

Kis tükör.

(A főváros negyven éve.)

Budapest, november 15.

A három város: Pest, Buda és Óbuda az 1872:XXXVI. t.-c. alapján egy fővárossá egyesül s 1874 november 17-én az új főváros törvényhatósága megkezdi működését.

Mivel azonban az egyesítés gondolata az alkotmányos élet helyreállításával egyidejű, már előbb megalakul a közmunkatanács, hogy a városszabályozást, építkezéseket egységes elvek szerint vezesse.

A teendők nagy halmaza várt úgy a törvényhatósági bizottságra, mint a közmunkatanácsra.

Pest akkor kis város volt. Lakossága 1874-ben 224.000, a budai és óbudai részekkel, a katonaságot is beszámítva, tett a népesség 298.932 lélekszámot.

Bár elmúlt már az az idő, mikor vadkacsára vadásztak a molnár-tóban, a mai központi vámház helyén s a városon kívül emelkedett a Szent Rókus — mégis, a lakott részek határai igen szűkek valának. A kerepesi-ut se volt kiépülve, a házak vonalát üres telkek hosszú kerítései szakasztották meg, a vám ott volt, ahol most a «Központi-szálloda», a Steinhardt-mulató helyén állott a Makk-hetes csárda», hova írók és művészek szoktak kirándulni vacsorára. A Terézváros csak a Rózsa-utcáig terjedt s a mai Andrassy-ut Octogon-téri részén tul alig állottak házak. A főváros legnépesebb, legforgalmasabb utcája, a Király-utca foglalta magába az összes éjjeli mulatóhelyeket, a «*Blaue Katz*»-ot, «*Flóra-saalt*», «*Gambrinus-hallét*». Innen kiindulva foglalta el a zsidóság később a város nevezetesebb részeit. A Lipótváros a mai Alkotmány-utcánál végződött. Ezt akkor Nap-utcának hívták.

Először is a modern nagyváros alapjait kellett megvetni. A zegzugos kis utcák helyett nagy, levegős, széles utvonalakat nyitni, vízvezetékkel, csatornákkal látni el a várost, kiépíteni a Duna rakodópartjait, az árvíz ellen védeni meg a lakosságot, a pesti por és sár eltüntetésén dolgozni a kövezések által és mindezt megelőzőleg egyforma színvonalra hozni, feltölteni az utcákat. De a három város összetartozandóságát azaz is manifestálni kellett, hogy az elválasztó Duna vize felett minél több híd épüljön, mert akkor csak a Lánchíd volt, melyet az állam 1870-ben váltott meg a magántársulattól.

De a városrendezés és a közegészség védelmének nagy műve tette szükségessé a közbiztonsági építését is. Azelőtt a mészárosok a maguk házaiban vágták az ökröt. A vágó állatok csordáit úgy hajtották végig a város utcáin, mint ma

egy-egy apró mezővárosokban és falvakban. Rossz levegő és millió légy tette tűzhatatlanná az ily mészárszékek környékén a tartózkodást s az orvosi vizsgálat hiánya terjesztette a betegségeket. A vízvezeték és csatornázás nem volt rendszeresen kiépítve és ez tette ekkor Budapestet a legnagyobb halandóságu várossá.

Egészséges, rendezett nagyvárost teremteni: ez volt a hetvenes és nyolcvanas évek feladata és amit nem szabad feledni, — *magyarrá kellett tenni a fővárost.*

Kamer Mayer Károly és Gerlóczy Károly, a fővárosnak egy negyedszázadon át vezetői, a kormányok támogatásával e két évtized alatt a főváros megteremtésével tették nevüket halhatatlanná.

A hetvenes években folyt le Budapest modern fővárossá alapításának legnehezebb munkája.

Ekkor osztották a fővárost tíz kerületre s kiszakították az *Erzsébetvárost a Terézvárosból*, külön előljárással és külön plebániával, minek következménye lett később a szép plebániatemplom a Szegegyház-téren.

Az állam megépítette a Margit-hidat, a közmunkatanács létesítette az Andrassy-utat s már megjelölte irányát a belső nagy körutnak. A főváros feltöltötte és kövezte az utcákat, megnyitotta 1872-ben a közbiztonsági hidat, megépítette a Népszínházat, magyarosította az iskolákat, betiltotta a német színházat, az általános csatornázást végrehajtotta s a Lindley-féle vízvezeték elégtelensége folytán a közmunkatanácsal vívott hosszú harc után letette alapjait a termézetes szűrők elve alapján épült káposztásmegyeri vízműnek. A hetvenes években épült ki a dunai lépcsős rakpartok legnagyobb része is. E munkák folytatására volt hivatva a következő évtized, mikor a közuti vasut hálózatát is fejlesztették, a régi társulattal való versenyre szerződést kötöttek a városi villamosvasúttal, melynek első nevezetes műve a Baross-utcai villamos létesítése volt. Nem érdektelen, hogy a részvénytársasággá alakult városi villamos első igazgatóságában tagokul lehetett tisztelni a *Józsefváros leg több fővárosi bizottsági tagjait* s a részvényeket, amiket 140 forintjával bocsátottak ki, névértéken 100 forintjával ajánlották a főváros bizottsági tagjainak. Így jutott már akkor a «városi» villamos közelebbi kontaktusba a törvényhatósággal. A nyolcvanas évek alkotása volt a Szent-István- és Szent-László-kórház is, melyeket nemsokára követte Budán az új Szent-János-kórház és később az óbudai Margit-kórház is. Végül ekkor épültek a *közraktárak az elevátorral*. Eme két évtized azonban a már akkor hangzatosított nagy drágaság következtében a közlekedés

javitása végett is több nevezetes intézkedést mutat fel. Ekkor jött létre (1885-ben) a *közlekedési ügyosztály*, mely a közbiztonsági és marhavásár nagyarányú fejlesztésén kívül a vásárcsarnokok intézményének meghonosítása végett is évekig kemény tusát volt kénytelen vinni a közgyűléssel.

Nagyobb lökést a főváros fejlődésének, a népesség gyarapodásának és a forgalom nagyarányú javítása révén a jólét fokozásának Baross Gábor, illetőleg a kormány a *vasútvonalak Budapestre koncentrálásával* és a zónatarifával a nyolcvanas évek közepén tett. Baross kezdett nagy arányban, kedvezményekkel Budapestet gyárakat létesíteni, ipart teremteni, kereskedelmet lendíteni, iparforrásokat nyitni, úgy hogy neki van legnagyobb része abban, hogy Budapest lakossága 1890-ben már 486.454 főre rugott.

Nagyobb lökést a további haladásnak az *ezeréves jubileum* közeledése adott, mikorra elkészült a *Bazilika*, a *Mátyás-templom*, épült a *Halászbástya*, megnyitott a *Központi csarnok* és a *kerületi vásárcsarnokok*, a *vámháztéri híd* is kiépült és kevéssel utóbb az egyenylású *Erzsébet-híd* lett Budapest újabb büszksége. Ugyanezen alkalomra esik az *új országház* hatalmas épületének átadása az országgyűlés tanácskozásai számára.

Erre csöndesebb idők következtek. A fejlődés vezetéseinek, nagy alakjai letűntek, majd *Márkus József* polgármester vezette az ügyeket Kamer Mayer szemelében s már a zsidóság erős támogatásával jutott a polgármesteri székbe *Halmos János*, ki az adminisztráció egyszerűsítésén dolgozott, hogy a személyi kiadásokat apassza s ne kelljen emelnie a községi pótdót, mely 1873. óta egyformán 25 százalék vala.

Új fejezet Budapest történetében az 1908-iki év, mikor a *demokrata-párt a virilizmus segélyével* döntő szerepet jutott a törvényhatóságban s a kevéssel előbb megválasztott mai polgármester, *Bárczy István* az ő tanácsaik s a szabadkőműves páholyok befolyása szerint, de saját eszméivel is kezdte vezetni a főváros ügyeit. Azonban itt is a főváros fejlesztéséről szóló 1908. évi XLVIII. t.-c. tette lehetővé az intenzív tevékenységet, amiért a főváros közönsége nagy hálaival tartozik a koalíciós kormánynak. Ez a törvény tette lehetővé a *lakásviszonyokon* való javítást, ami általános elismerésre méltó alkotása ennek a korszaknak. Ehhez sorakozik a közüzemek városiasítása is, ami azonban nem új gondolat, mert a vízmű is már évtizedek előtt házi kezelésben állott s az új korszak nevezetesebb eredményt eddig csakis a *gázgyár* községivé tételével tudott elérni, míg

ALKOTMÁNY. 272. szám.

a közlekedés városi üzemmé tétele eddig csak a szerencsétlen kísérletek sorába tartozik. Minden más üzem városivá tétele a polgárság egy jelentékeny részének ellenséges indulatát váltotta ki. Megemlítendő a sok *iskolaépítés* s e téren a bérletrendszer megszüntetése.

Bárczy emeltette fel a pótagót 33 százalékra s terhelte meg a fővárost majdnem háromszáz millió korona adóssággal. Ezzel szemben megszüntették a *vadhús* és a *szárnyasállatok* fogyasztási adóját, ami lehetővé tette a *nyulák* (bőrrel) és a *hizott libák* olcsóbb behozatalát.

Nagy hiba volna, ha a hétfőn tartandó jubiláris közgyűlés a keresztény korszak évtizedes alapvető munkáinak dicsőítése helyett a mostani reformerek reklamirozásává fajulna.
