltása, valamint a Fegyvergyár ucca (Lipót körút) bekapcsolása által lehetővé vált a Dunát a Boráros tértől a Margit-hídig összefüggő, széles útvonallal összekötni.

Természetesen a szabályozási munkák ezzel nem fejeződtek be, mert ez csak két útóer volt a város testében. Budával is szorosabb kapcsolatot kellett teremteni s ezt a célt az 1893. évi XVI. t.-c. valósította meg két új dunahídi felépítésének elrendelésével. Az egyik dunahíd, a Ferenc József-híd, 1894—1896-ban épült fel és rövidesen beváltotta a hozzáfűzött reményeket, mert a Lágymányos és Kelenföldetől az időtől ro-

hamosan fejlődtek. A másik dunahídi felépítése (Erzsébet-híd) már nehezebb feladatot képezett, mert elkerülhetelenné vált a Belváros gyökeres szabályozása. Az eredeti tervek szerint az új hidat a Rudas-fürdő és a belvárosi plébánia vonalában kellett építeni, tehát abban a vonalban, mely Pest legjobban beépített területe volt. Az új idők szelleme azonban nem tűrt megalkuvást és az új híderít meg kellett hozni az áldozatot. Eltűnt tehát a régi Pest egyik hagyományokkal teljes része és eltűnt vele a híres pesti városháza is. 1900 február 8-án búcsúzott a tanács a régi épülettől, melyet azután augusztusban le is bontottak.

Megnyitják a Lipótváros fejlődési útját

A régi városháza lebontását sokan fájlaták. Osztatlan örömet okozott azonban a hírhedt Újépület lebontásának híre. Ezt a hatalmas épületet, melynek helyén ma a Szabadság tér fekszik, a környező épületekkel még II. József császár építtette 1786-ban. Szomorú emlékek fűződtek dísztelen falaihoz. 1894—50-ben a haditörvénytől tanyázott az otromba épületben, börtöneiben a szabadságharc hősei várták a gyalázatos halált, udvarán pedig Haynau korbácsütéseitől véreztek az ártatlan asszonyok, leányok. Itt hajtották végre azt a halálos ítéletet, mely az első magyar felelős minisztérium elnöke, Batthyány Lajos grófnak életét oltotta ki. Ennek emlékét jelöli és őrzi a díszes örökmécses. Az épület lebontását 1897 november 15-én kezdték meg és ezzel a ténynyel eltöröltek egy sötét emléket a város területéről s megnyitották a Lipótváros fejlődésének útját.

A szükségszerű és hasznos rombolások mellett serényen folytak az építkezések is. Ybl Miklós 1890-ben kezdte meg a királyi palota újjáépítését. A pesti oldalon pedig egyre-másra nőttek ki Rákos talajából a szép paloták, bérházak. 1891—95-ben építették a New York-palotát, 1896-ban nyitották meg a városligeti műcsarnokot, az iparművészeti múzeumot, az Országházzal szemközti igazságügyi palotát. Az új Országház, melynek építését ugyan már 1885-ben megkezdtek és csak 1902-ben fejezték be, szintén ennek az évtizednek dicsősége, mert 1896-ban az országgyűlés két háza már itt tartotta meg díszülését.

A házak, paloták épültek, a népesség szaporodott és Budapest lépcséről lépcsére közeledett az európai világvárosok színvonalához. A vidék és a külföld egyaránt felfigyeltek erre a fejlődésre és igyekeztek eljutni a magyar fővárosba. Megkönnyítette szándékukat Baross Gábor zónatarifája. Ez a rendszer 1889-ben lépett életbe és a város egyszerre megérezte jótékony hatását, mert idegenforgalma jelentékenyen fellendült. Aminek viszont az lett a szükségszerű következménye, hogy a város közlekedésének is a fejlődés útjára kellett lépni. Pest és Buda városközi közlekedési eszközei, a bérkocsi, a lóvasút és a magánvállalkozásban szinglőb omnibusz voltak. A bérkocsi ősi alkalmazhatóság volt, de a tömegek szállítására teljesen alkalmatlan. Amíg a város központja nem

esett távol a lakott határoktól, addig nem okozott gondot a közlekedés, de amint ezek a határok egyre messzebbre tolódtak és a népesség egyre szaporodott, gondoskodni kellett megfelelő közlekedési lehetőségekről. Így született meg a lóvasút. 1860 óta szabályosan lerakott síneken gördültek a társaság határjai és ha nagyritkán meg is történt, hogy a vonalmenti kávéházak és csapszékek hajnalig mulató társasága a sínek között fogyasztotta az utolsó liter bort, melyből még a batárt vontató paripának is jutott, azért a lóvasút híven teljesítette hivatását. Sőt gyarapodott, izmosodott, vonalai egyre jobban behálózták Pest uccáit. Fejlődése korlátlan lett volna, ha létét meg nem zavarja a villamosság. A kifürkészhetetlen titokként pattanó szikra azonban megjeleni Budapesten is és kijelentette, hogy olcsóbban hajlandó vonatni a polgárokkal zsúfolt kocsikat. Az új idők szelleme itt is diadallat aratott és a romantikusan szép, lassú, de feltétlenül biztos lóvasutnak el kellett pusztulni. 1889-ben a pesti polgár már csodálkozva szemlélhette a Stáció uccában (Baross ucca) csilingelő, kattogó, zörgő villamost, de mikor megtapasztalta, hogy tényleg gyorsabb és olcsóbb a lóvasútnál, pártjára szegődött és követelte. A lóvasuti társaság 1894-től fokozatosan átépítette vonalait és a sok gúnyolódás tárgyát képező BKVT-kocsikkal csakhamar diktátor lett.

A kilencvenes években még egy közlekedési csoda született Budapesten, a földalatti villamos vasút. Az Andrássy út közlekedése sok gyötrelmes fejfájást okozott a város vezetőinek, mert a szép uccaképet nem akarták elrontani felszíni építkezéssel. Merészet gondoltak és elhatározták, hogy a föld alá süllyesztenék. Az elgondolás megvalósítását 1894-ben kezdték meg és az ezeréves kiállítás évében már át is adták a forgalomnak. A pesti polgár szívet nemes büszkeséggel duzzasztotta és vidéki, külföldi barátainak ismerőseinek boldogan mutogatta ezt az új európai csodát. Mert az volt. Európában a legelső földalatti villamos vasút. A földalatti vasút tehát megoldotta az Andrássy út közlekedésének kérdését, de a városi élet lüktetése még más alkalmazhatóságokat is követelt azokra az útvonalakra, hol sem a földalatti, sem a földfeletti vasútnak nem közlekedhetek. Ezt a feladatot az omnibusz oldotta meg.

Színházak, kávéházak és sörcsarnokok

A város közlekedése ilyformán fejlődött és a kor kívánalmainak megfelelően tökéletesnek volt nevezhető. A pesti polgár gyorsan eljuthatott oda, ahova hivatása vagy vágyai vezérelték. A kirándulóhelyek távolsága időben és térben lecsökkent, a színházak, kávéházak, dalszarnokok, hivatalok közelebb jutottak a város minden részéhez. Fel is használta a polgárság a közlekedés által nyújtott előnyöket és a már létező intézmények ennek következtében csakhamar kevésnek bizonyultak. A létező színházak, a Dalmás-színház (Opera), a Nemzeti Színház, Nép-színház, Várszínház már nem tudták kielégíteni a polgárság igényeit és erősen közeledett a millennium éve is. A hiányokat, melyek

hirtelen támadtak, sürgősen pótolni kellett. Erre az évtizedre két nevezetes pesti közsínház alapítása és megnyitása esik. 1890-ben indult meg a mozgalom a Vigszínház alapítása érdekében. Az alapítók és a hatóság csatározása színes, fordultatos regény, melyben az érvek és ellenérvek egész tömegét sorakoztatták fel igazuk igazolására. Hat esztendeig tartott a vita, melynek azután mégis az lett a befejezése, hogy a Vigszínház felépült s 1896 május elsején, Jókai Mór „A borongók” című vígjátékával ünnepélyesen megnyitották. A következő esztendőben pedig, 1897 október 16-án megnyitott a Magyar Színház is, melynek eszméjét Rákosi Szidi nagyszászony vetette fel. A kilencvenes években építették újjá a híres Somossymulatót, a mai Fővárosi Operettszínház elődjét és nyitották meg a Folies Caprices helyiségeit.

A színházi előadások után bőséges élvezetet nyújtottak a sörcsarnokok, melyek között nevezetesebbek voltak a Pilseni sörcsarnok, a Lloyd-pince és a Zenélő-óra a Megyeházzal szemközti. A Szikszaynál, a Nemzeti Színház néhai épületében a földkerekség legjobb ételeit szolgálták a sürgő-forgó ét-hordók és ez nem túlzás, mert a Szikszay nemesen egyszerű helyiségeiben még Erzsébet királyné is megkóstolta a magyar konyhaművészet remekét. Különösen a kiállítás ideje alatt vált világhírűvé. A sok hasznos látványosság között a Szikszay-féle vendéglőt is kötelező volt legalább egyszer megpróbálni. A szállodák közül a Vadász-kürt, Hungária, Pannonia még ma is sokat tudnának mesélni a kilencvenes évek idegenjárásáról, míg a Nemzeti, az Arany Sas, a Fehér Ló már elenyésztek az idő végtelenjében. A Nemzeti-szálloda őse a híres Hétválasztó volt és ha valaki ma felkeresi kedvelt filmszínházát a Corso moziban, ne felejtse el megnézni azt az emléktáblát, mely még a Nemzeti-szálloda életéből hirdeti az 1889. évi királylátogatás emlékét. Az Arany Sas ott állott a mai Országos Kaszinó helyén. A hosszú, emeletes, sárgára meszelt ház híres-nevezetes tanyája volt a vidékről felutazó nemes uraknak és asszonyságoknak. Ez a kilencvenes évek közepén tűnt el a pesti porondról.

A kávéházak? Szép számmal csalogatták lustálkodásra és politizálásra már akkor is a polgárokat. Általában a pesti polgár rajongása és vonzódása a kávéházak irányába ősi örökség, mely minden időben egyik legfontosabb napi teendői közé tartozott. Jelenlétéről erre az a tény, hogy a törököktől visszahódított Pest újjászülletésének első korszakában, a XVIII. században, a külföldi utazók már elismerték, hogy Európában Pesten találtak a legdíszesebb kávéházat. Ha ez így volt két évszázaddal ezelőtt, természetesen, hogy a kilencvenes évek sem házudolhatták meg a múltat. Az Abbázia, Fiume, New York, Japán, Múzeum stb. kávéházak már mind illatoztak a feketék párolgó gőzétől és ott kényeskedett a Duna partján a Hangli is. A Gizella téren pedig a nevesebb cukrászatok közül a mai Gerbeaud nevelődje, a Kugler.

Eddig a nappali és a csendes esti szórakozások színhelyeit vettük sorra, most pedig látogassunk el az éjjeli tanyákra. Nem kell szalónruhába öltözni, mert nem a mai mulatók fényes helyiségeibe lépünk, hanem füsttől és sörszagtól dohos, alig világitott te-bujokba. Zengerájoknak nevezték ezeket az odúkat, mert műsorral csábították a közönséget. Kiöregedett artisták, énekesnők és táncosok szórakoztatták a benszüitötteket. Kezdetben német volt a zengerájok előadásainak nyelve, de a kilencvenes esztendő

dők magyarosító hatása csakhamar ezen a téren is éreztette hatását és a zengerájok átvedlettek *hangzatos dalcsarnokokká*. Ma már sem nyomuk, sem utódaik nincsenek.

Az ezredéves kiállítás

Mielőtt megidéznénk az ezredéves kiállítás szellemét, vessünk még egy pillantást a városra. A József-műgyetem még a Múzeum körúton állott, abban az épületben, hol jelenleg a bölcsészettudományi kar székel. Az 1892. és 1893. évi kolerajárványok kényszerítő hatása következtében felépültek a Szt. László és Szt. Gellért járványkórházak. A köztisztaság ügye is fejlődésnek indult azáltal, hogy a kilencvenes évek elején megvetették alapját a későbbi Cséry-telepnek és 1894-ben felállították a köztisztasági hivatalt. 1891-ben megszüntették a Mester és Gróf Haller uccák sarkán elterülő régi ferencvárosi temetőt, 1894-ben lebontották a Sáros-fürdőt, a mai Gellért-fürdő őseit és kárpótlásul 1895-ben felépítették a Rudasfürdő melletti zárt uszodát.

Az örömnépeket mellett a gyászból is jutott osztályrész. 1898 szeptember 10-én meggyilkolták *Erzsébet* királynét. 1899 március 20-án repült világgá a hír, hogy *Kossuth Lajos Turinban meghalt*. Megmozdult az ország és megmozdult a főváros is. Küldöttség utazott le a nemzet nagy halottjának hamvaiért és március 30-án érkeztek vissza.

Befejezésül idézzük fel az 1896. évi ezredéves kiállítás emlékeit.

Az eszme a főváros közgyűlésén merült fel először. Ennek a gondolatnak a megszületése volt a legszebb bizonyíték arra, hogy Budapest polgársága mindig szeretettel gondolt a nemzet multjára. A gondolatot

az országgyűlés az 1892. évi II. t.-c.-kel segítette a megvalósuláshoz. Megkezdődött tehát a kiállítás elkőkészítésének, megszervezésének és felépítésének nehéz munkája, melynek látható eredményeként 1896 május 2-án a király megnyitotta azt. A kiállítás a Városligetnek a Stefánia, István, Hermína út által határolt területét és egy átjáróval összekapcsolva azt a területet foglalta el, ahol ma a *vurstli áll*. Négy főkapun keresztül lehetett a kiállítás területére jutni. A kisebb-nagyobb pavillonok száma 201 volt. A történelmi főcsoport épületei és a nagy Iparcsarnok még ma is hirdetik az ezredéves kiállítás nagyságát. Az Iparcsarnok előtt emelt világító szökőkút, melynek szépségében ismét gyönyörködhetünk, fogalmat adhat arról a pompáról, ami a kiállítást lehetővé tette. Az öt részre tagolt kiállítás legnépszerűbb negyede a szórakozásokat szolgáló látványos *Ós Budavár* volt. A 70 ezer négyszögméter területen a török hódoltság idején állott budai várat, házakat, uccákat elevenítették fel. Természetesen a különbségben korhű házak, paloták a legválogatottabb szórakozásokat rejtegették és ott, ahol a műezzin a karcsú minaret erkélyéről imára figyelmeztette a kiállítás látogatóit, ott az épület belsejében a Deutschemeisterzenekar pattogó ütemeire ál-bajadérok ropogták a rosszul hamisított keleti táncokat. És elmúlt ez is. Az ezredéves kiállítást bezárták. Ósbuda még megmaradt, mint mulatóhely, de napról napra kopottabb lett, míg azután ő is elmúlt.

A mult színes virágaiból ime egy kicsi csokor.

Dióhéjban összefoglalva ennyit a század-záró évek történetének lapjairól.

Romhányi István

