

Történelmi Városliget

1983. ÁPRILIS 2. NAP
NÉPSZABADSÁG

1. Liget zöldül a Rákos homokján

Krúdy Gyula, az egyéni hangú regények, novellák mestere, 1918 novemberében, a diadalmas őszirózsás forradalom első, még a Habsburgoktól, a királyságtól való megszabadulás mámoros napjaiban, a fővárosi tanácstól megbízást kapott egy számára idegen műfajú írás elkészítésére. Adjon javaslatot néhány budapesti utca és tér új elnevezésére. A Szindbád megállmodója elkészítette az indítványt, s azt átadta a Közmunkatanács elnökének. A többi között javasolta, a Városligetet nevezzék el Köztársaság térnek, „miután az Budapest legnagyobb beépítetlen területe, ahol a munkásgyűléseket tartani szokták”.

Ugyancsak Krúdy, akit nem győztek idezni a Városliget történetével foglalkozó nagyszámú feldolgozások, Boldog aranyifjak májusa Pesten című, 1932. május elsején, az Újság című lapban megjelent írásában: „Az úrnő együtt nyargalt a szarvas hátán és a körhintán szobalányával; a bakon miniszterek ültek, a polgármester a fa tetején, a lombok közül énekeltek. Egy nap, amikor verebet lehetett fogatni a tudóssal és tanítványával, Wampetics-csel és Barokkaldival, a legzordobb lélekkel, mint amúgy is ifjúságát élvező világgal. Innen, a verkli mellől nézdelődve, úgy tűnik fel, hogy az elmúlt élet jóformán csak örömkökre volt berendezve. Azért állt a Gellért-hegy a Duna partján, hogy oda danolni járjunk; ezért zöldült a Városliget a Rákos homokján, hogy ott ifjan, öregeknél megáljunk kedvünket; azért volt lábunk, hogy azzal táncoljunk, s szívünk, hogy mindig telve legyen érzelmekkel.”

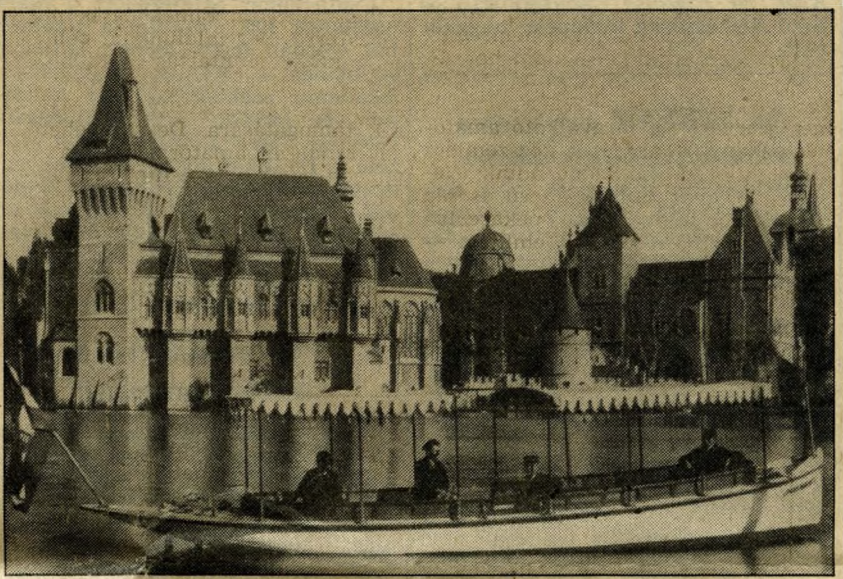
Kevés volt a pénz...

A „Rákos homokján” gyülekeztek 1514-ben Dózsa György, a székely származású végvári vívő zászlaja alá a Bakócz érsek által meghirdetett kereszties hadjáratra a parasztlakozók ezrei, hogy aztán a tőlük rettegő urak ellen forduljanak. Tehát nem csupán a legendás parasztforradalom már jelképpé vált neve, hanem sergének a környékhez kapcsolódó története is indokolta, hogy a felszabadulás után Dózsa Györgyről nevezék el a Városligetet a régi város felé határoló széles utat, amely most már évtizedek óta a május elsején felvonuló budapesti tömegek hagyományos útvonala.

Régebben Aréna útnak nevezték, Feld Zsigmond 1874-ben itt felépített első színháza, a Városligeti Aréna után. Az Aréna út a felszabadulásig az maradt, de a színház neve sűrűn cserélődött: játszóterek benne mint Feld Színházban, Városligeti Színházban, Budapest Színházban, Erzsébetvárosi Színházban. Nemcsak a színház neve, hanem az előadások színvonala is sűrűn változott. Tizenöt esztendeig németül játszóterek benne, hiszen a legtöbbször németül beszéltek a magyar fővárosban. Maga az alapító, Feld Zsigmond német színészből lett magyar színigazgatóvá. Krajcáros jegyárai az „alsóbb néposztályokhoz” igazodtak, már két omnibuszjegy árért, húsz krajcárért fel lehetett ülni a karszatra. Feld papa nem azokra számított, akik gumirádlereken, fiákeken, konflisokon hajtottak végig a Stefánián (ma: Népstadion út), hanem, akik a szűk Király utcán jutottak el a Fasorba (később: Vilma királynő út, ma: Gorkij fasor), amely a Városliget kialakításával együtt formálódott ki.

Vagyis: a XVIII. század végén, a XIX. század elején. Boráros János városbíró javaslatára 1799-ben határozta el a városi tanács, hogy mulató- és üdülőhelyet létesítsenek azon a mocsaras-homokos területen, amelynek fásítását már 1755-ben megkezdtek, de az meglehetősen lassan haladt. A terület bérelője, Bathány József hercegprímás egy Witsch Rudolf nevű mérnököt bízott meg a munkálatokkal. Fennmaradt Witsch 1808-ban írt beszámolója, amely szerint kétezer munkással kezdte a fásítást, a csatornaépítést, a tizezer négyzetméteres terület kialakításához szükséges földmunkákat, az utak építését. A bérelő azonban hamarosan meghalt, örököse a már megerősödött fák kivágásával megszegte a szerződést, így a területet a városi tanács saját kezébe vette.

1808-ban Szépjárat Bizományt alapítottak, s egy Nebbien Henrik nevű francia származású műkertész készítette új terveket. 1817-ben fogadták el terveit, szavazták meg a megvalósításukhoz szükséges 690 ezer forintnyi összeget. Sajnos, bár gyűjtést is rendeztek, előteremteni nem tudták ezt az összeget. A Városliget azonban így is mind kedvezőbb kirándulóhelyé vált. 1832-től — perze lovak húzta — társaskocsi járt ki Pestről, vagyis a mai Kiskörút határolta, s ma Belvárosnak számító



A városligeti Vajdahunyad vára a múlt század végén.

akkori városból. A reformkornak kedvelt kirándulóhelye volt. Bár a korabeli irodalom még Rákosmezőről beszél, 1848 márciusában itt kívánták megrendezni a francia forradalmi lakomák mintájára a nagy szabadságlakomát, amelyet aztán az 1848. március 15-i események túlhaladtak. A következő esztendőben, amikor Hentzi osztrák tábornok a magyar honvédseregektől ostromlott Várból lövette Pestet, ide menekült a pesti nép. Menedékhelyül már előbb is szolgált, az 1838-as árvíz idején.

Sugár út — sínek nélkül

A korabeli leírások szerint a szabadságharc bukása után olyan lett a Városliget is, mint az egész nemzet: *szomorú, elhanyagolt, kedvtelenséget sugárzó, reményvesztett*. A tó szigetén ugyan vasárnaponként katonabanda csinadrattázott, de „még a nagydobos is unottan végezte mulatságos tennivalóját, mert a fűben legfeljebb néhány »mesterember« és családja heverészett, és zsiros papirosokról, késheggyel eszegette a magával hozott elemóziát”. Podmaniczky Frigyes, az 1870-ben létrehozott Közmunkatanács alelnöke, a Sugár út (ma: Népköztársaság útja) megteremtője, a „város völgyéne” állítólag itt, 1856 egy nyári vasárnapján jegyezte el magát Budapesttel, azaz akkor még Pest-Budával. Külföldi utazásairól hazatérve, a bécsi schönbrunni császári kertek hangulatát kívánta összehasonlítani a pesti Városligetével, „amikor a bérkocsiról leszállván, elvegyült a vasárnapi pesti nép között, amely szinte kegyetlen és vad erkölcsűnek tűnt fel a jól öltözött, kedélyes bécsi publikum után”. A Városligeti-tó pedig „elhagyott, bús, sással benőtt mocsárnak látszott, amely felett a szünyogok milliói repdestek, és a békák ugrándozásai közben csak a tó szigetén tanyázó pávák rikoltozásai mulattatták az üdülést kereső fővárosi publikumot”.

Nos, a század végére sem lett a Városligetből Schönbrunn, de a bécsi Práter sem: *a kettő sajtos és magyarrá, pestivé vált vegyülete jött létre*. Ugyanis még Boráros János egykori javaslatára a fák telepítésével együtt megfelelő számú vendéglőt, bormérést is kellett létrehozni. S csakugyan: már az indítvány elfogadása utáni évben megnyitotta kapuit az első vendéglő. 1810-ben Grossinger Leopold azzal a feltétellel kapott bormérési jogot, hogy egy körhintát állít fel. Azután már mutatónyosbódék felállítására kértek és kaptak engedélyt vállalkozó szellemű, többnyire osztrák és német származású emberek. Új vendéglők is nyíltak. Volt, amelyik megmaradt, volt, amelyik tönkrement.

A Sugár út elkészültével azonban felvirágzott a Városliget. Minden út, illetőleg Budapest — mert 1873-tól már az volt — egyetlen, igazán világvárosi főtútja ide vezetett. Omnibusz járt a Sugár úton, s akinek arra telt volna, már inkább bérkocsit vagy éppen saját kocsit használt. A népek maradt a lóvasút, amely a régi — mindmáig, Majakovszkij nevét viselve is — szűk Király utcán közlekedett meg a Ligetet. Jellemző a forgalomra az a főkapitányi rendelet, amely minden bizonnyal a magyar főváros első, „átmenő teherforgalom tilos” közlekedésrendészeti intézkedése volt. Közlekedési jelzőtáblák nem léteztek, így hát Török János kr. tanácsos, főkapitány 1890. február 27-én kiragasztott hirdetmények útján adta tudtul: „Az Andrássy úton (közben a Sugár út a kiengedési kora magyar miniszterelnök nevét kapta) a tavasz kezdetével megélni szokott közlekedés akadálytalan lefolyása biztosítása — nemkülönben a társas-kocsikat használó közönség kényelmének elősegítése érdekében... a fűdő-vizet szál-

lító kocsik és emberek által húzott vagy tolt taligák, úgynevezett kézikocsik az Andrássy úton csak az esetben közlekedhetnek, ha a szállítást az Andrássy úti házakba vagy onnan eszközlik. Ezen járművekkel tehát az Andrássy utat pusztán csak átvonulás céljából igénybe venni tilos...”

Ekkor még javában mentek-jöttek a beadványok az Andrássy úton létesítendő közúti vaspályáról. Előbb a lóvasút, később már a villamosvasút sínait sem volt hajlandó lerakni hagyni a Közmunkatanács, s ezt az álláspontját magáévá tette a belügyminiszter. A Közmunkatanácsnak sikerült megvédelmeznie álláspontját: „... Nem lehet kétséges, hogy az Andrássy utat a közúti vaspálya, legyen az már villamosüzemre berendezve, teljesen kivetkötetné abból a jellegéből, melyben a székes főváros összes lakossága méltó örömet leli, s melyben az, az idegenek által is csodált nevezetességünket és büszkeségünket képezi.”

„Az ezredév emlékéül”

Mégis lett közúti vasút a Ligetbe vezető úton — csak éppen nem a fogatok kedvéért faburkolattal ellátott úttesten haladt, hanem lent, a föld alatt. A londoni metró után 1896-ra elkészült a kontinens első földalatti vasútja. A millenniumi ünnepségekkel együtt, 1896. május 2-án nyitották meg: Ferenc József, akiről elnevezték, utazott rajta elsőnek, hogy megnyissa a honfoglalás ezeréves fordulóját alkalmából a Városligetben rendezett kiállítást. Aztán bejárta a kiállítást; amelyet ezen a nyáron még tizenkészer kerestek fel.

Látnivaló volt bőven. A főkapu a mai Millenniumi emlékműnél állt. A szoborcsoport készítését akkor még csak elhatározták, de még nem volt kész. Helyette díszes diadalív emeltek, s hatalmas zászlórúd meredt előtte az ég felé. A népvilág azonnal el is nevezte „Budapest fogpiszkálójának”. Sok minden épült a kiállításra. A többi között az Iparcsarnok, a ma is meglévő Műcsarnok, a Vajdahunyad vára. Híres-nevezetes mulatónegyed, az Óbudavára, amelyben — minő csoda — villany világított a gavalléroknak és hölgyeknek. Valóságos legendája van még manapság is ennek a mulatónegyednek, ahol 30 krajcáros belépőjegyet szedtek. Napokig tartott, ha valaki be akarta járni valamennyi látnivalót. Viszont egy földhöz rögzített léggömbbel néhány percre bárki felemelkedhetett a magasba, hogy onnan egy pillantással átfogja az egész csodát: a Stefánia út kocsikoróját, a kiállítást és a pápimasénál alig valamivel erősebben megépített Óbudavárát, amely azonban a világ közepének tetszett.

Sok minden sokáig — némelyik épület napjainkig — megmaradt. Másokat lebontottak tíz-tizenöt év múlva, megint mások elpusztultak a második világháború bombázásai és a Ligetben dúló harcok alatt. Mindenesetre már 1897-ben a Középiszkolai Tanár Egyesület budapesti köré kérvényt nyújtott be a „nagytekinetű székesfővárosi tanácsnak”. A Városliget liget jellegének visszaállítását kérték, sőt követelték. A környezetvédők korai elődei rámutattak, hogy milyen kárt okozott az ezredévi kiállítás, „mely az ezredév emlékéül a pesti oldal egyetlen ligetét elpusztította”.

A kérvényt irattárba helyezték. A Városliget legnagyobb része megszünt liget lenni. A Lízse lett belőle. Mulató-, szórakozóközpont, pedig Boráros János idején „mulatóhely” alatt még pihenőhely értett.

Következik:

2. KENYERET, JOGOT, BÉKÉT!