



BUDAPEST100
VÁROSVARIÁCIÓK

Szerkesztők:

Grócz Bőborka

Szj Barbara

Szóke Tímea

Kőlon köszőnet kollégáinknak a szakmai hozzászólásokért, tartalmi ötletekért.

Felelős kiadó: Kortárs Építészeti Kőzpont Alapítvány

1111 Budapest, Bartók Béla út 10-12.

www.kek.org.hu

Design: László Zsuzsi

Nyomda: Focus-Premier Nyomda

Honlap: budapest100.hu

Illusztrációk: Csizik Balázs

Kiemelt támogató: Budapest Főváros Önkormányzata

A programot a Nemzeti Kulturális Alap támogatja



BUDAPEST100 VÁROSVARIÁCIÓK

budapest100.hu

facebook.com/budapest100

instagram.com/budapest_100

budapest100@kek.org.hu

- 05 BEVEZETŐ
- 07 ÜNNEPEL A FŐVÁROS
- 11 150 ÉV SODRÁSÁBAN – A DUNA ÉS A VÁROS KAPCSOLATA
- 15 KÖZTÉRI MŰVÉSZETI ALKOTÁSOK
- 18 KÖZTÉR, MEGÁLLÓ, FOLYÓSÓ – HOGYAN HASZNÁLJUK BUDAPEST TEREIT?
- 23 A TALÁLKOZÁS HELYEI
- 27 A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS BUDAPESTEN
- 29 ÖRÖKSÉGÜNK, A POR ÉS A SÁR
- 32 VÁROSVARIÁCIÓK – KÖZÖSSÉGI ALKOTÁSOK
- 33 BUDAPEST TÖRTÉNETEI
- 37 BUDAPEST MANIFESZTUM
- 40 BUDAPEST ÁTALAKULÁSAI

BEVEZETŐ

Százötven évvel ezelőtt nagyot változott Óbuda, Buda és Pest élete. Több évtizedes előkészületek után megszületett a három város egyesítéséről szóló törvény, amely 1873. november 17-én lépett életbe. Annak ellenére, hogy ma már szinte elképzelhetetlen, hogy e három városrész külön településként működjön, akkoriban nem övezte egyöntetű elfogadás a döntést.

Budán ekkor jellemzően bortermelők és hivatalnokok éltek, akik már az 1848-as áprilisi törvények létrejöttékor aggodalmukat fejezték ki, amennyiben a dinamikusan növekvő és fejlődő Pesttel szemben elveszíthetik vezető szerepüket. Az aggodalom megmaradt egészen az 1873-as városegysítésig. A 19. századi fejlődéseszmény szempontjából leggyengébb láncszemnek számító Óbuda a városegysítés előtti évtizedekben is egy ideig Buda fennhatósága alá tartozott, és nagy becsben tartotta az 1860-as években visszanyert önállóságát. Budához hasonlóan jellemzően itt is bortermelésből élt a lakosság. A sokkal szegényesebb körülmények között működő, mind politikailag, mind gazdaságilag szerényebb számokat felmutató település félt, hogy a két nagyváros méreteihez nem tud felérni, ami gazdasági hanyatláshoz, majd identitásuk elvesztéséhez vezet. Pest, a méretében és lakosságszámában is dinamikusan fejlődő város polgársága az iparosodást követő nehézségek megoldása elé nézett, például súlyos lakáshiánnyal kellett megküzdenie. A városegysítés pesti ellenzői teherként tekintettek az „elmaradott” Budára, viszont a kiegyezéssel újra felbukkant a remény, hogy visszaálljon a királyi székhely egykori presztízse és jelentősége.

Az akár jogosnak tekinthető ellenérzések ellenére sem valószínű, hogy jobb megoldást kínálkozott volna a fejlődésre a három különálló város számára. Az egyesítéssel egy világváros alapjait fektették le, amelynek nem elhanyagolható célja volt az is, hogy Bécs méltó párjává váljon a Monarchián és Európán belül is.

Kiadványunkban a Budapest100-hoz közel álló témák mentén szeretnénk bemutatni a városegysítést és az azóta eltelt 150 évet. A kiadvány lapozgatása során az olvasó elmerülhet majd a közösségi ünneplés módjaiban, a köztéren való emlékezés lehetőségeiben, valamint betekinthez a Budapestet meghatározó térélmények és közösségi lét különböző aspektusaiba.



ÜNNEPEL A FŐVÁROS

SZIJ BARBARA

Budapest egyesítését az évtizedek folyamán változatos módokon ünnepelte meg a város. A kerek évfordulókon szinte sorsszerűen előállt egy-egy olyan körülmény vagy történes, ami megnehezítette vagy éppen ellehetetlenítette az ünneplést, legyen szó a háborúk okozta veszteségekről vagy olyan tragikus eseményekről, amik a közhangulatot negatívan befolyásolták. Mindezek ellenére a nagyobb évfordulók idején sokfajta fejlesztéssel és főként művészeti alkotások változatos sorával gazdagodott a főváros. Miközben elmerülünk a 150. évforduló ünnepi kínálatában – közte a Budapest100-hoz csatlakozó 150 éves épületek történeteiben – ismerkedjünk meg az első 125 év érdekességeivel.

1873

Természetesen ekkor még nem ünnepi céllal, de maga a városegyesítés is sok olyan terv megvalósulását hozta magával, amik néhány éve már előkészítés alatt álltak. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa kijelölte a Nagykörút nyomvonalát, elkészültek az első házak a mai Harminckettesek tere környékén, és ugyanígy az Andrassy úton is, az Oktogon közelében. A hivatalok, intézmények egyesítése, központosítása is fontos feladat volt, ennek kapcsán megépült a központi Postahivatal és a Közvágóhíd, de néhány éven belül már állt az Új Városháza épülete is. A főváros első közgyűlését éppen utóbbi épület későbbi elkészülte miatt a Pesti Vigadóban tartotta.

1883

Tíz évvel a városegyesítés után még nem érezték úgy a városvezetők, hogy különösbben meg kellene emlékezniük a jeles eseményről; a város ekkor inkább az 1885-ös Országos Általános Kiállításra készült.

1893

A húsz éves évfordulón Podmaniczky Frigyes irányozta elő az ünneplést, azonban a közgyűlés úgy határozott, hogy csak egy díszközgyűlést tartanak, ahol a húsz éve szolgáló főtisztviselőket ünneplik meg, a nagyszabású ünnepeket pedig a Millenniummal vonják majd össze. A későbbre csúsztatott ünneplés elsősorban ünnepi beszédekben nyilvánult meg, amelyekben Budapestnek az ország élén betöltött szerepe és az egyesítés óta történt örömteli városfejlődése állt a középpontban. Ebben az évben rendelték el a Szabadság híd és az Erzsébet híd építését is.



1898

1898-ban egy tavaszi közgyűlésen „nagyobb közhasznú alapítvány tételét, díszközgyűlést, ünnepi istentiszteletet, allegorikus emlékszobrok felállítását, emlékérmek verését, a vidéki törvényhatóságok meghívását, a szegény- és menedékházak lakóinak megvendégelését, gyógyíthatatlan betegek számára kórház létesítését” tervezte a város, ezeket azonban szinte azonnal elvetették, és a szerényebb ünneplés mellett döntöttek. Ráadásul nem sokkal később tragikus esemény árnyékolta be a negyedszázados jubileumot: Erzsébet királynét ugyanis szeptember 10-én ebben az évben gyilkolták meg, így az ünnepi készülődés hamar gyászba fordult. Végül október 25-én ünnepi szentmisét tartottak a belvárosi templomban, amit díszközgyűlés követett a városházán.

1913

Legközelebb a negyvenedik évfordulón Bárczy István polgármester kezdeményezésére emlékeztek meg a városegyesítésről. Az ünnepi közgyűlést ebben az évben – 1873-hoz hasonlóan – a Vigadóban tartották, ahol a beszédeket a Budai Dalárda által előadott Himnusz és Szózat keretezte, ezenkívül Molnár Ferenc tartott felolvasást. Az évforduló kapcsán megalakult, majd egy éven belül el is halt a „Budapest barátai” nevű, helytörténeti fókuszú csoportosulás. Számos társadalmi kérdés is előtérbe került: évkönyv jelent meg a székesfőváros iskoláiról, azonban novemberben a fővárosi pedagógusok tüntető jelleggel dolgoztak az ünnepnapon, ezzel is felhívva a figyelmet alacsony fizetésükre.

1923

A háború utáni években hiába álmodoztak többen a sajtó hasábjain nagyszabású ünnepélyekről és Budapest-monográfiáról, a főváros anyagi lehetőségei ezeket nem tették lehetővé. A szokásos díszközgyűlés és a belvárosi templomban tartott ünnepi szentmise mellett ekkor indult el az a tendencia, hogy a főváros művészeti alkotásokat rendeljen saját „születésnapjára”. Dohnányi Ernő Ünnepi nyitánya, Kodály Zoltán 55. zsoltára (ismertebb nevén a Psalmus Hungaricus) és Bartók Béla Táncsvitje is az 50. évfordulóra született meg.

1933

A világgazdasági válságot követően érthető módon csendesen ünnepelt a főváros, mindössze egy ünnepi felszólalás hangzott el. Ezenkívül érdekes jelenség, hogy mint ha a számok bűvöletébe került volna a közhangulat: Illyefalvi I. Lajos A hatvanéves Budapest című összefoglaló kiadványa mellett többek között külön kiadványban jelent meg hatvan évnyi bűnügyi statisztika is.

1973

A háború után (és alatt) a városegyesítés ünnepe nyomtalanul tűnik el. 1963-ban, a 90. évforduló apropóján megjelennek tematikus cikkek a régi Budapestről, azonban

ünnepségeket csak 1973-ban rendeznek. Ekkor viszont minden eddiginél nagyobb szabású a megemlékezés. A Fővárosi Tanács november 17-én a Vígszínházban tartja meg központi ünnepségét, de már az év elején megnyílik a Budapest történelmét feldolgozó tárlat a Budapesti Történelmi Múzeumban, majd az elmúlt 100 év építészetét bemutató kiállítás a Műcsarnokban. A budapesti művészeti hetek keretében a Zeneakadémián többek között Dávid Gyula Ünnepi nyitányát és Ránki György Ének a városról című művét mutatják be, amelyek az évfordulóra készülnek. Filmek is forognak a centenáriumra: a Tűzoltó utca 25. és az Epizódok Budapest életéből, valamint a Budapest varázsa című kisfilm-sorozat. Többek között megújult díszkivilágítást kap a Parlament, a Szent Anna-templom és a Bem-szobor. Megjelenik a Budapest Lexikon, és buszos mozgókönyvtár (bibliobusz) látja el olvasmányokkal a kulturálódni vágyó fővárosiakat. Vidéki színházak sora mutatkozik be vendéggjátékkal a fővárosban, és a megyék saját jellegzetességeiket bemutató köztéri alkotásokat küldenek a Népligetben található Centenárium Parkba. Szerte a városban számos alkotást helyeznek el az évfordulóra. Simó József Budapest története című domborműve kerül a Duna Intercontinental Hotelbe, Gera Éva Pest és Buda egyesítése-mozaikja a József Attila-lakótelepi Pest-Buda moziba. Ezek ma már nem megtekinthetők, a Margit-szigeti és az Újpalotai centenáriumi emlékmű viszont ma is áll. A lebontott Nemzeti Színházról megemlékeznek egy szoborral a Blaha Lujza téren. A 100. évfordulóra emlékérmeket is veret a főváros.

1998

Kissé furcsa módon, de főként az időjárásra való tekintettel a főváros június végén rendez „mulatságot” a 125. évforduló megünneplésére, ahol többek között kötéllúzó versenyt tartanak a Lánchídon. Számtalan más kötet mellett megjelenik Budapest teljes utcanévlexikona, és többfordulós városvédő vetélkedőt rendeznek. A Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeumban, valamint a Budapesti Történelmi Múzeumban is várostörténelmi kiállítást rendeznek. Utóbbi az 1973-as tárlattól eltérően nem Budapest teljes történelmét mutatja be, hanem a világváros kialakulására koncentrál 1873-tól. Petrovics Emil A Dunánál, Jeney Zoltán pedig Contrafactum címmel alkot zeneművet a főváros megrendelésére, míg Csíkszentmihályi Róbert Budapest a Duna gyöngye című szobrát a Magyar Kereskedelmi Bank támogatásával állítják fel a Március 15. téren. Ekkor is születik évfordulós emlékérem, és a kor igényeinek megfelelően telefontártyát is kiad a Matáv.

Források: Arcanum Digitális Tudománytár, Fővárosi Blog

150 ÉV SODRÁSÁBAN A DUNA ÉS A VÁROS KAPCSOLATA

KLANICZAY JÁNOS

„A Dunának két partja van, mint a folyóknak általában. Azt hiszem, az is normális, hogy a két part itt is két más világ. Mint Párisban. A pesti parton zenés kávéházak nyitnak és csuknak, a budai parton gesztenyefák.” Így mutatja be Szerb Antal 1935-ben megjelent Budapesti kalauz Marslakók számára c. kötetében fővárosunk folyóját. Budapest identitásában a Duna az egyik legfontosabb szerepet tölti be, a városfejlődésben pedig meghatározó szerepet játszott. Pest és Buda 1873-as egyesítése nyomán a folyó az újonnan alakult főváros középpontjába került, és az elmúlt 150 évben folyamatosan változott a róla alkotott képünk. De milyen is a Duna? Miért volt fontos a városegyesítés kapcsán? Mi a szerepe a mai Budapest életében?

A Duna a világ legnemzetközibb folyójaAz országon halad át 2850 km hosszan a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig, köztük négy fővárost is érintve. Határfolyóként is fontos szerepet tölt be Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Szerbia, Románia, Bulgária és Ukrajna között. Ez a szerepe már a történelmi időkben is meghatározó volt, például a Római Birodalom keleti határán húzódó limes erődrendszer természetes vonalaként.

A Duna egy erőforrásA közlekedésben mindig is fontos szerepet játszott, később pedig az ipar és a kereskedelem számára is nélkülözhetetlenné vált. A part menti települések vízellátását a mai napig a Duna biztosítja, és bár vizát már nem találunk a Vaskaputól északra, de a jó halászlé dunai halból készül.

A Duna veszélyes. Hatalmas erejével és hirtelen áradásaival számtalanszor öntötte el a partjain található településeket. A régi vízgyűjtő területeket azonban az ember saját képére formálta, és idővel a folyó szabályozása biztosította a békés együttélést. Ebben a folyamatban Budapest sem volt kivétel. Az 1838-as nagy jeges árvíz eltörölte a pesti belváros épületeit, cserébe új lehetőségeket biztosítva a városfejlődésnek, amelynek egyik első lépése a rakpartok rendezése volt.

A Duna elválasztja és összeköti Pestet és BudátA főváros térképére gondolunk, azon mindig megjelenik a várost észak-déli irányban kettészelő folyó. A Duna vonala határként jelenik meg a mentális térképeken, az átkelés csak bizonyos helyeken lehetséges. Mégis a Duna mellett rengetegen sétálnak és élvezik a panorámát, a széles perspektívát felölelő csodálatos világörökségi látványt. Pestről Budát látni, Budáról Pestet.

A Duna hídjai közül a legszebb a Lánchíd.Legalábbis sokan gondolják így. Megépülte előtt át lehetett kelni csónakon, 1766-tól kezdve hajóhídon, telente pedig a jégen is. A város első kő hídját 1849-ban nyitották meg, építését gróf Széchenyi

István kezdeményezte, tervezője William T. Clark angol mérnök volt. Áthaladt már rajta lovaskocsi, omnibusz, személyautó, tehergépkocsi, busz, bicikli, riksa, roller és rengeteg gyalogos is. De a többi híd se semmi! Összesen 10 híd íveli át a Duna fő-ágát a 150 éves Budapesten. Romantikus lejárót találunk a sárga Margit hídon a szigetre, alulról jövő kezdeményezések színhelye a zöld Szabihíd, és egy belvárosi autópályaként szolgál a fehér Erzsébet híd.

A Duna rakpartjait használjukAz első rakpartok az 1850-es évektől kezdenek kiépülni magáncégek kezdeményezésére, majd 1861-től Reitter Ferenc tervei szerint szabályozzák a Duna-partokat. A rakpartok elsődleges funkciója a város védelmén túl a kereskedelem kiszolgálása volt, áruakodásnak és piacoknak adott helyet. Az 1960-as évektől kezdve más városokhoz hasonlóan az autók vették át a főszerepet, a világörökségi panorámához képest méltatlan helyzetet teremtve. Ez szerencsére megváltozni látszik, hétfőre újra a gyalogosoké és kerékpárosoké a rakpart, és egyre többen fedezzük fel újra a folyó nyújtotta városi tereket.

A dunai panoráma a világörökség része.

1987-ben került fel az UNESCO világörökségi helyszíneinek listájára a Duna-part látképe és a Budai Várnegyed. A pártját ritkító látványt olyan híres épületek szegélyezik, mint a Parlament, a Magyar Tudományos Akadémia vagy a Pesti Vigadó, Budán pedig Víziváros tornyai varázsolják meséssé a naplementét. A kilátás sok módon élvezhető, így a 2-es villamoson zötyögve, az EuroVelo6 úton tekerve vagy a pesti korzón sétálva is csodálhatjuk a látványt.

A Duna a történelmünk szemtanúja.Átta Buda ostromát Habsburg és szovjet seregek által is. Tanúja volt, hogy partjain magyarok gyilkolták saját honfitársaikat. Sírt, mikor összes hídját felrobbantották 1944-ben. Fuldoklott a város szennyvizének és ipari hulladékának fojtásában. De a Duna jegén királyokat is koronáztak, hidroplánok szálltak fel róla és kápráztató tűzijátékok fénye is gyakran csillant hullámain. Sok víz folyt már le a Dunán.



A Duna Budapest identitásához tartozik.Télen metsző szelek közepette is élmény a jégzajlás lomha mozgását figyelni. Tavasszal ismét felfedezzük a rakpart lépcsőin ücsörgés műfaját. Nyáron leúsznak az újpesti hódok a Lánchídig is. Összel a part menti fák sárgában tükröződnek a vízben. Külföldről hazatérve az otthon élményét a Duna látványa adja. A folyóparton messzi hangokat hoz a szél. Megihletett ez már számtalan költőt, festőt, fotográfust, de minden budapestinek saját kapcsolata, emlékei, élményei vannak a Dunával.

A Duna egy lehetőség.Átalakuló világunkban a Duna természeti erőforrásait őrizni vagyunk kötelesek. Egy reziliens, klímataudatos és fenntartható város a folyópartokat nem autópályaként hasznosítja, hanem a városi polgárok veszik azt birtokba. A világörökségi panorámát ne csak képeslapokról lássuk, hanem személyesen tapasztaljuk meg. A Duna Budapest legnagyobb lehetősége. Ne hagyjuk elfolyni!

KÖZTÉRI MŰVÉSZETI ALKOTÁSOK

SZOMBATH KITTI

Pest, Buda és Óbuda egyesítésének kerek évfordulóit hagyomány szerint a főváros széleskörű programokkal, esetenként építkezésekkel és köztéri művészeti projektekkel ünnepli. A 100. és 150. évfordulóra készülő köztéri alkotások jól reprezentálják a két korszak egymástól élesen eltérő megközelítését a köztérhez, a helyiekhez, illetve magához a megemlékezés módjához is.

Az 1973-ban emeltetett szobrok a Kádár-korszak kommunista politikájából kifolyólag erős állami befolyás mellett valósultak meg, így nagy hangsúlyt kaptak a munkáslélet méltató motívumok és ábrázolások. A Hűvösvölgyi Nagyrét és az Úttörővasút végállomása közötti erdei utat műveivel együtt Budapest 100. évfordulója alkalmából avatták fel, és egészen a kétezres évek közepéig Munkásmozgalmi sétányként tartották számon. Az elhelyezett alkotások nem direkt módon reflektáltak Budapest múltjára vagy jelenére, hanem a kommunista ideológia szerinti jeles történelmi eseményeket dolgozták fel. Ilyen például az illegális május elsejéknak emléket állító és egyest formáló betontömb, az ifjúmunkások forradalmi megmozdulásának emlékműve és egy munkásmozgalmi dal kottáját megformáló szikla. Az évforduló apropójából megvalósított legnagyobb művészeti beruházás a népliget-i Centenárium Park volt, ugyanis az ország mind a tizenkilenc megyéje egy-egy alkotást ajándékozott a főváros születésnapjára. Meglepő módon nem a megajándékozott, hanem az ajándékozó megye jellegzetességeit hangsúlyozták a parkban helyet foglaló művek. Baranya megye például Bocz Gyula modern stílusú Siklós-Villány obeliszkjét ajándékozta, amit Zsolnay kerámialapok díszítették, Borsod-Abaúj-Zemplén megye domborműve városainak címerét ábrázolja, de Veszprém megye térformája is a Balaton-felvidék jellegzetes hegyeit reprodukálta bazaltkövekből.

Az évforduló során átadott alkotások nagy része már teljesen vagy részlegesen elpusztult, manapság csupán néhány ismerhető fel, például Zala megye Németh János által készített ajándéka a mezőgazdasági élet motívumaival. A megyék, illetve közvetlenül a városok buzgó ajándékozása azonban nem önszerveződés eredménye, hanem az állami vezetés által kötelezővé tett feladat volt. A 150. évfordulóra készülő, köztereken létrejövő művészeti alkotások ellenben alulról jövő kezdeményezések, megvalósulásukhoz a Budapest Galéria I. Budapesti Köztéri Kortárs Művészeti Biennáléra kiírt pályázata nyújt keretet. A nyertes pályaművek sokszínűek, található közöttük történelmileg reflexív, közjót előmozdító, illetve városhasználatot formáló performatív alkotás is, mely képes a helyiek aktív bevonására. Így tesz Bíró Anna, Fajgerné Dudás

Andrea és Szabó Eszter Ágnes COMMON JAM MAP_Budapest gyümölcscsáinak feltérképezése című projektje, ami közös szüretre és dzesmfőzésre invitálja a járókelőket, mellyel az eddig megszokott köztérhasználat újragondolására sarkallnak. A projektek között található olyan is, amik olyan széles körben elfelejtett társadalmi traumákra emlékeznek, mint az 1989-es hajléktalansztrájk, amit Kelemen Kristóf és Török Tímea a Blaha Lujza téri aluljáróban hajléktalan emberekkel közösen létrehozott színházi performansza kísérel meg újra a köztudatba emelni. Az emlékezésre hívja fel a figyelmet a DEPART társulat hanginstallációs projektje is, mely a II. világháborúban egykor gyűjtőtáboroként működő Óbudai Téglagyár területén a roma holokauszt tragédiáját eleveníti meg. A pályaművek aktuális városhasználati igényekre is reagálnak: a Valyo projektje a Dunát kívánja a helyiek életébe intenzívebben bevonni, miközben kortárs reflexió az egykori dunai fürdőházakra.

A két évforduló közötti ötven évben átalakult az emlékezetpolitika, az aktualitások feldolgozhatósága is szabadabbá vált. Habár az idei évfordulóra készült alkotások temporálisak, az egyénekre és közösségekre gyakorolt hatásuk a maradandó élmény mellett a társadalmi fejlődés előmozdítására, illetve a városhasználat átalakítására adnak kiváló lehetőséget, miközben bátran reflektálnak a magyar történelem elfelejtett, de máig fel nem dolgozott eseményeire.



KÖZTÉR, MEGÁLLÓ, FOLYÓSÓ

HOGYAN HASZNÁLJUK BUDAPEST TEREIT?

KOVÁCS KRISZTINA

Lóvasút, omnibusz, macskakő és földutak. Ezekkel a szavakkal lehet talán legjobban leírni a frissen egyesült Budapest köztereit 1873-ban. A városi köztterek meghatározó karakterei a lovak és a gyalogos közlekedés. Bár a történelmi belváros utcahálózata azóta se változott sokat, a lovaskocsik helyét vették csak át az autók a szűk utcákban, a zöld terek szerepe még mást jelentett, a Nagykörúton kívül még földművelésre alkalmas telkek és az azokhoz tartozó lakóházak és gazdasági épületek jelentették a „városképet”. A Városliget sokáig zöld volt a zöldben, és a ma olyan jól ismert Műegyetem rakpart helyén is a Duna folyt.

A városegysítés utáni röpke 150 évben a gazdasági, technológiai fejlődés, a háborúk és válságok olyan gyors ütemben változtatták meg nemcsak a városképet, de azt is, hogyan élünk a városban, hogy egy teljes kötet kevés lenne összefoglalni. Ebben az időszakban Budapest népessége több mint ötszörösére nőtt, elkészültek a Dunát átszelő hidak, sorban beépültek a még üresen álló telkek, zártsorú belső udvaros házak sora készült el egymás mellett, de felértékelődött a köztereken töltött idő és így azok minősége is.

A lóvasutat leváltotta a villamos és Európában másodikként elkészült itt is a földalatti vasút is, a városiak csak rövid ideig élhettek ebben a mai szemmel szinte idillinek tűnő állapotban, mert hamarosan megjelentek a városban a köztterek és gyalogosok talán legnagyobb „ellenségei”, az autók.

Az autós forgalom megjelenése jelentősen visszaszorította a köztereket, a legjobban talán a belvárosban a Kálvin tér példázta ezt jól, ahol az egykori 3 sávpárt, amin a lóvasút közlekedett, egy szinte minden irányból 2x2 sávos autóút váltotta fel. A közlekedés nagy mértékű átalakulása nem csak a köztterek és zöldterületek méretét csökkentette, de azoknak a használata is átalakult. Az autókkal együtt sokat fejlődött a tömegközlekedés is, így sok terünk közlekedési csomóponttá alakult. Sokáig ilyen volt a Széll Kálmán tér vagy éppen a Móricz Zsigmond körtér is, az emberek itt ritkán álltak meg csak azért, hogy a téren legyenek, ezek a terek az átszállások, a rövid várakozás helyszínei lettek.

Napjainkban újra formálódnak és alakulnak az igények arra, hogy ezeket a tereket is „visszaállítsuk” eredeti funkciójukra, azaz a megállás és aktív időtöltés terei legyenek. Az erre való igény a legerősebben a Covid alatt fogalmazódott meg a város lakosaiban, amikor az egyetlen lehetőség arra, hogy barátokkal, távolabbi családtagokkal biztonságosan találkozzunk, a köztterek lettek.

Míg egyes terek közlekedési csomópontokká alakultak, majd innen kezdtek visszafordulni valódi terekké, a zöld parkok értéke a mai napig folyamatosan növekszik. Budapesten a sűrű beépítés miatt nagyon kevés embernek adatik meg a saját kert, így érthető, hogy a Városliget, a Margit-sziget, a Gellért-hegy és a Népliget hogyan tudták megőrizni területeiket 150 éven keresztül. A felsorolt példák közül a Népliget szinte egyszerre ünnepli 150 éves születésnapját a városegysítéssel, a korábbi funkciói is érdekes idővonalat adnak arról, hogyan alakult és épült Budapest. Eredetileg marhalegelők voltak itt a város szélén, majd ahogy elkezdte a város körbenőni a helyet, homokbányaként és szeméttelpeként is funkcionált.

A kisebb zöld parkok szerepe és fontossága is még tovább növekedett a covid-járvány idején, csakúgy, mint a már korábban említett köztereké. Ezek a helyek lettek az új találkozási pontok (vagy helyesebben: újra ezek lettek a találkozási pontok), ahol a városlakók egymással vagy akár egyedül minőségi időt töltenek el.

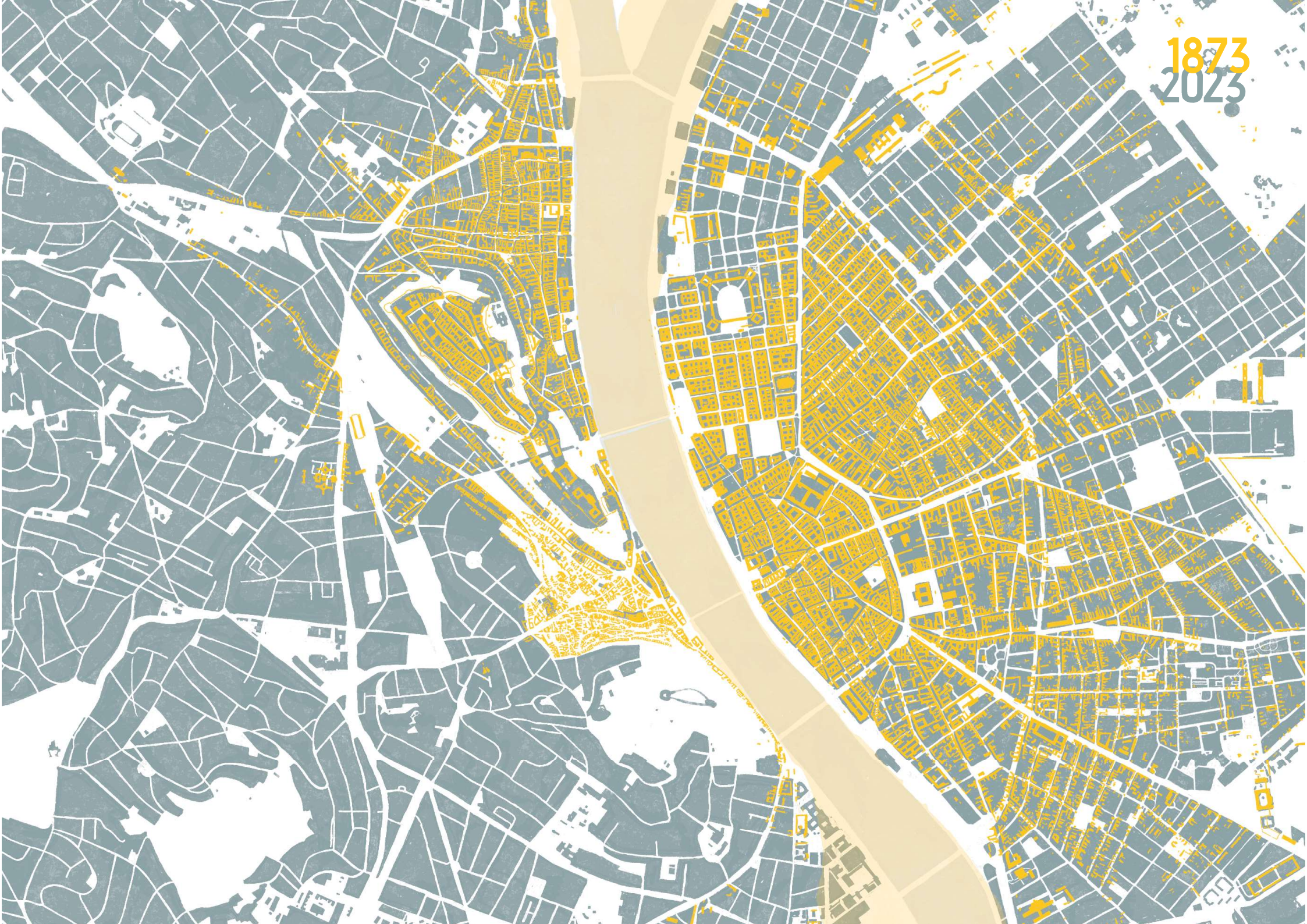
Természetesen ezek teljesen új kihívásokat is jelentenek, amikor ma köztértervezésről beszélünk: amíg 150 éve a lótrágya jelentette a problémát, ma a szmog, a szociális távolságtartás és az akadálymentesség kérdései kerültek előtérbe a közbiztonság mellett.

Napjaink egyik legizgalmasabb köztéri kihívása talán az, hogyan lehet visszafoglalni az autóktól azokat a tereket, amik 150 éve még a gyalogosokhoz tartoztak és hogy felfedezzük azokat az új lehetőségeket, amiket a folyamatosan alakuló városi életmód teremt. Visszafoglalhatjuk az autóktól a pesti rakpartot és lehet újra a korzózóké a Duna-part? Lehet-e autómentesíteni egy hidat? Újra autómentes lesz a belváros, épp, mint 150 évvel ezelőtt? Miért jó az, ha színes aszfaltfestéssel sarkokat és kis utcákat csípünk le az autós közlekedésből a köztterek javára?

Ezekre a kérdésekre várhatóan Budapest következő 150 éve fog választ adni, és talán ez a megújuló városi életmód vezet majd arra, hogy nemcsak alkalmazkodunk a környezetünk átalakulásához, de magunk formáljuk majd.



1873
2023





A TALÁLKOZÁS HELYEI

GRÓCZ BÍBORKA

A fák közege a föld. Gyökereik elfolynak egymás mellett, mégis egy óriás közösséget alkotnak, majd a környezetükkel kialakított közösségük által válnak a világ szerves részeivé. Az ember közege a város. Ha a városra a benne élő közösségek ruhájaként tekintünk, észrevehetjük, hogy általa felruháztunk a joggal és lehetőséggel, hogy közösséget alakítsunk ki benne. Van, hogy élünk vele, van, hogy nem.

Városi kontextusban az ott élők által közösen használt terek teszik magát a várost élővé. A közterek. Mi a köztér? Miért lesz élő? Mitől válik valóban térré? És bár így teszünk, hívhatjuk-e köztérnek azokat a helyeket, amik ugyan mindenki számára nyitottak, de nem élünk bennük?

A köztér fogalma sokféleképpen leírható. Szíjártó Zsolt, a nemrég megjelent KÖZ/TÉR című kötet szerkesztője így fogalmaz:

„A „köztér” szó egyszerre jelent a városi épületek által határolt beépítetlen területet és nyilvános teret. A szabad ég alatt levő „üres” területek, az utcák és terek elsősorban a városban való mozgás szolgálatában állnak. A közterek ugyanakkor a település szűkebb és tágabb értelemben vett közösségi életének nyilvános helyei is, a róluk készült mediális reprezentációk pedig összefonódnak a városok képével, és formálják a városlakók kollektív emlékezetét. Végül a kortárs művészeti kísérletek számára olyan köztes terekként szolgálnak, melyekben a művészek és a közönség újfajta dialógust kezdeményezhetnek egymással.”

A köztér nem szükségszerűen válik találkozóhellyé. Azonnal eszünkbe jut temérdek utca, aluljáró, parkrész vagy akár jármű, ahonnan, amint belépünk, azonnal el is szeretnénk azt hagyni. Marc Augé francia antropológus szerint a nem-hely egy olyan átmeneti tér, melyben tartózkodva nem viszonyulunk senkihez és semmihez, sem időben, sem térben. A nem-helyen nincs történelem, emlékezés, nem alakulnak ki alá-fölérendeltségi viszonyok. Azaz: nem történik meg a találkozás.

Bár e kiadvány jellemzően százötven éves távlatokkal foglalkozik, fontosnak tartom megemlíteni az ókor legfőbb városi köztereit, a görög agorát és a római fórumot, a találkozásnak és közösségi létnek szentelt központi tereket, amelyeket a város magjában alakítottak úgy, hogy lehetőséget adjon eszmecsereére, a közösség megélésére. A találkozóhelyeinket azóta is mindmáig – talán már kevesebb érzékenységgel – mesterségesen alakítjuk ki. Létrehozunk játszótereket, parkokat, sétálóutcákat, sarkokat, mindenki számára elérhető közösségi közlekedést. Megegyezik azonban, a város organikus fejlődése miatt, hogy egy nem erre a célra szánt, esetleg térben sem kiterjedő pont akár évtizedeken keresztül meghatározó elemként funkcionál a város szöve-

tében mint találkozóhely. Budapest szövege a XIX. század végéig jelentős strukturális változásokon esett át, kezdve a városfal lebontásával. Ezután, az 1950-ben ismét megnövekedő városban is megmaradtak az egykori városfal és a nagykörút vonalában, a korábbi városesítés és átalakulás során létrejött találkozóhelyek. Az elmúlt évtizedekben, annak ellenére, hogy a város kiterjedésében, infrastruktúrájában tovább nőtt, ezidáig nem születtek új, referenciaként élő pontok olyan számban, mint ahogy az várható lett volna. A Nyugati pályaudvar, a mai Széll Kálmán tér, a Széna tér, Blaha Lujza tér – a Nagykörút vonala; a Kálvin tér, a Deák Ferenc tér, az Astoria – a Kiskörút vonala; vagy a Városliget egy kívül eső, a sugárúton végigsétálva elérhető célként, mindmáig megőrizték státuszukat térbeli hivatkozási, találkozási pontként.

A külvárosok mikrokörnyezetére jellemző, hogy kialakulnak egyéni találkozóponatok. Ritkán válnak Budapest identitását képző, kultikus találkozóponttá, jellemzően az ott lakók vagy egy-egy kisebb csoport számára.

Hol lesznek ezek a találkozóhelyek a város jövőjében? Ha nyitott szemmel járunk, egy-egy pillanatra elgondolkodva, némi vizsgálódás után, bátran, néha merészen, nekünk, egyszerű városi lakóknak is lehetőségünk adódik formálni, kialakítani találkozásunk helyeit.





A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS BUDAPESTEN

LEGÁT TIBOR

A születő Budapest közösségi közlekedésének az 1866 óta működő lóvasút volt a legjellegzetesebb eleme, amelynek hálózata még a fővárosnál is gyorsabban fejlődött. Üzemeltetője, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) méltán érezhette nyeregben magát, hiszen vetélytárs nélkül szállította utasok millióit – hatalmas nyereséggel. Nem csoda, hogy a BKVT vezetőit sokáig egyáltalán nem érdekelték a kortárs találmányok, pedig már az 1860-as évektől élénken foglalkoztatta a feltalálók képzeletét, hogyan lehetne a közlekedésben mellőzni a lovat. Az 1880-as évek eleje világszerte az elektromosság bővületében telt, és miután az 1883-as bécsi világkiállításon sikerrel mutakoztak be a német Werner von Siemens villamosai, sokan tekintettek a jövő közlekedési eszközeként rájuk.

Budapesten először Siemens magyar munkatársa, Balázs Mór kapott engedélyt villamos üzemeltetésére a Nagykörúton 1887-ben – kísérleti jelleggel. A 1000 milliméteres nyomtávú, 1000 méter hosszú alsóvezetékes pályát a Nagykörúton a Nyugati pályaudvar és a Király utca a hozzá tartozó áramfejlesztő melléképülettel együtt alig másfél hónap alatt építették meg. A bécsi világkiállítás zöldre fényezett két motorkocsija és egy pótkocsija közlekedett a rövid vonalon, és mivel a kísérleti villamos hét hónapos próbaüzeme során nem történt súlyos baleset, Balázs Mór 1888 nyarán már állandó vonalak üzemeltetésére is kapott engedélyt, egy évvel később a Stáció (Baross) utcában, majd a Podmaniczky utcában is elindulhattak a villamosok immár állandó jelleggel, normál nyomtávon. A járművek a megnyitás évében 550 ezer utast szállítottak, de egy évvel később, miután elbontották a Nyugati pályaudvar és a Király utca közötti ideiglenes vasutat, és előbb a Rákóczi útig, majd az Üllői útig tartó nagykörúti villamospályát is felavatták, az utasok száma négy és fél millióra emelkedett.

A villamos-lóvasút „csata” 1895-ig tartott, ezután a BKVT is megkezdte lóvasúti vonalainak villamosítását. Az első BKVT-villamos 1896. május 30-án közlekedett a Nyugati pályaudvartól Újpestre, 1898-ban pedig szó szerint csak hírmondója maradt a lóvasútnak; az egyedüli járat a Margitszigetre közlekedett. De ekkor már közlekedett a Millenniumi Földalatti Vasút is – a kontinensen elsőként – a Belváros és a Városliget között. 1900-ban már több 100 kilométer hosszú villamoshálózat volt Budapesten. Az első világháborúig tartó időszakot nem véletlenül nevezik a villamos aranykorának, hiszen a versengő társaságok miatt a hálózat gyakran még sűrűbb is volt az indokoltnál, a pesti utcákat szinte átszőtték sínek, a szűk utcákban gyakran alig lehetett elférni tőlük.

ÖRÖKSÉGÜNK, A POR ÉS A SÁR

GÁSPÁR BALÁZS

„Mikor nincs Pesten sár? Mikor por van. S mikor nincs por? Mikor sár van.” (Budapesti Közlöny, 1873)

Amikor sűrű városligeti porfelhőben vagy méteres dunaparti pocsoltyák között sárban járok, mindig arra gondolok, hogy kétszáz, százötven és száz éve is ugyanebben a porban és sárban jártak elődeink. Hogy ez tulajdonképpen ugyanolyan öröksége a fővárosnak, mint a Lánchíd nemes vonalai, Krúdy Gyula novelláinak nosztalgikus atmoszférája, vagy a pesti humor. Ugyanakkor eszembe jutnak Széchenyi István szavai is, aki az 1834-es Pesti por és sár című könyvében éppen ezt a beletörődő attitűdöt kárhóztatja: „Bár utazza bé az ember a világ minden keresztény országait, melyek lakosi a civilizáltak sorába valóknak hiszik magokat, nemigen könnyen fog találni oly nagy embersokadalmat egy ponton, egy rakáson, mely oly béketűréssel nyelné a port s gázolná a sárt, ahelyett, hogy ily létből magát minden módon kimenteni törekednék, mint hazánk közepén, honunk egyesítő pontjában!”

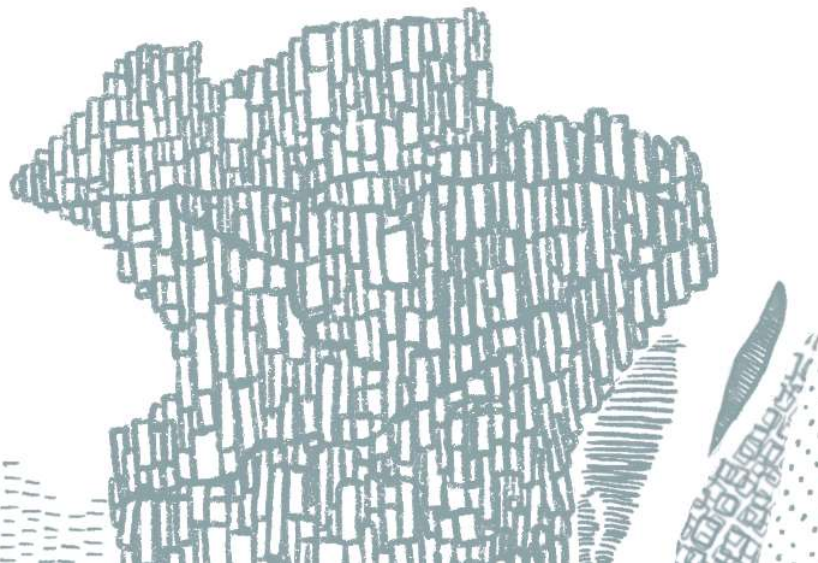
Ekkor azonban még se Lánchíd, se Nemzeti Múzeum nem volt Budapesten, de még a mai értelemben vett főváros sem létezett. Milyen volt a helyzet Pesten és Budán a városegyesítés, vagyis 1873 környékén – a por és a sár szempontjából? Ennek megítéléséhez fényképek és szöveges beszámolók szolgálhatnak segítségül. A két említett természeti jelenség a kor technikai eszközeivel nem volt könnyen megörökíthető; de ez nem is volt cél: a fotográfusok elsősorban a főváros reprezentatív tereit, utcáit és épületeit fényképezték. Mindazonáltal, akarva-akaratlanul, ezeken – még ha csak a kép sarkában is – felbukkan egy-egy árulkodó földhalom vagy pocsoltya. A Fővámpalota környékén kövek, az épület déli homlokzata előtt és a Duna-part mentén végig fekete föld, a Népszínháznál kórákás és sáros út, a Kálvin tér kövezetén pocsoltyák és mélyedések, a Lánchíd pesti hídfőjénél lévő teherhajó-kikötő előtt piszkos környezet látható; a Dohány utcai zsinagóga előtt pedig egy fa sem volt.

A szöveges beszámolók gyakran említették a tisztaság és a zöld hiányát, a por és a sár káros, zavaró jelenlétét: „Jő a tavasz s kivágyunk a szabadba? Hová menjünk? A Városligetbe? – por; a Dunaparra? – por; a Zugligetbe – míg odaérünk, irtóztató por – mindenütt por” (Sürgöny, 1862); „a Dunapart valódi piszkofészek, hová az idegeneket ma már röstelljük vezetni” (Fővárosi Lapok, 1868); „a pesti oldalon homokpuszta, a budain kopár sziklák, az utcákon fullasztó por” (Népszava, 1882). A leghitelesebb forrás talán mégis báró Podmaniczky Frigyes, aki Széchenyihez fogható egyéniség volt a főváros fejlesztését illetően: nemcsak Budapest egyik legnépszerűbb alakja,

Az aranykor a világháború után visszavonhatatlanul véget ért, és az a robbanásszerű fejlődés, amely a budapesti közösségi közlekedést addig jellemezte, megtorpant. Noha az első autóbust, viszonylag későn, 1915-ben indították, a különféle járatok ennél is jóval később, a húszas évek végén terjedtek el városszerte. Ennél azonban sokkal nagyobb mulasztásnak mondható, hogy a Millenniumi Földalatti Vasút fejlesztési tervei az aszfalfiókban maradtak. 1896 után legközelebb csak 1950-ben indult földalatti építés, de az is elhúzódott 1970-ig, amikor a 2-es metró első szakaszát adták át a Deák tér és az Örs vezér tere között, amit csak két évvel később követetett a Deák tér és Déli pályaudvar közötti szakasz. Ehhez képest a 3-as metró megépítése tulajdonképpen zökkenőmentesnek volt mondható; az Újpest-Központ és Kőbánya-Kispest közötti teljes vonalat szakaszosan adták át 1976 és 1990 között, de a 4-es metró építése ismét hosszabb időt vett igénybe, mint eredetileg tervezték. Ráadásul a Kelenföldi pályaudvar és Keleti pályaudvar közötti szakasz csak töredéke az eredeti elképzeléseknek.

A 20. századi metróépítések nyomán – az akkori közlekedéspolitikának köszönhetően – visszaszorult a villamosközlekedés. 1968-tól a rendszerváltásig nagyon sok villamosjáratot szüntettek meg, és cseréltek buszra, minek köszönhetően a felszíni közösségi közlekedésben a buszágazat vált dominánssá. Említést érdemel még az a két „fellángolás” (az 1950-es elején és az 1970-es végén), amelynek nyomán a trolibuszok is fontos közösségi közlekedési eszközökké váltak, még ha azokból elképzelésekből nem is lett semmi, amelyek szerint a trolinak a budai hegyekben kellene járniuk.

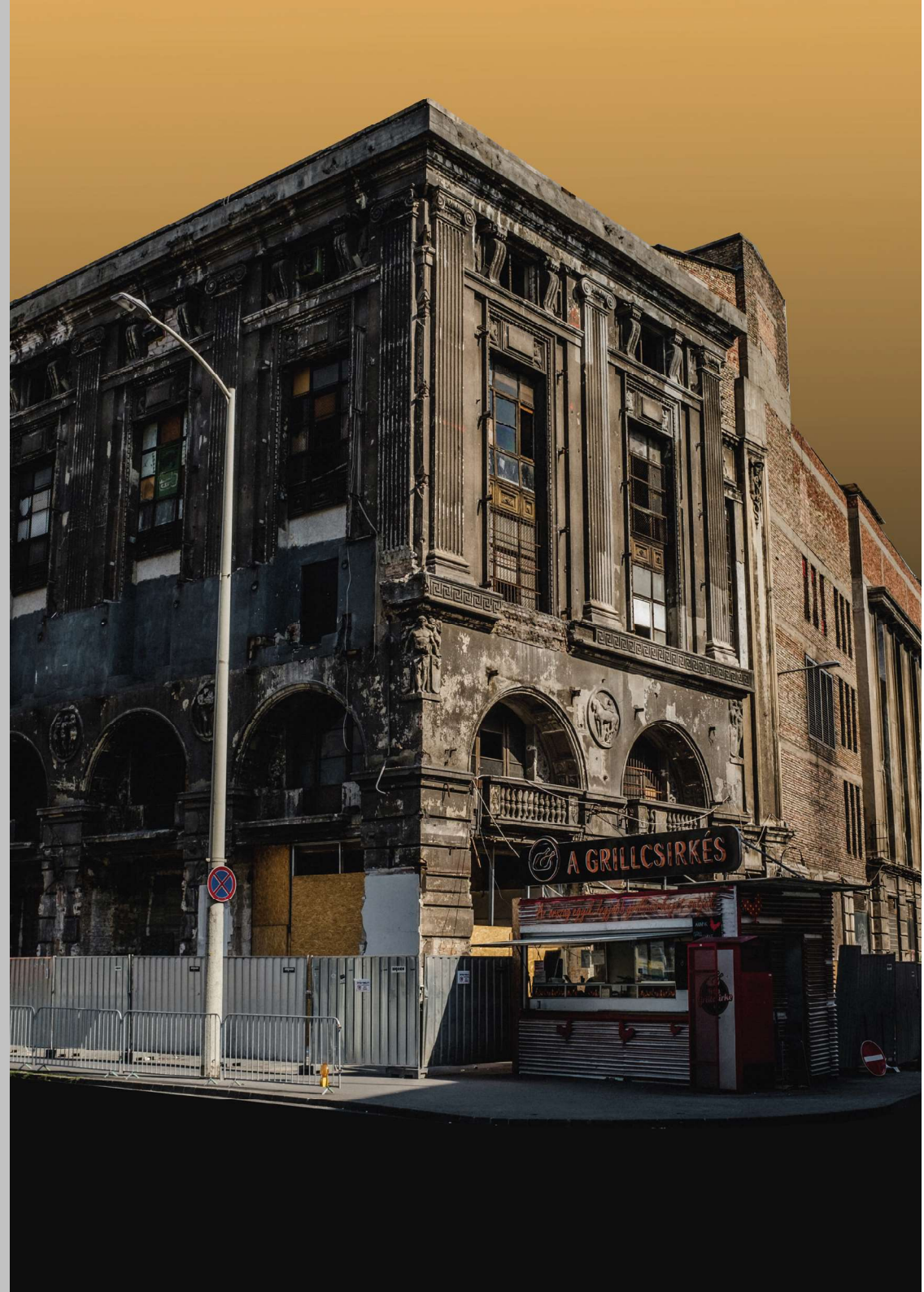
A nehézségek ellenére is elmondható, hogy a közösségi közlekedés olyan szolgáltató-együttes Budapesten, amely a város teljes egészét lefedi, és ma már egyetlen olyan városrész sincs, ahová nem lehet eljutni busszal, villamossal, metróval, trolival vagy HÉV-vel. Az is örömteli fejlemény, hogy a 2010-es évektől a villamosok „rehabilitációja” is napirendre került, és megépült teljes hosszában az 1-es villamos, illetve kiépült a budai fonódó villamoshálózat.



hanem annak igazi szerelmese volt, amit a „Budapest vőlegénye” beceneve is jól mutat. Mégis, naplójában ő sem viszonyult kritikátlanul a fővároshoz, sőt. A dolgok karbantartásának hiánya vagy a gazdagok túlzott figyelembevétele mellett az utcák állapota és az elmaradottság miatt is többször panaszkodott: „Amit mi itt Pesten s Budán kénytelenek vagyunk szenvedni: az izzó forróság, rossz víz, járhatatlan kövezet, kairói por és szolnoki sár” – írta a naplójában az 1870-es években.

Mind ez persze talán nem olyan meglepő, hiszen Budapest ekkor kezdett el a ma ismert nagyvárossá válni: egyfelől még megvoltak a korábbi, gyakran elmaradott viszonyok vagy falusias jelleg, másfelől pedig zajlottak a jelentős építkezések és fejlesztések, amelyek az 1870-es éveket követően érték el tetőpontjukat. Akármilyen történet is azonban később, a por és a sár maradt. Egyszerre a szó szoros értelmében vett valóságként, amely megkeseríti az emberek életét, és mint a rossz ötleteket, elhibázott megvalósításokat és az elmaradottságot megjelenítő szimbólum. Mind ez pedig – főleg Széchenyi könyvének köszönhetően – generációkon átívelő motívummá fejlődött: „Alig múlt félszázada csak, amikor gróf Széchenyi István még arról panaszkodott, hogy hazánk fővárosát ellepi a por és sár s fájdalom, ez a panasz városaink legtöbbszöréről még máig is elmondható” – írta Ferenczy József író a Magyar Nemzet hasábjain 1901-ben.

Budapest létrejötte után százötven évvel, a jövőbe tekintve arra gondolok: ki tudja, talán egyszer majd a leküzdhetetlennek tűnő por és az eltávolíthatatlannak tetsző sár elmúltára is olyasféle nosztalgiával tekintünk vissza, mint a Krúdy által megírt, ma már nem létező helyekre és figurákra? Vagy Széchenyi mondata örök igazságként vonul majd végig a főváros történetén?



VÁROSVARIÁCIÓK

KÖZÖSSÉGI ALKOTÁSOK

Bár a Budapest100 ünnepi hétvégéje során jellemzően a város gazdag múltjával és jelenével foglalkozunk, idén arra gondoltunk, kísérletet teszünk a jövő vizsgálatára is. Ennek mentén szerveztük jövőképalkotó műhelyünket, ahol kísérletet tettünk arra, hogy megalkossuk a Budapest Manifesztumot. Minden budapesti lakos jelentkezését vártuk, akikkel a körülbelül háromórás közös gondolkodás után néhány pontban szedtük össze, hogy a jelenlegihez képest milyen lenne egy ideális Budapest

A jelent egészen másképp vizsgáltuk meg. Arra kértük a város iránt érdeklődőket, hogy küldjenek nekünk olyan képeket, hangfelvételeket és történeteket, melyek számukra Budapestet fejezik ki. A beérkezett alkotások feldolgozása izgalmas feladatot jelentett Tóth Emesének, aki a történeteket gyúrta össze, Mizsei Zoltánnak, aki a hangokat dolgozta fel, és Csizik Baláznak, aki a képekkel foglalkozott. A beérkezett képekből született "montázsok" adják jelen kiadvány illusztrációit, a rövid sztorikból szőtt történet mellett pedig a budapest100.hu/varosvariaciok oldalon meghallgathatóak a városi hangszövedékek is.

Kiadványunkban igyekeztünk a városvariációk eredményeit a beérkezett művek valódi színében, a műhelymunka során elhangzottakhoz hűen bemutatni.

BUDAPEST TÖRTÉNETEI

TÓTH EMESE

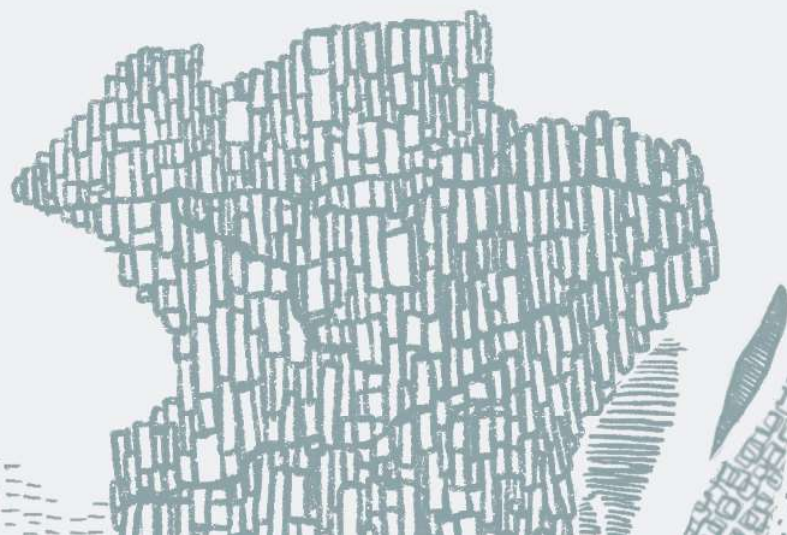
Szia Anyu,

aha, épp a metróra várok... Nem, nem fogok elkésni az első napomon. Tényleg jó, hogy nem óránként jön, mint otthon a busz. Mindig van a közelben egy villamos-, és buszmegálló, igen, mondjuk a 9-esé. Igen-igen, itt Budapesten a gyerekek is időben beérnek az iskolába, meg a szülők is a munkahelyre, még akkor is, ha nagy a dugó. Emlékszem, hogy akkor még más volt a Ferenciek tere is. Azt mondtad, hangulatosabb, meg hogy tükörfényeken lehetett hintázni – szó szerint – ha odasütött a nap a térre. Igen, tudom, hogy télen vagy jeges, dermedt ősszel szereted a legjobban a várost.

Igen, Anya, most is klassz, amit mondtál, hogy bármekkora eső esik, a cipő talpa sosem sáros. Képzeld, múltkor a HÉV-en az egyik megállónál felszállt egy „sokatpróbált” külsejű nagyitündér az unokájával. Rögtön szemet szűrt a kislány csíkos harisnyájára. Eszembe jutott, mikor mesélted Bálint Ágnes Elvarázsolt egérkisasszonyát. Abban volt egy Fáni nevű kisegér, aki evett a mézeskalácsból és tarka harisnyás, jó boszorkánnyá változott.

Igen, Anyu, emlékszem, mikor a kiránduláson együtt kipróbáltuk a siklót is. Mi voltunk az első beszállók, így az első sorból láthattuk „Hazánk szívét”. Jajj, emlékszel arra a könyvre, aminek ugyan ez volt a címe, hogy „Hazánk szíve Budapest”? A Pesti Nagy könyvespolcáról ez volt a kedvencem. Az elején volt a Parlament meg a Dunán egy magyar zászlós hajó...Tényleg? Nem is emlékeztem, hogy rajta volt még a Mátyás templom is. De Anyu, ez a kirándulás nem ugyanakkor volt, mint mikor sírtam a kezed fogva az Astorián, hogy „Én nem megyek a vakondok közé!”? Talán 5 éves voltam azt hiszem. Nem, Anya, nem vicceltem, én tényleg azt hittem, a föld alatt csak vakondok közlekednek. Nem tudtam, hogy létezik olyan, hogy metró... Szerintem, Anya, itt tényleg vakondok élnek...Nem, nem vakond-vakondok, de szerintem furcsa módon mindenki ugyanazt a cselekménysort ismétli meg, ahogy rálép a legelső lépcsőfokra lefelé: Fül bedug. Arc takar. Szem lesüt. Szív bezár.

De, Anyu, emlékszem a sztoridra, amikor beléptél a metróba, az egyik cipőd a sínek közé esett, veled meg elindult a kocsi és ott álltál fél lábom Újpest Városkapu és a Dózsa György út között, a föld alatt, és hogy egy kedves férfi elhozta neked a cipőd. Emlékszem, hogy utána egyszer még randevúztatok. Ott mesélte el a Kadarka-sztorit ugye? Hogy mekkora legenda a Budai Vörös! Emlékszem, hogy mesélted, milyen izgagtott volt, hogy százhusz éves szünet után készül a híres kúvé reinkarnációja, az ANNO.





Igen, én is nagyon örülök, hogy tényleg itt a tavasz! Virág és Pho leves illatot hoz a szél. Nem, Anyu, már nem vagyok covidos és a szaglásom is visszajött. Igen, az aluljáróban vettem, észre, igen, azzal a szaggal. Ki gondolta volna, hogy épp ez jön vissza, nem semmi!

De képzeld, múltkor láttam egy alakot a Városligetben. Ismerte a fákat. Van ott egy nagy eperfa. Igen, ott a gyalogút mellett. A pad már várta a fa alatt, leült pihenni. Nézte a tó csillogó vizét és a békésen ringatózó vadkacsákat. Aztán 3-4 maréknyi eperfa levelet letépett, és a zsákba rakta. Vajon mit csinálhatott vele utána? Igen, egyszer jó lenne elmenni megint, körbejárni a Ligetet, úgy, mint régen. Elmenni egy kicsit csónakázni a tavon, megnézni a Múzeumokat vagy elmenni a Hősök terére és utána az Állatkertbe. Ott még megvan vajon a Lángosos és a Kürtös kalácsos?

Hazafelé pedig képzeld, mi történt! Egy barnafoltos macskát vettem észre, a magasabb fűben óvatosan kúszva vadászott. A macska nem tűnt nagyon gyakorlottnak, ezért az egérnek drukoltam. Ám ekkor két varjú tűnt fel a színen, akik észrevehették a macska akcióját. Amikor ismét felugrott az egérke, az egyik varjú lecsapott rá és felkapta. Azt hittem sosem látok egeret repülni!

Igen, ma is voltam a Körúton. Városi sétán. Két napig bolyongtunk a Belvárosban. Rengeteget sétáltunk a Palotanegyedben, Lipótvárosban és Terézvárosban is! Az Andrassy-n rengeteg épületet megnéztünk! Igen, ez volt az az esemény, ahol a lakók mutatták meg, milyen kedves és értékes számukra a lakóhelyük. Igen, ott volt a cselédekről szóló előadás, a pincetárlat, meg a padlástúra is.

Nagyon tetszett a környék! Tavaly a Víziváros volt a kedvencem, igen! Azelőtt meg talán a Kazinczy utca, de bevallom idén nekem akkor is a Bartók a legkedvesebb! Tényleg durva, hogy régen Csontváry hajtotta álomra fejét a Hadik épületében, most pedig irodal-

mi estektől hemzsegnek a falak. Az emlékek ott csücsülnek a kereszteződésekben, beleitta magát a történelem ezekbe az utcákba és hogy nap végén a villamos csendes nyikorgása altatja el őket a Bartókon, csakúgy, mint régebben elődeiket.

Nem tudom, mi van vele, múltkor elmesélte, hogy eltemették a kapcsolatot a Gellért-hegyen, épp, amikor nyíltak a cseresznyevirágok, és olyan szép a Citadella. Levél formájában temették el, igen, egy bokor alá. Volt szertartás, búcsúbeszéd, csend is. Szerintem is tiszta szerencse, hogy minden második bokor egyforma, igazi labirintusa lehetne az elásott szerelmeknek... Azt mondta, hogy ő hol fel-, hol meg eltűnt, de múltkor a Lánchídnál találkoztak, elé ment az óra után. Azt mesélte, hogy kérdezte tőle, hogy vége is az órájának, ő meg csak azt mondta, hogy vége, és mindketten tudták, hogy nem az órára gondolt.

Nem, Anyu, még nem tudok Duna-parti csókokról, nagy szerelmekről és még nagyobb csalódásokról. Kicsit egyedül érzem magam, de talán az életre szóló barátságok nem váratnak soká.

Igen, Anyu, ebédelek rendesen, de most le kell tennem. Ideje felszállni.

BUDAPEST MANIFESZTUM

- Tudatosabb edukációt a barátságos és harmonikus közlekedési kultúráért!
- Akadálymentes járműveket és megállókat, gyalogosbarát, összehangolt, pontos és kiszámítható közösségi közlekedést, jó minőségű utakat!
- Minőségi, kényelmes, ergonomikus, akadálymentes és tiszta járműveket a közösségi közlekedésbe!
- Jól átgondolt bicikliút-hálózatot, jól megtervezett közlekedési rendszereket, több mikromobilitási pontot, bringatárolót és e-roller állomást!
- Minőségi segítői hálózatot időseknek, családoknak, egyedülálló szülőknek!
- Inkluzív, a különleges nevelési igényű gyermekek támogatását is magában foglaló oktatási rendszert dedikált szakemberekkel és megfelelő eszközökkel!
- Biztonságos, akadálymentes, a pihenést is támogató, minél zöldebb, a városi klímát pozitív irányba mozdító lakókörnyezet!
- A lakóövezetekben gyalogos távolságban elérhető alapvető szolgáltatásokat!
- Biztonságos és minél szélesebb rétegek számára hozzáférhető lakhatási lehetőségeket!
- Több közösségépítő helyszínt, találkozóhelyet, köztük korosztály-specifikus és többféle generáció találkozását segítő lehetőséggel egyaránt!

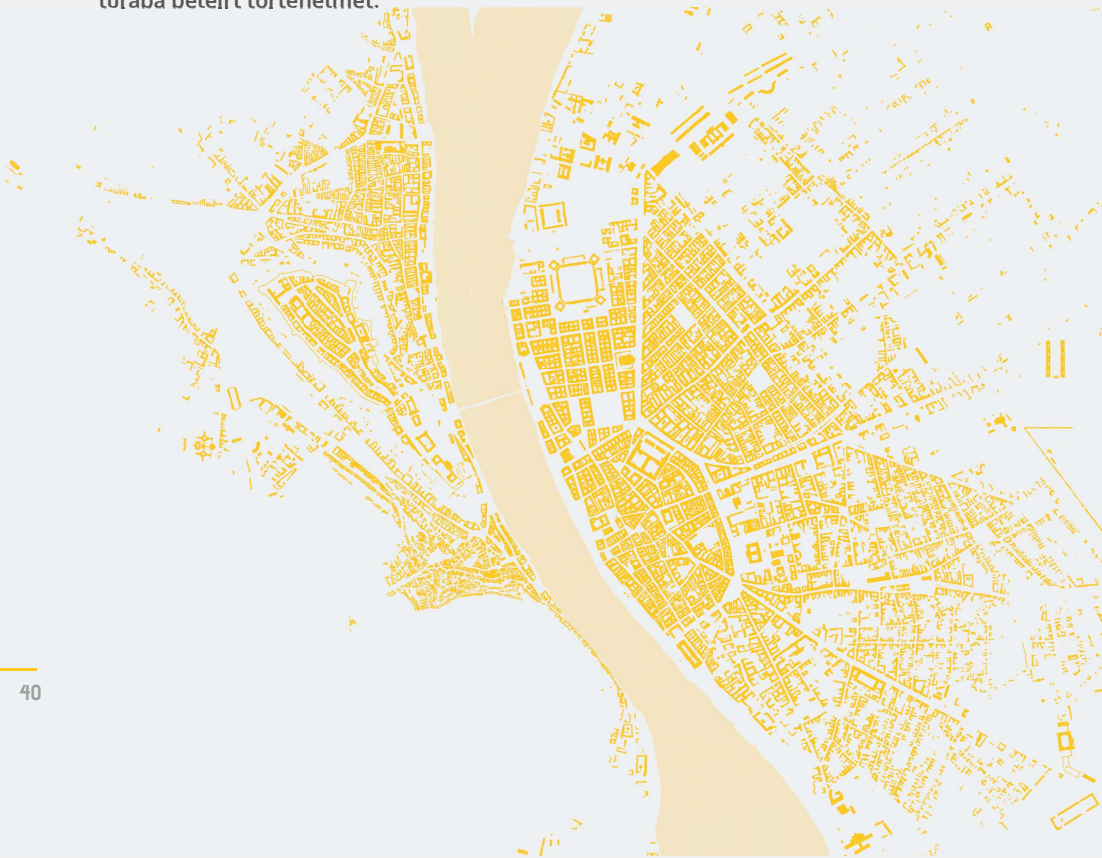


BUDAPEST ÁTALAKULÁSAI

ERŐ ZOLTÁN

Egy történeti város fokozatos fejlődése során számos olyan ok van, ami a város szerkezeti változatlanóságát, fő elemeinek fennmaradását okozza – miközben számos olyan hatás is éri a városokat, amelyek a korábbi struktúrák átépülését vagy erős transzformálódását hozza magával. Míg az előbbieket között említhetjük a természeti adottságokat, a domborzati és vízrajzi adottságokat vagy az infrastruktúraelemeket a védelmi rendszerektől az utakig, vasutakig, az utóbbiak között találjuk a korszerűsítés iránti igényt, az újabb és újabb funkcionális elemek megjelenését vagy éppen eltűnését, az építési formák vagy módok megváltozását.

Budapestről nem mondhatjuk, hogy valamiféle különleges, egyedi utat járt volna be, de sok elem nem magától értetődő. Ha ismerjük történetének legfontosabb elemeit, jobban érthetjük a városi térszerkezet kialakulását, a térstruktúrába beleírt történelmet.



A természeti adottságok

Egyértelmű, hogy a természeti adottságok legfontosabbika, a Duna és a budai dombok terepalakulatai meghatározzák a mai város képét, elemeit. Kevésbé közismertek és meghatározók a kisebb patakok, vízmosságok – de ezekről is elmondhatjuk, hogy kirajzolódnak a város mai úthálózatán. Érdekesebb az a városépítés, amit a Duna vagy a dombvidék kikényszerített: a rakpartok, a hidak mellett a nagy feltöltések, a szigetek rendezése említhető ezek között. A hegyvidék meghódítását szolgáló útrendszer nagyvonalú szerpentinjei azonban csak részben készültek el a II. világháború előtt – ezek némelyike már sohasem épül ki, megmarad az archaikus szőlődombi úthálózat.

Az erődítmények

Buda és Pest középkori városfalakkal körülvett város volt, de Budán a királyi vár, Óbudán a királynéi vár is erődítményként jelent meg. Jól ismert, hogy Óbuda a római Aquincum falaira épült rá, de Pest középkori plébániaépülete (a mai Belvárosi templom) is a Castellum contra Teutanum erőd sarkában találta meg helyét.

Bár az első pesti városfal, ami egy, a mainál szűkebb várost ölelt körbe, mára lényegében eltűnt, a későbbi városfalrendszer a mai napig sok szakaszon látható és kézzel is tapintható. A Kiskörút belső teleksorának hátsó vonala erre a falra tapadt rá, a pártázatos városfalat sokszor az épületek tartófalaként használták fel. A pesti kapuk – Váci kapu, Hatvani kapu, Kecskeméti kapu, Belgrádi kapu – azonban eltűntek, az utak szélesítésekor elbontották ezeket.

A budai várfalakat nem takarja semmi, mind a polgárváros, mind a királyi vár falrendszere a panoráma része – igaz, a várkertekben álló falak, a Nagyrondeella, a Buzogánytorony jelentős részben az 1950-es, 60-as évekbeli régészeti feltárásokat követően kapta mai alakját.

Az utak, a vasutak, az infrastruktúra elemei

A város meghatározó szerkezetalkotó hálózatát adják az infrastrukturális elemek. Budapesten jól ismert a római kori utak jelenléte – érdemes ezt tudni a Szentendrei út, a Váci út és a Fehérvári út tengelyének eredetéről.

A vasúthálózat kiépítése 1846-tól kezdődően többnyire beépítetlen területeken zajlott – itt a vasutak, töltések, állomások alakították magát a városszövetet: átjárhatóságukon többnyire csak később épített felüljárók, hidak, atuljárók segítettek. Ezek a vonalak nehéz örökségként maradtak a városra, mert átépítésük, áttelepítésük olyan léptékű beruházást kíván, amit ma sem könnyen tud előteremteni a város. Ne csak a nagyvasutakra gondoljuk: sok esetben a hév-vonalak vagy a villamoshálózat esetlegességei is alkalmatlan területhasználatokat konzerválnak. Ami viszont nagyrészt eltűnt, az az iparvágányok hálózata: egykor a Duna mindkét partján délen és északon a városközpont irányába sokkal mélyebben bevezettek az ipari üzemek kiszolgálását szolgáló vágányok. Mára az ipar is, a vágányhálózat is megszűnt, az adott területek – Vizafogó, Soroksári út környezete, a Lágymányos, Aquincum – gyökeresen átalakultak, urbanizálódtak.

A nagy telkek

Látni kell, hogy a városok fejlődésében a nagy birtoktektesek hosszú ideig meghatározóak maradnak, rögzítik a telekosztást. Ilyenek a kolostoregyüttesek – Pesten a ferencesek, a piaristák, a pálosok –, de ilyenek a laktanyák is. Pesten máig meghatározó a Károly laktanya telektömbje, a Központi Városháza, de a Lipótváros épületállományán az értő szem még felismeri, hogy a Szabadság tér környékén álló épületek fiatalabbak a környezőknél, hiszen a tér kialakítására csak a gyűlölt kaszárnya, a Neugebäude lebontása után kerülhetett sor.

Nagy telkek a parkok is – azonban Budapesten sok esetben ezeket különféle célokra beépítették, megcsonkították. A Városligetből a Nyugati pályaudvar szelte le tekintélyes részt, a Népligetbe sportlétesítmények, transzformátorállomás került. A Városmajor megcsonkítása tanpélda arra, hogy a város a zöldfelületet építési célokkal kisebbitette: templomok, sportcsarnokok, gimnázium és a fogaskerekű telephely esetében is a legegyszerűbb volt a korábbi park egy részét használatba venni.

A szuburbiák beépülése

A budai vár alatt már a korai középkortól kezdve megtelepedtek a külvárosok – pl. Logod, a Víziváros, a Tabán –, melyek idővel összenöve szerves egységgé váltak.

A pesti oldalon ezek a szuburbiák csak a török kiűzését követően, a 18. század során alakultak ki, elsősorban iparosok és gazdálkodók földszintes házaiból. Kiemelt szerepe volt azonban a Lipótvárosnak, amely a pesti Belvárostól északra, az épülő Lánchíd és az újonnan megjelenő vasúti indóház irányába terjeszkedett. Erre a területre készítette el Pest első szabályozási tervét Hild János, meghatározva ezzel a klasszicista város szabályos derékszögű utcahálózatát, térbeli rendszerét, városképét. Említést érdemel a zsidónegyed kialakulása a városfalak előterében, az Erzsébetváros területén. Érdekes megjegyezni azonban, hogy a Józsefváros a falaktól távolabb épült ki először: így maradhatott nagyobb terület a Nemzeti Múzeum számára és így épülhettek fel a Palotanegyed főúri házai vagy az első Országház a kiegészítést követő időszakban.

A tudatos átépítések

A város tehát az első időszakban a szabad területek beépítésével jött létre és – ahogy a Várban sok házon látható – az épületek fokozatos átépítésével, bővítésével korszerűsödött. Az utcahálózat, a telekosztás évszázadok alatt sem változott.

A meglévő, már kialakult városszövet átépítésével járó városfejlesztés párizsi mintára az hausmann-i városrendezési elvek mentén indult meg a városegysítés, 1873 után. A sugárutakból (avenue-kből) és körutakból (boulevard-okból) álló új úthálózatot úgy hozták létre, hogy a főbb középkori utcák megmaradjanak és a legszlömösebb belső tömbök bontásával hozzanak létre új házhelyeket. Budapesten ennek a receptnek az alkalmazásával jött létre a Sugárút (Andrássy út) és a Nagykörút. Természetesen ez a tudatos, nagyléptékű beavatkozás feltételezte egy erős irányító szervezet meglétét, amely az építéshatósági folyamatokat, a pénzügyeket kontrollálni tudta. Ez volt a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, Budapest városépítésének motorja. Bár a megoldás valóban a legleromlottabb részekből hozott létre kiemelkedő értékű telkeket és magas presztízsű városi helyeket, tudjuk, hogy a kiadások és a bevételek nem tudtak egyensúlyba kerülni.

A Közmunkatanács még átfogóbb városalakító munkája az Erzsébet híd 1901-es megépítéséhez kapcsolódott. A híd tengelye éppen a pesti Óvárost szelte ketté. Építésével együtt az egykori városmag helyén világvárosias térsort hoztak létre addig nem látott méretű és minőségű bérpalotákkal. Az Óváros középkori térstruktúrája a jellegzetes piacterekkel (Sebestyén tér, Rózsák tere, Hal tér) és polgárházai eltűntek. Eltűnt a pesti Városháza és az előtte elterülő Városháza tér – hiányzik ma is! A plébániatemplomra szorított hídfő méltatlan helyzetbe hozta a város főtemplomát – így látjuk ma is. A Hatvani utcát (a mai Kossuth Lajos utcát) megszélesítették, ezért az északi épületsort – közöttük egészen új házakat is – visszabontották és új házsorként újraépítették. E nagy átalakítás során remekműű bérpaloták és kereskedőházak jöttek létre a századforduló neobarokkba oltott szecessziós stílusában: a Királyi Bérház, a Királyi Bazár, a Klotild paloták, a Párizsi udvar, stb. Tekintettel arra, hogy ezen a belvárosi területen a kisajátítás is többre került, az építési költségek is magasak voltak, így a pénzügyi egyensúly felborult. Így azután a királyi család magánvagyonát is igénybe kellett venni az átalakításhoz – ez magyarázza a paloták nevét.

A Közmunkatanács az Erzsébet híd budai oldalán is jelentős beavatkozásokat tervezett: a Rácváros, azaz a Tabán összevissza nőtt külvárosát kellett a Királyi palota kilátásához illő minőségi szintre fejleszteni. A kisajátításokra és bontásokra nehéz volt forrást találni, ezért utóbbira már csak az 1930-as években kerülhetett sor. Hiába készültek nagyvonalú, modern várost vizionáló tervek, a II. világháború miatt ennek megvalósítására már nem került sor. Budapest szegényebb lett egy történeti településrészsel, de gazdagabb egy parkkal – hogy milyen lett volna végül a beépítés, azt így nem tudhattuk meg.

A Közmunkatanács előkészítette és meg is kezdte a Víziváros átépítését a Csalogány utca, Horvát utca, Hattyú utca térségében. Néhány kezdeti épület kivételével azonban erre az átépítésre már csak az 1960-70-80-as évek során került sor – sőt, azt is mondhatjuk, hogy még ma is tart.

Hasonlóan a Közmunkatanács készítette elő az Árpád híd építése kapcsán a történeti Óbuda bontását és átalakítását is – azt valószínűleg az eredeti tervek készítői sem gondolták volna, hogy az új város egy előregyártott lakótelep képében fog felépülni.

PARTNEREK



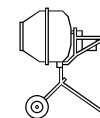
Nemzeti
Kulturális
Alap



BTM
KISCELLI
MÚZEUM



Budapest
Főváros
Levéltára



KORTÁRS

ÉPÍTÉSZETI

KÖZPONT

MINDEN HÁZ ÉRDEKES, MINDEN KORSZAK FONTOS!

Adód 1%-ával támogasd a Kortárs Építészeti Központ Alapítványt, hogy a következő Budapest100-on is együtt ünnepelhessük az épített örökséget és a városi közösségeket!

Adószám: 18189223-1-43

