

Fekete Gábor

A legnagyobb kerület

A sajtó ritka vendég a Rákosok kerületében. Vidéki riporter minek is keresné fel? A fővárosinak pedig „kiesik” az útjából. Ha olykor mégis arra vetődik, s netán régi barátság fűzi a helyi intézmények, szervek vezetőinek egyike-másikához, nem mulasztja el ártatlan tekintettel bejelenteni: — Én, kérem, Budapestről jöttem ide...

Szó, ami szó, Nagy-Budapest legerélyesebb szószólói és szorgalmazói annak idején, huszonhárom esztendeje, jó sokat markoltak Rákoskeresztúrt, Rákosliget, Rákoskert, Rákoshegy, Rákoscaba bekebelezésével, hiszen csupán ezekkel a községekkel — a mai XVII. kerülettel — 62 négyzetkilométerrel sikerült gyarapítani a főváros területét. Csupán az illusztrálás kedvéért: a főváros „Távol-Kelete” (a tréfás, ám találó kifejezésnek évekkel ezelőtt bukkantam nyomára éppen a „Budapestben”) körülbelül 20 belvárosnyi helyet foglal el.

A legnagyobb kerület. Olyan nagy, hogy az 1959-ben megjelent Budapest Útmutató kislexikon sem volt hajlandó részlettérképén bemutatni. Egyszerűen nem vett tudomást létezéséről; a berajzolt utak, autóbúsjáratok is csupán a kerület Kőbánya felé néző határáig nyújtottak tájékoztatást.

Falu vagy városrész?

„Micsoda város” a Rákosok?

Rákoskeresztúrt és környéke, amelynek beutazásához a mesebeli hétmérföldes csizma is elkelne közlekedési eszközként, a mai napig is összesen egy igazi nagyüzemet mondhat magáénak: az Egyesült Vegyiműveket. Van viszont rengeteg szépen gondozott földje, sok-sok zöldségekertje, falusi háza; és két termelőszövetkezete, jövedelmező szarvasmarha-tenyésztéssel, sertésállománnyal.

Tehát nem város.

Igen ám, de 51 ezer lakosából 26 ezer az aktív kereső, és ebből a 26 ezerből 18 ezer az iparban dolgozó fizikai munkás. Ráadásul a mezőgazdaságban dolgozó háromezer lakos többsége sem parasztember, hanem lakatosként, villanyszerelőként, építőmunkásként, traktorosként dolgozik a két termelőszövetkezetben.

Márpedig miféle falu az, ahol ennyi ipari munkás él?

Jó, jó — hallatszik az urbánus ellenvetés —, de ahol minden hatméternyi útból öt méter a földút, ahol minden három lakásból kettőben ismeretlen a vízőblítéses WC, és az emésztőrendszer alkotja a „köz-művesítést”, ahol minden egyes általános iskolai osztályra 45 gyerek jut, félszáz ezer lakosra viszont összesen egy középiskola, ahol a legszebb zöldterületnek és óvodának helyt adó teret 525. térnek nevezik hivatalosan — az talán város? Vagy talán nem a falura jellemző, nem a hosszú, unalmas falusi estékre utal-e a magas népszaporulat, az évi kilencszáz éves ületés?...

Mindezzel szemben viszont az is tény, hogy tanuszodát, felüljárót, AFIT szervíz-kombinátot, 3500 lakásos városközpontot nem szoktak falvak részére tervezni!

Abban is van igazság, hogy Pest megyének alighanem dédelgetettebb gyermeke lett volna a Rákosok, ha övé marad, mint a fővárcsnak, amelynek másik huszonegy kerületet, megannyi „éhes száját” kellett és kell táplálnia. S mért az igazság mindig konkrét, félre kell tenni a vakvágányra vezető vitákat, s ragaszkodnunk kell a realitáshoz: a XVII. kerület a mai, az egységes Budapest szerves része. Nem ennek a Budapestnek a bűne, hogy huszonkét kilométerre a Lánchídtól, a családi házak ezreiben valamikor csak egyetlen szoba építésére tellett az embereknek. Ellenben bizonyosra vehető, hogy mire a mai rákoskeresztúri gyerekek, „a hosszú falusi esték” szülőttei felnőnek, épp úgy maguk körül találják a toronyházakat, a közművesített, több szobás lakásokat, az aszfaltjárdákat, a szakorvosi rendelőintézeteket, iskolákat, filmszínházakat, egyezőval Budapest gondoskodásának — s a Budapestről gondoskodásnak — minden jelét, mint bármely más kerületben.

Királyok, analfabéták, ingázók

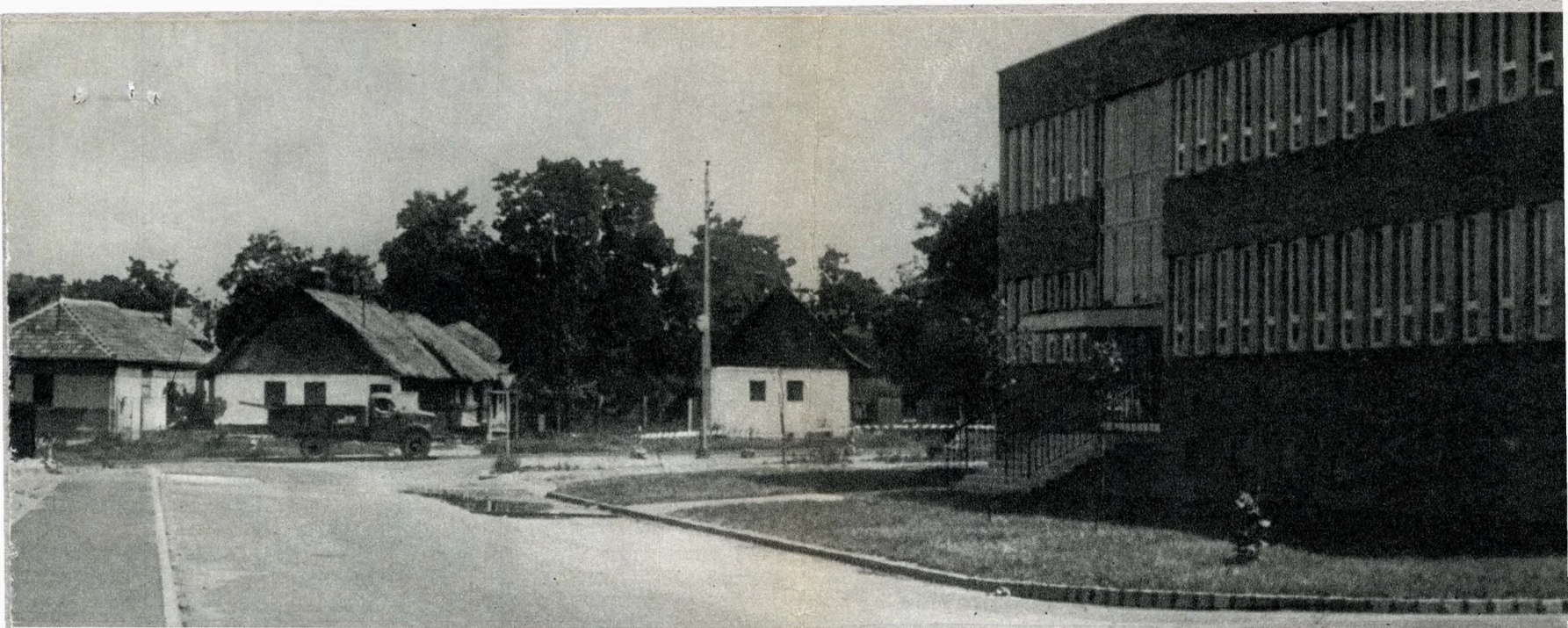
Az öt Rákos-község szegénysége, elmaradottsága valóban legendás volt. 1946-ban például összesen annyi burkolt járdaútja volt a 62 négyzetkilométernek, mint amennyi a Népköztársaság útja két oldalának.

Rákoskeresztúrt fő útvonalára, a Pesti útra néző, kilométerekre nyúló házsortól talán a kecskeméti tanyavilág építményei is különbek voltak. Arról már nem is szólva, hogy a felnőtt lakosok egyharmada — fővárosi közelség ide, fővárosi közelség oda — analfabéta volt.

Mivel „vigasztalhatták” a Rákosok népét? Olykor a történelemmel. Azzal, hogy Árpád a Rákos mezejére vezette őseinket, ugyanitt választották meg Róbert Károlyt királynak, s ugyanitt hívta össze Hunyadi János a rendeket ötesztendő László fia királlyá választására. Sajnos, ez a történelmi színhely kissé elnagyolt, bizonytalan, és a XVII. kerület nem sajátíthatja ki magának. Az oly sokat szereplő Rákosmező ugyanis éppúgy lehetett Zugló, mint Kőbánya vagy Rákospalota. Ami bizonyos: a legrégibb oklevél dicsősége Rákoscabának ítéltető ezen a területen, hiszen őriznek egy kilencszázegynéhány évvel ezelőtt kelt írást, amely már említést tesz Chaba Racusáról. Dokumentum van arról is, hogy a környék egykor a Werbőczyek birtoka volt, s az is tény, hogy a török hódoltság után mindössze egyetlen család maradt életben a mai Rákoskeresztúrt területén. Egyszerűen: a városrész nem sok adalékot tehet hozzá Pest történelmének kincsestárához. Kultúrtörténeti mozzanatokat annál inkább. A rákoscabai templomban esküdött örök hűséget Jókai és Laborfalvi Róza, itt élt évekig és alkotta meg a többi között A csodálatos mandarint Bartók Béla, kertés házában gyakori vendég volt Kodály Zoltán, Reinitz Béla, Balázs Béla és mások. A kerületben lakott, dolgozott Dési Huber István és Derkovits Gyula.

E néhány kultúrtörténeti adalék után fordítsuk a szót a közlekedéstörténetre, hiszen a Rákosok életében évszázadok óta központi helyet foglal el a közlekedés. Annyi bizonyos, hogy már a terület őslakói is „ingáztak” a Rákosok és a Duna bal partja között, s a falvak későbbi, szlovák és német ajkú lakossága is rákényszerült az örökös napi vándorútra, gyalogszerrel vagy szekérral, a pesti piacolás nyújtotta megélhetési lehetőség miatt. Mondani sem kell, hogy az ingázás méretei manapság már nem mezőgazdasági, hanem ipari tényezők miatt szembetűnőek. A zöldséget, gyümölcsöt,





Csigó László felvételei

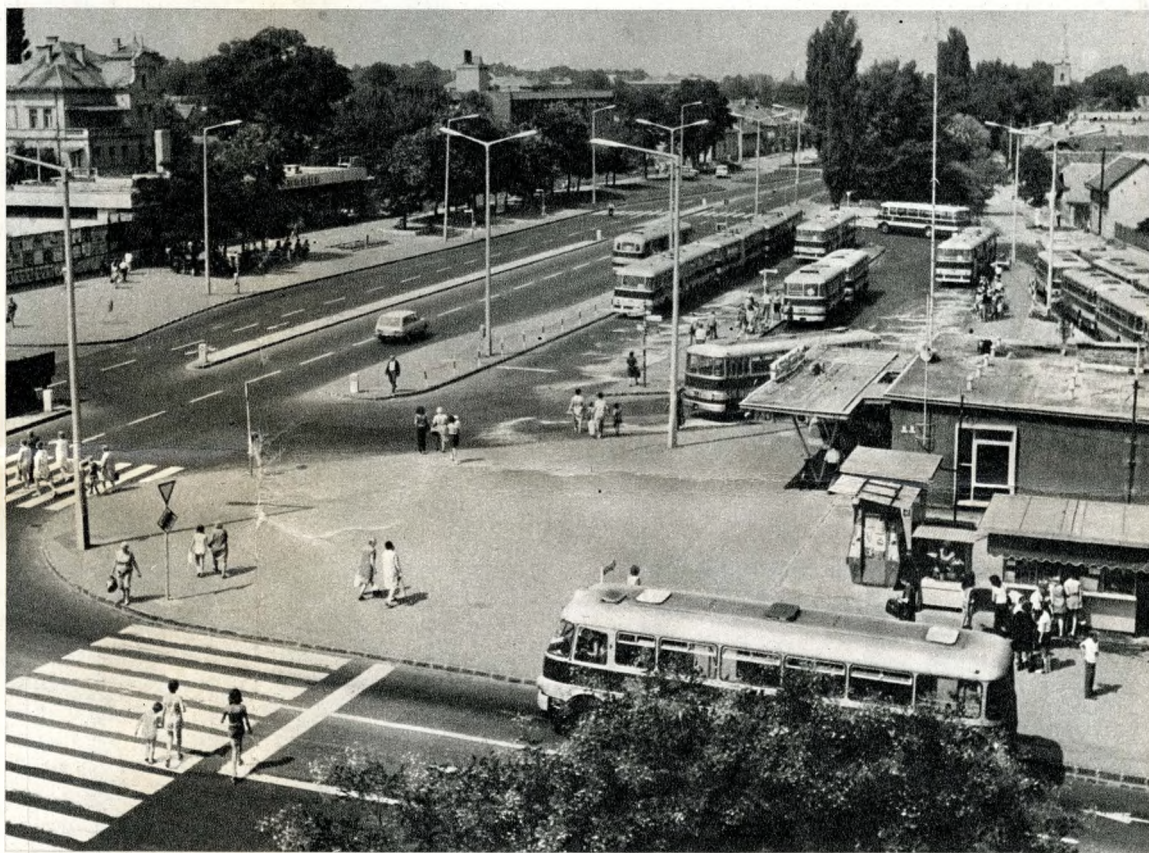
Az autóbusz-végállomás

baromfit, tojást fuvarozó őstermelőktől munkások és iskolások vették át a stafétát, pontosabban: a vándorbotot. Híján a kerületi iparnak, az aktív keresők döntő többsége — a diákokkal együtt majdhogynem minden második lakos — naponta kétszer teszi meg a főváros más területeihez vezető több kilométeres távolságot munkahelye, iskolája és lakhelye között.

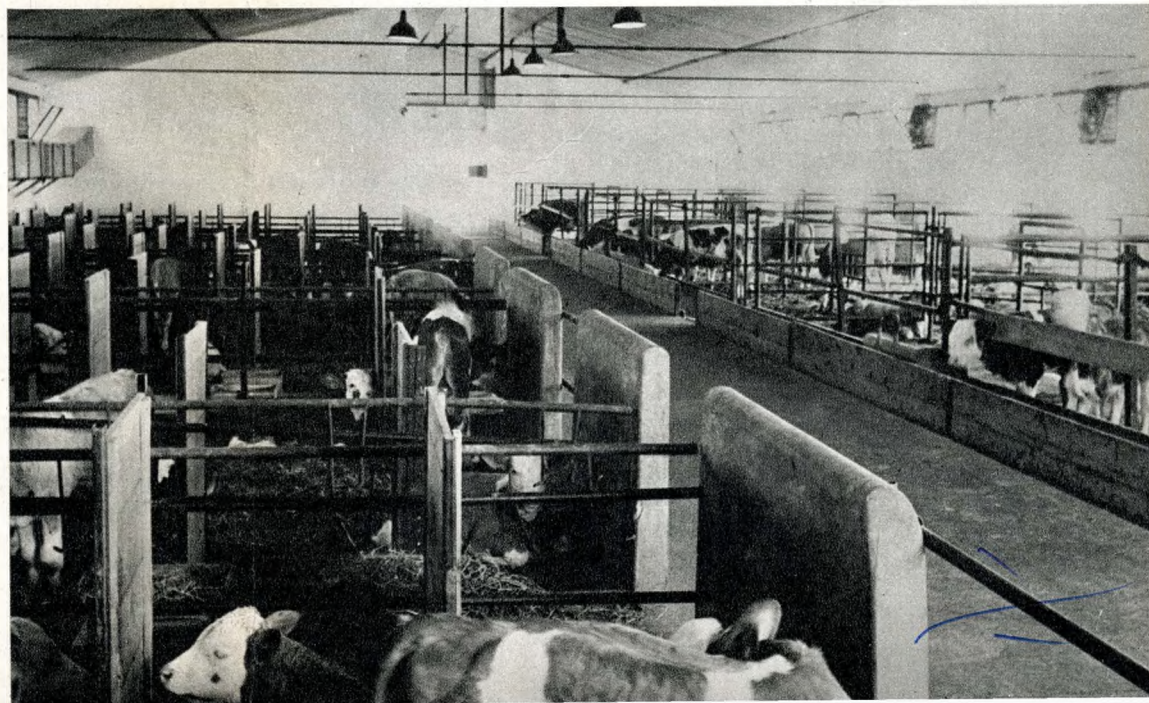
Márpedig ez az út a budapesti tömegközlekedés viszonyai között olykor irdatlanul hosszadalmasnak és fáradságosnak tűnik. Ráadásul a kerület iparának egyetlen reprezentánsa, az évente 1,3 milliárd forint értéket termelő Egyesült Vegyiművek is nehezíti a helyzetet, mert jórészt nem kerületbeli, hanem vidékről bejáró dolgozókat foglalkoztat. Az illetékes fórumokon mindenestre örökös napirendként szerepel a XVII. kerület közlekedése, s a szakemberek minden alkalommal meg is állapítják, hogy errefelé a tömegközlekedést „minden tekintetben zsúfoltság jellemzi”. A gyakorlatban azonban ez nemcsak a kényelmetlen utazásban jelentkezik, hanem abban is, hogy a ritkán, s a sorompók miatt lassan közlekedő autóbuszok naponta, hetente, havonta sokszáz ezernyi órát vesznek el az ingázó keresztúriak oly értékes szabad idejéből.

Biztató, hogy egy idő óta kedvező intézkedések láttak napvilágot a „vándorok kerületének” és a főváros belső részeinek jobb közlekedési kapcsolata érdekében. Már gyorsjárat könnyíti a rákosligeti autóbuszutasok helyzetét, az Őrs vezér térig közlekedő betétjárat is megindult a rákoshegyiek részére, valamelyest sűrítették a főváros központjába induló autóbuszok számát s a közelmúlt hetekben készült el a Jászberényi úti vasúti-közüti felüljáró, amely lényegesen megrövidíti a XVII. kerületiek utazási idejét.

Mindehhez ugyan nincs sok köze a közigazgatásilag Pestlőrinchez tartozó Ferihegyi repülőtérnek, mégis azzal zárjuk a Rákosok közlekedéstörténetének fejezetét; forgalma ugyanis a XVII. kerület csendjét, nyugalma zavarja. Orvosság nincs ellene, hiszen valamilyen irányból mégiscsak meg kell közelíteniük a gépmadaroknak Budapest egyetlen polgári repülőtérét. Ebből a Rákosoknak jutott a zajos dicsőség...



Az „Összefogás” Tsz tehénistállója





A Tanácsközpont



Falusias utcaképlet

Mind több „falmelléki”...

Városi nivóra közművesíteni néhány, százszázalékosan falusi települést — nos, ez majdhogyanem annyi munkába és pénzbe kerül, mint egy új város építése. Érzik ennek igazságát a területben is, amely egyedülként foglalja el az utolsó helyet a budapesti kerületek között a víz-, gáz-, csatorna-, út- és járdahálózat kilométerátlagában.

Ivóvizet fakasztani sohasem volt könnyű dolog a Rákosok környékén; jókora területeken igen gyenge a kutak hozama, ráadásul a talajvíz meglehetősen szennyezett. Így hát nem egyszerűen komfort kérdése, hanem alapvető közegészségügyi érdek fűződik a vezetékes víz, a „falmelléki” térhódításához. Ennek megfelelően a tanács is tekintélyes kedvezményt nyújt a lakosoknak, hozzájárulva a kommunális ellátás növekvő költségeihez: a kerületi lakosoknak csak 2500 forintot kell fizetniük a hálózati ivóvíz bevezetéséért. Ez lényegesen mérsékelt ár, mint bárhol másutt a fővárosban vagy vidéken.

A tempó egyébként öröndetesen gyors: 1966—1970 között harminc kilométernyi vízvezeték fektettek le, az utóbbi két évben 36 kilométernyi, két és fél ezer családi otthonhoz elegendőt. A kutak területében a vízvezeték hossza ma már meghaladja a 200 kilométert s a jelenlegi ütem mellett az ötödik ötéves terv végére e tekintetben befejeződik a XVII. kerület urbanizálása. Éven-

te 15 kilométernyi csővezeték lefektetésére persze a tanács is csak úgy képes az anyagi fedezetet előteremteni, hogy lemond a járdaeépítési programról, arról, hogy 1975-ig újonnan aszfaltozott gyalogjárda húzódjon ezer ház előtt. Igaz, a hajdani négy kilométer helyett ma már nyolcvan kilométer a korszerű járdák hossza, de még ez is elenyészik a terület út- és utcarengetegében.

Halvány előjelei mutatkoznak a fordulatnak az útépítésben. A Férihegyi út egyes szakaszaira, a Cinkotai útra, a Péceli útra, a Kasztelli utcára az elmúlt két évben aszfaltszőnyeg került. De a 353 kilométernyi hosszú kerületi úthálózatnak még mindig csak a hatodrésze burkolt, s a jelenlegi tempó édeskevéssé ahhoz, hogy fél évszázadon belül megszűnjének a földutak.

Egy tanteremre negyvenöten

A Rákosokról is eltűnt az analfabetizmus, amely a főváros szomszédsága miatt oly szembetűnő volt. De a kulturális felemelkedés még megoldatlan feladatai sem csekélyek. Olyan „apróság”, hogy a kerület nagy kiterjedése, megoldatlan közlekedése és a falusi átlagnál is gyengébb közvilágítása a legkevésbé sem vonzza az embereket moziba — ez még csak nem is foglalkoztathatja különösebben a művelődésügy szolgálóit. Annál inkább nyugtalanítja őket az iskolahelyzet.

Az általános iskolák nyolcadik osztályát





Játszótér

Mezőgazdasági terület



végző kerületi tanulóknak háromnegyed része fizikai munkások gyermeke, épp ezért a Rákosok joggal várják a főváros intenzívebb támogatását! Nemcsak egy második középiskola építésében. A kerület általános iskoláinak minden egyes osztályára átlagosan 45 tanuló jut, pedig számuk most még csak négyezer körül jár. A magas születési arányszám miatt azonban az 1978—79-es tanévre várhatóan a hatezret is fölülmúlja majd a XVII. kerületi iskolások száma. Tantermek építése nélkül akkorra a jelenleg általánossá vált két műszakos tanítással sem lehet majd győzni a munkát.

Hasonló gondot okoz az óvodahiány, amely a magasabb helyi népszaporulat miatt itt még fájóbb, mint Budapesten általában. Annak ellenére, hogy minden száz férőhelyre száznegyven gyermeknek szorítanak helyet a kerületi óvodák, évente több száz szülőt kényszerülnek visszautasítani a társadalmi felvételi bizottságok. Ennek ismeretében illeti különleges elismerés a közületekben oly szegény kerület patronusait, akik valóban erejükön felül igyekeznek segíteni abban, hogy két éven belül négyszáz gyermek elhelyezéséhez elegendő óvodai férőhellyel gyarapodjanak a Rákosok. Az Egyesült Vegyiművek 3 millió, a Hungarocamion 2 millió, a Kislakásépítő Vállalat 400 ezer, az Összefogás Tsz 600 ezer forinttal, a MEZŐGÉP pedig 800 ezer forint értékű társadalmi munkával járul hozzá az óvodaépítési programhoz; a kerület másik termelőszövetkezete, a Rákosvölgye egy irodaépületet és a hozzá tartozó 700 négyszögöles telket valóságos értéke feléért bocsátott a tanács rendelkezésére; egyúttal a tsz építőbrigádja óvodává alakíttatja át az épületet; ez éppen egymillió forintos megtakarítást jelent a tanácsnak.

A XVII. kerületben végzett őrző — legalábbis Budapest egészségének fejlődéséhez viszonyítva — most még talán sok lehangoló tapasztalatot hozott. Épp ezért illik ide egy kis „happy end”. Pontosabban: az épülő kerületközpont. Ahol négy- és tízeletemes házakban többszáz gázfűtéses, csatornázott, hideg-meleg vizes, beépített bútorokkal ellátott családi otthon kap helyet. Ennek jelentőségét a fővárosi belterületek lakosai aligha tudják oly nagyra értékelni, mint a keresztúriak. A falu főutcája helyén végre igazi városrész-központ épül, a toronyházak tövében ABC áruházal, új, 14 millió forintos szakorvosi rendelőintézzel, szolgáltatóházzal, gyógyszerházzal, postaépülettel, vas-műszaki áruházal. Az üzemek és a tsz-ek az OTP közreműködésével csaknem háromszáz öröklakás építéséhez láttak hozzá. Ezek az új házak is fokozatosan feledtetni fogják a szegényes családi házak nyújtotta látványt. Jövőre megnyitja kapuit az ötvenmillió forintos költséggel épülő autószerelv-kombinát, amely több száz kerületi lakosnak biztosít munkahelyet. Megkezdik végre a Rákospatak medrének rendezését (mert a környékét mindmáig fenyegeti az árvízveszély). Gázfűtéses, két-háromágyas szobák fogadják már 1974-ben a 450 férőhelyes új, modern szociális otthonban a rászoruló öregeket. S még lehetne sorolni azokat az adalékokat, amelyek bizonyítják: Budapest nem feledkezik meg a XVII. kerületről.