

## NAGY-BUDAPEST KIALAKULÁSÁNAK ELŐZMÉNYEI

## BEVEZETÉS

Nagy-Budapest létrehozását az 1949. évi XXVI. törvény rendelte el. 1950. január 1-jével 7 megyei várost (Budafok, Csepel – amely 1949-ben kapott városi rangot – Kispest, Pesterzsébet, Pest-szentlőrinc, Rákospalota és Újpest) és 16 nagyközséget (Albertfalva, Békásmegyér, Budatétény, Cinkota, Mátyásföld, Nagytétény, Pesthidegkút, Pestszentimre, Pestújhely, Rákoscsaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály, Sashalom és Soroksár) csatoltak – bekebelezés formájában – Budapesthez. A törvény kimondta, hogy a főváros egyesített területe igazgatási szempontból kerületekre tagolódik, melyek számát, határait és elnevezésüket minisztertanácsi rendelet állapítja meg.<sup>1</sup>

Az 1949-ben elfogadott új alkotmány előírásainak megfelelő, tanácsi típusú igazgatási szervezet bevezetéséig a fővárosban a törvényhatósági bizottság, a csatolt városokban és nagyközségekben a képviselőtestületek megbízását meghosszabították.

1950. január 24-én alakult meg az időközben közzétett minisztertanácsi rendelet alapján kialakított 22 kerület képviselőiből az átmeneti önkormányzati szerv, a képviselői bizottság.<sup>2</sup> 1950. június 15-én a Magyar Függetlenségi Népfront Országos Tanácsa javaslata alapján, a helyi tanácsokról szóló 1950. évi I. törvény előírásainak megfelelően ideiglenes fővárosi tanácsot és végrehajtó bizottságot hoztak létre. 1950. október 22-én a fővárosban „tanácsválasztásokat” tartottak, ezt követően alakult meg a Budapesti Városi Tanács és a kerületi tanácsok.<sup>3</sup> Nagy-Budapest kialakításával egyidejűleg történt meg tehát a szovjet típusú tanácsi igazgatási rendszer fővárosi bevezetése is. Ennek nyomán Budapest 1873 óta külön fővárosi törvényben körülírt autonómiája megszűnt.

Az 1950. január 1-jével létrejött Nagy-Budapest, a Budapest elnevezés megtartásával a korábbi 14-el szemben 22 kerületre tagolódott. Területe 207 km<sup>2</sup>-ről 525,5 km<sup>2</sup>-re nőtt. Lakosainak száma az 1949. évi népszámlálás adatai szerint – Budapest 1058 ezer és a környék 532 ezer főnyi népességének egybeolvadásával – 1590 ezer főre emelkedett, ami az ország népességének 17,3%-át tette ki.<sup>4</sup>

Nagy-Budapest gazdasági, politikai és társadalmi jelentősége azonban lényegesen nagyobb volt, mint az ország népességarányán belül elfoglalt helyzete. Nagy-Budapest a XX. század közepének gyenge, közepes európai fejlettségi szintjén álló Magyarországon, ahol a lakosság zöme mezőgazdaságból élt és a falvakban lakott, képezte az egyetlen úgynevezett „városi tájat”, amely a nyugat-európai régiókkal és szinttel összehasonlítható volt. Ebben a világvárosban és a hozzá kapcsolódó peremövezetekben tömörült az első világháború után kisebbségre vált ország iparának mintegy háromötöde, kereskedelmének négyötöde, kultúrájának, igazgatásának túlnyomó része.<sup>5</sup> Más megközelítésben: 1938-ban, az utolsó békeévben az országterület e fél százalékán élt a lakosság 17%-a, itt működött az összes gyárüzem 47%-a, itt dolgozott a magyar gyári munkásság 62%-a, és itt állították elő az egész hazai ipari termelés 57%-át.<sup>6</sup>

Ha Budapesthez nemcsak közvetlen környékét, hanem az egész egyesüléskori agglomerációs övezetet is hozzászámítjuk, akkor mintegy 2 milliós lakosságról beszélhetünk. S ha Budapestet agglomerációs övezetével együtt tekintjük, akkor azt is tudnunk kell, hogy e nagyváros például

1941-ben az ötödik fővárosa Európának, amelyet méreteiben csak London, Párizs, Berlin és Moszkva múlt felül.<sup>7</sup>

Az 1950. évi egyesítéskor Nagy-Budapest már egyetlen településföldrajzi egységet képezett, amely több, különböző közigazgatási egységben lévő településcsoport összeépüléséből alakult ki. Az egyesítés a szervezetiileg osztott települést egy igazgatási egységbe foglalta. 1950-ben arról hoztak döntést, amit az élet akkor már mintegy félszázada létrehozott és a korábbi időszakok és hatalmi rendszerek kormányai vagy nem akartak, vagy nem tudtak megvalósítani.

A kortársak, a döntést előkészítők és végrehajtók tisztában voltak az 1872 óta végrehajtott második főváros-egyesítés jelentőségével. Az egyesítési törvény a korszak politikai frazeológiáját tükröző indoklása szerint:

„Budapest főváros környékén fekvő városoknak és községeknek a fővárossal történő egyesítése régi, több évtizedes múlttal bíró törekvés. E törekvés lényegében Pest, Buda és Óbuda városok egyesítésekor (1873) nyomban jelentkezett, nyilvánvalóan azért, mert a megállapított határ már akkor sem felelt meg a viszonyok követelményeinek. A főváros környékén fekvő városok és községek tervszerűen fejlődése, további új telepek rendszertelen keletkezése folytán a fővárossal történő egyesítésre irányuló törekvés évről-évre fokozott mértékben jelentkezett. Az egyesítést azonban a kapitalista rendszer osztályszempontjai megakadályozták. A törvényjavaslat a törekvés reális céljait és gyakorlati szükségességét mérlegelve Budapest főváros területét akként állapítja meg, hogy a környező 7 megyei várost és 16 nagyközséget a fővárossal egyesíti.”<sup>8</sup>

Pongrácz Kálmán, Budapest első munkás polgármesterének véleményét 1949 nyarán tartott – jó részben demagóg hangvételű – polgármesteri székfoglalója a következőkben összegezte:

„Pártunk célul tűzte ki, hogy 1950. január 1-jére megvalósítja a Pest környéki dolgozók százezreinek régi vágyát, Nagy-Budapestet. A régi városvezetők fél évszázadon keresztül fecsegtek és vitatkoztak azon, hogyan lehet elodázni az élet által felvetett kérdést, Nagy-Budapest megvalósítását. Fél évszázadon keresztül nem mertek és nem tudtak a problémához hozzányúlni, ...mert félték a magyar munkásosztály hatalmas seregének a nagybudapesti munkásságnak összeolvadásától... a magam részéről örülök, hogy ebbe a munkába bekapcsolódhatom, mert hiszen, mint elővárosban lakó ember, magam is napról-napra érzem a széttagoltság hatásait. Bizonyos, hogy Nagy-Budapest megteremtése könnyebbséget fog jelenteni... a dolgozók százezreinek. A főváros hatalmas ereje, képzett szakembereinek ezrei, kialakult közigazgatási gyakorlata feltétlenül éreztetni fogja hatását és fel fogja emelni a Pest környéki dolgozók mindennapi életét.”<sup>9</sup>

Nagy-Budapest megszületését az ekkor már 76 éves Harrer Ferenc, aki még a nagy városfejllesztő, Bárczy István polgármester felkérése alapján 1906-ban tanulmányt készített az ügyről s azóta is fáradhatatlanul harcolt az újabb városegysítésért, így méltatta és köszöntötte:

„Meghatottság fog el a sors kegyétől, amely megadta, hogy Nagy-Budapest megvalósításánál, melynek eszmei alapját közel félszázaddal ezelőtt készült hivatalos tanulmányban lefektettem és amelynek minden előrevívő mozzanatában közreműködtem – a törvényhozásban felszólalhattam, azt megszavazhattam, s most itt az első képviselőtestületi ülésen felszólalhatok.

Mi idézte elő Nagy-Budapest problémáját? Az, hogy bár mind a saját népesség-szaporulata, mind a bevándorlók számára bőven volt hely a letelepedésre, mégis Budapest peremén városias települések keletkeztek. E jelenség okai voltak a környéken az olcsóbb telek, a primitív építkezés lehetősége, a helyiérdekű vasutak telekspekulációs telepítési politikája, a fővárosban a telekspekuláció által irányított lakbérpolitika.”

Miben áll Nagy-Budapest problémája? „A főváros és környéke összefonódásából folyó nemleges és igenleges feladatoknak közigazgatási úton ésszerű megoldásában... igenleges feladat, az együttélés kedvező feltételeinek megteremtése. ...A nagyváros és környéke összefonódásának problémája akkor van megoldva, amikor a nagyvárossá fejlődött város egész vonzási területe minden vonatkozásban, egységes elgondolásban közigazgatási irányítás alá kerül. ...Ezt a Nagy-

Budapestet indítjuk ma el a továbbfejlődés útján. Budapest eddig természeti szépségeiről és hatalmas fejlődésének külsőségeivel volt híres. ...De ez a ragyogó és kulturált város a kiváltságosak és idegenek városa volt. Most a főváros a népe lett, minden gyönyörűségével és nyomorúságával. A gyönyörűséget mindenkinek nyújtani, a nyomorúságot eltüntetni: ez a főváros képviselőjének feladata. Ma nemcsak a nagy, hanem az új Budapest születésnapját is üljük.”<sup>10</sup>

Az idézett állásfoglalásokban és véleményekben egységes az utalás a főváros fejlődési folyamata során aktuálissá vált második városeyesítés szükségességére, s annak kihangsúlyozása, hogy az egyesítés már fél évszázaddal korábban vált időszérűvé. Hogy ez az újabb főváros-egyesítés miért nem következett be korábban, s hogy melyek is voltak az egyesítés állomásai, s hogy miért éppen 1950-ben következett be, arról a tanulmány további fejezetei szolgálnak válasszal.

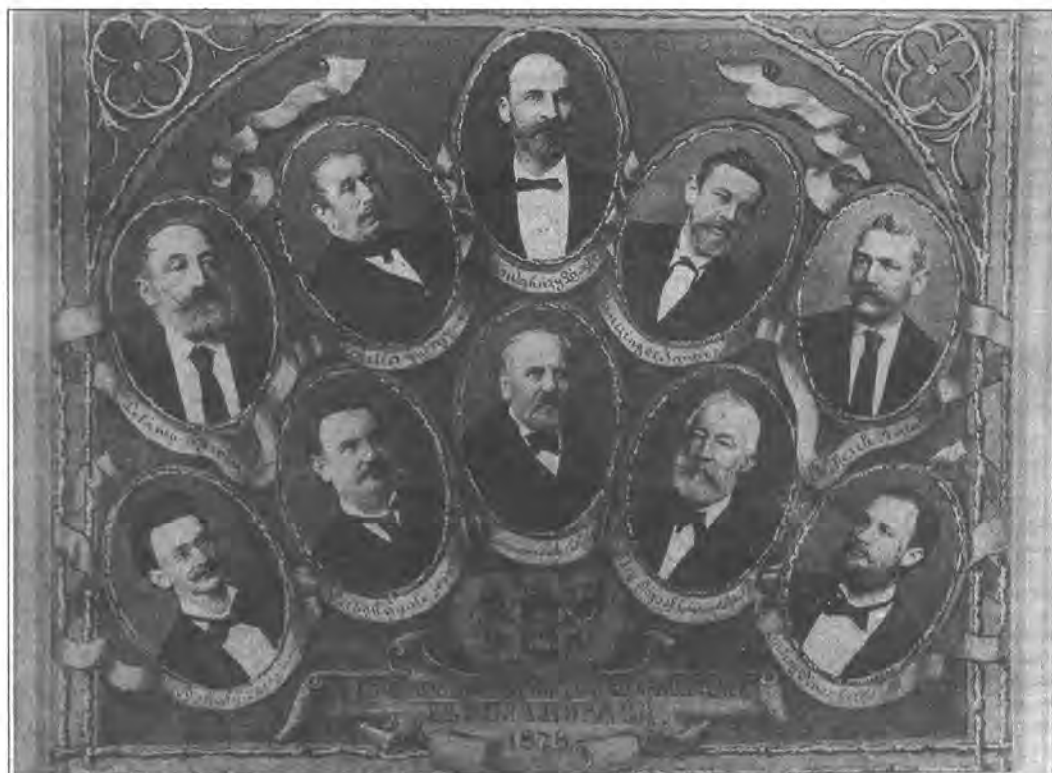
### 1906-BAN MINT VÁROSPOLITIKAI CÉLKITŰZÉS JELENIK MEG NAGY-BUDAPEST TERVE

Bárczy István, a fővárosi demokratikus pártok bizalmából megválasztott polgármester, majd Budapest világvárossá fejlesztésének úttörője, a főváros parlamentjének, a törvényhatósági bizottságnak 1906. június 19-én tartott közgyűlési székfoglaló beszédében említette első ízben Nagy-Budapest megvalósítását pártja politikai célkitűzéseként. Így fogalmazott:

„...ugyancsak a körülmények érlelik, siettetik a székesfőváros körül fekvő községek közigazgatási csatolásának kérdését, amivel okvetlenül foglalkoznunk kell... a szomszéd községek bekebelezésének kérdése, közgazdasági, városfejlesztési, közegészségügyi és szociális szempontból egyike lesz a jövő minden tekintetben nagyfontosságú kérdéseinek.”<sup>11</sup>

Kétségtelen, hogy amikor Bárczy István a Nagy-Budapest tervet fontos célkitűzésként bejelentette, már mintegy tíz évvel korábban a sajtóban vetődött fel első ízben az újabb városeyesítés gondolata. Bárczy minden bizonnyal ismerte ezeket az újságírói tervezetéseket, amelyek alapját Bécs 1892. évi nagybővödéséről szóló hírek képezték. Mégis, amikor a közgyűlésen elmondotta idevágó terveit, akkor már egy alapos előkészítő anyagra támaszkodhatott, mégpedig Harrer Ferenc memorandumára. 1908-ban Bárczy társszerzőségével a tanulmány, javított formában, a főváros kiadványaként közreadásra került.<sup>12</sup> S ha a gondolat felvetése nem is bizonyult eredetinek, a sajtóközlemények szintjéről, vagy egyes peremvárosi vagy megyei vezetőségi kezdeményezések irattárak mélyén eltemetett beadványok közül<sup>13</sup> Bárczy és a mögötte álló mind határozottabban önállósuló és öntudatosuló városvezetést szorgalmazó csoportok emelték a gyakorlati politika szintjére e követelést.<sup>14</sup> A Nagy-Budapest terv realizálódása azonban nagyban függött a mögötte felvonuló politikai tényezők súlyának alakulásától. Mert végül is kik akartak a meglévónél egy még nagyobb fővárost?

Nagy-Budapest létrehozásának hívei között elsősorban a fővárost szerető lelkes lokálpatrióták, újságírók s más értelmiségi körök álltak. Ők adtak először hangot a tervnek. De mindaddig, amíg a főváros polgári-demokratikus-liberális jellegű politikát folytató pártjai, amelyek a törvényhatósági bizottság közgyűlésén nem bizonyultak elég erősnek arra, hogy önálló politikát folytatának, a terv csak az elképzelés szintjén maradt. A főváros rohamos fejlődése azonban a városi polgári pártok számára kedvező hátteret, az autonómia pedig megfelelő keretet biztosított arra, hogy kísérletet tegyenek önálló politikai vonalvezetés és program kidolgozására. Nagy-Budapest létrehozásának terve e helyzetben olyan célnak mutatkozott, amely megvalósítható, ha pedig megvalósul: az autonómia berkeiben meglévő polgári erők tevékenységi körének kiszélesedését eredményezheti. Nyilván az egymilliós lakosságszámhoz közeledő főváros és a kétszázötvenezer lélekszámú peremvidék egyesítése jelentékeny népességi, gazdasági és politikai bázis létrejöttét



A főváros II. közigazgatási kerületének előjárósága, 1878. Fotó, BTM Kiscelli Múzeuma, ltsz.: 9261

eredményezte volna. A Bárczy-féle községektől is, ebből az aspektusból nézve, a polgári-liberális irányvonal gazdasági hátterének erőteljes kialakítását szolgáló törekvésként regisztrálhatók, nem érintve itt most a községektől egyéb indokait és szükségességét Budapest világvárosi színvonalra emelésének folyamatában.<sup>15</sup> S hogy mennyire az önállósodás, a saját politikai vezetés és a hazai konzervatív-arisztokrata politikától való elszakadás igénye vezérelte akkor a főváros liberális-polgári csoportjait, arra elegendő példának felhozni Budapest szerepét az 1905-1907. évi úgynevezett nemzeti ellenállásban, amely teljesen egyértelmű volt az elhatárolódás szándékának nyilvánításában.<sup>16</sup>

A terv realizálása mégis elmaradt, holott a főváros újabb növelésének gazdasági előfeltételei már akkor is megvoltak. A kudarc oka az országot irányító dualista-konzervatív-arisztokrata erők túlsúlyában rejlett. Nyilván sem az osztrák császári-összbirodalmi politikának, sem a Tisza István köré tömörülő, konzervatív-arisztokrata és fináncdöcs érdekeket megtestesítő, a kormányzati hatalmat birtokló csoportnak nem volt érdeke nagybörvű liberális-polgári erőcsoportosulás kibontakozásának és megerősödésének elősegítése. Ahogy az „ellenállás” is előnytelen kompromisszummal ért véget, ugyanúgy a Nagy-Budapest terv is csupán szónoklatok, tanulmányok és újságcikkek kereteiben maradt és élt tovább. Bárczyék is a fővárosi erőviszonyok számukra kedvező fordulatának kibontakoztatására irányították figyelmüket. Ami a gyakorlatban azt jelentette, hogy a községektől folytatásával egyrészt pártjuk fővárosi hatalmi súlyát kívánták még fokozottabban növelni, másrészt az újonnan létrehozott közüzemi pozíciók elfoglalása révén saját helyzetük javítását, és a klasszikus uralkodó csoportok körébe történő felemelkedésük céljait is szolgálták.



A főváros tizedik közigazgatási kerületének előljárósa, 1878. Fotó, BTM Kiscelli Múzeuma, ltsz.: 9260.

A Nagy-Budapest politikai célkitűzésnek azonban volt még egy másik politikai-gazdasági és presztízs emeltyűje is. A magyar uralkodó körök részéről éppen a századforduló körül nyilvánult meg mind erősebb formában az a politikai igény, hogy a kettős pólusú Osztrák-Magyar Monarchia osztrák fővárosa, az európai jelentőségű Bécs mellé mielőbb felfejlesszék a másik ország politikai központját, a magyar fővárost: Budapestet. Ezen törekvések jegyében születtek meg a magyar iparpártoló törvények és folyt a kiegyezés óta töretlenül az erőltetett ütemű Budapest-fejlesztés, amely a politikai eszközökkel is siettetett közművesítést is magában foglalta. Ez a törekvés ugyancsak hozzájárult ahhoz a monumentális méretű ipari-pénzügyi-gazdasági centralizáció létrejöttéhez az ország fővárosa és környéke keretében, amely az egész Magyarország arányos fejlődése szempontjából sem indokolt, sem célszerű nem volt. A főváros magasabb fejlettségi szintje az országnak mintegy részleges kettészakadásához, az elmérgesedő város-falu ellentét, vagy a Budapest-vidék ellenségeskedés kialakulásához vezetett.

Budapest az erőltetett ütemű fejlesztés következtében az első világháború kezdetére az európai nagyvárosok körében igen előkelő helyre került. Az induláskor fennálló hátrányokból sokat behozott, azonban a magyar liberális-polgári csoportok erőtlenség bizonyultak a saját politikai vonal érvényesítésére s közéleti szereplésüket a kényszerű kompromisszumok sorozata jellemezte. Így az oly sok indokkal alátámasztott Nagy-Budapest tervet sem sikerült megvalósítani a dualizmus fennállásának időszakában.

## A PEREMÖVEZET GAZDASÁGI-TÁRSADALMI VISZONYAI A SZÁZADFORDULÓN

Az 1873. évi egyesítést követően – amerikai méretű rohamos fejlődés következtében – a fővárosnak nemcsak határai tágultak ki, hanem egyre erősebb hatást gyakorolt a peremvidékén, jórészt a XIX. század harmincas éveiben kialakult kisebb települések életére. Budapest gazdasági-kulturális hatósugara a centrumtól ekkor már 40-50 km-re terjedt ki. A fővárossal együtt fejlődő szűkebb övezet pedig 15-20 km-es kiterjedésű volt. Ebbe a körbe a századfordulón 25 település tartozott. Az 1950-es összevonáskor 7 megyei város és 16 község került egyesítésre a fővárossal, Budakeszi és Vecsés megmaradt Pest megye keretében. A korabeli statisztikai adatok e két községet is magukba foglalják, de miután összlakosságuk alig több mint tízezer főt tett ki, számottevő gazdasági erejük nem volt, a teljes képet lényegesen nem befolyásolhatták.<sup>18</sup>

Pest észak felőli határán, a Duna mentén az egyik legrégebbi és legnagyobb lélekszámú megyei város, Újpest terül el. A kezdetek 1831-re vezethetők vissza, amikor gróf Károlyi István szőlőműveléshez értő polgároknak 400 négyszögölenként évi 3 forint 15 krajcárért bérbe adta a Káposztásmegyer pusztán fekvő szőlőtermelésre alkalmas ingatlanait. Az új telepesek még ez évben Újmegyer néven alakítottak hegyközséget. Sörfőzde is létesült, sőt zsidó kereskedők és iparosok is jöttek, akiknek Pesten való letelepedése elé ekkor még akadályok gördültek. Az 1838. évi pesti árvíz pusztításai nyomán a hajléktalanná váltak közül sokan települtek ide, miután a Károlyi-uradalom 300 négyszögöles parcellákat bocsátott rendelkezésre örökáron vagy évi bérleti díj fizetése ellenében. Az Újpest nevet elnyert település, 1840-től önálló községgé alakult, amely azáltal, hogy bőrs és asztalos kézművesek is nagy számban betelepültek, már a kezdetektől kisvárosias jellegűt öltött. A kis- és kézművesiparosok mellett segédek, napszámosok, kereskedők-vásárolók és szekerözők laktak. Újpest s vele kapcsolatban Rákospalota és Pestújhely, továbbá Káposztásmegyer fejlődésének nagy lendületet adott az 1846-ban kiépült Pest-Vác vasútvonal, az 1866-ban a Váci úton Újpest határáig közlekedő lóvasút, az 1871-ben létesített Újpest – Árpád út – Rákospalota lóvasút, amely 1894-ben Budapestvidéki Vasút Rt. néven folytatta működését. 1900-ban e lóvasutat villamosították és megépült a Külső Váci úti vonal is. A közlekedés nemcsak a személyforgalmat szolgálta, hanem a Pest városából kiszorult, vagy itt alapított újpesti, rákospalotai és Külső Váci úti gyárak részére az áruszállítás gondjait is megoldotta.<sup>19</sup>

A század végére már egy sor üzem szimbolizálta a gazdasági fejlődés eredményességét. Működött az 1889-es alapítású Mauthner-féle bőrgyár, a Keleti-Murányi vegyészeti gyár s az újpesti hajóépítés, mely az 1860-as években a Pest határán fekvő újpesti téli kikötő öblében vette kezdetét, korszerű vashajóival országos jelentőséget szerzett. A századfordulóra az itteni hajógyártó üzemek az óbudai Duna Gőzhajózási Társaság hajógyárával azonos nagyságrendű Danubius Hajó- és Vagongyár Rt.-ba integrálódtak. Munkáslétszáma meghaladta a 2000 főt és jelentős aldunai és oroszországi exporttevékenységet fejtett ki.<sup>20</sup> 1900-ban létrejött az Egyesült Izzólámpa Rt. elődje, 1905-ben saját villamos erőmű (Phóbus) és 1910-ben saját vízmű (Ister) létesült külföldi tőke bevonásával. Káposztásmegyeren a főváros vízművei 60 kutat, szivattyúházakat létesítettek. 1907-ben az 53 ezer lakosú nagyközség rendezett tanácsú várossá alakult. Újpest ipari fejlődése az első világháború végéig töretlen. 1912-ben a korabeli Európa egyik legnagyobb vegyipari vállalata a Chinoin, 1918-ban a bányagépgyár kezdte meg működését.

Rákospalota fejlődésének első okleveles emléke a XIII. századból ismert. A földművelésből élő községben az 1860-as években kezdődött a szőlőművelés és a kertészet, melyek termékeit a pesti piacokon értékesíthették. A század 70-es éveitől a lóvasúti közlekedés kiépítésével olajgyár, ponyvagyar, téglagyár, majd az istvántelki MÁV főműhely létesült. Mind jelentősebb a kisipar, majd feltűntek a textilgyárak is. 1910-ben a lakosság száma elérte a 25 ezret. Pestújhely önálló községi rangját és nevét 1909-ben nyerte el. Gyors fejlődését az Erzsébet királyné útja 1905-ben történő

meghosszabbításának és az 1890-ben meginduló parcellázásoknak köszönhetően. Lakosainak zöme munkás és kisember, számuk öt és félezer fő.

Pest keleti peremövezete – bár településtörténeti múltja a korai középkorig vezethető vissza – gazdasági-ipari szempontból lényegesen kisebb jelentőségű volt. Főként mezőgazdaságból élő települések voltak, csekély – helyi igényeket kielégítő – kézmű- és kisiparral. Az 1850-es évektől meginduló parcellázások, majd a helyiérdekű és a vasúti közlekedés révén, mintegy „alvóváros-részekként” jutottak szerephez a főváros életében.<sup>21</sup> A 8 település összlakossága 1910-ben még nem érte el a 30 ezer főt. Önálló közigazgatási kereteiket a századforduló után kapták meg a vármegyétől. E területek letelepedési lehetőséget nyújtottak a vidékről a fővárosba özönlő nem teljesen vagyontalan rétegeknek, másrészt, Mátyásföld, Sashalom és Cinkota esetében a városi közép-retegek ház- és nyaralóépítkezéseinek biztosítottak a budai területeknél olcsóbb lehetőségeket.

Kispest fejlődése az 1869-es parcellázással vette kezdetét. 1874-ben nagyközségi rangot nyert. 1910-ben lakossága 30 ezer fő körül volt. A gyors növekedést a közlekedési kapcsolatok kiépülésének, a főváros közelségének köszönhetően. 1885-ben megnyílt a vasútállomás, 1900-tól üzemelt a villamos helyiérdekű vasút, mely a Nagykörútig hozta be a kispestieket. Az 1880-as évektől egyre több gyár és üzem formálta-módosította a kis település arculatát. 1900-ban a Hoffher-Schranz mezőgazdasági gépgyár, a korszak legnagyobb ágazati vállalata kezdte meg munkáját.

Pestszentlőrinc a Grassalkovich-Sina birtok külföldi bankok bekapcsolása útján induló parcellázásainak eredményeként alakult ki. 1873-ban kivált Vecsés községből és Kispesthez csatlakozott. A közlekedés és a város közelsége a fejlődés fő mozgatóereje. A gyáripar az 1880-as évektől települt. Kavicsbánya, kocsilámpagyár, téglagyárak, majd 1891-93 között kiépült a Cséry-féle szeméttelép és -feldolgozó, melynek saját vasútja is volt, textilgyárak és gépgyár jeleztek a helység emelkedését. 1890-1910 között tízszeresére nőtt a lakosság száma és elérte a 8 ezer főt. A nagyközségi rangot 1909-ben nyerte el.

Pestszenterzsébet a gubacsi volt Sina-birtok 1865-ben induló parcellázása révén alakult ki. Igazgatásilag Soroksárhoz tartozott. 1881–1887 között vasút- és helyiérdekű összeköttetéshez jutott. Főleg a könnyűipari vállalkozások indultak be, mint papír- és tűzijátékgyár, szappan- és kátránygyár, gyufagyár. Nem hiányoztak a textil- és vasipari vállalatok sem. 1880-ban másfélezer lakosa sem volt, 1900-ban 16 ezren, 1910-ben már 31 ezren laktak itt. A keresők 75%-a az iparban dolgozott. 1897-ben nyerte el a nagyközségi rangot.

A középkori előzményekre visszatekintő Soroksár a törökök kiverését követően német telepekkel benépesülve Pestkörnyék legnagyobb községe volt az 1860-as évekig. Bár a Duna közlekedési lehetőségei mellé csakhamar vasúti és helyiérdekű vasúti kapcsolatok is járultak, fejlődése nem alakult hasonlóan az előbb említett két szomszédos településhez, amiben valószínűleg a magas telekárak és az üres területek elégtelen volta játszott szerepet. Malmok, élelmiszeripari üzemek mellett fa-, műtrágya- és textilipari vállalkozások indultak, de ezek egyike sem érte el a nagyvállalati szintet. 1910-re a lakosságszám 11 ezerre emelkedett.

Csepel a középkorban királyi birtok volt. A XIX. század derekán a ráckevei kincstári uradalomhoz tartozott. A főváros közelsége s a német lakosság szorgalma következtében lassú fejlődésnek indult. Az 1849-i alig ezerfőnyi lakosság 1890-re megkétszereződött. Tehát a másik németajkú településhez, Soroksárhoz hasonlóan alakult a helyzete. S minden bizonnyal nem is haladta volna meg annak fejlődését, ha 1892-ben a pesti Weiss testvérek a Lövölde téren lévő lőszergyárukban történt robbanást követően nem kényszerülnek az akkor még néptelen szigetre, a község mellé áttelepülni. A háborús előkészületek jegyében a hadianyaggyár egyre több megrendelést szerzett s egyre inkább kiterjesztve üzemét, növelte munkáslétszámát. A századfordulóra a község lakossága megtízszereződött, zömük a hadianyaggyárban talált munkát.

Dél-Buda két nagyközsége – Nagytétény és Budatétény – valamint egy megyei városa – Budafok – bár régi történelmi múlttal rendelkező települések, jelentőségében s fejlődésük mérté-

kében igen elmaradtak a pesti peremövezet települései mögött. Lakosságuk együttes létszáma 1910-ben is alig haladta meg a 15 ezret. A filoxérajárvány pusztító hatásáig a három helységben főleg szőlőtermesztéssel foglalkoztak, majd más gyümölcsök termesztésére tértek át. Itt maradtak a hatalmas borospincék, a különböző borfeldolgozó, konyak-, pezsgő-, pálinkagyártó kisüzemek. Kőfejtés és állathízlálás is folyt. Az ipar, elsősorban Budafokon, az 1910-es évektől vetette meg lábát, főként szesz- és sörgyárak, vegyi üzem és csiszológyművek említhetők az első alapítások között.

A főváros déli határai melletti parcellázások nyomán kialakult Albertfalva ugyancsak lassan fejlődött, aminek oka az volt, mint a három másik délbudai település esetében, hogy nem állt rendelkezésre elegendő szabad terület a nagybzmérvű ipari tevékenységhez. A Duna-partig terjeszkedő hegyvidék alig néhány száz méternyi sík területet biztosított, ahol a vasút, az országút és a HÉV-vonal is alig fért el. A bonyolult terepviszonyok miatt a víz- és csatornavezetékek létesítése leküzdhetetlen akadályokat jelentett. De még Buda déli része sem volt ezekben az években beépült. Elegendő itt Lágymányos később bekövetkező feltöltésére és a Fehérvári út és környéke 1930-as évekbeli beépítésére utalni. Tehát a terület földrajzi viszonyai nem tettek lehetővé oly mérvű terjeszkedést, mint a pesti oldalon. Az ehhez hasonló természeti feltételek s adottságok – a hegyes vidék – miatt maradt mérsékelt arányú a budai peremövezet nyugati és északi szektorainak fejlődése is. Budakeszi, Pesthidegkút, Békásmegyér egyrészt távolabb is esett a városközponttól, mint a leginkább fejlődő észak- majd délpesti körzetek, másrészt a kedvezőtlen közlekedési-, terep-, hely-, és infrastrukturális feltételek miatt csupán mezőgazdasági termelésre, kertészkedésre nyújtottak lehetőséget.

A 21 szomszédos település adatait Budapest növekedési tényezőiával összevetve a fejlődés robbanásszerű képe bontakozik ki. A népesség száma a fővárosban 1869-ben 280 349, az elővárosi övezetben 26 482 volt. 1910-ben 880 371, illetve 217 666. 1920-ban 928 996, illetve 288 329. Százalékban kifejezve 1869-1910 között a főváros népessége 320%-kal, a peremövezeté viszont csaknem 900%-kal nőtt. Az 1910-1920 közötti évtizedben a korábbi gyors ütemű fejlődés a világháború következtében némileg lelassult: a főváros népessége ezen idő alatt 5,5%-kal, az elővárosi övezeté 32,5%-kal nőtt. A gyarapodás oka a hadiipar háborús fejlesztésében keresendő, ami vonzotta az új munkaerőt.

A lakosság foglalkozási ágak szerinti megoszlása világossá teszi, hogy a peremövezet döntő mértékben az ipar telepítésének köszönheti gyors fellendülését. 1910-ben a nyolc legnagyobb Pest környéki helység – Újpest, Rákospalota, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Budafok, Csepel, és Soroksár – valamely foglalkozást űző lakosságának 60,3%-a tartozott az ipari népességhez, 17,3%-a a kereskedelmi-közlekedési ágazatokhoz. 1920-ban az iparban foglalkoztattottak aránya 57,2%, a kereskedelem-közlekedése 21,2%. Az együttes arányszám a tíz év alatt 67,6%-ról 78,4%-ra emelkedett. Az ipari népesség mintegy kétharmada a nagyüzemekben talált alkalmazást. Az övezet ipari munkásainak száma 1920-ban csaknem 50%-kal haladta meg az 1910. évi szintet.<sup>22</sup>

## A FŐVÁROS ÉS A PEREMÖVEZET FEJLŐDÉSÉNEK TÉNYEZŐI

A századforduló idejére Budapest világvárosi színvonalra emelkedett és erős hatást gyakorolt gazdasági, kulturális valamint egy sor más vonatkozásban is a környezetében gombamódra fejlődő településekre. A fővárossal határos övezetben fekvő városok és községek a századfordulókig egyre inkább kapcsolódtak Budapesthez s annak népességi-gazdasági kiegészítőivé váltak. Főként a lakóterületek léptek túl a főváros határain, illetve kapcsolódtak a peremövezethez, de sokkal jelentősebb fejlődésmozzanat volt a gyáriparnak a főváros határán kívüli, de ahhoz mégis közeli



*A Székesfőváros tanácsának utolsó ülése a régi Városházán, 1900. febr. 8.-án.  
Fotó, BTM Kiscelli Múzeuma, ltsz.: 970*

letelepedése. Ez a folyamat egybeesett – ha nem a döntő lényegét jelentette – annak a hazánkban is kibontakozó gazdasági-társadalmi folyamatnak, melyet általában „első ipari forradalomnak” szoktak nevezni. A fejlődés ezen új szakaszában alapvetően megváltoztak a városok növekedését befolyásoló tényezők, a régi keretek szétrobbanása útján változtak a városi élet jellemzői, a városi lakosság társadalmi összetétele és helyzete. A műszaki-technikai tudományok fejlődése következtében átforgalmazódott a korábbi városkép is. Felgyorsult a városfejlődés s a városi életmód olyan igényeket vetett fel, amelyek azonnali és gyors megoldásokat követeltek, például a helyi közlekedés és a kommunális ellátás terén. Nemcsak a városiasodási folyamat gyorsult fel, hanem maguknak a városoknak a belső élete is ritmusváltáson ment keresztül. A nagy ütemű változás másik jellemző vonása az, hogy nem korlátozódott a meglévő város szűkebb területére, hanem kihatott a környék alakulására, s felvetette a nagyváros és környéke közötti kapcsolatok szabályozásának követelményét is.

Budapest környékének néhány évtized alatt bekövetkezett robbanásszerű fejlődésében oly okok játszottak közre, amelyek egyrészt valamennyi modern nagyvárosi fejlődésfolyamatban felismerhetők, másrészt egy sor olyan speciális, a magyar főváros fejlődésében alapvető tényező kedvező hatása is megfigyelhető, amely hazai sajátosságnak tekinthető és értékelhető.<sup>23</sup>

Az általános okok között említendő az a XIX. század utolsó harmadától Európa-szerte megfigyelhető városba özönlés, melyet a belterjesebbé és intenzívebbé váló mezőgazdasági termelés, a közlekedés, a kereskedelem, az iparosodás és a társadalmi munkamegosztás előrehaladása váltott ki. A falu lakosságának városba „menekülése” összefüggésben állt a mezőgazdasági munkások, zsellérek, szegényparasztek szociális helyzetével, a földbirtok- és földtulajdoni viszonyokkal, a

negatív mezőgazdasági hitelességgel, a vidéki kis- és kézműipar, a kereskedelem visszamaradottságával és az ipar hiányával. A város fejlettebb kulturális és egészségügyi körülményei, a függetlenedés jobb feltételei is közrejátszottak a felözönlésben.

A legfontosabb tényező azonban – ami a falusi lakosságot szülőhelyének elhagyására készítette, beleértve a nagytömegű kivándorlást is – az volt, hogy a városban nemcsak jobb, hanem a megélhetését egyedül biztosító lehetőségeket talált. A nagyipar s az ipari gócpontok munkaerőszükséglete elszívó hatást gyakorolt a vidéki lakosságra.

A nagyvárosiasodás velejárójaként nemcsak a városok, hanem környékük is fejlődésnek indult. A városok mentén a nagyvárosokba igyekvő tömegek mellett, a városból anyagi okok miatt, vagy a vidéki életmódhoz közelebbi életvitelt előnyben részesítő városlakók és üdülők is otthonra leltek. A környék fejlődését elősegítette a lakáshiánnyal küzdő felvándorlók, és a magas lakbérek miatt elvándorlók olcsóbb fedélhez való jutásának lehetősége, az alacsonyabb lakbérek, a kielégítő közlekedési feltételek, az olcsóbb és nagyobb telkek, a kevesebb megkötést tartalmazó, vagy hiányzó építési szabályzatok.

Az általános okok mellett Budapest esetében még egy sor sajátos tényező hatása is megfigyelhető. Budapest nemcsak fővárosa volt a 20 milliós történelmi Magyarországnak, hanem országos jelentőségű gazdasági centruma is. Ez a sajátossága több gazdasági, társadalmi és történeti tényező egyidejű összhatása révén alakult ki a századforduló körül. Budapest, mint az ország fővárosa, amelyben a legfontosabb közigazgatási, igazságszolgáltatási és kulturális központok tömörültek, egymagában is vonzerőt gyakorolt. De Budapest több volt egyszerű igazgatási és kulturális központnál, egyben az ország gazdasági életének is a centrumát képezte. Budapest fontosabb gazdasági központtá válása már a XIX. század elején megkezdődött. Ezekben az években – sorra legyőzve vetélytársait – a hazai gabona- és gyapjúkereskedelem központjává lett. A kiépülő útvonalak, a rendszeressé vált Duna-gőzhajózás, majd a vasúthálózat növelték Budapest gazdasági vonzerejét és meghatározó szerepkörét. 1867 után, amikor a gazdaság fejlődése elől az osztrák birodalmi-adminisztratív akadályok elhárultak, a fővárosban kezdték meg működésüket a központi gazdaságpolitikát irányító kormány- és más hatalmi-koordinációs szervezetek mellett az újonnan alakuló vagy fejlődésüket külföldi tőke bevonásával jelentősen bővítő bankok és takarékpénztárak. Itt működött az ország egyetlen áru- és értéktőzsdéje, továbbá a gazdasági élet érdekcsoportjainak országos képviselője. Budapest fejlődésére ily módon a gazdasági, társadalmi és politikai tényezők egész sora volt egymástól elválaszthatatlanul, egyidejűleg és egymásra is visszahatással.

A fejlődést meghatározó gazdasági tényezők jó része Budapest kedvező földrajzi fekvése révén fejthette ki hatását. A főváros nemcsak az ország, hanem a Duna hajózható vízi útjának mintegy a középpontján volt. Itt találkoztak az ország különböző tájegységei, a sík vidéket itt váltotta fel a hegyes, dimbes-dombos Dunántúl, s a pozitív helyi energiát mégcsak fokozta a Duna hatalmas folyama. Budapest dunai átkelőhely szerepköre évezredekre tekinthet vissza. Előnyös helyzete volt Budapestnek abból a szempontból is, hogy olyan ország fővárosa volt, melynek gazdasági fejlettsége közbülső fokon állt a nyugati országok fejlett ipari kapitalizmusa és a kelet-európai országoknak a török hódoltság évszázadai alól éppen felszabadult, önálló gazdasági életének alacsonyabb színvonala között. Önmagától kínálkozott a közvetítő, és összekapcsoló szerepkör, amelyet jónéhány évtizeden át a főváros kereskedői gyakoroltak is. E kapocs fő erejét a Duna és a rendszeres gőzhajózási szállítás lehetősége képezte.

Budapest középponti fekvését mintegy aláhúzta a magyar uralkodó körök út- és vasúthálózat-fejlesztő munkássága, amelynek a reformkorban Széchenyi, majd később a „vasminiszter” Baross Gábor voltak a kezdeményezői. A rómaiak pannóniai hódításának időszakában kialakult főbb közlekedési (hadi) utak, majd a századvégre kiépített főbb vasútvonalak mind kereszteztek Budapestet az országos hálózat sugárszerű telepítése miatt. Ennek révén a mezőgazdasági termékek, ipari nyersanyagok és más áruk bel- és külföldről egyaránt a fővárost érintve jutottak el



*Budapest világvasússá alakulásának két nagy alakja: br. Podmaniczky Frigyes, és Gerlőczy Károly.  
(BTM Metszettár, litográfia részlete, ltsz.: 39.34 és BTM Kiscelli Múzeuma, fotó, ltsz.: 7868/6A)*

rendeltetési helyükre. E közlekedési rendszer révén, beleértve a Dunát is, a főváros közelebb volt a távolabb fekvő nyersanyagforrásokhoz, mint a földrajzilag közelebb fekvő más városok.

A budapesti ipari gócpont kialakulását elősegítette az is, hogy a korszak fő energiabázisát képező szén közvetlenül a főváros mellett is előfordult. Pilisvörösvár, Dorog, Tatabánya szénbányászata a század utolsó harmadára vált jelentősebbé, kedvező energiaellátást biztosítva a fővárosi gyáraknak. A Duna nemcsak mint víziút volt jelentős, hanem vízként egyes ipari tevékenységhez feltétlenül szükséges és bőséges segédanyagként is fontos szerepet játszott. Az élelmiszer-feldolgozó és szeszipar, a vegyészet, de az elektromos telepek (1893) és a rendszeres ivóvízellátás – az első pesti vízmű 1866-ban létesült – szempontjából elsőrangú fontosságú volt az elegendő mennyiségű vízkészlet. A jól működő pesti vízellátás nem kis vonzerőt gyakorolt ezen iparágak szempontjából.

A fellendülő gazdaság szempontjából lényeges előnyként értékelhető, hogy a főváros állandó és képzett munkaerőkínálattal rendelkezett részben az oktatási rendszer, részben a vidékről felözönlő, de a külföldről érkező szakmunkások jóvoltából is. A munkaerő-kínálat nem a munkabérek alakulása szempontjából bírt jelentőséggel, hanem elegendő és megfelelő munkaerőt biztosított az új vállalkozásoknak. A vidéki ipartelepítésekhez csak úgy lehetett állandó és megbízható munkásokat szerezni, ha a vállalat állta a munkáskolóniák létesítésének költségeit. A fővárosban, ahol a lakásépítési vállalkozások virágoztak és mindig lehetett üres bérlakásokat találni, a gyárosok megtakaríthatták e költségeket.

A budapesti mikroklima vonzása nem csupán a felvándorló szegényebb rétegeket érintette, hanem a társadalom mozgékonyabb, meggazdagodni akaró egyedeit, a pénzüket jól kamatoztatni, megtöbbszörözni óhajtó, vállalkozásokon kockáztató személyiségeket is. Évszázadok óta főként

Pest-Budán telepedtek meg a külföldi kereskedők, pénzemberek, vándorló iparoslegények, akik magukkal hozták a szülőházájukban szerzett ismereteiket, nézeteiket, életmódjukat, s új környezetükben igyekeztek megteremteni hazájuk gazdasági-társadalmi viszonyait. A bevándorlók saját tevékenységük révén formálták a testvérvárosok arculatát, és hatással lévén környezetükre is, mind szélesebb körökben ébresztették fel a jólét, a magasabb igények, a művelődés iránti vágyat. A budapesti „emberanyag”, az „emberi tényező” jobb feltételeket kínált az iparosításhoz. Az itteni munkások könnyebben sajátították el a külföldről behozott, majd fokozatosan itt is előállított gépek kezelését, az új termelési technológiákat, a feszebb ütemű, nagyobb figyelmet és fegyelmet megkövetelő, bonyolult gyártási folyamatokat.

Kedvező lehetőségeket kínált a tőkeszegénységben szenvedő új gyáralapítókna a budapesti fogyasztói piac nagy felvevőképesége termékeik gyors értékesítése szempontjából. A lakosság szükségleteinek kielégítése mellett az építkezések, a közmunkák, a közművek, a helyi közlekedés, a már meglévő más üzemek, gyárak, malmok állandó és növekvő keresletet jelentettek termékeik számára. A kereskedelem, a javítások, az alkatrész-utánpótlás igényelték az általuk termelt árucikkeket. Ha jól választották meg termékeiket, akkor gyors értékesítésük és hasznuk biztosítottnak volt tekinthető.

A főváros gazdasági meghatározó szerepének kialakulásában közrejátszott az is, hogy Pest és Buda már a XIX. század első évtizedeitől helyet adott az osztrák birodalmi pénzügyintézeteknek, biztosítótársaságoknak. Itt alakultak meg az 1830-as évektől a hazai prekapitalista társadalmi-gazdasági fejlődés keretében az első pénzügyintézetek. Az 1840-es évektől Buda és Pest a magyarországi tőke- és hitelszervezet központjaként szerepelt s a kiegyezés után ez a pozíció még csak erősödött. Nemcsak a hazai tőke négyötödét kitevő vezető nagybankok tömörültek a fővárosban, hanem a külföldi kölcsönök, és tőkeberuházások is csak a budapesti pénzügyintézetek bekapcsolása útján voltak elérhetőek. A hiányzó pénz könnyebb megszerezhetőségének lehetősége komoly lökést adott a gazdasági orientálódásnak. Pszichológiai vonzerőként értékelhető az a gyakori jelenség, hogy a vidéken képződött tőkék is inkább a fővárosi befektetések irányába mozogtak. A vidéki pénzemberek többsége kereste a budapesti gazdasági életbe történő, nagyobb biztonságot jelentő bekapcsolódás, be- és egybeolvadás, valamint letelepedés lehetőségét.

Még néhány kevésbé hangsúlyozott fellendítő jellegű okozat is megemlíthető Budapest és peremvidéke századvégi fejlődésének elemzésekor. A magyar kormányok gazdaságpolitikájának Budapest életére gyakorolt kedvező hatása különösen az 1880-as évek végétől figyelhető meg. Miután az 1867-es kiegyezés az osztrák centralista törekvések visszaszorítását jelentette, a kettős pólusúvá átalakult monarchia lehetőséget nyújtott az önálló gazdaságpolitika kialakításához és a gazdasági élet fellendüléséhez. Az egyesített főváros gyors iramú növekedése teret adott annak a törekvésnek, hogy minél gyorsabban felfejlesszék a magyar hatalmi központot, Budapestet is. A magyar kormányok, de a budapesti autonómia révén önálló hangjukat és törekvéseiket kifejező tőkés csoportok is minden lehetőt megtettek a főváros fejlődésének előmozdítására. E politikai eszközökkel siettetett gazdasági fejlődés állomásainak bemutatását a történelmi feldolgozások mindez ideig nem kellő hangsúllyal tárgyalták, hanem csupán mellékesként említették és értékelték. Elegendő rámutatni az iparfejlesztő- és vámtörvények szakadatlan folyamatára, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (továbbiakban: FKT) útján a város fejlesztésébe és rendezésébe befektetett nagy összegű kormánytámogatásokra, a mindenkor városvezetőségek nagyméretű közüzem és infrastrukturális fejlesztő politikájára. A magántőkés csoportoknak sorozatban kiadott koncessziók, a város életében egy-egy területre szinte monopoljellegű egyeduralmat biztosító szerződések, amelyek az elengedhetetlen kommunális-közműszolgáltatási ágazatok egy-egy területének kifejlesztésére irányultak; mindezek arra utaltak, hogy a város gazdaságpolitikája nem az események után kullogott. A kormány és a főváros vezetői helyesnek bizonyuló gazdasági és pénzügyi intézkedéseikkel a gyors fejlődés kereteit igyekeztek megteremteni. A közüzemi- és



*Klősz György fényképészeti műintézetének berendezése és személyzete, 1910.  
Fotó, BTM Kiscelli Múzeuma*



*Hivatali helyiségek: A Wekerle telep építésvezetőségének irodája Kispesten.  
Fotó, BTM Kiscelli Múzeuma ltsz.: 83.1727*

közműhálózat kiépítése, a közlekedés gyorsütemű fejlesztése a fejlődés alapvető feltételeinek biztosításán túl, közvetlenül is elősegítette a budapesti vállalkozói körök megerősödését azáltal, hogy hosszú évekre versenytársaktól mentes profitszerzési lehetőséget biztosított számukra. E kettős irányú tevékenység, a városfejlődés keretei megteremtésének és a fővárosi vállalkozói csoportok erősítésének a céljait szolgálta. A századforduló körül váltak jelentőssé az ipar fejlődése szempontjából a főváros közműveinek szolgáltatásai, a jó úthálózat, a korszerű helyi közlekedés, a hírszolgálat. Nem véletlen, hogy a fővárosi ipari üzemek és a peremövezeti nagyvállalatok zöme éppen a századforduló körül alakult, vagy fejlesztette jelentősebb méretűvé tevékenységét.

A főváros gyors növekedése kedvező feltételeket teremtett a közigazgatási határokon kívül és azok mellett is a gazdasági- ipari fejlődéshez. Az így kialakult országos jelentőségű koncentráció ugyanakkor magára az országos szintű gazdaságpolitikára is visszahatott. A kormány számolni kényszerült a budapesti igényekkel. A fővárosban és peremvidékein élő nagyszámú munkás és érdekképviselői valamint pártjai közvetlen befolyást gyakoroltak az irányító intézményekre. Iparfejlesztési intézkedések meghozatalakor, közmunkák kiadásakor az volt a döntő szempont, hogy minél több munkaalkalmat biztosítsanak, s ezáltal a budapesti tömegek életszínvonala emelhető legyen. Ezeknek az éveknek a kormánypolitikájára a budapesti érdekek, kívánságok és igények messzemenő figyelembe vétele a jellemző.

Nem elhanyagolható tényező a fejlődésfolyamatban a főváros országos jelentőségű sajtójának szerepe sem. A liberális- radikális- és munkásújságok befolyásoló hatása túlnőtt a főváros határain s az ország hangulatának, közvéleményének alakításában is döntő szerepe volt.

## NÉHÁNY EURÓPAI NAGYVÁROS KIALAKULÁSÁNAK FOLYAMATA

A XIX. század utolsó harmadában nemcsak Budapesten és környékén gyorsult fel a fejlődés folyamata. Bécs, Berlin, Párizs és London nagyvárossá alakulása hasonló környékbeli fellendülés nyomán következett be: az említett városok esetében is széttörte a fejlődés a régi városi kereteket. A nagyvárosok és a peremövezetek közötti szoros kapcsolatok ott is felvetették a rendezés igényét.

A monarchia fővárosa, a példaképnek és egyben legyőzendő vetélytársnak tekintett Bécsnek 1874-ben – a Favoriten övezet bekebelezésével – 55 km<sup>2</sup> alapterülete volt. Az újabb rendezés 1890-ben következett be, amikor 30 környező községet teljesen, 23-at részben bekebeleztek be. 1905-ben újabb 9 községet teljes egészében, ötöt részben Bécshez kapcsoltak. Az első világháború előtt Bécs területe 278 km<sup>2</sup>-re nőtt, lakosságának létszáma meghaladta a 2 milliót. A rendezés az érintett vezető-testületek szívós ellenállása, viták és újságkampányok közepette, a kormány hatalmi helyzetből hozott rendeletei nyomán vált lehetővé.<sup>24</sup>

*Berlinben* a XVIII. század folyamán lerombolták a városfalakat, s az azokon kívül kialakult négy elővárost beolvasztották. 1861-ben két város bekebelezésével a porosz főváros területe 592 km<sup>2</sup>-re, lakosainak száma félmillióra nőtt. A századfordulóra a Német Birodalom fővárosává fejlődött Berlinben a lakosok száma meghaladta a kétmilliót. 1911-ben a várost és környékét egységes testként kezelő, a városrendezést és a közlekedést fejlesztő testületet hoztak létre. Nagy-Berlin, amely 7 városból, 59 községből és 27 településből állt, 1920-ban a porosz államtanács rendelete alapján jött létre. Lakosságának száma ekkor megközelítette a négy milliót.

*Párizs* a régi erődvonaltól 1860-ban történt lebontása után fejlődhetett azáltal, hogy összevonták az újonnan létesített erődítési láncolatban belül fekvő 14 községet. Az első világháborúig Párizs és sűrűn lakott környékének lakossága négy millió körülire duzzadt. Itt is sürgető szükségként vetődött fel 20 környező település közigazgatási bekebelezése. 1911-ben jött létre a Párizs kiterjesztésére alakult bizottság, amely a bekebelezések helyett a környék gazdálkodásának, és rendezésének egységes szempontok szerinti szabályozását kívánta elérni. Két évtized után törvény

született, amely Párizs központjától 35 km-es sugarú kör területére írta elő a közös városrendezési tervkészítést.

London fejlődése során 1855-ben vetődött fel a városmag és a környező települések kapcsolatának rendezése. 1899-ben törvényt fogadtak el, melynek alapján a szűkebb város környezetében kialakult 127 önálló igazgatással rendelkező községet megszüntettek és 29 várossá vonták össze. Az új alakulatokat, kerületi városokként Londonhoz csatolták.

A négy vizsgált nagyváros tekintetében, némi időbeli eltéréssel, hasonló a fejlődés vonala, mint Budapest esetében. A fővárosok és környékük kapcsolatainak rendezése, a fővárosok fejlődésének útjában álló, helyi érdekek védelmében kibontakozó ellenállás leküzdése – Párizs kivételével – a központi érdeket képviselő kormány hatalmi helyzetből hozott törvényeinek alapján vált lehetővé. A felhozott példák azt bizonyítják, hogy az összes tényező megegyezése útján közigazgatásilag egységes nagyvárost nem lehetett kialakítani. Hosszú évtizedek huzavonái bizonyultak teljesen eredménytelennek. Igazgatáspolitikailag egységes nagyvárost csakis hatalmi úton lehetett létrehozni. Az így létrehozott nagyvárosok jelentősen hozzájárultak nemcsak a kereteik között élő tömegek életszínvonalának javulásához, hanem egyben jelentős tényezőivé váltak országuk fel-  
lendítésében, gazdaságában.

Bárczy István polgármester felkérése alapján Harrer Ferenc foglalkozott első ízben tudományos alapossággal és szakszerűséggel Budapest és a peremövezetek közötti kapcsolat szabályozásának témakörével. 1908-ban elsőként szögezte le: „A kérdés nem lehet az, történjék-e bekebelezés vagy sem, hanem csak az, miként történjék, csaknem bizonyos azonban, hogy minél később fog Nagy-Budapest kérdése megoldást nyerni, annál kedvezőtlenebbek lesznek a körülmények, különösen a fővárosra nézve.”<sup>25</sup> Egy 37 évvel később publikált tanulmányában mintegy összefoglalta a kérdéskör félévszázados vajúadásának tapasztalatait: „A probléma megoldása igen nehéz, mert három érdekelttség van benn a játékban, az összefogás ellen ható valóságos és vélt tényezőkkel. A nagyváros túltengő szervezet és nagyobb feladatok terhétől fázik, a környéki községek külön érdekeik elhanyagolásától, a magváros terheinek rájuk áthárulásától és keményebbre fogott s kevésbé kényelmes közigazgatástól félnek, a megyei községek pedig, amelyből a környéki községek kiszakíttatnak, ezektől eredő jövedelme elvesztését fájjalja, emellett mind a három érdekeltségnél tradíciós, presztízs és politikai szempontok is játszanak közre ... a két aktívan érdekelt, a magváros és a környék között a tapasztalat szerint a hajlam közigazgatásuk összefogására különböző időben szokott mutatkozni; a városiasulás első időszakában a környéki községek keresik a várossal való kapcsolatot, de ennek részéről a hajlandóság nincs meg, amikor azután a magvárosra válik fontos érdekűvé a bekapcsolás, akkor már a környéki községek idegenkednek tőle. Ezért történt a nagyvárosoknak környékükkel való összeolvasztásának megoldása mindenütt az állam hatalmi szavával.”<sup>26</sup>

Másutt így ír: „...az elsődleges kérdés mégis csak az, vajon hajlandó-e Nagy-Budapestet a kormány törvényhozás útján hatalmi szóval megteremteni, mert másként ez aligha lesz lehetséges.”<sup>27</sup> Az első világháború végéig hatalmon lévő magyar kormányok nem akarták ezt a már akkor is idősezerű döntést meghozni.

## A FŐVÁROS PEREMÖVEZETÉNEK FEJLŐDÉSE 1920–1930 KÖZÖTT

Budapest környékének fejlődése a háborúvesztés és az országterület kétharmadának elcsatolását követően az 1920-as években is folytatódott. Az 1920. és 1930. évi népszámlálási adatok egybevetéséből kitűnik a peremvidéknek a fővárosi fejlődést meghaladó lendülete és mértéke. A statisztikai adatsorok az elővárosi fejlődés gyorsabb ütemének bemutatásán túl még két további, jellemző tényezőt tükröznek. Elsősorban az tűnik ki, hogy a peremövezet könnyebben alkalmazkodott az új körülmények közé jutott és élni kezdő ország továbbhaladása előtt megnyílt lehetőségek felismeréséhez és kiaknázásához. A dualizmus megszűnése, az új országhatárok és a védővámrendszer következtében, lehetőség nyílt a korábbi évtizedekben az osztrák és cseh ipar versenye miatt kibontakozni nem tudó hazai könnyűipari ágazatok megteremtéséhez. A századforduló körül a nagyipar határozta meg a peremövezet ipari arculatát. Az 1920-as években a hiányzó, vagy addig kisüzemi vagy középipari gyár szintjén működő textil- és más könnyűipari ágazathoz tartozó vállalatok megjelenése tette változatosabbá a környékbeli városok iparát.

A fejlődés jelentős tényezője volt az is, hogy a peremövezetekben már meglévő nehéz- és gépipari üzemek – eltérően a megrendelésihiánnyal és kapacitás- kihasználatlansággal küszködő fővárosi társaiktól – nem indultak pangásnak, hanem sikeresen oldották meg a háborús termelésről a béketermelésre való átállást. A nehézipar a bekövetkezett könnyűipari fejlődés ellenére, továbbra is meghatározója maradt a Pest környéki ipari övezetnek.<sup>28</sup>

A népszámlálási adatokból kiviláglo másik fontos vonása e korszak peremövezeti fejlődésének a dél-pesti területek gyorsabb ütemű növekedése a lassabban előrehaladó észak-pesti körzetekkel szemben. A peremövezetekben korábban megfigyelhető északi irányú fejlődés visszaesésének fő oka az ottani – lakhatási és ipartelepítési szempontból felhasználható – terület elfogyásában keresendő. Dél-Pesten elegendő szabad, olcsó és jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező sík vidék állt rendelkezésre. Kedvezően befolyásolta e régió fejlődését a vízi utak jobb kihasználását lehetővé tevő, 1926-ban a Duna soroksári ágának balpartján a főváros által építtetett ferencvárosi helyi kikötő, majd a Csepel sziget északi csúcsánál 1931-ben beinduló M. kir. Vámmentes Kikötő. E létesítmények kapcsán úgynevezett vámszabad raktározási bázis is kiépült, melynek jelentősége az 1934-ben induló Duna-tengerhajózási – közvetlen, átrakodás nélküli – exportszállítási lehetőség biztosításával hozzájárult a térség gyorsabb ütemű gazdasági fejlődéséhez.

Ebben az évtizedben a peremövezet lakosságának száma 135 ezer fővel haladta meg az 1920. évi szintet. A főváros lakosainak száma ugyanezen időszakban csak 78 ezer fővel nőtt. Erzsébetfalva majd 68%-os lakosságnövekedéssel 1923-ban városi rangot nyert el és felvette a Pestszenterzsébet nevet. Újpest és Rákospalota lakossága mintegy 20%-kal haladta csak meg az évtized végén az előző népszámláláskori adatot. Pestszentlőrinc lakosainak száma 40 ezerről 68 ezerre nőtt, Csepel 13 ezerről 24 ezerre. A dél-budai övezet növekedése mindössze néhány ezres nagyságrendű maradt. A két népszámlálás adatai Pest környék kétségtelen fejlődését tükrözik. 1920-ban a népesség száma a peremövezetekben 317 126 fő, 1930-ban pedig 455 294, a növekedés 43,6%-os. Budapest hasonló adatai 928 996, illetve 1 004 772, a növekedés 8,2%-os. A főváros és környéke együttes adatai: 1 246 122, illetve 1 460 066, a növekedés 17,2%-os.

A peremövezeti gyorsabb fejlődést kiváltó tényezők, a legfontosabbként említett könnyűipari gyárnyitásokon kívül, azonosak a korábban megfigyelttel. Az olcsóbb ingatlanárak alapján évente átlagban 5000 építési, telekkialakítási és ugyanannyi családi ház-átadás történt, a kisebb mérvű lakás- és telekbérleti díjak, a jó közlekedés, a kisebb közterhek, amelyek a fővárosi 300 pengő körüli fejenkénti adóterheknek alig egyharmadát tették ki, a falusi életformához közelebb álló konyhakertészkedési és állattartási lehetőség, amelynek révén a családi szükségletek jó része pénzkiadás nélkül volt fedezhető s végül a peremtelepülések e fejlődése eleve serkentő hatást gya-



*Középen: Ripka Ferenc főpolgármester. Fotó, BTM Kiscelli Múzeuma*

korolt az övezet egészének gazdasági-társadalmi viszonyaira.<sup>29</sup> A változatlanul fennálló előnyös feltételek nyomán a vidékről felvándorlók főként a peremövezeti településeken leltek első otthonra és megélhetésre, oly módon, hogy innen jártak be fővárosi munkahelyükre. Az elővárosi lakosság több, mint egyötödét a fővárosból kitelepülők tették ki. Itt talált otthonra a történelmi Magyarországhoz tartozó területekről az utódállamok által kiüldözöttek jelentős hányada is.

A foglalkoztatottság jellegét tekintve a lakosság döntő hányada az iparban, a kereskedelemben és a közlekedésben talált alkalmazást. 1920-ban a foglalkoztatottak közül az iparban 57,2%, a kereskedelemben és közlekedésben 21,2% dolgozott. 1930-ban az első csoportban lévők számaránya 58%-ra nőtt, míg a második csoportba tartozóké 18%-ra csökkent az abszolút számok tényleges növekedése mellett. A fővárosban a foglalkoztatottak 41%-a az iparban, 20,6%-a a kereskedelemben volt alkalmazva. A peremövezet tehát iparibb jellegű volt, mint maga a főváros. Az 1930. évi népszámlálás adataiból kitűnik, hogy a 91 000 főnyi peremvárosi munkásságnak fele dolgozott a helyi üzemekben, 10%-a a kisiparban és 30%-a járt be a fővárosi gyárakba. Létszámuk a budapesti gyáripari munkáslétszám 18–20%-át tette ki. Mintegy 5–10%-os munkanélküliségi

arányt is figyelembe kell venni. A peremövezeti munkások 60%-a dolgozott az 500 főnél nagyobb létszámot foglalkoztató 13 nagyvállalatnál. A 46 középüzemben az országos 131-es átlagléttszámmal szemben itt 218 fő volt az átlagléttszám.<sup>30</sup>

Pestszenterzsébeten háromszorosára, Kispesten kétszeresére növekedett a gyárjellegű ipartelepek száma a századfordulóhoz képest. Ugyanakkor a segéd nélkül működőké népszerűsége volt a korábbinak. Rákospalotán, Újpesten és Budafokon 2–5-szörösére nőtt a gyárak száma, de inkább kis- és középipari üzemekről volt szó. A peremövezet iparát tekintve az 1930. évi népszámlálás alapján Újpesten a századforduló körüli 15-tel szemben ekkor 80 nagyvállalat működött. Az öt országos jelentőségű nagyvállalat közül a legszámottevőbb az Egyesült Izzólámpa Rt. volt. 7 nagyobb textilipari vállalat alakult, a város iparán belül most már a textilipar foglalta el a második helyet. A gyógyszervegyészeti ágazaton belül országos viszonylatban is vezető helyet foglalt el a Chinoin gyár.

Rákospalotán a MÁV vasúti főműhelye 2000 munkásnál is nagyobb létszámot foglalkoztató gyárrá nőtte ki magát. Mellette kötszövőgyárak, olaj- és vegyipari vállalatok, mint korábbi alapítású gyárak bővítették termelésüket. Újonnan alakultak a textil-, bőr- és szalámigyárak, továbbá egy nagyobb építőipari vállalat.

Kispesten a 14 iparvállalat közül a Hoffher-Schranz-Clayton-Shuttleworth mezőgazdasági gépgyár 1924-ben megkezdte a traktorok gyártását. Az új alapítások zöme a textilipar körében zajlott le. A legjelentősebb közülük a három új selyemgyár volt. Működött még kefe-, kosár- és seprőgyár, és három festékelőállító üzem.

Pestlőrincen a Kiszepi Textilgyár, a Filatorigáti Textilművek Rt. fonodája és a Continéntál Szalagszövőgyár Rt. a nagyobb új vállalatok, valamint a Wagon Lits hálókocsi-vállalat magyarországi vasúti főműhelye.

Pestszenterzsébeten a textilipar vállalatai jutottak döntő szerephez az 1920-as évekbeni új alapítások révén. 1920-ban alakult az Unió Textilművek Rt., 1923-ban a Mechanikai Szövőgyár vignon szövődéje, a kötöttárugyár és a vasfonalgár. A Juta- és Kenderipari Rt. 800-nál több munkást foglalkoztatott.

Soroksár új textilipari alapításai a Soroksári Textilipar Rt. és az Iris-féle bársony- és szalárgyár.

Csepelen a Weiss Manfréd Művek sikerrel állt át a béketermelésre: mezőgazdasági kisgépek, zománcedények, tejeskannák, ekevasak, csőféleségek, kerékpárok, varrógépek, egyes textilipari gépek, autók, traktorok, repülőgépek és különféle motorok gyártását indították be. A helyi konfliktusok, s az újonnan létrejött országok hadfelszerelésébe történő bekapcsolódás révén folytatódott a hadi- és hadfelszerelési anyagok – most már exportra történő – gyártása. Új alapítások is történtek: megkezdte működését a Magyar Posztógyár Rt., a Neményi testvérek Papírgyára, két szűcsárugyár, egy építőanyaggyár. A Szabadkikötőhöz kapcsolódva három nagyobb olajfinomító-üzem és olajtárolók létesültek.

A dél-budai peremövezetben Budafok gazdasági jelentősége az évtized végére visszaesett. 12 gyárban alig 1000 munkás dolgozott. A borfeldolgozó és -exportáló vállalatok országos szerepe viszont megmaradt. Albertfalván két textilgyár indult be. Nagytétényben a rohamosan fejlődő Metallochémia mellett megalakult a Magyar Gumiárugyár Rt.

A Budapest környéki ipari övezet fejlődése az első világháborút követő évtizedben a könnyűipar térhódításának jegyében történt. Az 1920-as évtizedben alig egy-két már korábban is működő nagyvállalat kényszerült beszüntetni üzemét, míg a többiek, sikerrel megoldva a béketermelésre történő áttérés gondjait ugyancsak bővítették termelésüket. Az ipar, s főként a nagyipar dominanciája határozta meg továbbra is a peremövezet gazdaságának arculatát. Hazánkban az 1890-es évektől kezdődően, nem utolsósorban a millenniumi ünnepségek és kiállítás eseményeitől serkentve, felgyorsult a kapitalista fejlődés. Budapest város- és iparfejlődése ezekben az években

jutott el arra a szintre, hogy mint főváros, mint meghatározó gazdasági potenciált alkotó központ, a környező településeket egyre erősebb kötelékekkel fonja össze saját gazdaságának struktúrájával. A peremterületek és a főváros gazdasági élete jóval az első világháborút megelőzően egymástól elválaszthatatlan egésszé alakult át. Nagy-Budapest ily módon lényegében már a 20. sz. első évtizedére gazdasági tekintetben többé-kevésbé kialakult. Indokolt tehát a főváros környéki településeket már a századfordulótól a fővároshoz szorosan kapcsolódó ipari övezetként gazdasági egységként tekinteni s fejlődéstörténetüket Budapestével összekapcsolva bemutatni. Megállapítható, hogy a területi széttagoltság nemcsak megbéklyózta, a lehetségesnél lassúbb üteműre alakította a peremövezet gazdasági fejlődését, hanem éppen a meglévő sokféle különbözőség miatt, adatszerűen is nehéz összefüggésében felvázolni e történéseket. Az elszórtan meglévő alkalmi felméréseken kívül jóformán csak a népszámlálásokkor készített adatgyűjtések jelentenek összehasonlításra alkalmas sorokat.

VÁLLALATOK ÉS MUNKÁSOK SZÁMA NAGY-BUDAPEST  
ÉS MAGYARORSZÁG TERÜLETÉN 1900–1930 KÖZÖTT\*

| NAGY-BUDAPEST |            |  |      |          |  |      |
|---------------|------------|--|------|----------|--|------|
| Év            | vállalatok |  | %    | munkások |  | %    |
| 1900          | 660        |  | 60,0 | 73 163   |  | 53,8 |
| 1910          | 1 379      |  | 61,4 | 143 700  |  | 56,2 |
| 1920          | 909        |  | 55,3 | 114 023  |  | 53,7 |
| 1930          | 1 213      |  | 59,2 | 158 729  |  | 59,4 |

| MAGYARORSZÁG |                |      |        |      |            |      |        |      |
|--------------|----------------|------|--------|------|------------|------|--------|------|
| Év           | vidéki városok |      |        |      | községek   |      |        |      |
|              | vállalatok     | %    | munkás | %    | vállalatok | %    | munkás | %    |
| 1900         | 268            | 24,3 | 29 440 | 21,7 | 175        | 15,7 | 33 257 | 24,5 |
| 1910         | 508            | 24,0 | 50 833 | 19,9 | 331        | 14,6 | 61 049 | 23,9 |
| 1920         | 435            | 26,5 | 42 624 | 20,0 | 299        | 18,2 | 55 803 | 26,3 |
| 1930         | 475            | 23,2 | 48 655 | 18,3 | 362        | 17,6 | 58 671 | 22,1 |

\*Az 1910. és 1920. évi adatok a trianoni Magyarország területére vonatkoznak

A táblázatnak a Nagy-Budapest-i vállalatokra és munkáslétszámukra vonatkozó adatszlopából kitűnik, hogy a magyar nagyipar már 1900-ban és azt követően is fokozottabb mértékben a főváros körül tömörült. Nagy-Budapest ipari-gazdasági szerepe és meghatározó jellege a három évtized folyamán nem csökkent, hanem inkább növekedett. Az itt működő gyárak fokozatos megszilárdulására és tevékenységük kiterjedésére jellemző az a tény is, hogy átlagos munkáslétszámuk 1930-ra már meghaladta az országos átlagos munkáslétszám adatot.

Érdekes eredményre vezet annak a vizsgálata, hogy miképp alakult a vállalatoknak a főváros irányába történő koncentrálódásának folyamata az egyes ipari ágazatokon belül.

A NAGY-BUDAPESTI VÁLLALATOK SZÁMÁNAK ÉS MUNKÁSAINAK ARÁNYA  
AZ ORSZÁGOS ADATOKÉHOZ VISZONYÍTVA\* 1900-1930

| Ipari főcsoportok               | Vállalatok száma<br>az iparág %-ában |      |      |      | Munkások száma<br>az iparág %-ában |      |      |      |
|---------------------------------|--------------------------------------|------|------|------|------------------------------------|------|------|------|
|                                 | 1900                                 | 1910 | 1920 | 1930 | 1900                               | 1910 | 1920 | 1930 |
| Bányászat és kohászat           | 5                                    | -    | -    | 1    | 5                                  | -    | -    | 1    |
| Vas- és fémipar                 | 80                                   | 82   | 71   | 76   | 36                                 | 51   | 60   | 66   |
| Gépgyártás                      | 73                                   | 67   | 63   | 61   | 78                                 | 78   | 76   | 78   |
| Építőanyagipar                  | 28                                   | 29   | 24   | 21   | 34                                 | 39   | 34   | 30   |
| Faipar                          | 54                                   | 64   | 48   | 64   | 63                                 | 72   | 51   | 63   |
| Bőr-, szőr-, toll-,<br>gumiipar | 67                                   | 64   | 68   | 66   | 68                                 | 57   | 75   | 69   |
| Textilipar                      | 43                                   | 47   | 46   | 55   | 57                                 | 39   | 43   | 63   |
| Ruházati ipar                   | 94                                   | 75   | 89   | 82   | 92                                 | 78   | 92   | 83   |
| Papírosipar                     | 96                                   | 85   | 82   | 87   | 98                                 | 86   | 82   | 84   |
| Élelmezési ipar                 | 60                                   | 56   | 41   | 54   | 56                                 | 52   | 54   | 61   |
| Vegyészeti ipar                 | 66                                   | 67   | 76   | 70   | 82                                 | 77   | 72   | 77   |
| Építőipar                       | 38                                   | 61   | 52   | 63   | 49                                 | 74   | 70   | 78   |
| Sokszorosító- és<br>műipar      | 79                                   | 77   | 70   | 71   | 92                                 | 90   | 87   | 88   |
| Vendéglátóipar                  | 69                                   | 70   | 72   | 75   | 77                                 | 77   | 83   | 83   |

\*Az 1910. és 1920. évi adatok a trianoni Magyarország területére vonatkoznak

Az adatsorokból kitűnik, hogy míg a vállalatok esetében a budapesti koncentráció mérsékeltebben, felemásan s csupán egyes ágazatokban egyértelmű, addig a fővárosi vállalatoknál a munkáslétszám egyértelműen növekedett. Öt iparág kivételével, melyeket jórészt speciális jellegük folytán főként vidéki vállalatok reprezentáltak, a többi 9 iparágban a munkások több, mint kétharmada a budapesti nagyüzemekben talált alkalmazásra.

Érdemes figyelmet fordítani az egyes iparágakon belüli koncentrációra is. A táblázatból kitűnőleg éppen a Budapesten tömörült iparágakban alakult ki a legnagyobb koncentráció, mivel itt voltak az ipari nagyüzemek. A textiliparban például a fővárosban nyilvántartott gyárak 4 százalékában dolgozott az ágazati munkáslétszám 88 százaléka. A gépgyártásban a vállalatok 2 százalékánál volt foglalkoztatva a munkások 82 százaléka. A vegyészeti iparban az üzemek 11 százalékában a munkáslétszám 86 százaléka talált alkalmazást. Nagyipari jellegű volt a fővárosi bőr- és a gumiipar, a papírosipar, a nyomdaipar, a vas- és fémipar, amelyekben is az üzemek mintegy 10 százalékában tömörült a munkások 60-80 százaléka. Az élelmezési iparág üzemei többnyire középipari formában működtek. Kimondottan kisvállalati jellegűek a szállodai-, faipari, az építőipari és a ruházati ágazatok, ahol az alkalmazottak 11-29 százaléka dolgozott a 20 főnél nagyobb létszámú vállalatoknál.

Budapest és a peremövezet összefonódása figyelhető meg az árufelhozatal és a – fogyasztás területén is. Az elővárosi övezetből látták el szinte kizárólagosan a főváros ipari kész- és félkészáru szükségletét. Az élelmiszer-felhozatalt nem tekintve a vidék szerepe e vonatkozásban egy-két áruféleségtől eltekintve csupán másodlagos volt. Általában a vidéki ipar azokon a helyeken tudott fejlődni, illetőleg korábbi pozícióit megőrizni, ahol a budapesti igények kielégítésére irányuló termelés folyt. Talán ez bizonyult a peremövezeti gazdasági fejlődés egyik legfontosabb sajátosságának. Így alakult ki az a helyzet a trianoni Magyarországon, hogy Nagy-Budapest nemcsak az ország legnagyobb ipari termelő központjává fejlődött, hanem egyben az ország legnagyobb ipari felvevő-fogyasztópiaca is volt. Az iparcikket jóformán alig vásárló többmillió nagyságrendű falusi kisparaszti- és földmunkástömegek fogyasztási szempontból nem jelentettek komolyan számbavehető belföldi felvevőpiacot. Az ország elmaradott gazdasági-társadalmi struktúrája

akadályozta a nagy vásárlóerővel rendelkező belső piac kialakulását. A másfél milliós lélekszámú budapesti agglomeráció ugyanakkor felvevőképességével és igényeivel az egész magyar gazdasági életnek – az export-lehetőségek alakulása mellett – meghatározó tényezőjévé vált. A már felsorolt okokon kívül ez a sajátosság is közrejátszott a magyar ipar Budapest központosságának létrejöttében, a főváros és a peremövezet e korszakban is folytatódó rohamos mérvű fejlődésében.<sup>31</sup>

### A NAGY-BUDAPEST EGYESÍTÉSI TERV ALAKULÁSA AZ 1920-AS ÉVEKBEN

Az elvesztett világháborút követő időszakban Nagy-Budapest kérdése lekerült a politikai küzdőtér-ről. A területének egyharmadára zsugorodott ország fővárosa aránytalanul látszott a népességhez képest. Egy sor más égető probléma – a szétzilált gazdaság helyreállítása, a menekültek beilleszkedése, a régi és újonnan felemelkedett hatalmi csoport osztozkodása az ország feletti uralomban – követelt sürgős megoldást. Az élet már létrehozta a főváros körül a milliószerű nagyobb lakosságú agglomerációt. Ezért a főváros és a környék összekapcsolása csupán a közigazgatás rendjének szabályozási problémakörében jelentkezett. Nem az agglomeráció gazdasági-népességi vonatkozásaiban volt szükség valamiféle elhatározásra, hiszen e téren az 1920-as években is töretlen volt a fejlődés, hanem éppen a jól szabályozott kapcsolatrendszer kialakítása volt a feladat. Nyilván a főváros és környéke igazgatási, közlekedési, stb. kapcsolatrendszerének ésszerű megvonása méginkább növelhette volna nemcsak e központi régió, hanem visszahatásában az egész ország felemelkedését. E szabályozásra, ekkor egy egész sor politikai és gazdasági ok miatt nem kerülhetett sor.

A gazdasági összefonódás erősödésén túl, az 1920-as években már néhány más pánt is összekötötte a fővárost a peremövezettel. A telefonhálózat eleve a környékbeli városoknak és községeknek a fővárossal egységes hálózatba való kapcsolásának alapelve szerint létesült. Az 1923-ban alakult fővárosi tulajdonú BSZKRT érdekeltségi vállalatai révén (a BHÉV csak 1933-tól a fővárosé), már ebben az évtizedben meghatározó tényezője a peremövezeti közlekedésnek. Ezekben az években indítja járatait a főváros új autóbuszüzeme is az elővárosi körzetekbe. Az Elektromos-, Víz- és Gázművek is kiterjesztik hálózatukat a közigazgatási határokon kívülre, bár a peremvárosok egy részének kiépült a saját kommunális ellátási hálózata.

Igazgatási, rendészeti szempontokból is mutatkozott előrelépés. Újpest már 1907-ben városi rangot kapott; Rákospalota és Pestszenterzsébet 1923-1924-ben, Budafok 1926-ban. 1889-1916 között – beleértve Csepel nagyközséget is – kiterjesztették területükre a fővárosi rendőrség illetékességét. Azonban büntetőrendészeti szempontból, éppúgy, mint a Pest-megyei igazgatás szempontjából is, külön területi egységként kezelték a Pest környéket: a pestvidéki ügyészség illetve bíróság, a budapestvidéki rendőr-főkapitányság és közigazgatásilag is a Pest megyei központi járás kötelékébe tartozott, tehát bizonyos különállása mindig is megvolt az igazgatáson belül. Választójogi szempontból is eltérő rendezés alakult ki.<sup>32</sup>

A gazdasági kapcsok erősödése, az igazgatásrendészeti különállás ellenére, főként politikai és nem utolsósorban gazdasági megfontolások miatt nem haladt előre az egyesítés ügye. Az 1920. évi fővárosi községi választásokon a Keresztény Községi (Wolff) Párt jutott a törvényhatósági bizottságban többséghez. Wolffék, akik az ellenforradalmi rendszer jobboldalán helyezkedtek el, éppen a főváros feletti uralom megszerzésével jelentős hatalmi bázishoz jutottak. A budapesti autonómia berkeiből – támaszkodva egyebek mellett a közüzemi hálózat anyagi-társadalmi erejére – saját elképzelésük és érdekeik szerint próbálták az országos politikát befolyásolni. Éles keresztényszocialista-antiszemita-szélsőjobboldali demagógiájuk zavarta a rendszer konszolidációjára törekvő konzervatív-liberális beállítottságú kormányt. Érthető, ha a hatalmi harcban a

wolffisták nem vágytak különösebben a főleg munkáslakta peremövezet fővároshoz való csatolására, különösen azután, hogy az 1922. évi nemzetgyűlési választásokon a baloldali pártok a fővárosban majdnem 200 ezer szavazattal a 25 nemzetgyűlési mandátumból 16-ot szereztek meg.<sup>33</sup> Joggal tételezték fel, hogy a munkáslakta többségű peremövezet Budapesthez csatolását követően hatalmi bázisuk tovább szűkülne. Véleményüknek eléggé egyértelműen hangot is adtak. Az 1925. évi községi választásokat követően, amikor is Wolffék kompromisszumra kényszerültek a főváros feletti uralom gyakorlásában Bethlen István miniszterelnök városi pártjával, már együttesen utasították el az évtized fordulóján újra felerősödött egyesítési terveket.<sup>34</sup>

A saját hatalmi bázis töretlen megőrzésének célján túl, gazdasági okai is voltak a városvezetőség elutasító magatartásának. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának alelnöke egy előadásában így jellemezte ezt az időszakot:

„Budapest székesfőváros és környéke közös érdekeinek megoldása helyett jelentéktelenebb kérdések jutottak előtérbe; a székesfőváros és környéke közületei az ellentétekből származó harcokkal töltik az időt. Ezek a harcok különösen a városi vám, a közlekedési árproblémák, a fogyasztási adó és a piac körül összpontosulnak.”<sup>35</sup>

A legélesebb ellentétek a városi vám ügyében alakultak ki.<sup>36</sup> A főváros vámszedése a területére beszállított áruk után középkori eredetű volt. A városi vám beszédese a főváros határán húzódó vámvonalon elhelyezett vámsorompóknál, illetve vámházaknál történt. 1923-ban az a változás következett be, hogy a beszállított áruk után egyben ki kellett fizetni az akkor bevezetett fogyasztási adótételt is. A főváros vezetősége a városi vámvonal szükségességét és a vámtételek nagyságát vitató észrevételekkel szemben elutasítólag válaszolt, hangoztatva, hogy az évi 6-9 millió pengős bevételi forrásról nem mondhat le. Azzal is érveltek, hogy a fővárosi vám révén lehetséges a kedvező budapesti nagyvárosi fogyasztópiac fenntartása. A vámtételek emelését a forgalom csökkenésével indokolták.

A fogyasztási adók fővároszra illető része évente 12–13 millió pengővel gyarapította Budapest pénzbevételeit. A Pest környéki települések a fővárosban vásárló lakosaik után – bizonyos előre megállapított kulcs alapján – szerettek volna részesedést kapni. A városvezetés álláspontja e témakörben is elutasító volt.

A kereseti adószedés vonatkozásában is a fővárosra nézve kedvező helyzet alakult ki. A kereseti adót a munkáltató vonta le a dolgozók fizetéséből és utalta át az adóhivatalnak. Ha egy munkáltatónál 50 főnél több olyan munkavállaló dolgozott, akik nem fővárosiak voltak, akkor lehetőség állt fenn arra, hogy az illetékes lakóhely kérje az érintett munkavállalók kereseti adójának átutalását. Miután Pest környékéről több mint 30 ezer dolgozó járt be budapesti munkahelyekre, érthetően nem kis összegről volt szó. A probléma abban jelentkezett, hogy az egy helységről származó munkavállalók általában 50 főnél kisebb csoportban dolgoztak egy munkaadónál. Emiatt a peremövezeti települések elestek az őket illető adóbevételektől. Azt a kérést, hogy töröljék el a létszámhatárt és valamennyi peremövezeti dolgozó után levont kereseti adót utalják át lakhelyük igazgatásához, azzal vetették el, hogy annak végrehajtása óriási adminisztrációt igényelne. A főváros kereseti adóbevételei 14–20 millió pengő körül alakultak. A Pest környéket sújtó adótételek között említendő a liszt- és húsforgalmi adó is, amely évente 6–7 millió pengő körül váltakozott.

Számottevő bevételt biztosított a főváros számára a közlekedési adó, amelyet a jegyek árába beépítve a közlekedési eszközökön szedtek be az utazóktól és fizettek be a vállalat székhelye szerinti adóhivatalnak. 1923-tól a legnagyobb közlekedési vállalatok a főváros tulajdonában lévő BSZKRT érdekkörébe kerültek. A BSZKRT és érdekeltjei hálózata a peremövezetre is kiterjedt, különösen 1932-től, amikor a főváros a BSZKRT részére átadta az elővárosi vasutat is. A peremövezeti városok a közlekedési vállalatok által fizetett ún. területhasználati díjon kívül még a közlekedési adó arányos részére is igényt tartottak.

Az említett adó- és vámtételek a gazdasági élet konjunktúrális alakulásától függően évente 45-60 millió pengő bevételt jelentettek a fővárosnak. A realitások figyelembevételével történő peremövezeti arányos részesítés bevezetésével a főváros minimálisan 30%-át veszítette volna el bevételeinek. Innen is levezethető tehát az 1920-as évek budapesti városvezetésének elzárkózása Nagy-Budapest létrehozásának kérdéséről. Politikai és gazdasági szempontokból az 1920-as, 1930-as évek Budapestjének uralkodó községi pártjai számára kellemesebb és gondtalanabb volt a korábbi évtizedek során kialakult nagyváros-peremövezet viszony konzerválása.<sup>37</sup> A főváros fenntartását és fejlesztését szolgáló bevételek nem jelentéktelen hányada tehát a közvetlen környék és a távolabbi országterületek még részben a feudális időkben eredő jogok kihasználásán alapuló kíméletlen megsarcolásából származott. Fényt vet ez egyben Budapest erőltetett ütemű fejlődésének egyik nem elhanyagolható forrására is.

### PEST KÖRNYÉK FEJLŐDÉSE AZ 1930-AS ÉVEKBEN

Az 1920-as években kibontakozó fejlődési tendenciák, melyek eredményeként a budapesti agglomeráció az ország legnagyobb ipari-kereskedelmi központjává és legjelentékenyebb felvevő fogyasztói piacává alakult, az 1929-1933. évi világgazdasági válság következtében némileg lelassulva, de az 1930-as években továbbra is megnyilvánultak. A magyar ipar Nagy-Budapest centralizációja a kormányprogram szintjére emelt vidéki iparfejlesztés ellenére továbbra is fennmaradt, sőt a koncentráció az 1930-as években is folytatódott.<sup>38</sup>

A Pest környéki övezet fejlődésére jellemző adatokat tekintve, a gyárak számának alakulása szembeötlő. 1921-1930 között a gyárak száma az övezetben több mint kétszeresére nőtt, míg a tárgyalt évtizedben mindössze 36 új gyár létesült, melyek csaknem kivétel nélkül a textil- és élelmiszer-feldolgozó ágazatokba tartoztak. 1920-1930 között a munkások száma 21 ezerrel 37 ezerre nőtt. 1938-ban 60 ezer a munkások száma. A növekedés mértéke az előző évtized 73%-ával szemben csak 59%-os, mégis feltétlenül pozitívumként értékelhető, hiszen mögötte a korábban alapított mintegy másfélszáz új gyár megszilárdulásának ténye áll. A Pest környéki ipari-elővárosi övezet gyárainak nagyüzemi jellegére utal az is, hogy például 1938-ban az itteni gyárak átlagos munkáslétszáma 196, a fővárosiaké 81, míg az országban lévő valamennyi gyárüzemé mindössze 75 fő volt. A Pest környéki nagyvállalatok az ország iparának élvonalába tartoztak s külföldön is sikerrel reprezentálták a magyar gyáripárt.<sup>39</sup>

Az 1930-as években Budapest és Nagy-Budapest helye és jelentősége nagyobbá és fontosabbá vált, az előző évtizedbeli szintnél. Az ország központjának és a vele összefonódott közvetlen környékének növekedése az 1930-as években is folytatódott. A régió fejlődésüteme e periódusban is maga mögött hagyta az országos átlagot. A folytatódó gyáripari koncentráció – a kormányzat erőfeszítései ellenére – továbbra is meghatározó tényezője Nagy-Budapest rohamos gyorsaságú növekedésének. A nagy-budapesti gyártelepek száma az országos adat 46,6%-a, a munkások részaránya pedig 61,9%-os.

Budapest a pénzügyi- és hitelélet területén is az ország legnagyobb központjává alakult az 1920-as évekre. Itt volt a székhelye az ország pénzügyi életében döntő fontosságú jegybanknak, az 1924-ben alapított Magyar Nemzeti Banknak, amely az Osztrák-Magyar Bank és a M. Kir. Állami Jegyintézet jogutódjaként az első önálló magyar pénzjegykibocsátó intézet volt. Itt székelt az állam legnagyobb bankja a Magyar Kir. Postatakarékpénztár is. A magyar bankhálózat növekedése az 1867. évi kiegyezést követően a fővároshoz hasonlóan impozáns méretű. Az országnak ekkor mindössze 63 hitelintézete volt. 1880-ig a bankok és takarékpénztárak száma 432-re, 1900-ra 1011-re nőtt. A századfordulón a hitelszövetkezetekkel együtt 2696 pénzintézet működött az országban. Számuk 1913-ra 5000 fölé emelkedett. A bankügy koncentrációjára jellemző, hogy pél-

dául 1900-ban a budapesti székhelyű 102 bank, takarékpénztár és hitelszövetkezet, bár számukat tekintve nem egészen 4%-át tették ki az összes magyarországi pénzügyintézetnek, tőkeerejük részesedése meghaladta a 60%-ot. 1913-ban nagyjából hasonlóak az arányok.<sup>40</sup>

Az 1920. évi békekötést követő fél évtizeden át tartó inflációs-spekulációs időszakban, az új országterülethez képest túlméretezettnek bizonyuló bankhálózatban, csakúgy, mint a kereskedelem területén felerősödött a csődök, bukások és kényszer-racionalizálások folyamata. 1929-ben az országban már csak 1500 hitelintézet található. Budapesten 158 a pénzügyintézetek száma, azaz 11%, de hatókörük az országos gazdasági élet negyötödére kiterjedő. A hús-, fiókhálózattal is rendelkező budapesti nagybank vidéken 288 fiókintézetet uralt, s az összes bank alaptőkeállományának 70%-át, a vidéki fiókjaikkal együtt 90%-át tartották tárcájukban. Az első hét legnagyobb budapesti bank a magyar gyárilpar több mint 60%-át tartotta kézben. Erejük növekedésére jellemző, hogy 1913-ban ez a mutató még csak 47%-on állt.<sup>41</sup> A magyar gazdasági életben jelenlevő 20-30%-os külföldi tőkerészesedés is a budapesti nagybankokon keresztül fejeződött ki. A külföldi kölcsönök is ezeken a bankokon keresztül jutottak el a magyar gazdasági életbe. Budapesten élt az a mintegy 50 legnagyobb hatalmú hazai tőkés család és érdekeltjeik, akik döntő befolyással rendelkeztek a gazdasági életben. A főváros peremövezetében is több pénzügyintézet működött, melyek formailag önállóknak tűntek. Közülük néhány már a kiegyezést követő években alakult, de többségük a századforduló körül kezdte meg tevékenységét. Számuk változott a gazdasági élet konjunktúrájának függvényében, de harmincnál soha nem volt több.<sup>42</sup> A gazdasági világválság időszakában (1929–1933) a kisbankok száma a fővárosban 35%-kal csökkent. Néhány peremövezetbeli bank és fiókintézet is felszámolt. A pénzügyi csődök elhárításának szándékával a Magyar Nemzeti Bank megemelte a lejárt váltókölcsönök meghitelezésére szolgáló úgynevezett visszszámítolási keretét a korábbi évi 300 millió pengőről 700 millió pengőnél nagyobb összegre. 1934-ben a keretből a budapesti nagybankok 685 millió pengővel részesedtek, tehát a nagybankok állami segítség révén elvesztett kihelyezéseiket pótolva, újra tőkéhez juthattak. A válság káros következményeinek kivédésére és a gazdasági élet fellendítésére az állam és a pénztőkés csoportok 6 különleges nagybankot alapítottak, melyek a fővárosban hozták létre központjaikat.<sup>43</sup> Ha a két legnagyobb állami pénzügyintézet, az MNB és a Postatakarékpénztár mellett a fővárosi érdekeltiségű és tevékenységét mind jobban kiterjesztő Budapest Székesfővárosi Községi Takarékpénztárat és az újonnan életre hívott különleges rendeltetésű pénzügyintézeteket, valamint a fővárosban székelő szövetkezeti monopolszervezeteket (Futura, Hangya) és más félállami export- monopolszervezeteket is figyelembe vesszük, akkor még szembeötlőbbé válik Budapest elsősége a magyar gazdaság pénzellátásában.

A főváros peremövezetének fejlődése az 1930-as években természetesen a népesség-növekedésben is megnyilvánult. 1930-hoz képest 1938-ban mintegy 200 000 fővel többen éltek az elővárosi övezetben. Budapest lakossága – beleszámítva a közvetlen környékét is – ekkorra elérte a másfél milliót. Bár a főváros peremövezete közigazgatásilag Pest megyéhez tartozott – területe 3,5- lakossága 33- és adóbevétele 40%-át jelentette – a külön igazgatási szervezet ellenére a főváros és a peremövezet mindinkább szoros egységgé vált. Az 1930-as évek végére – az 1933. évi BHÉV közbeségítést és a Fővárosi Autóbuszüzem 1938. évi terjeszkedését is figyelembe véve – megvalósult a főváros és a környék egységes közlekedési rendszere.<sup>44</sup> Tovább épült a fővárosi távbeszélő központokhoz kapcsolódó telefonhálózat. A víz-, villany- és gázszolgáltatás bővülése a fővárosi érdekeltiségű budapesti közüzemekre támaszkodott, bár egyes peremvárosoknak formailag önálló és magánérdekeltiségű kommunális vállalatok is voltak. A peremvidék nagy része ekkor már a főváros nagy közüzemeitől szerezte be szolgáltatásait. A rendőrségi hatáskör és a választások körzetbeosztása szempontjából is elkülönült Pest környéke a megyétől. 1937-től építészeti és városrendezési tekintetben az elővárosok az FKT hatáskörébe kerültek. A Közműkutatás által kialakított Nagy-Budapest-terv ismertté és elfogadottá vált nemcsak a szakemberek előtt, hanem a széles közvélemény számára is.

## TERVEK ÉS TETTEK NAGY-BUDAPEST LÉTREHOZÁSÁRA AZ 1930-AS ÉVEKBEN

A főváros vezetősége a már említett politikai-gazdasági okok miatt az 1930-as években is elzárkózó magatartást tanúsított Nagy-Budapest tervével szemben. Ilyen tervek ebben az időszakban inkább az állami vezetés részéről merültek fel, látván Budapest és közvetlen környéke közigazgatási helyzetének különbözőségeiből adódó állapotok káros voltát és tarthatatlanságát. A témát a legkülönbözőbb irányzatú sajtóorgánumok is állandóan napirenden tartották, akár külön mellékletek, különszámok, vagy ismertebb város- és községi vezetők ezirányú meginterjúvolása formájában. Rakovszky Iván volt belügyminiszter, már – az FKT elnöki minőségében – 1929-ben elmondotta, hogy minisztersége időszakában látott egy törvénytervezetet, amely szerint külön Pest-környék vármegyét kívántak volna szervezni. Keresztes-Fischer Ferenc első belügyminiszteri időszakában, 1934-ben a gazdasági válság nyomán felvetődött, a drága közigazgatás olcsóbbítását célzó racionalizálási tervek keretében kidolgoztatott Harrer Ferencel egy tervezetet Nagy-Budapest problémájának megoldására. Lehet, hogy erre az indítékot Harrernek a Városi Szemlében közzétett Budapest városrendezési terveiről elmélkedő tanulmánya adta.<sup>45</sup>

Közben nemcsak Budapest és környéke rendezésének kérdése maradt továbbra is a közvélemény és a várostudományi kutatások napirendjén, hanem az 1930-as években felerősödő vidéki magyar városfejlődés is hasonló gondokat vetett fel. Aktuálissá vált a három legnagyobb vidéki agglomerációval rendelkező város: Miskolc, Szeged, valamint Győr és környéke rendezésének tovább már nem halogatható szabályozása.

Kozma Miklós belügyminiszter 1936-ban napirendre tűzte a magyar városrendezési ügyek törvényi szabályozását. Miután ő személyesen nem érdeklődött Nagy-Budapest iránt, a törvényjavaslat úgy került a képviselőház elé, hogy abban e kérdés nem vetődött fel. Harrer Ferenc egy 1945 után megjelent tanulmányában írta meg, hogy az általa kidolgozott újabb Nagy-Budapest megoldást csak az FKT újonnan kinevezett elnöke, Bessenyei Zénó „diplomatikus ügyességgel vezetett akciójával” sikerült a törvényjavaslatba becsempészni, méghozzá oly módon, hogy az előkészítő bizottsági tárgyalás alá került szövegben ez a megoldás nem szerepelt. Amint a szociáldemokrata párt egyik képviselője, Propper Sándor a képviselőházban előadta, „...az előadó úr lepott meg bennünket a javaslat tárgyalásának első napján, bizonyára nem saját önszántából” a Közmunkák Tanácsa hatáskörének Budapest környékére történő kiterjesztésével.<sup>46</sup> A kormánypárti többség révén a javaslatot elfogadták s az 1937. évi VI. törvénycikk elnevezéssel kihirdetésre került.<sup>47</sup>

A városrendezésről és építésügyről szóló törvénycikk nemcsak e két terület fejlődésének adott új, törvényben biztosított lehetőséget és feladatokat, hanem az FKT hatáskörét a főváros környékén fekvő városokra és községekre is kiterjesztette. Ettől számítva a városrendezés és építésügy problémái a fővárosban és a környéken a helyi viszonyokra tekintettel levő, de azonos elvek szerinti megoldás útjára jutottak. Nagy-Budapest hatalmas probléma komplexuma elindult a kibontakozás útján. Az 1937. évi VI. tc. egyben új kifejezést is meghonosított a magyar törvénykezés és a városfejlődés terén azzal, hogy megalkotta a „Budapest székesfőváros környéke” kifejezést. E fogalom lényegében azt a területet jelentette, amelyet városrendezési és építésügyi tekintetben ugyanazon hatóság, az FKT hatáskörébe illetve irányítása alá tartozónak deklarált a törvény. Ez a megoldás kevesebbet jelentett, mint amit közigazgatásilag egy egységbe vont Nagy-Budapest hozhatott volna. Az adott helyzetben a megoldásnak, illetve a megoldás felé történő előrehaladásnak mégis ez biztosította az egyetlen lehetséges módját.

A törvény annak a történelmi fejlődésvonalnak a figyelembe vételével készült, amely 1872 óta, a három Duna-menti testvérváros – Buda, Óbuda és Pest – fővárossá kialakulásának folyamatában érvényesült. Nevezetesen a három város esetében az FKT volt az a hatóság, amely a különböző

fejlődési szinten álló testvérvárosok rendezésével, átalakításával, nagyszabású közmunkák és középítkezések révén hatékonyan közreműködött Budapest európai mértékű világvárossá fejlesztésében. 1937 után belátható közelségbe került a peremövezetek fokozatosan a fővárosi szintre történő felemelésének reális lehetősége a városrendezési terv megalkotása és megvalósítása útján.

### *A VÁROSRENDEZÉSI TÖRVÉNY (1937:VI.TC.) BUDAPESTRE ÉS KÖRNYÉKÉRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSAI*

Az 1937. május 11-én közzétett törvény meghatározta a városrendezés és városfejlesztési terv elkészítéséhez szükséges alapvető munkálatok fajtáit és sorrendiségét. A városrendezés első technikai műveleteként előírta a városias kialakításra szánt terület vízszintes és magassági felmérését. Pest környék térképei 1882-1928 között készültek, többféle méretarányban, és esetenként 50 évnél korábbi állapotokat tüntettek fel. Ezért az első feladat a Pest környékhez tartozó 6 megyei várossal és 19 községgel – az FKT illetékességének határait csak majd egy év múltán, 1938 tavaszán határozta meg a városrendezési törvényben előírt módon a 32/1938. BM. számú rendelet – fotolitográfiai úton ötezres léptékű, új térkép elkészítése volt. Ez a munka 1938 nyarára fejeződött be, nem kevés anyagi ráfordítással.<sup>48</sup>

A korabeli egységes léptékű térkép elkészülte után következett a terület főközlekedési úthálózati tervének kimunkálása, majd a vízrendezési tervé, melybe a Duna-szabályozási terv is beletartozott. A tömegforgalmú közlekedés bővítési, vonalrendszeri módosításokat is magába foglaló tervei együtt készültek a fő közműhálózati rendszerek fejlesztési terveivel. Mindezen előzetes fejlesztési elképzelések összegzését követően kerülhetett sor az általános rendezési terv elkészítésére, melynek fő feladata volt a városias településű területek, ipari övezetek, pihenőterületek stb. meghatározása.

A városrendezési törvény előírásai szerint a városfejlesztési tervet hat éven belül kellett elkészíteni. A főváros és környéke rendezési tervei felelősen az FKT-t tették meg, a határidőt 1944. január 1-jében határozták meg. A főváros törvényhatósági bizottsága által létesített különbizottság azonban már 1940-re elkészítette és nyomtatásban megjelentette Budapest városfejlesztési programját, amelynek külön fejezetét képezte a Nagy-Budapest kialakításának tervezete. E lépéssel a főváros megelőzte az FKT munkálatait és kijelölte mindazon főbb fejlesztési célokat, amelyek alapján az 1940-es évek elejétől a régió nagyobb építkezései folytak. A hivatalosnak tekinthető FKT terv csak 1945-ben készült el.

Az FKT-munkálatok tudományos megalapozottsággal, az addigi eredmények értékelő figyelembevételével készültek. Különösen a városias betelepülésre szánt területek meghatározását készítették elő igen alapos munkával. Abból indultak ki, hogy ha egy városias településen 200 ember jut egy hektárra, akkor 100 emberre kell jutnia egy hektár szabad területnek. E szempontból kedvező feltételek között dolgozhattak, mivel Budapesten egy hektár területre kerekén 50 ember, a környéken 26, Nagy-Budapestre átszámítva 13 ember jutott. Tehát elegendő terület állt rendelkezésre egy korszerű, egészséges életfeltételeket nyújtó metropolis kifejlesztéséhez. A lak-sűrűség viszonylag alacsony volta viszont a közművesítés rentabilitását kérdőjelezte meg, mivel a hektáronkénti 70–100 lakos jelentette e szempontból a minimumot. A főváros belterületén ez az arány fennállt, innen is eredt Budapest belső kerületeinek kitűnőnek mondható közmű ellátottsága. Mindezek a munkálatok – együtt az 1940-ben közreadott budapesti városfejlesztési programmal – Nagy-Budapest létrehozásának gondolatát eredményesen propagálták, a városvezetés és a közigazgatás körében, mint elhatározott tényt tudatosították – mégis jogi-igazgatási vonatkozásban az egyesítés ügyét nem vitték előre.<sup>49</sup>

Nagy-Budapest terve egyelőre csak a fővárosi és környéki úthálózat egyöntetű megál-  
lapításában, és a motorizációs fejlődéssel összefüggő útépitésekben valósult meg. A telepítési poli-  
tika vonatkozásában, a terület felhasználását, és az építkezések szabályozását illetően egységes  
szempontok nem alakultak ki. Nem realizálódott a Nagy-Budapest elgondolásnak az a célkitűzése,  
mely a létesítendő nagyváros védőgyűrűvel történő körülfogására irányult, megakadályozandó  
újabb települések és nyomorregyedek városhatár melletti kialakulását.<sup>50</sup>

## A PEST KÖRNYÉKI ÖVEZET GAZDASÁGI FEJLŐDÉSE A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ ÉVEIBEN

A peremövezetben lezajlott fejlődés adataiból az tűnik ki, hogy a növekedési ütem ezekben az  
években már nem érte el sem az 1930-as évek, még kevésbé az 1920-as évek viharos gyorsaságú  
fellendülésének mértékét.<sup>51</sup> Az alapított új vállalatok zöme kisüzem, ezek a meglévő nagyvállala-  
tok mellett kiegészítő jellegű termelést és szolgáltatást végeztek. A repülőgépgyártás körében  
működő néhány gépipari nagyvállalaton kívül egyetlen jelentősebb gyárnyitás sem történt. A  
munkáslétszám növekedésének üteme ugyancsak elmaradt az országos szint mögött. Pest-  
környéken működtek továbbra is a legnagyobb létszámmal üzemelő gyárak. A fejlődés lelas-  
sulásában szerepet játszott egyrészt a már meglévő ipari kapacitások jobb kihasználására való  
törekvés az új alapítások helyett, másrészt a külföldi nyersanyagok és félkészáruk behozatalának  
visszaesése. A háborús viszonyok fokozottabb eluralkodásával összefüggésben mind érezhetőbbé  
vált a munkaerő hiánya. Pest-környék ipara az 1930-as évek végére elért rendkívül magas felfutási  
szint után újból csak 1942-ben jutott hasonló eredményekhez. 1943-ban az erőfeszítések ellenére  
alig mutatható ki valamelyest fejlődés.<sup>52</sup>

A PEST-KÖRNYÉKI IPARI ÖVEZET FEJLŐDÉSE 1938–1943

|                                       | 1938    | 1939    | 1940    | 1941    | 1942    | 1943    | 1938:<br>1943 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------|
| <i>Ipartelepek<br/>száma</i>          |         |         |         |         |         |         |               |
| Pest-környék                          | 306     | 307     | 299     | 312     | 339     | 355     | 116%          |
| Budapest                              | 1 553   | 1 555   | 1 551   | 1 570   | 1 631   | 1 683   | 108%          |
| Nagy-Budapest                         | 1 859   | 1 862   | 1 850   | 1 882   | 1 970   | 2 038   | 110%          |
| Vidék                                 | 2 131   | 2 163   | 2 209   | 2 225   | 2 246   | 2 326   | 109%          |
| Országos <sup>1</sup>                 | 3 990   | 4 025   | 4 059   | 4 107   | 4 216   | 4 364   | 109%          |
| <i>Munkások<br/>száma<sup>2</sup></i> |         |         |         |         |         |         |               |
| Pest-környék                          | 60 066  | 71 750  | 67 560  | 65 750  | 72 052  | 72 903  | 121%          |
| Budapest                              | 125 486 | 144 168 | 146 686 | 156 527 | 158 846 | 160 846 | 128%          |
| Nagy-Budapest                         | 185 522 | 215 918 | 214 246 | 222 277 | 230 898 | 233 749 | 126%          |
| Vidék                                 | 114 051 | 131 395 | 135 028 | 142 561 | 151 085 | 166 061 | 146%          |
| Országos                              | 299 603 | 347 313 | 349 274 | 364 838 | 381 983 | 399 810 | 133%          |

1. A trianoni országterület adatai

2. Munkáslétszám október 1-én

A PEST-KÖRNYÉKI IPARI ÖVEZET, BUDAPEST, NAGY-BUDAPEST ÉS VIDÉK IPARTELEPEINEK ÉS MUNKÁSAINAK HELYE  
MAGYARORSZÁG IPARI ÉLETÉBEN (ADATOK SZÁZALÉKBAN)

|                          | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| <i>Ipartelepek száma</i> |      |      |      |      |      |      |
| Pest-környék             | 7,7  | 7,6  | 7,4  | 7,6  | 8,0  | 8,1  |
| Budapest                 | 38,9 | 38,6 | 38,2 | 38,2 | 38,7 | 38,6 |
| Nagy-Budapest            | 46,6 | 46,2 | 45,6 | 45,8 | 46,7 | 46,7 |
| Vidék                    | 53,4 | 53,8 | 54,4 | 54,2 | 53,3 | 53,3 |
| <i>Munkások száma</i>    |      |      |      |      |      |      |
| Pest-környék             | 20,0 | 20,6 | 19,3 | 18,0 | 18,9 | 18,2 |
| Budapest                 | 41,9 | 41,5 | 42,0 | 42,9 | 41,6 | 40,2 |
| Nagy-Budapest            | 61,9 | 62,1 | 61,3 | 60,9 | 60,5 | 58,4 |
| Vidék                    | 38,1 | 37,9 | 38,7 | 39,1 | 39,5 | 41,6 |

A Pest környéki ipar termelése mintegy 18-20%-át tette ki az országos gyáripari termelésnek. Nagy-Budapest részesedése 60-63% körül mozgott. Pest vármegye – az ország legnagyobb megyéje – szempontjából a Pest környéki övezet döntő gazdasági jelentőséggel bírt, mivel például a megye összipari termelésének mintegy 94-95%-át ez a régió adta. Így érthető, ha a Nagy-Budapest egyesítési törekvéseknek ez időkből legfőbb ellenlábasa Pest megye vezetősége, a sok esetben egyoldalú, helyi érdekeket képviselő peremövezeti városi és nagyközségi vezetőségekkel együtt. Érdekes következtetések levonására szolgál a munkaslétszám részesedési-arány vizsgálata is. A budapesti gyáripari munkásság aránya az országos gyáripari munkaslétszámokban hat év alatt 43,5%-ról 41%-ra esett vissza. A Pest környéki részesedési arány 21%-ról 1943-ra 18,6%-ra csökkent. A nagy-budapesti részarány 64,3%-ról 59,6%-ra esett vissza. Az együttes – gyáripari és kisipari – munkaslétszám vonatkozásában ellenkező irányú folyamat figyelhető meg: Nagy-Budapest részaránya országos viszonylatban 54,8%-ról 1942-re 57,6%-ra nőtt. E jelenség bizonyítja, hogy a régió háborús gyáripari fellendülésével egyidőben kis- és kézműipari fejlődés is bekövetkezett, s ez volumenében meghaladta az ipari konjunktúra mértékét.<sup>53</sup>

### A KÖZELLÁTÁSI ÉS KÖZLEKEDÉSI NAGY-BUDAPEST KIALAKULÁSA 1943-BAN

A háború kitörését követően szűkösebbé váló élelmiszerkészletek és a lakossági ipari fogyasztási cikkek csökkenő termelése szükségessé tette a jegyre történő adagolás életbeléptetését. Budapesten 1940-ben megalakult az Élelmiszer Jegyközpont. A főváros vezetősége nagy erőfeszítéseket tett megfelelő készletek felhalmozásával, saját közüzemi élelmiszer-ellátó és termelő vállalatok fokozottabb működtetésével a lakosság közellátásának biztosítására. A főváros közélelmezési szervezetének hároméves kielégítő működése s a fővárosi Élelmiszer-Jegyközpont ügyvitelének kedvező tapasztalatai nyomán a kormány 1943. január 1-jével 24 Pest környéki megyei város és község élelmiszer- és lakossági fogyasztási iparcikk ellátásának megszervezését Budapest polgármesterére bízta. A döntés valójában a korábban kialakult gazdasági helyzet és kapcsolatrendszer elismerését jelentette s újabb lépésként volt értékelhető Nagy-Budapestnek, mint igazgatási egységnek a létrehozására. A főváros közigazgatási határai mentén kialakult települések anyagi erőforrások híján, a békés viszonyok között is a budapesti élelmiszerkereskedelemre támaszkodtak. A több évtizedes múltra visszatekintő fővárosi érdekeltségű közélelmezési vállalatok és

intézmények ugyanis az élelmiszer-ellátás terén kiegyensúlyozó szerepet töltve be, mindig is jobb budapesti áruellátást nyújtottak.

A permővezet lakossága az 1920-as évektől számítva jelentősen gyarapodott. A 100-200%-os népességnövekedési átlagok mellett kiugró fejlődést elért települések is voltak. Csepel lakossága 400%-kal nőtt meg a két évtized alatt. Az élet minősége terén is megfigyelhető volt bizonyos fejlődés. Ennélfogva az övezet lakosságának nemcsak a száma nőtt meg, hanem igényei is.<sup>54</sup> A Pest-megyei és a permővezeti igazgatás szűkebb körű önkormányzatával és még kisebb anyagi eszközeivel nem tudott lépést tartani a rohamos fejlődéssel. Sem a gazdaságigazgatás, sem a kommunális ellátottság szintje, sem a közületi tulajdonban lévő vállalatok nem fejlődtek a szükségleteknek megfelelően. Ez a helyzet tükröződött az 1939. évi országgyűlési választások eredményeiben is.<sup>55</sup> A korlátozott helyi lehetőségek és a növekvő igények közötti ellentmondást a háborús nehézségek még jobban elmélyítették. A permővezet közellátása is akadozott, ami fokozódó nyugtalanságot váltott ki a lakosság széles rétegeiben s elkerülhetetlenné vált, hogy a jól működő fővárosi közellátási szervezet hatáskörét ne terjesszék ki e körzetek ellátására is.

A főváros vezetői elégedetten fogadták a kormány döntését, hiszen az ő érdemeiket ismerték el, az ő hatalmi régiójukat szélesítették. Nem nagyon titkolt ambícióik szerint babérokat kívántak szerezni Nagy-Budapest létrehozásában, s úgy vélték, a kormány e döntése fontos a város határainak kiszélesítését követelő mozgalomban. A politikai erőviszonyok, a háborús helyzet azonban csak a lépésről-lépésre való előrehaladást tették lehetővé a Nagy-Budapest megvalósítása felé vezető úton. De az nem lehet vitás, hogy a közellátási egyesítés ilyen lépésként volt értékelhető.

Néhány más, ez évben hozott rendelkezés is a Nagy-Budapest koncepció jegyében született. A legkisebb munkabérekre vonatkozó iparügyi- és kereskedelemügyi minisztériumi rendelkezések – melyek meghozatalát a háborús infláció indokolta – kimondták, hogy a fővárosban és a permővezetben a bérek megállapítása tekintetében azonos szempontok alapján kell eljárni. A rendelkezések sorát folytatva kell megemlíteni a belügyminiszter azon rendeletét, amely a budapesti főkapitányság illetékességi körét 1943 második felében valamennyi Pest környéki megyei városra és 11 nagyközségre kiterjesztette. A közellátási, bérezési és rendőrségi vonatkozású kormányrendeletek hátterében az a törekvés figyelhető meg, hogy a gazdaságilag már teljesen összefonódott – bár külön igazgatás alatt álló – fővárost és közvetlen környékét különösen a háborús viszonyok közepette azonos szempontok szerint kezeljék. Azt kívánták elérni, hogy a permővezetben a fővárossal hasonló életfeltételek és színvonal legyen elérhető. Ennek egyik oka – a háborús teljesítménynövelő célzaton kívül – az volt, hogy Budapesten és a környékén tömörült a Horthy-rendszer hatalma szempontjából veszélyes tényezőt képező magyar munkásság kétharmada. Nem lehetett a kormány számára közömbös, hogy a permővezet lakosságának négyötödét kitevő gyár- és kézműipari munkások, kereskedelmi és közlekedési dolgozók milyen ellátásban, bérezésben részesülnek. Nem volt mindegy, hogy a különleges rendőri-hatósági megfigyelést, kezelést és fellépést kívánó baloldali eszmei beállítottságú munkásmozgalmat, mely az országon belül éppen a fővárosban és a környékén volt a legintenzívebb, tapasztalt és képzett rendőri apparátus tart kézben, avagy csupán a helyi érdekeket szem előtt tartó közigazgatás. Az 1943-tól felgyorsult úgynevezett Nagy-Budapest rendelkezések indoklásában a kormány különös nyomatékkal hangsúlyozta, hogy 1918–1919 negatív tapasztalatai alapján minden eszközzel meg kell akadályozni a nyomor, a nélkülözés, az elégtelen szociális gondoskodás nyomán kialakuló tömeges elégedetlenséget, annak minden káros következményével együtt. E rendelkezések alap gondolata ugyanaz, mint az 1935–1939 között meghozott szociálpolitikai rendelkezéssorozatnál volt: a szegényebb társadalmi rétegek elégedetlenségének leszerelése bizonyos engedmények útján.

A közellátási és bérezési Nagy-Budapest megalkotásával egyidejűleg – ezek az intézkedések mintegy 1,8 milliónyi lakosra terjedtek ki – egyre inkább szembetűnővé váltak a közlekedési szempontból kialakuló egységes Nagy-Budapest körvonalai is. Az 1889-ben alakított Budapesti Helyi-

érdekű Vasutak Rt. (BHÉV) négy fővonala, mintegy 300 km-es hálózatrendszere, az 1910-es években végrehajtott villamosítást követően jó összeköttetést biztosított a személy- és teherszállítások terén a főváros és a környező települések között. Az 1930-as években kiépült az elővárosi autóbusz-közlekedés is. A főváros legnagyobb közüzeme a BSZKRT 1932–1934 között átvette a BHÉV üzemeltetését. 1937-ben a Budapesti Autóbuszközlekedési Rt. legfontosabb elővárosi viszonyait is a BSZKRT szerezte meg autóbuszüzeme számára. A meglévő villamosvasúti hálózat és az 1932–1937 közötti új fejlemények révén lehetővé vált a fővárosi-elővárosi teher- és személyforgalom egységes közlekedéspolitikai szempontok szerinti irányítása és fejlesztése, egységes viteldíj- és bérletrendszer kialakítása. Olcsóbbá váltak a fővároson és környékén belüli napi utazások a speciális dolgozói bérletek bevezetése révén. Nagy-Budapest területén a válságos 1930-as években többszázezren kerékpárral jártak munkába. A tömegközlekedés javulásával ez a szokás változott. Ésszerű közlekedéspolitikai érvényesítése útján a főváros vezetősége a formailag önálló, de irányítás és viteldíjrendszer szempontjából közös községi közlekedési vállalatok révén 30 km-es sugarú körben közlekedési monopolhelyezethez jutva ezt a lehetőséget sem hagyta kihasználatlanul a főváros határainak kiterjesztése, befolyásának növelése és anyagi érdekeinek érvényesítése szempontjából.

Az egységes közlekedési rendszer létrehozásának bevallott célja Nagy-Budapest megteremtése volt. E cél érdekében igyekeztek a meglévő közlekedési kapcsolatokat intenzívebbé tenni. A háborús években e törekvések egyre inkább teret nyertek. A tömegközlekedési eszközöket igénybe vevők százmilliói számára, az utazások relatív olcsóbbodása, a kedvezményes utazási formák térhódítása, az utazási kedv növekedése az arra utaló tények, hogy Nagy-Budapest egységes közlekedési hálózatának keretei mindinkább tartalommal telítődtek. Az egyre olcsóbbá és intenzívebbé váló, egységes közlekedési koncepció szerint irányított tömegközlekedés újabb és elszakíthatatlan szálakkal fűzte egybe a fővárost a környékbeli településekkel, s hozta egymáshoz közelebb Budapest és a környék lakosságát.<sup>56</sup>

### FORDULAT NAGY-BUDAPEST LÉTREHOZÁSÁNAK ÜGYÉBEN A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ ÉVEIBEN

Az 1940-ben elfogadott és nyomtatásban is közzétett budapesti városrendezési terv, amelyet egy – Harrer Ferenc vezetett – törvényhatósági ad hoc bizottság állított össze, külön fejezetben foglalkozott Nagy-Budapest megvalósításának szükségességével.<sup>57</sup> Az 1941. évi költségvetési vitában felszólaló Harrer a téma aktualitását hangsúlyozta. Az 1942. évi költségvetés vitája során – 1941 decemberében – két törvényhatósági bizottsági tag újból visszatért a témára. Vályi Ferenc és Petrovác Gyula felszólalásai közül a utóbbi volt a megalapozottabb, személye is fontosabb. Wolff Károly egykori fővárosi pártvezető alvezére, s Wolff halála után a kereszténypárt egyik meghatározó egyénisége volt. Beszédének alapgondolata szerint, a háborús idők miatt Nagy-Budapest megalkotásának csak az előkészítése aktuális, de az egyesítést elősegítő intézkedéseket haladéktalanul meg kell tenni.

Felszólalásával nyitott kapukat döngetett: Szendy Károly Nagy-Budapest kötete már a székesfővárosi házinyomdában kiadás előtt állt s alig fél év múltán – hivatalos használatra megjelöléssel – közre is adták. Petrovác felszólalásának az a része figyelemre méltó, melyben előadja, hogy Nagy-Budapest több vonatkozásban már létrejött, s csupán az egyesítés mintegy évtizedes időszakot igénylő gondos keresztülvitelére van szükség. Gondolatmenete szerint a főváros az utolsó félszázadban megkészszerzte népességét s 1941-ben 1160 ezer lakosa volt. A környék lakossága még gyorsabb ütemben nőtt s 456 ezer főre emelkedett, az 1941. évi 1,6 milliós népességet alapul véve 1945-re eléri a 2 milliós lakosságú Nagy-Budapestet. Erre a helyzetre kell gondosan fel-

készülni – mondotta – nehogy az események menete meglepetésszerűen érje a városvezetést. Előadta, hogy egy sor egyesítési előkészület már megtörtént, és bizonyos területeken már nem is szükségesek újabb szabályozások. A rendészeti és közlekedési területen a budapesti rendőrfőkapitányság hatásköre már 1906 óta fennáll. Politikai szempontból 1922 óta alakult ki Pest környék egysége, mivel a peremövezetnek ugyanolyan választójoga és választási eljárása van, mint a fővárosnak. Érdekes adalékként az 1920-as évek politikai történéseihez elmondotta, hogy már akkor felvetődött a külön Pest környéki törvényhatóság létesítésének gondolata, – „...azonban akkor az az aggodalom támadt – ennek annak idején Wolff Károly is kifejezést adott – hogy az akkor még meglehetősen nagy erősségű baloldal nagy tényezője volt Pest környékének és attól lehetett tartani, hogy ez a törvényhatóság nem fog helyes irányban működni. Révész Mihály: Ilyen szempontok is voltak? Petrovác Gyula: Igen, voltak! Révész Mihály: Jó most tudni!” Petrovác hozzáfűzte, hogy azóta a baloldal várai a Pest környéken összeomlottak, mert bár 72 nagy gyár van Budapest környékén, melyek meglehetősen nagy munkástömeget foglalkoztatnak, az ott letelepedett, házzal bíró lakosság nem tekinthető proletárnak, hanem keresztény és nemzeti alapon álló rétegnek. Persze ebben a vonatkozásban nem volt igaza, mint ahogy ő is némileg rezignáltan állapította meg: – „...a környékbeli községekben, ha nem is éppen keresztény nemzeti, de legalább jobboldali többség van...” Hangoztatta, hogy Pest környék és a főváros periferiáinak társadalmi rétegződése szempontjából nincs különbség, mert általában „kisházú” emberek laknak ott. Az FKT 1937 óta kifejtett munkásságát értékelve, megállapította, hogy 1941-ben már 6 megyei város és 40 község tartozik hatáskörébe. Folyamatban van a Nagy-Budapest egyesítés szempontjait figyelembe vevő építési szabályzatok és rendezési-fejlesztési tervek kidolgozása a mintegy 650 ezernyi lakosságú peremvidékre és agglomerációs övezetre. A közlekedés területén az egységes viteldíj-rendszert említette döntő érvként ahhoz a megállapításához, hogy a főváros tömegközlekedése már Nagy-Budapest ezirányú igényeit teljesíti. Megoldandó feladatként említette a közműhálózat bővítését, az útrendszer kiterjesztését, a csatornázás fővárosi területen történő fejlesztését a peremövezeti kiterjesztés előfeltételeként, a Duna-partok fővároson kívüli rendezését, az árvízvédelem és vízrendezés témáját. Kitért az oktatásügy, az egészségügyi ellátottság, az egyházi létesítmények, a peremövezeti közigazgatási alkalmazottak átvételével és a pénzügyek rendezésével kapcsolatos tennivalókra. Felszólalását így zárta:

„Azt hiszem, hogy sok víz lefolyik a Dunán, amíg ezek a gondolatok a realizálás útjára kerülnek. De amely pillanatban Budapest székesfőváros ilyen 2 milliós városnak a presztíziséhez jut hozzá, akkor ennek a megvalósításnak feltétlenül esedékessé kell válnia. A mai törvenytelen együttélést legalizálni kell. (Úgy van! Úgy van!) Legalizálni kell abban a formában, hogy ez törvényes alapokon, mint Nagy-Budapest tényleg egyesüljön.”<sup>58</sup>

### *SZENDY KÁROLY POLGÁRMESTER MONOGRÁFIÁJA NAGY-BUDAPESTRŐL*

1942 nyár elején került ki a nyomdából – a hivatalos célt szolgáló, ezért sajtó vagy más formában a nyilvánossággal nem közölhető megjelöléssel – Szendy Károly majdnem 300 oldalas terjedelmű munkája: Tanulmány Nagy-Budapestről címmel.<sup>59</sup> A kötet szerzői a legfrissebb statisztikák felvonultatásával és a századfordulóig visszamenően összeállított bibliográfiában szereplő legfontosabb művekből és az európai városfejlődés vizsgálatából adódó felismerések és javaslatok figyelembevételével minden vonatkozására kiterjedően vizsgálták a témakört. A történelem menete azonban teljesen másképpen alakult, mint ahogy a kötet szerzői feltételezték, s javaslataikból szinte semmi sem valósult meg. A mű forrásként értékelhető, jól használható adatbázist nyújt és helyzetképet ad a főváros és agglomerációs övezete 1942. évi állapotairól. Értékelhető a nemzetközi kitekintés is. Szendy polgármester az egyesítés időszerűségének témáját taglalva idézi

Harrer Ferenc klasszikussá vált megállapítását, amely szerint a nagyváros kialakulását követően a határai mentén lévő kisebb települések részéről csatlakozási törekvések nyilvánulnak meg. E szakaszban a nagyváros zárkózik el a bekapcsolástól. Amikor a nagyváros részéről fontos az egyesítés, akkor az önállóságukat féltő községek idegenkednek. Megítélése szerint Nagy-Budapest létrehozásának ügye az utóbbi stádiumban van. Hivatkozik Egyed István közigazgatástudományi professzor Nagy-Budapestre vonatkozó megállapítására: „...nem reménység, nem közigazgatási fogás, amely a főváros lakosságát mesterségesen másfél millióra szaporítja, hanem ellenkezőleg: az élet alkotása, amelyet a közigazgatás egyelőre nem ismer el.”<sup>60</sup> Az ő gondolatmenetét folytatva megállapítja, hogy az egy és háromnegyedmillió budapesti agglomeráció élő valóság és szerves egység, amelyhez a közigazgatás szervezete még nem alkalmazkodott. Budapest külön egységet képez, ezzel szemben a közvetlen környéken, ahol mintegy félmillió a lakosság, a közigazgatás különböző egységekre – községek, nagyközségek, járás, megyei városok – tagolódik s átfogó szerve Pest megye, holott az érdekelt települések már tagadhatatlanul Budapest vonzási körzetéhez tartoznak. Szendy szerint az egyesítés már nem halogatható, mivel az ország sorsdöntő órák előtt áll s nem halasztható el a 'arka közigazgatású budapesti agglomeráció helyzetének a bevált irányban történő rendezése, hiszen ez által a nemzeti erők hatalmas gyarapodása érhető el.

Szendy polgármester, amikor művében minden elképzelhető érvet és indokot felhoz az újabb városnövelés mellett, adós maradt annak megválaszolásával, hogy mikor változott meg a főváros-vezetés álláspontja az egyesítés kérdésében. A felhozott Harrer idézetből – a nagyváros részéről fontos az egyesítés – még nem tűnik ki, hogy miért és mikortól vált fontossá a főváros részéről a peremvidék csatlakoztatásának ügye. A fordulat lényegében 1935-ben következett be, éppen Szendy polgármestersége időpontjától. Kétségtelen szerepe volt a városvezetés egyesítés ellenes álláspontjának megváltoztatásában Keresztes Fischer belügyminiszternek, aki bizonyos értelemben Szendy patrónusának is tekinthető. Ő a közigazgatás javítása s a szélsőséges politikai mozgalmak visszaszorítása szempontjából támogatta a peremövezet Budapesthez csatolását s támogatta az 1930-as években a Nagy-Budapest témakörben mintegy szélmalomharcot vívó Harrer Ferencet is. Feltehetően Keresztes-Fischer buzdítására csatlakoztak az egyesítési terv táborához a közigazgatás-tudományi professzorok, mint Egyed István és Magyar Zoltán, majd Bessenyei Zénó köz-munkatanácsai elnök is. Ez utóbbi esetben azonban már minden bizonnyal az FKT hatalmi-befolyási övezetének lehető kiterjesztése is számításba vehető. Szendy, aki – Harrer Ferenc meglepetésére – székfoglaló beszédében a városrendezési munkák tekintetében éppen Harrer szakértelmét emelte ki, elsődlegesen a politikai csoportérdek szempontjából nem lépett fel a korábban érvényesülő gazdasági-politikai indokok alapján elvetett Nagy-Budapest terv ellen. Az 1930-as évek végére azután az adóbevételek lehető növelése, az elővárosi közlekedés bevételi feleslege, a fővárosi közüzemek szolgáltatásai körének kiterjesztése, a hatalmi-befolyási kör kiszélesítése – az egyéb már ismertetett szempontok mellett – fordulatot hoztak a városvezetés Nagy-Budapesttel kapcsolatos álláspontjában.

Szendy Károly tanulmánya komoly szellemi és politikai harcoknak vált kiindulópontjává. Pest vármegye részéről Endre László szélsőjobboldali alispán indította meg ellene a harcot, felismerve, hogy az egyesítéssel a megye ugyan területének csak 3,5%-át vesztené el, de a lakosság egyharmada mellett a megyei pénzügyi bevételek 44%-ának is búcsút mondhatna. Még inkább irritálta a politikai bázisának összeszűkülésétől való félelem, mivel Pest környéken ezekben az években voltak erős szervezetei és befolyása a szélsőjobboldalnak, és a Szálasi-féle nyilaskeresztes pártnak. Szendy érzékelte a kérdés politikai vonatkozásait, de leszögezte, hogy ez egyesítéssel kapcsolatos politikai vonatkozásokkal nem kíván foglalkozni, „...mert a kérdésnek politikai síkra való terelése csak fokozná az elindulás nehézségeit.” Ez a megfogalmazás valójában csak arra volt jó, hogy még inkább ráterelje a figyelmet az egyesítés politikai oldalára. Az a megállapítása, hogy – Magyar Zoltán professzor javaslata alapján – a közigazgatási bekebelezést látja az egyetlen célravezető

Szendy Károly  
polgármester, 1934 k.  
Fotó, BTM Kiscelli  
Múzeuma, ltsz.: 12.548



megoldásnak, mert ezáltal az egyesítés „...gyakorlati keresztülvitele nem jelentene mást, mint a székesfőváros új politikai határain belül új közigazgatási kerületek felállítását” – a leghevesebb ellenállást váltotta ki az Endre László vezette szélsőjobboldalból. A Nagy-Budapest-terv adott helyzetben történő elővétele valójában elsőrendű politikai célkitűzéseket is szolgált. „A kérdést most azért vették elő, hogy kissé korlátok közé szorítsák Endre Lászlót” – állapította meg Szepessy Albert, a szociáldemokrata párt törvényhatósági frakciójának vezetője az 1943 novemberi pártértekezleten.<sup>61</sup> Hasonlóan vélekedik e téma 1943-as felvetéséről Harrer Ferenc is kiadatlan emlékirataiban. 1945-ben pedig a Városi Szemlében megjelent tanulmányában Pest-megye ellenállását úgy állítja be, hogy Endre László gyakorlati ellenérveket hangoztatott a tervvel szemben.<sup>62</sup>

Tény, hogy Szendy tanulmányát sem a főváros törvényhatósági bizottságában, sem a parlamentben nem vitatták meg. Kállay Miklós miniszterelnök kabinetje ebben a kérdésben is a kivárási álláspontjára helyezkedett. Ezúttal az történt, hogy a Nagy-Budapest-terv felvetésével és egy-két, a háborús viszonyokkal indokolható közellátási rendelkezés kiadásával jelezni óhajtották

Endrének, hogy ha akarják, könnyen kihúzhatják a lába alól a Pest környéki „talajt”. Ettől remélték, hogy Endre mérsékli kormányellenes tevékenységét. Leváltani német kapcsolatai miatt nem volt lehetséges.

Szendy Károlyt, s Keresztes-Fischer belügyminiszter pártfogoltját a kormány nem hagyhatta magára és nem tehetette meg, hogy ne tegyen valamit javaslatainak támogatására. Nagy-Budapest már létezett, s ezért csupán az egyesítés időpontjában és mikéntjében kellett dönten. Így készült el 1943-ban az a minisztertanácsi előterjesztés, amelyet 1944 februárjában tárgyaltak. A belügyminiszter felhatalmazást kért az „...egyes megyei városoknak és nagyközségeknek Budapest székesfővárossal egyesítéséről” szóló törvényjavaslatnak a kormányzóhoz és a képviselőházhoz történő előterjesztésére. A felhatalmazást a két paragrafusból álló törvénytervezet felterjesztésére a minisztertanács megadta. De miután 1944. március 19-ig, az ország német megszállásáig csak alig több, mint egy hónapja volt a Kállay-kabinetnek, a Nagy-Budapest törvényjavaslat érdemi tárgyalására már nem kerülhetett sor.<sup>63</sup>

A törvényjavaslat indoklásában a székesfővárosnak a környékkel történő egyesítése meghatározást használtak. Az egyesítés legfontosabb érveként hangoztatták, hogy a székesfőváros és környékének közigazgatási egységbe foglalása „feltétlen szükségességgént” jelentkezik, „...hozá kell nyúlunk magának a székesfővárosnak a szervezetéhez, állást kell foglalnunk..., hogy az egyesített közületek közigazgatása milyen módon szerveztessék meg... megtartsanak-e ezek valamelyes részt korábbi önkormányzati jogkörükből, a székesfőváros kerületi igazgatási rendszerét vezessük-e be a fővároshoz csatolt helyiségekben, vagy más rendszert alkalmazunk-e? Mindezek olyan problémák, amelyek tekintetében a mai helyzetben nehéz volna dönten. ”<sup>64</sup>

Az egyesítés kinyilvánítását és a későbbi megvalósítást tekintette a belügyminiszter a törvény fő céljának. Ezáltal lehetőség nyílik a főváros, és a csatolandó települések részére, a később bekövetkező összevonás megfelelő előkészítésére. Az első §-ban a törvény kimondotta volna az egyesítést és felsorolta volna az összevonandó helyiségeket, a második §. az egyesítés hatályba lépésének időpontját és mikéntjét egy későbbi törvény intézkedési körébe helyezte volna.

## A NAGY-BUDAPEST TERV ÉS AZ 1945. ÉVI KÖZIGAZGATÁSI REFORM

Budapest 1945 utáni első polgármestere, a kisgazdapárti Csorba János, majd az őt követő kommunista Vas Zoltán közgyűlési székfoglaló beszédeikben és más hivatalos megnyilatkozásaikban is Nagy-Budapest mielőbbi megvalósítása mellett foglaltak állást.<sup>65</sup> Sürgette a kérdés megoldását, az újjáépítés szempontjait is hangoztatva az FKT, élén a szociáldemokrata Fischer József elnökkel, aki az újjáépítési kormánybiztos tisztségét is ellátta. A munkáspártok várospolitikai programjában is szerepelt e téma.<sup>66</sup> A Magyar Kommunista Párt (a továbbiakban: MKP) a párt szervezeti felépítését a már kialakult nagyváros kereteihez igazította. Fővárosi szervezetének elnevezése Nagy-Budapesti Pártbizottság volt. 1945. június 7-én érkezett a fővároshoz az a belügyminiszteri leirat, amely az ország igazgatási újjárendezésére hivatkozással Budapest és környékének újjáalakítása ügyében a közületek, szervek és pártok véleményét is magába foglaló hivatalos véleményalkotásra hívta fel a polgármestert.<sup>67</sup> A főváros 1945. július 11-i közgyűlése határozatilag foglalt állást a leiratban felvetett ügyben.<sup>68</sup> A törvényhatóság nem tartotta elfogadhatónak az igazgatási újjárendezés kapcsán a belügyminiszter által javasolt variánsokat és a rendezés tanulmányozására különbizottság felállítását határozta el. A belügyminisztérium július 22-én kelt válaszát, Bibó István miniszteri tanácsos írta alá: – „...Nagy-Budapest kérdését az érdekeltekkel, mindenekelőtt a székesfővárossal való teljes egyetértésben óhajtom megvalósulásra vinni.”<sup>69</sup>

A munkabizottság Harrer Ferenc vezetésével 1945. szeptember 4-én készítette el jelentését a polgármesternek. A javaslat szerint Nagy-Budapest megvalósítása legcélszerűbben úgy történt-

hetne, hogy a főváros mellett kialakítanak egy városias jellegű közelebbi környéket „Budapest környéke” elnevezéssel és egy távolabbi agrárjellegű körzetet „Budapest vidék” néven. Az egész terület pedig „Budapest megye” elnevezéssel önálló igazgatás egységet alkotna. A történelmi hagyományokat és a kialakított helyzetet figyelmen kívül hagyó elképzelést Pest megye delegátusai egyöntetűen elvetették. Az ügy 1945. november 13-án mint „további intézkedést nem igénylő tárgy” irattárba került.<sup>70</sup>

Az 1946. május 11-i közgyűlés foglalkozott ismét a témával, annak kapcsán, hogy 11 tagú különbizottságot hoztak létre az új fővárosi törvény előkészítésére. A bizottság elnöke ismét Harrer Ferenc lett, aki újból az 1945-ben általa javasolt hármastagolást terjesztette elő a jelentés szintjén elakadt előkészületi munka során.<sup>71</sup> Az eredménytelennek bizonyuló közgyűlési előkészületek és kezdeményezések mellett az FKT is megpróbált előbbrejutni Nagy-Budapest egyesítésében. Fischer József elnök, megfelelően az MSZDP 1945-ben készült községpolitikai programjának, elsősorban hatalmi szempontból igyekezett a kérdést dűlőre vinni, nem tévesztve szem elől a tényleges szükségleteket és kialakult realitásokat. Az MSZDP budapesti községpolitikai programjának 9. pontja „Nagy-Budapest megteremtése” címet viselte.

Wolff Károlyék 1920 után politikai és gazdasági okok miatt hátrították el az újabb város-egyesítést, az MSZDP fővárosi frakciója viszont 1945 után éppen politikai szempontok alapján tűzte ki megvalósítandó célként a Nagy-Budapest létrehozását: „Ezen régen vajdó kérdés szintén a programunkba tartozik. Minél nagyobb tömegeket érint az átalakulás, a szociális irányú fejlődés, minél nagyobb területen történik az építés és az újjáépítés, annál nagyobb eredményeket lehet elérni, úgy a városi politika szempontjából, mint az országos politika szempontjából. Ezért kell régi célkitűzéseinknek megfelelően továbbra is Nagy-Budapest megteremtése mellett állást foglalnunk, még akkor is, ha a környező városok és községek nem túlságosan lelkesednek ezért a gondolatért.”<sup>72</sup>

Az MSZDP számára igen fontos pártpolitikai érdekeket képezett Nagy-Budapest létrehozása, mivel 1945 után a főváros környéki övezetben szinte egyeduralmi igazgatási pozíciókkal rendelkezett. A párt vezetői elsősorban azzal számoltak, hogy az összevonás esetén az MSZDP válik Budapest legerősebb pártjává s megszerezheti a főváros vezetését. A budapesti irányító szerepkör pedig jelentős tényezőjét képezhette volna az ország kormányzásának megszerzéséért folytatott hatalmi harcban. Fischer József tervezeteteihez – hasonlóan az MSZDP célkitűzéseéhez – azonban hiányzott a reális megvalósítás lehetősége. Vas Zoltán, s vele az MKP vezetése felismerte az MSZDP terveit s – miután maguk törtek az egyeduralomra – támaszkodva az országot megszálló szovjet hadseregre és az irányításuk alatt álló politikai rendőrségre, meghíúsították a főváros-egyesítés MSZDP számára kedvező időpontban történő megvalósítását. A tervet nem vetették el, hanem úgy kívánták megvalósítani, hogy az az MKP érdekeit szolgálja.

1947-től számítható az MKP Nagy-Budapest létrehozására irányuló politikájának tényleges beindítása. 1947. május 18-án az MKP nagy-budapesti pártértekezletet hívott össze, melynek határozatai – egyebek mellett – kimondták Nagy-Budapest megvalósításának szükségességét, mivel az „...a környéki 0,5 millió lakosnak jobb ellátást, jobb közlekedést, olcsóbb villanyt s más előnyöket jelentene.”<sup>73</sup> Nem lehet vitás, hogy a helyes cél kijelölése szavazatszerzési és nép-szerűség-növelési szempontokból történt.

A döntő fordulatot Nagy-Budapest megteremtésének ügyében az 1947 őszi, az úgynevezett „kékcédulás” országgyűlési választások eredményeinek az MKP által történő kiértékelése hozta. Az MKP Nagy-Budapesti Pártbizottsága közigazgatási osztályának 1948. január 15-i keltezésű, a politikai bizottság részére készített jelentése szerint: – „Feltétlenül szükséges, hogy az MKP Nagybudapest kérdésében minél előbb végleges elvi álláspontot foglaljon el. Döntő szempont az, hogy melyek Nagybudapest megalkotásának politikai következményei.”<sup>74</sup>

Az elemzés két fő szempontot emelt ki. Egyrészt az 1947 őszi országgyűlési választások ered-



*Bognár József polgármester.  
Fotó, BTM, Kiscelli Múzeuma.*

ményeit, másrészt a Pest környéki „jobb-  
oldali” szociáldemokrata pozíciók felszá-  
molását.

A választási eredmények elemzése kap-  
csán a javaslat arra a megállapításra jut,  
hogy Budapesten sem a két munkáspárt  
közösen, sem a Nemzeti Parasztpárt (to-  
vábbiakban: NPP) szavazatainak hozzá-  
számításával a Baloldali Blokk nem érte el  
az abszolút többséget. Budapest I–XIV.  
kerületében az MKP 27,2, az SZDP 21,0,  
az NPP 1,4, a FKgP 7,1, a Pfeiffer Magyar  
Függetlenségi Pártja 26,2, a Balogh Füg-  
getlen Magyar Demokrata Pártja 5,1%-ot  
kapott. Ezzel szemben Nagy-Budapesten a  
két munkáspártnak abszolút többsége  
lehetett volna. A pestkörnyéki választó-  
kerületben az MKP 27,5, az MSZDP 24,0,  
az NPP 1,3, az FKgP 7,4, Pfeiffer 23,1,  
Balogh 5,3%-ot ért el. Pest megyében –  
együtt Pest környékkel – sem a két mun-  
káspárt, sem a Baloldali Blokk nem ért  
volna el abszolút többséget. Viszont a csa-  
tolandó Pest környék eredményeit a fővá-  
rosi választási eredményekkel együttesen  
tekintve: MKP 28,1, SZDP 32,0, NPP 1,0,  
FKgP 7,9, Pfeiffer 17,0, Balogh 5,3%, az  
tűnik ki, hogy Nagy-Budapest meglete-  
esen a baloldal 52,8%-os abszolút több-  
séget érhetett volna el. Az előterjesztést

aláíró Széll Jenő szerint a baloldali többség megszerzésén túl: „A csatlakozással a környék jobb-  
oldali szoc. dem. elemei elvesztenék önállóságukat és a baloldali vezetés alatt álló fővárosi pártsz-  
ervezet alá kerülnének. Azok az uralkodó jobboldali szociáldemokrata polgármesterek, akik  
környéki pártszervezeteinket a mai napig a reménytelen ellenzékiiség pozíciójában tartják, jelen-  
tőségüket elvesztenék és egy kerületi előjáró színvonalára csúsznának. Ugyanekkor a budapesti  
Városháza erős kommunista pártszervezete és az erős budapesti törvényhatósági kommunista frak-  
ció az immár hozzájuk tartozó környéki szervezetek súlyát nagymértékben emelni tudnák.”<sup>75</sup>

Az előző bekezdésben foglaltakból világosan körvonalazódnak az MKP Nagy-Budapest poli-  
tikájának mozzanatjai: az alapvetően fontos baloldali helyhatósági többség biztosítása oly-  
módon, hogy egyúttal csapást mérjenek a szociáldemokrata párt „jobbszárnyára”, a budapesti és  
környékbéli kommunista pártszervek erősítése, a főváros irányításában a kommunista befolyás  
növelése. Az MKP vezetése az elemzés adatai alapján Nagy-Budapest megvalósítása mellett  
foglalt állást, de 1948 elején a párt politikai bizottságának a hatalom közvetlen megragadása  
kötötte le figyelmét s ezért egyelőre csak a politikai agitáció beindítását határozta el. A kommu-  
nista párt agitációjában nyíltan nem a hatalompolitikai szempontok domináltak, hanem a Pest  
környéki dolgozók érdekeit hangoztatták. A beinduló politikai kampányban az MKP érdekeit szol-  
gáló olyan személyiségek is szóhoz jutottak, mint Harrer Ferenc. Igénybevétele azonban csak  
addig tartott, amíg a kommunista pártpolitika célkitűzéseit valamilyen formában alátámaszthatta.

Emlékiratai szerint: „Még egyszer volt alkalmam Nagy-Budapestre vonatkozólag már többszörösen ismertetett álláspontomat kifejezni. Ez a Magyar Kommunista Párt részéről 1948. február 6-án Széll Jenő törvényhatósági bizottsági tag által tartott propaganda előadáson történt, amelyen felkért hozzászóló voltam. Ezután már nem voltak be semmiféle tárgyalásba, noha a területi rendezés fővárosi előkészítője a főváros hivatalos lapjában közölt ismertetőjében ritkított betűkkel szedette, hogy Nagy-Budapest kérdésével csak Harrer Ferenc tanulmánya foglalkozott 1908-ban”.<sup>76</sup>

A városegyesítés azonban nem a Széll Jenő által javasolt legálisnak tekinthető úton haladt tovább. A világszerte kibontakozó hidegháborús viszonyok felgyorsították a Szovjetunió által katonailag megszállt Kelet-Európai országokban a kommunista hatalomátvétel folyamatát. Az államosítások, a két munkáspárt 1948-ban kieroszakolt egyesítése, a Magyar Dolgozók Pártja (a továbbiakban MDP) megalakítása, a köztársasági elnöki pozíció megszerzése, a koncepciós politikai perek, a hírhedt „szalámi taktika” egyes lépései jelképezték a „magyar népi demokrácia” elsorvasztásának állomásait.

1949. február 12-én alakult meg a Magyar Függetlenségi Népfront Nagybudapesti Ideiglenes Bizottsága, melynek fő feladata – a Népfront a politikai pártok elsorvasztásának céljait szolgálta – a közös listával induló pártok részvételével tartandó országgyűlési választások területi előkészítése volt. A népfront agitációban nyilván már az MDP Politikai Bizottságának inspirálására a fővárosbővítés, azaz Nagy-Budapest létrehozása is szerepelt. 1949. július 14-én az MDP PB határozatot hozott arról, hogy 1950. január 1-jére Nagy-Budapestet létre kell hozni. Az előkészítés kidolgozására öttagú bizottságot hoztak létre, melynek tagjai Házi Árpád, Köböl József, Philip Rudolf, Tímár Mátyás és Tömpe István voltak.<sup>77</sup>

A bizottság három hónapig tartó munkája után 1949. október 19-én terjesztette elő jelentését a PB-nek. Három fő kérdéssel foglalkoztak: a terület meghatározásával és az elnevezéssel, a kerületi beosztással, a kerületek elnevezésével és számozásával, az egyesítést kimondó törvényjavaslat kidolgozásával és a végrehajtási utasítással. Az első kérdésben a bevezetőben felsorolt helységeknek a fővároshoz történő csatolását javasolták azzal, hogy valamennyi településen a népsűrűségi érték 120 fő/km<sup>2</sup> felett van. A javasolt határvonalon túl, amely a települések közigazgatási határával volt nagyjából egyenlő, már olyan községek helyezkedtek el, melyek falusias jellegűek voltak. De gondoltak arra is a határvonal megvonásánál, hogy elegendő üres tér álljon a meg-növekedő főváros részére a későbbi terjeszkedés számára. Az új főváros elnevezéseként a régi név meg hagyását javasolták.

A kerületek beosztásánál arra törekedtek, hogy a lehető legkisebb változtatásokkal oldják meg az új városterület felosztását. A korábbi 38 közigazgatási egységet 22-re vonták össze, oly módon, hogy a lakosság számszerű összetételében a „munkásosztály ne szenvedjen hátrányt.” 18 kerület esetében változatlanul hagyták a tradicionális elnevezéseket, a nevekből általában törölték az ott előforduló „szent” szót. A harmadik kérdéscsoport megoldandó feladatai közül a Belügyminisztériumra hárították az egyesítést elrendelő törvényjavaslat és indoklása tervezetének kidolgozását és az előterjesztési-elfogadtatási eljárás bonyolítását. A bizottság jelentésének benyújtásakor már az új alkotmány volt érvényben, mely a szovjet típusú tanácsai rendszer bevezetését deklarálta. A bizottság a főváros tanácsainak megalakítására a tanácsokról szóló törvény közreadását követő időszakot ajánlotta. A helyi tanácsok létrehozását elrendelő 1950. I. törvény, amelyet 1950. május 18-án tettek közzé, intézkedett a Budapesti Városi Tanács és a kerületi tanácsok „felállításáról.” Az 1950. október 22-én megtartott első „tanácsválasztásokon”, amelyeken csak egy párt, az állampárt, az MDP és pártonkívüliként a népfront közbejöttével ajánlott jelöltjei indultak, hasonlóan az úgynevezett szocialista rendszer négy évtizedes időszakának „választási” eredményeihez, a választók 98.9%-a szavazott a népfront jelöltjeire.

## NAGY-BUDAPEST LÉTREHOZÁSÁNAK ÉRTÉKELÉSE

A Nagy-Budapestet megvalósító döntés politikai megfontolás, az úgynevezett szociáldemokrata „jobboldal” megtörése, a választási eredmények befolyásolása, a munkásosztály népességyválasztási számbeli túlsúlyának megteremtése jegyében következett be 1950-ben. Objektíven vizsgálva azonban az újabb főváros bővítést, le kell szögeznünk, hogy az valójában a már régóta esedékes jogi-igazgatási egyesítés realizálását jelentette, amit Rákosiék saját politikai céljaik szem előtt tartásával hajtottak végre. Nagy-Budapest létrehozása értékeléséhez, pozitív, vagy negatív voltának eldöntéséhez, három felvetődő probléma vizsgálata szükséges.

Az első kérdéscsoportba tartozik a gigantomania problémája, vagyis annak vizsgálata: szerves történeti képződmény-e Nagy-Budapest, avagy pedig, miként az többször is elhangzott, s újabb vádként merül fel Rákosiék esztelen országlásával kapcsolatban, csupán a realitásérzékét elvesztett voluntarista politikai akarat szülötte. Ide vág e kérdés másik vetülete is, nevezetesen az, hogy nem túl nagy-e a 2 milliós lakosságú főváros a kicsiny Magyarországhoz képest. A történelmi fejlődés előzőekben felsorolt tényeinek ismerete alapján a szerző megítélése szerint nem lehet vitás, hogy mindkét kérdésre csakis tagadó válasz adható.

Budapest 1873. évi egyesítését követően a főváros rohamos gyorsasággal, amerikai ívű fejlődési utat bejárva, egységes várossá, majd európai szinten is jelentékeny világvárosi jellegű, metropoliszá alakult. Még látványosabb volt a peremövezet fejlődése. Mindkét terület kifejlődésében egy sor olyan tényező hatott, amely valamennyi modern nagyváros kialakulási folyamatában megfigyelhető. De volt egy sor olyan speciális fejlődési ok is, amelyek csak a magyar főváros és környéke esetében regisztrálhatók. Mindezen tényezők érvényesülése következtében a főváros lakossága 1869-től 1944-ig 280 ezerrel 1,235 ezerre nőtt, az elővárosi övezet pedig 26 ezerrel félmillióra. A növekedés Nagy-Budapest létrehozását követően sem állt meg, s a lakosságszám az 1960-as évek végére meghaladta a 2 milliót. A Budapest-koncentráció történelmi fejlődés eredményeként jött létre. Budapest és környéke, mint a Duna medencéjének földrajzi tekintetben egyik legkedvezőbb helyén fekvő nagyvárosa – függetlenül az ország területének változásaitól – szakadatlanul haladt előre növekedésében. E tény egyúttal megkérdőjelezheti annak a kérdésnek a jogosságát is, hogy nem nagy-e Budapest az ország területéhez és lakosságához képest. Ha a főváros, Nagy-Budapest túlméretezett lenne, akkor az első és második – elvesztett – világháborúkat, megszállásokat és gazdasági válságokat követően már nem fejlődött volna, nem növekedés, hanem visszaesés következett volna be, mint az néhány európai nagyváros esetében megfigyelhető.

A másik kérdés; miért nem valósult meg korábban és miért éppen 1950-ben a második főváros-egyesítés? Az előzőekben felsorolt politikai-gazdasági és társadalmi okok alapján világítottak rá az egyesítés halogatásának indokaira, majd 1945 után az egyesítést kiváltó politikai okoknak az érvényesülésére. Nagy-Budapest 1950-ben hatalmi döntés útján valósult meg, de oly módon és olyan közigazgatási megoldást követve, amelyet 1942-ben a főváros akkori vezetői javasoltak.

A harmadik kérdés az, hogyan értékelhető Nagy-Budapest létrehozása az eseményt követő majdnem félszáz év múltán? Sokak szerint a Rákosi-érában született Nagy-Budapest hibás döntés eredménye, torz képződmény, az ország vízfeje. Egy másik állásfoglalás szerint Nagy-Budapest létrehozása aktuálpolitikai, választási célzatú húzás volt, egy nagyzási hőbortban szenvedő politika megnyilvánulása.<sup>78</sup> Egy fontos beosztásban volt budapesti városvezető szerint: „...ma sem állíthatom, hogy az elképzelés rossz volt. A világ összes fővárosa átélt valami hasonlót.” Felhozta, hogy Londonban, Párizsban és Prágában külön szabályokban rögzítették a főváros és a kerületek közötti kapcsolatot.<sup>79</sup> Ez utóbbi állítással szemben érvként említhető, hogy a tanácsai igazgatási rendszer keretén belül is szabályozták a főváros és a kerületek közötti kapcsolatot. A helyesnek tekinthető és Harrer Ferenc által, több ízben hangoztatott felfogás szerint a nagyváros és környéke



aduként került be Nagy-Budapest terve Rákosiék politikai programjába. 1950-ben azonban már egy teljesen megváltozott kül- és belpolitikai helyzetben került sor a főváros bővítés megvalósításra. Már nem a szavazatok többségének megszerzése, nem az erős kommunista budapesti Városháza megteremtése volt a célkitűzés, hanem az önálló politikai mozgást, akaratkinyilvánítást és érvényesítést lehetővé tevő budapesti autonómia felszámolása. Az egyéni kezdeményezést megszüntető centralista politikai-igazgatási modell, a szovjet példa nyomán életre hívott tanácsrendszer megteremtése vált fő célkitűzéssé. Egyedül a Pest környéki szociáldemokrata politikai bázis megtörése maradt aktuális az eredeti célkitűzések közül. A Szakasits–Marosán csoport eltávolítására néhány hónappal az egyesítést követően került sor.

A nagyvárosi hóbort szempontja is érvényesült az egyesítés elrendelésében. A korszerű vas- és acéltermelés megvalósításához szükséges nyersanyagbázis és elegendő energiatermelés nélküli országból a „vas és acél országát” létrehozni szándékozó torz vezetésnek nyilván szüksége volt a 2 milliós lakosságú főváros megteremtésére is. De amíg a „vas és acél országának” kifejlesztéséhez hiányoztak a gazdasági feltételek, addig Nagy-Budapest létrehozására a realitások már adottak voltak. Ez utóbbi esetben csupán egy – régóta esedékes – a fejlődést előrevivő közigazgatáspolitikai intézkedést kellett megtenni, melynek korábbi meghozatalát éppen a hatalmat birtokló, történelmi aspektusokból retrográdnak bizonyuló arisztokrata-konzervatív, majd jobboldali politikai csoportok érdekei nem tették lehetővé. Nagy-Budapest létrehozása az élet által már kiformált gazdasági-társadalmi-kultúrális településegységes közigazgatási szempontból történő olyan rendezésének értékelhető, amely gazdasági-történelmi szempontból erre érettnek volt tekinthető.

Nagy-Budapest kialakítása, jóllehet a voluntarista politika időszakában történt és indítékai között negatív politikai célkitűzések megvalósítása is szerepelt, mégis a XX. század modern nagyvárosainak fejlődésében mindenütt felülkerekedő egyesítési-növekedési törekvéseket váltotta valóra. Ennyiben alapvetően és objektíven pozitívként értékelhető. Más kérdés, hogy az országosan érvényesülő akkori hibás politikai-gazdasági vonalvezetés a nagyváros és beolvasztott peremövezetének fejlődése szempontjából nem volt képes kiaknázni az egyesítésből fakadó új lehetőségek által teremtett kedvező feltételeket a megnövekedett főváros egészének fellendítése érdekében.

## JEGYZETEK

1. Törvények és rendeletek hivatalos gyűjteménye, Bp., 1950. Közli: Források Budapest Múltjából IV. kötet 1945-1950., Szerk.: GÁSPÁR Ferenc. Bp., 1973. 507–508.. (Továbbiakban: Forr. IV.)
2. Fővárosi Napló, 1950. január 20., In: Forr. IV. im. 511–513.
3. Budapest Főváros Levéltára (Továbbiakban: BFL) XXIII.101., Budapesti Városi Tanács üléseinek jegyzőkönyvei, 1950. november 3., In: Forr. IV. 516–521.
4. Fővárosi Statisztikai évkönyvek adatai alapján
5. MAGYARY Zoltán: Magyar közigazgatás, Bp., 1942.
6. Budapest Története V. kötet. Budapest története a forradalmak korától a felszabadulásig. (Továbbiakban: Bp. Tört. V.) Szerk.: HORVÁTH Miklós. Bp., 1980. Források Budapest múltjából III. kötet 1919-1945., Szerk.: SZEKERES József, Bp., 1973. (Továbbiakban: Forr. III.)
7. Forr. III. im. 587–588.
8. Forr. IV. im. 507.
9. Fővárosi Közlöny 1949. július 20. 30. szám
10. HARRER Ferenc visszaemlékezéseinek kiadatlan kézírata alapján, BFL XIV. 31. Főváros 13. fejezet 514.
11. BENE Lajos: Nagy-Budapest tervének kialakulása, In: Városi Szemle (Továbbiakban: VSZ) 1945. 2. sz. 81-98. Bárczy István: A negyvenéves Budapest, In: VSZ 1913., Jubileumi szám.

12. HARRER Ferenc: Nagy-Budapest, In: VSZ 1908. 23. sz. BÁRCZY István – HARRER Ferenc: Tanulmány a szomszédos községek Budapesthez való kapcsolásáról, Bp., 1908.
13. SZENDY Károly: Tanulmány Nagy-Budapestről (Bp., 1942.) című mű bibliográfiai összefoglalójából kitűnik, hogy a fővárosi sajtóban 1891-től rendszeresen napvilágot láttak a témával kapcsolatos közlemények az egyesítés indokairól és szükségességéről. 1892-ben, s újból 1894-ben tárgyalta a főváros közgyűlése Pest megyének a belügyminiszter által pártolólág megküldött felhívását „...Új-Pest és Kis-Pest községeknek, valamint Erzsébetfalva és Kossuthfalva telepeknek a fő- és székvároshoz való csatolását ... A közgyűlés a jogügyi bizottmányának a tanács által pártolólág előterjesztett javaslatát mellőzi és kijelenti, hogy miután a fő- és székváros a minden irányban felmerülő és mindinkább fokozódó közszükségletek fedezésére már mai kiterjedése és területe mellett is alig rendelkezik a kellő anyagi eszközökkel, miután ... a fővároshoz való csatolás a közigazgatási, közegészségi, és köztisztasági szükségleteket csak mód felett szaporítaná és a közpénztárra elviselhetetlen terhet róna, a ... csatolást időszerűnek nem tartja s ezért annak tárgyalásába bocsátkozni nem hajlandó.” (BFL Közgyűlési jegyzőkönyvek 1892/1895. sz.). 1895-ben a megismételt előterjesztést nem tárgyalták, mert 1892 óta „... a viszonyok nem változtak s ugyanazon indokok jelenleg is teljes mértékben fennforognak.” (U. o. 1895/266. sz.). Hasonlóan elutasították Pest megye 1902. évi kezdeményezését is. – A főváros pénzügyi helyzetére és gazdálkodására: Szekeres József, Budapest főváros önkormányzatának gazdasági alapjai. In: Összeállítás a budapesti közigazgatási önkormányzat múltjából. Bp. 1990. 91–114. – Pest megye felterjesztése a kormányhoz az egyesítésről, Magyar Országos Levéltár (továbbiakban: OL) Miniszterelnöki iratok: 1314/1902. ME.
14. BÁRCZY István: A negyvenéves Budapest, In: VSZ 1913., Jubileumi szám.
15. SZEKERES József: A fővárosi közüzemi hálózat működésének jogi szabályozása 1873–1938., In: Tanulmányok Budapest Múltjából (a továbbiakban: TBM) XXI., Bp. 1988. 287–309.; Uő.: A budapesti városatyák panamai. Bp., 1962.; SZEKERES József: Budapest főváros önkormányzatának gazdasági alapjai. In: Összeállítás a budapesti közigazgatási önkormányzat múltjából. Bp., 1990.; GYALAY MIHÁLY–SZEKERES József: A Szent Margit-sziget Gyógyfürdő Rt. története, In: TBM XXIV. Bp. 1991.
16. Szócs Sebestyén: Budapest székesfőváros részvétele az 1905–1906. évi nemzeti ellenállásban, Bp., 1977.
17. Az 1929-től megyei városi jogállást elnyert hat jelentékenyebb település ekkor még csupán községi-, nagyközségi jogi-igazgatási státussal rendelkezett. Újpest kapta meg elsőként 1907-ben a városi rangot. Rákospalota 1923-ban, Pestszenterzsébet 1924-ben, Budafok 1926-ban, Kispest 1932-ben, Pestszentlőrinc 1936-ban kapott városi jogállást. A 13 környékbeli nagy- illetve kisközség lakosainak száma egyenként átlagban 3000 fő körül alakult. – Bárczy Istvánnak a 14. számú jegyzetben idézett műve szerint 1910-ben a peremövezetben 240 000 ember élt. A főváros lakossága a környék népességével együtt ekkorra elérte az 1,2 milliót. „Budapest, London, Párizs, Berlin és Bécs után Európa 5. fővárosának helyét foglalhatná el, amennyiben a szomszéd településekkel közigazgatásilag egészet alkotna.” (u. o.) 1900-ban Budapest a 25 legnagyobb európai város között a 8., 1870-ben még a 17. helyet foglalta el. Lásd: Dr. THIRRING Gusztáv: Budapest félszázados fejlődése 1873–1923. Bp., 1925.
18. A Pest környék fejlődésére lásd: HARRER Ferenc: Nagy-Budapest, im. FARKASALVY Sándor: Budapest gyáripára 1921–1926., Statisztikai Közlemények, 56/4. kötet Bp. 1928. BESSENIEY Zénó: Nagy-Budapest, A mai magyar város, In: A korszerű közszolgálat útja. 8. kötet, Szerk.: MÁRTONFFY Károly, Bp., 1938. 405–418. IRSY László: Nagy-Budapest rendezése, In: Városfejlesztés, városrendezés, városépítés, A korszerű közszolgálat útja 11. kötet, Szerk.: MÁRTONFFY Károly, Bp., 1940. 106–114. Ruisz Rezső: A magyar városok iparosodása, Statisztikai Közlemények 95. kötet, Bp., 1943. BEREND T. Iván–RÁNKI György: A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez, In: TBM XIV. kötet, Bp., 1961.; Budapest Lexikon, Főszerk.: BERZA László, Bp. 1973., (II. kiadás: Bp. 1993. 1–2. kötet).
19. A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. kötet A reformkortól 1919-ig. (Szerk.: BENCZE Géza, KOROKNAI Ákos, SUDÁR Kornélia, SZEKERES József) Bp., 1988.
20. SZEKERES József: Az újpesti hajóépítés. I. (1863–1911). In: TBM XIV. kötet; Bp., 1961. 483–524. o., II. (1912–1944) In: TBM XV. kötet Bp., 1963. 637–693.
21. Alvóvárosnak, városrészeknek azokat a településeket, városrészeket nevezi a területfejlesztés kérdéseivel foglalkozó szakirodalom, melyek lakossága munkáját és életének nagyobb részét a közeli nagyvárosban bonyolítja le, s lakásába csak az éjszakai alvás céljából tér haza.
22. Bp. Tört. V. kötet im. 261–264.
23. SURÁNYI-UNGER Tivadar: Budapest szerepe Magyarország gazdasági életében 1925–1934. Statisztikai Közlemények. 83/3. kötet Bp., 1936. 364–458.; RUISZ R. idézett művében kiemeli: „A nagyipar szorosan egy a várossal... A város munkapiaca, a város közvetítő kereskedelme, a város fogyasztópiaca, a város pénzpiaca, a város hitellete és nem

- végző soron a város kultúrája százszorosán indokolják a nagyiparnak és végeredményben az iparnak a városban való centralizációját.” (4–5.) Hozzá lehet még tenni a városi infrastruktúra, közművek és energiaellátás vonzó hatásának tényét is. Az újkori városfejlődésben mind jelentősebb szerep jutott a hírszolgálat és információs rendszerek központjai ottani letelepedésének is.
24. SZENDY K.: im. 7– 12.; HEGEDŰS József– TOSICS Iván: Budapest általános rendezési tervének előzményei 1932–1955. In: BFL Közlemények '84. Bp. 1985.; ZIAK, Karl (gest.): Unvergängliches Wien. Wien, 1964. 305– 307. és 323– 326. – A Bécs utáni két legnagyobb osztrák város, Graz és Linz fejlődéstörténetét tekintve, a növekedés azonos jegyeinek hatása tűnik ki. Graz 1870-ben 21 km<sup>2</sup> területe a peremövezet beolvasztását követően 1951-re 127 km<sup>2</sup>-re lakosainak száma ugyanazon években 81 ezeről 226 ezerre nőtt. Linz 1870-ben 6 km<sup>2</sup>-en terült el 30 ezernyi lakossal. Az iparosítás eredményeképpen 14 peremövezeti település megállapodásos alapon történő bekebelezését követően 1951-re területét 96 km<sup>2</sup>-re, lakosságát 185 ezer főre növelte. (ALTMÜLLER, Rudolf: Die Linzer Eingemeindungen. Linz, 1965.) – Néhány német ipari jellegű nagyváros fejlődése is azonos jellegzetességeket mutat. Stuttgart 1901–1942 között összesen 35 peremövezetén kialakult települést bekebelezett be. (BORST, Otto: Stuttgart. Die Geschichte der Stadt. Stuttgart, 1974. Sajnos az 527. o. terjedelmű várostörténeti monográfiából a legfontosabb adatok, mint például a területnövekedés és a népességszám alakulása teljesen hiányoznak). – Köln 3 nagyobb beolvasztási akció nyomán 1871 és 1910 között területét 770 hektárról 19 674 hektárra, népességét 129 ezer-ről 593 ezer főre növelte. 1914–1970 között újabb három nagyobb beolvasztás zajlott le, melynek eredményeként a városterület megduplázódott, népessége 900 ezerre nőtt. (HERRMANN, Walther: Wirtschaftsgeschichte der Stadt Köln 1914 bis 1970. In: Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft. Köln, 1975. 1. B.) – Zágráb történelmi városmagja a bekebelezések nyomán 1850–1978 között kilencszerezésre, népessége tizenegyszerezésre nőtt. (KAMPUS, Ivan– KARAMAN, Igor: Das tausendjährige Zagreb. Zagreb, 1978.)
  25. HARRER F. Nagy-Budapest, VSZ. 1945. 3. sz.
  26. HARRER Ferenc: im.
  27. Uo.
  28. THIRRING Lajos: Fővárosunknak és környékének újabb fejlődése. In: Magyar Statisztikai Szemle 1931. 240– 261. o. FARKASFALVY S.: im.
  29. BESSENYEY Z.: im. 412.
  30. A peremövezet és iparának fejlődésére: ILLYEFALVY I. Lajos: Csonka hazánk városai a statisztika tükrében II. kötet Bp., 1940.; Bp. Tört. V. kötet im. 390–393.; SIPOS Aladár: Budapest gyáripára. In: TBM XIII. kötet Bp., 1959. SZIGETI Gyula, Magyarország városi üzemei és vállalatai. Statisztikai Közlemények 71. kötet 1. sz. Bp., 1933.
  31. Ruisz Rezső számításai szerint (im. 60–72.), továbbá A Székesfőváros múltja és jelene számokban (Statisztikai Közlemények 87. kötet 1. sz. Bp. 1934) adatai alapján.
  32. A Magyarország Tiszti Cím- és Névtára kötetei: MAGYARY Z.: im. MEZNERICS Iván– TORDAY Lajos: A magyar közigazgatás szervei 1867–1937. Bp., 1937.; A székesfőváros múltja és jelene számokban. Statisztikai Közlemények. 87. kötet 1. sz. Bp., 1934.
  33. Petrovác Gyula egy későbbi felszólalásában elmondta, hogy 1922-ben Wolff Károly kifejezést adott aggodalmának az erős Pest környéki baloldal bármiféle – Pest vármegyén kívüli – igazgatási vagy önkormányzati fórumon történő megnyilvánulási lehetőségének megadásával kapcsolatban, mert „...attól lehetett tartani, hogy ez a törvényhatóság nem fog helyes irányban működni.” In: Az 1942. évi költségvetés közgyűlési tárgyalása. Melléklet a Fővárosi Közlöny 1941. december 9-i számához. 39.
  34. Ripka Ferenc főpolgármester, Sipőcz Jenő polgármester, Wolff Károly és Kozma Jenő pártvezérek az 1920-as években a sajtóban kifejtett állásfoglalásaik szerint nem lehetséges a főváros és a peremövezet összeolvadása. Idézi: BENE L.: im. 90..
  35. IRSY L.: im. 108.
  36. A fővárosi vámvonal gazdasági jelentőségére és árfelhajtó szerepére: Bródy Ernő 1927. július 14-i parlamenti felszólalása a fővárosi vámok és illetékek árfelhajtó szerepéről. Képviselőházi Napló 1927–1932. VI. kötet 79–81. Wolff Károly, 1929. június 5-i képviselőházi felszólalása a fővárosnak, mint az ipari és mezőgazdasági termelés legnagyobb belső felvevő piacának jelentőségéről. Uo. XXI. kötet 383–384. Jurcsek Béla felszólalása a fővárosi vámok és helypénzek árfelhajtó hatásáról. Uo. 1935–1940. II. kötet 265–267.
  37. A főváros vezetőinek elutasító álláspontjáról: Budapest Székesfőváros Közigazgatási és Statisztikai évkönyve 1933. Szerk.: ILLYEFALVY I. Lajos Bp. 1934. 127–132.
  38. Pest környék fejlődésére az 1930-as években: BENE Lajos: Adalékok Budapest és a vidék gazdasági kapcsolatainak kérdéséhez. VSZ 1942. 211–219., Propper Sándor felszólalása a városrendezési törvényjavaslat – a későbbi

1937:VI.tc. – országgyűlési tárgyalásán a peremvidék fejlődését gátló okokról. Képviselőházi Napló 1935– 1940. XI. kötet 185– 186.

39. A csepeli Weiss Manfréd konzern 62 millió pengős tőkeállománya a magyar gépipar egészének több, mint 30%-át és a budapesti gépgyártásnak csaknem 50%-át jelentette. Az Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt. 61 millió pengős alaptőkéje az ország összes elektrotechnikai vállalatai tőkéinek (270 millió pengő) 22,1%-át tette ki. A peremövezet bőr- és cipőipari gyárainak tőkéje a fővárosiaknak mintegy 24%-át érte el. A papirosipari gyárak tőkéje a budapestieknek 43%-át, a textiliparé a fővárosi hasonló ágazat csaknem 11%-át jelentette. Megemlítendő azonban, hogy míg Budapesten egy-egy ágazat esetében több kisebb, néhány közepes és legfeljebb egy-két nagyvállalat összesített tőkeadatairól van szó, addig a peremövezetben legfeljebb 2-3 nagyvállalat tőkéje képezi a magas részesedési arányt. Az elővárosi övezet iparának termelési értékét vizsgálva az tűnik ki, hogy 1932-ben az övezet gyárainak termelése 220,4 millió pengős nagyságú. Ez az összeg az országos ipari termelés 12%-át, a fővárosi gyárak termelésének 35%-át tette ki. A gazdasági válság kihatásainak ellenére 1926-hoz képest a peremövezet részesedése nőtt. Az 1930-as évek későbbi fejlődési indexeit alapul véve az állapítható meg, hogy az elővárosi övezet gazdasági növekedése megelőzte a fővárosét, de elmaradt a vidék mögött. A főváros gazdasága nehezebben bontakozott ki a válságból, a vidéki alapanyagokat és energiát termelő nagyüzemek, meg az itteni új alapítások a háborús előkészületek jegyében inkább bővíthették termelésüket. Pest környék mérsékeltabb fejlődési ütemében a textilipar lassuló lendülete hatott ki kedvezőtlenül. Források: JENEY Károly–GÁSPÁR Ferenc, A Tungsram Rt. története 1896–1945. 1–2. kötet Bp. 1987. SZIGETI Gyula, A részvénytársaságok a Nagy-Budapest területén fekvő budapestkörnyéki városokban és községekben. In: VSZ. 1939. 321–341., továbbá gazdasági, pénzügyi és tőzsdei Kompassok kötetei alapján. SZIGETI Gyula, A gazdasági válság Budapest életében. Statisztikai Közlemények 72. kötet 2. sz. Bp. 1934.
40. SÁNDOR Vilmos: Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867–1900. Bp., 1954. SZIGETI Gyula: Budapest hitelintézetei. Statisztikai Közlemények. 63. kötet 2. sz. Bp. 1931. SZŐNYI Gyula: A magyar városok hitelintézetei. Statisztikai Közlemények. 68. kötet 3. sz. Bp., 1937.
41. István, VARGA: Die industrielle Beteiligung der Banken in Ungarn. Ungarisches Wirtschaftsjahrbuch. Bp. 1940.
42. 1929-ben összesen 28 pénzintézetnek volt a székhelye egy-egy peremvidéki helyiségben; ebből 10 más bank affiliációjaként működött. Vagyonuk 0,4–30 millió pengő körül alakult. Szerepük a meghatározó gazdasági folyamatok szempontjából súlytalannak értékelhető. A nagyobb budapesti bankoknak csak Újpesten volt fiókjuk. E helyzetképből nyilvánvaló, hogy a peremövezet gazdasága forgótőke-, hitel- és pénzforgalmi szempontokból közvetlenül a fővárosi nagybankokhoz tartozott. A kisbankok a helybeli vállalkozók, kisiparosok és kereskedők pénzügyeinek kezelésén kívül parcellázásokkal s más ingatlanügyletekkel foglalkoztak.
43. 1930-ban alakult meg az Országos Lakásépítési Hitelszövetkezet, mely évente 30–40 millió pengőt folyósított a lakásépítkezések folytatására. Az 1931-ben tizenkét bank és a kincstár közbejöttével létrehozott Magyar Investment Rt. vásárlásokkal akadályozta meg az értékpapírok árfolyamesését. Az 1931-ben létesített Magyar Szavatossági Bank betétkifizetésekre folyósított kölcsönöket évi 50 millió pengős keretben. Az 1933-ban – állami és nagybanki részesedéssel alapított Ipari Munkaszervező Intézet az ipari tevékenység előmozdítására folyósított kölcsönöket. 1938-ban már elérte a 250 millió pengőt az ipari kölcsönök kerete. 1933-ban 16 hitelintézet alapította a Hitelintézetek Szövetkezetét, melynek célja a mezőgazdasági hitelezés biztosítása volt. 1936-ban alakult az Országos Földhitelintézet a kormányzat földbirtok-politikai intézkedéseinek finanszírozására. E különleges pénzintézetek az állam és a pénztőkes csoportok együttműködése útján sikerrel hárították el – együtt a Magyar Nemzeti Bankkal, a Pénzintézeti Központtal, a Postatakarékpénztárral és a Székesfővárosi Községi Takarékpénztárral – a gazdasági válság okozta súlyos megrázkódtatások következményeit, majd komplex pénzügyi manőverek útján finanszírozták a válságból való kilábalás hitelszükségleteit.
44. A Székesfővárosi Autóbuszüzem 1937/1938-ban átvette a Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt. (BART) fővárosi járatait oly módon, hogy a magáncég vonalengedélyeit – azok lejártát követően – a főváros közgyűlése nem hosszabította meg. A BART ezt követően 12 újonnan megnyitott peremövezeti viszonylatban új autóbuszokat beszerelve folytatta tevékenységét. BALINT Sándor: A BART története 1937-től 1947-ig. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve VII. kötet Bp., 1985 417– 97.
45. HARRER Ferenc: Budapest városfejlesztési programja. In: VSZ 1933. 1. sz. 1–60.
46. PROPPER Sándor felszólalása 1937. február 5-én a városrendezési törvényjavaslat országgyűlési tárgyalásán. Képviselőházi Napló. 1935-1940. XI. kötet 178–186. In: Forr. III. im. 416–422.
47. Az 1937:VI.tc. a városrendezésről és az építésügyről. In: Corpus Juris Hungarici. 1937. évi törvények. Bp., 1938. 74–99.

48. Az 1937:VI.tc. alapján 1940-ig végrehajtott Budapest környéki városrendezési előmunkálatokról Irsy László számolt be Nagy-Budapest rendezése című előadásában. (Lásd. 18. számú jegyzet)
49. Polgármesteri közgyűlési előterjesztés Budapest városrendezési programja tárgyában. 310 278/1947-III. sz. Előadó: dr. Viola Rezső tanácsnok. Fővárosi Közlöny 10. sz. 1947. március 13. II. sz. melléklet 1–15.
50. A Harrer Ferenc elgondolásaként több évtizeden keresztül szorgalmazott tervet a politikai vezetés minduntalan elvette.
51. A hiányos adatközlések forrásai: Magyar Statisztikai Zsebkönyv (Szerk.: MIKE Gyula); SZÁNTÓ Emil: Füstölő gyárkérmények, In: Budapest 1946. január 15-i sz. 21–22.; A Magyar Gazdaságkutató Intézet Gazdasági Helyzetjelentései (51–53. sz.) alapján.
52. Uo.
53. A kis- és kézműipari fellendülést a munkanélküliség felszámolása következtében megnövekedett fogyasztói piac igényei, a jobban megmunkált használati cikkek iránti kereslet-növekedés váltották ki. A könnyűipar a nyersanyag- és munkaerőgondok, a katonai megrendelések elsődlegessége miatt a piacra irányuló fogyasztási cikk-termelése erősen visszahanyatlott. A nagy- és középipar versenye általában is mérséklődött a katonai- és exporttermelés miatt, ezáltal erősen megjavultak a kistőkés-vállalkozói tevékenység feltételei.  
A háborús pénzkibocsátás révén a kisvállalkozók könnyebben juthattak úgynevezett induló (beruházási) tőkéhez s az áruhiányos piacon szinte minden eladható volt. (Magyar Gazdaságkutató Intézet Gazdasági Helyzetjelentései)
54. Bp. Tört. V. kötet im. 540–541.
55. Az 1939. május 28–30. között tartott országgyűlési választásokon a három budapesti és a Budapest környéki választókerületben 33 képviselői mandátumból a Magyar Élet Pártja – a Teleki Pál miniszterelnök vezette kormánypárt – 12, a Nyilaskeresztes Párt 12, a Polgári Szabadság Párt 5, és a Szociáldemokrata Párt 4 helyet szerzett meg. Az eredmények a polgári baloldali ellenzék és a szociáldemokrácia súlyos visszaesését tükrözték. A baloldal választási vereségének okai: a fasiszta hatalmak előretörése és sikerei, a nyilaspárt radikális reformokat követelő, ellenzéki köntösben történő demagóg fellépése, a zsidókérdésnek a szociális problémák megoldási lehetőségeként való felvetése, a kormánynak az átmenetnek bizonyuló területgyarapodások és az úgynevezett szociális törvényhozás következtében megszilárdult helyzete s a baloldal ellen két évtizede folytatott propaganda eredményessége.
56. A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada im. II. kötet 170–171.
57. Budapest városfejlesztési programja. Az 1937.évi VI.tc. alapján készítendő városfejlesztési terv. A törvényhatósági közgyűlés által a városfejlesztési program készítésére alakított különbizottság jelentése. Bp., 1940. Nagy-Budapest 22–24.
58. Petrovác Gyula 1941. október 28-i felszólalása a törvényhatósági bizottság közgyűlésén a főváros 1942. évi költségvetés-előirányzata általános vitájában. In: Fővárosi Közlöny 1941. december 9-i. 55. sz. Melléklet 37–43.
59. Lásd a 13. számú jegyzetet.
60. SZENDY K.: im. 5–6 oldalon idézi EGYED István: Budapest önkormányzata (Statisztikai Közlemények 78. kötet 3. sz. Bp. 1935. 81–88.) c. tervének konklúzióját.
61. Közli: Forr. III. im. 519–522.
62. HARRER Ferenc: Nagy-Budapest. In: VSZ 1945. 167–168..
63. A belügyminiszteri előterjesztést közli: Forr. im. III. 523–525. Az idézett forrás levéltári jelzete: Magyar Országos Levéltár Minisztertanácsai Jegyzőkönyvek 1944. február 15.
64. Uo.
65. Csorba János a Budapesti Nemzeti Bizottság 1945. május 14-i ülésén is felvetette Nagy-Budapest megvalósításának szükségességét. A Budapesti Nemzeti Bizottság Jegyzőkönyvei 1945–1946., Szerk.: GÁSPÁR Ferenc–HALASI László, Bp., 1975. 129–130. Csorba javasolta, hogy „... a Budapesti Nemzeti Bizottság küldjön ki a pártok megbízottaiból és a polgármesterekből álló bizottságot, amely dolgozza ki Budapest autonómiájának és a peremvárosok Budapesthez csatolásának problémáját, meghatározván, hogy melyek azok a peremvárosok, amelyek közigazgatásilag Budapesthez volnának csatolandók.”
66. ÚJLAKI Péter: Az SZDP községi frakciójának akcióprogramjai és tevékenysége 1945 március-július. In: Budapest Főváros Levéltára Közleményei '84, Bp., 1985. 113–116.; Uő: Fischer József a Fővárosi Közmunkák Tanácsa élén. Bp. 1989. Kézirat.
67. A belügyminiszteri leírát: 20104/1945-I. B. M. 1945. június 7. Tárgy: Budapest környékének igazgatási újjárendezése. BFL Polgármesteri iratok 9530/1945-I.
68. A határozat: BFL Közgyűlési Bizottsági iratok 45/1945. Kgy. sz., 1945. július 11.
69. 20.104/5/BM–I. 1945. július 22.

70. Újlaki Péter szerint a bizottság munkájának sikertelensége pártpolitikai okokra vezethető vissza, mivel „...a munkáspártok mindenekelőtt – Budapest munkástöbbségének biztosítása érdekében – az ipari üzemekkel rendelkező városok és községek csatlakoztatását akarták elérni.” (ÚJLAKI Péter: Fischer József a Fővárosi Közmunkák Tanácsa élén. Bp. 1989. Kézirat.) A munkástöbbség megteremtésének expressis verbis kimondása és a megvalósítására irányuló gyakorlati politikai agitáció és tevékenység a kommunista párt részéről 1947-ben vetődött föl – nem utolsósorban a peremövezeti „jobboldali” szociáldemokrata hatalmi gócok felszámolása érdekében. – 1945. szeptember 28-án a Nagy-Budapest ügyében kiküldött fővárosi különbizottság ülésén Pest vármegye képviselőjében Házi Árpád alispán kijelentette, hogy „...Budapest és környékének közigazgatási újjárendezését nem tartja időszerűnek. Közölte továbbá, hogy a vármegye Nagy-Budapest kialakítását elvileg is helytelennek találja.” (BFL. Polgármesteri iratok 24710/I. 1945. október 1.) Házi Árpád, az MKP prominens tagja, későbbi belügyminiszter nyilván nem saját, hanem pártja véleményét képviselte.
71. Uo.
72. Idézi ÚJLAKI Péter: Fischer József az Fővárosi Közmunkák Tanácsa élén. Bp. 1989., Kézirat.
73. Az MKP 1947. május 18-i nagy-budapesti pártértekezletének határozati javaslata III. fejezet 1–6. pontok. A 3 éves tervről szóló röpirat befejező szakaszában olvasható: „A hároméves terv Nagy-Budapestet nemcsak felépíti, újból pezsgő életű világvárossá teszi, hanem egyben a dolgozó munkásság városává is alakítja, amelyben megszűnik a paloták és nyomortanyák kiáltó ellentéte.” Országos Széchényi Könyvtár Aprónyomtatványtár 1947., Forr. IV. im. 349–353.
74. Az MKP Nagy-Budapesti Pártbizottsága Közigazgatási Osztályának előterjesztése Nagy-Budapest létrehozására 1948. január 15-én. Forr. IV. im. 383–386. – Ha az MKP vezetősége a fenti elemzést már az 1945 novemberi nemzetgyűlési választások nagy-budapesti eredményei kapcsán elvégzi, akkor feltehetően előbb valósul meg Nagy-Budapest. A két – ekkor már önálló – listával induló munkáspárt az SZDP 26,1, az MKP 21, az NPP pedig 1,5%-ot ért el, ami a FKGP 47,5%-ához képest 1,3%-os többséget jelentett volna. Igaz, az előbb említett három párt szövetsége, a Baloldali Blokk csak később alakult meg. Forr. IV. kötet 181–182. – 1947-ben az év őszén a Szabad Nép október 7-i számában közreadta az MKP Nagy-Budapesti Pártbizottságának, a fővárossal kapcsolatban megvalósítandó intézkedések irányelveit. A III. Általános várospolitikai feladatok című fejezet szerint az új fővárosi törvény kimunkálása és a Nagy-Budapest létrehozásával kapcsolatos előkészületek megkezdése halaszthatatlan feladat. Uo. 368–370. – A Nagy-Budapest problémakör MKP általi kezeléséből is kitűnik, hogy a párt vezetése az 1945. évi ketős választási vereség nyomán a hatalom megszerzésére irányuló törekvéseiben lemondott a demokratikus útról és nem a baloldali érzelmű társadalmi rétegek megnyerésére és mozgósítására törekedett – holott erre a lehetőségek adottak voltak – hanem ezt a vonalat csak másodlagosként kezelte. Ezért került sor csak 1950-ben, a hatalom megszerzését követően, a munkáspártok többségét biztosító Nagy-Budapest megteremtésére. 1946-tól kezdődően az MKP erőszakos eszközökkel, mint például a köztársaság elleni összeküvés hamis vádjával, a demokratikus pártok szovjet segítséggel és aktív közreműködéssel történő felszámolásával, a megfélemlítés eszközeivel törekedett egyeduralkodóvá tételére.
75. Forr. IV. im. 386.
76. HARRER Ferenc iratai. Visszaemlékezések 13. fejezet: Főváros BFL XIV: 31.
77. A Nagy-Budapest létrehozására kiküldött MDP-bizottság 1949. október 14-i jelentése a Politikai Bizottságnak. In: Forr. IV. 499–502.
78. Magyar Nemzet, 1989. szeptember 25. Ami a „vízfej” megjelölés várospolitikai és történeti művekben való használatát illeti, az – ismereteink szerint – főként a funkció nélkül maradt volt Habsburg birodalmi főváros, Bécs 1918 utáni helyzetének általános értékelésére szolgált az osztrák várostörténeti irodalomban. Bécs ezekben az években csupán egy óriásira nőtt, de működőképtelenné vált, vízfejet, terhet jelentett Ausztria számára. Az 1920-as évek végére sikerült a helyzetet megváltoztatni, Bécs már nem vízfej, hanem az osztrák köztársaság legéletképesebb szervezete, amely kulturális és civilizációs tekintetben is megfelelt az európai színvonalnak. (ZIAK, Karl: Unvergängliches Wien im. 403 és 421.) Budapest a fenti értelemben soha nem volt tekinthető vízfejnek, mert Budapestból – mint Enyedi György is kiemeli – „tényleg fej lett, de nem víz van benne, hanem ipar, kereskedelem, kultúra, hatalmas szellemi teljesítőképesség és sok más egyéb érték.” (Valóban vízfej-e Budapest? Interjú Enyedi György akadémikussal, a neves területfejlesztési kutatóval. Népszabadság, 1993. január 15. Budapest melléklet IV.) Felhossa, hogy „Budapest nagysága önmagában nem jelent hátrányt az ország számára, előnyt azonban igen: van egy olyan nagyvárosunk, amely képes bekapcsolódni az európai metropoliszhálózatba, nemzetközi szolgáltatásokat nyújtani, s ily módon olyanfajta tőkét idevonzani, amely csak nagyvárosokba települ.” Egyáltalában nem kivételes eset, állapítja meg, hogy kis országnak nagy fővárosa van, mint Dániának, vagy Görögországnak. A történelmi

fejlődés nyomán, azon országokban, ahol erős volt a központi hatalom, általában egy nagyváros alakult ki, amely mellett más, igazi nagyvárosok nem jöttek létre. Ahol viszont erős volt a regionális hatalom, ott több középváros alakult ki, mint például Svájcban, vagy az 1870 előtti Németországban. Hollandiában például 12 középvárosból alakult ki az Amszterdam-Rotterdam agglomeráció. (Uo.)

79. Magyar Hírlap, 1989. június 16.

*JÓZSEF SZEKERES*

## *GREATER BUDAPEST*

### *SUMMARY*

Greater Budapest was created in 1949 through Decree XXVI. On January 1 of the following year seven towns and sixteen large villages from surrounding counties, practically the entire metropolitan area, were annexed to the capital. Previously divided into fourteen districts, Budapest expanded to twenty-two. Elections for city council on October 22, 1950 were followed by the organization of district councils and the Central Budapest City Council. The development of Greater Budapest was simultaneous with the establishment of a Soviet-style council system that ended the autonomy the capital had enjoyed since 1873.

As a consequence of annexation, Budapest's territory expanded from 207 to 525.5 square kilometres and based on the 1949 census, its population increased from 1,058,000 to 1,590,000. Thus, Budapest had come to be home for 17.3 per cent of Hungary's population.

Budapest's economic, social, cultural and political significance however, was far greater than the share of the country's population would suggest. In the middle of the twentieth century Hungary was still below the average development typical of European countries, and the majority of its population still worked in agriculture, living in villages. Budapest constituted the single metropolitan area that could be compared to the level of development characteristic of similar regions in Western Europe. Three-fifths of Hungary's post-war industry, four-fifths of its trade, as well as most of its cultural life and administration came to be concentrated in the new metropolis capital. In other words, one half of one percent of the country's territory was home for slightly more than seventeen percent of its population, contained forty-seven percent of its factories, employed sixty-two percent of its work force, and produced almost sixty percent of its industrial output. When we include the surrounding area, Greater Budapest had a population of two million at the time of annexation. This figure made the city Europe's fifth largest, surpassed only by London, Paris, Berlin and Moscow.

In 1950, the capital and its surroundings constituted a geographically unified settlement, which had come together as a result of the fusion of different administrative units and several centuries of socio-economic development. The agglomeration created a common administration for a region that in economic terms had virtually been united but which had been divided organizationally. The unification established administratively what had already existed in daily life since the beginning of the century. The preceding liberal and counter-revolutionary governments had been either unable or unwilling to accomplish this task. Consequently, the administrative actions of 1950, the preconditions for which had been in existence for decades, furthered the development of the capital.

Although it took place at the beginning of an era of dictatorial policy and embodied motivations and goals that later proved to have negative consequences, the establishment of Greater Budapest realised the efforts for unification and growth typical of twentieth-century metropolitan development. In this regard, we can view the event as something positive. It must also be stated however, that the the wisedirected political and economic policy dominant at the time was unable to make use of the new potential and advantage unification brought to the metropolitan area.

## A NAGY-BUDAPESTI NÉPRAJZI MUNKAKÖZÖSSÉG TÖRTÉNETE

A tudománytörténet, természetéből következően, mindig utólag rögzíti a tényeket. Ez a helyzet az 1954–1959 között működött Nagy-Budapesti Néprajzi Munkaközösség esetében is, amely a magyar néprajz legújabbkori történetének mindmáig feldolgozatlan része.<sup>1</sup> A négy évtizedes lemaradás talán még kedvezőnek is mondható, mivel biztosítja a témára való történelmi rálátást, ami viszont elősegíti a tárgyilagos(abb) megítélést, s lehetőséget teremt az összehasonlításra, az eredmények értékelésére. Másrészt viszont az időbeli távolság az emlékek megfakulását eredményezi, következésképpen a szóbeli információk gyakran bizonytalanok, vagy pontatlanok. Márpedig ez nem mellékes körülmény, hiszen a szóbanforgó munkacsoportról (elméleti megfontolások, szervezeti felépítés, mindennapi működés stb.) alig maradt fenn írásos dokumentáció.

Közismert tény, hogy 1948-tól kezdve az aktuális politika egyre erősebben hatott az élet minden területére, így a néprajzra is, ami már 1949-ben, a tudományág Ortutay Gyula (1910–1978) irányításával kidolgozott ötéves tervén megmutatkozott.<sup>2</sup> A „tervszerű” végrehajtás érdekében létrehozott 10 munkaközösségből egyet az „alapvető és legaktuálisabb” témák közé sorolt munkásfolklór kutatására szerveztek. Az ide jelentkező etnográfusok azt a feladatot kapták – mégpedig szovjet példák alapján –, hogy Dégh Linda vezetésével tanulmányozzák egyrészt a munkásság kialakulását és a paraszt ipari munkássá válását, másrészt a szocialista munkásság tudatosodásának folklórban való tükröződést. A terv arra is kitért, hogy „a kutatást egy nagy üzemben (Rákosi Mátyás Művek), az építőmunkásoknál és a bányászoknál fogják elkezdni”.<sup>3</sup>

Mindezek látszólag nincsenek közvetlen kapcsolatban dolgozatunk témájával, felidézésüket mégis fontosnak tartjuk, mert véleményünk szerint a Nagy-Budapesti Néprajzi Munkaközösség történetét tulajdonképpen innen kell kezdeni. Ugyanis az igen tágan értelmezett munkásfolklór és kutatási lehetőségeinek áttekintésekor rövid időn belül nyilvánvalóvá vált, hogy ehhez Budapest a legalkalmasabb terep,<sup>4</sup> mivel a munkásság a fővárosban található a legnagyobb számban, továbbá itt működnek a szakma elsőszámú intézményei (két egyetemi tanszék, Néprajzi Múzeum, MTA Állandó Néprajzi Bizottsága), melyek a legkedvezőbb személyi feltételeket (egyetemi oktatók, hallgatók, muzeológusok, stb.) kínálják.

E tények szerintünk logikus következményeként 1952-ben – érintetlenül hagyva a mindössze négytagú Munkásfolklór Munkaközösséget – Ortutay Gyula azt javasolta a Fővárosi Tanácsnak, hogy hozzanak létre egy munkacsoportot, mely Nagy-Budapest néprajzi feltárását végezné el. Javaslatának kialakításában szerepet játszott részéről a politikai helyzethez való alkalmazkodás, tudományos nézete és gyakorlati megfontolásai, bár nem tudjuk, hogy kizárólag ezek voltak-e indítékai, avagy valami más is. Az első okot illetően azt kell megemlítenünk, hogy a narodnyik (népies) irányzatok hivatalos elvetése, a helytelennek kikiáltott narodnyik nézetekkel való gyanúsítások idején a szakember és a tudományág helyzetén csak javíthatott a „városi dolgozók” felé fordulás. Akkortájt ez teljesen nyilvánvaló volt. A tudományos indítékkal kapcsolatban tudni kell, hogy Ortutay már 1937-ben – vagyis egy teljesen más történelmi helyzetben azt írta: „Városainknak s a fővárosnak a megismerése is (erre már rámutattak mások is) éppoly elengedhetetlenül fontos és sürgető feladat helyes nemzetismeretünk szempontjából, mint a különböző paraszti társadalmi csoportoknak a megismerése. Ennek a két kutatómunkának megszervezett, szakszerű elvégzése ha-