

A magyar főváros az idők hullámvasútján

Pest-Buda hosszú utat tett meg a történelem hullámvasútján, míg a „ma” megállójához érkezett. Jelen tanulmányunkban ennek az útnak a város szempontjából kiemelkedő szakaszait, hullámhegyeit vesszük szemügyre, e „jó” periódusok okait, feltételeit kutatva.

1. „Eredendő” adottságok

A Kárpát-medencében a Dunakanyar vidéke, ezen belül is a folyam Gellért-heggyel koronázott (a mai Margit- és Csepel-sziget közötti) szakaszának „melléke” kiváló városfejlesztő adottságokkal rendelkező-rendelkezik; e néhány tucat km²-nyi terület predesztinálva volt egy (nagy)város felnövelésére.¹

Pest-Buda földrajzi energiái sokrétűek:

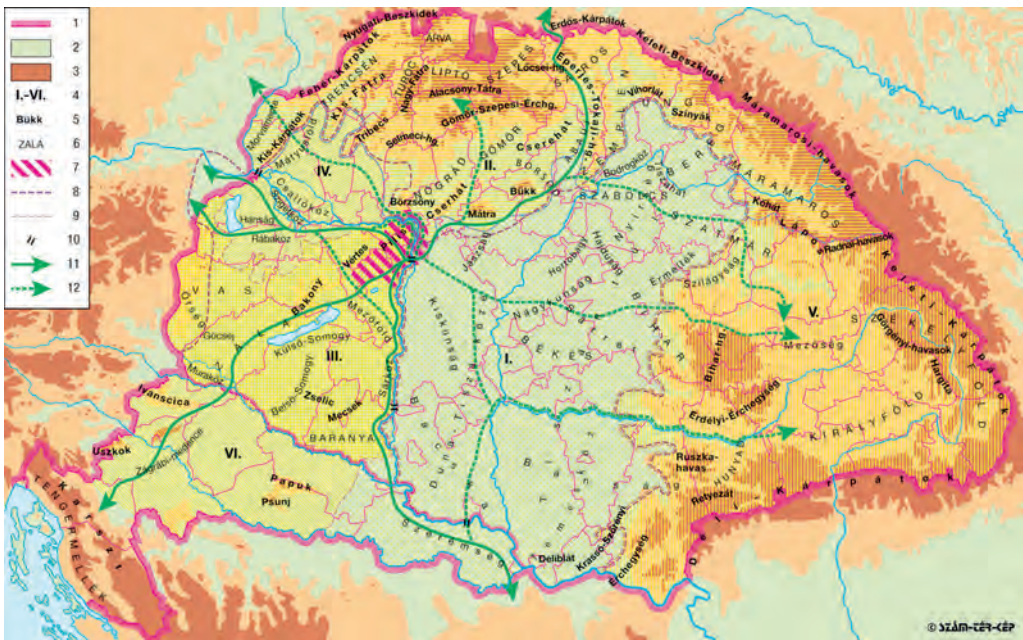
1. A Dunakanyar környéke a Kárpát-medence közepe, súlypontja; nem geometriai közepe, hanem népességi, gazdasági és uralmi – geopolitikai súlypontja, ahonnan az országperemek elérhetősége optimális, s ennek hatalmi, igazgatási, hadászati s gazdasági-forgalmi előnyei egyértelműek.
2. Egy olyan nagy kiterjedésű (körülbelül 300 ezer km² területű), majd tökéletes medencében, mint a Kárpátok gerincén belül fekvő terület, kézenfekvő, hogy *centrális-sugaras térszerkezet* alakuljon ki; ezt támogatják a medence közepe felé tartó folyóvölgyeket követő természetes útvonalak, a hegységkeret és a medencefenék alföldjei-dombságai eltérő gazdasági szerkezetéből, a közöttük kialakult munkamegosztásból következő centripetális-centrifugális erővonalak. Egy ilyen térszerkezet esetében már csak a radiális térpályák központjának „bemérése” szükséges az ország központja helyének kijelölésekor. Ez a kiváló forgalmi fekvés hozzájárult ahhoz, hogy a Dunakanyar és környezete a Kárpát-medencének gazdasági, politikai centruma legyen, hogy ne csak topográfiai szempontból alakuljon ki a centrum-periféria viszony a régió s az ország más területei között. Ez a fekvés predesztinálta e tájat az országos politikai-hatalmi, majd a gazdasági központ kialakulásának helyszínére.
3. Pest-Buda kiváló forgalmi helyzete nem csak centrum voltából fakadt; a Kárpát-medence történelme során mindvégig megkülönböztetett jelentőségű volt a Duna

¹ Nyilvánvalóan nem tételezzük fel, hogy a „természet”, a természeti erőforrások, földrajzi energiák automatikusan várost emelnének bárhol, de ha egy táj, régió társadalma elérkezik fejlettségének azon fokára, amikor egyes tagjai, csoportjai között munkamegosztás alakul ki, akkor szükségszerűen megjelenik a földrajzi munkamegosztás is, s létre kell jönnie a csere helyszíneinek, a városoknak. A társadalomnak pedig ki kell választani a városépítésre alkalmas helyszíneket. Pest-Budát társadalmi szükséglet hívta életre, kialakulásának helyszínét viszont a „természet” kínálta adottságok (is) sugallták.

- vízi útja, s a folyam jobb partját követő szárazföldi útvonal, amely a Balkán, Kis-Ázsia, sőt a Levante s Európa központi régiói között teremtett kapcsolatot.²
4. A Dunának a középkorban elsősorban stratégiai jelentősége volt, majd a 18–19. században az árucseré élénkülése nyomán a magyarországi agrárexport javarészt e folyón hagyta el az országot, Pest-Buda mellett kisebb-nagyobb gabonakereskedő városok sorát virágoztatta fel partjainál (Újvidék, Apatin, Baja, Dunaföldvár, Vác, Komárom, Győr, Moson, Pozsony stb.). Pest-Buda példátlanul gyors, 18. század végi, 19. századi gyarapodása, országközponttá válása a Duna vízi útja, az azon zajló forgalom, a folyam által lehetővé tett terményfelvásárló szerepkör, az ebből gazdagodó polgárság nélkül alig elképzelhető. A Duna menti nemzetközi jelentőségű *útvonalhoz* Budánál csatlakozott az Adriai-tenger felől Zágrábon, a Balaton-felvidéken, Fehérváron át vezető, ugyancsak nemzetközi jelentőségű, a tengeren bonyolódó export-importunkat hordozó útvonal. A Pestről kiinduló, az Északi-középhegység (a Felföld) hegylában futó utat a Hernád völgyén és a Szepességen át Lengyelország felé irányuló forgalom használta, de innen ágazott ki a tokaji révén át Erdéllyel kapcsolatot teremtő legfontosabb útvonal is. Végül a Duna bal partján indult Pestről a Kisalföld északi peremén, Nagyszombaton át Morva- és Csehországba vezető kereskedelmi útvonal, amely különösen a középkorban volt forgalmas.
 5. Az sem véletlen, hogy a nemzetközi jelentőségű útvonalak fordítópontja Pest-Budánál alakult ki. Ezeknek az utaknak, ha össze kívánták kapcsolni az egyes országrészeket, át kellett kelniük a Dunán. Erre pedig a Duna Kárpát-medencei szakaszán, különösen annak észak–déli futású részén, a Dunakanyartól a Dráva torkolatáig meglepően kevés alkalmas hely kínálkozott (árvizektől rendszeresen elöntött árterek, szigetek nehezítették az átkelést). Csak Pest-Budánál s kevésbé egyértelműen Bajánál kínálkozott az év majd egészen használható átkelőhely a Duna észak–déli futású szakaszán. A pesti Duna-szakasz a Gellért-hegy lábánál, a mai Erzsébet hídnál keskenyedik el legjobban. A *tabáni révhely* évszázadokon át a Kárpát-medence forgalmának kitüntetett pontja, összegyűjtője és szétosztója. Környéke ideális hely volt egy országos hatókörű település kialakulása számára. Jelentőségét mutatja, hogy már a rómaiak erődöt építettek az átkelő bal partján, a Barbarikum területén, védendő a révhelyet. A római erőd romjai közé telepedtek le a honfoglalás utáni kor első „pesti” lakói, a kereskedelessel foglalkozó izmaeliták (mohamedán népcsoport).
 6. Mindezen forgalmi előnyök akkor aktivizálódtak, amikor a társadalmi és földrajzi munkamegosztás előrehaladtával nagyobb volumenűvé vált az árucseré, először a 13. századtól kezdődően a középkorban, majd különösen a 18. század második felétől. A felélénkülő árucseré aktivizálta a más-más árufelvételeket előállító tájak

² A Duna a régészeti leletek bizonyossága szerint már a történelem előtti időkben népek, kultúrák érintkezésének, vándorlásának útvonala; a Római Birodalom idején védvonal, a jobb partján futó kiépített út stratégiai jelentőségű volt. Az államalapítás után „kitűzött” úgynevezett Jeruzsálemi út a Szentföld felé teremtett kapcsolatot, s nemcsak zarándokok járták, hanem „keleti” árukkal üzletelő kereskedők is. Ez az útvonal Budát egy nemzetközi kapcsolatrendszer állomásává tette.

közt húzódó úgynevezett *vásárvonalakat*, a csere zónáit. A Kárpát-medence fő vásárvonalai a hegyvidékek és az alföldek között, illetve a Dunántúl és az Alföldet elválasztó Duna vonalán alakultak ki. Pest-Budánál (környezetében) a Kárpát-medence négy nagytája érintkezik, illetve közelíti meg egymást: az Alföld, a Dunántúl, a Felföld és a Kisalföld. Sehol a Kárpát-medencében nem csomósodnak ily számban a markáns vásárvonalak. E zónákban ott a legélénkebb a csere, ahol közlekedési vonalak metszik azt, ahová kényszerítő körülmények (hágók, révhelyek, kiterjedt közlekedési akadályok) terelik a forgalmat. Pest-Dunánál a vásárvonalak csomósodását a Kárpát-medence egyik, ha nem a legfontosabb révhelye s egy sor nemzetközi jelentőségű természetes, később kiépített útvonal metszi. Ezek a tényezők, adottságok hozták létre Pest-Budánál a Kárpát-medence *legenergikusabb* pontját (1. ábra).



1. ábra: Pest-Buda helyzete a Kárpát-medencében, a fontosabb út- és vásárvonalak

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzések: 1 = Magyarország határai a dualizmus korában; 2 = alföldek; 3 = magashegységek; 4 = az ország nagytájai: I. Alföld, II. Felföld (Felvidék), III. Dunántúl, IV. Kisalföld, V. Erdély, VI. Horvátország és Szlavónia; 5 = tájnevek; 6 = vármegyék nevei; 7 = az „ország közepe”; 8 = Kárpát-medence legfontosabb vásárvonalai; 9 = vásárvonalak; 10 = fontosabb révhelyek a Dunán; 11 = a legfontosabb (természetes) nemzetközi útvonalak; 12 = egyéb fontosabb útvonalak

7. Még egy, már nem „öröktől fogva létező” természeti adottság járult hozzá az egész országra kiterjedő (Trianonig a Kárpát-medencére kiterjedő) hatáskörű, domináns (hegemón?) város – Pest-Buda – kialakulásához a Kárpát-medencében, nevezetesen a *magyar államszervezet centralizált* volta. A Magyar Királyságban nem

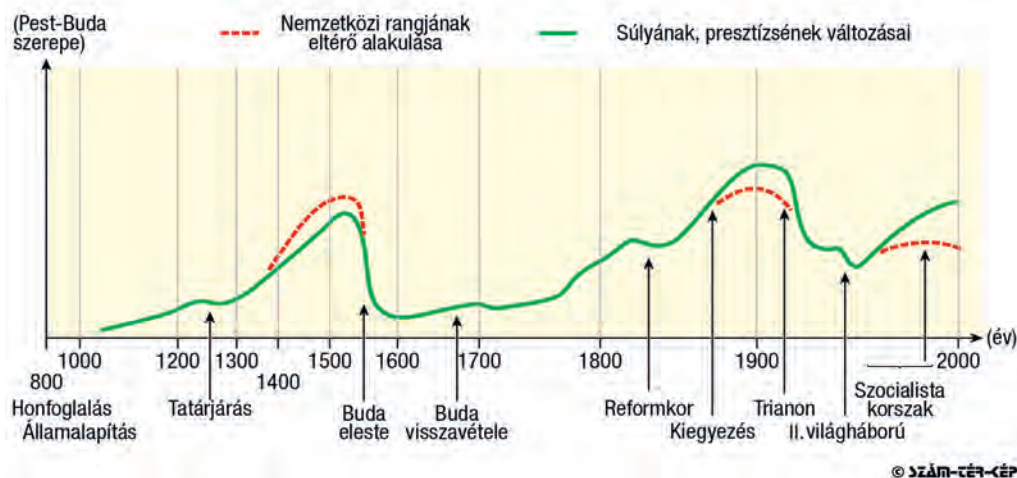
jutottak érvényre az Európa számos országára jellemző regionalizációs, föderalista törekvések, nem alakultak ki – a speciális helyzetű Erdélyt leszámítva – jelentős önállósággal rendelkező tartományok, föderális államok, országmozzaikok, mint például a középkorban még a centralizált államok példajaként emlegetett Franciaországban, nem is beszélve (a 19. század második feléig nem is létező) Németországról, Olaszországról, de még akár Ausztriát (a Habsburg Birodalmat) is említhetnénk. Az egyközpontú hatalom hozzájárult a gazdaság, a kultúra koncentrációjához – egy központban, Pest-Budán.

8. A vázolt kép teljességéhez hozzátartozik természetesen néhány hiányzó adottság, illetve a „balsors”. Már a középkor derekán korlátok közé szorította Pest-Buda kiteljesedését a Kárpát-medence s a város tengerektől való elszigeteltsége. A népvándorlás korának viharai után konszolidálódó Európa kibontakozó gazdasága, kereskedelme erősen támaszkodott a tengereken bonyolódó forgalomra, a kikötővárosokra, a tengerek közelségére. A középkori Európa „műhelye”, kereskedőháza Észak-Itália s két világvárosa, Velence és Genova, s Európa legnépesebb városa, Konstantinápoly és kikötőváros. Majd a kora újkorban az Atlanti-óceán kikötővárosai váltak a világ gazdaság és -kereskedelem „zászlóshajóivá” (elnevezést a képzavarért) (London, Gent, Brügge, Ypres, Amszterdam, Hamburg stb.), de közvetlen tengeri kapcsolatokkal rendelkezett például Párizs vagy Köln is, s a Hanza-városok szintén a tengeri kikötőiknek, kereskedelmüknek köszönheték virágzásukat N. J. G. Pounds szerint: „A 14. század elején Délkelet-Angliától és Németalföldtől a Rajna-vidéken át Észak-Itáliáig húzódó sáv volt az a tengely, amelyen a nagyvárosok legtöbbször elhelyezkedett, s a kontinens belkereskedelmi forgalmának legnagyobb hányada bonyolódott.”³ Ettől az urbanizációs zónától Pest-Buda távol esett, ami kétségtelenül korlátozta fejlődési lehetőségeit.

Végül meg kell említenünk Magyarországot, illetve Pest-Buda kitettségét a külső hatásokkal szemben; elsősorban az Oszmán Birodalom hódító törekvéseire, az ország középső harmadának elfoglalására, amelynek következtében Pest-Buda másfélszáz évre török végvárrá lett s kikerült az európai városfejlődés sodrából, valamint a közel négy évszázados „osztrák függőséget”, amely Pest-Budát másodhegedűsi szerepre kárhoztatta Bécs mögött, majd a trianoni békeszerződést, amely a kisállamok sorába kényszerítette Magyarországot s harmadára zsugorította Budapest „hatásterületét”, végül a II. világháború után a „Moszkvától” való függést, amely szintén kiszakította a várost a fejlett világ urbanizációs folyamataiból.

A következőkben e potenciális előnyök s a korlátozó tényezők érvényre jutását követjük nyomon a századok során. Az alábbi ábrán Pest-Buda városi súlyának az évszázadok során bekövetkező változásait kíséreltük meg szemléltetni (2. ábra).

³ Norman J. G. Pounds: *Európa történeti földrajza*. Budapest, Osiris Kiadó, 1997. 115.



2. ábra: Pest-Buda városi súlyának az évszázadok során bekövetkező változásai

Forrás: a szerző szerkesztése

Jól látható, hogy a honfoglalást követő két és fél, három évszázadban egyértelműen városi szerepkört betöltő település nem jött létre a mai Budapest környezetében. A római provinciává szervezett Dunántúlon és a Dráva–Száva közén létrejöttek az adott korban városnak tekinthető települések (a mai Óbuda helyén is kialakult Kr. u. 40 körül erődítmény és garnizonváros s mellettük egy polgári település, Aquincum), a római kori városok – így Aquincum is –, azonban a népvándorlások viharában megsemmisültek. A 895–896-ban a becslések szerint 400–450 (?) ezerre tehető honfoglalók egy várostalan tájat vettek birtokukba, s a honfoglalás, majd az államalapítás utáni évtizedekben-évszázadokban, egészen a 12. század végéig, nem kedveztek a feltételek a Kárpát-medencei városfejlődésnek. Az ország gazdasága közel állt az autarkiahoz, a földrajzi munkamegosztás kialakulatlan volt, a mezőgazdasági munkát végzők s a kézművesek személyükben nem váltak külön, így nem is koncentrálnálódhattak egy-egy településbe (városba). Elkülönült kézműves és kereskedelmi tevékenység, illetve az e tevékenységeket folytató lakosság nélkül, vagyis városi polgárság nélkül, nagyobb volumenű, folyamatos árucseré nélkül pedig „valódi” városok nem vagy igen csekély számban alakulhattak ki, noha e korai századokban is felbukkantak bizonyos „központi funkciók” Pest-Buda területén vagy környezetében – Óbudán például királyi uradalmi központ működött, valamint hiteles helyként szolgáló káptalan.

2. Pest-Buda az első hullámhegyen (13. sz. – 1541)

A 13. századra ért el a magyar társadalom fejlődése arra a szintre, amikor már szüksége volt városokra, s el is tudta tartani a kialakuló városokat. Uralkodóink képességeit dicséri, hogy felismerték ezt a folyamatot és maguk is támogatták a városodást.

A társadalom szerkezetében, termelési színvonalában a következő, a városkeletkezést-növekedést támogató változások említendők:

- A 12–13. századi európai „agrárforradalom” újításainak átvétele és az európai klíma kedvező változása megkettőzte a mezőgazdasági hozamokat, lehetővé tette növekvő mennyiségű áru piacra vitelét. Lehetővé vált nagyobb számú-arányú nem agrártermelő kiválása a mezőgazdaságból, ezáltal elmélyülhetett a *munkamegosztás*. A tömegárúk – gabona, bor, élő állat, hal, méz, állatbőr gyapjú stb. – növekvő cseréje élénkítette a kereskedelmet, felértékelte az áruszállításban kedvező helyzetet elfoglaló települések pozícióit, segítette városiasodásukat.
- Előrehaladt az agrár- és a kézműves tevékenységet folytatók elkülönülésével járó társadalmi munkamegosztás is.
- A külső fenyegetettség, mindenekelőtt a tatárok támadásától, illetve a tatárjárás (1241–1242) után annak megismétlődésétől való félelem nyomán elsősorú feladattá vált az országvédelem kérdése. A tatárjárás tapasztalatai azt mutatták, hogy hatékony védelmet csak a várak, a kőfalakkal övezett városok nyújthatnak. Így az uralkodó, IV. Béla és utódai nagy eséllyel támogatták a városfejlődést. Az uralkodó ekkor költöztette a budai Várhegyre a környék megmaradt lakosságát.

A 13. század végén Pest-Buda még nem az ország hegemon fővárosa; királyaink nem tartózkodtak folyamatosan Budán, gyakrabban Óbudán voltak, vagy a középkori szokások szerint udvartartásukkal egyetemben járták az országot. A 14. század kezdetétől a töröknek való hódolásig (1541) Pest-Buda ezen a fejlődési pályán haladt tovább, illetve ez a fejlődési pálya teljesedett ki.

Gazdasági téren Pest-Buda funkcióinak kiteljesedését a nemzetközi kereskedelmi központok közé való feljutása és az ország egyértelmű és növekvő súlyú gazdasági központjává válása jelentette. Buda és Pest már nemcsak az alkalmasszerűen érkező külföldi kereskedők piachelye, nemcsak élénk éves vásárok színhelye, nem csupán a forgalom többszöröződött meg, hanem e tevékenysége beépült az európai gazdasági rendszerbe, kapcsolatai sokrétűekké váltak s intézményesültek. Ennek jellemző formája volt a külföldi, többnyire jelentős tőkével érkező kereskedők végleges vagy átmenetinek szánt letelepedése Budán, akik továbbra is fenntartották rokoni-üzleti kapcsolataikat korábbi lakóhelyükkel. Többségük német nyelvterületről, az ausztriai és délnémet tartományokból, Bécsből, Nürnbergből, Regensburgból érkezett. Az Anjouk uralkodása idején, majd a 15. század második felében Észak-Itália is jó néhány kereskedőt küldött Budára. A 15. században a nemzetközi kereskedelem modern formái, így a „multinacionális” cégek képviselői, lerakatai is megjelentek Budán (a Fugger-ház, az augsburgi Welser cég, firenzei cégek stb.).

Buda a hazai kereskedelemnek is uralkodó központjává vált. Becslések szerint a külföldi áruk 70%-a budai polgárok közvetítésével került hazánkba, ők adták tovább az ország kereskedőhelyeinek. Így Pest-Budát akár már a középkor vonatkozásában is az ország „vízfejének” nevezhetnénk, igaz, ennek kialakulásában Buda árumegállító joga s az ehhez társuló útkényszer is hozzájárult.

Pest-Buda egyre inkább rendelkezett a korabeli városi élet kellékeivel. A 16. század elején Budán 25, Pesten 11 céh működött. A 14–15. században Buda fokozatosan az ország vitathatatlan *hatalmi-politikai* és *adminisztratív* központjává vált. Zsigmond nagyszabású építkezéseket folytatott a budai várhegyen, s az építkezéseket Mátyás király reneszánsz pompával folytatta. Az országos intézményeket már Zsigmond áttelepítette Budára.

Buda a Magyar Királyság *nemzetközi kapcsolatainak* is központjává vált. E kapcsolatok egyrészt a Balkán, másrészt Közép-Európa, a német fejedelemségek, Lengyelország és Észak-Itália felé irányultak. Buda tehát elsősorban Közép-Európa s időnként a Balkán „világvárosa”. A sokoldalú nemzetközi gazdasági és politikai-diplomáciai kapcsolatrendszer ellenére már akkor is felismerhetők Pest-Buda nemzetközi szerepében azok a *korlátok*, amelyek újra és újra feléledtek, egészen napjainkig. Ezek:

- Buda elsősorban befogadója a külföldi kapcsolatoknak: itt nyitnak képviseleteket a külföldi cégek, ide telepednek át a külhoni kereskedők, ide érkezik közvetítősükkkel a külföldi tőke, a királyi udvar fogadja a külhoni tanácsadókat, humanista művészeket, tudósokat, s nem a budaiak hódítják meg a külföldet.
- Buda gazdasági súlya, polgárainak vagyona, „cégeinek” volumene jelentősen elmaradt az észak-itáliai, délnémet városokétól, de még Bécsétől is.
- Budán a tőke hozadéka adatszerűen kimutatható módon csekélyebb volt, mint Európa fejlettebb régióiban.
- Buda, s rajta keresztül az ország, többnyire közvetítőkön keresztül érintkezett Európa nyugati régióival; a magyar kereskedők rendszerint csak Bécsig jutottak el, de például a korszak vége felé egyre jelentősebbé váló exportcikkünket, a vágómarhát gyakran már Nyugat-Magyarországon felvásárolták a közvetítő kereskedők.
- Buda gazdaságának „akciórádusza” Közép-Európára terjedt ki: az ausztriai tartományokra, Cseh- és Morvaországra, Észak-Itália városaira, Dél-Németország közelebbi területeire (3. ábra).
- A városhármas – amelyet a kortársak a jogi különállás ellenére egységes városnak tekintettek – lélekszáma a 15. században meghaladta a 20 ezer főt; Budának 13–14 ezer, Pestnek közel 10 ezer lakója lehetett. E lélekszámmal versenyre kelhettek a közép-európai városokkal, Béccsel, Prágával. Ugyanakkor Itáliában ekkor 80–100 ezres, Nyugat-Európában 25–50 ezres városok is találtak.

A 15. század dereka az ország s Pest-Buda középkori fejlődésének csúcspontja; el kell fogadnunk Makkai László történész véleményét, miszerint „[...] a XV. század első évtizedeiben volt a legkisebb távolság a nyugat-európai és a magyarországi városiasodás között”.⁴

⁴ Makkai László: A magyar városfejlődés történeti vázlata. In Borsos József (szerk.): *Vidéki városaink*. Budapest, KJK, 1961. 41.



3. ábra: Buda nemzetközi kapcsolatai a középkor végén

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzések: 1 = a Magyar Királyság területe; 2 = intenzív és sokoldalú kapcsolatok övezete; 3 = közepes intenzitású kapcsolatok övezete; 4 = a speciális kapcsolatok övezete (a török hódítás előtt hatalmi, politikai kapcsolatok; utána hadszíntér, diplomáciai tevékenység); 5 = kis intenzitású, de rendszeres kapcsolatok; 6 = esetleges, ritka kapcsolatok.

3. Távol Európától

Am a 15. század végén az Osmán Birodalom feltartóztathatlannak tűnő terjeszkedését látva a kortársakban is felmerült a töröknek való hódolás réme. A baljós árnyból való-ság lett, a „nyugathoz” való felzárkózás folyamata torzó maradt. A „vég” már Mátyás halálával elkezdődött (1490): a királyi hatalom meggyengülése, az udvar pénztelensége, az ország déli védvonalának török kézre kerülése, a szaporodó török betörések már a 15–16. század fordulóján jó néhány tehetős budai polgárt az országból való távozásra bírtak. 1526 szeptemberében a törökök bevonultak Budára is; kétheti ott-tartózkodás után zsákmánnyal rakodva kivonultak ugyan, de Pest-Buda sorsa megpecsételődött. A város végleges török kézre kerüléséig eltelt másfél évtized már csak agónia: II. Lajos halála

után ugyanis *két uralkodót* is választottak a megosztott magyar rendek. A két király hívei több alkalommal és kölcsönösen ostromolták s foglalták el Budát, s ugyancsak kölcsönösen üzték el a városból a másik félhez húzó polgárokat. 1541-ben Szulejmán már egy elnéptelenedő, elszegényedett, korábbi funkcióitól és fényétől megfosztott várost foglalt el. Századok építómunkája, a „Nyugathoz” való felzárkózás esélye enyészett el néhány rövid évtized alatt.

Mielőtt a török hódolttatás következményeit vázolnánk, hangsúlyoznunk kell, hogy a sanyarú századokért nemcsak az ország központi régióinak hódoltsági területté válása, még csak nem is a véget nem érő magyar „belháborúk tehetők felelőssé, hanem egy lopakodó folyamat is, mégpedig Európa regionális-, geo- és gazdaságpolitikai átrendeződése, *gazdasági súlypontjának fokozatos átcusúsása* Észak-Itáliából (s általában a Mediterráneumból) »Atlanti Európába«, a Németalföldre, Németország nyugati tartományaiba, a Rajna-vidékre, majd Angliába. Ez a régió a 15. századtól kezdődően a *korai kapitalizmus* kibontakoztatásában vállalt vezető szerepet. A feudális viszonyok bomlása teret nyitott a tőkés ipar korai formáinak terjedése előtt. Az atlanti partvidékre, annak felvirágzó nagy kikötővárosaiba (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bréma, Hamburg, London stb.) tevődött át a világkereskedelem központja. Megváltozott a nemzetközi kereskedelem jellege is. Míg korábban elsősorban a luxuscikkek – drága textíliák, ötvösáruk, »keleti« fűszerek stb. – közvetítését végezte a világkereskedelem addig a 15–16. századtól kezdve már tömegáruk cseréje folyt; a gyorsan növekvő városi lakosság ellátására élelmiszert, nyersanyagokat importáltak s cserébe iparcikket (elsősorban textilárukat, posztót, fémeszközöket) szállítottak a kevésbé fejlett régiókba. Az ugrásszerűen növekedő nyugat-európai élelmiszer- és nyersanyagigény, meg az Amerikából özönlő nemesfém »*árforradalomhoz*« vezetett: a növekvő termelékenység és kínálat következtében az iparcikkek ára nem vagy csak kismértékben emelkedett, az élelmiszerek árai viszont többszörösére növekedtek a 16. században. A nagyarányú ármozgások rendkívül dinamikus hatottak Európa gazdaságára. Nagy területek, a Balti-tenger partvidéke, Lengyel-, Cseh- és Magyarország, a keleti német tartományok kapcsolódtak be a tömeges (agrár) ártermelésbe és kivitelbe, ezzel egyúttal piacot teremtve a nyugat-európai iparcikkek számára. Az agrártermelő Közép- és Kelet-Európa egyre inkább az iparos-kereskedő Nyugat periferiájává vált. Ezek a folyamatok elsősorban az agrártermelésnek kedveztek. A megváltozott arányok miatt a nyugat-európai iparcikkek olcsóbbakká váltak Közép-Európában, igen erős versenytársat teremtve a helyi iparnak. Ezért nem tudtak Közép- és Kelet-Európában áttérni az iparszervezés korszerű, kapitalizálódó formáira, a tömegtermelésre. A közép-európai városok ipara egyre inkább a helyi piacra (még csak nem is az országos piacra) termelt, a növekvő konkurencia miatt a céhes keretek sáncai mögé húzódott, nemhogy motorjává vált volna a tőkés termelésnek, hanem gátolta azt. A magyarországi céhek is elkeseredett küzdelmet folytattak a tőkés üzemszervezés csírái ellen is, tiltották, hogy a céhtagok »bedolgozókat« alkalmazzanak, nehezítették a céhekbe való felvétel feltételeit, céhen kívül készült áruk forgalomba hozatalát. A szabad királyi városokból kitiltották a zsidókat. Közép-Európa birtokos nemessége pedig az agrárkonjunktúrát a *feudális járadékok* növelésével, a saját kezelésű földek kiterjesztésével (major-sági gazdálkodás), az ezek műveléséhez szükséges robot növelésével tudta kihasználni.

Mindehhez növelni kellett a feudális függőséget; mindez végső soron Közép-Európa társadalmi fejlődésének a *nyugat-európai »úttól« való elkanyarodását* eredményezte.”⁵

A vázolt folyamatok Magyarországon is egyértelműen kimutathatók. A magyar külkereskedelem szerkezete rendkívül egyoldalú: szinte kizárólag agrár- és bányatermékeket (nemesfémeket) exportált s nagy mennyiségű iparcikket hozott be az országba. Ez megakadályozta az iparosok nagyobb mérvű számbeli gyarapodását, végső soron a további városodást.

Mindezen folyamatok s a török hódítás Pest-Buda kapcsolatait a Kárpát-medence településeivel, lakóival, valamint Európával gyökeresen megváltoztatták. Országközpontból, közép-európai hatósugarú városból az Oszmán Birodalom *határvárosává* vált, *garnizonvárossá*, a hódoltság egészét védelmező *végvárrá*. A civil lakosság jórészt kicserélődött; a németajkú polgárokat már a török hódoltatás előtt elűzték, 1541-ben a magyar lakosság zöme is elmenekült. A város „keresztény” intézményei megszűntek, s megszűnt a város mint autonómia is, épületei pusztultak, területe zsugorodott. A város visszafoglalását több ízben megkísérelték a keresztény seregek, végül a 145 éves török uralom után 1686-ban, háromhavi pusztító ostrom után visszavívták Budát. Az ostrom, az engedélyezett szabad rablás, az életben maradtak válogatás nélküli fogságba ejtése lakatlan romhalmazzá tette Budát és Pestet.

4. Árnyékban (1688–1790)

Az élet lassan tért vissza a romok közé, de nem folytatódhatott ott, ahol 1541-ben (vagy 1526-ban, még inkább a 15. század derekán) megszakadt. Nemcsak az épületállomány pusztulása, nemcsak az egykori polgárság hiánya, nemcsak a 145 évre megszakadt városi lét tradícióinak, a városi kultúrának a hiánya miatt, hanem mert *megváltoztak a városodás feltételei Magyarországon*, Pest-Buda esetében is a 16. század eleje óta.

Közép-Európa *perifériává* rögzülése a török uralom évtizedei alatt előrehaladt, az „elkészttség” *mássággá* alakult, egyre inkább a Nyugat élelmiszer- és nyersanyag-termelői szerepkörébe szorítva e régiót. Az iparosodás kibontakozását gátolták az olcsó nyugati iparcikkek, a régió céhei régi kiváltságaikra támaszkodva mindenféle céhen kívüli iparszervezési-modernizációs kísérletet megakadályoztak.

Az Európa–Magyarország viszonylatot a Habsburg Birodalom közvetítette számunkra, az ország – s Pest-Buda! – közvetlen gazdasági kapcsolatait szinte kizárólag az örökös tartományokra s legfeljebb a Balkánra korlátozódtak. A hódoltság idején az ország *politikai függetlensége, integritása is megszűnt*. Ebből következően Pest-Buda fővárosi funkciója is. A birodalom, a császári és királyi udvar, a birodalmi hivatalok központja, székhelye Bécs, a magyar államhivatalok s az országgyűlés székhelye pedig továbbra is Pozsony.

⁵ Beluszky Pál: *Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés*. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó, 2014. 172.

Ha jelen áttekintésünk célja a városi fejlődés „hullámhegyeinek” számbavétele, akkor a 18. századdal röviden végezhetünk. Lassan újranepešedik, elsősorban külhoni német és rác telepeseekkel az ikerváros, de negyven évvel a város visszavétele után is csak kisvárosok: 1724-ben Budán 13 840-en, Pesten hozzávetőleg 6000-en éltek. Újjáéledt a budai lejtőkön a bortermelés, a telepések rajaival kézművesek is érkeztek a városokba; a század vége felé már mintegy 1000 mester dolgozott Pesten és Budán, az utóbbiban művelt szakmák száma 77. Ám a mesterek többsége kicsiny műhelyben, legfeljebb 1-2 legénnyel-inassal dolgozott, modern iparszervezési kísérletekkel mutatóban sem találkozunk, a kézműiparból nem vezettek „kifelé” (például a manufaktúraipar irányába) vagy „felfelé” (például a nagypolgárság irányába) utak. Egy-egy iparágban viszonylag kevesen dolgoztak, nem állítottak elő annyi árut, hogy az országos piacra kiléphettek volna. Pest-Buda regionális piacra termelő kézműves központ. A kézművesek továbbra is céhes keretekben dolgoztak.

Azon erőforrások közül, amelyek majd Pest-Buda 19. századi robbanásszerű városfejlődést táplálják, a *kereskedelem* – pontosabban az *árucser*e – lépett színre elsőként, noha a 18. század végéig a testvérvárosok kereskedelme még inkább a *regionális* s nem az országos piacon tevékenykedett. A kereskedelem szerepének megítélésénél figyelembe kell vennünk, hogy még a 18. században sem vált szét minden esetben az árúk termelőjének és forgalomba hozójának személye; ennek következtében a főfoglalkozású kereskedők száma csekély (1720-ban Budán csupán 17, Pesten 15 kereskedő tevékenykedett), a települések gyakorta csak színterei a kereskedelmi tevékenységnek, a forgalom zöme még a hetipiacokon és vásárokon bonyolódott.

Végül is Buda és Pest a 18. század 80-as évéig nem több mint a *legnagyobb kisváros egy periferiára szorult országban*.

5. Az országközpont kiformalódása (1780-as évek – 1867)

Gyakran esünk abba a tévedésbe, hogy Pest-Buda újkori „sikerkorszakát” a dualizmus korára korlátozzuk. Pedig hosszú út vezetett a 18. század végi kisvárosi létből a dualizmus korában „korlátozott hatósugarú” világvárosáig. A vároškettős a 18. század végében elindult azon az egyre meredekebbé váló kaptafán felfelé, amely a „sikerkorszakhoz” vezetett. A 18. század végére *újranepešült* az ország (az 1784–87-es népszámlálás adatai szerint) körülbelül 9 és fél millióra tehető a magyar korona országainak lélekszáma), újjászerveződött mezőgazdasága, szükségessé vált igazgatásának korszerűsítése. A 18. század végétől egyre kevésbé lehetett eltekinteni attól, hogy Pest-Buda újra az „ország közepévé”, annak forgalmi központjává vált (vagyis feltámadtak azok a földrajzi energiák, amelyekről korábban szóltunk).

Pest-Buda életében is markáns határvonalat jelentettek az 1780 körüli évek; a városok lélekszámának gyors növekedése (1784-ben Budán 24 ezren, Pesten több mint 13 ezren éltek), gazdaságuk gyarapodása (lásd lent) megalapozta II. József racionális döntését,

a legfontosabb kormányhivatalok Budára, Pestre költöztetését.⁶ E lépés nyomán Pest-Buda *vált az ország kormányzati-adminisztratív központjává*; politikai központjává nem, ezt a szerepet még egy ideig továbbra is Pozsony töltötte be. A következő évtizedekben ez a fejlődési irány folytatódott, hogy 60–70 év elmúltával a folyamatos gyarapodás nyomán ismét *strukturális váltás* következze be. Ezekben az évtizedekben az országos kormányzati-igazgatási szerep mellé társult az ország kulturális, oktatási, tudományos és a társadalmi élet központjának, a nemzeti törekvések központjának funkciója, hogy aztán a korszak végére hazánk elismert, majdhogynem kizárólagos *szellemi és politikai fővárosává* váljék Pest-Buda. Olyanná, amelyre az egész ország figyelt, ahová „behúzódtak” íróink, tudósaink, az ország szellemi, társadalmi, politikai elitje, ahová még a bűnös városi életen szörnyülködni óhajtó „peleskei nótáriusok” is ellátogattak, de még nemzetiségeink – a szlovákok, szerbek, németek – nemzeti törekvéseinek, kulturális életének is központjául szolgált. A testvérvárosok politikai-szellemi súlyának, jelentőségének, teljesítményének látványos gyarapodása támaszkodhatott a gazdaság – az árucserre, a közlekedés, az ipar, ezen belül a gyártás, majd a pénzpiac – rohamos fejlődésére, amely a korszak végére már nemcsak az ország legnagyobb gazdasági tömörülését hozta létre, hanem egy *rendszerre szerveződő* országos gazdaság *szervezője-irányítója, döntési központja*, egyben legnagyobb termelője.

Pest-Buda gazdasági tevékenységei közül legkorábban az *árucserre* jutott országos szerephez, annak ellenére, hogy a kereskedelem előtt tornyosuló akadályok továbbra is fennálltak, legalábbis az 1840-es, 1850-es évekig.⁷ Ugrásszerűen növekedett a nyeresztermékek felhozatala (élő állat, gyapjú, nyersbőr, bor, dohány), a vásárok forgalma. A 18. század végén, a 19. század elején Pesten működött Európa egyik legnagyobb forgalmú gyapjúpiaca. Az áruforgalom élénkülése egyrészt továbbra is a pesti vásárok látogatottságát növelte,⁸ másrészt elősegítette az egész évben tevékenykedő helyi kereskedők számának növekedését, vagyonosodásukat.

A 19. század elején már kiformalódtak a pest-budai kereskedelem fő tevékenységi körei:

- *A mezőgazdasági nyeresztermékek* közvetítő kereskedelme, majd fokozatosan ehhez kapcsolódva bizonyos raktározási és feldolgozási tevékenység;

⁶ 1777-ben a nagyszombati egyetem költözött Budára, majd a „felvilágosult” II. József az államigazgatás racionalizálására tett intézkedései sorában 1784-ben a Pozsonyban működő kormányserveket (helytartótanács, kamara, főhadparancsnokság, országos levéltár) Budára költöztette.

⁷ Az ország kereskedelmének feltételei igen kedvezőtlenek voltak. A feudális jogrend már nem felelt meg a korszerűsödő gazdaság igényeinek; hiányzott a kereskedelmi bíraskodás, a kereskedelem jogi-törvényi háttere, nyomasztó volt a hitelek hiánya – Magyarországon az első pénzügyintézetet csak 1840-ben alapították – vagy drágasága, a hid-, út- és rétvámok sokasága, a manufaktúrák-gyárak hiánya – amelyek áruit a kereskedelem juttathatta volna el a vásárlókhoz, szemben a kézművesek maguk árulta termékeivel –, a hírhedten rossz útviszonyok és így tovább.

⁸ Például az 1790. évi Medárd-napi vásárra 12 735 szekér, s rajtuk mintegy 30 ezer vásároló érkezését regisztrálták.

- Az ország ellátása kézműipari, (főleg külföldi eredetű) gyáripari termékekkel, gyarmatáruval – *elosztó kereskedelem*.
- A város lélekszámának növekedése nyomán a lakosság közvetlen ellátása is egyre jelentősebb igényeket támasztott a kereskedelemmel szemben. A helyi lakosság ellátásának kitüntetett színterei a piacok, hetivásárok, szatócsüzetek (s a házaló kereskedők).
- A vásárvonalon fekvő kettős város piacain egyre jelentősebb *tájak közötti árucseré*.

A kereskedelmi tevékenység mennyiségi gyarapodásával egy időben, már az 1820-as évektől egy sor olyan elemmel gyarapodott a kettős város kereskedelmi tevékenysége, amely a „*rendszerszerű*” *kereskedés* felé tett lépésnek számított, amelyek eredményeként a korszak végére „új” minőséget képviselt Pest-Buda árucseréje. E lépések közül a legfontosabbak:

- 1826-ban a mai Erzsébet téren megnyitották az új vásárteret, közel 600 állandó árusítóhellyel (bódéval) a kirakodóvásárok számára.
- Egy 1817-es rendelet szerint a császári privilégiummal rendelkező gyárak bárhol lerakatot létesíthettek. 1828-ban már 99 cég tartott fenn lerakatot Pesten és Budán. A lerakatok révén a gyári áruk kereskedésének haszna a gyártóké (s nem a pesti kereskedőké), mindenesetre növelték e városok forgalmát is.
- A 19. század 30-as, 40-es éveiben egy sor szakosodott bolt, illetve luxusárukat kínáló kereskedés nyílt a Belvárosban.
- Egy sor kereskedelmi „intézmény” létesült a század második negyedében: 1827–28-ban alakult meg a pesti Polgári Kereskedelmi Testület, amely 1828-ban megjelentette az első *kereskedelmi újságot* Pesten, *kereskedelmi képzőintézetet* szervezett, *kereskedelmi csarnokot* építtetett stb. 1845-ben alakult meg a Királyi Kiváltságos Nagykereskedők Testülete. 1840-ben egy sor, a gazdasági életet szabályozó törvényt fogadott el az országgyűlés, így a hiteltörvényeket.

Mielőtt a pest-budai kereskedelem további alakulását áttekintenénk, vessünk egy pillantást az árucseré nélkülözhetetlen feltételére, a *közlekedési lehetőségekre*.

A pesti áruforgalomra a legnagyobb hatást minden bizonnyal a *közlekedés forradalma* gyakorolta. Pest és Buda ugyan már a 19. század elején Magyarország *postauthálózatának* központja volt, de az áruszállítás ekkor még számos akadállyal küzdött: a hazai utak nagy többsége kiépítetlen, az év egy részében szinte járhatatlan volt. A folyók szabályozatlanok voltak, a hajózható csatornák hossza pedig csekély. Pest-Buda számára története során mindvégig alig túlbecsülhető jelentőségű vízi út volt a Duna, de a ló vontatta hajózás lassú – a Pest–Bécs út időtartama teherhajón négy hét is lehetett, az Al-Dunáról 3 hónap alatt értek a szállítmányok Bécsbe.

A közlekedés forradalmának első eredménye a gőzhajó megjelenése (1829), illetve a gőzhajózás rendszeressé válása volt. A teherhajók három nap alatt Pestről Bécsbe értek, a személyszállítás menetrend szerint történt. Míg a 19. század elején mintegy 100 ezer mérő búzát indítottak útnak Pestről Bécsbe, addig az 1840-es évek közepén már közel 2 millió mérőt.⁹ Ennek (is) köszönhetően 1847-be már 170 (!) gabonakereskedőt írtak össze a városban. Ám a gőzhajózás lehetőségeit korlátozta a hajózható vizekhez való kötöttsége, így a megközelíthető területek kiterjedése is behatárolt volt, Erdély, a Felvidék, de a Dunántúl majd egészéről továbbra is alig volt elérhető Pest-Buda; elérhetetlen maradt Fiume, s időnként szünetelt a hajózás (a folyók jegesedése, árvizek esetén, alacsony vízálláskor). Az országos piac kialakulásához, Pest országos hatókörű kereskedelmi szerepkörének kialakulásához szükség volt a *szárazföldi áruszállítás* forradalmára is. Európában az 1830-as évek elején jelent meg a gőzvontatású vasút; Magyarországon meglepően hamar általános támogatásra talált a vasútügy; az 1836. évi XXV. tc. már konkrét, egy szélsőségesen centralizált vasúthálózat tervet hagyott jóvá, középpontjában Pest-Budával. Pest-Budáról nyolc sugárirányú vonal futott volna az ország minden nagyobb régiója felé. Ám 1848-ig csak rövid szakaszok épültek meg az országos hálózathoz, Pesttől Vácig – a Bécsbe tartó vonal részeként –, s a Pest–Szolnok vonal, az alföldi nagy terménygyűjtő városok, Szeged, Temesvár, Arad, Debrecen, Békéscsaba felé futó vonalak részeként.

Kossuth Lajos 1842-ben jelentette ki, hogy „a nemzet ipar nélkül félkarú óriás”. 1840-ben az országgyűlés „A gyárak jogviszonyáról” hozott törvénye az iparszabadság felé tett lépés volt, leszerelve a céhek akadékoskodását. 1840 után egy évtized alatt 60 új iparvállalatot alapítottak Pesten és Budán, köztük az első pesti gőzmalmot.

Alapos késéssel ugyan, de Pest-Budán is megjelentek az első modern bankok; 1848-ig három *pénzintézet* alakult a városban. Enyhítették ugyan a pest-budai gazdaság hitelét, de egyelőre Pest még nem töltötte be az ország pénzügyi központjának szerepét.

Pest-Buda fővárossá válásának másik „szegmense”, az *adminisztratív-politikai-szellemi domináns központtá válás* folyamata is töretlenül folytatódott a 19. század első felében. Az igazgatási-kormányzati szerepkör mellé felzárkózott a *politikai-szellemi élet* országos központjának a funkciója is. A reformkor nemzeti felbuzdulása Pesten és Budán hozta létre a „nemzet intézményeit” (Nemzeti Színház, Nemzeti Múzeum, Nemzeti Kaszinó, a Magyar Tudományos Akadémia, Nemzeti Képcsarnok stb.). A magyar irodalmi-művészeti élet egyre több képviselője költözött Pest-Budára (még ennek előtte nemesi kúriákban – Berzsenyi, Kölcsey, Kazinczy, a Kisfaludiak stb. –, alföldi mezővárosokban – Csokonai Vitéz, Katona, Arany, Fazekas stb. –, „húzták meg” magukat). Itt szerkesztették a lapokat. Az országos politikai élet színtere is egyre inkább Pest lett (noha az országgyűlések továbbra is Pozsonyban tették dolgukat).

Pest-Buda gazdasága, adminisztratív-kulturális szerepköre gyarapodásának hatására a 18. század végétől felgyorsult a két város lakosságszámának növekedése (*l. táblázat*).

⁹ 1 pesti mérő = 93,7 liter.

1. táblázat: Pest-Buda (együttes) lakosság számának alakulása 1785–1869

Év	A népesség száma	Az 1785. évi népesség százalékában
1785	47 363	100
1813	70 217	148
1826	94 140	199
1840	106 700	226
1851*	126 847	268
1857	186 945	395
1869**	215 380	455

* Az úgynevezett jogi népesség száma, a ténylegesen jelen lévő népesség 156 506 fő volt, a katonasággal együtt 169 058 fő.

** A jelen lévő népesség 180 058 fő.

Forrás: Faragó Tamás: Budapest népességfejlődésének vázlata. *Statisztikai Szemle*, 73. (1995), 4–5. 381.

Mindezen folyamatokat az 1848–49-es szabadságharc befolyásolta ugyan, de felszámolni nem tudta, sőt a polgári átalakulás (amelyet 1848 vívmányai is támogattak) új városfejlesztő tényezőket teremtett.

- A gazdaság *rendi korlátainak* megszüntetése (például a feudális tulajdonviszonyok, a céhek által korlátozott iparfejlődés, a tőkés gazdaság törvényi feltételeinek hiánya stb.) a gazdaság fejlődésében s annak regionális vonatkozásaiban is *szabadverseny viszonyokat* teremtett, s ennek folyományaként a településfejlődésben is a *szabad verseny* vált meghatározó tényezővé.
- A jobbágyfelszabadítás tette teljesen *szabaddá a migrációt*.
- A kapitalizálódó és modernizálódó gazdaság új településfejlesztő tényezőket hívott életre, mint például a gyáripárt, a modern közlekedést, vasúti csomópontokat, a kiegyezés után a polgári közigazgatás intézményeit.
- A század derekán az Angliában tetőző, Nyugat-Európában, Közép-Európa fejlettebb régióiban kibontakozó ipari forradalom tovább növelte az élelmiszerek és nyerstermékek iránti igényt. Az *agrárkonjunktúra* újabb szakasza bontakozott ki, s ebben Magyarország helyzete különösen kedvező volt.
- Az Ausztriával fennálló vámközösség előnyös piaci pozíciókat biztosított a magyar termények számára a Monarchia területén.
- A vasútépítések nyomán az ország egyre nagyobb területein teremtdtek meg az agrártermékek szállítási lehetőségei, újabb és újabb körzetek kapcsolódhattak be a mezőgazdasági kivitelbe.
- Fejlődött a *mezőgazdasági termelés technikája*, gépesítettsége, emelkedtek a termésátlagok. A századfordulóra a búzatermés két és félszeresére, a kukoricatermés hétszeresére, a cukorrépa-termelés hatszorosára emelkedett. A *gabonakivitel* már a kiegyezés körüli években ötszöröse volt az 1849-et követő évek átlagának.
- Kedvezett a gyors gazdasági növekedésnek, hogy az „ipari forradalom” a 19. század közepére megteremtette azokat a *technikai feltételeket*, amelyek lehetővé

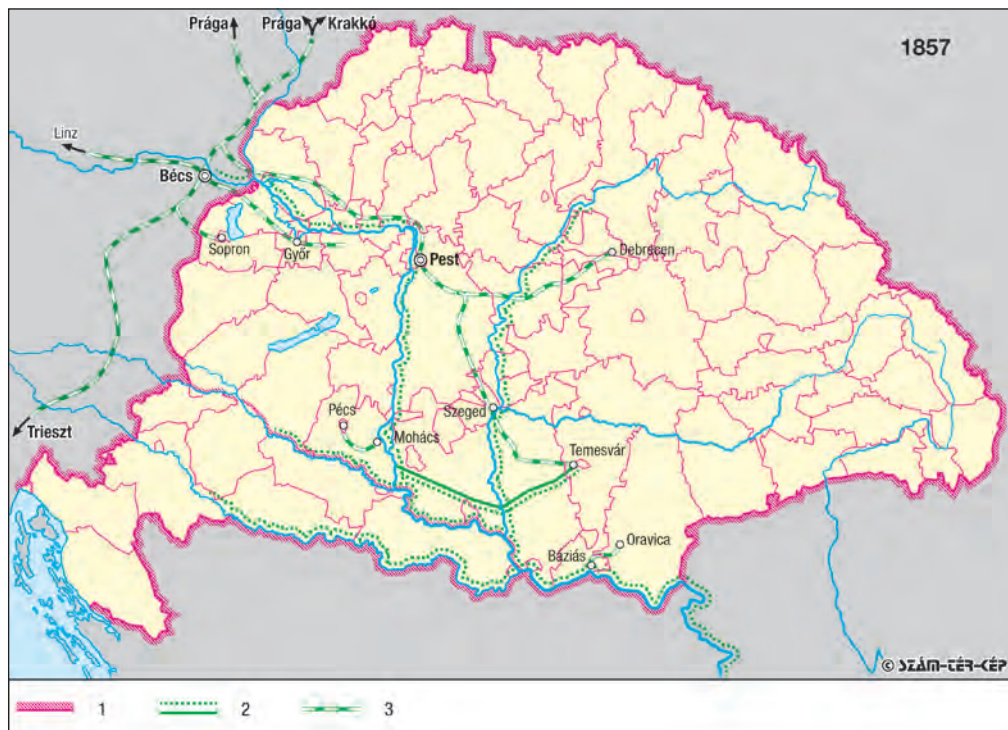
tették a gazdaság gyors modernizációját, a termelés ugrásszerű növelését (gőzgép, gőzhajó, vasút, modern hírközlés-távíró, a vas- és acélgyártás nagyüzemi technológiája, gyári berendezések, mezőgazdasági gépek stb.).

- A magyarországi gazdaság modernizációjának, növekedésének *nemzetközi feltevélei* 1848 után kedvezően alakultak; 1850 táján világméretű *konjunktúra* bontakozott ki. A világ fejlett országaiban jelentős *tőkefeleslegek* halmozódtak fel, gyors ütemben növekedett ezen országok tőke kivitele. Magyarország tőkeimportja azonban csak a politikai viszonyok stabilizálódása után, a kiegyezést követően gyorsult fel.

Mindezek hatására:

- Pest-Buda *közlekedési helyzetében* (országos közlekedési központ voltában) gyökeres változást hozott az ország vasúthálózatnak kezdődő kiépülése. Míg 1850-ben 176, 1860-ban 1605, 1867-ben 2279 km hosszúságú vasútvonal üzemelt az országban. A kiépülő úthálózat erősen centralizált, domináns központja Pest-Buda (4. ábra). De a kiegyezéskor még mindig hatalmas fehér foltok foglalták el Magyarország „modern” közlekedését bemutató térkép nagyobb hányadát (lásd Erdélyt, a Felvidéket, Horvátországot).
- Pest-Buda a korszak végére az ország legjelentősebb *pénzügyi központjává* vált, ha nem is az ország hegemon pénzügyi központjaként, s forgalma még csak kis hányada volt a dualizmus korának végére elért forgalomnak. De a kiegyezésig önálló bank – nem fiókinézet vagy takarékpénztár – csak Pesten működött.
- A város(ok) *gyáripára* az abszolutizmus két évtizedében vontatottan fejlődött, de már megkezdődött a magyar gyáripár sikertörténete, a modern malomipar kiépülése, s jelentősebb ipari üzemnek számított az óbudai hajógyár és Ganz Ábrahám öntödéje.
- A város(ok) *kereskedelmében* e két évtizedben a forgalom további növekedése, a kereskedelem országos hatáskörű *intézményrendszerének* folytatódó kiépülése, a kereskedelem strukturális átalakulása hozott változást. 1851-ben kezdte működését a Pesti Kereskedelmi és Iparkamara, 1854-ben pesti kereskedők megalapították a Lloyd Társulatot, az általa fenntartott gabonacsarnok az árutőzsde elődje, amely majd 1863-ban szerveződik meg érték- s árutőzsdeként. Szabad György összegző megállapítása szerint: „A tőzsdének [...] megnyitása zárta le azt a folyamatot, amellyel Pest a tőkés viszonyok kialakulása során a hazai áruforgalom központjává emelkedett.”¹⁰

¹⁰ Szabad György: Az önkényuralom kora. In Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890*. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987. 331.



4. ábra: Magyarország vasúthálózata 1857-ben

Forrás: Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890.* I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987. 225.

Megjegyzések: 1 = országhatár; 2 = fontosabb folyók és csatornák (a pontozott szakaszok gőzhajóval járhatók voltak); 3 = üzemben lévő vasútvonalak.

6. Élet a hullámhegyen – Világváros születik (1867–1918)

Pest-Buda az abszolutizmus éveiben (1849–1866) a kedvezőtlen közjogi-politikai viszonyok közepette is lerakta a világvárosi fejlődés alapjait, támaszkodva az 1848 által szabaddá tett polgári fejlődés energiáira. Vörös Károly szerint a polgári társadalom kibontakozása a város „[...] olyan jelentős megerősödését hozta magával, mely [...] Pest-Budát a Habsburg-birodalom magyarországi felében ténylegesen egyre inkább alkalmassá tette az egész magyar országos piac megszervezésére és ezzel mindazon igények sokoldalú megfogalmazására, kifejezésére, alátámasztására is, melyek Magyarországnak a birodalmon belüli lehető különállását célozták”.¹¹

¹¹ Vörös Károly: Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig. In Vörös Károly (szerk.): *Budapest története.* IV. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978. 126.

A kiegyezés évtizedei egyedülálló *kegyelmi időszakot* jelentettek Pest-Buda történetében. Sokféle ok összejátszásának eredményeként a város „természetes” adottságai – országgözepe, kiváló forgalmi helyzet, konjunktúra, a technológiai haladás kínálta feltételek stb. – *kivirágoztak, a politikai és társadalmi szándékok mellé álltak*, támogatták „nagygyá és dicsővé” növelését, s kedvező csillagállások alakultak ki Európa egén is (gazdasági konjunktúra, pénzabőség).

Melyek voltak ezek az okok?

- Alig felbecsülhető mértékben ösztönözte Pest-Buda fejlődését az állami szuverenitás visszanyerése. Ez nemcsak az állam- és közigazgatási szervezetek, hivatalok, a polgári berendezkedés intézményeinek Pest-Budára való telepítését-telepedését eredményezte – a minisztériumoktól a statisztikai hivatalon, a meteorológiai szolgálaton, a földtani intézeten, a közegészségügy intézményein, a bakjegynyomdán át a külhoni követségekig –, hanem lehetővé tette önálló magyar társadalom- és gazdaságpolitika kialakítását. Ennek része volt a *főváros modern (világ)várossá való kiépítésének* támogatása. Ez beleillett a magyar államvezetés nagy ívű távlati politikai-geopolitikai-hatalmi elképzeléseibe is: Budapestnek a Monarchia „társközpontjává” fejlesztésével növelni kívánták Magyarország súlyát az Osztrák–Magyar Monarchián belül, megteremtendő a két „fél” kiegyenlített viszonyát, másrészt Budapestet a Balkán felé irányuló gazdasági-politikai expanzió hídfőállásává kívánták tenni, a Balkán kapujává, Délkelet-Európa legközelebbi – közvetítő szerepet vállalni tudó – nagyvárosává.

Ugyancsak szélesebb horizontú elképzelések vezették a magyar államot *közlekedéspolitikájának* alakításában. A Mikó Imre (a kiegyezés után alakult kormány közlekedésügyi minisztere) által kidolgozott *vasúthálózat-fejlesztési koncepció* a korábbi elképzeléseket magáévá téve ismét Budapest kiemelkedő szerepét kívánta biztosítani a magyarországi városhálózatban, elősegíteni egyértelmű integrációs, „asszimilációs” központtá válását.

Az állam *ipartámogatási törvényei* (1881-ben, 1890-ben, 1899-ben) a gyárilpar kibontakozását voltak hivatva támogatni – noha az ipari beruházások összvolumenéhez képest csekély összeggel –, s ugyancsak részt vett az állam a magyarországi hitelintézetek létrehozásában.

- Az egyes gazdasági szereplők együttműködésének tényleges *lehetőségei* a makrogazdaság szintjén szinte kizárólag Budapesten kínálóztak. Ez az előny nem merült ki a különböző iparágak kooperációs kapcsolataiban (például a világgazdasági tényezőként működő budapesti malmok – versenyképességüket jórészt termékeik kiváló minőségének köszönheték – „első kézből” juthattak hozzá az ugyancsak világ színvonalú budapesti malomipari gépgyártás termékeihez), hanem jelentette például az innovatív ipari ágazatok intenzív kapcsolatát a Műegyetem kiváló tudósgárdájával, a gazdaság egyes szereplőinek és a pénzintézetek kapcsolatát, a jelentős fogyasztópiac s a gazdaság kapcsolatát, a minőségi munkaerő-kínálatot és így tovább.

Az ország s Budapest gazdasági növekedésének, modernizációjának *nemzetközi feltételei* a 19. század utolsó harmadában is kedvezők voltak. A 19. század

derekán világméretű konjunkturális időszak kezdődött; a konjunktúra részét képezte Európában az agrárkonjunktúra. Magyarország s Budapest gazdasága természetesen egyaránt profitált az *agrárkonjunktúra* újabb szakaszából. Az Ausztriával fennálló vámközösség előnyös pozíciókat biztosított a magyar agrártermékek számára a Monarchia területén. Ennek jelentősége különösen a századvégen, a 20. század elején növekedett meg, amikor Európában tömegesen jelent meg a tengerentúli gabona, az ausztrál gyapjú, az oroszországi vasútépítések nyomán az orosz búza. A vasútépítkezések eredményeként az ország egész területén megteremtődtek az agrártermékek szállításának, kereskedelmének feltételei, s a vasúthálózaton többnyire Budapesten keresztül áramlottak a termékek Nyugat-Európa felé. A kiegyezést közvetlenül követő években (1867–1871) Magyarország kivitelének 37,4%-át tették ki a gabonafélék és egyéb növényi termékek, 24,7%-át az élő állat s 15,4%-át az élelmiszeripari termékek, vagyis kivitelünk döntő hányada, 77,5%-a agrártermék volt, s ez az arány alig csökkent a 20. század elejére (75,4%-ra), csupán a feldolgozott termékek aránya nőtt meg a nyerstermékekkel szemben. Az agrártermékek forgalmára telepedett budapesti élelmiszeripar – malom-, szesz-, söripar –, az itt működő árutőzsde a főváros fejlődésének egyik legfontosabb serkentője volt.

A világméretű gazdasági konjunktúra, a világ fejlett államaiban halmozódó *tőkefelesleg* és Magyarország kiegyezést követő presztízs-növekedése s a politikai stabilitás lehetővé tette s előidézte a külföldi tőke beáramlását az országba: a kiegyezést követő években a magyarországi beruházásoknak körülbelül 60%-a valósult meg külföldi tőkéből (a 19. század utolsó három évtizedében pedig hozzávetőleg fele). A Magyarország és Budapest iránti érdeklődés és bizalom egyik jele, hogy 1870-ben Budapest városépítési feladatainak finanszírozásához szinte hetek alatt sikerült 24 millió forint hitelt felvenni egy francia–osztrák konzorciumtól. A kiegyezés táján tetőző világgazdasági konjunktúra s az ösztönzővé vált politikai légkör hatására 1867-et követően „gründolási láz” tört ki hazánkban: 1867 és 1873 között 4 ezer km hosszúságú vasútvonalat építettek, 170 ipari részvénytársaság alakult, több mint félezer pénzintézet kezdte meg működését.

- Végül említsük meg: nagymértékben „javította” Budapest pozícióit, hogy *vetélytárs nélkül* állt a magyarországi településhierarchia élén. Ez a pozíciója már a 18. század végétől folyamatosan erősödött, s a 19. század utolsó harmadában tovább távolodott a többi várostól, a regionális központoktól is; növekedésének üteme is meghaladta a vidéki városokét. Míg a polgári kor kezdetén az ország lakosságának csupán 1,5%-a élt a fővárosban, addig ez az arány 1910-re 4,8%-ra emelkedett (s megindult a Budapestet körülvevő agglomerációs gyűrű kialakulása is, ekkor még a város jelenlegi közigazgatási határain belül). A kereskedelemből élő keresők száma a 12 regionális központban együttvéve sem tette ki a budapesti kereskedők számának felét, a pénzintézeti tevékenységben Budapest egymaga felülmúlta a vidéki városok elit csoportját (az országrész-központokét s az összes megyeszékhelyét) stb.

E tényezők hatására Budapest gazdaságának alakulását a következő folyamatok s azok eredményei határozták meg:

1. Az országos *közlekedési központtá* válás, az egész országterület – a fővárosból történő – gyors elérésének, az árucserébe való bekapcsolásának lehetősége. Budapest az *egységes nemzeti piac központja*.
2. A Budapesten bonyolódó *árucseré és kereskedés volumenének további növekedése*, ám a város gazdaságán belüli egyeduralkodó szerepének elvesztése.
3. A *pénzügyi szerepkör* gyors kibontakozása, országos pénzügyi központtá válás.
4. Az ország legnagyobb *gyáripari koncentrációjának* kialakulása.

Ad. 1. A dualizmus kori vasútépítkezések részleteire itt nem térhetünk ki; mindenestre kiemelő, hogy a vasút a pénzügyi intézetek mellett a gazdaság leggyorsabban növekvő ágazata volt, a kiegyezés és 1890 közötti teljesítményét évi 10,5%-kal, majd 1914-ig évente 5,5%-kal növelte. 1867 és 1874 között évente 585 (!) km-nyi vasutat helyeztek üzembe. Megállapítható, hogy a Budapest-központú Magyarországi közlekedési és hírközlési hálózata lehetővé tette az ország gazdasági integrációját, egységes gazdasági és társadalmi térré szervezését.

Ad. 2. Pest-Buda városi életének szegmensei közül a kiegyezés előtt az árucseré bizonyult a legjelentősebbnek. Vörös Károly szerint 1867 előtt „[...] a testvér- városok országos gazdasági (s részben már politikai) vezető szerepét is főleg az a körülmény biztosította, hogy minden hazai várost messze maguk mögé utasítva az ország legnagyobb áru piacává váltak”.¹²

Ezt a szerepét a főváros a kiegyezés után is megtartotta; az áruforgalom mennyisége továbbra is rohamosan növekedett, annak következtében, hogy:

- Folyamatosan növekedett agrárkivitelnünk. A Budapestről külföldre szállított mezőgazdasági termények mennyisége 1874 és az 1910-es évek között 6 millió mázsáról 32–35 millió mázsára emelkedett.
- A Budapestre szállított agrártermékek egyre nagyobb hányadát dolgozták fel (hús-, malom-, szesz-, sörpar stb.). A mezőgazdasági termékek feldolgozása a kereskedelem közbeiktatását igényelte.
- Az ország egyre inkább kiemelkedett az autarkiából, egyre több kereskedelmi árura volt szüksége, mégpedig egyre inkább gyáripari termékekre.

Az árucseré volumenének impozáns növekedése ellenére a *kereskedelem relatív súlya csökkent* a főváros életében. A város gazdasági elitje már nemcsak gabona-, sertés- és gyapjúkereskedőkből állt, hanem vagyonban-tekintélyben eléjük kerülő bankárokból, gazdag gyárosokból. Annak ellenére, hogy a kereskedelem formái, intézményei gazdagodtak, *minőségileg új vonás* nem jelent meg a város kereskedelmében.

- Ad. 3. Viszont a *pénzügyi intézetek* szerepe, funkcióik, a gazdasági életben elfoglalt pozíciójuk gyökeresen megváltozott, számuk, vagyonuk, betétállományuk viharos gyorsasággal megnövekedett. Az 1890-es évek elejéig a pénzügyi tevékenységet a mennyiségi gyarapodás jellemezte, s az a tény, hogy az ország legnagyobb

¹² Vörös (1978): i. m. 253.

pénzpiaca volt ugyan a budapesti, de közvetlen befolyása a „vidék” gazdasági életére korlátozott volt, 1890 után viszont – a további mennyiségi gyarapodás mellett – a pénzintézetek egyre inkább „behatoltak” a legkülönbözőbb gazdasági ágakba s a távolabbi országrészekbe is, ellenőrzésük-irányításuk alá vonva azokat.

A kiegyezés és 1873 (ekkor világméretű pénzügyi válság tört ki) között a meglévő pénzintézetek mellé 23 új bank és 6 takarékpénztár szerveződött Budapesten. Megjelentek a specializálódott pénzintézetek (például földhitelintézet); a bankok belefolytak a vasútépítkezésekbe, városrendezési munkálatokba, gyáralapításokba. Az 1890-es években Budapesten 17 bank, 10 takarékpénztár és 37 takarékszövetkezet működött, budapesti bankok kezén volt a bankbetétek 35%-a, a fővárosi hitelintézetek nyújtották a jelzálogkölcsönök 55,8%-át, rendelkeztek a részvénytőke 66,3%-ával stb.

A budapesti pénzintézetek 1890 után is tovább gyarapodtak (számuk 1905-re 82-re emelkedett), de a változás a „fejlődés” – elsősorban hatáskörük növelésében, tevékenységük jellegében mutatkozott: részesedéseket szereztek a vidéki bankok alaptőkéjében, vidéki fiókokat alapítottak, így a budapesti bankok szinte korlátlanul uralták a magyar pénzpiacot, ezen keresztül az egész gazdaságot. (Például 1913-ban 5 pesti nagybank birtokolta az ipari részvények 47%-át!)

- Ad. 4. A dualizmus kora végére Budapest (*gyár*)*ipari várossá* is válik, keresőinek 44,3%-a az iparban dolgozott, kereken negyede a gyáriparban (1910); az ország minden öt gyáripari keresőjéből pedig kettőt Budapesten foglalkoztattak. Budapest a korabeli viszonyokhoz mért nagy gyáripari koncentrációjának kialakulásában a már említett tényezők játszottak közre: a város *közlekedési központtá válása* (ez lehetővé tette a gyáripar mindenféle nyersanyagigényének korlátlan mennyiségben való kielégítését, az előállított áruk eljuttatását az ország bármely régiójába vagy külföldre), a *kooperációs* lehetőségek, a *nagy felvevőpiac*, a *kellő szellemi háttér* (1890 és 1914 között körülbelül 5000 mérnök végzett a budapesti Műegyetemen, 2000 külföldi főiskolákon), a rendelkezésre álló munkaerő képzettsége, az az előbb vázolt tény, hogy Budapest volt az ország legnagyobb pénzpiaci és hatalmi központja, s ez nem lehetett közömbös a pénzügyi források előteremtésekor, az állami megrendelések megszerzésekor.

7. A dualizmus kori Budapest – a szellemi élet központja

Mint említettük, az államélet országos intézményrendszere szinte kivétel nélkül Budapestre koncentrálódott – az egyházigazgatás nem követte ezt a „modellt”, az érsekségek, püspökségek hagyományos székhelyeiken (Esztergom, Vác, Fehérvár stb.) működtek –, számuk, feladatkörük a polgári államberendezkedés előrehaladása, az újonnan felmerülő igények nyomán egyre növekedett, bővült.

Az már figyelemreméltóbb, de ugyancsak érthető, hogy a társadalmi-tudományos-kulturális-művészeti élet országos vagy akárcsak regionális funkciói a maguk teljességében, összetettségében csupán Budapesten alakultak ki a dualizmus korában. Budapesten

valamennyi társadalmi osztály megtalálta az igényeit szolgáló szinte valamennyi intézményt, az arisztokrácia „gyüldéjétől”, a Nemzeti Kaszinótól a vurstliig, az állatkertig.

Budapest szellemi életére a dualizmus korában jellemző volt, hogy:

- *Hatása országos*, alakította az ország lakosságának ízlését, kulturális értékrendjét. Épp Budapest szellemi életének nyomasztó súlya s „ízlésdiktatúrája” szította a 19. század végén egyre gyakoribb fővárosellenes megnyilvánulásokat.
- A főváros szellemi életének „akciórádusza” a korszak végén már messze túlterjedt az országhatárokon. Művészeink, tudósaink legkiválóbbjai szoros kapcsolatba kerültek a külfölddel, ott tanultak, alkottak hosszabb-rövidebb ideig. (Csak néhány példa: Liszt Ferenc, Benczúr Gyula, Munkácsy Mihály, Paál László, Ady Endre.)
- Budapest szellemi életében a *legmodernebb, progresszív* szellemi, művészeti irányzatok jutottak vezető szerephez; a Monarchia nagyvárosaiban, elsősorban Bécsben sajátos kultúra alakult ki a századfordulón, amely néhány területen a világ „mintája” volt – szecessziós művészet, zenei élet, pszichoanalízis, költészet stb. –, s ez a konjunktúra Pestre is kisugárzott. De a „budapesti” tudományosság, elsősorban a gyakorlati feladatok megoldásában a műszaki tudományok terén szintén a világ élvonalába került.
- Míg a szellemi élet nyelve – akárcsak a város lakosságáé – a korszak kezdetén még részben német (német nyelvű színház, napilapok, tudományos közlemények; jellemző módon a budapesti városrendezési pályázatra érkezett pályaművek is németül íródtak), részben magyar; a korszak végén már szinte kizárólag magyar. Budapest, Bécs vagy Prága századfordulós szellemi pezsgésének magyarázatánál majd mindenki megkülönböztetett szerepet tulajdonít a kultúrák, nyelvek találkozásának, váltásának, az identitásváltásnak és -válságnak, az ebből fakadó „peremlétnek”.

A vázoltak hatása a főváros népességszámának alakulásán is lemérhető (2. táblázat).

2. táblázat: Budapest népességszámának alakulása, 1869–1930

Időpont	A népesség száma*					
	Budapest 1950. I. 1. előtti	1950-ben Budapesthez csatolt	A mai Budapest	Az 1869-es népszámlálás adatainak %-ában		
				Budapest 1950. I. 1. előtti	1950-ben Buda- pesthez csatolt	A mai Budapest
	területén					
1869	270 476	31 610	302 086	100,0	100,0	100,0
1880	355 682	47 024	402 706	131,5	148,8	133,3
1890	486 671	73 408	560 079	179,9	232,2	185,4
1900	733 358	128 076	861 434	271,1	405,2	285,2
1910	880 371	230 082	1 110 453	325,5	727,9	367,6
1920	928 996	303 030	1 232 026	343,5	958,7	407,8
1930	1 006 184	436 685	1 442 869	372,0	1381,5	477,6

Forrás: Faragó (1995): i. m. 384.

Budapest gyarapodása, növekedése, fejlődése megmutatkozott a városkép és a város-szerkezet alakulásán (amely 1870-től tervszerű keretek között folyt), Pest, Buda és Óbuda közigazgatási egyesítésében (1873), az elővárosok, kertvárosok megjelenésében s viharos gyorsaságú növekedésükben (1910-ben Újpestnek már 56 ezer, Pesterzsébetnek 31, Kispestnek 30 ezer lakóját írták össze).

Végül a főváros országon belüli súlyát a 3. táblázat adatai alapján ítéldhetjük meg.

3. táblázat: Budapest „súlya” az országban, 1910

Mutatók	Az országban	Abszolút érték	Budapest
		Budapesten	részesedése, %
1. Lakosságszám	18 064 533	880 371	4,8
2. Folyó- és csekkszámla, 1000 korona	636 749	559964	87,9
3. A felsőoktatás hallgatóinak száma	14 021	8 675	61,9
4. Épületre adott jelzálog, 1000 korona	1 196 376	733 373	61,3
5. Telefonbeszélgetés, 1000 hívás	1 71 951	71 396	41,5
6. 20 főnél nagyobb iparvállalat dolgozói	392 939	128 358	32,7
7. Feladott távirat, 1000 db	9 209	2 427	26,4
8. Kereskedelemről élő kereső	278 104	64 881	23,3
9. Takarékbetét-állomány, 1000 korona	3 861 277	768 496	19,9

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzés: Horvát-Szlavónország nélkül.

Budapest látványos – és indokolt – kivirágzását az I. világháborút lezáró békeszerződések egyik napról a másikra semmissé tették.

Felhasznált irodalom

- Beluszky Pál: *Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés*. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó, 2014.
- Faragó Tamás: Budapest népességfejlődésének vázlata. *Statisztikai Szemle*, 73. (1995), 4–5. 375–391.
- Makkai László: A magyar városfejlődés történeti vázlata. In Borsos József (szerk.): *Vidéki városaink*. Budapest, KJK, 1961. 25–76.
- Pounds, Norman J. G.: *Európa történeti földrajza*. Budapest, Osiris Kiadó, 1997.
- Szabad György: Az önkényuralom kora. In Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890*. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987.
- Vörös Károly: Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig. In Vörös Károly (szerk.): *Budapest története*. IV. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978.

Ajánlott irodalom

- Barta Györgyi (szerk.): *Budapest – nemzetközi város*. Budapest, MTA, 1998.
- Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A „világváros” Budapest két századfordulón*. Budapest, Napvilág Kiadó, 2010.
- Beluszky Pál: A budapesti agglomeráció kialakulása. In Barta Györgyi – Beluszky Pál (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány, 1999.
- Beluszky Pál (szerk.): *Magyarország történeti földrajza*. I–II. kötet. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005–2008.
- Beluszky Pál: *A települések világa Magyarországon*. Budapest, Dialóg Campus Kiadó, 2018.
- Beluszky Pál – Sikos T. Tamás: *Városi szerepkör, városi rang*. Budapest, Dialóg Campus Kiadó, 2020.
- Bulla Béla – Mendöl Tibor: *A Kárpát-medence földrajza*. Budapest, Egyetemi Nyomda, 1947.
- Granasztói György: *A középkori magyar város*. Budapest, Gondolat Kiadó, 1980.
- Gyáni Gábor: Az urbanizáció Magyarországon a 19–20. században. *Limes*, 2–3. (1998). 87–100.
- Gyáni Gábor – Kövér György: *Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig*. Budapest, Osiris Kiadó, 1998.
- Györffy György: *Pest-Buda kialakulása*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1997.
- Hanák Péter – Mucsi Ferenc (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1988.