

TÖRTÉNETI DOLGOZATOK

BUDAPEST VÁROSFEJLŐDÉSE AZ EGYESÜLÉSTŐL NAPJAINKIG*

NOVOTNYNÉ PLETSCHER HEDVIG

Budapest története a messzi múltba nyúlik vissza. A mai fővárost alkotó, korábban önálló települések kialakulásában, fejlődésében, országos központtá válásában kiemelkedő szerepet játszottak a kedvező természeti földrajzi adottságok. A hegyvidék és a síkság találkozásánál, az egymástól eltérő gazdasági jellegű térségek érintkezésénél, a történelmi Magyarország természetes középpontjában helyezkedik el. Itt futnak össze a fontos vízi és szárazföldi utak, itt található legjobb dunai átkelőhely.

A XVIII. század végének és a XIX. század első felének nagyszabású építkezései már jelezték a későbbi nagyváros kibontakozását, Buda lassan az ország közigazgatási központjává, Pest pedig legfontosabb ipari és kereskedelmi városává fejlődött. 1848-ban Buda és Pest országos események színhelye lett, s az abszolutizmus korában is a nemzeti ügyet szolgáló mozgalom centruma volt. A fővárosi jelleg a kiegyezés után bontakozott ki teljes mértékben, itt koronázták 1867-ben Ferenc Józsefet magyar királlyá, s azon túl itt székelt a kormány és az országgyűlés mindkét háza. Történetében korszakalkotó az 1872. évi XXXVI. tc., mely Buda és Pest szabad királyi városokat, Óbuda mezővárost és a Margitszigetet „Budapest főváros” néven egyesítette.

A következőkben a tényleges fővárossá, nagyvárossá, majd világvárossá válás körülményeinek, Nagy-Budapest létrejöttének, végül is annak az útnak az áttekintése a cél, amely a városegysítéstől napjainkig vezetett. Igyekeztem képet adni a városszerkezet, a beépítettség alakulásáról, a városkép, a város arculatának változásáról, természetesen nem a szakember – az építész vagy a városszépítő – igényességével, hanem inkább csak a város lakó, a város fejlődését érdeklődéssel szemlélő által is érzékelhető jelenségekre kívántam felhívni a figyelmet.

A fővárossá, illetve nagyvárossá válás mozzanatai

A XIX. század elején a 74 európai várossal rendelkezőre álló adatok szerint Pestet – az akkori második legnagyobb magyar várost – 64, Budát pedig 66 város előzte meg a lélekszám szerinti rangsorban. Európai szinten tehát nem tartoztak a legjelentősebb városok közé, az akkori Magyarország települései között azonban mind szerepkör, mind gaz-

* A KSH Budapesti és Pest Megyei Igazgatóságának „A főváros 120 éve, 1873–1993” c. kiadványa alapján.

dasági erő tekintetében kiemelt helyet foglaltak el. A századforduló után Pest jelentősége egyre nőtt: a század első felében lélekszáma több mint háromszorosára, Budáé ugyan-ezen idő alatt nem egészen másfélszeresére növekedett. Óbuda mindvégig megtartotta mezővárosi jellegét, népessége Budáénál is kisebb mértékben gyarapodott.

A három város egyesítésének gondolata ekkor már „benne volt a levegőben”. A reformkor nagyjai, közöttük is elsősorban gr. *Széchenyi István* előtt nyilvánvaló volt, hogy a nemzet felemelkedésének egyik feltétele az országhoz méltó főváros kialakítása. Buda és Pest az 1840-es években már közösen gyakorolta a fővárosi funkciókat, s a városeyüttes összeforrottsága a Lánchíd megépítésével teljessé vált. A jogi rendezés egyre sürgetőbben vetődött fel. 1849. június 24-én *Szemer Bertalan* belügyminiszter elrendelte „a testvér két főváros” Budapest néven való egyesítését, s egyúttal Óbuda „bekebelezését”. Ez azonban csak később valósulhatott meg, mert a szabadságharc bukása után az abszolutista kormányzat csak Buda és Óbuda egyesítését erősítette meg.

Az 1848-as forradalom – veresége, majd az országra nehezedő elnyomás ellenére – utat nyitott a polgárosodás előtt. A közlekedés forradalma Pest fejlődésének különösen nagy lendületet adott. A legyezőszerű, Pesten összpontosuló vasúthálózat kiépítésével a város szerepe az ország gazdasági vérkeringésében a korábnál is hangsúlyozottabbá vált, a kereskedelmi tőkefelhalmozás gyorsulása pedig megvetette a nagyobb arányú iparfejlődés alapjait.

A gazdaságfejlődés jelentősen megnövelte a város népvonzó erejét. Az 1850–1860. közötti években Pest polgári népessége csaknem megkétszereződött. Buda és Óbuda népességgyarapodása szintén felgyorsult. A három település alkotta városeyüttes egyre előbbre került az európai városok rangsorában: a század közepére az 50 évvel korábbi 40. helyről a 30.-ra lépett elő, 1870-ben pedig már a 16. volt a lélekszám szerinti sorrendben.

A nagyarányú fejlődés ellenére ebben az időben a város még nem öltött nagyvárosi jellegét. A pesti oldalon kelet és dél felé nagyjából a jelenlegi nagykörút vonalában húzódott a viszonylag sűrűn beépített terület határa, ezen túllépve csak a városból kifelé vezető főútvonalak mentén terjeszkedett. A város északi irányban nem tudott kibontakozni, a Lipótvárosnak a Váci út két oldalától kiinduló továbbfejlődését ugyanis a Duna felé az Újépület ormótlan tömbje gátolta, a Terézváros felőli beépülésnek viszont a későbbi Nyugati pályaudvar vágányhálózata állta útját. A jobb parton Óbuda belső része, valamint a Németvölgy és a Gellért-hegy által határolt terület alkotta a tulajdonképpeni várost. Az Alagút megépítése és a Déli pályaudvar kiépítése magával hozta ugyan a Krisztinaváros gyorsabb kifejlődését, falusias utcásorai azonban a mai Margit körút, Török utca folytatásaként a Bécsi út vonalán túl általában nem terjeszkedtek. A Hegyvidékre a város nem terjedt ki, csak elszórtan jelentek meg villák és nyaralók a szőlők, kertek, erdők lombjai között. A Budához Újlak falusias, országút menti házsoraival kapcsolódó Óbuda még szintén csak középkori városmagjában élt. A teljes területet figyelembe véve 1870 elején egy négyzetkilométerre (a Duna területe nélkül számítva) átlagosan csak 1449 polgári lakos jutott, ezen belül Pesten 2310, Budán 728, Óbudán 648.

Az elmaradottság jeleit tükrözte az épületállomány összetétele is. Az egyesítés előestéjén a földszintes épületek aránya Pesten 73 százalék volt, de ezen belül igen nagy szélességek húzódtak meg. Az átlagot csak a Terézváros képviselte, a Belvárosban és a Lipótvárosban az épületeknek mindössze 22-23 százaléka volt földszintes, a Józsefváros-

ban, a Ferencvárosban és Kőbányán ugyanakkor 90-91 százalék. Budán, a Várat kivéve, mindenütt túlsúlyban voltak a földszintes épületek: hányaduk a budai oldalon átlagosan 83 százalék, ezen belül Óbuda-Újlakon 95 százalék volt. (A földszintes házak aránya ugyanebben az időben Bécsben már csak 17, Párizsban 8, Berlinben 5 százalék volt.)

A város történetének új korszakát az 1867-es kiegyezés nyitotta meg, amely a magyarországi tőkés viszonyok kialakulásához a korábbiaknál lényegesen kedvezőbb feltételeket teremtett. A magyar gazdasági életben Budapest súlya, jelentősége egyre kiemelkedőbbé vált, s ezzel egyidejűleg népességének növekedése olyan méreteket öltött, amilyent abban az időszakban kevés európai város mondhatott magáénak. Az egyesítés kérdése egyre sürgetőbbé vált, s megvalósulásának a megváltozott politikai viszonyok már nem álltak útjában. A három város és a Margitsziget egyesítését a főrendiház 1872. december 17-i ülésén fogadta el, s Ferenc József december 22-én szentesítette aláírásával. A törvény a december 23-i kihirdetéssel lépett hatályba. Az 1873-as év a fővárosi szervezet megalkotásának éve volt. Az egyesítés végrehajtását a törvény a három város küldötteiből alakítandó 34 tagú bizottságra, valamint a városok közgyűlésére ruházta. A 34-es bizottság februárban alakult meg, s a hó végére elkészült a városi igazgatás szerkezetét, hatáskörét, ügymenetét 110 paragrafusban összefoglaló alapszervezeti szabályzat. Legelőször a választó- és közigazgatási kerületeket kellett kialakítani. A fővárost nagyjából a történetileg kialakult városrészek szerint 9 választókerületre osztották fel. Buda három kerületre tagozódott: az első kerülethez tartozott a Vár, a Tabán, a Krisztinaváros, valamint az akkor jórészt lakatlan Hegyvidék és Dél-Buda; a második a Vízivárost és Országutat, a harmadik Óbudát és Újlakot fogta össze. Pesten 6 választókerület alakult ki: a Belváros és a Lipótváros önálló egység maradt, a Terézvárost a Király utca vonalában két részre osztották (a Király utca és a Rákóczi út közé eső rész kapta az Erzsébetváros nevet), külön választókerületet képezett a Józsefváros, s végül a Ferencvároshoz csatolták – csekély számú választópolgárára való tekintettel - Kőbányát. Ugyanezen az alapon alakították ki a közigazgatási kerületeket is, azzal az eltéréssel, hogy Kőbányát a lakosság kérésére külön kerületté szervezték, s ide csatolták a korábbi józsefvárosi külterületet. Így jött létre végül 10 közigazgatási egység.

Az új főváros születését baljós előjelek kísérték. Kiújult az 1872 őszen kezdődött kolerajárvány, mely elsősorban a legszegényebbek által lakott, legsűrűltabb városnegyedekben – a Terézváros belterületén, a Király utca környékén, a külső Józsefvárosban és a külső Ferencvárosban – szedte áldozatait. A járványnak márciustól novemberig 2000 halottja volt. Pénzügyileg is súlyos helyzetbe került a város: már az egyesítés heteiben stagnálásra kényszerítette erőit a gazdasági válság, s csak az 1880-as évek közepén mutatkoztak jelei a konjunktúrának, amely az évtized végétől meginduló nagy fellendülésben folytatódott. Végül a sok nehézség ellenére a század folyamán Budapest az Osztrák–Magyar Monarchia magyarországi felében tényleges fővárossá vált. Az időnként Budapestten tartózkodó királyi udvar, az Országgyűlés, a minisztériumok, a felső bíróságok (a Tábla és a Kúria), országos szakigazgatási főhatóságok egyre bővülő és az élet mind több területét átfogó hálózatának kiépülése révén Budapest mindazon funkciók központja és az ezeket ellátó intézmények székhelye lett, melyek egy polgári állam fővárosához szükségképpen hozzátartoznak.

Budapest a fejlődés során mind több vonatkozásban Magyarország középpontjává vált.

Nőtt a szerepe az ország vasúti közlekedésében. A befutó fő vonalak 1873-ig nagyjából kiépültek, de 1882-től gyors egymásutánban nyíltak meg az újabb döntő fontosságú kapcsolatokat jelentő vonalak, s kiépültek a szárny- és helyi jelentőségű vonalak is. A század végére teljessé vált a várost körülvevő vasúti gyűrű, rendező-, átrakó- és teherpályaudvarokkal, nagy gyárak és ipartelepek leágazó vágányaival. Budapest ezek révén immár külsejében is modern nagyvárosi forgalmi központtá vált. A Duna szabályozásának, illetve a rakpartok kiépítésének eredményeképpen tovább növekedett a hajóforgalom is.

A közlekedési kapcsolatok bővülése rendkívüli fontossággal bírt a gazdaság, elsősorban a kereskedelem fejlődése szempontjából. A vezető szerepet továbbra is a terménykereskedelem játszotta, ehhez az is hozzájárult, hogy az 1880-as évek elején megépültek a budapesti közraktárak. A kereskedelmi központtá válásban nagy szerepe volt az 1864-ben alapított – s éppen az egyesítés heteiben, 1873-ban új, reprezentatív, Duna-parti palotájába költöző – Áru- és Értéktőzsdének. A fővárosi hitelintézetek a század végén már nemcsak a helyi igények kielégítésére voltak alkalmasak, hanem a kilencvenes évek elejétől megindították önálló terjeszkedésüket az ország gazdaságában.

Az 1890-es évekre Budapest jelentősen megnövelte súlyát az ország gyáriparában, s a növekedés számszerűleg is igen figyelemreméltó volt. A városegysítés idején a város peremén még csak éppen hogy alakuló gyárnegyedek kezdtek határozottabb profilt nyerni. Az ipartelepülés hagyományos irányai nem változtak. Észak-Pesten már Újpestet is elérte az iparvidék: a Duna-parton hajógyárak, Újpesten bőrgyárak, szeszgyárak és kisebb asztalos üzemek települtek. Keleti irányban részben a nagy téglagyárak, sörgyárak tömörültek, a vasúti fővonalakhoz közel pedig nagy vasúti műhelyek és a vagongyár talált helyet. Délen a Duna és a Soroksári út közötti keskeny sáv az élelmiszeripar – malmok, vágóhidak, húsfeldolgozó gyárak – hazája, s egyre jelentősebbek a vegyipari üzemek. Dél-Budán ebben az időben még csak a budafoki nagy pincékre alapozott szesz-, sör- és pezsgőgyárak, valamint az albertfalvai fatelepek üzemeltek. Óbuda élénk fejlődést mutatott: a hajógyár mellett a textiliparnak, a téglagyártásnak és mészégetésnek adott otthont. A környék a gyáripari fejlődésbe a millenniumig csak kevésbé kapcsolódott be, kivételt csak Újpest és Budafok képezett.

A beépített területek gyors növekedése nem kedvezett a mezőgazdaságnak. Hosszú távon életképes ágazatnak csak a zöldség- és a virágkertészet bizonyult, s fejlődtek Buda gyümölcsösei, a filoxéra következtében gyakorlatilag kipusztult szőlők helyét is jórészt gyümölcsfákkal telepítették be. Budapest ellátásában az elővárosi övezetnek is jelentős szerepe volt.

A gazdasági élet, főként az ipar fejlődése kihatott a város társadalmára, az urbanizációra és a várospolitikára is. A népesség száma a századfordulóig rendkívül erőteljesen és egyre gyorsuló ütemben nőtt. Ennek döntő oka: a munkaalkalom Budapesten bővült, a paraszti gazdaságok eltartóképességének fejlődése viszont megállt, folytatódott az elvándorlás a falvakból. A lélekszám 1870 és 1900 között több mint 2,5-szeresére emelkedett.

A népesség területi eloszlása az egyesülés idején igen aránytalan volt. Az egyesüléskor létrejött főváros 194,44 négyzetkilométernyi területet foglalt el. A pesti oldal jóval sűrűbben épült be, mint a budai, s a következő időszakban az arányok még inkább Pest javára tolódtak el: itt a századfordulón már háromszor annyi lakos élt, mint három évtizeddel korábban, ugyanakkor a jobb parti városterületen mindössze 70 százalékkal nőtt a népesség száma.

A korszak kezdetén a Teréz-, az Erzsébet- és a Józsefváros már népesebb volt az akkori második legnagyobb magyar városnál, Szegednél. (A Király utca 7600 főnyi népességével önmagában felülmúlta Lőcse vagy Szombathely lélekszámát, a Dob utcában 5400-an éltek, többen, mint Bártfán vagy Késmárkon.) A pesti történelmi városmag, a Belváros már ekkor közel állt a telítettséghez, népességszáma a század folyamán – a városrendezésből következően – valamelyest fogyott. A második legsűrűbben lakott kerület, a Józsefváros népessége azonban továbbra is erőteljesen nőtt, s a század végére már igen zsúfolttá vált. A még viszonylag ritkábban beépült Teréz-, Erzsébet- és Ferencváros is megháromszorozta népességét, s jelentős fejlődésnek indult Kőbánya is. A budai kerületi adatok nem mutatnak különbséget – hiszen az I. és a III. kerület igen vegyes területeket ölelt fel –, de itt is szélsőséges volt a beépítettség. Az I. kerületben a Vár – a pesti Belvároshoz hasonlóan – az egyesítés idejére teljesen kiépült, városias jellege volt a Krisztinavárosnak is, a kerület többi részét képező külső területeken azonban még bőven volt villanegyedek kialakítására alkalmas terület. A század végéig leginkább ezeken a helyeken gyarapodott a népesség.

A nagyszabású városrendezési, városépítési tevékenység nyomán a századfordulóra a régi városrészek modernizálódtak, az elavult házakat lebontották, helyükbe új, emeletes épületek kerültek, sok volt az emeletráépítés, s a korábban csak szórányosan lakott területeken új, magasbeépítésű városrészek keletkeztek. Az épületek száma 1870 és 1900 között 7 ezerrel gyarapodott. Legnagyobb számban és arányban – több mint tízszeresére – a magas, három- és többemeletes épületek száma nőtt. Ugyanakkor igen sok földszintes ház is épült, ezek állományának növekedése azonban arányait tekintve elmaradt az emeletes házakétól, így hányaduk számottevően csökkent.

1. tábla

Az épületek magasság szerint

Megnevezés	1870.	1900.	1870.	1900.*	1900. év az 1870. év százalékában
	évben szám szerint		évben százalékos megoszlás		
Földszintes	7 243	9 169	77,5	56,5	126,6
1 emeletes	1 358	2 708	14,5	16,7	199,4
2 emeletes	550	1 835	5,9	11,3	333,6
3 emeletes	182	2 181	1,9	13,4	1 198,4
4 és több emeletes	18	333	0,2	2,1	1 850,0
<i>Összesen</i>	<i>9 351</i>	<i>16 254**</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>173,8</i>

* Az ismeretlen magasságú épületek nélkül számítva.

** 28 ismeretlen magasságú épülettel együtt.

A városkép az egyesítés óta eltelt időszakban minőségi változáson ment keresztül. A pesti oldalon a meghatározó látvány kétségtelenül a már erősen kiépült, illetve épülő Duna-part volt. Az Akadémia palotájától északra húzódó házsor néhány keresztutcányira volt még csak kiépítve, itt kaptak helyet az impozáns bérpaloták között a nagy vasúttársaságok székházai. Az Akadémiával szemben, a tér túlsó oldalán állt a Lloyd-palota. Ettől déli irányban már elkészült a pompás Duna-korzó, a feltöltött Duna-partra klasszicista házsor épült. A pesti plébániatemplom mögött még látszott a később lebontott városháza

négyszögletes tornya. Továbbhaladva dél felé a még ki nem épített rakpartot öreg házak szegélyezték, de a házsor végén már állt a Vámház-palota.

A budai oldalra a Lánchídon áthaladót az Alagút fogadta, innen rövid úton el lehetett jutni a Déli vasúthoz; az 1870-ben megépült Siklón pedig a Várba érkezhettek, aki a királyi palotára vagy Pest panorámájára volt kíváncsi. A palota kiugró középső épületből és két oldalszárnyból állt. A Szent György teret kis paloták vették körül. A lakónegyed a Dísz tértől kezdődött, lakóházai között néhány múlt századi nagy hivatali épülettel. A polgárházak és az arisztokrata családok kisebb-nagyobb palotái között két templom – a Nagyboldogasszony, népies nevén a Mátyás-templom és a Magdolna-templom – tornyai magasodtak. A Vár legészakibb részén, a Bécsi kapu környékén volt a katonai negyed, laktanyákkal, raktárakkal, lakóépületekkel. A Várat téglafalú bástya övezte.

A város az egyesülés után már a polgári állam fővárosi funkcióihoz szabott léptékben, az 1870-es évek elejének igényei szerint kidolgozott tervek szerint fejlődött tovább. A városrendezésre még 1871-ben pályázatot írtak ki. *Lechner Ödön* díjnyertes munkája nyomán (1873-tól 1905-ig *Podmaniczky Frigyes* elnökletével és hatékony irányításával) a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) 1872-ben elkészítette a pesti oldalt, majd 1876-ban Buda és 1883-ban Óbuda rendezési tervét.

A pesti oldalon a rendezés lényegében négy fő feladat megoldását jelentette. Ezek egyike volt a közraktárak kiépítése (1879–1883). Az Országház építése (az 1880. évi LXIII. tc. rendelte el) az északi Lipótváros átalakítását indította el, az Országház környéke egy gyorsan fejlődő városrész magja lett. A Keleti pályaudvar megépítése (1884) együtt járt a Baross tér kialakításával, s magával hozta a környék fejlődését. Az Erzsébet híd (építését a Ferenc József hiddal együtt az 1894. évi IV. tc. rendelte el) pesti vonalvezetése a Belváros korabeli magjának lerombolását tette szükségessé, a rendezés csak a belvárosi plébániatemplomot kímélte meg. A pesti oldal külső része nem okozott nehézségeket, a Hungária körút kialakítására csak 1890 körül történtek az első kísérletek.

A budai–óbudai rendezési terv fő célja a pesti oldallal való szerves összeköttetés biztosítása volt, lényegében csak a belterületet és Kelenföldet ölelte fel. Óbudán csak a túl szűk utcák kiszélesítését tervezték. Országút–Újlak rendezése a Margit híd budai továbbvezetését oldotta meg. Érintetlen maradt a Vár és a sűrűn beépített Víziváros, s kisebb módosulásokkal a Krisztinaváros is. Lényegesebb újítást a Duna-parti út kiszélesítése, a Gellért-hegyi sziklacsoport és a Tabán rendezése, valamint az Ördög-árok Dunába torkollásánál kialakítandó tér jelentette. A Ferenc József híd megépítése a Sáros fürdő lebontását követelte, s kialakult a Gellért tér. A legizgalmasabb feladat a még lakatlan Kelenföld főbb vonalainak kialakítása volt, ezeket az akkor még csak tervezett hidakhoz, illetve a Kelenföldi pályaudvarhoz szabták.

A város külső megjelenésében a millennium évében erősen különbözött a városegysítéskori Pest-Budától. A várost kettészelő, a városképet meghatározó Dunát a korszak kezdetén még csak egy híd, az 1849-ben elkészült Lánchíd kötötte össze. Az egyesítés évében kezdték el építeni az 1876-ban átadott Margit hidat. A korszak végén a Belváros képét délen a millenniumra megépült új híd, a Ferenc József híd zárta le.

A legjelentősebb változást a pesti oldalon két új főforgalmi út kiépítése jelentette. A Sugár út gondolatát *Andrássy Gyula* gróf vetette fel 1868-ban, a Szépítési Vegyes Bizottság megnyitó ülésén. Kiépítése még a városegysítés előtt megkezdődött, s bár az 1873. évi válság lassította a munkálatokat, az FKT már 1884-re, az építési kedv fellendülésé-

nek kezdetén átadhatta a fővárosnak. Nem volt ugyan főforgalmi jellege, de díszes épületeivel, modern, esztétikus, nagyvárosias stílusával a városkép egyik meghatározó eleme lett. A másik fő útvonal, a nagykörút az egykori Duna-ág vonalában húzódik, természetes iránya a sugárutak összeköttetésének, másrészt a csatornázási lehetőségeknek. Kiépítése kissé vontatottan haladt, a munkák csak 1884 után kezdődtek és 1896-ban fejeződtek be.

A Sugár úttal és a nagykörúttal egyidőben kezdődött a kiskörút szabályozása és kiépítése. Ennek a mai Bajcsy-Zsilinszky úti, Károly körúti és Múzeum körúti része már a Hild-féle pesti városrendezési terv (1805) nyomán kialakult. A Margit híd megépítése a nagykörút kiépítésének szerves része volt, Pesten elősegítette a város észak felé terjeszkedését, Budán a Víziváros legelavultabb részének áttörését, délen pedig megépült a Duna első vasúti hídja.

A korszak építkezései révén új súlypontok keletkeztek. Kiépült a Duna-korzó palotásora, felépült számos reprezentatív középület – az Opera, a királyi palota krisztinavárosi szárnya, új minisztériumi, bírósági, egyetemi épületek, múzeumok, kórházak, templomok – magánpalota és bérház. Megváltozott a Vár képe is: a cél a Vár erődítményjellegének megszüntetése, a palota, a koronázó főtemplom és környékének kialakítása volt.

Budapestre – ahol eddig a klasszicizmus volt jellemző – ebben a korszakban nyomtára bélyegét az eklektika, ami a legújabb időkgig az egyetlen olyan építészeti stílus, mely utcákat, egész városrészeket, építészeti együtteseket alkotott. Legkiválóbb mestere *Ybl Miklós* volt. A század végén új építészeti törekvések jelennek meg. Az új irányzatok képviselői közül Lechner Ödön munkásságának van a legnagyobb jelentősége. Jellemzőek épületei homlokzatán a speciális burkolóanyagok, elsősorban a Zsolnay gyárból származó pirogránit (például a millenniumi ünnepekre megnyitott Iparművészeti Múzeumon).

Az új főváros életének első korszakát 1896, a millennium éve zárja. Az ünnepek és az ezredéves kiállítás keretében szolgáló Budapest ekkorra ízig-vérig modern várossá vált. A városligeti kiállítás célja Budapest fejlődésének és perspektíváinak bemutatása volt, és a ma is álló történelmi épületcsoport ideiglenes változatában ezer év történelmét szimbolizálta. Az ünnepek keretében avatták fel az új Múcsarnokot, s kibővítették az 1885-ben épült Iparcsarnokot. A Parlamentből még csak a főbejárat, a díszlépcső és a kupolaterem készült el, de már alkalmas színhelye volt ünnepi eseményeknek.

A város e korszakbeli fejlődése európai összehasonlításban is páratlan: Budapest az 1870. évi 16., az 1880. évi 14., az 1890. évi 11. helyről a századfordulóra a 8. helyre lépett az európai városok lélekszám szerinti rangsorában. A magyar vidéki városok fejlődése ezzel az ütemmel nem tudott lépést tartani.

A világváros útján

Az egyesüléstől a millenniumig terjedő közel negyedszázad alatt megvalósultak mindazok a tervek, melyeket hosszú távú feladatként tűztek ki. Ugyanakkor kiderült az is, hogy a városfejlődés végére ért azoknak a lehetőségeknek, melyeket az induláskor adott keretek biztosítottak. A millenniumtól az első világháborúig eltelt évekre a fejlődés lelassulása volt jellemző, bár az eredmények ebben a korszakban is számottevők voltak. Budapest továbbra is központi szerepkört töltött be az ország életében, s a gazdaság szintje minden területén a modernizálás érvényesült.

A városfejlődésben korábban meghatározó szerepet játszó közlekedési kapcsolatok már nem bővültek, s ettől kezdve a szerepek felcserélődtek: most már a város fejlődése támasztott követelményeket a vasúttal szemben, kezdeményezve – a megnövekedett forgalomnak megfelelő, az átmenő forgalom meggyorsítását lehetővé tevő – műszaki–építészeti–szervezeti megújulást. A vasútnál is nagyobb arányú volt a már villamosított helyi érdekű vasúti vonalak forgalmának növekedése. A helyi érdekű vonalak bővülése Budapest vonzaskörzetének kiterjedését hozta magával. Egyre növekedett a hajóforgalom is, az első világháborúig Budapest – az áruforgalmat tekintve – a legnagyobb dunai kikötő lett. A két világháború között jelentős kikötőmedence-építkezésekre, valamint a belterületi rakodás áttelepítésére került sor.

Budapest továbbra is megtartotta a kereskedelemben kialakult vezető szerepét. A termény- és állatexport-kereskedelem hanyatlott ugyan, s a tőzsde hatóköre is szűkült, de a főváros továbbra is az ország legnagyobb áruja maradt. Hagyományosan kialakult kapcsolatai révén megtalálta a nagykereskedelmi funkciók új formáit: kiszélesedett a vevérképviselési rendszer, megjelentek az első igazi nagyáruházak, létrejötték a vásárcsarnokok.

A budapesti nagy hitelintézetek tovább erősítették országos vezető szerepüket. Az 1896-tól kibontakozó válság a főváros hiteléletét csak kevésbé érintette. Budapest a fiánctőke fővárosának számított, ez az időszak volt a budapesti tőkekoncentráció fénykora. A bankok egyre jelentősebb tényezőkké váltak a városfejlődésben.

A fővárosi gyáripar az első világháborúig megerősödött, Budapest – noha túlsúlya csökkent – továbbra is az ország legnagyobb és legkomplexebb iparvidéke volt. A világháború után a gazdasági életben a háborúvesztés minden következménye megmutatkozott, de 1926-tól a budapesti ipar fejlődése újabb lendületet vett. Az 1930. évi gazdasági válság súlyosan érintette ugyan, néhány év múlva azonban már ismét mérsékelt növekedés volt megfigyelhető, s a gyártmánystruktúra-váltás szinte valamennyi iparágan belül sikeres volt. A gyáripar területileg jórészt továbbra is a század elejére kialakult ipari negyedekbe koncentráldott. A budapesti ipartelepítésben már az első világháború előtt is nőtt az elővárosok és a környező falvak szerepe. A háború után jellemző volt a mamutvállalatok kialakulása. Városépítési és ipartelepítési szempontból is nagy jelentőségű volt a Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő megépítése (1926). Közvetlen szomszédságába raktárak, olajfinomítók, feldolgozó üzemek települtek, melyek kedvezően hatottak a dél-pesti peremtelepülések iparának fejlődésére.

A városfejlődés, illetve a gazdasági élet változása a mezőgazdaságot sem hagyta érintetlenül, meggyorsultak a városegyesítés óta megfigyelhető átalakulási folyamatok. A mezőgazdaság mindinkább kiszorult a város területéről, ugyanakkor egyre intenzívebbé vált, s fejlődött a kertészkedés. Zugló nagy kiterjedésű kertészetei Rákosszentmihály felé terjeszkedtek, de megvoltak még Angyalföld kertészetei is, s a Duna túlsópartján, Óbuda dűlőit is a kertészek vették birtokukba. A mezőgazdaság egyre kijebbe szorult, megerősödött a Budapest körüli külső konyhakerti gyűrű. Így az elővárosok és a tágabb környék a nagyváros differenciált igényeinek hatására az ország agrotechnikailag egyik legfejlettebb területévé vált.

A századfordulót követően a népességfejlődés üteme jelentősen visszaesett. A népességgyarapodás fő forrása továbbra is a bevándorlás volt, de a főváros vonzereje csökkent, illetve a környező településekre tevődött át. Az elővárosi övezetben a lélekszám

növekedése az 1910-es években már nagyobb volt, mint a fővárosban, s ekkor vált önálló községgé például Rákosliget, Pestújhely, Pestszentlőrinc, Rákosszentmihály. A város körüli néptömörülés egyre jelentősebbé vált, és megváltozott az elővárosok szerepköre is. Az egyesítéskor a fővárosiak számára elsősorban mint nyaralótelepek jöttek számításba, később azonban a lakáshelyzet arra készítette a budapesti lakosokat, hogy kihúzódjának – főleg a pesti oldalon – a környező településekre, és itt találtak lakóhelyet a budapesti munkavállalási céllal felköltöző vidékiek is.

Az első világháború után az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása, az ország területének csökkenése és a gazdaságszerkezet átalakításának szükségessége új helyzetet teremtett, s a gazdasági káoszából való kilábalás jó néhány évet vett igénybe. Az 1929–1933-as válságot követően ismét háborús konjunktúra érezte hatását, az ipari fellendülés megélénkült, a népességszám növekedési üteme felgyorsult. Budapest lélekszáma 1930-ban túllépte az egymilliót, s a következő évtizedben a népességnövekedés abszolút értelemben nagyobb volt, mint – a XIX. század utolsó évtizedét nem számítva – bármikor. A környék népesedése az 1920-as években volt a legkiemelkedőbb, ezt követően valamelyest mérséklődött, de még mindig igen jelentős volt.

A főváros népességszáma a század első négy évtizedében nem egészen 60 százalékkal növekedett. Az agglomeráció ugyanebben az időszakban már hatalmasra duzzadt. A város vonzáskörzetében jól megkülönböztethető volt egy belső és egy külső (a várost 30–40 kilométeres körben övező) gyűrű. A belső kör lényegében a később Budapesthez csatolt peremtelepülésekből állt, az ezen a területen élő népesség száma több mint négyszeresére emelkedett. Az ezzel megnagyobbított várost az 1920-as években kezdték Nagy-Budapestnek nevezni. A közigazgatási határ módosításának szükségessége már ekkor felvetődött, és igen sok vitát váltott ki. Áthidaló megoldásként újabb és újabb – a valóságban már a főváros szerves részét képező – peremtelepüléseket emeltek önálló városi rangra, így került sor Kispest, Pestszenterzsébet, Rákospalota, Budafok, Pestszent-lőrinc megyei várossá szervezésére.

Az egyes városrészek, illetve kerületek népességfejlődése tekintetében a századforduló után fordulat következett be. A megelőző évtizedekben Pest népességszaporulata messze meghaladta a túlparti városrészét, a gazdaság fejlődésének hatása itt érvényesült a legintenzívebben. A XX. század elején azonban Buda – miután az új Duna-hidak révén közvetlen kapcsolatba került Pesttel, s a közlekedés nehézségei is lényegesen csökkentek – kezdett vonzóvá válni. Ugyanakkor Pest népességfejlődése lelassult. Ennek oka főként az volt, hogy a gazdasági válságok miatt a pesti munkásnegyedek népességét nem növelték a korábbi mértékben a vidékről felvándorlók.

1930-ban a fejlődés szükségessé tette a közigazgatási határok módosítását. Budán az I. kerületből kivált a XI. és a XII. kerület; Pesten szintén két új kerület született: a XIII. és a XIV., eredeti határait csak a IV., VIII., valamint – a Szabadkikötő 1930-ban hozzácsatolt, akkor lakatlan területétől eltekintve – a IX. kerület őrizte meg. Budán így már konkrét adatok alapján is megfigyelhető a fejlődő Hegyvidék, valamint Kelenföld és Lágymányos benépesedése: ezeken a területeken a népességszám az 1930-as években mintegy 40 százalékkal növekedett. Pesten Zugló, valamint Kőbánya mutat az átlagost jóval meghaladó (36, illetve 28 százalékos) népességfejlődést. Az eltérő léptékű népgyapodás és közigazgatási átszervezés azonban mit sem változtatott azon a tényen, hogy a legnépesebb kerületek 1941-ben is a VII. és a VIII. kerületek voltak, akárcsak az egyesü-

léskori és a század eleji Erzsébet- és Józsefváros. Buda dinamikusabb fejlődése következtében a két parton elterülő városrészek közötti különbség számottevően mérséklődött, de még mindig igen jelentős volt: 1941-ben egy négyzetkilométeren Pesten 9530, Budán 2536 ember élt.

A millennium óta nemcsak a beépítettség, hanem a sokemeletes házak száma is jelentősen növekedett. A magasabb épületek száma és aránya a század elején még igen kicsi volt. 40 év alatt az épületállomány kétszeresére, ezen belül a négy- vagy többemeleteseké közel nyolcszorosára nőtt. Legnagyobb számban ugyanakkor földszintes házak épültek, ugyanis különösen a húszas-harmincas években lendületet vett a külterületek beépítése. (Ekkor még külterületnek minősült az egész X., XIII., XIV. kerület és a külső Ferencváros, valamint az I. kerületet kivéve minden budai kerület jelentős – a városmagot körülölelő – része.) Ezekben még 1930-ban is alacsony volt a beépítés, többemeletes épület pedig alig – egyes kerületekben egyáltalán nem – fordult elő. A legtöbb magas – háromemeletesnél magasabb – épület a Lipótvárosban épült, az 1930-as években arányuk 44 százalékról 55 százalékra nőtt, ugyanakkor a földszintes épületeké 15 százalékról 10 százalékra csökkent. 1941-ben az épületek több mint fele, Óbudán, Kőbányán és Zuglóban mintegy négyötöde földszintes volt. Budán a magas beépítés sehol sem volt jellemző, Pesten is csak a Belvárosban és a Lipótvárosban. A pesti Teréz- és Erzsébetvárosban a középmagas épületek domináltak.

A század folyamán legnagyobb arányú emelkedés az 1 és 2 lakásos épületek számában tapasztalható. Az 1930-as évek nagyarányú családiház-építkezéseire jellemző, hogy ez eredményezte a lakóházak számában bekövetkezett növekedés 64 százalékát.

2. tábla

Az épületek magasság szerint, 1941

Kerület	Épületek száma	Ezen belül			
		földszintes	emeletes		
			1	2–3	4 és több-
I.	788	17,3	38,7	29,8	14,2
II.	2 599	36,5	33,6	21,5	8,4
III.	4 388	80,2	13,6	5,6	0,7
XI.	3 115	55,0	25,1	13,9	6,0
XII.	3 535	53,7	31,6	11,2	3,5
Budai oldal együtt	14 425	57,0	25,5	12,9	4,6
IV.	532	1,5	5,3	52,6	40,6
V.	1 205	10,2	5,0	30,0	54,8
VI.	1 545	7,1	16,6	63,3	13,0
VII.	1 587	5,2	16,2	61,3	17,3
VIII.	2 040	26,5	15,6	45,6	12,3
IX.	1 469	40,7	14,3	32,5	12,5
X.	2 523	78,9	13,3	6,2	1,6
XIII.	2 066	70,2	17,2	11,6	0,9
XIV.	6 449	78,0	12,8	8,6	0,7
Pesti oldal együtt	19 416	51,2	13,6	25,5	9,7
<i>Összesen</i>	<i>33 841</i>	<i>53,6</i>	<i>18,7</i>	<i>20,1</i>	<i>7,6</i>

A városrendezési tevékenység a millennium után töretlenül folytatódott. Ezek közül legjelentősebb a belvárosi városmagnak az Erzsébet híddal összefüggő rendezése volt. Az Erzsébet híd 1903-ban nyílt meg. A pesti hídfőnél a századfordulóra már eltűnt a régi városmag, a rendezés csak a Belvárosi templomot kímélte meg, melyet 1910-ben műemlékké nyilvánítottak. A lerombolt évszázados épületek helyére részben ma is álló hatalmas bérpaloták kerültek. A lebontott Újépület helyének beépítése is befejeződött, itt kaptak helyet a Tőzsde, az Osztrák–Magyar Bank és különböző nagyvállalatok székházai. A korszak másik nagyobb arányú szabályozása részben szintén az Erzsébet híddal függ össze: a budai oldalon a hídfőből kiindulva folytatódott a Tabán újjárendezése. A Ferenc József híd megépítése pedig Lágymányos és Kelenföld korábbi rendezési tervének revízióját tette szükségessé. Az átdolgozás nyomán a kerületben új súlypontok jelentek meg: a Kelenföldi pályaudvar és a majdani (mai) Petőfi híd hídfőjénél levő nagy terek, a Feneketlen-tó melletti park s az első világháborúig felépült műegyetemi épülettömb. A mai Bartók Béla út mentén, a mai Karinthy Frigyes út vonaláig rohamos gyorsasággal indult meg a terület beépítése, megszorodtak a Gellért-hegy déli lejtőjén a villák. Jelentős esemény volt a város életében, hogy a kormány 1908-ban József főhercegtől megszerezte a Margitszigetet, s megkezdte nyilvános parkká alakítását. A főherceg cserében megkapta az Országház közeli, valamint a Margit híd hídfője alatti és feletti, a Duna-szabályozás révén nyert telkeket. Ezeken felépültek az ún. Palatínus-házak, s ez nagy lendületet adott az Újlipótváros kiépítésének.

A városépítéssel kapcsolatos tervek – *Bárczy István* polgármester szavaival élve – „torzók” maradtak, az eredmény azonban így sem lebecsülendő. Az első világháború kitörésekor a sűrűn – ha nem is zártosra – beépített területek határa már a Lipótvárosban is túlnyúlt a körúton, s a mai Lehel tértől egészen a mai Dózsa György útig húzódott, majd a Thököly út vonalától Kőbánya felé haladt, és eljutott a Haller utcáig. A VII. kerületben a millenniumi konjunktúra hatására még szédítő gyorsasággal épült a Rottenbiller–Damjanich–Dózsa György–Rákóczi és Thököly utak közötti területen a „Csikágó” házrengetege. A budai oldalon a már folyamatosan beépített terület határa a Vörösvári–Bécsi út volt, a Szemlő-hegy alján fel a Vérhalom térig, majd innen Budagyöngyéig terjedt. Ez az inkább villákkal beépített övezet a Városmajor túloldalán, a Csörsz utca vonaláig folytatódott, de már túlnyomórészt zártosra, többemeletes beépítéssel, innen, a Gellért-hegyet megkerülve, a mai Karinthy Frigyes út vonalán ért le a Dunához.

A harmonikus, derűs képet nyújtó város dinamikus fejlődését az első világháború és az azt követő évek nyomorúsága megszakította. A városképet a két világháború közötti építkezések alapvetően nem változtatták meg, az 1920–1930-as évek fejlődését elsősorban a városterület beépülése jellemezte. A pesti Duna-part Margit híd és Boráros tér közötti szakaszának beépítése kissé módosult. A klasszicista épületeket még nem tekintették műemléknek, több ilyen házat lebontottak, hogy helyükbe új házak épüljenek. Északon új városrész keletkezett, az Újlipótváros. A budai oldalon a Lukács és Császár fürdőkomplexum új épületekkel egészült ki, ettől északra megkezdődött az újlaki Duna-part beépítése. A Belváros keveset változott, néhány foghíjtelek beépítésével és emeletráépítésekkel. A főútvonalakon szintén nem volt jelentősebb építkezés. A budai városmag viszont ez időben nyert nagyvárosias arculatot. A Vár és a várnegyed országos igazgatási központ volt, jelentős idegenforgalmi vonzerővel. 1931-ben építették újjá a Bécsi kaput, ehhez csatlakozóan került sor a bástyasétány kiépítésére. Az 1930-as évek elején sor ke-

rült a Tabán lebontására, csak a Duna-parti házsor, a két műemlék értékű templom és a Szarvas tér műemlék értékű együttese maradt meg.

Budán a legnagyobb fejlesztést a mai Petőfi (akkori nevén Horthy Miklós) híd felépítése indította el: ekkor indult meg gyors ütemben a Lágymányos modern városrészének beépítése.

A város terjeszkedését a két világháború között elsősorban a nagy iparvállalatok területi elhelyezkedése befolyásolta. Az új üzemek mindinkább az olcsó munkaerőbázist jelentő peremtelepülések felé törekedtek, a telekárak növekedése is mind kijjebb szorította a központ közelében elhelyezkedő üzemek egy részét. A korszakra jellemző mamutvállalatok kialakulása városépítési szempontból is jelentős, ezek felépítették saját lakótelepeiket, szociális létesítményeiket, ami hatással volt a környező városrészek fejlődésére. Így alakultak ki Újpest, Angyalföld, Rákospalota, Kőbánya, Csepel, Óbuda munkáslakótelepei, munkáslakta városrészei.

A századforduló az építészetben stílusváltást hozott. Az első években létesült művek azonban még az előző kor stílusában fogalmazódtak: 1902-ben fejeződött be *Steindl Imre* tervei alapján a neogót Országház építése, 1905-ben készült el a királyi palota bővítése, *Hauszmann Alajos* tervei és az uralkodó kívánsága szerint, neobarokk stílusban. Új stílust hordoz a harmadik súlyponti építmény, a *Schulek Frigyes*-féle neoromán Halászbánya. Ekkor nyerte el végső formáját a Hősök tere, 1906-ban nyitotta meg kapuit a Szépművészeti Múzeum *Schickedanz Albert* és *Herczog Fülöp* tervei szerint, s ugyancsak *Schickedanz* tervei alapján 1929-ben készült el a félkör alakú, eklektikus stílusban megépített ezredéves emlékmű. Végül ide számítható a régi, lerombolt városmag helyén épített épületegyüttes, a belvárosi két Klotild-palota, a Belvárosi Takarékpénztár, a Kossuth Lajos és a Szép utca sarkán álló volt Cziráky-palota, a Szabadság téren a Tözsdepalota és az Osztrák-Magyar Bank, a New York-palota, a Széchenyi fürdő stb.

Az új irányzatok követői közül *Lechner Ödön* már a múlt század végéig elkészült alkotásaival megfogalmazta az igényt a funkcióknak megfelelő építészeti formákra, s egyúttal elismertette a magyaros építési stílust. Ezzel kezdeményezőjévé vált azoknak a törekvéseknek, melyek a kor jellegzetes irányzatához, a szecesszióhoz vezettek. Az új stílus jegyében született például a Zeneakadémia, a Gresham-palota. *Lechner*hez és a szecesszióhoz kapcsolódva alakult ki az a magyaros változat, melynek legkiválóbb képviselője *Kós Károly* volt; az erdélyi népművészet motívumaival átszótt, modern magyar építőművészet szellemében építette a budapesti állatkert pavilonjait, a városmajori iskolát. Az új stílus elemei az új, nagyszabású iskolaépítkezéseken éppúgy feltűnnek, mint a *Wekerle*-telep munkásházain vagy a Városliget környékén, a Rózsadombon, a Gellérthegyben ebben az időben kiépülő villanegyedekben. Az első világháború előtt pedig már megjelentek az új technikai lehetőségeket kihasználó, a felesleges díszítőelemeket mellőző legmodernebb épületek is. A legfrissebb irányzat *Lajta Béla* munkásságában jelentkezett, ennek jegyében épült például a Vas utcai iskola, az Erzsébetvárosi Takarékpénztár (ma Gázművek) Rákóczi úti székháza és az ún. Rózsavölgyi-ház a Szervita téren.

Az első világháború az építészetben törést jelentett. A *Lechner* és követői által képviselt irányzat nem tudott beilleszkedni a modern építészetbe, *Lajta Béla* és társai háború előtti épületeit nem követték hasonló jellegű alkotások. A középületek nagy része az elkésett eklektika, elsősorban a neobarokk jegyében épült. Egyik irányzata, a romantika újraelődése viszonylagos átmenetet jelentett a modern építészet felé. Ide sorolható például

a Rákóczi úti Guttmann-ház és a Madách tér beépítése. A modern lakóház-építkezés a Pasaréti úti kislakásos mintalakótelep (1931) építésével vette kezdetét. A harmincas évek közepétől kezdve a bérlakásépítésben a modern építészet általánossá vált, ekkor alakult ki az új budapesti bérház típusa (hall, utcai zárt és nyitott erkély, a földszinti luxus előcsarnok). Az új irányzat meghatározta néhány új városrész – Újlipótváros, Lágymányos – arculatát, s sor került néhány utcator (Krisztina körút, Margit körút egy-egy szakasza, Szent István park) modern egységes beépítésére is. A közintézmények közül érdekes módon csak a templomépítésekénél jelenik meg a modern építészeti stílus (Pasaréti és Városmajori templom).

A két világháború közötti modern építészetet a viszonylag egyszerű, zárt tömegalakítás jellemzi. A feladatok kisebb léptékűek, az építőipar ebben az időben kevésbé fejlett, mint Nyugat-Európában, ugyanakkor számos építész ízlése, kompozíciós készsége a kor építészetében sokkal magasabb színvonalú volt, mint amit az adott körülmények között várni lehetett.

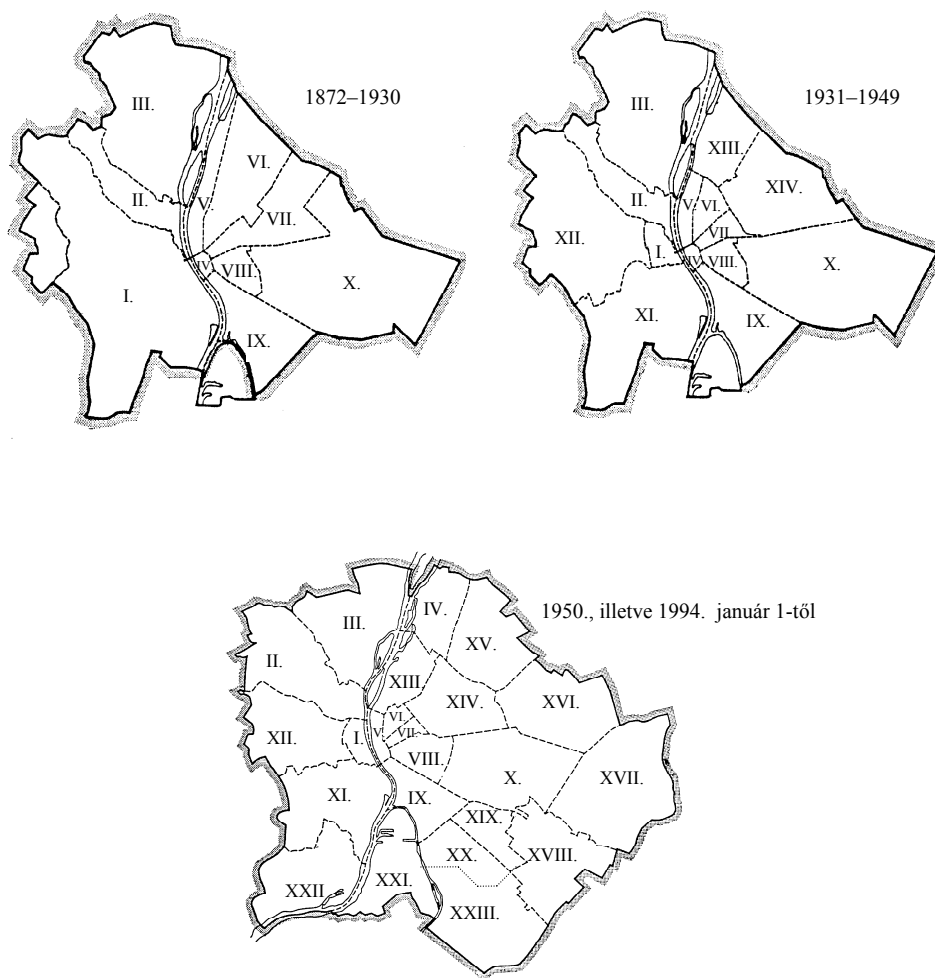
Nagy-Budapest kialakulása és fejlődése napjainkig

A második világháború után a város tragikus képet nyújtott. A hidak felrobbantása megbénította a város két része között a kapcsolatot, az élet megindulása érdekében mindenekelőtt az átkelést kellett biztosítani. A szovjet hadsereg először a Csepel-szigeten keresztül létesített hidat, hadihíd épült továbbá a Margit hídtól északra, valamint a Gellért térnél és a Boráros térnél. Ezeket már 1945. április elején átadták a forgalomnak. 1946 januárjában elkészült a Batthyány tér és a Kossuth Lajos tér közötti Duna-szakaszon a Kossuth híd, amelyet ideiglenesnek szántak ugyan, de 15 éven át szolgált. Ugyanez év tavaszán felépült a Margit híd helyettesítő ideiglenes „Manci híd”, a Boráros tértől északra felállított pontonhíd, végül a Petőfi tér és a Döbrentei tér között a Petőfi pontonhíd, amelyet a köznyelv „Böske híd” néven emlegetett.

Az ostrom pusztításai Budapesten a Várat és a várnegyedet sújtották legerősebben. A palota kupolája beomlott, az épület teljesen kiégett, földemei, lépcsőházaik leszakadtak. Elpusztultak vagy súlyosan rongálódtak a Szent György tér és a Dísz tér épületei. Beomlott a Mátyás-templom, a Helyőrségi templom, kiégett az Illetményhivatal – az egykori jezsuita kolostor – műemléképülete. A várnegyed lakóházainak 17 százaléka megsemmisült, 83 százaléka súlyos sérüléseket szenvedett. Hasonlóan súlyos károk érték a Dunapartokat és környezetüket. A Dunába omlott hidak és a pesti oldalon a két épület kivételével megsemmisült szállodasor szomorú látvány volt. Gyakorlatilag elpusztult a Vigadó és a Lloyd-palota (ezt 1948-ban életveszélyes állapota miatt le is bontották). A Margit híd pesti hídfőjétől délre fekvő háztömb kiégett, az Eskü tér és a Váci utca közötti tömb csaknem teljes egészében beomlott. A budai oldalon a Lánchídtól délre fekvő Duna-parti házsor egy épület kivételével megsemmisült, a Clark Ádám tér négy épülete közül csak egy maradt meg, a Gellért Szálló romokban állt. Nem volt jobb a helyzet a Belvárosban sem. A Vigadóval együtt kiégett a Vörösmarty téri Haas-palota. Az Erzsébet tér környéke súlyos károkat szenvedett, elpusztult a Városháza Károly körúti szárnya, részben megsemmisültek a Bazilika és a Deák tér közötti épületek. Romhalmazzá vált a Martinelli (ma Szervita) tér, beomlott a mai Bajcsy-Zsilinszky úton az Angol–Magyar Bank székháza, a Kálvin tér számos Ybl tervezte épülete, a Nemzeti Múzeum mögött a

Lovarda, kiégett az ugyancsak Ybl tervezte Károlyi-palota. A reprezentatív középületek károsodása szerencsére olyan mértékű volt, hogy helyreállításukra eredeti architektúrájuk szerint kerülhetett sor.

Budapest területének és közigazgatási beosztásának változása



Általában az egész város a pusztulás jeleit viselte magán. Kis-Budapest területén a lakóházaknak csaknem 4 százaléka megsemmisült, 23 százaléka súlyosan megsérült, s a közel 40 ezer épületből mindössze 26 százalék maradt épen. Az 1945. márciusi összeírás szerint a megsemmisült lakások száma megközelítette a 14 ezret, közel 19 ezer lakás vált teljesen lakhatatlanná, és csaknem 48 ezer volt a részben lakhatatlan lakások száma. Jelentős volt az anyagi kár a városkörnyéki településeken is: a lakóházak több mint fele sé-

rült meg. Az 1945-öt követő időszak fő feladata az újjáépítés, a háborús sebek eltüntetése volt. Az újjáépítés nem volt teljes körű, gyakorlatilag csak a lakhatóság, illetve az életfeltételek megteremtésére törekedtek. Az elpusztult épületek helyén keletkezett foghíjak helyenként még napjainkban is megtalálhatók, vagy csak nemrég épültek be.

A háborús veszteségek a népességszámban még az évtized végén is érzékelhetők voltak. Budán az I. és a III. kerület népessége csökkent, a pesti oldalon viszont Zugló kivételével valamennyi kerület népességszáma jóval elmaradt az 1941. évi mögött. Budapesten 1949-ben 107 ezerrel (9 százalékkal) éltek kevesebben, mint 1941-ben. A legnagyobb arányú csökkenés az I., valamint a legzsúfoltabb VII. kerületben mutatkozott.

Az 1950. év új fejezetet nyitott a város történelmében: január 1-jei hatállyal hozzácsatoltak 23 települést, s ezzel megalakult Nagy-Budapest. A közigazgatási határ módosulásával a főváros területe mintegy két és félszeresére, népességének száma pedig másfélszeresére növekedett. A város topográfiai arculata alapvetően megváltozott: a pesti oldalon jóval nagyobb területeket csatoltak a városhoz, mint a budain, így a bal parti város-terület kétszerese lett a jobb partinak, jóllehet korábban a jobb parti volt a nagyobb. A népességben a változás nem okozott ilyen nagyságú súlyeltolódást. Az újonnan idekerült területeken a népsűrűség Budán fele sem, Pesten negyede sem volt a régi városterületen tapasztalhatónak.

A fővároshoz csatolt 6 városból és 14 községből 8 új kerület alakult, 3 község pedig a budai oldalon a már meglévő kerületekbe olvadt. Ezzel a kerületek száma 22-re növekedett. Ezen túlmenően a régi városterületen belül jelentős átrendezésre, a kerülethatárok módosítására került sor. Az új kerületek – beleértve azokat is, amelyek újabb területekkel gyarapodtak – igen heterogén képződmények voltak, hiszen az egy közigazgatási egységet alkotó települések nagyon eltérő fejlettségi színvonalon álltak. Kivételt csak azok a kerületek jelentettek, amelyek egy-egy városból alakultak (Újpest, Kispest).

A budai oldalon a legjelentősebb területnövekedés déli irányban következett be, ahol megalakult a XXII. kerület, s kitolódtak a XI. kerület határai is. Északon a III. kerülethez csatolták Békásmegyert, a II. kerülethez pedig Pesthidegkutat. Ugyanakkor a belterületen is módosultak a régi kerülethatárok, ennek során jelentősen nőtt az I. és csökkent a XII. kerület területe. Pesten a régi városterületet félkör alakban, teljesen zártan veszik körül az újonnan alakult kerületek. Ezek kialakításakor az egy kerületbe rendezett településegységek eredeti határait vették figyelembe. A belterületen a legszámottevőbb változást a régi V. kerület kettéosztása jelentette: a körúton belüli részét a Belvároshoz csatolták, ez lett az V. kerület, az Újlipótváros pedig a XIII. kerülethez került. A további kerülethatár-igazítások következtében jelentősen csökkent a VI. és a X., ugyanakkor nőtt a VIII. kerület népességszáma. Az új kerületeken belül nagy különbségek tapasztalhatók, a városi rangot elnyert vagy a városiasodás útján megindult települések sokszor tipikus mezőgazdasági jegyeket mutató falvakkal alkottak egy kerületet. A szélsőséget jól példázza Pestszenterzsébet és Soroksár esete: Pestszenterzsébeten 5776, Soroksáron 477 ember élt egy négyzetkilométeren.

Nagy-Budapest – a háborús károktól eltekintve – lényegében a háború előtt kialakult adottságok alapján kezdte meg életét. Az új városrészek együttese igen heterogén képet mutatott. A pesti oldalon a városközpont magva, a Belváros, a mai V. kerület; itt helyezkedtek el a legfontosabb igazgatási, idegenforgalmi és kereskedelmi intézmények. Az ezt körülvevő VI., VII., VIII. és IX. kerületnek az ipari övezetig terjedő része a város legzsú-

foltabban beépített területe volt, de igen eltérő műszaki színvonallal. A Terézváros nagyvárosias jelleggel, a belső Erzsébetváros jóval egyenetlenebb módon épült be. A belső Józsefvárost a magasabb építészeti színvonalú egyházi intézmények, palotaszerű épületek jellemezték, külső részét és a Ferencvárost ugyanakkor a silány épületállományú munkásnegyedek. A pesti városmagnak a nagykörúton kívül eső területén lényegében csak az Újlipótvárosban, a Városliget környékén és a külső Józsefvárosban folyt városépítési szempontból jelentős építési tevékenység. A budai városmagot a pestihez viszonyítva nagyobb tagoltság és az egyes városrészek beépítési módjának, hangulatának különbözősége jellemezte. A városias, zárt sorú beépítés a terepadottságoknak megfelelően a völgyek irányába alakult ki. A Vár és a várnegyed az ostrom pusztításai következtében elvesztette korábbi funkcióját. A Víziváros modernizálásának terve a háború miatt már nem valósulhatott meg, Újlak nagyvárosias kiépítése is csak a háború előtt kezdődött, s félbe is maradt. A Krisztinaváros súlypontja, a Krisztina tér és környéke Buda leginkább urbanizált területei közé tartozott, de a háború igen súlyosan érintette. A Gellért-hegytől délre eső városrész, a Lágymányos beépítése egyházi intézmények idetelepítésével kezdődött. A mai Bartók Béla út és a Műegyetem körüli tömbök egy része körülépített udvarokkal, zsúfoltan épült be, csak a harmincas évek végén tértek át a keretes beépítésre és a Bocskai úttól délre eső terület lazább, előkertes kialakítására.

A városmagon kívüli területek fejlődésének mértéke és jellege alapvetően eltért a belső városmagot jellemzőtől. Míg a központi városrészekben elsősorban az urbanizálódás, az intézmények építése, a nagyvárosiasodás fokozódása volt a meghatározó, addig a külső területek fejlődését a lakásépítés és – helyenként – az ipar letelepedése szabta meg. Pest északi külvárosa, Angyalföld csaknem egészében rendezetlen, vegyesen beépített terület volt, ipari üzemek mellett soklakásos munkásházakkal. Zugló a két világháború között kedvelt építési hely lett, a Városliget és a Nagy Lajos király út közötti területen, a Thököly és az Erzsébet királyné út mentén főleg családi házas lakónegyedek alakultak ki. A terület nagy része még beépítetlen maradt. Kőbánya Budapest legnagyobb munkáskerülete volt, fővárosi szükséglakótelepek, MÁV-lakótelep, kislakásos lakótelep határozták meg arculatát, s lassan fejlődésnek indult a családi házas lakóterület. A budai oldal külső városrészei teljesen más jegyeket hordoztak. Óbuda mindvégig megőrizte önálló jellegét. Külső területei viszonylag jobban fejlődtek. A Szépvölgyi út kiépítése nyomán családiház-építkezés indult meg; a Római-part már a háború előtt a főváros kedvelt vízisportterületévé vált, a Szentendrei út és a Nánási út közé pedig családi házak épültek. A budai hegyvidék, Rózsadomb, Pasarét villanegyedei elsősorban a vagyonos polgárság építési területe volt, a Farkasrét környékén, a Hármashatár-hegy alján, a Kis-Sváb-hegyen, a Sas-hegy lejtőin inkább a polgárság középrétegei települtek. A külső völgyekben a legvagyonosabb családok nagytelkes nyaralóházai állottak. A háborút követő években ezek népessége jórészt kicserélődött, sok esetben a villák funkciója is megváltozott. Kelenföldet főútvonala, a Fehérvári út két részre osztotta: a Duna felőli oldalon ipari üzemek helyezkedtek el, a nyugatra fekvő rész pedig vegyesen épült be; a mai Bartók Béla út mentén ipari üzemek és bérházak sorakoztak, az északi részen villanegyed, délen családi házas lakóterület alakult ki. Az Etele út környéke vizenyős, beépítetlen terület volt.

A régi közigazgatási határ városiasság tekintetében éles választóvonalat jelentett. Kis-Budapest külső területei általában rendezetten épültek be, a peremtelepülések rende-

zési terveinek készítése csak 1937 után indult meg, amikor a Közmunkatanács hatáskörét a környékbeli településekre is kiterjesztették. A környék rohamos népességnövekedését éppen a kevésbé szigorú építési szabályok és természetesen az olcsó telekárak tették lehetővé. A színvonalbeli különbségre jellemző, hogy 1930-ban a vályogból, illetve sárfalazattal épült házak aránya Kis-Budapest területén a 4 százalékot sem érte el, ugyanakkor az idecsatolt városokban és községekben arányuk meghaladta a 7, illetve a 25 százalékot.

A peremtelepülések egymástól is jelentősen különböztek. Újpest ipari külváros jellegű volt, üzemei részben lakóterületek közé ékelődve helyezkedtek el. Főútvonalai városiasan, zárt sorosan épültek be, észak felé pedig családi házas terület alakult ki. Rákospalota földszintes, részben zárt sorú, részben szabadon álló családi házas területe a régi település zsúfolt, elavult, falusias magját zárta körül, ezt a településrészt már korábban lebontandó területnek nyilvánították. Pestújhelyen a MÁV-lakótelep merev beépítésű épülettömegei váltak el a családi házas területektől.

A Kerepesi út menti községek közül Rákosszentmihály, Mátyásföld, Sashalom családi házas, Cinkota falusias jellegű volt. A Külső-Rákosok közül Rákoskeresztúr központi része a mezőgazdasági település formáját őrizte, a terület többi része családház telep volt. A dél-pesti peremvárosok, Kispest, Pestszentlőrinc, Pestszenterzsébet családi házas területekkel kiegészült külvárosok voltak. Kispesttől jellegében elvált a közművesített Wekerle-telep. Soroksár falusias jellegű maradt. Különös helyet foglalt el a peremtelepülések között Csepel. A Weiss Manfred Művek rohamos fejlődése és a kikötőépítés folytán népessége gyorsan növekedett, de Csepel maga nem városiasodott, sőt, az ebben az időszakban betelepült Királyerdő Csepel legrendezetlenebb területe volt. A dél-budai peremtelepülések közül Budafok kisvárosias magját laza beépítésű családi házas területek övezték, de megmaradtak még a barlanglakások is. Nagytétény a mezőgazdasági jellegű falu emlékét őrizte. Pesthidegkút, akárcsak Csillaghegy Budapesthez csatlakozó része, a régi falusias terület maradványaitól eltekintve családi házas terület volt, Békásmegyér viszont megtartotta falusias jegyeit.

Nagy-Budapest megalakulása új irányt szabott a fejlődésnek, a városfejlesztési tennivalók sokasodtak, elsősorban a régi városterület és a hozzácsatolt, elmaradott városrészek közötti színvonalbeli különbségek miatt. Az azóta eltelt időszakban a fejlődés meglehetősen ellentmondásos és minden tekintetben szakaszos volt. Az iparosítás révén megnövekedett munkaerő-szükséglet következtében az 1950-es és 1960-as években a bevándorló vidékiek nagymértékben megnövelték Budapest népességét. A növekedés üteme az 1970-es évtizedben jelentősen mérséklődött, majd a népességszám napjainkig – a város történetében egyedülálló módon – csökkent. A főváros 1997. évi lélekszáma (1886 ezer fő) 296 ezerrel haladta meg az 1949. évit, az 1980. évinél azonban 173 ezer fővel alacsonyabb volt. Nagy-Budapest létrehozásakor és még a következő évtizedben is a belső kerületekben élt a lakosságnak közel 70 százaléka. Ez az arány a későbbiekben a külső kerületek javára módosult, miután ott erőteljesebb volt a népességszaporulat, illetve a népességszám a külső kerületek összességét tekintve még az 1980-as évtizedben is emelkedett, a népszaporulat csak az 1990-es években mérséklődött, illetve egyes kerületekben a népességszám növekedését fogyás váltotta fel. A belső kerületekben – a III. és a X. kerületet kivéve – az 1970-es évekhez képest fogyás tapasztalható.

A népesség területi elhelyezkedését legjelentősebb mértékben a nagyobb szabású állami lakótelep-építkezések módosították, ennél fogva a fejlődés – az egyes kerületeket

tekintve – hullámzó volt, s a súlypontok időnként eltolódtak. Az időszak folyamán a demográfiai tényezők is mindinkább érvényesültek. Az 1950-es években még nőtt a háború alatt jelentős veszteséget szenvedett belső kerületek lélekszáma is, a következő évtizedekben azonban a mindinkább előregedő belső városrészek lélekszáma fogyásnak indult. Az egész korszakra vonatkozóan a népességnövekedés arányait tekintve általában azt lehet mondani, hogy a városmagot közvetlenül körülvevő gyűrűbe tartozó kerületek kiemelkedő mértékben, a peremkerületek pedig csak mérsékeltebben fejlődtek. Budapesten 1997-ben négyzetkilométerenként átlagosan 3592-en éltek, 564-gyel többen, mint 1949-ben. Az egyes városrészek eltérő beépítési módjából adódóan a kerületenkénti népsűrűség még mindig igen tág határok között mozog, sőt számos, elsősorban a budai, illetve a modern lakótelepeket magukba foglaló kerületekben kerületrészenként is jelentősen különbözik.

A Nagy-Budapest megalakulása óta eltelt időszak lakásépítkezései alapvetően megváltoztatták a városterület beépítettségét.

3. tábla

A lakásállomány alakulása kerületenként

Kerület	1949.	1960.	1970.	1980.	1990.	1997.
	évben					
I.	10 750	12 844	15 259	16 133	16 405	16 536
II.	22 254	26 721	33 120	38 478	42 540	45 466
III.	21 018	24 332	26 369	41 097	54 131	55 595
IV.	21 529	24 422	26 533	29 351	39 810	41 990
V.	15 542	19 429	20 596	20 277	19 736	19 761
VI.	23 905	27 090	27 814	27 121	26 253	26 139
VII.	34 147	37 166	37 973	36 884	35 473	35 480
VIII.	39 804	43 485	43 269	41 663	39 974	40 319
IX.	25 232	26 709	33 718	33 057	33 122	33 841
X.	16 202	19 264	22 547	31 207	34 465	34 941
XI.	24 347	31 067	47 286	60 092	68 027	69 179
XII.	15 465	18 417	24 225	29 324	31 596	32 965
XIII.	38 547	43 638	49 084	51 842	57 930	59 217
XIV.	27 043	35 075	45 085	58 370	60 295	62 199
XV.	17 604	18 976	20 243	36 060	35 944	36 132
XVI.	13 296	15 410	19 256	24 234	25 142	26 528
XVII.	10 513	12 094	15 761	18 254	25 293	27 278
XVIII.	17 317	20 037	28 199	31 693	35 042	37 632
XIX.	19 288	20 383	21 615	22 300	27 035	27 153
XX.	27 489	31 216	35 566	36 908	28 116	28 540
XXI.	13 503	17 001	21 499	25 749	31 692	32 144
XXII.	9 422	10 979	12 824	16 597	18 635	19 744
XXIII.*	7 108	7 986
<i>Összesen</i>	<i>464 217</i>	<i>535 855</i>	<i>627 841</i>	<i>726 691</i>	<i>793 764</i>	<i>816 765</i>
Ebből						
belső kerület	314 256	365 337	426 345	485 545	519 947	531 638
külső kerület	149 961	170 518	201 496	241 146	273 817	285 127

* Az adatok 1980-ig a XX. kerület adataiban szerepelnek.

A lakásállomány növekedése – arányait tekintve – a külső kerületekben volt a legjelentősebb. Az 1990-ig elért mintegy 330 ezres lakásszaporulat azonban kétharmad részben a belső kerületekben – vagyis nagyjából a régi városterületen – jelentkezett, jórészt a városmagot övező kerületek azon részén, ahol közművesített vagy könnyen közművesíthető területek álltak rendelkezésre. A lakásszaporulat döntő részét – 67 százalékat – a tömeges lakásigény kielégítésére hivatott lakótelepi építkezések tették ki, az egyes kerületek fejlődését tehát – időben is és a lakásállomány gyarapodásának mértékét tekintve is – alapvetően az határozta meg, hogy területükön folyt-e ilyen jellegű építkezés. A legtöbb, illetve a legnagyobb lakótelep a III., a IV., a X., a XI., a XIII., a XIV., a XV. és a XXI. kerületben épült fel, ezekben növekedett kiemelkedő mértékben a lakásállomány. Nagy „lakásépítő” kerület volt még Budán a II. és a XII. kerület, valamint Pesten a külső, XVI.–XVIII. kerületek. Egyes kerületekben a lakótelepi építkezéseket hatalmas méretű lakásszanalások előzték meg. Ez az esetek egy részében (például VIII., X., XIX., XX. kerület) abból adódott, hogy az építkezés lényegében tömbrehabilitációt, városközpont-rekonstrukciót jelentett, másutt (például IV., IX., XV. kerület) elavult, részben rendezetlen kerületrészek bontására került sor.

Az 1949. óta épült lakótelepi lakások aránya legmagasabb (59%) a III. kerületben, de a IV., X., XV., XXI. kerületben is mintegy felét, a XIV. és a XIX. kerületben is több mint 40 százalékát teszi ki a lakásállománynak.

A lakótelep-építkezések „fénykora” az 1970-es évtized volt, ekkor épült fel az 1949–1989. években létesült lakótelepi lakások fele (113 571). A nagy lakótelep-építkezések sorát az 1950-es években a Nagy Lajos király úti, a Thälmann utcai, a Lágymányosi és a József Attila-lakótelep nyitotta meg. Az 1960-as évtized közepén kezdődött – a blokkos és a házigyári paneles építési technológia felhasználásával – a Kelenföldi, az évtized végén az Óbudai, a Füredi úti, az Újpalotai és a Leányka utcai telepek építése. A nagy, áthúzó munkák mellett az 1970-es évtizedben megindult az építkezés – csak a nagyobbakat említve – Békásmegyeren, a Józsefvárosban, Kőbánya-Újhegyen, Órmezőn, a Fehérvári úton, az Újlipótvárosban, a Váci–Gyöngyösi úton, a Szegedi–Országbíró utcában, a Frankovics utcában, Sashalmon, Rákoskeresztúron, Pestszentlőrincen, Kispesten, Csepelen, Budatétényben, s ekkor került sor Újpest, Kőbánya, Budafok városközpontjának rekonstrukciójára. Hasonló méretű lakótelep-építkezések az 1980-as években már sokkal kisebb számban kezdődtek, ilyen még a Kaszásdűlői, a Gazdagréti, az Újpesti, a Káposztásmegyéri, a Vizafogó úti, a Pestszenterzsébeti és a Szentlőrinci úti, valamint a Csepeli lakótelep. Ekkor már előtérbe kerültek – például a „Rákosokon” – a kisebb lakásszámú, telepszerű építkezések. „Mamutlakótelep”-építkezések az 1990-es években már nem indultak, csak a korábban megkezdettek folytatódtak.

A gazdaság ugyanis nem bírt el nagyobb méretű beruházásokat, a költségvetés nem volt képes nagyobb állami támogatást nyújtani a kedvezményes hitelekre. Az 1990-es években a recesszió felerősödött, az állami és a magán-tevékenység egyaránt visszaesett, az önkormányzati lakásépítés és -felújítás gyakorlatilag megszűnt, az évi átlagos lakásszaporulat felét sem érte el az elmúlt évtizedben tapasztalhatónak.

*

A Nagy-Budapest megszületése óta eltelt idő alatt a város képe – megtartva történelmileg kialakult gyűrűs szerkezetét – jelentősen átalakult. A lakóterületek kiterjedése és

beépítettsége nőtt, s a főváros egyes övezeteinek arculata, jellege szembetűnően módosult. A tömeges lakásépítések nyomán az összefüggő, magas beépítésű lakóterületek mind kijebb húzódtak. A bal parton észak felé Káposztásmegyerig terjed a nagyvárosias beépítés. Ugyancsak ilyen jellegű beépítést találunk Budán Lágymányostól csaknem Budaörsig, a pesti oldalon Zuglón át Rákosszentmihályig, dél felé Pestszentlőrincig. Az új épületek átlagos magassága sok helyen meghaladja a város régi központjának magasságát, ily módon Budapest morfológiai alkata megváltozott, léptéke megnövekedett.

Budapest területének mintegy egyharmada lakóterület. Ennek 15 százaléka tömör városias, 21 százaléka laza városias, 64 százaléka pedig családi házas beépítésű terület. A város – a beépítés jellegét és a terület funkcióját tekintve – jól elkülöníthető zónákra tagolódik.

A *belső zóna* tömör, városias beépítésű, nagy laksűrűségű terület. A pesti oldalon északi irányban a Róbert Károly körútig, keleten a Fiumei útig, délen a Haller utcáig terjed, Budán pedig nagyjából a Margit körút–Alkotás utca–Bocskai út–Október 23-a utca által határolt Bel-Budát öleli fel. Épületállománya nagyrészt a századforduló körüli évtizedekből származik, középületei, a főbb útvonalakat szegélyező lakóépületei a városképben fontos elemet, építészeti, kulturális és anyagi szempontból kiemelkedő értéket képviselnek. Lényegében ez a zóna hordozza Pesten is, Budán is a történelmileg kialakult nagyvárosi karaktert. Funkciója elsősorban lakóterület, de itt található az országos jelentőségű intézmények túlnyomó többsége is. A terület rangja a korszak folyamán csökkent, az épületek állaga leromlott. A rendszerváltozással fordulat következett be, az ingatlanpiaci mechanizmusok visszanyerték korábbi jelentőségüket. Az új vállalkozások legdinamikusabb, legelittebb elemei a magas nivójú helyeken koncentrálnak. A zónán belül kiemelt helyet foglal el az V. kerület. Állapota szintén hanyatlott, különösen elhanyagolttá váltak a mellékutcák. Helyzete már az 1980-as években számottevően javult, ekkor vette kezdetét a rekonstrukciós tevékenység. Mára a foghíjak beépültek, s feltámadóban vannak a mellékutcák. A „city” elsősorban a kerület déli harmada felé terjeszkedik.

Az ún. *átmeneti zóna* a város legheterogénabb térsége. A pesti oldalon gyűrűszerűen veszi körül a belső zónát, északon és keleten a külső peremkerületek határolják, délen pedig ide tartozik még a XIX. kerület belső része. Budán csak foltokban helyezkednek el az ide tartozó területek; nagyjából Dél-Buda belső része – a Budaörsi út–Balatoni út és a Fehérvári út közé eső terület, délen Albertfalvával bezárólag –, valamint a III. kerület Bécsi út és Szentendrei út által határolt területe, északon az Arany-patak, illetve az Újpesti vasúti híd vonaláig. Az elmúlt időszakban az itt elhelyezkedő ipari területek veszítettek súlyukból, városképi és környezetvédelmi szempontból pedig kritikus állapotba kerültek. Infrastrukturális ellátottságuk viszont jobb, mint a külső kerületeké, így jelenleg potenciálisan – alacsony telekárakkal, szabad területeikkel – a városfejlesztés legfontosabb szinterei. A fejlődés gyakorlatilag megkezdődött, néhány jelentős objektum már megjelent ebben az övezetben, s a Hungária körút látványos kiépítése is jelentős lépés a terület feltáráshoz. A kibontakozás feltétele a ma még hiányzó Duna-hidak megépítése.

Az *elővárosi zóna* a külső, általában síkvidékű peremkerületeket öleli fel. Jellemzője a kertvárosi beépítés, de szigetszerűen itt vannak az 1950 után épült nagy lakótelepek. Az ide tartozó városrészek lazább beépítésűekkel, valamint a még meglévő üres telkekkel jelentős tartalékot képeznek a magánépítkezések számára. A városi alapellátással rendelkező vagy kedvező természeti környezetben levő területeken meg is indult a fejlődés. A térségnek jelenleg is van egy-egy összefüggő ipari területe, a szabad helyek és az M0-ás autópálya közelsége – az infrastruktúra hiányosságai ellenére is – vonzzák a vállalkozói tőkét.

A *budai hegyvidéki zóna* elsősorban domborzati viszonyai következtében alakult a város többi részétől eltérő, sajátos arculatú térséggé. Villanegyedek, családi és társasházak területek jellemzik, s számos zöldbe ágyazott intézménye is van. Itt található a főváros legértékesebb lakóterületei. Az újabb építkezések az 1930–1940-es években kialakult átlagnál zsúfoltabb beépítést eredményeztek. Az 1960-as években megkezdődött a környezetből kiemelkedő magasház csoportok és társasházak építése, ami igen előnytelenül változtatta meg a látképet, és a zöldterületeket jelentősen csökkentette. A legutóbbi években épült villák azonban – ha építészeti értékük néha vitatható is – már a legmagasabb igényeket is kielégítik.

Kiemelt jelentősége van a város életében a *Duna menti térségnek*. Itt található az idegenforgalom célpontjainak jelentős része, a védettséget igénylő szigetek és a világörökség részeként nyilvántartott terület is. A budapesti városképben kiemelkedő Duna-part és a Vár sokáig nem nyerte vissza régi arculatát. Az Erzsébet hidtól a

Lánchídig terjedő szakasz újjáépítésére 1964-ben irtak ki pályázatot. A pesti szállodasor pótlása az 1960-as évek végén, az akkori Duna Inter-Continental Hotel (most Budapest Hotel Marriott) megépítésével vette kezdetét, a régi szépségében újjáépített Vigadó 1980-ban készült el.

Nagyobb, összefüggő zöldterületek Pesten a városmag szélén, az átmeneti zónában (Városliget, Kerepesi temető, Népliget), a szigeteken, a Római-parton, a budai hegyvidéken, valamint a régi városhatár mentén alakultak ki. A beépített területek terjeszkedésével a zöldterületek növekedése nem tudott lépést tartani, s így módon nem alakult ki megfelelő egyensúly a művi és a természetes környezet között.

A városszerkezet fejlődésében különleges szerep jutott a központrendszernek, vagyis olyan csomópontok létesítésének, ahol az intézményi ellátás összpontosul. A cél a belső zónában található főközpont tehermentesítése. Az 1970-es években megkezdték a lakótelepekhez kapcsolódva az alközpontok kialakítását. Az átmeneti zónában tervezett 7 központ részben már kiépült, az agglomerációs gyűrűből Budapest felé irányuló, kereskedelmi forgalom egy részét máris képesek megállítani. A modern világvárosi arculat kialakításához nagyban hozzájárult a közlekedés fejlődése, ezen belül is a gyorsvasúti hálózat kiépülése. A kelet–nyugati metróvonal 11 állomásából 6, az észak–déli vonalon 20 állomásból 16 gyalogaluljáróhoz csatlakozik. A metróépítéssel egyidejűleg nagyszabású felszíni városrendezési munkákat is végeztek, alul- és felüljárók, új tömegközlekedési csomópontok épültek.

Az építészet – mint városképet alakító meghatározó tényező – szerepe az 1945 óta eltelt időszakban igen sokat változott. A háború utáni építkezéseken az egyedi tervezés hosszú ideig elvesztette létjogosultságát. 1945 után általánossá kezdett válni a modern formák alkalmazása, az 1950-es évek első felében azonban a szovjet építészeti irányzat hatására a formailag klasszicizáló, anyagában és szerkezetekben hagyományos jellegű építészet kerekedett felül. Ez 1955 után helyet adott a gazdasági szempontokat, majd az üzemi előregyártási lehetőségeket figyelembe vevő modern építészetnek. Az egyéni építések feladatkörét a tervezőintézetek vették át. Első munkáik rendelőintézetek, szakszervezeti székházak, oktatási épületek voltak. A lakótelepi építkezéseket sematizmus jellemezte, s a társasházak 1960-ban kezdődött építése sem igényelt igazi tervezést. A középület-építés a későbbiekben lényegében irodaház-építést jelentett. Az 1970-es években még mindig az ún. „gyufaskatulya-szindróma” érvényesült. Az évtized vége felé, 1977-ben áttörést jelentett a Budapest Hilton Szálloda, mely a régi és az új építészeti formákat szerencsésen ötvöző tömegével jellegzetes egysége a várpanorámának. Az új stílust képviselő szállodák sorát a pesti Duna-parton 1981–1982-ben a Fórum Szálloda (most Hotel Inter-Continental Budapest) és az Atrium Hyatt Budapest Szálloda bővítette.

A Belváros legfrekvenciáltabb pontjain éktelenkedő foghíjak beépítése a legutóbbi években vett lendületet, s ez bizonyos stílusváltást hozott az építészetbe. Az új létesítmények közül kiemelkedik a Korona Hotel és a Grand Hotel Corvinus Kempinski, amelyek 1990-ben, illetve 1992-ben készültek el, vagy az Erzsébet tér és Bajcsy Zsilinszky út sarkán emelkedő üzleti központ. Sorolni lehetne a bank- és irodaépületeket, melyek már az új Budapest helyszínei, egy új réteg újfajta életformájának közegei. Az új létesítmények között megtalálhatók a posztmodern építészet jellegzetes hazai változatát képviselő épületek, s általában elmondható, hogy – a legmodernebb és a hagyományos formákat elegyítő homlokzataikkal, eleganciájukkal, az alkalmazott anyagok nemességével – kiemelkednek környezetükből, s jellegzetes elemei a mai városképnek.

A közelmúltban felújított középületek felidéznek valamit abból a korból, amikor születtek, egy-egy megújuló épület – Parlament, Operaház, Vígyszínház, Múcsarnok, Vásárcsarnok – a régi várostervezők örökségének továbbvitelét jelzi. A műemlék-helyreállítási tevékenységen belül kiemelt jelentőségük van a Budavári Palota és környékének újjáépítésével kapcsolatos munkálatoknak, amelyek több mint négy évtizede folynak. A Várkert Kioszk 1992-ben visszanyerte eredeti szépségét, de a Várkert Bazár a pusztulás képét mutatja, sorsa még nem dőlt el. A legutóbbi években szembetűnő a külső, előregedett vagy még ki sem épült bevezető főutak: a Váci út, a Budaörsi út, a Fehérvári út, valamint a „holnap körútja”, a Hungária körút kezdődő színeváltozása. Az ottani ipari épületek, szegényes lakóházak, rendezetlen üres területek helyén elegáns irodaépületek, üzletházak, lakóházak jelennek meg, s a nagyvárosias kép kialakításához jelentősen hozzájárul a közlekedési infrastruktúra fejlődése. Ez azt jelenti, hogy a főváros már a határtáblától kezd városias arculatot ölteni.

TÁRGYSZÓ: Budapest városfejlődése. Történeti statisztika.

SUMMARY

On the occasion of the 125th anniversary of the uniting of Pest, Buda and Old Buda the study presents the phases of the development of Budapest in the period from the unification till our days.

Giving a historical background the study outlines the main stages of the development of Budapest becoming a large city through the data on the number of inhabitants and the building stock. In addition to the description of changes in the cityscape it also gives a comprehensive account of the development of the infrastructure and of the individual periods of the urbanisation of Budapest.