

lehetett megválasztani Fülepp Kálmánt főpolgármesterré, aki után a hat év lejártával Heltai Ferenc került a főpolgármesteri székbe. A főpolgármesteri állásnál Fülepp személyében meggyőzőtt Polónyi jelöltje, de a polgármesteri állásnál Bárczy István tanácsnokot választották meg Polónyi jelöltjével. Sipőcz László úraszéki elnökkel, a mai polgármester édesatyjával szemben. Bárczy öt évig volt tanügyi tanácsnok és ezalatt megkésztette a budapesti iskolák számát, másodszer a budapesti tanügyet számát 1600-ról 2650-re emelte, harmadszor pedig ez idő alatt a tanulók száma 50.000-ról 75.868-ra emelkedett. Ez volt az az ajánlólevél, amellyel a fiatal tanácsnok egyszerre a polgármesteri székbe ugrott.

Bárczy polgármestersége alatt lett város-politikai program a községesítés elve, amely téren az első nagy akció, a Cséry-féle szemétfuvarozási terv megvalósítása, de hamarosan napirendre került a gázgyár megváltása is. Bárczynak legnagyobb érdemei a szociális politika terén vannak. Nevéhez fűződik egyébként a Szent Gellért-fürdő, a Széchenyi-fürdő és az Állatkert megépítése. Az ő tizenöt éve alatt dolgozták ki a fővárosi törvényre vizitójára vonatkozó tervek, rendezték a főváros pénzügyeit, kidolgozták a községi takarékpénztár és a községi tűzkár-biztosító intézet tervét, amelyek azonban akkor nem valósultak meg.

Bárczy István rezsimje sok érdemet szerzett, a legfőbb vád azonban az volt ellene, hogy a külföldi kölcsönökkel nagy terheket rótt a lakosságra. Ezzel szemben viszont az is tény, hogy pompás köztisztviselőket alkotott a kölcsönökből és telkeket is vásárolt, amelyeknek értéke később megsokszorozódott. A gázgyár megváltása, a villamos üzemek kisajátítása, a vízművek fejlesztése, a közlekedési viszonyok megjavítása, a városi kislakások építésének szociális jelentősége betetőzik azokat az érdemeket, amelyeket Bárczy István Budapest fejlesztése körül szerzett. Egyik leghatalmasabb, a nép jólétét szolgáló intézmény a községi élelmiszerüzem is, Bárczy István rezsimjében született meg. Megcsinálta a községi konyhakereskedést, a hatósági zöldségárúszó üzemet, a székesfővárosi hirdető vállalatot, a székesfővárosi fuvartelepet, a szemétszállító és földolgozó üzemet, a műszerüzemet, a kenyérgyárat és a lóhúsüzemet, valamint az autóbüszüzemet is.

#### HÁBORU, KOMMUN ÉS „BÉKE“.

A Balkán-háború megállította egy kissé Bárczy István munkáját. A város anyagi zavarokba került, megjelent a deficit, amellyel azonban állandóan eredményes küzdelmet folytattak. Tovább folyt az építkezés, tovább születtek a nagy tervek, mindennek vége lett azonban a nagy háború kitörésekor, amikor a pénzügyminiszter betiltott minden tervezendő építkezést. Bárczy István a háború szerencsétlenségének istápolását, a város normális életének megőrzését és a meglévő értékek konzerválását tartotta legelsőrendű feladatának és mindez sikerült is neki. A háború utolsó napjaiban mint főpolgármester állott Bárczy István a város élén és a Károlyi-rezsim alatt távozott ebből az állásából.

A háború azonban korántsem vitt véghez olyan pusztítást a főváros javaiban, mint a kommunizmus és a román megszállás. A „béke“ megkötése után még a politikai hullámok akadályozták egy darabig az alkotó munkát. Hogy a konzolidáció a városházán mégis hamarosan gyökeret tudott verni, azt elsősorban Ripka Ferenc főpolgármester és Sipőcz Jenő polgármester érdemei kell felírni.

Ennek a két férfinak nemcsak gondolkodása, bölcs nemzeti programja, Budapest iránt való odaadó szeretete, óriási munkakészsége és önfeláldozása mentette meg ezt a várost. Az utolsó évtized rengeteg romot takarított el, alkotott is igen sokat, bár pénz nélkül, szegényen, letiporant sokkal több volt a jószándék, mint az építési lehetőség. Most újra ott állunk az alkotások kapujában, telve reményvel és munkakedvvel.

#### JUBILEUMI ÁLOM.

A három öreg kaptárból új rajok válnak ki. A Népliget végéből idevilágít a napfényben Kispeszt kisvárosi derűje, nyugalma. Újpest hatalmas méretei már kinyulnak Káposztásmegyerrig és szinte bekapcsolódnak az egész az eljövendő, de ma még pénz híjján távoli Nagy-Budapestbe. Ennek lesz részévé majdan Erzsébetfalva is, valamint, ha majd a budai oldalon hosszú sorban kiépülnek az Átlós-út bérpalotái, Albertfalva is. A legújabb Budapestnek jellegzetes alkotásai a munkások és kislakások bérházak, amelyek mintegy utolsó kellekai voltak a világáros kialakulásának.

Ha egyszer megkezdődik majd a Tabán újjáépítése, megint gazdagabbak leszünk egy hatalmas városrészrel. Közben a Városmajor, a Hidegkúti-út, a Hűvösvölgy, a Zugliger, a Rózsadomb, a Svábhegy, a nyaralók, villák egész tömegét építette föl. A Fehérvári-út, az Átlós-út, a Lágymányos, Kelenföld, Óbuda és Újlak pedig a jövőnk fejlődésnek egyenes irányvonalába jutottak.

Önkéntelenül is eszünkbe jut az a beszéd, amelyet Budapest negyvenéves fennállásának tizenéves szónoka mondott. Gyönyörű képét festette meg annak a városnak, amelyek akkor

egy decennium múltán el kellett volna érni Budapest aranylakodalmát. Az aranylakodalmat elmúlt, de a szegénységbe, törődöttségbe beleápadt arcok nem tudtak felvidulni ezen az ünnepen. A negyvenedik év jubileumán mondott beszéd mindmáig csak program maradt és jó előlvasni ma ezt a jubileumi álmod, amelynek mindnyáján valóra válását várjuk:

— Milyen szép lenne — mondotta az ünnepi szónok — akkorára (az aranylakodalmra) bemutatni az új városházát, amely címere lesz a másfélmillió lakosú fővárosnak, szemben az új Erzsébet-sugárúttal, mely a városházától a Városligetig vezet, szebbnél-szebb házakkal és értékes üzemekkel, mellette jobbra-balra a régi levegőtlen utcák, házak helyén egészen új, egészséges városdarab. A Tabán mintaszerűen megépítve, a belső város legkellemesebb lakórésze, a Gellérthegyre két oldalról felvezető síkló, a Citadellában nyüzsgő élet, a Gellérthegy alján Európa legszebb fürdője, a piaristák épülete helyén a legszebb hotelek egyike. Hidvámról és alagútvámról már csak úgy beszélünk, mint rossz álomról s csodálkozni fogunk azon, hogy valamikor ilyen is volt; a Hungária-út mentén az új híd megnyitása után egészen új városvezet kezd épülni; a Boráros-téri új híd budai feje és a műgyetem között feltöltött és parkozott állandó kiállítási területen nagy nemzetközi városi kiállítás, a Lágymányos, Kelenföldön, valamint a VI. és VII. kerület külső részén megállapított új szabályozás után kialakult és tökéletesen csatornázott területen széles közlekedő utak, nagy népszerűségű parkok; a budai hegyvidék Pest felé néző lejtőin a florencai via dei collihoz hasonló kilátásos széles kocsiutak, azonoskivül villamos vasutak; autóbüszök által hozzáférhetővé tett családi lakótelepek és nyaralótelepek, —

új modern pályaudvarok, természetesen nem útszínben futó vonalakkal, a Csepel-szigeten nagyszabású kereskedelmi kikötő megfelelő tehérpályaudvarral, elevátorral, áruaktárákkal és gyártelepekkel; a város körül messze terjedő pompás kerti gazdaságok, tehenészetek, nagyszabású modern kórházak, szülőházak, csecsemőgondozó intézetek, a Kamara-erdőben mintaszerű szegénygondozó intézet, a munkanélküliség esetére való biztosítás megszervezése, egészséges, olcsó városi lakások szaporítása, szigorú lakásfelügyelet, tuberkulitikusok kötelező elkülönítése és felügyelete, üdülőtelepek, nagyszabású homokos partú népfürdők, városi olcsó zuhanyfürdők, kifogástalan jókarban tartott tiszta utak, parkok és közterek, jól szervezett közjótékonyági és gyermekvédelmi igazgatás, modern vágóhidak, nagyszabású húscsarnok, modern árucsarnokok az élelmiszer-nagykereskedelem számára, sűrűn látogatott városi könyvtár és szabad iskola, városi műhelyek, a megélhetést előmozdító, könnyítő különböző intézmények és végül mintaszerűen pontos és jó városi közigazgatás.

Budapest aranylakodalmának ezt az álomszerűen szép képét 1913 november 17-ikén állították elénk. Mi valósult meg belőle? Majdnem semmi. És mégis hisszük, hogy nem lett volna ez álom, ha végig nem szánt rajtunk a háború, ha fel nem forgatnak mindent a forradalmak. Csaknem egy évtizeddel túl az aranylakodalmon a város ma is önmagával tehetetlen, ájult, elalélt. Hiszünk azonban, hogy ismét rátérünk a világáros fejlődésének útjára. Azért csak most, mert előbb vissza kellett térni oda, ahol 1913-ban, a negyvenéves jubileumkor tartottunk. Visszatérünk oda, ahol az álom ismét rokonságba kezdenek jutni a valósággal.

Pogány Béla.

## Budapest, amikor a B. H. megindult

Amíg Budapest félmillió lakossága megkésztetődött.

Csak néhány mondatban beszélünk arról is, hogy milyen volt Budapest akkor, amikor a B. H. megindult.

Kétségtelen, hogy amikor a Budapesti Hírlap első száma megjelent, még csak körvonalaiiban látszott a főváros jövő fejlődése. A legelső feltűnő jelenség, amit a multba visszatekintő szem észrevesz, hogy a város fejlődését a magyarság aggodva látta, mert nemcsak a három-egy városba beolvadt németekről volt szó, hanem arról is, hogy — mint minden ifjú, nagyvárú városba — ide is özönével tódultak a külföldiek.

A magyar sajtónak óriási érdemei voltak, hogy a német hegemoniát le tudta küzdeni és meg tudta tartani magyarnak ezt a nagyszerű várost. De kellett hozzá három évtized, amíg a napi krónikás feljegyezhetette: „Ma már elmondhatjuk, hogy Budapest magyar város, lakossága érzésben és nyelvben magyar.“

Budapest az egyesítés után apró belső ügyeivel bibelődött és a nyolcvanas évek elejére, a B. H. megindulásának idejére esik annak a nagy munkának a kezdete, amelynek eredménye, hogy a három kis városból hatalmas székesfőváros lett.

Aki csak ötven év előtt járt utoljára Budapestben, ma aligha ismerne rá. A mai hatalmas, fényreklámos bulevardok, bérpaloták, középület-kolosszusok helyén még zegzugos kis utcák kacskaringóztak és apró viskók gunyasztottak. Egész városrészek éltek akkor még csendes kis életet, amely városrészek azóta teljesen eltűntek és helyettük mások keletkeztek.

1881-ben az egyesített Budapest lakosságának száma messze volt még a félmilliótól is. Az 1881-iki népszámlálás szerint akkor Budapestnek 370.767 lakója volt, s huszonöt esztendővel később közel voltunk már a millióhoz. 1904-ben a lakosság száma már meghaladta a 800.000-et, vagyis negyedszázad alatt a lakosság száma csaknem megháromszorozódott. Olyan hatalmas arányú fejlődés volt ez, amelyet Európának egyetlen városa sem tud fölmutatni. Ma (az 1929. évi adatok szerint) 984.738 lakosnál tartunk.

A lakosság számának rohamos emelkedésénél még rohamosabb volt a magyarság terjedése. 1881-ben a lakosságnak még csak fele volt magyar anyanyelvű, 35%-a német. 1903-ban már a lakosság 80%-a magyar és csak 14%-a német. Ma (1925. évi adat) 93,4% a magyar, 4,1% a német és 0,9% a tót.

1881-ben a hat éven fölül lakosságnak csak 75%-a tudott írni, olvasni. 1903-ban már 90%-a, s az analfabétáknak még ezt a számarányát is csak a bevándorolt tót munkások adták, akik közül még akkor is 40% volt analfabéta. 1920-ban (utolsó adat) a lakosság 94,7%-a írt és olvasott, 0,8%-a csak olvasott és 4,5%-a volt analfabéta.

1884-ben a fővárosnak 134 iskolájában 32.963 tanulót tanítottak, míg 1903-ban 488 iskolában 128.793 tanulót kapott oktatást s ebből a község 234 iskolájában 80.505 tanuló volt. Az 1927-28-ik tanévben a statisztika 731 budapesti iskoláról számol be, amelyekben 8707 tanuló oktatott 161.593 tanulót.

Ezt a fejlődést meg kellett fizetni, s amíg 1880-ban a főváros az iskolákra másfél millió koronát költött, 1904-ben közoktatásügyi kiadásai már megközelítették a 9 millió koronát. A második félszázadban példátlan ugrás jelentkezik a közoktatásügyi kiadások körül. Budapest kultúrtörökévéire nem tudunk jellemzőbbet mondani, mint hogy amíg a Budapesti Hírlap indulásának esztendejében mindössze másfélmillió korona volt a főváros közoktatásügyi budgetje, ma a Budapesti Hírlap ötvenéves jubileumának évében csaknem elérte az ötven millió pengőt.

Még néhány adat:

A B. H. indulásakor természetesen még nyoma sem volt a vásárcsarnokoknak, ma pedig már az élelmiszer-nagyvásár-telep megépítését sürgetjük nap-nap után.

Az idegenforgalom: 1881-ben 991.534 ember érkezett Budapestre, 1903-ban 9,956.745, 1928-ban pedig 51.808.

A közúti közlekedést a 80-as években még csak a lóvasút képviselte. Lassan már egészen megfeledeztünk arról, hogyan cámmogott végig az utcákon a lóvasút és hogy futja túlkét a lóvasút kocsi-sa. 1889-ben megindult a Baross-utca át a villamoskocsi s csakhamar meghódította az egész helyi közlekedést. Egy-másután épült a Podmaniczky-utcai, nagykörúti, király-utcai, mester-utcai villamos, s a közönség követelte a közúti lóvasútnak is villamosvasútra való átalakítását. A millenárius esztendőben, 1896-ban az átalakítást be is fejezték, s azóta villamoskocsi futják be a főváros utcáit. Csak az Andrassy-úton nem merték lerakni a sineket, mert a szélesnek hitt sugárút keskenynek bizonyult, s 1896-ban megépítették a földalatti villamosvasutat, amely e téren Európa első vasútja volt. A gyorsan járó, tiszta kocsikat a közönség megkedvelte, s amíg 1881-ben a lóvasút mindössze 8.000.000 embert szállított, 1903-ban a közúti vasút kocsijain 43.000.000, a városi vasút kocsijain 21.000.000 embert (a két villamoson összesen 64.000.000 embert szállítottak).

Ezzel szemben álljon itt néhány jellemző adat arra vonatkozóan, hogy milyen méretű a mai közúti közlekedés Budapesten. Maga a BSZKRT 1927. év folyamán 298.512.499 utast szállított, az autóbüszüzem 1928. évi forgalma pedig 12.580.920 utas volt, de mindig figyelembe kell venni, hogy a jövő közlekedése az autóbüsz, amelynek térhódítása évről-évre nyilvánvalóbbá és feltűnőbbé lesz.

Budapest nagyarányú fejlődését azonban legjobban az utcák megváltozott képe mutatja. Legjobban megváltozott a főváros legrégibb kerülete, a Belváros. Ma már alig tudjuk, hol volt a Rózsá-tér, a Sebestény-tér, a Sebestény-utca, a régi Kúria ormótlan nagy épülete. Hol állott a városlőszár, amelynek nagy, hatalmas tornyáról lesték a tüzoltók, hogy hol van tűz. Elpusztultak a régi emlékek, s helyüket átengedték a modern alkotásoknak. Megnyitott a keskeny Hatvani-utca helyett a széles Kossuth Lajos-utca, amelyet az Erzsébet-híd köt össze a budai résszel. Eltűnt a Lipótvárosból a komor, kékes-szürke Újépület, amelyre mindig fájó érzéssel nézett a magyar ember. Helyén díszes paloták sorakoznak.

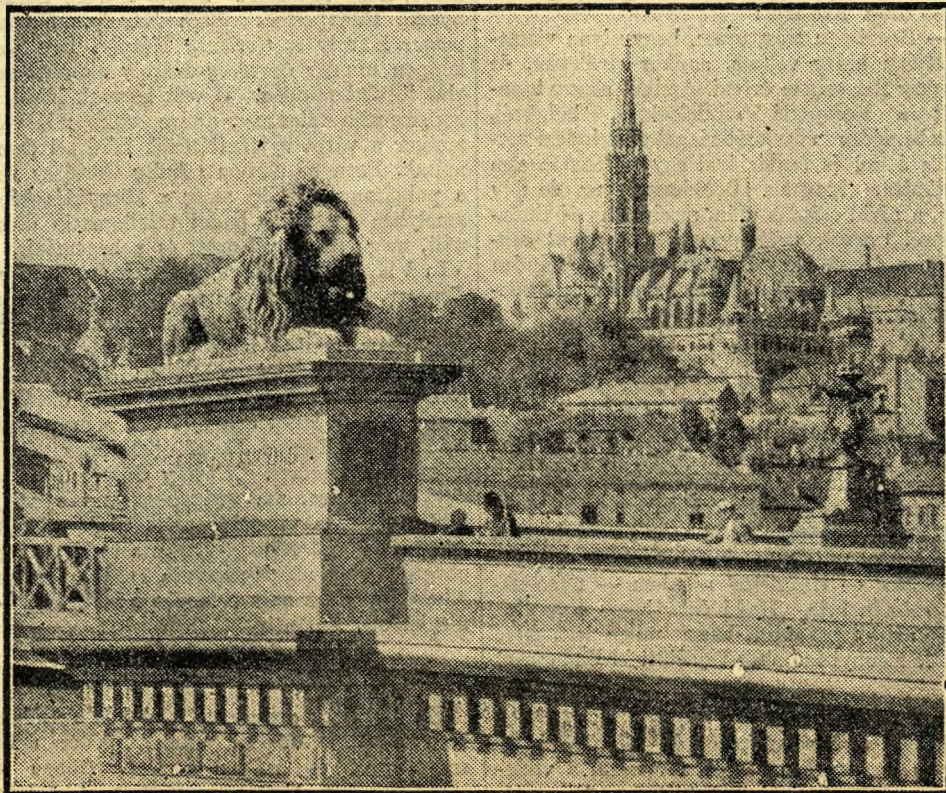
1881-ben Pestet és Budát mindössze három híd: a Lánchíd, Margit-híd és a vasúti híd kötötte össze. Ma hét híd szeli át a Dunát és sürgetve várjuk már a két új hidnak, a Boráros-térinek és az Óbudának megszületését is. A nyolcvanas évek óta a nem éppen virágzó színházak egész sora nyílt meg, de a B. H. huszonöt éves jubileumakor még csak három új színházról, a Vígról, a Magyaróról és a Királyról lehetett beszámolni. És eltűnt a német színház, amely a germanizáció főfészke volt. Száz és száz kisebb-nagyobb középülettel volt szegényebb még ötven év előtt Budapest és még a királyi palota is szerényebb volt a mainál, a Várpalota kibővítése is az utolsó ötven évre esik. Fél század legszebb műalkotásai azonban a budai oldalon a Gellérthegy dunai részének a rendezése, a világszép Gellért-fürdő megépítése s a restaurált Mátyás-templom alatt a Halászbástya megépítése.

Amikor a Budapesti Hírlap a régi Kalap utcából mai székházába, a József-körútra költözött, a körúton még alig egy-két épület állt. Mindenütt palánkok vették körül a pusztá telkeket. A város vége volt már a körút. A szántóföldeket azonban parcellázták, s amerikai gyorsasággal építették föl a bérkaszárnnyakat. Volt esztendő, hogy 800 bérházat építettek Budapesten. Hogy ötven év alatt mennyire megváltozott a főváros külső képe, legjobban bizonyítják a számok. 1880-ban 10.784 ház volt Budapesten. 1900-ban 16.254, 1927-ben pedig 22.016.

És még egy adat Budapest vagyonáról:

Év	Össz. teher	Össz. vagyon	Tiszta vagyon
1880	29.713.050 K	119.666.334 K	89.953.287 K
1900	120.474.800 K	322.161.218 K	201.686.418 K
1930	454.279.000 P	1.225.216.000 P	770.937.000 P

Budapest egyesítésekor a főváros évi szükséglete évi tízmillió korona volt. A háború kitörésekor ez az összeg már száztizenöt millió koronánál tartott, ma pedig kétszázharmincöt millió pengő a székesfőváros évi szükséglete.



A Lánchíd