

A neve legyen Budapest!

A mikor 1541-ben Szulejmán szultán hadai elfoglalták *Budát* – az ország történelmi fővárosát –, az *I. Ferdinánd* vezette, Habsburgok uralta Magyar Királyságnak új fővárost kellett kijelölni. A király utasítására az új székhely a frontvonalától távoli (s az Erdélyi Fejedelemségtől különösen messzi), Bécshez viszont szinte kőhajításnyira fekvő Pozsonyba (a mai Bratislavába) került. Ott ülésezett az országgyűlés 1848-ig, de 1784-ig a pozsonyi várban őrizték a királyi koronát is. A pozsonyi Szent Márton-dóm lett a magyar királyok új koronázó temploma. 1848. április 7-én az első felelős magyar minisztérium (kormány) is itt alakult meg. Buda régi tekintélye visszaszerzése és Pest nagyarányú fejlesztésének megkezdése egy másik Habsburgnak, *József nádornak* köszönhető, aki székhelyét a budai várpalotába helyezte. Udvartartása, fogadásai, estélyei, valamint a várszínházi meghívottak (Beethoven és Haydn koncertezett a falai között) visszaadtak valamit Mátyás palotájának régi fényéből. A nádort követve a Helytartó Tanács is visszaköltözött Budára.

Buda és Pest rendezését, építését József nádor színre lépéséig nagyrészt a véletlenek és a magánérdekek irányították. A városrendezés, s városfejlesztés a József nádor által életre hívott királyi Szépművészeti Bizottmány munkásságához kötődik. A nádor által kifejtett elgondolás szerint Pest művészi központ és az egész ország fejlesztésének irányítója lesz. A Szépművészeti Bizottmány dolgozta ki azokat a városrendezési terveket, amelyek aztán keretet adtak a nagyarányú fejlődésnek.

A reformkorra *Pest* lett a leggyorsabban fejlődő magyar város, a társasági és kulturális és gazdasági élet igazi központja. A fő- és gazdagabb középmesség sorra építette a palotáit Pesten, a nádor miatt pedig – legalább az év egy-egy szakára – visszatért a budai arisztokrácia is. A Pesti Hengermalom, a Pest-Vác között kiépített első vasútvonal, a Nemzeti Múzeum, a Nemzeti Színház, a Magyar Tudományos Akadémia is ekkor épült.

A Duna partján szemközt fekvő két települést a korabeli szóhasználat ekkor „*iker városok*”-ként, „*két testvérváros*”-ként, vagy egyszerűbben „*a fővárosok*”-ként emlegette. Buda és Pest egyesítése már az 1830-as években is beszédtéma volt, már a Lánchíd létrehozása is ezt a célt készítette elő. Nem véletlen, hogy kezdetben éppen *Széchenyi István* volt a legfőbb gerjesztője ennek a folyamatnak.

1831-ben, a *Világ* című művében egy angol személy levéltöredékeként teszi közzé nézetét – a nemzeti önérzet felébresztésére és a célkitűzés sikere érdekében éppen a havasalföldi román példát emlegetve – vázolja fel az egyesített város lehetséges jövőjét. Jelenlegi ismereteink szerint ekkor kerül elő-

ször kinyomtatásra a magyar főváros későbbi neve. „Fővárosotok nevét Budapestre kellene változtatni, mely kevés év sőt hónap múlva oly megszokottan s könnyen hangzanék, mint Bukarest; s így a két város egyesülne, mely most nem a legjobb szemmel nézi egymást. Mily haszon áradna ezen egyesülésből, mily virágzó fővárosa lenne Magyarországnak rövid idő múlva! Kivált, ha az országgyűlés is nem Pozsonyban, nem a határszéleken és oly távol Erdélytől, hanem az ország szívében tartatnék... Egy fővárosnak kellene ezeknek lenni, nem kettőnek; egy és nem megosztott, ellentmondó szívnek” – olvasható a könyvben.

Pár esztendővel később, amikor a dolgok lendületbe jöttek és már nem volt szükség az indulatok és elhatározások – az említettként való – ösztökélésére, *Széchenyi* is gondolkodóba esett. Komolyan foglalkoztatta, hogy mi is lehetne az egyesült főváros megfelelő neve. Akkor már többnyire *Pest-Buda* néven emlegették együtt a két várost (az inkább magyar nyelvűt, s erőteljesebben fejlődőt tolvá a másik elé).

*Széchenyi*t erősen zavarta a *Pest* elnevezés, mivel a német „*kártevő*” (*pest*) és a „*dögmirigy*” (*peste*) szót, de a „*Buda is, Pest is*” szóösszetétel révén a „*pestist*” is belehallotta. (A tatárjárás előtt *Pest*, később *Buda* német neve volt *Ofen*, ami magyarul kemencét jelent, de délnémet nyelvjárásban barlangot és üreget is. Akárcsak a szláv eredetű „*pest*” – kemence – kifejezés.) Több nevet is felvetett *Bájkert*, *Dunagyöngye*, *Etelvár*, *Hunvár* mellett leginkább és egyre inkább a *Honderú* elnevezés (a hazát derűre – vidámságra – keltő hely) mellett szállt síkra. *Petrichevich Horváth* Lázárnak is megtetszett *Széchenyi* érvelése, így amikor megalapította a reformkor egyik meghatározó újságját, azt maga is *Honderú*nek keresztelte.

Széchenyi viszont a negyvenes évek elején már elállt kedvenc névötletétől. Felhívták ugyanis szíves figyelmét arra, hogy a francia orrhangon ejtett – *honderübe* hajló – kifejezés Európa egyik legfontosabb kultúr nemzetének nyelvén a *honte+rués* (azaz a *szégyen+utcák*) szavak összetétele. Szégyenletes utcáknak, Utcák szégyenének pedig mégse nevezék az ország szívét! Ekkortól ő is a *Pest-Buda*, illetve a *Buda-Pest* megnevezést használta.

Az 1848-as pesti forradalom márciusi ifjai is az utóbbi alakot rögzítették, amikor a „Felelős minisztériumot Buda-Pesten” követelésüket – a nevezetes 12 pont másodikaként – megfogalmazták. 1849-ben a Budavárát sikerrel felszabadító honvédsereg győzelmét hirdető falragasz keltezése már kötőjel nélkül tartalmazta a Budapest nevet. A szabadságharc leverése után ismét a *Pest-Buda* nevezet volt közkeletű. Amikor azonban összefoglaló névként a térképekre nyomták volna, könnyen átlátható lett

az ekként keletkező zavar. Így ugyanis Pest-Buda Pestjének betűi a Duna budai, a Buda felirat pedig a pesti oldalára estek volna. Ezért aztán nem is oko-

zott meglepetést, hogy Pest, Buda, Óbuda és a Margit-sziget fővárossá egyesítésekor már mindenki a Budapesthez ragaszkodott.

Pest-Buda nemzetiségi összetétele 1854-ben

Egy 1854-ben kiadott városleírás szerint Buda német többségű, míg Pest német-magyar város volt, habár az, abszolutizmus kori statisztikák értékelésénél mindig figyelembe kell vennünk, hogy „hivatalból” a német elem súlyozott kimutatására törekedtek, vagy maguk a megkérdezettek alkalmazkodtak a rezsím elvárásaihoz.

E kimutatás szerint az Óbudával egyesített Budán az összesen 50 127 lakosból 27 939 német volt, 7555 magyar, 4976 zsidó, 1307 szlovák, 1180 szerb, 46 olasz, 16 svájci. Érdekes módon a magyarok épp a talán leginkább németnek tartott Várban voltak enyhe többségben. (1671 magyar 1261 némettel szemben) – ennek okát a helytartótanácsi hivatalokban szolgáló magyar elemmel s a Várban lakó magyar arisztokráciával és annak személyzetével magyarázhatjuk. Az Országút (a mai Margit körút környéke) szinte teljesen német, akárcsak Óbuda déli határán Újlak. A Vár kivételével valamennyi többi városrészben német többséget találunk, még az erős szerb lakosságú Tabánban is. A zsidóság főleg Óbudán koncentráldott (3 438 fő), de itt is német többség volt (5 817 fő).

Pest 106 379 lakosa arányosabban oszlott meg. A kimutatás szerint ekkor 33 884 német és 31 965 magyar lakosa volt (figyelemre méltó, hogy az 1848-at közvetlenül megelőző számítások néhol már magyar többséggel számolnak, legalábbis relatív többség-

gel). A zsidóságot itt is külön nemzetiségnek vették, 12 642 fős létszámukkal a harmadik legerősebb csoportot alkották. A szlovákok 4 185-en, míg a valaha oly befolyásos szerbek csak 470-en voltak. Románt 198-at, horvátot 56-ot, illírt 41-et számoltak. Ehhez képest magasnak tűnik az olaszok 130-as és a franciák 46 fős létszáma. De volt Pesten 12 angol, 11 svájci és 2 belga is, mutatván a város kozmopolita jellegét. Meglepően kevés volt a cigány, összesen 84 fő. A magyarok főleg a Belvárosban, a Lipótvárosban és a Ferencvárosban tömörültek. A zsidók centruma a Terézváros volt, németeket mindenütt találunk. A szlovákok leginkább a Józsefvárosban éltek.

A nemesség túlnyomóan magyar volt, akárcsak a felső hivatalnokréteg. A kereskedők leginkább németek, az iparosok nem jelentéktelen része magyar. A kereskedők között persze találunk zsidókat, görögöket és szerbeket is. Terjed a magyar nyelv ismerete, 10 üzletből alig akad egy, ahol ne értenének magyarul. A gőzhajózás főleg angolokat és olaszokat alkalmaz, az átkelésnél rácok is dolgoznak. A konyhakeretek főleg szlovák és német, a szőlők rác és német kézben vannak. A szolgáló osztálynál legerősebb elem a szlovák. Az ipari népesség 3/4-e német, 1/8-a magyar, 1/8-a szlovák, s akadnak köztük olaszok is.

Forrás: Budapest krónikája – A kezdetektől napjainkig, Corvina Kiadó, Budapest, 2007.

Budapest balladás hídja

Országunknak számos hídja van. Nyilván szebb is akad a budapesti Margit hídnál. Azzal azonban csakis ez az egy Dunán átívelő alkotás büszkélkedhet, hogy átadásakor egy költőóriást ihletett balladára. *Arany* János költeménye – a Hídavatás – első vázlatát a másodikként megépült magyarországi Duna-híd 1876. április 30-i átadása napján vetette papírra.

Az építést 1872-ben kezdték meg. Abban az esztendőben, amikor megszületett a Pestet, Budát, Óbudát (valamint az Óbudához hasonlóan Pest vármegyéhez tartozó Margitszigetet) fővárossá egyesítő törvény. *A Margit híd tehát az első Budapestten épült*

állandó híd (a Lánchíd még két önálló várost, Pestet és Budát volt hivatott összekötni). Egy nemzetközi tervpályázat végén a francia Ernest Alexandre *Gouint* hirdették ki győztesnek, s a kivitelezést is mérnöki irodájára bízták.

A híd „keresztapja” *Gyulai* Pál (Arany János jóbarátja), a jeles kritikus lett. Ő javasolta, hogy az egykor a Nyulak-szigetén klastromban élt királylányról, Árpád-házi Boldog (később: Szent) *Margitról* nevezzék el. A híd különlegessége – ebben egyedülálló a Duna fölött –, hogy a majdani szigeti csatlakozásra tekintettel eleve ívalakúnak tervezték-épi-

tették. A margitszigeti szárnyhíd építését végül az 1899. évi VII. törvénycikk rendelte el. A híd felé eső valaha volt Festő-sziget és a nagy sziget közötti részt előbb feltöltéssel egyesítették, majd valamelyest megnagyobbították. A híd Margitszigetre vezető leágazását 1900. augusztus 19-én avatták fel.

1876 után hamar egyértelművé vált, hogy igaza volt mindazoknak, akik a Dunán átvezetett úttól a pesti Lipótváros és a budai Víziváros, valamint Országút városrészek, illetve egész Budapest látványos fejlődését remélték. Nem véletlenül tekintették az új hidat az egyesülés első látványos eredményének, s évtizedeken keresztül a budapestiség jelképének.

A hídépítést ugyanis a budai körút (a Margit körút) kialakításának munkálatai követték. A megnövekedett forgalom, a jobb közlekedés mindkét Dunaparton megnövelte a vállalkozói (elsősorban az építói, szolgáltatói) kedvet, sőt a hidat övező kerületek lakónépességében is jelentős növekedést hozott. Ezért a híd maga is túlszűfoltta vált, kinőtte a város. Ez kényszerítette ki az 1935-1937 közötti komoly átalakításokat is. (Addig például csak a szárnyhíd felőli oldalról lehetett a szigetre jutni.) Megnövekedett a létesítmény áteresztőképessége, s a fővárosiak hamar elfelejtették azt a sok kellemetlenséget, amivel a mindvégig működő híd átépítése járt. (1935-ben *T. Boros* László foglalta maró szatírába az Új Főváros hasábjain a hídon járók keserveit.)

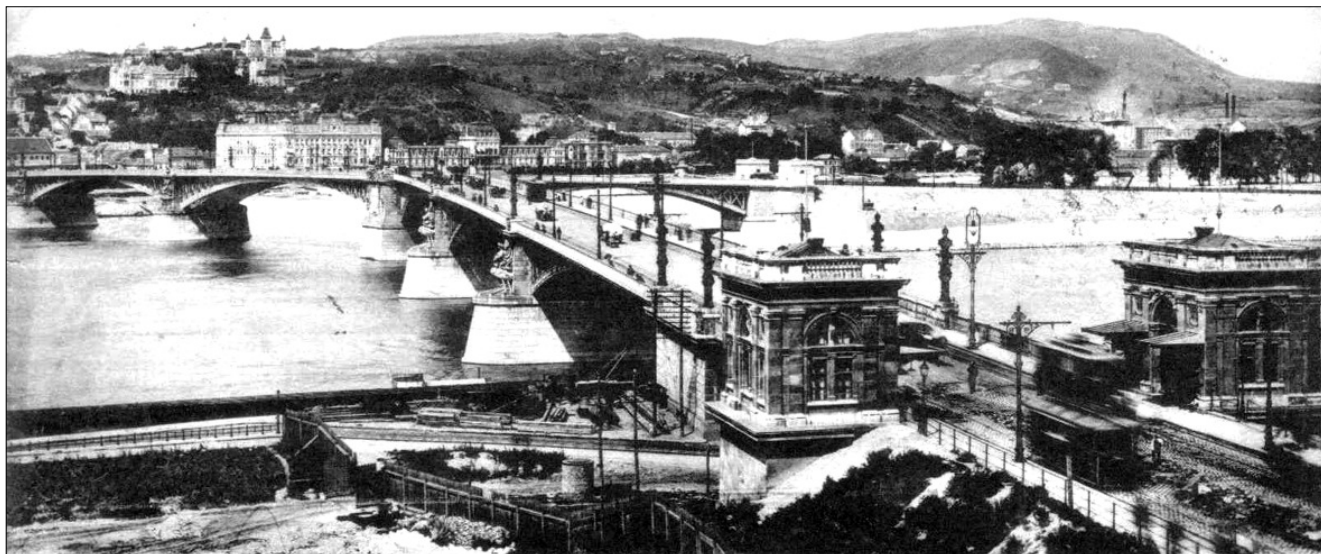
A német megszállás alatt – Budapest többi hídjához hasonlóan – a Margit hidat is aláaknázták. Még nem kezdődött meg a város ostroma, amikor egy váratlan robbanás következett be. A három pesti pillért megroskaszító tragédia 1944. november 4-én történt. 14 óra 17 perckor, a legnagyobb csúcsfor-



galomban roppant meg a híd gerince. (Szombat lévén sok helyütt délután kettőkor ért véget a napi műszak). Egész járművek (zsúfolt buszok, autók és az 5/a jelzésű villamos első kocsija) merültek el a beomlott hídszakasz alatt. A mentőalakulatok aznap estig megfeszített munkával többszáz – egyes források szerint több mint félezer) halottat hoztak a felszínre. Köztük volt *Kabos* Endre, az 1936-os berlini olimpia egyéni kardvívóbajnoka is. Noha hírzárlatot léptettek életbe, órák alatt százezernyi ember ment megnézni a szörnyű látványt. (Vajon hányan merenghetek el a Pálffy téren, az ujjával a híd pesti szakaszára mutató Bem-szobor talpazatára vésett sorokon: „...ha nincs híd, nincs haza”?)

Néhány hónappal később a budai hídcsonkot is utolérte a végzete. A Budára húzódó német alakulatok 1945. január 18-án azt is a levegőbe röpítették. Szovjet utászok a romok mellett építették meg a szigeten átvezető pontonhidat. A Lukács-fürdő parkja és a mai Radnóti Miklós utca közötti alkalmatosságot, az ismét humorukra talált fővárosiak nemes egyszerűséggel Mancsi-hídnak nevezték el.

A Ganz-gyár tervei alapján és közreműködésével történt újjáépítés során a Margit híd déli oldalát megfeszített munkával már 1947 novemberében járhatóvá tették. 1948. augusztus 1-jén adták át teljes szélességében a fővárosiaknak. Azóta nagyobb javítások csak 1978-ban folytak rajta. Az akkori munkának köszönhetően hosszú ideig dacolt az egyre nagyobb megterheléssel. Azóta azonban az állagmegóváson kívül komolyabb beavatkozás nem történt rajta. A Margit híd a mai Budapest legforgalmasabb dunai átkelője, így halaszthatatlanná vált a fokozott terhelés miatt károsodott hídszerkezetek



további romlásának megállítása, illetve a teherbírásának megerősítése. Az idén ősszel kezdődő hídrekonstrukció során nemcsak szerkezeti átalakításokra (szélesítésre, aluljáró-megszüntetésre, a budai és pesti lehajtósávok meghosszabbítására), hanem teljes szerkezeti felújításra is sor kerül. A megromlódott, megsemmisült műemléki elemek egy részének vagy egészének a helyreállítása is megtörténik. Az

eredeti mederpillérek és szobrok helyreállítása, a régi mintára készülők korlátok, villamosvezeték-tartó lámpaoszlopok, a hídfőkre kerülő egykori mellvédek és kandeláberek is a *Hídavatás*, az egyesülő Budapest korát fogja visszaidézni. Az eredeti látványt díszkivilágítás teszi majd teljessé, hogy a Világörökség részét képező Duna-szakasz egyszerre legyen méltó a régi és az új híréhez.

Bermuda-háromszög Belbudán

A pesti humornak alig akad párja a nagyvilágban. Ha akad is egy: az a budai. A Központi Statisztikai Hivatal főépülete előtti terület új keletű köznyelvi meghatározása ékes bizonyság erre.

A Bimbó út, Fényes Elek utca, Keleti Károly utca és Buday László utca egybetorkollásánál kialakult nevesincs kis terecskén korábban rendszeresen tilosban parkoltak a gépkocsik. A sofőrök – nagy bánatukra –, sokszor lelték hűlt helyét négykerekű kedvenceiknek. Nem az elátkozott autólopók, hanem a megújult technikájú rendteremtők, a hivatalos autószállítók „jóvoltából”. E tündező járművekre tekintettel a környéklakók szelíd iróniával, azaz budai humorral, gyakran Bermuda-háromszöggént emlegették, emlegetik a területet.

A szegény tilalomszegők pedig nem is sejtik, hogy nem csak a komoly „váltságdíj” fejében szabadon bocsátott autók miatt baljóslatú a kiszemelt kocsiutazó helyük.

Hajdanában ugyanis a budai zsidótemető sírhantjai borították a környéket. Még a századokkal későbbi építkezéseknél is sűrű riadalmat keltettek a kiforgatott emberi csontok. A budai tanácsnokok 1754-ben olyan embernek kerestek itt a szolgálati lakásához megfelelő házhelyet, akitől maguk is borzadoztak, az egyszerű halandók pedig babonás félelemmel rettegtek, de akinek szolgáltatásait képtelenek voltak nélkülözni. Olyan helyszínt kívántak kijelölni, amelynek környékén nem lakik polgár; aki tiltakozhatna a kényszerű szomszédság okán. Így esett a választás a fentebb említett utcánál jóval nagyobb területet magában foglaló sírkertre. A bitófák és a bakóbárd mesterének a temetőből kihasított telken (a mai Keleti Károly utca Bimbó út kereszteződésében) épült fel végül a háza, amely aztán *a mindenkor budai hóhér* természetbeni juttatásaként, szolgálati lakásul szolgált, egészen 1806-ig.

A ház magyaros stílusjegyeket viselt magán. Zöldre festett oszlopos tornácát az Országútról (a mai Margit körútról) jól lehetett látni, annál közelebb meg tisztos budai személy aligha merészkedett. Később – amikor a hely szelleme már keveseket riasztott – a beköszöntött felvilágosodás idején egy

kisméretű Szent János-szobor is került a kúria elé. Magát az utcát az iránymutató nevezetességéről előbb Zöldoszlop, majd 1879-től Oszlop utcának kezdik nevezni. (Ma: Keleti Károly utca.)

A hóhérok híre még sokáig kísértett. Elég nehéz volt értékesíteni a környező telkeket. Magát a hóhérházat *Zipernowsky* Károly műegyetemi tanár vette meg 1892-ben. Az a *Zipernowsky*, aki a Ganz-gyár villamossági osztályának megszervezőjeként és első vezetőjeként szerzett múlhatatlan érdemeket. Az ő irányítása alatt vált világhírűvé Buda legjelentősebb, Budapest egyik legfontosabb üzeme. *Déryvel* és *Bláthyval* közösen megkonstruálták a világ legelső hasznosítható transzformátorát, s ezáltal nemzetközi ismertségre tett szert. Házát azonban nem sokáig élvezhette, mert az hamarosan az előtte húzódozó szerpentinút kiszélesítésének akadálya lett: a főváros világvárossá válása s a Rózsadomb beépülése elodázhatalanná tette a Bimbó út kiépítését.

A Statisztikai Hivatal épületének elkészülte után *Mailáth* József gróf kezdett nagyarányú építési munkálatokba a *Zipernowsky*-villa helyén s a hozzátartozó hatalmas telken. Bérházépítési programján kívül a KSH-val szemközti telekcúcson Magyarország első szálloda-bérházát is felépítette. Ez 1929-ben kezdte meg működését. Az épületben a lakásbérlők teljes szállodai ellátást kaptak, a földszinten pedig kávéház és kiváló hírű étterem állt a vendégek rendelkezésére. Az építkezés hatására sorra emelkedtek a szomszédos telkeken is az Oszlop utcai házak. Itt lakott *Heltai* Ferenc, a híres hírlapíró-publicista, országgyűlési képviselő, a főváros gázellátásának nagy szervezője, a székesfőváros főpolgármestere. Halálakor, 1913-ban a fővárosi közmunkák tanácsa javaslatára róla nevezték el az Oszlop utcát. Egy másik híres *Heltai* is lakott a közelben. *Heltai* Jenő író épp a Bimbó út 2/b-ben alkotta híres műveit. A bakótelken épült ház falai közül színpadra költözött „*Néma levente*” bakójelenetének megírásakor vajon tudott-e a hely hírhedt régi lakóiról? Szeretném hinni, hogy igen.

Hegedűs Sándor