

Beluszky Pál

AZ ELŐVÁROSOK ÚTJA NAGY-BUDAPESTHEZ

A Budapest-környéki községeket, az itt keletkezett telepeket egy évszázados átformálódás és gyarapodás vezette el (Nagy-)Budapesthez. A földrajzi munkamegosztás klasszikus modelljében a város a csere révén került kapcsolatba vidékével, ám arra a maga fizikai valójában nem telepedett rá, városok és vidékük térbeli elkülönülése egyértelmű maradt (ezt a középkorban, a kora újkorban a városfalak léte látványosan demonstrálta). (Nem térve most ki arra, hogy a városfejlődés korai szakaszában egy-egy város különböző jogállású, szerepkörű, eltérő megjelenésű, különböző anyanyelvű polgároknak lakóhelyet nyújtó városrészekből állhatott.) A lélekszámukat viharos gyorsasággal növelő, nagy volumenű gazdaságra – többek között gyáriparra – szert tevő „fordista” városok már bonyolult kapcsolatrendszert alakítottak ki vidékükkel, s mélyrehatóan átformálták környékük településállományát. Megváltoztatták a környező települések funkcióit, ott előbb városellátó gazdaságot hoztak létre, majd igényt támasztottak lakóik munkaerejére; a városok munkaerőigénye gyors bevándorlást, népességyarapodást váltott ki a környező településekben – is – (ami aztán gyökeresen felforgatta, megváltoztatta a befogadó települések életét, a lakosság társadalmi összetételét, a településképet stb.), új telepek nőttek ki a földből. A városok kinőtték korábbi fizikai-közigazgatási kereteiket, benyomultak a környező községek területére, fellazították települési önállóságukat s gyakorta *közigazgatásilag* is bekebelezték az így „elfoglalt” területeket, településeket. A vázolt folyamat, az elővárosok, kertvárosok keletkezése, az *agglomerálódás* a XIX–XX. századi urbanizáció legszembeütőbb megnyilvánulása.

Pest és Buda városkettőse a XIX. század derekán ért városfejlődésének abba a szakaszába, amikor szükségszerűen megindult a környező községek átformálódása, elővárosok, elővárosi telepek keletkezése. A polgári átalakulás nyomán az egész ország modernizációja felgyorsult, Magyarországon 1848, illetőleg 1867 után szinte egy időben jelentkezett:

- *A polgári fejlődés társadalmi, politikai, jogi feltételeinek megteremtése.* A polgári társadalom jogi, szervezeti kereteinek kialakulása a legtöbb területen megelőzte a reálfolyamatokat, a gazdaság és társadalom polgárosulását, modernizálódását. A kész „keretek” ösztönözték a gazdaságot, társadalmat annak kitöltésére.

- Megtörtént a (korlátozott) *nemzeti szuverenitás visszaszerzése*, ez lehetővé tette önálló gazdaságpolitika, vasútfejlesztési koncepció stb. kialakítását, ösztönözte az Ausztriával szembeni versenyt.
- Európában a tőkés gazdálkodás igényei hívták életre a technikai-technológiai („ipari”) forradalmat. Magyarországon a polgári átalakulás lehetőségének kialakulásával egy időben jelentek meg a modern technikai eszközök (gőzgép, gőzhajó, vasút, távíró, mezőgazdasági gépek stb.).
- Kedvezőek voltak a gazdasági fejlődés *nemzetközi feltételei*. Európában a XIX. század közepén tökefelesleg keletkezett (a kiegyezés után a magyarországi beruházások nagyobb hányada külföldi tőkével valósult meg); a nyugat-európai iparosodás, urbanizáció megnövelte az élelmiszer- és nyersanyag-igényeket, agrárkonjunktúrát alakított ki.

E sokféle forrásból táplálkozó modernizációs folyamatok Pest-Budán „*futottak össze*”: a nemzeti szuverenitás visszanyerése tette a várost az *államélet központjává*, a közlekedés „forradalma” és a nemzeti vasútpolitika nyomán vált Budapest az ország versenytárs nélküli *közlekedési központjává*, ez s az agrárkonjunktúra tette a várost a terménykereskedelem, a pénzintézetek és az élelmiszeripar centrumává, a nemzeti szuverenitás táplálta a Béccsel való vetélkedést, és így tovább. (Egyébként is a „rohammal támadó” modernizáció első szakaszában többnyire csak egy vagy egy-néhány központot, „hídfőállást” foglal el a meghódítandó országban vagy régióban, s csak ha itt megszilárdította állásait, nyomul tovább.) A modernizáció hídfőállása a Kárpát-medencében Budapest volt, s ez a pozíció eredményezte a lakosság viharos gyorsaságú növekedését (1851: 173 ezer fő, 1910: 880 ezer fő), a várostest gyors átépülését és térbeli terjedését. E folyamatok részeként indult meg az agglomerálódás. A továbbiakban e folyamatnak Nagy-Budapest létrehozásáig terjedő szakaszát vizsgáljuk. Az elővárosi telepek, elővárosok kialakulásának, az agglomerálódásnak ezen egy évszázados folyamata négy szakaszra tagolható.

Az agglomerálódás első szakasza (1850 előtt)

A számottevő városodás a XIX. század derekáig Pest-Buda – Óbuda akkori közigazgatási határai között maradt. Mindössze két kicsiny földesúri alapítású telep keletkezett Pest, illetve Buda határához tapadva – Albertfalva és Újpest –, melyeket a későbbi főváros közelsége hívott életre. Újpest éppen 1848-ban nyerte el községi szervezetét. Bennük elsősorban a pest-budai céhekbe fel nem vett kontárok, s a Pestre–Budára való telepedésükben még mindig korlátozott zsidó kereskedők éltek. A környező falvak népe élvezte ugyan a közeli s élénk piacközpont nyújtotta előnyöket, forgalmi helyzetük is kedvező volt, ám ez sem városellátó gazdálkodás kialakulásá-

hoz nem vezetett, sem népesedési helyzetüket nem befolyásolta. A Duna jobb partján, a Budai-hegységben a török hódoltság megszűnte után telepített németajkú lakosság falvai sorakoztak Budakalásztól, Csobánkától Solymáron, Budakeszin, Csepelen át Soroksárig, Dunaharasztiig. Német eredetű volt Promontor (Budafok) és Tétény lakossága is. E községek közül jó néhányban még az 1930. évi népszámlálás idején is egyveretű német anyanyelvű lakosság élt (Üröm lakosságának 95,6%-a, Budajenő 93,6, Telki 92,3, Nagykovácsi 91,2, Pilisborosjenő 88,5, Budaörs lakosságának 78,9%-a vallotta magát német anyanyelvűnek). E falvak több-kevesebb kiváltsággal bíró jobbágy-községek voltak (Soroksár mezőváros), földesuraik kevés saját kezelésű birtoktesttel, majorsággal rendelkeztek itt; ez is hozzájárult ahhoz, hogy az agglomerálódás a későbbi évtizedekben csak vontatottan vagy egyáltalán nem indult meg a Budai-hegyvidéken (nem állt rendelkezésre felparcellázható nagybirtok). A fővárosi hatásokkal szembeni elzárkózáshoz hozzájárult e falvak helyi közösségeinek zártsága is. A pesti oldalon két hatalmas éket formálva húzódtak a város határáig a földesúri kezelésben lévő nagybirtokok; délkeletről a Grassalkovich-birtok (hozzá tartozott a mai Kispest, Pesterzsébet, Pestszentlőrinc területe, Soroksár határának egy része), északról a Károlyiak birtokai. E ténynek a későbbi elővárosi fejlődésben lesz kitüntetett szerepe: parcellázási akciók sora e birtokokon hozta létre a legtöbb elővárosi telepet, Újpestet, Kispestet, Pesterzsébetet, Pestszentlőrincet, Pestszentimrét stb.

Az agglomerálódás második szakasza (1850–1870)

E két évtized során az abszolutizmus lassította ugyan a városfejlődést (1851 és 1870 között Pest, Buda és Óbuda lakossága 173 ezerről „csak” 269 ezerre, 55%-kal növekedett), de a leendő főváros megteremtette a „városrobbanás” feltételeit (a vasúthálózat kiépítése, egyeduralgó szerep az agrártermékek kereskedelmében, a bankrendszer kiépítése, a gyáripar alapjainak lerakása stb.), s egyre többreüt hatást gyakorolt a környező községekre.

Területileg s méreteit tekintve is korlátozottan, de megindult az elővárosok kialakulása, illetve egyes községek esetében a falusi átlagot jóval meghaladó népességnövekedés. A kiegyezésig ez a folyamat a pesti oldal északi szektorára korlátozódott, ám ott e folyamat első szakasza már ekkor teljes kifejletben megfigyelhető. Az 1831-ben földesúri telepítés nyomán létrejött Újpest 1848-ban (a községgé alakulás időpontja) 760 lakost számlált, s 1870-re lélekszámát megnyolcszorozta. Keresőinek túlnyomó többségét a községben letelepült ipar foglalkoztatta (bőripari műhelyek, fafeldolgozás, asztalosipar stb.). Pest munkaerővonzása még jelentéktelen. Újpest mellett Rákospalota és Rákoskeresztúr népességgyarapodása mutat „agglomerációs folyamatokra”; előbbi népessége két évtized alatt 75%-kal, Keresztúré 40%-kal nö-

vekedett. E két község azonban 1870 táján még egyértelműen agrárjellegű, a népességnövekedés is részben az intenzívebbé váló agrártermelés munkaerő-szükségletét szolgálta.

Nagyobb területeket érintett a városellátó agrárgazdaság kibontakozása. A közlekedés korabeli állapota nem tette lehetővé a friss, romlandó áruk nagyobb távolságra való szállítását, így fokozódott az igény a környező községekben termelt zöldségfélék, gyümölcs, tej és tejtermékek iránt. A korábbi, egyszerű piacozáson alapuló kapcsolatokhoz képest a változást a sajátos, specializált kertkultúra kialakulása (pl. Rákospalota zöldborsó- és spárga-termelése, Cinkota zöldbab-, dinnye-, uborka-termelése stb.), az értékesítés formái (pl. a tejtermékek napi házhozszállítása – „milimárik”), az agrártermékek tömegessé váló feldolgozása s értékesítése (pl. kenyérsütés – Soroksáron a századforduló előtti években 80 pék dolgozott –, tejfeldolgozás, borászat stb.) jelentette. A városellátó övezet már átlépte a későbbi Nagy-Budapest határát, az Alföld felé Üllőig, Csömörig terjedt. Ám az árutermelés a parasztgazdaságok kereteit nem fesztítette szét, azok „mellékterméke” volt a piacra vitt zöldség, tej stb. Speciális vállalkozásokat, gazdaságokat alig hívott életre; Pest és Buda határain belül működött néhány virágkertészet, a '60-as években jelentek meg a Duna mentén a boltgárkertészek.

Továbbra sem számottevő a városhármas munkaerővonzása, a rendszeres napi ingázásnak a feltételei még nem adóttak (tömegközlekedés). Pontosabban idényjellegű munkákra érkeznek már a városhatáron túlról is munkát keresők; a szőlőbeli munkákra a környező községekből – Buda határában mintegy 6 ezer katasztrális holdnyi szőlőt műveltek –; az építkezések napszámosságai az ország távoli régióiból is. Ők a város határán belüli tömegszállásokon húzták meg magukat.

Feltűnően széles körű igény mutatkozott a pestbudaiak körében a város környéke által kínált „szabadidős” tevékenységek iránt. A „lizensben” töltött vasárnap, a kertvendéglők látogatása, „vidéki” szüretrek, szüreti mulatságok, majd üdülőtelepek létesítése, falusi házaknál töltött nyarak egyaránt szerepeltek a pesti polgárok programjában. Buda hegyvidéki területein már ekkor villák épültek – egyelőre „második otthonként” –, nyaralótelepek létesítésére történtek kísérletek a pesti oldalon is, a városhatáron kívüli vendéglők tömegesen vonzották a pesti kirándulókat.

Az agglomerálódás harmadik szakasza (1870–1895)

Az 1867-es kiegészítés és az 1873-as városeejesítés után az újra fővárosi funkcióhoz jutó *Budapest* viharos gyorsaságú fejlődésnek indult. A város az országon belüli migráció motorja: 1870 és 1900 között több, mint 200 ezren költöznek állandó jelleggel Budapestre. E roppant dinamikus növekedés egyre kevésbé áll meg a főváros határai-

nál. A város környéke fejlődésének 1870 táján kezdődő új szakaszára az *elővárosi fejlődés kiterjedése és kiteljesedése, új kapcsolatfajták jelentkezése* (a lakosság és az ipari tevékenység „kitelepedése” az „övezetbe”, a napi ingázás megjelenése stb.) jellemző.

Új területeken jelentkezett az *elővárosi fejlődés*. Pest déli előterében a volt Grassalkovich-uradalom felparcellázása nyomán kezdődött a viharos gyorsaságú „telepesedés” az 1860-as évek legvégén. A Soroksári-Duna, Pest közigazgatási határa és Rákoskeresztúr közötti terület sorsa, benépesülése, a kialakuló telepek jellege ezután az egyes birtokrészek felparcellázásának idejétől és módjától, a fővárossal való közlekedés lehetőségeinek alakulásától, a jelentkező igényektől függött. A kialakuló telepek minden előzmény nélkül épültek; nem volt őslakosság, település, orientáló közzintézmények, „szerkezet”, legfeljebb a Pestre tartó országutakhoz igazodhattak a betelepülők. A később összeépülő, kiformalódó, közigazgatási önállóságot nyelő települések több pontján indult meg a letelepedés; a parcellázó tulajdonos elképzeléseitől, a parcellázás módjától – a telkek mérete, építési szabályozás stb. –, a betelepülők összetételétől, a természeti környezettől függően. Eltérő jellegű kisebb-nagyobb telepek mozaikja alkotja az egyes településeket, a későbbi városrészeket (különösen Pestszentlőrincet és Pesterzsébetet).

Az első parcellázások a későbbi *Kispesten* és *Erzsébetfalván* indultak meg. Az itt telket vásárlók a fővárosi előnyöket (bőséges munkaalkalom, magasabb bérek, a vállalkozások gazdag lehetőségei stb.) kívánták az olcsóbb vidéki élettel összekapcsolni. A betelepülők „kiszegisztenciák” voltak; szegényebb iparosok, iparossegédek, kistisztviselők, vasutasok, később nyugdíjasok. Vidékről a főváros közelébe húzódo kisvállalkozók érkeztek; zöldségtermelők, boltgárkertészek, fuvarosok.

Az országút, Pest közelsége vonzóvá tette a telepeket; *Kispesten* egy évtized alatt 1800 fölé emelkedik a lakosság száma, 1872-ben megindul a társaskocsi-járat a pesti lóvasút végállomásáig: elérhetővé válnak *Pest* és *Kőbánya* munkahelyei. Az újabb és újabb parcellázások nyomán a telep növekedése nem veszít üteméből; a századfordulóra közel 10 ezren lakják.

Erzsébetfalva szintén az egykori Grassalkovich-birtok pusztáján keletkezett, *Kispesttel* egy időben. Egészen kis parcellákat is kimértek (150 négyszögöl). A községgé alakulás aránylag későn (1897) történt meg, mindenféle építési szabályozás nélkül kezdődött meg az építkezés, sok helyütt igen zsúfoltan. A kis parcellákon több lakás is épült, vagy műhelyeket, raktárakat, ólakat emeltek. *Erzsébetfalva* nagy része falusi miliőbe helyezett proletár-teleppé vált; első betelepülői hasonló társadalmi rétegekből kerültek ki, mint *Kispest* alapítói. A telepet a „vállalkozó kedvű szegénység” településének tartották már a kortársak is. *Kossuthfalvára* többnyire német eredetű lakosság költözött, s kezdetben kertészkedéssel, baromfi-neveléssel foglalkoztak. A két telep lélekszáma 1890-ig *Kispestéhez* hasonlóan alakult; 1890 és a századforduló között viszont már megindul – főként a közeli ferencvárosi ipartelepek munkaerőigé-

nyére és az 1887-ben átadott ráckevei HÉV nyújtotta lehetőségekre támaszkodva – az első, méreteiben is jelentős bevándorlási hullám; tíz év alatt a 11 ezer fős gyarapodással megháromszorozódik a község lélekszáma.

A dél-pesti telepek első három-három és fél évtizedéről megállapítható, hogy a nyaralótelepek kialakulása hamar megfeneklett, de részben a *Pestről* kitelepedő, részben a főváros közelébe törekvő *kisegyzisztenciák* gyorsan növekvő telepek sorát népesítették be.

A századfordulóig főleg önálló egyszisztenciák – kisiparosok, kisvállalkozók, kertészek, piacozó kereskedők –, alkalmazottak, kisebb számban gyári munkások telepedtek le Dél-Pesten (de az Erzsébetfalvára 1890 után beköltözők többsége már gyári munkás). E helyi társadalmak jellemzői közül megemlítendő „pionír” voltuk; őslakosság gyakorlatilag nem volt, „összefutott” népesség alkotta a lakosságot. A helyben születettek aránya 1900-ban is csupán 18%-ot tett ki, míg a *Budapestről* kiköltözöttéké 15,0%-ot (de Kispesten 24%-ot), 1910-ben *Kispesten* 25,8%-ot, *Erzsébetfalván* 21,7%-ot.

A már vázolt irányú elővárosi fejlődés *Újpesten* is töretlen (részben a „saját” gyár-ipar fejlődése, részben a budapesti piacra dolgozó kisipar); dekádonként megkétszerezi lakosai számát, s a századfordulón már 40 ezer fölé emelkedik lélekszáma.

A '90-es évek derekáig tehát kialakultak az elővárosok, a városhatáron túli telepek, viharos gyorsaságú növekedésnek indultak; elsősorban a budapesti piacokra dolgozó kisiparosok, kisvállalkozók lakóhelyei, jelentősebb ingázás csak a korszak végén kezd kialakulni.

1. táblázat: Az újonnan létesült telepek népességszámának alakulása, 1870–1900

Település	Lélekszám				Népességszám-változás (%)	
	1870	1880	1890	1900	1880–1900	1890–1900
1. Újpest	6 722	11 668	23 521	41 836	258,5	77,9
2. Kispest	—	1 820	4 523	9 804	438,7	116,8
3. Erzsébetfalva	223	1 355	4 754	15 717	1059,9	230,6

Forrás: Vörös Károly: Budapest története, IV. Budapest, 1978.

A később *Nagy-Budapesthez* csatolt falvak életére a századfordulóhoz közeledve egyre meghatározóbb befolyást gyakorolt *Budapest* közelsége. E hatás jellege azonban nem volt mindenütt azonos. Egyes falvak esetében a fejlődés élesen elkanyarodott a korábbi agrár-falusi múlttól; *Rákospalota* egyre inkább a budapesti tisztviselők, alkalmazottak, MÁV-dolgozók *kertvárosias* településévé vált, sokan dolgoztak

Újpest üzemeiben, kisipari műhelyeiben, jelentős számú iparosság működött Palotán is. Már a századfordulóra 20% alá csökkent az agrárkeresők aránya, miközben a lakosság száma rohamosan emelkedett (1880: 4105 lakos, 1900: 11 742 lakos). Rákospalota már a századfordulóra kertvárosi jelleget öltött, jelentős hivatali-alkalmazotti réteggel, növekvő arányú munkássággal. Ugyanakkor Soroksáron a lakosság többsége a századfordulón is a mezőgazdaságból élt. A könnyen elérhető, korlátlan felvevő-képességű piac hatására intenzifikálódott az agrártermelés (zöldségek, primőr-árúk termelése, tehenészetek kialakulása), a kisvállalkozások keretében megindult az agrártermékek feldolgozása, piacra vitele. A soroksáriak a fővárostól távolabb is vásároltak agrártermékeket, s ezeket feldolgozva (gabona–liszt–kenyér; takarmány–állattartás–tejfeldolgozás) továbbadták a fővárosi piacokon. Soroksár parasztsága *kisvállalkozó–kisiparos parasztpolgárrá* vált a századfordulóra, s ha statisztikailag ki is lépett az agrárfoglalkozásuk köréből, nem lépett ki a tradicionális falusi társadalomból. A községbe való beköltözés csekély mértékű volt.

A soroksárihoz hasonló átalakulás zajlott Rákoscsabán, Cinkotán, Békásmegyeren; Pesthidegkúton pedig még alig mutatható ki a szomszédos főváros hatása. „Rákospalota-típusú” átalakuláson esett át ugyanakkor Tétény, Rákoskeresztúr. Budafok pedig lassan Budapest elővárosává formálódott, noha gazdasága továbbra is meglehetősen autonóm maradt a fővárossal szemben (Budapest mint felvevőpiac serkentette Budafok növekedését, borászatának, sörgyártásának, élelmiszeriparának fejlődését).

2. táblázat: A későbbi Nagy-Budapest határain belül fekvő falvak néhány statisztikai adata a századfordulón

Községek	Lélekszám				Lélekszám- változás (%)	A mezőgazdasági népesség aránya (%)
	1870	1880	1890	1900	1870–1900	1900
1. Rákospalota	3 458	4 105	6 264	11 742	239,6	18,1
2. Cinkota	1 335	1 426	1 876	3 134	134,8	55,0
3. Rákoskeresztúr	2 444	2 769	3 330	6 143	151,4	38,1
4. Rákoscsaba	1 480	1 532	1 805	3 008	103,2	51,2
5. Soroksár	4 940	5 520	7 056	8 866	79,5	52,6
6. Csepel	1 329	1 526	2 246	4 563	243,3	22,0
7. Budafok	3 844	413	5 243	7 267	89,0	14,9

Községek	Lélekszám				Lélekszám- változás (%)	A mezőgazdasági népesség aránya (%)
	1870	1880	1890	1900	1870–1900	1900
8. Nagytétény*	2 512	3 396	3 098	3 478	38,5	22,1
9. Pesthidegkút	1.093	1.271	1.393	1.559	42,6	72,8
10. Békásmegyér	1.000	599	1.340	2.027	102,7	53,1

* Budatétényvel együtt

Forrás: A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. Első rész. Bp., 1903.

A XIX. század utolsó harmadában a főváros hatása már a későbbi Nagy-Budapest határain túl is kimutatható. Részben a soroksárihoz hasonló, ha nem is oly mértékű agrárfejlődés zajlott bennük, részben a fővárosi felvevőpiac hatására megszaporodott a kisiparosok száma, csökkent a mezőgazdaságból élők aránya (az agrárkeresők aránya 1900-ban Pécelen csak 35,1%, Csömörön 38,6%, Törökbálinton 48,0%, Budakeszin 51,2%, Dunakeszin 54,9%, Solymáron 57,7% volt). A népességszám azonban csak kivételesen emelkedett az átlagost jelentősen meghaladó mértékben (Budaörsön 1870 és 1890 között 53,1%-kal, a kispépességű Telkiben 50,0%-kal, Ürömön 42,9%-kal).

A főváros kiváltotta egyéb folyamatok jellegében nem történt érdemleges változás az előző korszakhoz képest. A városellátó mezőgazdaság továbbra is főleg a parasztgazdaságokban folyt, noha – főleg a pesti oldalon – növekedett a boltgárkertészetek, a vállalkozásszerű zöldségkertészetek száma, területe. A „szabadidős” kapcsolatok pedig lassan visszahúzódtak a budai oldalra; a *Budai-hegység* közlekedése korán kiépült (zugligeti lóvasút, fogaskerekű), épp az „idegenforgalom” igényei miatt.

Az agglomerálódás negyedik szakasza (1895–1950)

A főváros környékének településformáló folyamataiban a századfordulóra kialakuló jellegzetességek bő fél évszázadon keresztül változatlanok maradtak, ha területi kiterjedésük, intenzitásuk módosult is.

Messzemenő hatást gyakorolt az agglomerációs folyamatokra a XIX. század végén az *elővárosi közlekedés* kiépítése. Néhány omnibuszjárat (Újpestről, Kispestről) után az 1880-as, 1890-es években létesített helyiérdekű vasúthálózat vetette meg az elővárosi közlekedés alapjait; a szentendrei, nagytétényi, ráckevei, pestszentlőrinci, gödöllői vonalak biztosították elsősorban a századfordulóig a főváros s az elővárosok közötti kapcsolatokat néhány MÁV-vonal mellett. A *Budai-hegység* települései felé

nem épült helyiérdekű vasúti kapcsolat, igaz, e községek ekkor még meglehetősen „re-zisztenciát” mutattak a nagyvárosi hatásokkal szemben, így forgalmuk-közlekedésük Budapesttel csekély volt. A HÉV-vonalakat a századforduló éveiben villamosították, rövidült a menetidő, sűrűsödtek – a növekvő igények nyomán – a járatok. Néhány évvel a villamosok budapesti bemutatkozása után már az elővárosokat is bekapcsolták a hálózatba; 1900 és 1907 között *Újpestre* (2 vonal), *Rákospalotára*, *Kispestre* (2 vonal), *Erzsébetfalvára* (ugyancsak 2 vonal) „ért ki” a villamos. A villamosvonalak építésének – tudatosan – városfejlesztő hatást is szántak; a *Kispestre* és *Erzsébetfalvára* kivezetett vonalak nagy „üres” területeket is érintettek, azt remélvén, hogy e területek is hamarosan beépülnek.

A századfordulón továbbra is a Pesttől északra fekvő települések és Budapest közötti forgalom volt a legnagyobb mérvű, jelezvén az első nagy „urbanizációs tengely” helyét-irányát. *Újpest* és *Rákospalota* felé a két villamosvonalon s a MÁV vonalán napi 800 járatpár szállította az évi mintegy 5 millió utast. Kispest s *Pestszentlőrinc* HÉV-en, 2 villamosvonalon s a MÁV járatain közlekedhetett a fővárossal; e lehetőségekkel évente három és félmillióan éltek. *Erzsébetfalvára* 1905-ben vezetik ki a villamos; ezen s a HÉV-en szintén több, mint 3 millióan utaztak évente (1929-ig Csepel csak *Erzsébetfalván* keresztül közlekedhetett Budapesttel). A többi irányba (Budafok, Szentendre, Rákosszentmihály stb.) vezető vonalakon az évi forgalom ekkor még nem érte el az évi 1 milliót. 1896 és 1913 között az elővárosi forgalom tizenháromszorosára nőtt.

Az elővárosi közlekedés kiépülése után nem volt akadálya a napi munkába járásnak, a fővárosi intézmények – pl. iskolák – rendszeres igénybevételének, az elővárosok, elővárosi telepek egymás közti kapcsolatának. Ennek kihatása mind az elővárosok népesedési folyamataiban, mind pedig társadalmunk összetételének alakulásában szinte azonnal jelentkezett. A főváros gyártelepei felé törekvő munkát keresőknek különösen a szegényebb rétegei tömegesen „torlódtak fel” Budapest határainál, telepedtek ott le, s „ingáztak” a fővárosba. De a fővárosi szegénység is tömegesen települt át az elővárosi övezetbe. A gyors és kényelmes közlekedés lehetőségeinek kialakulása után a tisztviselők, alkalmazottak köréből is számosan telepedtek „ki” a kialakuló kertvárosokba (főleg *Rákospalotára*, *Pestlőrinc*re, később *Rákosszentmihályra* stb.). Így a XX. század elején megváltozott a későbbi Nagy-Budapest területén fekvő elővárosok társadalmának összetétele; míg a XIX. század utolsó negyedében elsősorban a fővárosi piacra termelő kisiparosok, alkalmazottaik, kisvállalkozók, az élelmiszerpiacokra termelők, a vasútvonalak mentén MÁV-alkalmazottak, szegényebb nyugdíjasok alkották az elővárosok, telepek lakosságának zömét, addig a századforduló után a gyáripari munkásság vált meghatározó társadalmi csoporttá a peremközségekben. Közülük a századfordulón mintegy 17 ezren jártak naponta dolgozni a főváros munkahelyeire. (*Erzsébetfalva* ipari keresőinek kétharmada, *Újpest*,



*A budafoki Templom tér (ma Savoyai Jenő tér és Szent István tér) az 1910-es években
FSZEK Budapest Gyűjtemény*

Kispest keresőinek fele Budapesten dolgozott.) Egyre nagyobb arányúvá vált a keresztingázás is (pl. Rákospalotáról Újpestre, Erzsébetfalváról Csepelre).

A századfordulón meggyorsult az elővárosok „saját” iparának növekedése. Az elővárosokban fellelhető tömeges munkaerő, az ipartelepítés kisebb költségei (olcsóbb telkek, közművek, kevésbé szigorú építési előírások, alacsonyabb helyi adók stb.) tömegesen csábították a későbbi peremkerületekbe a gyáripart, nemegyszer modern, „innovatív” iparágakat (gyógyszeripar, gépgyártás, izzólámpagyártás, járműipar stb.). Négy jelentősebb „iparvidék” alakult ki a századfordulóra a peremkerületekben: Újpesten a „hagyományos” helyi iparágak mellett (bőripar, asztalosipar) modern iparágak telepedtek meg; gépgyárak, izzólámpagyártás, gyógyszeripar, pamutipar; Újpest gyáripari jellegű üzemeiben a századfordulón 4600-an dolgoztak, a rákospalotai Istvántelki Főműhelyben (MÁV) 1600-an. Ugyancsak 4000 felett volt az alkalmazottak száma Kispest–Pesterzsébet–Pestszentlőrinc üzemeiben. Csepelre 1892-ben települt „ki” a Weiss Manfréd gyár elődje; 1900-ban 915 alkalmazottat foglalkoztatott, ám a hadiüzemmé formálódó gyár a háborús készülődés konjunktúráját kihasználva 1913-ban már 5000 munkást dolgoztatott, viharos gyorsasággal formálva át az agrárjellegűt a XIX. század utolsó évéig megőrzött falut. 1910-ben



Soroksár község főutcája, a Grassalkovich utca
 FSZEK Budapest Gyűjtemény

Csepel keresőinek 75%-át már az ipar foglalkoztatta. Végül *Budafok* élelmiszeripara érdemel említést a századforduló éveiben. Egyre több munkaalkalmat kínált a MÁV is a peremkerületekben élőknek, elsősorban a Rákos-mente falvainak.

Az elővárosi közlekedés által elérhető közelségbe került fővárosi munkahelyek vonzása, a növekvő számú ingázó, a „helyi” ipar gyors bővülése, a budapesti felvevő piac teremtette lehetőségek továbbra is az elővárosok viharos gyorsaságú növekedését eredményezték (3. táblázat), noha a népesedési folyamatokban a későbbi Nagy-Budapestet alkotó települések között – a népességyarapodás mértékét, annak időbeli jelentkezését tekintve – lényeges eltérések mutatkoztak. Az elővárosi fejlődés korai képviselőinek népességyarapodása természetesen veszített korábbi lendületéből; a táblázat által felölelt 30 év alatt a legcsekélyebb arányú népességnövekedésre épp Újpest tett szert, „alig” 60%-os gyarapodással. Kispest ugyan 3 évtized alatt meghatszorosozta (!) lakóinak számát, az igazi „ugrásra” azonban az első világháború előtti évtizedben került sor a községben: ekkor háromszorosára nőtt a lakosság. A Rákos-mente – noha itt is megindult a „telepek” kialakulása (Sashalom, Rákosliget,



*Újpest, az Árpád út és az István út sarka az 1910-es években
FSZEK Budapest Gyűjtemény*

Rákoshegy) – továbbra is bizonyos „rezisztenciát” mutatott a fővárosi hatásokkal szemben; Rákosszabab, Rákosszentmihály népességgyarapodása továbbra is mérsékelt.

Az új „honfoglalók” beözönlése hasonló következményekkel járt, mint a századforduló előtt. A különböző telepeken élők, máshonnan jött, sokféle társadalmi csoportot alkotó (alkalmazott, ipari munkás, önálló, nyugdíjas) lakosság természetesen nem alkotott helyi közösséget, és ez az állapot a betelepülők újabb és újabb hullámai nyomán folytonosan prolongálódott. A helybeli születésűek aránya az első világháború után nem haladta meg a 25%-ot az „új” településeken, elővárosokban (Kispesten 20,5, Pesterzsébeten 24,9, Pestszentlőrincen 17,4% volt 1920-ban). Arányuk a két világháború között még csökkent is (pl. Pestszentlőrincen 1930-ban mindössze 10,2% volt). Budapestről telepedett „ki” az elővárosi övezet lakosságának 23–24%-a. A községek két világháború közötti monográfiája sajnálkozva állapította meg, hogy „...a pestkörnyéki falvakban a lokálpatriotizmus teljes hiányát látjuk”. De helytálló az a megállapítása is, miszerint „...városunk az egyéb magyar városokhoz viszonyítva feltűnően kis középosztályt mond magáénak”. Ezt igazolják pl. a cselédtartás arányai is (házánkban ekkor a középosztályhoz való tartozás elengedhetetlen kelléke a házcseléd-tartás); míg

1900-ban az akkori *Budapest* keresőinek 14,8%-a házicseléd, ez az arány pl. *Kispesten* 5,2, *Erzsébetfalván* mindössze 3,8%.

3. táblázat: Az elővárosok népességszámának alakulása, 1900–1930

Település	Lakosságszám				Népesség- szám változás	Vándorlási egyenleg (%)
	1900	1910	1920	1930	1900–1930	1920–1930
1. Sashalom*	456	3 292	6 225	11 792	2586,0	83,6
2. Kispest	9 804	30 212	51 064	64 512	658,0	20,2
3. Pestszentlőrinc	5 952	7 824	11 777	30 611	514,5	152,0
4. Csepel	4 568	9 156	13 589	22 901	502,0	59,9
5. Rákospalota	11 424	24 426	35 033	42 949	475,4	20,0
6. Pestújhely	—	5 547	7 896	11 340	—	59,7
7. Rákosszentmihály	3 014	6 201	9 225	14 083	467,9	49,1
8. Pesterzsébet	15 732	30 970	40 545	67 907	431,7	60,2
9. Albertfalva	791	1 120	1 219	3 331	421,7	166,2
10. Békásmegyér	2 029	3 546	4 411	8 447	416,1	82,8
11. Pesthidegkút	1 559	2 130	3 263	6 030	386,5	76,0
12. Cinkota	2 770	4 690	7 084	8 449	305,0	10,6
13. Budatétény	864	1 435	1 750	2 546	294,7	31,9
14. Nagytétény	2 614	3 924	5 120	7 160	273,9	30,0
15. Rákoscsuba	3 010	5 068	5 919	8 189	272,1	29,4
16. Budafok	7.273	10.953	13.686	19.961	270,7	34,2
17. Rákosliget		2.624	2.758	3.112		15,8
18. Rákoskeresztúr	6.149	5.403	6.029	7.550	241,7	9,3
19. Rákoshegy		1.296	1.606	4.198		156,7
20. Újpest	42.178	55.918	57.464	67.400	159,8	12,1
Összesen	122.087	215.736	285.663	412.198	343,0	37,4

* A települések sorrendje az 1900–1930 közötti népességszám-növekedés aránya szerint

Forrás: 1930. évi népszámlálás. Bp., 1935.



*A rákospalotai Fő utca a Búza-féle vendéglővel, 1916
FSZEK Budapest Gyűjtemény*

A társadalmi szerkezet következményei sokrétűek: a középosztály igényeit kielégítő intézmények, pl. a középiskolák későn és kis számban alakultak ki, a kereskedelem évtizedeken át a kis jövedelműek igényéhez alkalmazkodó szatócskereskedelem maradt. A századforduló után a községek – később városok – vezetésében a baloldali politikai erők, mindenekelőtt a szociáldemokraták jelentős szerepet kaptak. A társadalmat, a településeket az ideiglenesség, az állandó változás, a zsúfoltság, a rohamosan növekvő lakosság szükségleteit soha utol nem érő ellátás-szolgáltatás és infrastruktúra jellemezte; burkolatlan utcák, sártenger, a csatorna és vízvezeték hiánya, gyér közvilágítás és így tovább.

A rohamos növekedés nehézségei, következményei ellenére a századforduló már mutatkoztak a településsé, közösséggé formálódás jelei, első eredményei. A telepek, elővárosok egy része már az első világháború előtt közigazgatási önállóságot nyert, kialakította községi szervezetét (Újpest pedig rendezett tanácsú várossá vált), létrehozta legfontosabb intézményeit – elemi iskolák, polgári iskolák, közegészségügy, tűzoltóságok, egyletek stb. –, megkezdték a közművesítést. Ezen erőfeszítéseknek inkább csak az első világháború után mutatkoztak meg a gyümölcsei, akkor is



*A Kőbánya utca Békásmegyeren az 1920-as évek elején
FSZEK Budapest Gyűjtemény*

állandó volt az elmaradás az igényekhez képest, felemások voltak az eredmények (pl. a 400 ezer lakosú „övezetben” nem működött kórház, a dél-pesti elővárosi konglomerátumnak – Pesterzsébet, Csepel, Soroksár, Pestszentlőrinc – nem volt gimnáziuma stb.). Ennek ellenére már az első világháború előtt felvetődött *Nagy-Budapest* kialakításának gondolata, igénye; a kor neves várospolitikusai, Bárczy István és Harrer Ferenc már 1908-ban a „szomszédos községek” Budapesthez való csatolásáról értekeztek.

Az agglomerálódás negyedik szakaszának *elején* a későbbi Nagy-Budapest területén *egyértelmű az agglomerálódás folyamata Újpest, Kispest, Pesterzsébet, Pestszentlőrinc* esetében. 1910-ben *Újpest* lélekszáma meghaladta az 55 ezer, *Kispest* és *Pesterzsébet* lélekszáma a 30 ezer főt, *Pestszentlőrincé* viszont még 10 ezer fő alatt maradt. E települések városzéli telepekként keletkeztek, agrárszerepkörük mindvégig jelentéktelen. *Újpest, Kispest, Pesterzsébet* egyre inkább ipari külváros jelleget öltöttek, jelentékeny „saját” iparral, növekvő számú ingázó munkássággal. *Pestszentlőrinc* inkább *kertvárosi jellegű* település, ekkor még számottevő gyáripár nélkül. Messzemenően átformálódott a korábbi agrártelepülések közül *Rákospalota, Csepel, Budafok és Nagytétény*. *Rákospalota* már a szabadságharc előtt vasúti megál-



*Az újpesti község-, majd városháza 1907-ben
FSZEK Budapest Gyűjtemény*

lóhoz jutott; a korábbi agrárfalu kezdetben a fővárosi piacokra való termelésből gyarapodott, majd a kézművesek száma nőtt meg, aztán *Újpest* műhelyeibe, majd Pest gyáraiba jártak dolgozni a palotaiak, idetelepült a MÁV egyik járműjavítója, az elővárosi közlekedés kiépülte után alkalmazottak, tisztviselők, nyugdíjasok, vasutasok költöztek a községbe, amely kertvárosi jelleget öltött; területéből kivált a járműjavító körül kialakult telep, *Pestújhely*. Már a századfordulón az ipar-forgalmi keresők voltak többségben; az 1870-ben 3 ezres lélekszámú község lakóinak száma 1910-re (a belőle kivált Pestújhellyel együtt) 30 ezerre nőtt. Jóval később érte el az „urbanizáció” *Csepelt*; a falut szigetbéli fekvése elszigetelte Pesttől (közvetlen összeköttetése csak 1912-ben teremtődött meg). A községbe települt gyáróriás – a Weiss Manfréd Művek – munkáslétszámának példátlanul gyors növekedése (1900: 915 alkalmazott, 1913: 5000 munkás, az első világháború éveiben kb. 30 ezer (!) munkavállaló) nyomán hatalmas tömeg indult a községbe; a sok ezer betelepülő nem is jutott lakáshoz; albérlőként, hevenyészve felépített barakkokban, viskókban éltek a gyár körül. A falu őslakossága a beáramló tömeg ellátásával foglalkozott: szállásadókká, kereskedőkké, kocsmárosokká váltak. A keresők háromnegyede ipari munkás volt. *Budafok* és



*A belga alapítású Ister Magyar Vízmu R. T. újpesti lakótelepe az 1920-as években
FSZEK Budapest Gyűjtemény*

Nagytétény növekedése mérsékeltebb, fejlődése „szerveesebb” volt, a foglalkozási szerkezetük azonban egyértelműen urbánus.

A korábbi agrárfalvak közül *Békásmegyér*, *Rákoscsaba*, *Cinkota* egyöntetű agrárjellege már szintén a múlté volt, népességük is gyorsan gyarapodott, határaikban is megindul a „telepek” kialakulása – *Sashalom*, *Rákoshegy*, *Rákosliget* –; de keresőik harmadát-felét még a mezőgazdaság foglalkoztatta.

A városellátó övezet már a XIX. század végére túllépte Nagy-Budapest határait. Az első világháborúig kiformalódtak a város későbbi közvetlen ellátó-övezetének keretei; bekapcsolódott a főváros ellátásába a Galga-mente, a Tápió-mente; a Csepel-szigeten a Soroksári-Duna mentén zöldségkertészeteket (bolgárkertészeteket) létesítettek. Jelentkezett a specializáció (Fót termőterületének 30%-án paradicsomot termeltek a századfordulón), a szabványosított tömegtermelés, az eszközváltás (parasztszekér helyett a piacozásra alkalmas „stráfkocsi”).

Az első világháborút lezáró békék Magyarország s Budapest helyzetét gyökeresen megváltoztatták, az agglomerációs fejlődésre viszont több szempontból serkentően hatottak.



*A volt Állami Kisdedővő épülete Rákospalotán, a Madách téren
BTM Kiscelli Múzeum Fényképtár*

Budapest helyzete felemásan alakult: nemzetközi presztízse csökkent; gazdasági háttérének összezsugorítása erőteljesen fékezte gazdaságának növekedését; egyes iparágak (főleg az élelmiszeripari üzemek) kapacitása kihasználatlanul állt, a közintézmény-építkezés szinte teljesen szünetelt. Budapest lakosságszámának gyarapodása lelassult (1930-ra érte el az 1 milliót), az elővárosoké töretlenül folytatódott.

Az a magabiztos, céltudatos fejlődés, nagyvárosi élet, amely a századfordulón jellemezte a fővárost, megtorpant, megfakult. Hiányzott Budapest „mögül” egy polgárosodó, gazdagodó ország háttére.

Az agglomeráció több szempontból még „profitált” is Budapest, illetve az ország megváltozott helyzetéből. Budapest megtorpanása csökkentette a város fogadóképességét; 1916 és 1927 között az évente épített lakások átlagos száma nem érte el az 1000 darabot, még a századfordulón nem egy évben a 10 ezret is meghaladta. A kivándorlás megnehezülése nyomán Budapest és környéke vált az egyetlen jelentős munkaerőpiacává az országnak; hatalmas munkát kereső tömeg várta az alkalmat, hogy a fővárosba vagy környékére költözhesse munkaalalom reményében. Az első világháború éveitől kezdődően az elővárosi övezet – a későbbi Nagy-Budapest – nö-



*A volt Községi gr. Klebelsberg Kunó Polgári Leányiskola épülete Rákospalotán
BTM Kiscelli Múzeum Fényképtár*

vekedési üteme meghaladta Budapestét, mind a népességyarapodás, mind a gazdaság fejlődése terén.

Az első világháborút követő visszaesés után (a csepeli gyáróriásban 1919 végén mindössze 1160-an dolgoztak) 1926-ra érte el a peremvárosok-községek gyáripari keresőinek száma a 30 ezret; ez a szám alig több mint egy évtized alatt megkétszereződött (1938: 60 066 fős munkáslétszám, 1940-ben több, mint 70 ezer munkavállaló). Míg 1926-ban az „agglomerációs övezet” ipara a fővárosinak 35,9%-át tette ki, addig 1938-ban 47,9%-át. Elsősorban az újonnan alapított textilgyárak telepedtek az elővárosokba (a Magyar Posztógyár Rt. Csepelre – 1943-ban már több mint 5 ezer alkalmazottal! –, a Juta és Kenderipari Rt., az Unió textilgyár, az Erzsébeti Harisnyagyár Pesterzsébetre, selyemszövő Kispestre stb.). Állami nagyberuházások is támogatták az elővárosok iparosodását, gazdasági fejlődését (a csepeli szabadkikötő építése). Tovább növekedett az ingázó munkások száma; 1930-ban 33 ezren, a második világháború előtt több mint 40 ezren járnak Budapestre dolgozni, s tovább növekedett az elővárosok-községek egymás közti ingázása is. Az agglomerálódásba később kapcsolódó – s kedvezőbb környezetet nyújtó – községekbe nagy számmal telepedtek ki, részben a megnehezedett életkörülmények miatt budapesti tisztviselők,



*Utca Budafokon, 1920-as évek
Erdélyi Mór felvétele
BTM Kiscelli Múzeum Fényképtár*

alkalmazottak, sőt szabadfoglalkozásúak is (Rákos-mente, Békásmegyér, Pesthidegkút, Alag, Alsó- és Felsőgöd, Pestszentlőrinc). Más telepekre továbbra is a megtelepedés olcsósága vonzotta a lakókat (Pestszentimre, a csepeli Királyerdő, a Pacsirtatelep, Gyálliget stb.). E telepeken, községekben kiépítetlenek voltak a közművek, nem léteztek építési előírások, kicsiny, olcsó telkekhez is hozzá lehetett jutni. Új jelenség volt, hogy egyes régebbi elővárosokból, telepekről is sokan áthúzódtak az újonnan keletkező, olcsóbb telepekre. Az autóbuszközlekedés megjelenése nyomán a Budai-hegység községei – Pesthidegkút, Budakeszi, Budaörs, Solymár, Üröm stb. – is közelebb kerültek a fővároshoz; itt is megindult néhány színvonalas kertvárosi telep kialakulása (Budaliget, Máriaremete, Remetekertváros).

Az elővárosi övezet lélekszáma a két világháború között is töretlenül növekedett. 1920 és 1930 között a lélekszám-gyarapodás évi átlaga 4,4% volt (Budapesten csak évi 0,8%), s a későbbi peremkerületek lélekszáma meghaladta a 400 ezer főt. 1930 és 1941 között ugyan csökkent a növekedés üteme – évi 2,6%-ra –, de a növekedés



*A Hungária Gumiárúgyár Rt. telepe Budafokon, 1940-es évek
BTM Kiscelli Múzeum Fényképtár*

meghaladta a 100 ezer főt, s az övezetben már több mint félmillióan éltek. Az ország népességgyarapodásából a későbbi Nagy-Budapest 40–41%-kal részesedett, ezen belül az elővárosi övezet 18%-kal. Az egyes peremtelepülések népességgyarapodásában természetesen továbbra is lényeges különbségek mutatkoztak; a két világháború között leggyorsabban néhány viszonylag fiatal telep – Sashalom, Rákoshegy –, az agglomerálódásba frissen bekapcsolódó település – Pestszentlőrinc, Békásmegyér, Pesthidegkút – gyarapította lakosai számát.

Az ellentétes hatások ellenére a húszas-harmincas években jelentősen előrehaladt az elővárosok urbanizálódása. Az intézményhálózat, a műszaki infrastruktúra gyarapodása mellett előrelépés történt a „községi – közösségi – élet” terén is. Újpest után 1922-ben *Kispest*, 1923-ban *Pesterzsébet* és *Rákospalota*, 1926-ban *Budafok*, 1936-ban *Pestszentlőrinc* nyert városi rangot, újabb telepek nyertek községi önállóságot (Pestszentimre, Rákoshegy, Rákosliget, Sashalom stb.). *Nagy-Budapest* kialakításának gondolata a két világháború között is napirenden maradt. Az 1930. évi nép-



*A Városháza Pesterzsébeten
Képeslap, 1920-as évek
BTM Kiscelli Múzeum Fényképtár*

számlálás adatközlése már használta *Nagy-Budapest* fogalmát (a később Budapest-hez csatolt községek közül Soroksár nem szerepelt a statisztikai hivatal listáján, ott található viszont Alag). 1937-ben a Fővárosi Közmunkák Tanácsának hatáskörét 22 Budapest-környéki településre terjesztették ki (Újpest, Rákospalota, Pestszent-erzsébet, Pestszentlőrinc, Kispest, Budafok városok, valamint Alag, Pestújhely, Rákosszentmihály, Sashalom, Cinkota, Mátyásföld, Rákoscsaba, Rákosliget, Rákoskeresztúr, Rákoshegy, Csepel, Nagytétény, Budatétény, Albertfalva, Pesthidegkút, Békásmegyér); ez az övezet szerepelt egyébként a Közmunkatanács Nagy-Budapest-re vonatkozó elképzeléseiben is. 1942-ben a főváros részletes tanulmányt készített Nagy-Budapest kialakításának lehetőségeiről. Nemcsak Budapest kísérletezett városegysítéssel; az elővárosok körében is felmerültek különböző „integrációs” elképzelések; pl. *Újpest Rákospalotával és Pestújhellyel* közösen törvényhatósági jogú város kialakítására tett kísérletet; *Kispest Pestszentlőrinc*cel tervezett fűziót; Pest megye Pest-környék zavaros középfokú igazgatását reformálandó kívánta létrehozni *Rákosszentmihályból, Sashalomból, Mátyásföldből és Cinkotából Pestújvárost*. E tö-

rekvések – ha különböző okok folytán meg is hiúsultak – jelzik e települések erősödő kapcsolatrendszerét, szimbiózisát.

Az agglomerálódás *területi kiterjedéséről* megállapítható: a későbbi Nagy-Budapest területén már csak *Soroksár*, *Rákoscsuba* és *Nagytétény* nem tartozott egyértelműen és szorosan a fővárosi agglomerációhoz, ha az agglomerálódás számos jele mutatkozott is e településeken. *Soroksáron* 1930-ban már csak 19,7%-ot tett ki a mezőgazdaságból élők aránya; ennél azonban jóval nagyobb volt a „tősgyökeres” soroksári parasztpolgárok aránya; akiknek már nem az agrárszektorban volt a főfoglalkozása. A községbe alig költöztek be vidékről és a fővárosból; a népességszám-növekedés elsősorban a természetes szaporodásból származott. *Rákoscsubán* már csak a keresők bő egytizede élt mezőgazdaságból, de a falu sokat megőrzött települési önállóságából, csakúgy, mint *Nagytétény*.

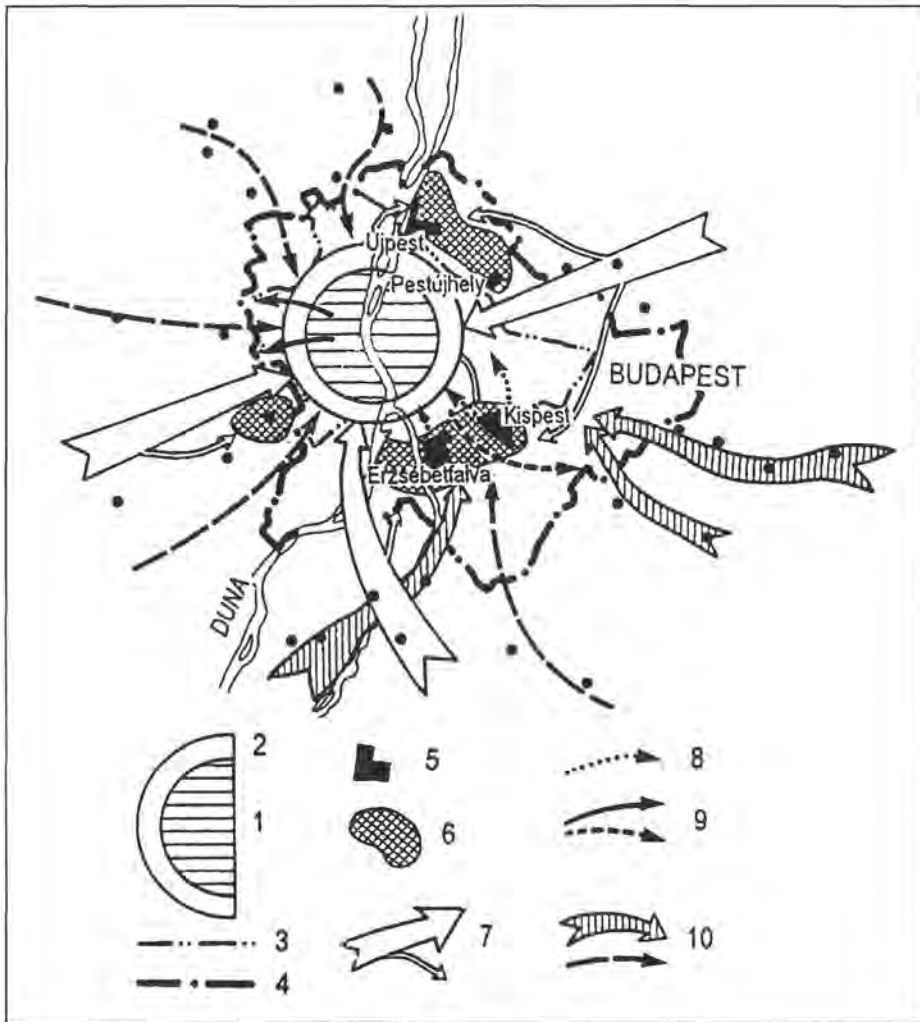
Nagy-Budapest határán kívül is több község az agglomerálódás megindulásának félreismerhetetlen jegyeit mutatta a két világháború között (a „vidéki” átlagot többszörösen felülmúló népességgyarapodás, vándorlási nyereség, foglalkozási átrétegződés, napi gyakoriságú kapcsolatok a fővárossal). „Urbanizációs tengely” alakult ki Budapesttől *északra*, a Vác–Budapest vasútvonal mentén; ennek Budapest-közeli részén már a XIX. század derekán jelentkezett az agglomerálódás (Újpest, Rákospalota), s ez a XX. század elején kiterjedt *Dunakeszire*, s több telepet hívott életre (Alag, Alsó- és Felsőgöd, Szödliget). *Dunakeszi* saját iparra tett szert, e településeken parcellázások folytak, munkás-lakótelepek épültek, s jelentős mértékű kitelepedés is folyt a fővárosból az új telepekre. A Duna-menti települések üdülőfunkciókat is betöltöttek. *Alagot* a kialakítandó Nagy-Budapest részeként tartották számon. Északkeleten *Fót*, *Csömör*, *Veresegyháza* agrárkeresőinek aránya csökkent 50% alá, s egyéb jelei is mutatkoztak a főváros közelségének; *Kerepesen* és *Kistarcsán* pedig az agrárkereső-arány már 1930-ban sem érte el a 30%-ot.

Az Alföld felé már ekkor kiterjeszkednek az agglomerációs folyamatok; *Isaszeg*, *Pécel*, *Ecser*, *Maglód*, *Gyömrő*, *Üllő*, *Vecsés* esetében nemcsak az agrárkeresők arányának csökkenése (Pécel 17,2, Gyömrő 19,1, Vecsés 22,3% 1930-ban), a gyors népességgyarapodás, hanem a szervezett parcellázások, házhelyosztás, s az egész eddig terjedő kiköltözés-ingázás is az agglomerálódás jele. A fővárostól délre *Dunaharaszti* (27,1%-os vándorlási nyereség 1920–1930 között, 16,1%-nyi agrárkereső, a századforduló és 1930 között a lakosság megháromszorozódása) és *Taksony* (főleg vasutasok betelepődése) mutat agglomerációs folyamatokat. *Tökölön* a gyors népességgyarapodás, a parcellázások, s nagyszámú csepeli munkás kiköltözése ellenére a lakosság még agrárfoglalkozású. A budai oldalon a legnagyobb „felfutás” előtt *Érd* állt; a '20-as években végzett nagyarányú parcellázások során az Ófalutól távolabb hatalmas méretű kertváros kialakulása indult meg; a húszas-harmincas években azonban még viszonylag lassan növekedett a település.

A *Budai-hegység* községeinek urbanizációja-agglomerálódása meglehetősen felfelé; forgalmi helyzetük többnyire kedvezőtlen; sem vasút, sem a HÉV vonalai nem érintették pl. *Nagykovácsit, Budakeszit, Pátyot, Ürömöt, Törökbálintot*. Népeséggyarapodásuk kifejezetten lassú, elsősorban a természetes szaporodásból táplálkozott, vándorlási nyereségük jelentéktelen. Továbbra is meglehetősen zárt, paraszti közösségek lakták e falvakat. Ugyanakkor a főváros felvevőpiaca jelentős számú kisiparosnak biztosít munkát, kisvállalkozók élnek a főváros igényeinek kielégítéséből, a budapesti munkavállalás sem ritka, ám többnyire csak átmeneti pénzkeresetnek számít, pl. a fiatal nőknél a férjhezmenetelig; a fővárosi munkahelyekhez, piachoz kapcsolódó személyek sem szakadtak azonban ki a falusi közösségből. Jó néhány közeli község ekkor még alig mutatta jelét az agglomerálódásnak (Nagykovácsi, Páty, Pilisborosjenő, Diósd, Tárnok stb.).

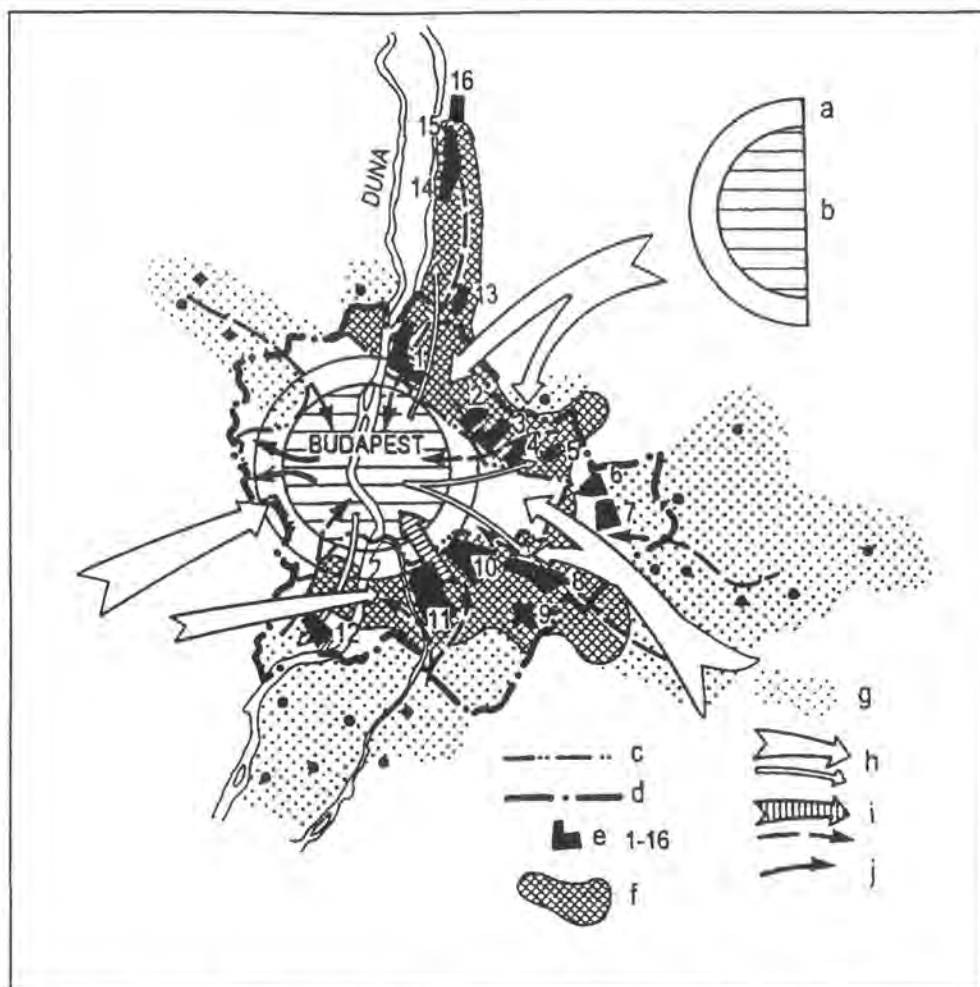
A vázolt folyamatok vezettek 1950-ben Nagy-Budapest kialakításához, akkor is, ha e közigazgatási aktusnak okai között politikai szándékok is meghúzódtak. Más kérdés, hogy a funkcionális értelemben már meglehetősen integrálódott településeggyüttes hatékony igazgatásának más közigazgatási konstrukció is megfelelt volna – akár jobban is, mint a „külső” és „belső” kerületek között különbséget nem tevő közigazgatási egyesítés. Nagy-Budapest kialakítása maga után vont a „bekebelezett” településekben már kialakult helyi identitástudat, a helyi szerveződések elsorvasztását (erre egyébként az ország valamennyi településén sor került). A Nagy-Budapest határain kívül maradt települések igazgatására nem dolgoztak ki speciális megoldást. Pedig az „új” közigazgatási határokon túl fekvő települések közül jó néhány már 1950 táján is szoros kapcsolatot tartott fenn a fővárossal, s a hagyományos járási beosztás „nem képezte le” a valós térbeli kapcsolatokat. Az is tény, hogy pl. az infrastruktúra kiépítettsége, az intézmény-ellátottság stb. terén jelentős különbségek mutatkoztak Nagy-Budapest egyes városrészei között, s e különbségeket a közigazgatási aktus nem szüntette meg automatikusan (tápot adva a kerületek között napjainkban is meglévő ellentéteknek).

Az 1950. évi közigazgatási átszervezés messzemenően támaszkodott az 1937:VI. törvénycikkre, illetve a Fővárosi Közmunkák Tanácsa hatáskörét ennek alapján megállapító rendeletekre. Attól csupán Vecsés, Dunaharaszti és Alag esetében tértek el, ezek a községek nem váltak Nagy-Budapest részeivé. Így Budapest mellett 23 település (Újpest, Rákospalota, Pestújhely, Rákosszentmihály, Cinkota, Sashalom, Mátyásföld, Rákosliget, Rákoshegy, Rákoscsaba, Rákoskeresztúr, Pestszentlőrinc, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentimre, Soroksár, Csepel, Nagytétény, Budatétény, Budafok, Albertfalva, Pesthidegkút és Békásmegyér) alkotta az 1950-ben kialakított Nagy-Budapestet.



1. ábra: A budapesti agglomeráció kialakulásának szakaszai; agglomerációs folyamatok 1870-1895 között

1=Pest, Buda és Óbuda lélekszáma 1870-ben; 2=Budapest lélekszáma 1870-ben; 3=Pest, Buda és Óbuda közigazgatási határa 1870-ben; 4=a későbbi Nagy-Budapest határa; 5=az agglomerálódás hatására keletkezett települések (Újpest, Pestújhely, Kispest, Erzsébetfalva); 6=az igen gyors népességyarapodás területe a város közigazgatási határán kívül; 7=a migráció irányai; 8=a napi ingázás irányai; 9="szabadidős kapcsolatok" Pest-Budán és környékén; 10=a városellátó gazdaságok kapcsolatai



2. ábra: Agglomerációs folyamatok a századforduló utáni évtizedekben

a=Budapest lélekszáma 1910-ben; b=Budapest lélekszáma 1890-ben; c=Budapest határa 1949-ig;
 d=a későbbi Nagy-Budapest határa; e=az agglomerálódás hatására keletkezett települések: 1=Újpest,
 2=Pestújhely, 3=Rákosszentmihály, 4=Sashalom, 5=Mátyásföld, 6=Rákosliget, 7=Rákoshegy, 8=Pest-
 szentlőrinc, 9=Pestszentimre, 10=Kispest, 11=Erzsébetfalva, 12=Budatétény, 13=Alag, 14=Alsógöd,
 15=Felsőgöd, 16=Sződliget; f=az igen gyors népességyarapodás területe a város közigazgatási
 határain kívül; g=a jelentős mérvű népességyarapodás területe; h=a migráció irányai; i=a napi
 munkabájtás irányai; j=szabadidős kapcsolatok

Felhasznált irodalom

BÁRCZY István – HARRER Ferenc: Tanulmány a szomszédos községeknek Budapesthez való kapcsolásáról. Bp., 1908.

BELUSZKY Pál: Város a térben. In: Budapest kézikönyve (szerk.: Beluszky Pál – Kovács Zoltán). Bp., 1998.

BELUSZKY Pál: Magyarország településföldrajza. Bp. – Pécs, 1999.

BELUSZKY Pál: A budapesti agglomeráció kialakulása. In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban (szerk.: Barta Györgyi – Beluszky Pál). Bp., 1999.

BENE Lajos: Nagy-Budapest tervének kialakulása. Városi Szemle 31. 2. sz. (1945), 81–98. p.

BEREND T. Iván – RÁNKI György: A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez. In: Tanulmányok Budapest Múltjából 14. (1961), 535–573. p.

BERKOVITS György: Szorító gyűrű. (A Pest környéki településekről). In: Valóság, 1971. 2. sz.

BOKOR László (szerk.): Újpest története. Bp., 1969.

BULLA Béla – MENDÖL Tibor: A Kárpát-medence földrajza. Bp., 1947.

GALGÓCZI Károly: Pest, Pilis és Solt törvényesen egyesült megye monographiája. I–II. Bp., 1876–1877.

GYÁNI Gábor: Az urbanizáció Magyarországon a 19–20. században. In: Limes 32–33. (1998), 87–100. p.

GYÖRGY Péter: Nagy-Budapest – az elképzelések és a valóság. In: Budapesti Negyed 1. évf. 2. sz. (1993), 68–90. p.

HALTENBERGER Mihály: Budapest városföldrajza. Bp., 1942.

HALTENBERGER Mihály: Nagy Budapest falvai. In: Városi Szemle 33. 7–8. sz. (1947), 425–448. p.

KERESZTÉLY Krisztina: A várospolitikai változása és az elővárosok helyzete Párizsban és Budapesten (1895–1949). In: Tér és Társadalom 9. 1–2. sz. (1995), 83–104. p.

KŐSZEGFALVI György: A budapesti agglomeráció lehatárolásának lehetőségei, feltételei. In: Mekkora a budapesti agglomeráció? Bp., 1995.

PÁPAI Béla: A budapesti agglomeráció. In: Demográfia 1967. 1. sz.

PESTI Lajosné: A főváros és a környék közötti ingaforgalom főbb jellemzői. In: Területi Statisztika 1979. 6. sz.

PREISICH Gábor: A budapesti településagglomeráció növekedése és az ebből eredő problémák. In: Demográfia 11. 2. sz. (1968), 201–221. p.

PREISICH Gábor: A budapesti településagglomeráció tagolása, a központok rendszere. In: Területrendezés 1972. 3. sz.

PREISICH Gábor – SZÚCS István: A budapesti agglomeráció. Elképzések és realitások. In: Budapest 1974. 10. sz.

PRINZ Gyula: Budapest földrajza. Bp., é.n.

SPIRA György – VÖRÖS Károly: Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig. Bp., 1978. (Budapest története IV.)

SZANISZLÓ József: Hogyan tervezték meg Nagy-Budapestet. Budapest 1979. 6.sz., 35–37. p.

SZENDY Károly: Tanulmány Nagy-Budapestről, megalkotásának előfeltételeiről és lehetőségeiről. Bp., 1942.

THIRRING Gusztáv: Budapest főváros demográfiai és társadalmi tagozódásának fejlődése az utolsó 50 évben. Bp., [1935.] (Statisztikai Közlemények, 70/1–2.)

THIRRING Lajos: Budapest távolabbi környékének népesedése. In: Magyar Statisztikai Szemle 5. (1927), 1099–1126. p.

THIRRING Lajos: Miért szerepel a Pestkörnyék a statisztikában. In: Községfejlesztés 10. 2. sz. (1935), 6–8. p.

THIRRING Lajos: Nagy-Budapest népessége. Bp., 1935. (Statisztikai Közlemények, 78/1.)

VISZKEI Mihály: A budapesti agglomeráció kialakulása, helyzete és fejlesztési problémái. In: Területi Statisztika 1975. 5. sz.

Mekkora a budapesti agglomeráció? Bp.: KSH Bp. és P.m. Igazg., 1995. (Közlemények a budapesti agglomerációról, 7.)

Pál Beluszky

The Way of the Suburbs to Greater Budapest

It was in the middle of the 19th century when the urban pair of the cities of Pest and Buda reached the stage of their development when the transformation of their neighbouring settlements and the establishment of suburbs and suburban settlements consequently, began. Due to civil changes modernization all over the country was accelerated. After 1848 and 1867 Hungary was characterized by the simultaneous appearance of

- the establishment of the social, political and legal conditions of civil evolution. The formation of the legal and organizational framework of the civil society often preceded the real-procedures, the civil evolution and modernization of economy and society. The ready-made framework stimulated economy and society to fill it in.
- Regaining the (limited) national sovereignty was completed, facilitating the formation of independent concepts of developing economic policy and railway, etc. and it also stimulated contest with Austria.
- It was the needs of capitalist economy in Europe that incipited technical, technological (industrial) revolution. The evolvement of the ways of civil changes and the appearance of modern technological instruments – steam engines, steam boats, railway, telegraph, agricultural machinery etc. – were simultaneous in Hungary.
- International conditions of the development of economy were fortunate. There was a surplus of capital in Europe in the middle of the 19th century. After the 1867 Compromise the majority of investments in Hungary was worked out by foreign capital. Western european industrialization and urbanization increased the demand for food and raw materials, thus it lead to prosperity in agriculture.

The manifold procedures of modernization stemming from several sources met in Pest-Buda: regaining national sovereignty made the city the centre of state life, revolution in transportation and the national railway policy changed Budapest into an unsurpassed centre of transportation of the country, – these and the prosperity of agriculture transformed the city into the centre of trade in land produce and of banks and food industry, and national independence facilitated nourished contest with Vienna. The main head of modernization in the Carpathian Basin was Budapest, and this status resulted in a fast increase of the population, (1873: 173 thousand people, 1910: 880 thousand people) the fast reconstruction of the city and its spatial expansion. Agglomeration began embedded in the above mentioned changes. The

hundred years of the process of the formation of suburban settlements and suburbs, the agglomeration consists of four stages.

- The first phase of the agglomeration: up to 1850
Urbanization being evidently significant remained within the boundaries of public administration in Pest – Buda – Óbuda until the middle of the 19th century. There were altogether two small settlements, founded by the landowner, adhering to the borders of Pest and Buda, Albertfalva and Újpest, the birth of which was stimulated by the proximity of the would-be capital city. The inhabitants were mainly dabblers who had not been accepted by the guilds in Pest or Buda and Jewish tradesmen who were still limited in their settling down. The inhabitants of the neighbouring villages enjoyed the advantages offered by the nearby vivid market centre, their position in transportation was favourable too, but it did not lead to an economy maintaining the city, neither did it influence their demographical character.
- In the course of the the second phase of agglomeration: (1850–1870) though limited in their territory and size the formation of suburban settlements was started, and in some cases a demographical growth, exceeding far the average of the villages manifested itself. Up to the 1870 Compromise the process was mainly limited to the northern section of the Pest side, and the full exposure of the first stage of the development could have been observed here by then. The formation of an agrarian economy providing for the city affected larger areas.
- After the Compromise in 1867 and the uniting of the city in 1872 Budapest, regaining the role of capital city underwent a rapid development. The city is the main facilitator of migration within the country: between 1870 and 1900 there are more than 200,000 people moving into Budapest. The dynamic growth can hardly be stopped at the borders of the capital. The new phase of the development of the outskirts of the city starting around 1870 can be characterized by the expansion of suburban development, new types of relationships: Settling down people and industrial activity into the area, the appearance of daily commuting.
- In the fourth phase of agglomeration (1895–1950) the process of agglomerating was influenced by building out suburban transportation, building out their „own” industry, the transformation of the settlements into villages and towns. In 1930 the agglomeration area has about 410,000 inhabitants.

Fabó Beáta

A KÜLSŐ KERÜLETEK NAGY-BUDAPEST VÁROSÉPÍTÉSI ELKÉPZELÉSEIBEN

Nagy-Budapest kialakulásának fontos állomása volt az 1937:VI. tc., mely Budapest másodfokú városrendezési hatóságának, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának (FKT) a hatáskörét kiterjesztette Budapest környékére, azaz a főváros mai területére. Az 1940-ben elkészült városfejlesztési program¹ azonban a város akkori területével foglalkozott, ezen belül kétmillió lakos elhelyezésének lehetőségével számolt. Elsődleges célként megfelelő lakás biztosítását tűzte ki a lakosság minden rétege számára. A megfogalmazott elvek szerint a város központjából kifelé csökken a beépítés intenzitása és az épületek magassága. Csökkenteni kell a beépítendő területet, elsősorban a belső városrészeket kell újjáépíteni és a központokból kifelé haladva – a közművel, közlekedéssel és közintézményekkel rendelkező területeken, a köztük lévő üres szigetek bevonásával – kell építkezni. Növelni kell azonban a családi házas területeket is. Ipari területeket a város déli részére kell összpontosítani. (1. ábra)

Nagy-Budapest létrehozásáig

Az 1945 után készülő városfejlesztési terv új településpolitikai alapelvekre épült: a főváros észak–déli irányú fejlesztése, a városszerkezet tagolása (a főközpont mellett alközpontok kialakítása), az ipar decentralizálása, lakóépületek építése terén a nagyobb egységekben történő (főleg tömbös, közületi beruházású) építés támogatása. 1948-ban elkészült Nagy-Budapest Általános Rendezési Terve,² mely maximálisan 2 981 000 lakos elhelyezésének a lehetőségével számolt, 127 lakóegység kialakításával. Az észak–déli irányú Duna menti intenzív beépítést hangsúlyozta (északon Óbu-

1 Budapest Városfejlesztési Programja. Az 1937:VI. tc. alapján készítendő városfejlesztési terv. A törvényhatósági bizottság által városfejlesztési program készítésére alakított külön bizottság jelentése. Bp., 1940. (A törvényhatósági bizottság októberében fogadta el.)

2 Az általános rendezési terv alapelveit 1945–46-ban az FKT és a főváros képviselőiből álló bizottság alakította ki és ennek alapján készült el a városfejlesztési program, melyet a főváros közgyűlése 1947-ben jóváhagyott. Ezzel egyidejűleg 1945-ben az FKT kezdte el az ÁRT tervezését, majd megszűnése után az Építéstudományi és Tervező Intézet fejezte be. Ez volt Nagy-Budapest első tervrajzos koncepciója. Nem került jóváhagyásra.