

Vázlat Budapest...

*Beluszky Pál: Budapest – zászlóshajó vagy vízfej.
A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés.*

Szent István Egyetemi Kiadó, Gödöllő, 2013. 172 oldal.

Beluszky Pál, a magyar geográfus szakma doyenje – aki 1959-ben publikálta első kutatási eredményeit Tiszafüred vonzáskörzetéről¹ – egy új és zavarba ejtő történeti földrajzi könyvet írt Budapest evolúciójáról, amelyben az alapítástól a jelenkorig követi nyomon a Budapest történetét meghatározó eseményeket, valamint korszakról korszakra haladva igyekszik meghatározni a város vonzáskörzetét és regionális szerepkörét. A 172 oldalas munkát olvasva az volt a benyomásom, hogy a szerző a szöveget egy lendülettel írta meg, annyira egységes a szöveg ritmusa. Számomra már a mű első olvasásánál szembetűnő volt a hasonlóság Szűcs Jenő *Vázlat Európa három történeti régiójáról*² című tanulmányával, de erről majd később.

Vegyük szemügyre előbb a kötetet, amelynek feltűnően szép a kivitelezése, a borító – ami Garai-Édler Eszter munkáját dicséri – külalakjára és tipográfiájára bárhol a világon elismerően bólintának a szakmabeliek. A könyvnek volt lektora (Kovács Zoltán) és szakmabeli olvasószerkesztője (Tiner Tibor) is, ami egy ilyen tapasztalt szerző esetén akár túlzásnak is tűnhet, a nemzetközi protokollnak viszont maradéktalanul megfelel. A szöveget 21 táblázat és 24 ábra (zömében térkép) támogatja, ami egy történeti földrajzi elemzés esetén rendjén valónak tekinthető. A könyvet, a doktori képzést segítő, a gödöllői Szent István Egyetem Enyedi György Regionális Tudományok Doktori Iskolája adta ki. Beluszky könyvének megjelentetése arról tanúskodik, hogy valóban ápolni kívánják nevadójuk szellemiségét; Enyedi György három éve még maga is oktatott a gödöllői doktori iskolában, amelynek alapító tagja volt.

Budapest nagyvárossá válása már a 19. századtól erőteljesen megosztotta a magyar szellemi élet képviselőit. Táncsics Mihály szerint „[a] mily mértékben teremtek a fővárost nagyszerűvé, oly mértékben válik a hon hatalmassá, dicsővé”, Ady 1907-ben azonban már azt írta, hogy „[...] sohasem kényezteték el ebben az országban a városokat. De ilyen rosszindulat se tombolt még a városok ellen” (5). A két világháború közötti időszak volt a Budapest-ellenesség „fénykora”, Beluszky Szombatfalvy György szociológust (9), a kultuszminisztérium tisztviselőjét idézi, aki 1938-ban a következőket vetette papírra: „Öncélú városiasodás és városimádat vett erőt a nemzeten s az ország népe

¹ Beluszky Pál 1959: Tiszafüred vonzásterülete. *Jászkunság* (5.) 3. 118–127.

² Szűcs Jenő 1980: Vázlat Európa három történeti régiójáról. In: Bence György et al. (szerk.): *Bibó Emlékkönyv*. Budapest (megjelent samizdatként); Szűcs Jenő 1983: *Vázlat Európa három történeti régiójáról*. Budapest; Szűcs Jenő 1985: *Les trois Europes*. (Préf. de Fernand Braudel.) Paris.

mintegy búvólten hordta kincseit a városba, hogy áldozhasson kedvence oltárán. [...] Nem bánta, hogy a város a magyar nép természetes kivirágzása-e vagy idegenlelkű Moloch [...]”. De még Illyés Gyula is úgy látta, hogy „Budapest nincs Magyarországon” (62).

A vélemények és az ebből levezetett következtetések Budapest helyzetének és szerepének megítélését illetően igen távol esnek egymástól, de nézzük a statisztikai adatokat 2011-ből.

*Budapest és a regionális központok részesedése néhány városi funkcióból, 2011
(Beluszky 2014: 8.)*

Városok	Felsőoktatás hallgatóinak száma	Kórházi ágyszám	Rt-k száma	Színház- látogatók száma	Távbeszélő fővonalak száma	Külföldi vendégek száma
1. Debrecen	29 552	3009	111	112 246	68 788	24 568
2. Szeged	26 663	1800	95	115 328	56 956	35 729
3. Pécs	24 513	1807	68	123 652	59 997	21 910
4. Miskolc	12 851	3884	89	153 393	65 437	18 048
5. Győr	15 108	1333	60	136 911	50 759	69 214
<i>1–5. összesen</i>	<i>108 691</i>	<i>11 833</i>	<i>423</i>	<i>614 530</i>	<i>301 937</i>	<i>169 465</i>
<i>Budapest</i>	<i>158 404</i>	<i>18 653</i>	<i>3 218</i>	<i>2 599 000</i>	<i>768 487</i>	<i>2 313 000</i>
Budapest = 100%, akkor regionális központok	68,6%	63,4%	13,1%	23,6%	39,3%	7,3%

Nem udvarias dolog könyvismertetésben egy táblázat bogarászására bízgatni az olvasót, egyetlen mentségem, hogy nagyon megéri. Mint látható, az öt legnagyobb vidéki város együttesen semmilyen tekintetben nem tudta megközelíteni Budapest kapacitását és teljesítményét. A vidéki központoknak kizárólag azokon a területeken sikerült elfogadható eredményt produkálniuk, ahol a decentralizáló kormányzati politikának volt némi mozgástere. Lássuk, milyen előzményei vannak ennek az urbanizációs aszimmetriának. Könyvismertetésemben arra töreksem, hogy a szerző gondolatmenetét követve kiemeljek egy-egy fontos megállapítást, illetve következtetést a könyv tematikai egységeiből, abban a reményben, hogy ily módon kedvet csináljak az egész kötet elolvasásához.

Egy történeti földrajzi elemzésből nem maradhat ki a város elhelyezkedéséből származó energiák számbavétele. Beluszky Pál megfogalmazása szerint egy ilyen nagy kiterjedésű (kb. 300 ezer km²), majd' tökéletes medencében kézenfekvő, hogy centrális-sugaras térszerkezet alakuljon ki. Ezt támogatják a medence közepe felé tartó folyóvölgyeket követő természetes útvonalak, a hegységkeret, s a medencefenék alföldjei-dombságai eltérő gazdasági szerkezetéből, a közöttük kialakult munkamegosztásból következő centripetális-centrifugális erővonalak.

A Kárpát-medence történelmé során mindvégig megkülönböztetett jelentőséggel bírt a Duna, s a jobb partját követő szárazföldi útvonal, melynek végpontját Kis-Ázsiában kereshetjük. Az sem véletlen, hogy a nemzetközi jelentőségű útvonalak „fordítókorongja” Pest-Budánál alakult ki. Ezeknek az utaknak, ha össze kívánták kapcsolni az egyes országrészeket, át kellett haladniuk a Dunán. Erre pedig a Duna kárpát-medencei szakaszán, különösen annak észak–déli futású részén, a Duna-kanyartól a Dráva torkolatáig meglepően kevés alkalmas hely kínálkozott. Pest-Buda közelében, a várostól északra és délre két nagy sziget, a Szentendrei- és a Csepel-sziget gátolta a révhelyek kialakulását (e folyószakaszokon kétszer kellett volna átkelésre vállalkozni), Pesttől délre pedig egészen Bajáig 20–30 km széles alacsony ártér húzódott a folyó bal partján, melyet rendszeresen elöntöttek a Duna árvizei, s az ártér útjai hónapokra járhatatlannokká váltak. Csak Pestnél és Bajánál nyomult a folyóig az egész évben többé-kevésbé járható utakat kínáló árvízmentes térszín (de Bajánál a folyó jobb partját kísérte széles ártér). Nem véletlen, hogy az Alföldről „Nyugat” felé áramló agrártermékek e két városba tartottak, csak itt léphették át a folyamot, vagy itt rakodhatták azokat hajókba. A pesti Duna-szakasz a Gellért-hegy lábánál, a mai Erzsébet hídnál keskenyedik el legjobban; a tabáni révhely évszázadokon át volt a Kárpát-medence forgalmának kitüntetett pontja, összegyűjtője és szétosztója.

A 13. század végén Pest-Buda még nem az ország fővárosa, ennek ellenére a „pest-budai agglomeráció” már az Árpád-kor végén kétségtelenül az ország legjelentősebb városa. Buda és Pest már nem csak az alkalomszerűen érkező külhoni kereskedők piachelye, hanem beépült az európai gazdasági rendszerbe. Külhoni, többnyire jelentős tőkével érkező kereskedők telepedtek le Budán; többségük német nyelvterületről, az ausztriai és délnémet tartományokból, Bécsből, Nürnbergből, Regensburgból érkezett. A 15. században pedig a nemzetközi kereskedelem modern formái, a „multinacionális” cégek is faktóriákat hoztak létre Budán, amely települést a kortársak a nyugat- és dél-európai kereskedelem egyik legfontosabb keleti végállomásaként tartották számon. Buda a hazai kereskedelemnek is uralkodó központjává vált. Becslések szerint a külhoni áruk 70%-a budai polgárok közvetítésével került Magyarországra. Ennélfogva Beluszky Pál szerint Pest-Budát már a középkori ország „vízfejének” nevezhetnénk. Ugyanakkor Buda a középkorban (is) elsősorban Közép-Európa, és időnként a Balkán „világvárosa” volt.

Buda 1541-es eleste után gyökeresen megváltozott a város szerepköre, kapcsolatai a Kárpát-medence településeivel és lakóival, valamint Európával. Országközpontból, közép-európai hatósugarú városból az Oszmán Birodalom határvárosává vált. Ugyanakkor Buda volt a hódoltatott magyarországi részek főhelye, és katonai-adminisztratív központja. A hódoltság idején az ország politikai függetlensége megszűnt, s ebből következően Pest-Buda főváros-funkciója is semmivé lett. A Habsburg Birodalom, a császári és királyi udvar, a birodalmi hivatalok központja, székhelye Bécs, a magyar államhivatalok s az országgyűlés székhelye pedig a felszabadító háborúkat követően is Pozsony volt. Az újjáépítés

évszázadában Magyarországon csak lokális jelentőségű kisvárosok léteztek, Buda és Pest pedig nem volt több ekkor, mint a legnagyobb kisváros egy periferiára szorult országban. Érdekes sajátossága volt a 18. század végi Pest-Buda fejlődésének a két város munkamegosztása és egymásrautaltsága. Beluszky Pál megfogalmazása szerint Buda a kormányhivatalok székhelye, hivatalnokváros, a kis- és (kevésszámú) középpolgárság, valamint a szőlősgazdák „lassúdad” városa, amely megrekedt a barokk miliőben, Pest viszont egyre inkább a vállalkozók, gazdagodó polgárok, s a növekvő számú városi szegénység gyorsan terjeszkedő városa, kereskedőhely, egyre pezsgőbb étellel, nyüzsgő vásárosokkal, külhoni kereskedőkkel, hangoskodó jurátusokkal. Azon erőforrások közül, amelyek Pest-Buda 19. századi robbanásszerű városfejlődését táplálták, a kereskedelem lépett színre elsőként. Ugyanakkor a pest-budai kereskedelem súlyának megítélésénél nem hagyható figyelmen kívül, hogy míg e két városban 1812-ben, a háborús konjunktúra csúcán a kereskedők becsült vagyona 18 millió forint, addig a bécsi kereskedőké ugyanekkor 250 millió forint volt.

Noha Pest-Buda már korábban is az ország közlekedési központja volt – centrális fekvése, a dunai hajózás, s a két városból szerteágazó postajáratok révén –, a vasúthálózat kiépülése mégis gyökeres változásokat idézett elő. Pest-Buda áruforgalmának nagyobb része még a szabadságharc bukása utáni években is vízi úton bonyolódott ugyan, de a viharos tempójú vasútépítések következtében Pest a hajózható folyóktól távolabb eső – például a Tiszántúlt, a Partiumot, később a Felvidéket és Erdélyt – vagy a vízi utakon csak igen nagy kerülővel elérhető vidékeket is gazdasági vonzaskörzetéhez csatolhatta.

A kiegyezés után Budapest gazdasági (elsősorban kereskedelmi-áruforgalmi), kulturális-oktatási, társadalmi és (korlátozott) adminisztratív szerepköréhez a szuverenitását visszanyerő ország államéletének és politikai központjának funkciója társult. Budapest ezzel az ország egyértelmű, versenytársak nélküli központjává, az országos intézmények székhelyévé vált. Az országos hatáskörű kereskedelmi szerepkör mellé felzárkózott a gyáripari és pénzügyi központ funkciója, s mindez immár a három város egységes közigazgatási keretei között történt, a Pest, Buda és Óbuda egyesítésével (1872–1873) létrejött Budapesten. Mindezek következtében a 19. század utolsó harmadában robbanásszerűen növekedett a főváros: lélekszáma 1869 és 1910 között több mint háromszorosára, 269 ezerről 880 ezer főre emelkedett, lakosságának részaránya az országban belül 2%-ról 4,8%-ra növekedett, az egykori városfalon kívüli településrészek is nagyvárosias külsőt öltöttek, s megindult az elővárosok kialakulása; bennük 1910-ben már több mint 200 ezren éltek. A viharos gyorsaságú népességyarapodás meghatározó forrása a bevándorlás volt. A népességnövekedés 70–96%-a a vándorlási nyereségből adódott.

Budapest társadalmá egyébként is „szabálytalan” összetételű volt, több ponton eltért egy „szokványos” európai nagyváros kiérlelt társadalmától; a legszembetűnőbb torzulás a középrétegek szerény lélekszáma, a középrétegeken belül az alkalmazott-tisztviselő réteg nagy súlya, s a kispolgárság szegénysége, társadalmi felemelkedésének csekély esélye volt. A középrétegeken belül az állami alkalmá-

zottak, tisztviselők magas aránya a vállalkozókkal, „szabadfoglalkozású értelmiségiekkel” szemben e réteg államtól való függését, az állam ideológiai-gyakorlati kiszolgáltatásának kényszerét, az „alattvalói lét” elfogadását eredményezte aztán a két világháború közötti tekintélyelvű rendszerben. Napjainkban is – állapítja meg a szerző – egy ilyen típusú „középosztály” megteremtése látszik kívánatosnak az állami elit bizonyos köreiből (55).

1918 végén Budapest sorsa alakulásának feltételei, pozíciója, mozgástere szinte egyetlen óra alatt gyökeresen megváltozott. A trianoni béke drasztikusan megváltoztatta Magyarország közjogi, politikai, geopolitikai viszonyait, helyzetét, gazdasági potenciálját. Kedvezőtlenül változott a város társadalmának állapota is, nem véletlenül született meg a „boldog békeidők” közhasználatú toposza. Budapest szerepe, súlya az országterület drasztikus csökkenése következtében megváltozott. Módosult „mechanikusan” is, hiszen megháromszorozódott, 1941-re majdnem megnégyszereződött részese az ország lakosságából – 1910: 4,8%, 1930: 16,6%, 1941: 18,4%. Ezt a tendenciát tükrözi, hogy a budapesti felső- és középosztályokban egyre népesebb, markánsabb, zártabb s nagyobb befolyású csoportot alkottak a szorosabb értelemben vett polgárságon kívül álló köztisztviselők. Ránki György becslése szerint a legfeljebb 35 ezer családra tehető felső- és középrétegekben mintegy 15 ezer család keresői köztisztviselői, alkalmazotti állásban voltak. E réteget ideológiája, értékrendje, valós vagy vágyott életmódja, de még származása sem kötötte szorosan a fővároshoz; tagjainak többsége vidéken született, nézeteikben helyet kapott az irredentizmus, antiszemitizmus – a közigazgatásban dolgozó értelmiségieknek mindössze 2,5%-a volt zsidó vallású, míg például a szabadfoglalkozású ügyvédeknek 51%-a, a magántisztviselőknek 45%-a –, a Budapest-ellenesség. 1930 és 1941 között az akkori „Kis-Budapest” területén a halálozások száma már felülmúlta a születéseket. Erőteljesen csökkent a bevándorlók száma is. Mindezek eredőjeként visszacsúszott a népességnövekedés üteme. Csak a II. világháború előtti években indult meg ismét a beköltözők áradata a főváros háborús konjunktúra hatására gyarapodó munkahelyei felé. Ugyanakkor a főváros akkori agglomerációjába, a mai peremkerületekbe folyamatos volt a vidékiek beáramlása.

Az államberendezkedés jellegéből fakadt, hogy Budapest példátlan súllyal, hatáskörrel rendelkező hatalmi, igazgatási, irányítási központtá vált az államszocializmus évtizedeiben (is). Hozzájárult e túlhatalom kialakulásához az előállított javak újraelosztásának igen magas aránya; némi túlzással azt állíthatjuk, írja Beluszky Pál, hogy minden méter járda építése, minden óvodaleítésítés, minden köztisztviselői állás betöltése tárgyában Budapesten működött intézmények (pártközpont, minisztériumok, tervehivatal, vállalati központok stb.) döntöttek. Ez a megállapítás elsősorban az 1950–1960-as évekre érvényes, különösen az 1968-as úgynevezett gazdasági reformig. A hatvanas évek derekán-végén váltak másodlagos döntési központokká a megyeszékhelyek. A nagyvállalatok többségének központjai viszont továbbra is Budapesten működtek. A szigorúan hierarchizált párt- és államszervezet továbbra is ellenőrizhette a társadalmi és

gazdasági élet minden lényeges szegmensét, s ha szükségesnek vélte, beavatkozhatott abba. Budapest szerepének túlzott növelésére számos példát említhetünk: például az 1980-as évek közepéig új személygépkocsikhoz csak Budapesten lehetett hozzájutni, pontosabban itt lehetett átvenni a kiutalt kocsikat; mindenféle valutaügyletet csak itt lehetett lebonyolítani. Megállapítható ugyanakkor, hogy – legalábbis a gazdaság, illetve az ipar terén – Budapest túlsúlyát (ha volt) nem „kommunista összeesküvés” – „le a vidékkel”, „vesszen a magyar falu”, „fejlődjön a felső pártvezetés »telephelye«, Budapest” stb. – eredményezte, hanem a „rendszer” által is kétségtelenül befolyásolt reálfolyamatok. Az állami vezetés megkísérelte arányosabbá tenni az ország gazdasági térszerkezetét, részben kényszerek hatására (a tradicionális bánya- és iparvidékek munkaerő-tartalékainak kimerülése, a mezőgazdaságból felszabaduló munkaerő foglalkoztatásának igénye, a lakosság „komfortigényének kielégítése), de nem járt teljes és tartós sikerrel.

Budapest az 1989-es rendszerváltozás után is számos területen megőrizte, sőt, növelte országban belüli súlyát. A világgazdasági válság (2007 óta) előtt az országba érkező működő tőke fele, az agglomerációval együtt számolva közel kétharmada Budapestre koncentrálódott. A 2000-es évek elején a GDP 35%-a származott a fővárosból, egy főre jutó értéke körülbelül kétszerese volt az országos átlagnak. Eközben viszont az ipari termelés részesedése az országos össztermelésből 15%-ra csökkent. A jelentős tőkeexportot folytató nagyvállalatok kereken kétharmada budapesti székhelyű. Noha a foglalkoztatottak száma 1990 óta csökkent, arányuk az országban növekedett. Joggal kérdezhető, veti fel a szerző, hogy ha a főváros „vízfejje” (ha egyáltalán annak nevezhetjük) növelése a szocialista korszak bűne, az elmúlt közel század demokratikus államvezetése miért nem tett erélyesebb lépéseket az ország arányosabb térszerkezetének kialakítása érdekében. A településfejlődésbe való állami beavatkozás lehetőségei kétségkívül csökkentek; gyakorlatilag megszűnt az állami lakásépítés, annak állami támogatási rendszere területileg nem differenciált, az ipartelepítést csak közvetett eszközökkel támogathatja az állam. Az állami támogatások szétosztása – legalábbis deklaráltan – szakmai szempontok alapján történik, s az a pályázó városok igényjogosultságától, alkalmasságától, önereje mértékétől függően. Ugyanakkor Felcsút megmagyarázhatatlan felvirágzása az utóbbi néhány évben némi kétséget ébreszt a könyv írójában a reálfolyamatok meghatározó szerepét illetően. Fontos azonban megjegyezni, hogy az állami újraelosztás aránya mit sem változott a szocialista korszakhoz képest.

A könyvismertetés bevezetőjében említettem, hogy Beluszky Pál új könyve nagyban emlékeztet Szűcs Jenő *Vázlat Európa három történeti régiójáról* című hosszú tanulmányára. Mindkét nagy ívű strukturalista vállalkozás alapkérdése az volt, hol a helyünk Európában, s mindkét szerző a Nyugat mellett tette le a voksot. Szűcs Jenő tanulmányának francia változata Fernand Braudel bevezetésével jelent meg. Azt gondolom, ezt a könyvet is mielőbb le kell fordíttatni valamely világnyelvre (a magam részéről az angolt javaslom), s nincs kétségem, lesz, és nem is akar ki, aki előszót írjon Beluszky Pál szövege elé.

Rácz Lajos