

Budapestre vonatkozó újságcikkek



POZNAJ SVOJU VLAST!

Pohľad na obnovené budapeštianske mosty nás naplňa pýchou

Ludovik Noviny
(Hely)

1962. T. 1.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Oszályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

"1962"

Személy

Helyszám

Vychádzka po Budapešti nemôže byť opravdivá bez výletu s loďou po perle nášho hlavného mesta-Dunaji. Z Gellértovho vrchu zdá sa akoby táto stará rieka prechádzala stredom mesta a pretínala Budapešť na dve časti. V tomto našom článku zanecháme romantické uličky Budína, hlučné okružné cesty a nastupujú na loď necháme sa unášať vlnami najdôležitejšej riečnej cesty Európy — Dunajom.

Dunaj spája naše hlavné mesto s prístavmi ďalekých mohutných oceánov a morí. Prostredníctvom Dunaja stala sa Budapešť morským prístavom. Približne 10 maďarských morských lodí premáva pravidelne po Dunaji a odváža maďarské exportné zbožie do ďalekých prímorských štátov. Tieto lode sú pýchou maďarského priemyslu. Vyrábajú sa v lodiarniach Gheorghiu Dej a „Óbudai Hajógyár“. Historické knihy spomínajú Dunaj ako druhú najväčšiu rieku nášho kontinentu. Väčšia je iba Volga Spája štáty, hlása priateľstvo národov. Nie tak pred pol druhu desaťročím, keď Dunaj rozdeľoval a izoloval národy pobrežných štátov.

Nové parníky čakajú už pripravené na jar, aby svojim cestujúcim do neskorej jesene získali početné milé spomienky a zážitky na celý život. Na takúto prechádzku po Dunaji pozývame i našich čitateľov. Maďarský úsek Dunaja je dlhý vyše 400 km. Po jeho stranách upúta pozornosť cestujúcich panoráma nádherných a pestrých obrazov. Vychádzajúc z lodného prístavišťa, vyniká mohutná budova Technickej univerzity. Sotva po niekoľkých metrov vynára sa kupola Gellértovho hotelu, za ním vrch s impozantnou Sochou slobody, ktorá hlása oslobodenie našej vlasti a mier. Pri Gellértovom vrchu sa ťahá obľúbené výletné miesto maďarských pracujúcich — Citadela,

odkiaľ je nádherný pohľad na pestré vilky „Rózsadombu“. Pokračujúc v trase po ľavom brehu Dunaja, opúšťame Starý Budín a Aquincum, a dospejeme až po rímsky breh. Na pravej strane pozdĺž brehu sa ťahajú rozsiahle a mohutné závodné jednotky Csepelských železniarní. Zanechajúc toto priemyselné stredisko približujeme sa opäť k hraniciam vnútorného mesta. Z diaľavy hľadí na nás Socha Petófiho, kde sa 15. marca každoročne schádza mládež k slávnostným obradom. Obďaleč vyčnieva mohutná biela budova projektového ústavu. Opúšťajúc námestie „Vigadó“, v pozadí s impozantnou budovou Maďarskej akadémie vied, nasleduje rad pobrežných obytných stavísk starej Pešti, napokon najkrajšia stavba Budapešti vôbec — Parlament. Zanechajúc Margitin ostrov ťahá sa pobrežím mesto tovární, za ním obytné rady domov. Naša vychádzka po Dunaji končí v Ujpeštianskom zálive, zimnom prístave lodného parku.

Naša cesta loďou viedla cez 7 mostov. Tieto mosty stavali skoro za 100 rokov. Najimpozantnejší z nich je Retazový most, ktorý bol postavený z iniciatívy Istvána Széchenyiho. Úradne most nazývajú „Széchenyi-Lánchíd“. Projekty tohto mostu vypracoval Vilmos Clark, pôvodcom Angličan. Stavbu mostu viedol Adam Clark. Jeho dĺžka je 375 m. Je najkrajším retazovým mostom sveta i podľa mienky cudzincov. Retazový most stavali za 10 rokov a odovzdali svojmu určeniu v roku 1849. Po jeho výstavbe sa za 25 rokov ďalší most v Budapešti nepostavil. K stavbe južného železničného mostu prikrčili v 70. rokoch. Po ňom nasledoval Margitin most. Po 20-ročnej prestávke pristúpili k stavbe severného železničného mostu a po ňom k stavbe 290 m dlhého Alžbetinho mostu, ktorý bol onoho času najkrajším

mostom Európy. Petófiho most bol postavený v období medzi dvomi svetovými vojnami.

Na konci svetovej vojny ohraničenej fašistickej oddielky zasiahli strašným úderom naše mosty. Ustupujúc z Pešti na Budín vyhodili do povetria naše krásne mosty. Ľud po oslobodení priložil ihneď ruky k dielu za čím skoršie obnovenie stratených mostov. Ako prvý postavili Kossuthov most, a to za 8 mesiacov. Pracovali deň a noc, nešetiac silami a vzdorujúc mrazom i dažďom. Podľa záznamov k výstavbe mostu použili 850 ton železa a 10 000 m³ betónu. Prvý most po vojne bol odovzdaný 15. januára 1946. Agilita maďarských pracujúcich neochabla, ba čoraz vzrastla. Po Kossuthovom moste nasledovali ďalšie: vybudovali Most slobody (podľa starého pomenovania most Jozefa Františka), ktorý prvý spájal električkou Pešť a Budín. Margitin most bol odovzdaný v r. 1948. Obnova Reťazového mostu trvala 2 roky a bol odovzdaný v deň svojho stého výročia. 40 rokov plánovali už postaviť most, ktorý by spájal Starý Budín s Angyalföldom. Plán ostal iba plánom. Túto dávnu túžbu maďarských robotníkov uskutočnila ľudová demokracia, a obdarila pracujúcich najdlhším mostom — Árpádovým mostom v dĺžke 2 km. Tento mohutný objekt si vyžadoval 9000 ton železnej konštrukcie, 20 000 ton cementu. Po jeho výstavbe pristúpili k ďalším. Stavba Alžbetinho mostu sa ukazuje byť najťažšou, avšak pevná vôľa zvládne akékoľvek ťažkosti a prekážky. Pracuje sa na ňom i teraz v zime a behom 1—2 rokov bude v novom, modernejšom rúchu ďalším spojitkom obyvateľstva Pešť-Budína. Obnovené mosty, ktorými premávajú 2 milióny obyvateľov hlavného mesta, nás pri pohľade naplňajú vždy pýchou a hrdosťou.