

8. tematika Budapest világvárossá fejlődése

I. ELŐZMÉNYEK – PEST ÉS BUDA SZEREPE A 18. SZÁZADBAN

1686-ban a budai vár felszabadult a 145 éves török uralom alól, de hatalmas áron: a vár és a város teljesen elpusztult, pl. egyetlen lakható ház sem maradt a várhegy területén. A lakosság csaknem teljesen elpusztult az ostrom alatt, a túlélők fogságba kerültek.

Újjáépítési céllal a városba és a szomszédos Óbudára a német fejedelemségek területéről toboroztak családokat, s jelentős kedvezményekben részesítették őket, azért hogy itt letelepedjenek, a városokat újjáépítsék, művelés alá vonják a budai dombokat és a pesti síkságot.

A szabad királyi város Buda polgársága és a mezővárosias Óbuda lakossága szőlőműveléssel és bortermeléssel foglalkozott elsősorban, míg Pesten inkább kereskedelemről és iparból éltek a polgárok. A gazdasági élet meghatározó részét jelentette az átmenő forgalom, az utazók, kereskedők és marhahajcsárok kiszolgálása, ugyanis az ország két fele között a pesti rév volt az egyik legforgalmasabb dunai átkelőhely. A pesti és a budai vásárokra emiatt az egész országból feljártak az árusok. A két város között 1769 óta álló hajóhídon közlekedtek a polgárok, s ez a hajóhíd kötötte össze az ország két részét is.

Buda a 18. század második felében lett újra az ország igazgatási központja Mária Terézia és II. József intézkedései nyomán (egyetem idetelepítése, Helytartótanács és a Magyar Kamara működése). Pest és Buda polgárjoggal rendelkező lakosai külön-külön választottak vezetőt (a polgármestert, a bírót, a főkapitányt), akik a városi tanáccsal közösen irányították a települések ügyeit. A két település vidéki barokk kisváros jelleget mutatott, a valóságos városi jegyek pedig még sokáig hiányoztak mind a két városból: az utcák kövezése, világítása, a tisztaság, a közbiztonság még sok kívánnivalót hagyott maga után.

II. REFORMKOR

1. Bevezetés

Míg tehát a 19. század elején a Duna partján még két kisváros terült el, csekély népességgel, provinciális jelleggel, addig a 19. században az ország földrajzi központjának számító Pest és Buda Magyarország kereskedelmének, közigazgatásának, kormányzatának és kulturális életének központjává vált.

Pest-Buda fejlődéséhez nagyban hozzájárult, hogy a polgárosodó magyar köznemesség számára a város a független államiság jelképe volt, ezért támogatta a város modernizálását: az utcák kikövezését, világítását, a köztisztaságot és a közvilágítást. Hozzájárultak például az új középületek építéséhez, vagy a nagybirtokosok gyönyörű palotákat emeltek, s ekkortól nemcsak Bécsben rendelkeztek társadalmi státuszuknak megfelelő lakóhellyel. Ez utóbbi tendenciát támogatta József főherceg, a nádor is, aki az 1808-ban megalakult, a városfejlesztésért felelős Szépítő Bizottság pártfogója volt.

2. Széchenyi István programja Buda-Pest fejlesztésére

József nádor támogatásával gróf Széchenyi István alkotta meg azt az átfogó programot, amely a modernizálás összes területére kiterjedt és végső célja – a két város összetartozásának és egymásrataltságának felismerése után – Pestnek és Budának Budapest néven történő egyesülése. (A Buda-Pest elnevezést is Széchenyi javasolta elsőként.)



A városok közötti kapcsolat működtetését nehezítette az állandó híd hiánya. A Dunán való átkelés – a folyam szélessége és sodrása miatt – nehézkes és télen igen veszélyes volt. A reformkorban oly sokak által támogatott változás, azaz a települések egyesítése csak akkor történhetett meg, ha állandó híddal megoldott kapcsolat jön létre közöttük. Ezt ismerte fel Széchenyi is, amikor a Lánchíd megépítését szorgalmazta. A Lánchíd összekötötte a két várost és egyben az ország két részét, az Alföldet és a Dunántúlt. (Az első állandó Duna-hidat végül csak 1849 novemberében adhatták át a forgalomnak.)

A Lánchídon kívül még számos budapesti épület, intézmény létrejötte köszönhető Széchenyi Istvánnak. Ő alapította a Magyar Tudományos Akadémiát, óriási szerepe volt a Nemzeti Színház megalakulásában, támogatta a Lánchíd budai hídfőjénél az Alagút megépülését. Támogatta a hajógyár alapítását, kikötő építését, hogy a dunai áruforgalom minél kiterjedtebbé válhasson. Széchenyi angliai útjainak egyik fontos tanulsága volt, hogy modern gazdaság vasutak nélkül elképzelhetetlen, hiszen mind a személyek, mind a nyersanyag és késztermékek szállításában nélkülözhetetlen eszközzé vált az ipari forradalom hatására.

Bár Széchenyi az arisztokrácia vezetésével kívánta megvalósítani Magyarország modernizálását, de tisztában volt avval, hogy az általa is áhított, nyugat-európai mintájú polgárosodás csak akkor következhet be, ha ehhez megvannak a társadalmi rétegek kapcsolatát megteremtő intézmények is. Ezért támogatta a magyar nyelvű színjátszást, a színház építését, a közművelődés terjedését segítő Nemzeti Kaszinó alapítását, és az angliai mintájú löversenyek meghonosítását. Ezekkel a lépésekkel nemcsak a városi lakosság polgárosodását, hanem a gazdaság további fellendülését is szolgálta.

3. Gazdasági fejlődés

Az 1830-as évektől újra felgyorsuló gazdasági fejlődés eredményeként Pest gazdasági központ szerepe megerősödött. A terménykereskedők kezén felhalmozott tőkét az infrastruktúrába fektették (hidak, közlekedés), az 1839–40-es országgyűlés határozatainak köszönhetően gyárakat és bankokat alapítottak. Az ugyanakkor elfogadott váltótörvény javította a fejlesztésekhez szükséges hitelfelvétel feltételeit is. A Tőzsde megnyitása is az áru- és pénzforgalom fellendítését szolgálta.

Iparpártoló politika jellemezte az ellenzéki csoportok programját, mert felismerték, hogy az ország gazdasági felemelése csak ezen az úton valósítható meg. Az udvar eltúrta ezeket a változásokat, mert a magyar ipart nem tekintette az osztrák és a cseh ipar vetélytársának. Főleg azon iparágak fejlődtek, melyek a mezőgazdasággal álltak kapcsolatban, azaz a termelést segítették (pl. gépgyártás), vagy a termények feldolgozásában volt fontos szerepük (pl. malom, szeszipar). Széchenyi István reformjai között is szerepelt a hengermalom támogatása. A legújabb fejlesztéseket a nem szakmai közönség is megismerhette az 1842-ben megnyitott Iparkiállításon.

A közlekedés és az ehhez kapcsolódó áruszállítás területén igen látványos változások történtek. Fejlesztették a Bécs és a magyar főváros közötti személy- és áruszállítást. Először a gyorskocsi közlekedés jött létre, a gőzhajók 1830-ban indultak el Pest és Bécs között.

1846-ban épült meg az első vasútvonal Pest és Vác között, amit új vonalak kialakítása követett. A vasút a gazdaság fellendülését is elősegítette, bár az új vonalak kiépítése ebben az időszakban igen lassan haladt. A második vonalat Pest és Szolnok között nyitották meg 1847-ben. A vasútépítés a Kossuth–Széchenyi vitában is nagy figyelmet kapott. Kossuth elsősorban a külföldi összeköttetések biztosítása érdekében Fiumét kívánta összekapcsolni a magyar területekkel, hogy a tengeri kikötőbe lehessen szállí-

tani a magyar árut. Széchenyi inkább a Pest-Buda központú fejlesztéseket szorgalmazta, s végül az ő elképzelése kapott támogatást.

A látványos fejlődés és a gazdasági lehetőségek miatt Pest-Buda vonzani kezdte az új betelepülőket: polgárokat, iparosokat Magyarországról és külföldről egyaránt.

4. Kulturális központ

A reformkorban alapozódott meg Pest klasszicista stílusa, míg Budán túlsúlyban voltak a barokk épületek. Az egyértelmű különbség elsősorban az 1838-as nagy árvíznek „köszönhető”. Sikertelen pár év alatt kihevernie a pesti oldalnak ezt a természeti csapást, és nagyrészt az 1860-as évekig tartó újjáépítés során nyerte el a város mai szerkezetét, a korábbi barokk városképet pedig a klasszicista stílus uralma váltotta fel. Az egy-két emeletes apróbb házak helyén két-három emeletes paloták sokasága épült: a nemes-ség tehetősebb tagjai egymás után építtették fel pesti és budai palotáikat. Kiépült a városközpont, a Váci utca elnyerte mai szerepét. A kor leghíresebb építész Hild József és Pollack Mihály volt.

Mindkét város fejlődésére jótékonyan hatott a nádori udvar jelenléte, József nádor támogató tevékenysége. A paloták mellett szállodák épültek és felpozsduilt a kulturális élet is. 1833-ban átadták a Vigadót, 1837-ben a Pesti Magyar Színházat. Széchenyi Ferenc – részben saját magángűjteményének felajánlásával – megalapította a Nemzeti Múzeumot, amit 1846-ban adtak át.

A gyors és igen intenzív változásoknak azonban árnyoldala is volt, a városépítészet nem tudott lépést tartani a megnövekvő lakosság igényeivel. A közművek fejlesztése jobbra 1849 után indult meg, és igazán látványos változások a kiegyezés után következtek be (közlekedés, csatornázás, ivóvíz, gáz, villany stb.).

5. Társadalmi változások

Pest-Buda összlakossága az adott időszakban közel megháromszorozódott, s ez a növekedés részben a természetes szaporulatból, részben pedig a betelepülésből adódott. A lakosság gyors gyarapodása miatt korábban lakatlan területeket kellett beépíteni, ami elsősorban a külvárosokban volt szembeűnő, de a városközpont is átformálódott az új igényeknek megfelelően.

A közegészségügyi viszonyok javítására fejlesztették az orvosi ellátást (Szent Rókus kórház). A város etnikai összetétele vegyes, de a reformkorban még német többségűnek számított.

III. A SZABADSÁGHARC BUKÁSÁTÓL A KIEGYEZÉS MEGKÖTÉSÉIG

Az 1848. március 15-ei forradalom központja Pest-Buda volt, ide költözött át az országgyűlés, itt működött az első felelős magyar kormány. A szabadságharc idején azonban 1849. január elejétől május 21-ig a császári haderő kezébe került, ezért az ország központja átmenetileg Debrecen lett.

A szabadságharc leverése után Pest-Buda, mint a forradalom központja, kiemelt figyelmet kapott a hatóságok részéről, ekkor épült Haynau megbízásából a citadella a pesti lakosság megfélemlítése céljából.

S bár a város a magyar gazdasági élet vitathatatlan központja volt, a pénzügyi befektetések mégsem ide érkeztek elsősorban, hanem az iparvidékekre. Ez alól részben kivételt képezett a vasútépítés, mert ennek továbbvitele Széchenyi eredeti tervei sze-



rint zajlott, aminek köszönhetően a hosszú 19. század végére létrejött egy Budapest központú, centrális szerkezetű vasúthálózat.

1861 után újra üléselő országgyűlések színhelye Pest, emiatt politikai szempontból újra kiemelt jelentőségű település lett.

IV. A DUALIZMUS KORI BUDAPEST

A politikai konszolidáció lehetővé tette, hogy Pest-Buda, majd 1873-tól Budapest fejlődése felgyorsuljon, aminek köszönhetően a korszak végére már Európa tíz legnépesebb városa közé tartozott. De nem csak lakossága számában, hanem az urbanizáció mértékében is utolérte a nyugat-európai nagyvárosokat.

A magyarok célja az volt, hogy az 1867-ben létrejött Osztrák–Magyar Monarchia dualista államként minden szempontból kétközpontú legyen, azaz Budapest egy Béccsel egyenrangú központtá váljon gazdasági, kulturális értelemben is.

1. Gazdasági beruházások

A reformkorban elkezdődő ipari fejlesztések folytatódtak, illetve új beruházásokat is jelentős adókedvezményekkel (szubvenció) támogatott immár az állam. Mivel a főváros volt a közlekedés középpontja is (vasút, állandó hidak), ezért mind az infrastruktúra, mind a szakképzett munkaerő szempontjából itt voltak a legkedvezőbbek a beruházásokhoz a feltételek. Mivel a tőke itt térült meg leggyorsabban, a bankok is itt fektettek be. A polgári állam megszületésével egyre összetettebbé és nagyobb munkaerőigényűvé (bürokrácia) váló igazgatási rendszer a feldolgozóipar számára is bővülő piacot jelentett a város.

2. Városfejlesztés

A Buda, Óbuda, és Pest egyesülésével 1873-ban létrejövő Budapest tervszerű fejlesztése érdekében hozták létre a Fővárosi Közmunkák Tanácsát, amelynek jelentősebb elnökei Andrassy Gyula miniszterelnök, majd Podmaniczky Frigyes voltak.

A tervszerű fejlesztés következtében – a modern nagyvárosok mintájára – jól elkülönültek egymástól a különböző funkciójú városnegyedek. A belváros lett a kereskedelem és bankvilág, a politikai irányítás központja, Pesten a Sugárút (mai Andrassy út) villái az arisztokrácia és nagypolgárság lakóhelye, de elkülönültek a Nagykerület által meghatározott lakóövezetek, a pályaudvarok, gyárnegyedek. A város szélén alakultak ki munkásnegyedek (ún. vörös gyűrű).

A tervszerű fejlesztés következménye a belvárosi rész egységes stílusa, az épületek zöme valamely történeti stílus (román, gót, barokk) felújított változatát, vagy az ezekeket ötvöző eklektikát tükrözi. Új politikai és kulturális középületek sora épült ekkor (pl. Országház, Operaház, Bazilika, Szépművészeti Múzeum). Az 1896-os millenniumi ünnepségekre épült meg a Hősök tere és a környező múzeumok, a Városliget – mint a rendezvények egyik központja – is jelentős fejlesztésen ment át. Ekkor épült pl. a Vajdahunyad vára. A korszak legjelentősebb építései Ybl Miklós, Steindl Imre és Schulek Frigyes voltak.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa felügyelte az infrastruktúra fejlesztését is. Az egyre növekvő lakosság igényei és a közegészségügyi szempontok miatt is szükségessé vált a főútvonalak kiépítése. Ekkor született meg a város alapvető közlekedési szerkezete: a Sugárút (a mai Andrassy út), valamint a Nagykerület. A tömegközlekedés biztosítása érdekében 1887-ben elindultak az első villamosok, s 1896-ban, a millenniumi ünnepségekre elkészült a földalatti vasút, mely a kontinens első kéregvasútja volt.

Kiemelt fejlesztés volt a rakpartok kiépítése, a partvonalakat mészkővel rakták ki. Ekkor épültek a Duna-hidak, amelyek egyrészt óriási tőkebefektetést, másrészt komoly technikai felkészültséget igényeltek (vasúti összekötő hidak, Margit híd, Erzsébet híd).

Az egyre növekvő lakosság szórakoztatásáról is gondoskodni kellett. Sorra nyíltak meg a mozik, színházak, kávéházak. Itt működött a könyv- és újságkiadók többsége. Megalakultak az első sportklubok.

Jelentős volt Budapest asszimilációs szerepe is. A lakosság eredetileg németekből, magyarokból, szlovákokból, zsidókból állt, de a korszak végére lassacskán magyarrá vált.

Bár Budapest valóban világvárossá vált, jelentősen elszakadt a lassabban korszerűsödő vidéktől. Az ország viszont nem vesztett az erőforrások koncentrálásával, hiszen az itt befektetett tőke célzottan a fővárosba érkezett. A városszerkezet viszont deformálódott, „vízfejűvé” vált a Budapest-centrikusság következtében, hiányzott a világvárossá váló Budapest és a vidéki nagyvárosok (pl. Pozsony, Temesvár) közötti átmenet.

Mintatétel

A források és ismeretei segítségével mutassa be Pest és Buda fejlődését a 18. század második felében és a reformkorban!

Feleletében térjen ki az alábbi szempontokra:

- Pest-Buda fejlődése a 18. század második felében;
- Széchenyi István fejlesztő tevékenysége;
- gazdasági központtá válás a reformkorban;
- kulturális központtá válás a reformkorban;
- demográfiai változások.

1798	A Szent Rókus Kórház megnyitása
1808	A Pest városrendezésével foglalkozó Királyi Szépítő Bizottmány első ülése
1825	Gyorskocsi-közlekedés Buda-Pest és Bécs között
1828	Budán megnyílik Brunszvik Teréz kisdudóvója
1831	A Pesti Kereskedő Pitvar (Tőzsde) megnyitása
1833	A pesti Vigadó megnyitása
1837	A Pesti Magyar Színház megnyitása
1838	Jeges árvíz
1839	Postajárat indul Buda és Bécs között
1842	Az első iparmű kiállítás
1846	A Pest–Vác vasút megnyitása
1846	Elkészül a Nemzeti Múzeum épülete
1847	A Pest–Szolnok vasút megnyitása



	1725	1737	1750	1850		Buda és Óbuda	Pest	Összesen
					1810	24 910	35 349	60 259
magyar	19,4	22,5	22,2	36,6	1821	33 281	45 318	78 599
német	56,6	57,7	55,2	56,4	1831	38 565	64 137	102 702
szlovák	2,2	5,6	6,5	5,0	1841	38 974	68 266	107 240
egyéb	22,8	14,1	16,1	2,0	1850	50 127	127 935	178 062

Pest etnikai megoszlása (%-ban)

Pest-Buda lakossága
(az elővárosok Újpest, Budafok, stb. nélkül)

Év	Hajó (db)	Uzszály (db)	Utas (fő)	Az áru súlya (bécsi mázsa)
1835	5	–	17 727	38 529
1837	10	–	47 436	97 991
1840	19	–	125 293	368 683
1844	29	19	555 864	1 083 354
1847	41	101	825 517	3 184 778

Az Első Dunai Gőzhajózási Társaság Pest-Budáról Bécsbe irányuló forgalma

„A civilisatio legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyújtá azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend, és kikocsiztatá egy csodaszzerű gőzerőfogattal a meghívottak százait, egyszerre a pamlagok kényes ölen, villámi, azaz vasúti sebességgel, ti. 50 és néhány perc alatt Vác városába, hova eddig a pestiek csak egyenkint, legfőllebb párosan, vakító homokfelhőkön keresztül és legszilajabb magyar ló félnapi megizzasztásával, gyönyör nélküli és unalomteljes utazással érhettek.” (Budapesti Híradó, 1846. július 23.)

„A hajóhidat egész évben használják télig, míg a jégzajlás elkezdődik. Ekkor el kell bontani, nehogy a jég kettészakítsa [...] csak tavasszal állítják vissza, midőn a jégzajlás megszűnt. [...] Míg a jég gyenge, addig az utazás nagyobb csónakokkal történik; egy-egy csónakban 30-40 ember fér. [...] Néha erősen megakad a csónak a jégdarabok között, s csak hintázó mozgás által lehet közülük menekülni, mit az utasoknak közösen kell végrehajtaniuk. [...] Ha útközben egy nagyobb jégtáblához érkeznek, kiszállanak, a csónakot a jégtáblán átvontatják, s a másik oldalán ismét vízbe eresztik, különben pedig igyekeznek a jég között úgy átvergődni, amint csak lehet. Ez azonban eltarthat két vagy három óráig is, s hozzá, kivált éjjel, igen kellemetlen [...] Nálunk nehezen szánná rá magát valaki ily utazásra, míg itt egy-egy bál miatt megtörténik. Végre, ha megállott a zajlás és megfagyott a folyam, a jégen át járnak gyalog és kocsin.” (Hofmannsegg német gróf, 1794)

Feleletvázlat

Bevezetés

Török kori pusztításra vonatkozó megállapítás

Tárgyalás

1. Pest-Buda fejlődése a 18. század második felében ☞ 92.o. I.
2. Széchenyi István fejlesztő tevékenysége ☞ 92.o. II./1., 92.o. II./2.
3. Gazdasági központtá válás a reformkorban ☞ 93.o. II./3.

Q A forrásra vonatkozó további megállapítások:

A gőzhajók száma a reformkorban 8-szorosára nőtt. A hajók nemcsak személyforgalmat bonyolítottak (ennek volumene közel 46-szorosára nőtt), hanem az uszályok segítségével a szállított termékek mennyisége is radikálisan megugrott (közel 83-szoros).

4. Kulturális központtá válás a reformkorban ☞ 94.o. II./4.
5. Demográfiai változások 94.o. ☞ II./5.

Q A forrásra vonatkozó további megállapítások:

A korszakban végig a németiség adta a pesti lakosság többségét. A magyarság és a szlovákok aránya kb. kétszeresére nőtt az egyéb etnikumok „rovására”, de ez a növekedés azt jelentette, hogy a magyarok ezután is csak a lakosság kb. harmadát adták. A lakosság növekedése nem egyformán érintette az egyes részeket. A régi városrészek (Buda és Óbuda) lakossága kétszerezése, míg az újonnan fejlődő Pesté közel 3,5-szeresére változott. 1850-ben már az összlakosság 71%-a pesti részen élt.

Befejezés

A reformkori változások egyértelmű következménye, hogy 1848. március 15-ei forradalom központja Pest-Buda lett. Az ellenzék egyik fő követelésévé volt, hogy ide költözzön át a magyar kormány és országgyűlés. Ez a változás tette lehetővé, hogy a gazdasági és kulturális mellett politikai központtá váljon a város.

9. tematika

Demográfiai változások Magyarországon 1945-től

I. A II. VILÁGHÁBORÚS VESZTESÉGEK

A II. világháború embervesztesége kb. 1 millió fő, további 1 millió fő a hadifogságba esők száma Magyarországon, amit jelentősen az sem befolyásolt, hogy az újabb hátraváltozások miatt nagyobb volumenű bevándorlás zajlott. A magyar lakosság lélekszáma még 1949-ben sem érte el a II. világháború előtti adatokat. Ez tehát azt jelenti, hogy Magyarországon részint a II. világháború által okozott halálozás és rendkívüli népességmozgások (pl. német kitelepítés, malenkij robot), részint a háború utáni politikai változások miatt – az európai országok többségétől eltérő módon – nem jellemző a születések megugrása.

II. NÉPESSÉGVISZONYOK 1945 ÉS 1979 KÖZÖTT

A demográfiai helyzet beavatkozásra ösztönözte az államot. Az akkori korszak viszonyainak megfelelően a népesedési problémát 1953 márciusában egy kormányhatározattal akarták orvosolni, aminek értelmében gyakorlatilag megszűnt a legális abortusz. Ha valaki mégis elvégeztette a tiltott műtétet, akkor lebukás esetén nagyon szigorú büntetés járt az orvosnak is. S bár az 1953 júniusában kormányra lépő Nagy Imre időszakában valamelyest enyhültek az előírások, ezt az 1953–1955 közötti időszakot a népjóléti miniszterről, Ratkó Annáról Ratkó-korszaknak nevezzük. A Ratkó-korszak intézkedései