

Kolocz Dóra

## Hogyan született a Nagykörút?



*Épül a Nagykörút. József körút a Krúdy (József) utcától a Baross utca felé nézve  
(A felvétel 1884-ben készült)<sup>1</sup>*

Budapest utcáin járva ma már nem lepődünk meg egy-egy beszélgetésfoszlányban olyan szavakat hallva, mint a „Blaha”, a „négyeshatos”, a „Nyugati” vagy éppen a „Víg”. Természetes könnyedséggel olvassuk Tóth Árpád versének, a Körüti *hajnalnak*<sup>2</sup> ismert sorait, miszerint „Bús gyársziréna búgott, majd kopott / Sínjén villamos jajdult ki a térre:”. Bizonyára az 1920-as években sem lepődhetett meg senki Krúdy Gyula *Farsang Pesten*<sup>3</sup> című novellájának azon szavait látva, hogy „tegnap a Lipót körúton hiába keltegette szép szóval és káromkodással az egyfogatú kocsisa fehér ingmelles, bundás vendégét”<sup>4</sup>. Olyan, a mindennapokba hamar beleágyazódott szavakat tartalmaznak ezek a sorok, amelyek mára már ismert kifejezésekké, Budapest jellemző sajátosságaivá váltak. De tudjuk: nem volt ez mindig így. Vajon milyen lehetett az a Pest, ahol még nem léteztek villamosok, ahol nem indult lázas tömeg reggelente a Nyugatiból, és nem telt meg esténként a Vígszínház nagyterme? Vajon mi volt a Lipót körút<sup>5</sup> helyén annak megépülése előtt? Hogyan nézett ki az a Magyarország, amely nem ismerte a magyar *Ringstrasse*-t?

<sup>1</sup> FOTO:Fortepan / Kiss László adományozó

<sup>2</sup> lásd: <http://mek.oszk.hu/01100/01112/01112.htm#172> (2016-02-09)

<sup>3</sup> In: KRÚDY Gyula: Pest-budai séták. Vál.: Dr. KOZOCSKA Sándor. Magyar Helikon, 1958. p. 82-84.

<sup>4</sup> In: KRÚDY Gyula: Pest-budai séták. Vál.: Dr. KOZOCSKA Sándor. Magyar Helikon, 1958. p. 83.

<sup>5</sup> ma Szent István körút

Fővárosunk mára nem lenne önmaga azon híres (és hírhedt) pontjainak megléte nélkül, mint amelyeket a Nyugati tér, a Corvin-negyed vagy a Blaha Lujza tér jelent. Budapest köztereinek olyan egyedivé vált elnevezéseit, mint a Blaha és a Corvin, a történelem fordulópontjainak köszönhetjük, a meginduló fejlődéseknek és a visszamaradottabb korszakoknak egyaránt. A Nagykörút, amely a 21. századi ember számára munkahelyet, szórakozást, tömött villamosokat vagy lakhelyet jelent, másfél évszázaddal ezelőtti őseinknek még egy új, felfedezésre váró világot rejtegetett. Ahhoz, hogy megértsük, milyen folyamatoknak és eseményeknek kellett megtörténnie, hogy a Körút mára szimbólummá váljon, vissza kell utaznunk az időben egészen a 19. század közepéig.

### **Lendület, csalódás, kiegyezés**

E cím rövid jellemzése hazánk 19. századának, amelyet a reformkor és a dualizmus nagy szavaival szoktunk jellemezni. A szabadságharc leverését követő kiábrándultság, majd a kiegyezés utáni fellendülés izgalmas kettőssége színezte ki az 1800-as évek utolsó évtizedeinek mindennapjait. Buda, Pest és Óbuda 1873-as egyesítése mindenképp sorsfordító esemény az ország történelmében. A század utolsó évtizedeiben épült ki a Sugárút<sup>6</sup> és a földalatti, ekkor nyitotta meg kapuit a Vígszínház, majd az elinduló villamosforgalom fémjelezte a modernizáció végleges megjelenését. Ez utóbbi pedig nem máshol került bevezetésre, mint az 1870-es évektől tervbe vett, majd megkezdett építkezések végeredményén, a Nagykörúton.

### **Tervekből valóság**

A Nagykörút megépítése előtt Pest területét rendezetlen, egymástól és a város egyéb részeitől elszigetelt egységek alkották. A városból kivezető utak, a Váci, az Üllői, a Kerepesi és a Király utca, egymástól elválasztott „településeket” hasítottak ki a város térképéből. Lipótváros, Józsefváros, Erzsébetváros és Ferencváros elzárt szigetekként működtek, ezért is volt elengedhetetlen egy olyan sugárút megépítése, amely összeköttetést jelentett e részek között, s megteremtette számukra az elzártaságból való kitörés lehetőségét. Míg a Sugárút építése a Városliget és a belváros összekötésének megvalósítása mellett reprezentatív célokat is szolgált, a Körút esetében egyértelműen a forgalmi funkció dominált.

Táncsics Mihály és Reitter Ferenc, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának elnöke, egy hajózható Duna-csatorna kiépítését szerették volna elérni az egykori Duna-mederben, amely a Nagykörút majdani helyét természetből fogva jelölte ki. Ez a vonal egyfajta határvonal is volt a

---

<sup>6</sup> ma Andrassy út

19. század második harmadában, ugyanis a város külsőbb területei vidékies, leginkább majorszerű életmód színterei voltak. 1871-ben a Közmunkatanács városrendezési pályázatot írt ki, amelyet egy, a Parlament elé terjesztett javaslat követett, amely az immár komolyra fordult terveket hosszabb-rövidebb viták után befogadta.

### Az építkezés

A körúti építkezés nem indult zökkenőmentesen. Az 1873-as gazdasági válság és a megfelelő befektetők hiánya nagyobb ellensúly volt, mint amit az 1871-ben az építkezésekre ígért<sup>7</sup> 15 évi adómentesség elbírta volna. A Nagykörút építését, amely 1872-től nagyjából 1906-ig tartott, így szigorúan véve több mint három évtizedig nem sikerült befejezni. Az építkezést négy, jellemzői alapján egymástól jól elkülöníthető szakaszra tudjuk bontani<sup>8</sup>. Az építkezések



*Az egykori Nemzeti Színház épülete (A felvétel 1892 után készült.)<sup>9</sup>*

<sup>7</sup> 1871. évi XLII. törvénycikk a pestvárosi nagy körutról a 3 bárányutczai kiágazással és az ezen, és az 1870:LX. tc. folytán nyitandó közlekedési uton emelendő építkezések adómentességéről

<sup>8</sup> lásd RUISZ Dezső: A Nagykörút. Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata. Budapest, 1960. p. 16-26.

<sup>9</sup> a kép forrása: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.08.063



kezdetének, azaz az első építési szakasz végére az 1884. évi XVIII. törvénycikk<sup>10</sup> tett pontot. A jogszabály véget vetett az első időszak nehézségeinek, a város leterheltségének, gazdasági megtorpanásának. A törvényben az 1871-ben ígért adómentességet meghosszabbították, lehetővé téve ezáltal azt, hogy a Körút építése egy dinamikusabb szakaszba léphessen át. 1884-ig épült meg a mára már a körút jelképévé vált Nyugati pályaudvar egy kis indóház helyén, s szintén ezen időszak eredménye az 1875-re felépülő Nemzeti Színház is.

Az építési időszak második szakasza 1884 és 1890 közé tehető. Ez az ún. első építési főidőszak, amely a Váci út és Király utca közötti szakasz kiépülését tette lehetővé. 106 bérház emelkedett a Körút mentén ezekben az években, amely azt eredményezte, hogy a lakosság kezdte közelebb érezni magát az új jövevényhez, s igyekezett mielőbb birtokba is venni azt.

Az építés harmadik szakasza, amelyet az 1896-os Millennium zárt le, 85 új bérház



*Szent István (Lipót) körút, Vigaszínház (A felvétel 1896 körül készült.)<sup>11</sup>*

<sup>10</sup> 1884. évi XVIII. törvénycikk a budapesti nagykörut létesítéséről és a Budapest főváros dunajobbsparti területének egyes részein emelendő épületek adómentességéről

<sup>11</sup> a kép forrása: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.08.108

születését jelentette, majd a csatornázás és az útrendezés időszaka lett. A Király utca és az Üllői út közötti szakasz építésének fellendülése mellett 1894-ben átadták a Royal Szállót, 1895-ben a New York palotát, majd 1896-ban a Vígyszínházat is. A Nagykörút ünnepélyes megnyitójára 1896. augusztus 31-én került sor.

Nemzeti bulvárunk építésének negyedik, s egyben utolsó szakasza: 1906-ig tartott. Jellemző, hogy ezt megelőzően még sok beépítetlen házhely uralta a területet, főként a Körút frissen elkészült szakaszain, a Lipót és a Ferenc körúton. Az ekkor kialakuló viszonylagosan stagnáló, illetve megtorpanó fejlődési időszak nagyban annak köszönhető, hogy az 1884-ben kezdődő, s 15 évig tartó adómentesség ekkora lejárt.



*Szent István (Lipót) körút a Nyugati tér felől nézve (A felvétel 1895 körül készült.)<sup>12</sup>*

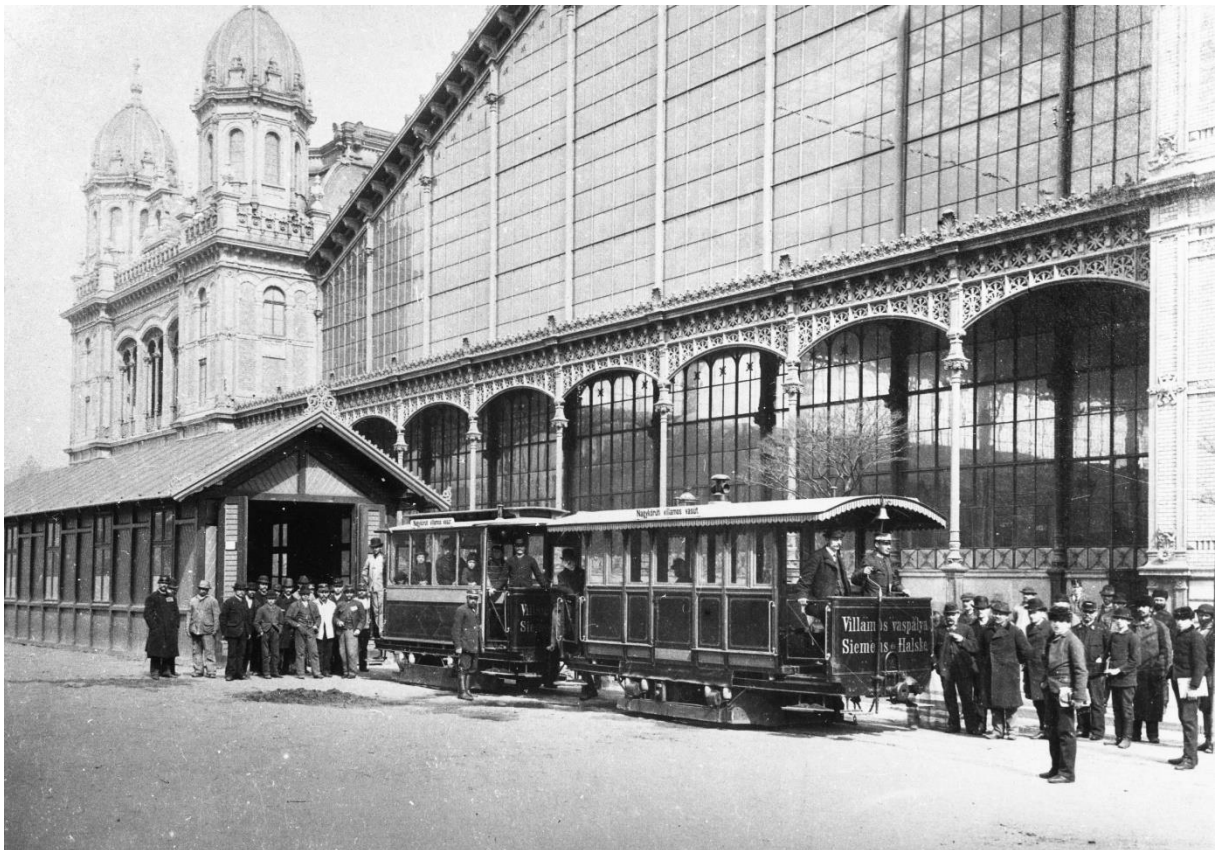
1906 után csupán egyetlen beépítetlen házhely maradt a Nagykörúton. Ez az Üllői út és a József körút sarkán álló telek előbb a Geschwindt-gyárnak, 1927-28-as építését követően pedig az ún. Corvin-házaknak adott s ad otthont a mai napig. Fővárosunk különleges helyszíne

<sup>12</sup> a kép forrása: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.07.058

lett ez a terület, ugyanis érdekessége, hogy itt néz farkasszemet egymással a Körút legfiatalabb és legidősebb épülete: a Corvin-házak és az 1845-ben épült Kilián-laktanya<sup>13</sup>.

### A legek útja

A nagy pesti bulvár, a Nagykörút megépítéséhez számos olyan egyéb vállalkozás is köthető, amelyek eredménye ma már szintén budapesti szimbólummá vált. Ilyen momentum a Körút pesti oldalának a budai oldallal való összeköttetését szolgáló Margit híd 1876-os átadása. Máig jelentős a körúti villamosforgalom, amely 1887-ben, az építés harmadik szakaszában, még a millenniumi ünnepek előtt megindult. Az első villamosított vasútvonal a Nyugati pályaudvar és a Király utca között valósult meg. A 4141 méter hosszú sugárút, amely a bécsi Ringstrasse mintájára épült, fővárosunk lüktető központjává vált. Részei: a Lipót körút (ma Szent István körút), a Teréz körút, az Erzsébet körút, a József körút és a Ferenc körút.



*Teréz körút, a Nagykörúti próbavillamos végállomása a Nyugati pályaudvar előtt<sup>14</sup>*

Az útvonal mentén az idők során főként bérházak emeltettek, ellentétben Budapest másik jelentős útjával, az Andrássy úttal. 1893-ban felépültek Budapesten az első áramfejlesztő

<sup>13</sup> 1845-ben Mária Terézia laktanya

<sup>14</sup> FOTO:FORTEPAN / Somlai Tibor adományozó



üzemek, amelyek következtében a Nagykörút az elsők között volt, ahol villanyáram-hálózatot létesítettek.

A teljesség igénye nélkül, e felsorolt momentumok Nagykörutunk építésének és különlegessé válásának fontos állomásai. A 20. század számos fontos történelmi pillanata még tovább szőtte a Körút történetét, s úgy hiszem, nem lesz ez másként a 21. században sem. Reméljük, hogy városunk nevezetes bulvárija még sok titkot és meglepetést tartogat, s hasonló érdekességekkel örvendeztet meg bennünket, mint tette azt a 19. század végétől is egészen mostanáig.

*Felhasznált irodalom:*

BÁCSKAI Vera – GYÁNI Gábor – KUBINYI András: Budapest története a kezdetektől 1945-ig. Várostörténeti tanulmányok. Budapest, 2000.

RUISZ Dezső: A Nagykörút. Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, 1960.