

Tomsics Emőke

*A pesti Belváros átalakulása az 1860-as és az 1900-as évek között*

*Tervek, képek, megvalósulások*

Ph.D. disszertáció tézisei

Témavezető: Gerő András

Budapest, 2010

## 1. Az értekezés célkitűzései; források, szakirodalom

1970-ben a párizsiak hetvenöt százaléka a Champs Élysées-t, a Place de l'Opérát vagy az Étoile-t nevezte meg a város központjának, s csak huszonöt százalékuk említette a Châtelet-t vagy a Citét, a város középkori magját. Ha ugyanezt a kérdést száz évvel korábban tették volna fel – véli Anthony Sutcliffe –, a válasz egész más lett volna. A példa azt illusztrálja, hogy a város központi helyei változnak, ugyanakkor azt is mutatja, hogy az „egyenes vonalak Attilájaként” gúnyolt Hausmann-féle városrendezés befejezetlensége következtében Párizs középkori centruma megmaradt.

Ha eljátszunk a gondolattal, milyen válaszokat kapnánk ma Budapesttel kapcsolatban, valószínűleg a Vörösmarty tér, az Andrásy út, a Hősök tere és a – mai értelemben vett – Ferenciek tere alkotná a sort. A hozzá vezető út, mely a városnak mindig egyik főútvonala volt, óriási forgalmával az utóbbi években teljesen kettészakította az egykori Belvárost. Az Erzsébet hídon áthaladó járműforgalom a Nagykörút vonalán belül elhelyezkedő hidak, a Margit-, a Szabadság- és a Lánchíd közül messze a legnagyobb. A korábban Felszabadulás térnek, még korábban Kígyó térnek nevezett terület – melyre csak az utóbbi két évtizedben terjedt ki az egykor csak a templom előtti terecskét jelző elnevezés –, mint Budapest legtöbb tere, leginkább forgalmi csomópont. A találkozásoknak nem végpontja, hanem kiindulópontja. Pestnek nincs középkori eredetű városmagja.

Tudjuk, hogy ez az állapot eredetében döntően a Budapestnek a városegysítés előtti és utáni évtizedekben bekövetkezett fejlődése és növekedése által felvetett problémák megoldásaként lezajlott városrendezéssel hozható összefüggésbe. Ezen a tágasabb témakörön belül disszertációm alapvetően az alábbi, egymással szorosan összefüggő kérdéscsoportra kísérel meg választ adni:

1. A 19. századi városrendezési terveknek, a teóriák formálódásának, a városrendezés hatósági, állami feladattá válásának óriási irodalma van. Alapvető munka Anthony Sutcliffe *Towards the Planned City* című műve, mely a városrendezés elméleteinek születésével és gyakorlati megvalósulásuk kérdéseivel foglalkozik, megrajzolva azokat a nemzetközi és egyedi szinten kirajzolódó vonalakat, melyek

mentén a műben tárgyalt négy ország, Nagy-Britannia, Németország, Franciaország és az Egyesült Államok városrendezési koncepciói formálódtak. Kimutatja, hogyan lépett a város korábban szabad piac által irányított növekedése helyére a közszolgáltatások révén egyre nagyobb mérvű hatósági beavatkozás és a magántulajdon szabad felhasználásának ellenőrzésével jellemezhető városrendezési gyakorlat. A szerző önálló kötetet szentelt *The Autumn of Central Paris* címen a 19. századi városrendezés állandó mintájaként emlegetett párizsi városrendezésnek, fókuszba helyezve a városi centrum funkciójának változását. Donald J. Olsen *Town Planning in London* című könyve az angol főváros 18-19. századi példáján mutatja be azt, hogyan vált Angliában a városrendezés a nagybirtokosok magánügyéből állami üggyé. Ugyanő *The City as a Work of Art* című művében feltárja az összefüggéseket London, Párizs és Bécs mai formájának és funkciójának saját történelmében, kultúrájában, politika hagyományaiban, és a társadalmi értékekben rejlő okait. Thomas Hall *Planning Europe's Capital Cities* című műve a 19. századi városfejlődés és városrendezés történetének rendszeres leírása, mely egyenként és általános összehasonlítás keretében foglalja össze az európai fővárosok fejlődésének sajátosságait az egyes háttérben álló motivációktól a tervezők személyének ismertetésén át a megvalósulásig. Françoise Choay kötete, a *The Modern City: Planning in the 19th Century* a városrendezés 19. századi története korszakainak sajátosságait, általános tendenciáit, fő vonulatait jellemzi.

Budapest városrendezésének legrészletesebb leírása Sikóssy Lászlónak köszönhető, aki a Fővárosi Közmunkák Tanácsának történetét a kezdetektől, 1870-től 1930-ig feldolgozó munkájában összefoglalja a főváros alakulásának legfontosabb lépéseit. Budapest városépítésének történetét Preisich Gábor dolgozta fel három kötetben az 1960-as években, a kiegyezéskori főváros Lukács László, a városegyesítés idejének Budapestje pedig Gerő László munkáiban rajzolódik ki. Átfogó képet ad a főváros dualizmus kori fejlődéséről a *Budapest történetének* Vörös Károly által szerkesztett IV. kötete. Résztémák alapos feldolgozását – a Nyugati pályaudvar építésének, a főváros reprezentációs építkezéseinek, az új Városházának történetét – találjuk a Gyáni Gábor szerkesztette *Az egyesített főváros* című kötetben.

A terveknél, építéstörténetnél jóval kevesebbet tudunk azokról a nem finansziális eredetű okokról, melyek hatottak egyrészt a tervek készítésére, másrészt befolyásolták a megvalósulást. A Belváros tekintetében az alapkérdés az, mi volt az oka, hogy annak legkarakteresebb, funkciójában és földrajzi helyzetét tekintve is központi része, melyet az 1872-es általános szabályozási terv gyakorlatilag érintetlenül hagyott, húsz év múlva teljesen elpusztult? Mi volt az oka annak, hogy egy olyan társadalomban, ahol a politikai kultúra lényegi alkotórésze a történelmi kontinuitáshoz való ragaszkodás, nem volt ellenállás a város és az ország múltjának jelentős emlékeit őrző terület elpusztítása ellen? Hogyan történhetett, hogy a valamikori Pestet jelentő városrész kellős közepe a bontócsákány áldozata lett, míg a tőle északra és délre fekvő középkorias utcaserkezet lényegileg érintetlen maradt?

2. A Belvárosról maradt fényképek segítenek-e az előző kérdés megválaszolásában? A fotográfiákról leolvasható Belváros-kép mennyiben egyezik azzal, amit a róla írt fikciós és publicisztikai szövegek rajzolnak meg, s az egyezések és különbségek feltérképezése közelebb visz-e az előbbi kérdés megválaszolásához? Az ezekre a kérdésekre való válaszkeresés közelebb visz-e a 19. század utolsó harmadáról őrzött, a mai Budapest-imáznak is egyik meghatározó elemét alkotó Budapest-képünk megértéséhez?

3. És végül egy utolsó kérdőjel. Ma az 1890-es évek második felében elbontott tereket utcákat felújítanánk, komfortosítanánk, s az így kapott városkép igen hasonló lenne sok vidéki kisvárosunk, ha építészeti értékekben talán nem is igazán gazdag, de történelmi levegőt árasztó, kedves, hangulatos centrumáéhoz, s ma valószínűleg sétáló utcákkal, kávéházakkal, üzletekkel teli terület lenne, élénk, emberi léptékű élettel. Volt-e akkor alternatívája az itt véghezvitt rendezésnek, melynek következtében ma a Kossuth Lajos utca egyedüli, szinte egyenes vonalban közvetlenül a Duna felé vezető sugárútként óriási forgalmat vezetve át a Belvároson, kettévágja azt?

A források, melyek segítségével a válaszokat keresem, alapvetően három csoportba oszthatók: az 1872-es városrendezési tervet megelőző pályázattal és az Erzsébet híd pesti hídfőjének kialakításával kapcsolatos levéltári források; az 1860-as, 70-es évek publicisztikája, különös tekintettel a napi sajtóban és a családi és irodalmi

hetilapokban megjelent apró hírekre, melyek gazdag információval szolgáltak a hétköznapi utcahasználatra vonatkozóan; s végül egy ritkán használt forráscsoport, a vizuális források, melyek közül elsősorban a fotográfiát kíséreltem meg vallatóra fogni. Ez utóbbi forráscsoportot több megközelítésben igyekeztem kiaknázni: egyrészt egyes képek elemzésével, a képeken látható néha mellékesnek tűnő részletek megvilágításával, másodsorban tömegükben, a különböző korszakokban keletkezett fotográfiák sajátosságainak összevetésével, közös és eltérő vonásaik okának felderítésével, végül a fényképeket szövegekkel, valamint – érintőlegesen – a képzőművészeti ábrázolásokkal szembesítésével próbáltam a kortársak városról alkotott képét, a város étellel szembeni elvárásait, Budapest vízióját felderíteni.

E forrásanyag feldolgozása és a meglévő szakirodalommal való szembesülés során módszertani-megközelítésbeli támaszként megpróbáltam felhasználni az utóbbi évtizedek terjedelmes, a városi térhasználattal és az urbanizáció emberi következményeivel kapcsolatos nemzetközi szakirodalom számomra hozzáférhető szeleteit. A legfontosabbnak ezen a területen James Winter munkája bizonyult, aki a 19. századi London utcáinak lakóit, használóit, és a jobbító szándékú teoretikusok munkáit vizsgálja, széles skáláját tárva fel az utcák morális és fizikai javítására irányuló elképzeléseknek a viktoriánus Angliában. Paul Hohenberg és Lynn Hollen Lees alapvető munkája, a *The Making of Urban Europe* széles történelmi perspektívába helyezve tárgyalja az európai városfejlődést, ezen belül az ipari urbanizációnak az emberi életkörülményekre gyakorolt következményeit és a városi tér és ellenőrzésének fejlődését. A magyar nyelvű szakirodalomban Gyáni Gábornak a városi nyilvánossággal és a 19. század végének budapesti térhasználataival foglalkozó az *Utca és a szalon* című kötete volt segítségemre témám feldolgozásában.

A vizuális források használatát illetően és általában a városi létről és magáról a városról szerzett tapasztalat és annak képekben és szövegekben való megnyilvánulásainak, vagyis a város reprezentációjának elemzésében a William Sharpe és Leonard Wallock, által szerkesztett, a város lehetséges olvasatait elemző tanulmánykötetére és Gyáni Gábornak a fényképekben és festményekben megnyilvánuló Budapest-képet elemző tanulmányaira támaszkodtam.

## 2. Az értekezés felépítése

### *1. fejezet. Káosz és rend*

Az 1850-es évek végétől bekövetkezett gazdasági növekedés hatására Pesten az 1860-as években megjelentek a csirái azoknak a problémáknak, melyekkel a legnagyobb európai városok küszködtek. Arányaikban és súlyosságukban nem hasonlíthatók azokkal, melyek a metropoliszok életét a végletekig nehezítették, de megjelentek, s a kiváltó ok azonos volt: a lakosság nagyarányú, gyorsuló ütemű növekedése. A város konnotációja Pesten is egyre inkább a káosz lett, ami rend után kiáltott. Az elégtelenné váló városszövet korszerűsítésének és fokozódó igénybevételének a várost használó közösség érdekében történő szabályozása, egyáltalán a várossal kapcsolatos környezeti problémák a sajtóban megjelenő szövegek tanúsága alapján egyre jobban foglalkoztatták az egész városi társadalmat.

Ahogy az utcán járókelők várostapasztalata egyre inkább az eluralkodó káosz lett, úgy a javaslatokra általában a funkcionalista szemlélet jellemző, fő céljuk a meglévő anomáliák megszüntetése a város zökkenőmentes működésének biztosítása érdekében. A hangsúlyt az infrastrukturális kérdések, elsősorban a közlekedéssel kapcsolatos térrendezés és a közegészségügy követelményeinek megfelelő téralakításra helyezik. Építészettel kapcsolatos vélemények a városszövetet alkotó házak magasságával és a középületek elhelyezésével kapcsolatban merülnek fel.

### *2. fejezet. Közérdek és magánérdek kötélhúzása*

Pesten a hatvanas években még nem a város extenzív fejlődésében, hanem a belső területek beépítettségének növelésében látták a kivezető utat. A városi hatóságok azonban korábban igen kis mértékben szóltak bele a város fizikai formálódásába, így a koordinátlanság, az építkezések átfogó szabályozása híján a még rendelkezésre álló tér felhasználása – az üres területek beépítése, emeletréépítések – nagyrészt egyénileg, decentralizáltan és majdnem anarchikusan történt. A kaotikus állapot egyre határozottabb beavatkozás sürgetett, ami dilemma elé állította a hatóságokat, mert szembekerültek az egyéni szabadsághoz és magántulajdonhoz fűződő jogok erősödésének egész 19. századra jellemző tendenciájával. A városi tér kontrollálására

tett lépéseket ellenséges ideológiai környezetben, a magántulajdon – ami ekkor elsősorban földtulajdont jelentett – sérthetlenségének általánosan elfogadott mindenhatósága és az individualizmus uralkodása alatt kellett megtenni.

A szabályozás két úton indult meg egyidejűleg: az egyik a városszerkezetben a természetes fejlődés következtében létrejött szabálytalanságok (zsákutcák, utcaszűkületek stb.) korrigálása, a növekedés keretének megrajzolása, az utcák nyomvonalának, szélességének kijelölése volt, aminek első lépése a város általános rendezési tervének készítésére hirdetett pályázat; a másik a telekbeépítés módjának jogi úton történő szabályozása, azért, hogy a magántelken való építkezés sem az építkezés folyamán, sem a megépült ház biztonságát, esztétikumát, higiéniáját tekintve ne sértse a közjó érdekeit.

### *3. fejezet. A városszépítéstől az általános városrendezésig. A Belváros helye az 1872. évi általános szabályozási tervben*

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának (FKT) műszaki osztálya az 1872. február 15-i tanácsülésen mutatta be a főváros végleges általános beosztási és szabályozási tervének első részét, „Pest városának a Nagykörút és a Duna folyam között fekvő részére vonatkozó szabályozási tervét”. A terv számos korábbi városrendezési elképzelés nyomát viselte magán. Fellelhetők benne az 1871. évi tervpályázat kiírását megelőzően a Közmunkatanács által összeállított koncepció, a díjnyertes pályamunkák és Pest város korábbi rendezési terveinek elemei, melyben még a nádori szépítési terv elképzelései is fellelhetők voltak.

A régi Belváros szabályozásánál szembeűnik a funkcionalitás elsődlegessége, ami a 19. század európai városépítési gyakorlatát meghatározta. A század végéig a várostervezés mindenekelőtt technikai probléma, melynek szótárában a célszerűség és a szépség azonos jelentésű fogalmak. Első helyen tehát a forgalom kiváltotta követelményeknek kívántak eleget tenni: enyhíteni a középkori eredetű utcahálózatra nehezedő nyomáson, megteremtve a forgalom szabad áramlását; biztosítani a Lipótváros és Belváros közötti, a Duna felé és az egykori városfalakon át, a külvárosok felé irányuló közlekedést. Ehhez zsákutcákat kívántak megszüntetni, meglévő utcákat szélesíteni és kiszögelléseket levágni. Joggal számítva a népsűrűség

növekedésére, az ebből következő nehézségeket a beépített területek növelésével és intenzívebb kihasználásával óhajtották megoldani. Nem mutatkozott igény arra, hogy a Belvárosban terek, parkok alakuljanak ki.

A Belváros rendezése csak lassan indult meg, s az általános szabályozási terv egyes részletei is gyakran változtak, s a megvalósítást az 1873-as krach is gátolta. A Belváros alig változott az Erzsébet híd megkövetelte szabályozásig.

#### *4. fejezet. Tabula rasa*

Már az 1870. évi X. tc. érintette egy új híd „esetleg beálló szükségességét,” de a Dunán való átjutás nehézségei, a pénzügyi feltételek és az az egyre nyilvánvalóbb tény, hogy a törvény által egyesített két város csak akkor válik a valóságban is egységessé, ha a folyón való átjutás folyamatossága biztosított, az 1880-as évekre érlelték meg a helyzetet egy új Duna-híd tervezésére.

Az FKT a mellett tört lándzsát, hogy a Hatvani utcát egyenes vonalban vezessék a belvárosi templom melletti hídfőhöz, az 1893. évi, „A fő-és székvárosban két állami Duna-híd építéséről szóló” XIV. tc. azonban a Hatvani utcát kissé rézsút meghosszabbítva a plébánia-épület irányában a Rózsa tér és Sebestyén utcán át kívánta a hídhöz vezetni, ami legalább a Városház teret épségben hagyta volna. Végeláthatatlannak tűnő vita folyt a belvárosi templom sorsáról és a hídfő körüli városrendezésről. Devecis Ferenc Lechner Lajos által átdolgozott végső terve a templomot ideiglenesen megtartotta. Végül a Belváros 1894-97 között folyó bontása során száznegyven ház pusztult el és teljes egészében eltűnt a történelmi Pestet jelentő városrész közepe, a Városház, a Rózsa, a Sebestyén és a Hal tér a környező utcákkal, s a templom sorsa később szerencsés befejezést nyert.

E vártnál nagyobb és a kortársak közül is sokak által kárhoztatott rombolásnak – a tervszerűtlenség és az ingatlanárok és általában az üzleti érdek érvényesülésének szempontjain kívül, amit már akkor is a városrendezés negatív következményeinek fő okaként hoztak fel – más okai is vannak. Az egyik az, hogy előre nem látható mértékben és ütemben fejlődött a város, a másik pedig – ez olvasható ki az 1870-es és az 1890-es évek elejének Belvárosról szóló írásaiból és a fényképekből –, hogy megváltozott a Belváros helye a város mentális térképén.



### *5. fejezet. A láthatatlan Belváros*

Budapest az 1860-as évektől mint az ország fejlődésének szimbóluma, mint a modernitás és a nemzeti jövő legfőbb letéteményese jelenik meg a fotográfiákon, melyek hangsúlyozzák kiterjedését, országos központi szerepét, leltárba veszik új épületeit, nemzeti létesítményeit. A fényképek a magyar nép képességeinek dicséretét hirdető teljesítményt ragadják meg. A technika vívmányainak, a modernitás áldásos terjedésének hangsúlyos jelenléte a Budapestről szóló szövegekben azzal a kortársak által állandóan hangoztatott céllal függött össze, hogy az „amerikai tempóval” fejlődő város a világvárosok sorába emelkedjen.

A Pest-imázs egyik legszembeötlőbb vonása a régi épületek iránti érdektelenség szövegben, képben egyaránt. Budapestet a kortársak szemében újdonsága különböztette meg leginkább Európa több nagyvárosától, ezt tartották számon karaktere legjellemzőbb vonásaként. A modern élet iránti elkötelezettségben a korszellem tökéletes megnyilvánulását látták. Csak az Erzsébet híd hídfőjének kialakítása okán felmerült városrendezési munkálatok miatt vált szükségessé a hamarosan az enyészet martalékává váló utcák, terek, házak vizuális feltérképezése az utókor számára. Az 1880-as évekig alig találunk olyan képet, amely a városban zajló életre nézve is információval szolgálna s a várost nem szinte kizárólag mint építészeti kulisszát jelenítené meg, s a városi térből kiragadott „épületportrék” közelebb állnak a város ideális mint tapasztalati képéhez. A városnak ebből az architektúra-központú vizuális felfogásából adódóan is nagyon kevés helyet kaphatott a budapesti fotográfiák korpuszában a Belvárosnak belső – nem Duna parti – része, ami igen szegény volt „emlékszerű” épületekben, s az elkészült, új Belváros is szinte kizárólag a Kígyó teret és környékét jelentette a fényképészek számára.

### **3. Eredmények, tanulságok**

Az a léptékváltás, amit a magyar politika szánt az országnak a dualista monarchián és ezzel összefüggésben Budapestnek a közép-európai térségen belül, a város

fejlődésében is léptékváltások egész sorát követelte meg: a funkcionalista szemléletű, a meglévő közlekedési gondok felszámolását szolgáló tervek helyett átfogó, az egész várost érintő, a városszigeteket felszámoló, általános szabályozási terv létrehozását; a közjó fogalmának átértelmezését az új viszonyoknak megfelelően, a városi teret birtoklók és használók korlátok közé szorítását eredményezve; a város dimenzióinak kitágítását horizontális és vertikális értelemben egyaránt; az esztétikum által a városi tér formálódására gyakorolt hatás újrafogalmazását. Ennek a léptékváltásnak esett áldozatául Pest történelmi Belvárosa.

Az FKT egyszerre két fronton kellett hogy támadást indítson a korszerű nagyváros megalkotása érdekében. Egy részről korrigálni kellett az organikusan kialakult városszerkezet szabálytalanságait (zsákutcák, utcaszűkületek stb.), ezzel együtt meg kellett rajzolni a további növekedés kereteit, kijelölve az új utcák nyomvonalát, szélességét. Ennek első lépése a város általános rendezési tervének készítésére hirdetett pályázat volt. Másrészről a számtalan szabálytalan építkezés és az építkezési balesetek nagy száma jelezte, hogy sürgősen szükség van a telekbeépítés módjának jogi szabályozására azért, hogy a magántelken való építkezés sem az építkezés, sem a megépült ház használatba vétele során, annak biztonságát, esztétikumát, higiéniáját tekintve ne sértse a közjó érdekeit.

Az 1860-as évek nagy kiterjedésű, ám falusias külvárosokkal rendelkező Pestjének javításokra szoruló városmagja, az egykori „város” még a legvárosiasabb külsőt mutatta, a leginkább felelt meg a városlakókban és a hatóságban élő városfogalomnak. Pest város provinciális városképe és feljebb vázolt városfejlesztési gyakorlata, melynek távlati célja elsősorban a város kereskedelmi szerepének növelésére irányult, nem egyezett a politika által érvényre juttatott városvízióval. A Belváros megbontása tehát mentálisan és financiálisan – a magas telekárak miatt – is nehéznek ígérkezett. Szabályozása igen lassan indult meg, s az Erzsébet híd építéséig alig történtek lényegesebb változások a régi városszövetben. Az egykori városfalon kívüli területeknek a robbanásszerű fejlődése és rendezettsége azonban léptékváltást eredményezett a Belváros megítélésében, és húsz év alatt teljesen amortizálta a korábbi Pest-képet: az elfogadható, javításokra szoruló város *kicserélni valóvá* vált. Az Andrásy út, a Nagykörút, a liftes, fürdőszobás, négyemeletes házakkal benőtt

egykori külvárosok által mércéül állított városiassághoz képest a legelmaradottabb városrész lett, kanyargós, szűk utcáival gátja a főváros fizikai egységesülésének.

Az 1890-es évekre elodázhatatlanná vált új összeköttetések teremtése a Dunán, mert a meglévő hidak – különösen a Lánchíd – nem bírták a két part közötti forgalmat lebonyolítani, túlterheltek voltak. A külvárosok szorítása és a hídhoz vezető út szükségessége kikövetelte a növekvő forgalmat befogadni és átengedni képtelen utcákból, elavultnak tartott esztétikai konvenciókból épült virtuális városfal lebontását, a hídfő kialakításának kényszere pedig a Belváros szívének újragondolását. Ez az újragondolás tervszerűtlenül történt, és a régi házaknak az előre vártnál nagyobb mérvű, már a kortársak közül is sokak által kárhozottat rombolásával járt. A történelmi városmag pusztulásának okai összetettek. Az ingatlanpiac és általában az üzleti érdekek befolyásán kívül magyarázatul szolgálhat a város előre nem látható mértékben és ütemben történt fejlődése, valamint az, hogy mind a Belváros-, mind a Budapest-fogalom lényeges változáson ment át az 1870-es évekkel kezdődő két évtized alatt.

A szövegek és a fényképek egyaránt tanúságul szolgálnak arra, hogy megváltozott a Belváros helye a város mentális térképén. A fővárosi funkciókhoz tartozó intézmények, színházak, a Fővármház, a Parlament mind a határain kívül épültek. Új városközpont tervezése volt napirenden az Újépület helyén. Ekkorra már nem volt „a város”, csak egy a kerületek között, mégpedig egy olyan kerület, melynek a korabeli közfelfogás szerint nem volt a környező városrészekhez méltó centruma. A Belvárost integrálni kellett a modernizáción átesett külvárosok gyűrűjébe, s ez nemcsak az úthálózat összeforrasztását, hanem esztétikai egységesítést is jelentette, a Podmaniczky Frigyes által megfogalmazott szellemben: „igyekszünk oda hatni, hogy a belváros, valamint Pesten, úgy Budán, az egésznek megfelelő összhangzat szerint rendeztessék.” A fővárossal kapcsolatban leggyakrabban használt, a legfőbbnek tartott erényét kifejező jelzők pedig az „új”, a „világvárosias” és a „modern” voltak. Nemzeti főváros mivolta mellett egyre inkább mint a nemzet életképességének bizonyítéka, a modernitás megtestesítője jelenik meg írásban és képben egyaránt. Ezzel a minőséggel, mint nemzeti teljesítmény, vett részt a magyar identitástudat formálásában és a nemzeti önreprezentációban.

A Budapest-imázs fejlődése, valamint a mentális és a tapasztalati Budapest-kép közötti eltérés jól kitapintható a fővárosról szóló szövegek és fényképek összehasonlítása során. Míg az 1860-as évek – publicisztikai és szépirodalmi – írásai a városról szólva többségükben a Belvárosról beszélnek, s részletes kép rakható össze belőlük az utcán zajló életről, addig képi ábrázolás alig van róla. A fényképek szinte kizárólag a nemzeti fővárost jelenítik meg, kiválasztva a város valóságából azokat az elemeket, melyek ezt a képzetet erősítik. A nemzeti lét emlékműveit rögzítik és kínálják hazavihető turistaemlékként a nemzeti öntudat otthoni ápolása számára. A fotók semmit sem őriztek meg szövegekben rögzített, a hirtelen növekedés hatásaival küzdő preindusztriális városból – legfeljebb véletlenül, csak a fényképész szándékától függetlenül –, s az egyéb ábrázolások is legfeljebb karikatúrisztikus vonásokkal egészítik ki a fenti képet.

A fénykép, melynek a nemzeti identitás kialakításában játszott szerepe a 19. században az volt, hogy kiválasztotta a megörökítésre méltó objektumokat, eseményeket, az 1870-es évektől új tárgyat, a főváros modernitását helyezte a fókuszba. Mivel jelentős tömegben ekkortól kezdve keletkeztek városképek, a város rögtön egy nagyváros képét mutatja. A város régiségei iránti érdektelenség oka, hogy a modernitás lett a mindenkori Budapest-imázs meghatározó eleme és a mai képünket a 19. sz. második felének Budapestjéről is ez határozza meg. A főváros képein, ahogy magában a mai városban sem nagyon láthatók a múlt rétegei. A képek egy 19. századi modern nagyváros fényképekben megnyilvánuló vizuális emlékművét építették fel. Ebben az összefüggésben a Belváros egyértelműen az elegánsan épült Kígyó teret és a hozzá vezető széles, a Belváros legszélesebb útját, a Kossuth Lajos utcát, jóval kevesebb súllyal a Váci utcát, mely az egyre inkább a Belváros közepének tartott Gizella tér felé vezetett, jelentette. A városrész nagyvárosi átalakuláson át nem esett, a középkori utcaszerkezetet továbbra is őrző részei nem fértek bele a magáról a korszellemet – melynek lényegét a régi házak újakkal való felcserélésében látták – leginkább képviselő metropoliszként „beszélő” főváros önképébe.

A Belváros lebontása után éledt némi, legfőképp az irodalom által gerjesztett nosztalgia az eltűnt házak és a vele együtt eltűnt életforma után, s ez festmény és rajz

formájában is megnyilvánult. A lebontott Belváros hétköznapi életéről azonban gyakorlatilag semmi vizuális emlékünk nincs, eltekintve attól a néhány tucat – főleg Klösz György által készített – fényképtől, melyek jóllehet az épített környezetet örökítették meg, de – a fénykép természetének hála – a fénykérzékeny lemezen rögzült valami a házak között zajló életről is. A Belvárosról élő képünk tehát szinte kizárólag architekturális, s mint ilyen nem nevezhető közletről sem teljesnek. Ez az állítás – további kutatásra várva – több-kevesebb megszorítással valószínűleg az egész 20. század előtti Budapest-képre kiterjeszhető.

#### 4. Az értekezés témájában megjelent publikációk

Jalovszky Katalin – Tomsics Emőke: *Császári Bécs, királyi Budapest*. Christian Brandstatter Verlag, Bécs, Képzőművészeti Kiadó, Budapest 1996. (magyar, német)

Jalovszky Katalin – Tomsics Emőke: *Budapest világváros*. Helikon Kiadó, Budapest, 1996.

Jalovszky Katalin – Tomsics Emőke: *Budapest, az ikerfőváros 1860-1890.*, Helikon Kiadó, Budapest, 2003.

Az elsüllyedt Budapest. *Budapesti Negyed*, 1994. 2. szám, 31-49. old.

Nemzeti identitás és fotográfia. A fénykép emlékezetformáló szerepének kialakulása. In: *Kulturális örökség – társadalmi képzelet*. Akadémiai Kiadó – Országos Széchényi Könyvtár, Budapest, 2005.

Valóság, tervek ábrándok. Civil vélemények a főváros fejlődéséről az 1860-as években. *Budapesti Negyed*, 2007. 56. szám, 147-179. old.

Belvárosi emlék. *Budapest*, 2008. 10. szám 10-11. old.

Az ország tetején. *Budapest*, 2009. 1. szám

Nyári Budapest. *Budapest*, 2009. 8. szám, 6-9. old.

Az utazó tekintet. A városi táj fényképezésének első évei Magyarországon.

*Magyar Fotótörténeti Társaság honlapja*