

# BUDAPEST TÖRTÉNETE IV



Vörös Károly művének harmadik része a magyar főváros 1873–1896 közötti történetét tárgyalja; azt az időszakot, amely a három szomszédváros — Pest, Buda és Óbuda — egyesítésétől Budapest néven, az ezredés ünnepeig tart. A rohamosan fejlődő főváros sok szálból szőtt történetét egy ilyen rövid ismertetőben mind nehezebb követni. Eddig sem törekedhetünk teljességre, a következőkben pedig már csupán ízelítőket adhatunk.

Az 1873-ig eltelt időszak Pest-Budát a magyar országos piac megszervezésével alkalmassá tette mindazon igények teljesítésére, amelyek a Monarchián belül — a lehetőségekhez mérten — Magyarország különállását célozták. Az egyesítéstől kezdve a dualista birodalom magyarországi felében Budapest tényleges főváros lesz.

Mindehhez elsősorban szervezeten és technikailag arra volt szükség, hogy a már megkezdődött közlekedési centralizáció kiteljesedjék. A korszak végére tizenegy irányból érkezik Budapestre a roppant tömegű áru, amelyből a továbbutazó sem juthatott céljához anélkül, hogy át ne haladjon a fővároson. A Józsefvárosi pályaudvar teherpályaudvar lesz, viszont 1874–77 között átépítik a Nyugati pályaudvart, és 1884-ben megépül a Keleti pályaudvar. A közeli falvakat helyi érdekű vasúttal közelítik a főváros-hoz, munkaalalmat teremtve ezzel a környékről bejáró dolgozóknak és kiterjesztve a városi üdülőterületet. (Az éber ingatlanügynökségek tüstént felvásárolták a helyi érdekű mellett fekvő ingatlanokat, a biztos telekár-emelkedés reményében.)

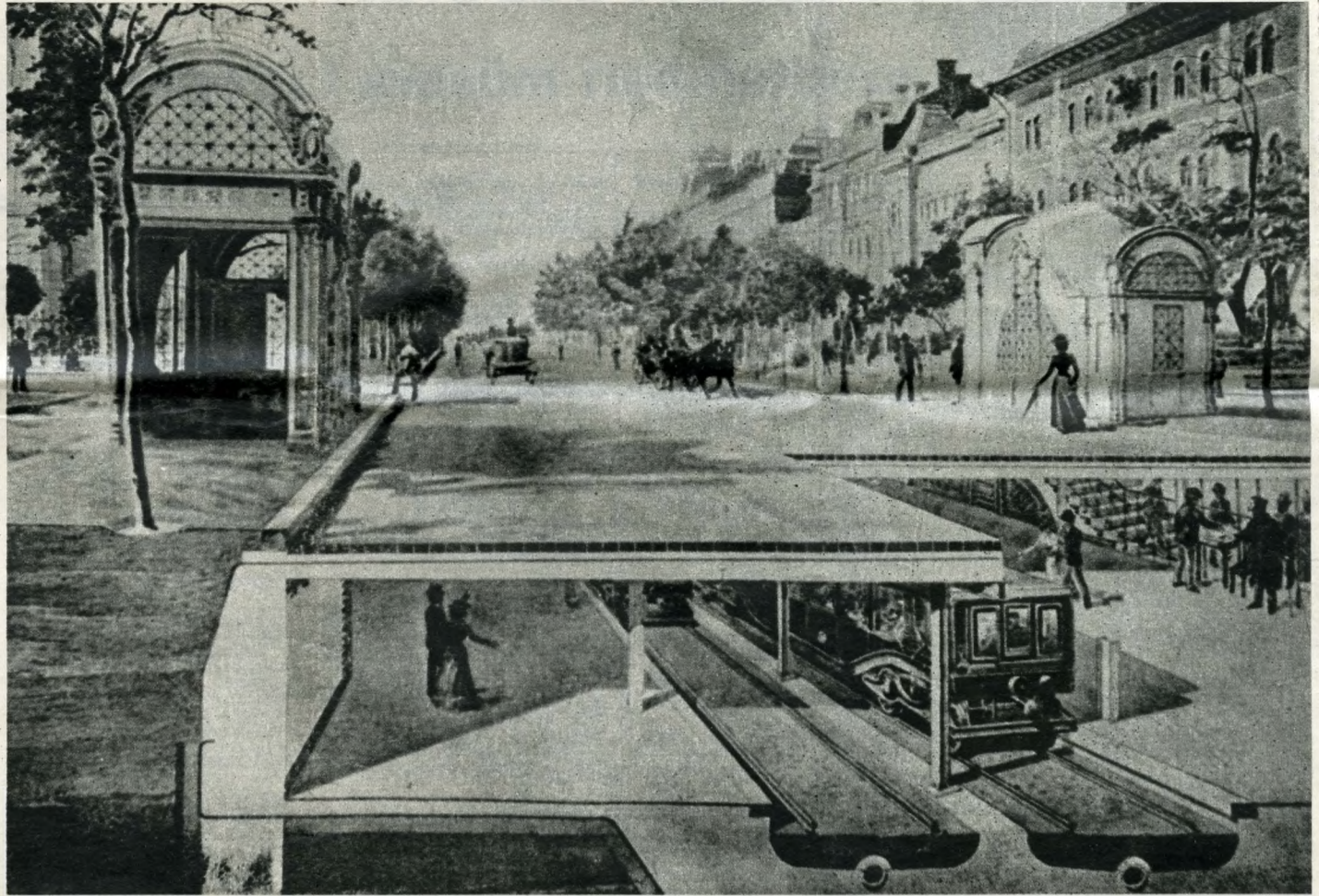
Tovább építik a dunai rakpartokat, de a hajók már így sem férnek a part hosszában, sokáig kell várakozniuk a rakodásra, amelyet a Dunához vezető utcák szűk átbocsátó képessége is nehezít. Felvetődik egy kereskedelmi kikötő építésének terve, valahol a Csepel-szigeten. A magánvasutak után a MÁV fokozatosan kezébe veszi a hajózást is. A közlekedésen nagyot lendít Baross Gábor miniszter koncepciója: a távolság növekedésével arányosan csökkenő utazási tarifa bevezetése, amelynek segítségével nagy távolságból is munkaerőhöz jut a hirtelen növekvő város. 1881-ben szólalt meg először a telefon, 1890-ben épült ki a kapcsolat Béccsel és 1894-re a belföldi interurbán hálózat.

Budapest a mezőgazdasági jellegű ország terménykereskedelmének központja. A hetvenes évektől, a közlekedés fejlődésével, betör a világpiacra az amerikai és az orosz búza, de a magyar búza egyelőre állja a versenyt, mert a Monarchia váratlanul nagyobb felvevőpiaccá válik; a gyorsan fejlődő városok elfogyasztják a felesleget. Ehhez azonban Budapesten közraktárakat kellett építeni. A század végére a fővárosban egyidejűleg 50 ezer tonna gabonát lehetett tárolni.

A gabonapiac mellett legjelentősebb az állatkereskedelem, elsősorban a sertéshizlalás. Ezidőben Kőbánya neve egyet jelentett a sertéstelepekkel, amelyek 1860-ban még csak 20 holdnyi területet foglaltak el, 1896-ban pedig már 180 holdat. Egyszerre 100 ezer sertést is tárolhattak itt. Magyarország, Szerbia és Románia egész sertésexportja Kőbányán ment keresztül, míg az 1896-os nagy sertésvész végét nem vetett virágzásának.

A város életében ebben az időszakban jut a kereskedelemmel vetekedő szerephez a gyáripar, elsősorban a malomipar, amely a Ganz gyár által tökéletesített hengerekkel finomabb, versenyképesebb lisztet adott, mint

## 3. A Fővárostól a Székesfővárosig



A mai „kiszékelési” Sugár (ma: Népköztársaság) úton a kilencvenes években fent — és lent

Novotta Ferenc reprodukciói

Népmulatság a Népligetben, a századfordulón (Kimmach László rajza)



Műhely a MÁVAG-gyárban az 1880-as évek végén (Dörre Tivadar rajza)



eddig a hagyományos malomkövekkel. A vas- és fémipar összeforrt a közlekedéssel, főként annak igényeit elégítette ki, a téglagyárakat a rohamosan építkező város látta el munkával, a szesz- és söripart pedig a kilencvenes évek elejének nagy filoxéra-vésze lendítette fel: a szőlők pusztulása megdrágította a bort. Ekkor épült ki a város részben maig is övező ipari gyűrű. A belterületről a városi tanács igyekezett rendelkezésekkel kiszorítani a zajos és bűzös üzemeket. De mentek azok maguktól is, menekültek az egyre emelkedő telekárak elől.

A városiasodás és polgárosodás ezer jelét aligha lehet felsorolni. Csak példaként: 1885-ben 190 kávéház volt a városban, 1896-ra 580 működött. Ugyanakkor 300 pálinkamérést, 1650 vendéglőt és 7 „dalcarnokot” (zenés, műsoros kávéházat) tartottak nyilván a hatóságok. A kávéházak úgyszólván társadalmi szolgáltatást nyújtottak: hírlapokat, telefont, helyet az összejövetelekre. Ekkor lettek ismertek az első művész-kávéházak is.

Budapestnek már 618 ezer lakosa volt. Növekedése különösen akkor feltűnő, ha a többi magyar városéhoz hasonlítjuk: az ország második legnagyobb városának, Szegednek a lakossága csak 16,5 százaléka a fővárosénak!

A műszaki urbanizáció — csatornázás, folyóvíz stb. — és a közegészségügy fejlődésének hatására erősen csökkent a halálozás aránya. A tüdővész, járványos bérhurut okozta halálozás a felére, a tífusz okozta halálozás az ötödére

csökkent, a himlőhalandóság gyakorlatilag megszűnt. Csak a kolera tért meg vissza időnként, míg a víz szűrését meg nem oldották. A fejlődés ellenére azonban az európai arányokhoz képest az erőfeszítések még nem voltak elég hatékonyak.

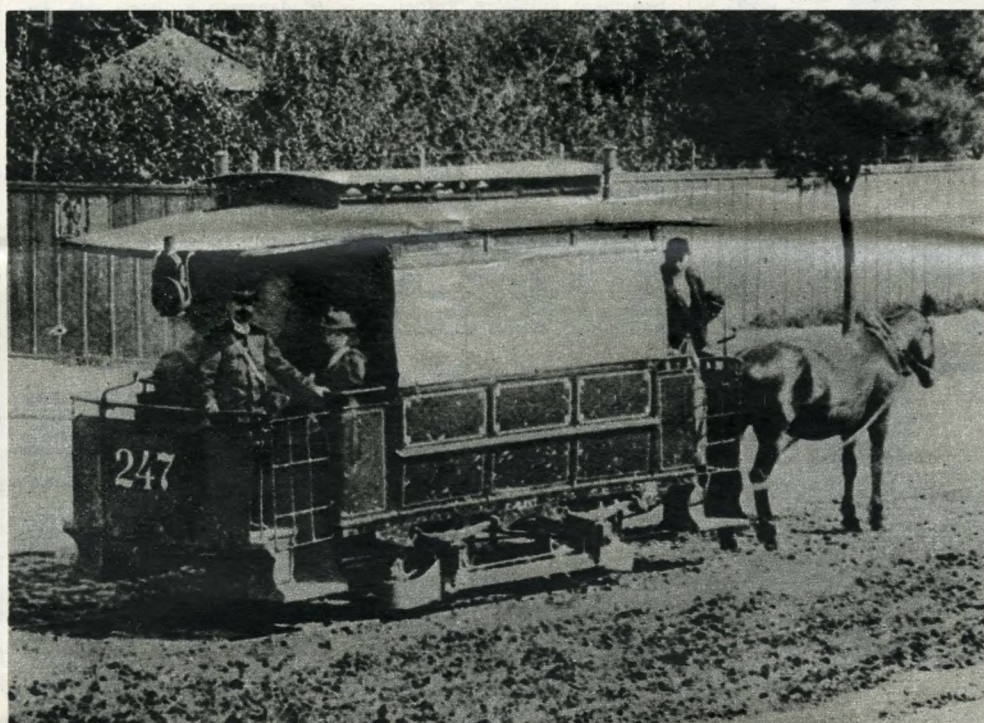
A korszak elején elfogadott városrendezési terveket időközben módosítani kellett. Az egyesült városok összekötésére hidakat kellett építeni, s ez magával hozta a szűk és elavult Belváros gyökeres átrendezését. Az Újépület elbontásával hatalmas térség keletkezett a Lipótvárosban, új teret nyitva a város terjeszkedésének. Megkezdődött az Országház építése, a budai körút kialakítása, a budai Duna-part rendezése, s ha a válságoktól megszakítva is, de épült a Nagykörút, sőt felvetődött a külső körút szűk-ségessége is. Az építési övezetek és üdülőterületek, közparkok kijelölése komoly harcot jelentett a főváros és a közmunkatanács között, hiszen a telkek minden négyzet-göle növekvő értékét jelentett.

1873-ban, az itt vendégeskedő walesi herceg tiszteletére ívfényes kivilágítást rendeztek: ez volt a villanyvilágítás bemutatkozása Budapesten. 1879-ben a városligeti korcsolyapályát világították ki, 1883-ban a Nemzeti Színházban 200 égő gyulladt fel egyszerre, és 1887-ben megindult az első villamoskocsi.

Budapest belépni készült a XX. századba.

B. P.

A század végén még járt a lovasút...



...de 1887-ben elindult az első villamos a Nyugati pályaudvar elől

