

A százéves Budapest

Három város – egy város

1

A magyar országgyűlés 1872. decemberében törvényt hozott Pest, Buda, Óbuda és a Margitsziget egyesítéséről, „Budapest” néven. Ez a név tehát száz év óta szerepel az európai térképeken, a magyar főváros ilyen értelemben a legfiatalabb az európai fővárosok között. Ugyanakkor egyike a legöregebbeknek, mint lakott terület, sokak szerint, épenséggel a legöregebb Európában. Föltártak itt 40–50 ezer éves neandervölgyi telepét. Valószínű, hogy a budai barlangok néhány, még meg nem állapított kori lelete a neandervölgyinél is sokkal régebbi emberi tartózkodásra utal. Föltárták egy bronzkori város nyomait, egy sor kelta település maradványait. Kétezer évvel ezelőtt Aquincum a Római Birodalom jelentős nagyvárosai közé számított.

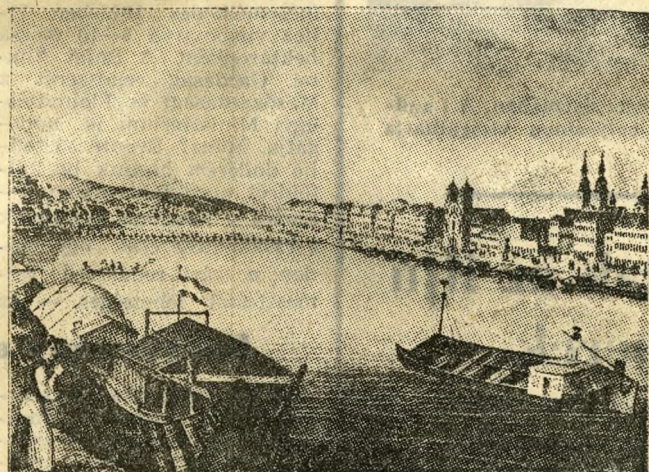
Az ember megtelepedésének és a város kialakulásának feltételeit a geológiai és a földrajzi adottságok kínálták: jó termőföld, bővizű források, vadban gazdag erdők, mészkő és agyag, mindenekelőtt pedig a Duna, amelyet a „város anyjának” nevezhetünk. A Duna két szempontból is: mint észak-déli irányú szállítási és közlekedési útvonal; s mint — e helyen több ágra szakadva, szigeteket képezve —, ősidőktől fogva a legalkalmasabb kelet-nyugati átkelőhely. A történelmi időkben ez a sajátos pozíció szerencséje volt és szerencsétlensége is a helynek. Szerencsétlenség, mert a rév birtoklásáért megszámlálhatatlan sok harc folyt, a római időktől a népvándorlás korán és a török időkön át az 1944–45-ös ostromig. Ugyanakkor szerencse, mert ennek a helyzetének tulajdonítható hogy sok-sok pusztulás után a város mindig újjáépült, s általában egyre gazdagabban, egyre szebben.

Elmondhatjuk tehát, hogy Budapestet a közlekedés hozta létre, s ezt a természet szabta meg így. Jellemző, hogy a múlt század derekán, amikor az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózatát tervezni és alakítani kezdték, a Habsburg uralomnak egyáltalán nem állt szándékában, hogy itt csomópontot alakítson ki. Egyszerűen nem lehetett kikerülni Budapestet! S a modern kor érhálózata, a vasút, messzi területről óhatatlanul ide koncentráldott. A városnak ez a kapcsolata a közlekedéssel, az ipar kialakulásában is nagy szerepet játszott. Az eredeti manufaktúrális iparágaktól eltekintve, a modern nagyipar első jelentkezése Budapesten a közlekedési gépgyártás volt. Ma-

gyarország első nemzetközi sikert aratott produktuma, mondhatnánk világcikke, a Ganz-féle kéregöntéses vasúti kerék volt. Mindmáig export szempontból is jelentős a budapesti hajógyártás. És nemzetközi összefogással itt alakult ki Európa legnagyobb, világviszonylatban második autóbusszgyára.

Természetes, hogy a közlekedés kapcsán mindig nagy szerepet játszott a város életében a kereskedelem. Kereskedőváros volt Aquincum, kereskedőváros volt Buda a

ban történt. Az első felelős magyar minisztérium intézkedését az is ösztönözte, hogy befejezéséhez közeledett az állandó Duna-híd, a Széchenyi Lánchíd, amely immáron a jobb- és balpart kapcsolatát az őszi és tavaszi jégzajlás heteiben is biztosíthatta. A szabadságharcot követő elnyomatás azonban ezt a várossegysítést nem ismerte el. A Habsburgoknak nem volt szándékuk, hogy egy méreteiben és jelentőségében Béccsel versengető ellenfővárost hozzanak



Buda és Pest dél felől (1835)

középkorban, az egész európai kereskedelem egyik fontos gócpontja, ahol fiókot tartottak fenn a nagy nyugat-európai kereskedő cégek és bankházak. A termények és állatok vásárlának ugyan-csak európai fontosságú központja volt Pest. Ezt a jellegét még a török megszállás százötven évében is megtartotta. Ma is: itt a pénzügyi élet központja, itt székelnek a magyar külkereskedelem intézményei, s az évente megtartott Budapesti Nemzetközi Vásár az összeurópai kereskedelemnek fontos eseménye.

A három „alapító” város között a kapcsolat a magyar történelem ezer évében mindig szoros volt. Korábbi századokban még arra is akadt példa, hogy Pest és Buda „közigazgatási egyesítését” bizonyos értelemben megvalósítsák, a pesti tanácsot a budai tanácsnak rendelve alá. Mindennél lényegesebb volt azonban a magyar közfelfogás szerepe: aki vidékről följött, az „Pest-Budára” jött, egyazon fogalomként kezelve a közigazgatásilag különálló két várost, a szék-várost, Budát és a legnagyobb magyar várost, az egyre inkább fővárosi jellegű Pestet. A sorsközösség, az egymásra utaltság és a köztudatban már régen kialakult azonosság tehát csupán a hivatalos szentesítésre várt.

Erre az első kísérlet az 1848–49-es szabadságharc-

létre a rebellis Magyarországon. A Kamarilla programját akkor legérzékletesebben a Citadella megépítése jelképezte: egy erőd a Gellérthegyen, mely ágyúival mindkét várost „sakkban tartja”. Az egyesítés kérdése újfólag már csak a kigyezés után kerülhetett napirendre. Olyan időpontban, amikor az állandó híd és a kialakuló vasúti hálózat révén, a várost igazában városá tevő első közművek elkészülésével az egyesítés számos vonatkozásban de facto már megtörtént.

Ez nem azt jelenti, mint-ha a de jure egyesítés, jelentőségét lebecsülném! Sőt, azt kell mondanunk, fővárosunk egész léte szempontjából ez a törvényes és hivatalos egyesítés alapfeltétel volt. Az egyesítés idején a három városnak összesen sem volt háromezrezer lakosa. Ahhoz, hogy a valóban korszerű közműhálózat létrejöhhessen, hogy a hidak sora fölépüljön, hogy egységes városterv szerint egy modern metropolis úthálózata, belső közlekedése, városmagja, ipari- és lakónegyedei megfelelően kialakulhassanak, mindenekelőtt el kellett hártani a közigazgatási akadályokat. A három város külön-külön a differenciálódás irányában fejlődött volna. A jobbparti részek bizonyosan visszafejlődtek volna. (Különösen Óbuda: jelentéktelen kis mezővárossá). Az Egyesüléssel viszont, a század végére, szép és gazdag milliós nagyváros lett.

A mai Budapest területe 535 négyzetkilométer. Kiterjedését tekintve a kontinens legnagyobb városa. (Hihetetlenül hangzik, de ötször akkora, mint Párizs.) Lakossága kétmillió. Az úgynevezett agglomerációban, tehát a város vonzásában élő, jó részt a városban dolgozó, gazdasági létével és kulturális igényével a városhoz kötött környező lakosságot is számítva: több mint két és fél millió. Az ország lakosságának negyede.

(Folytatjuk)