

Ferencváros találkozott a Dunával

A Vágóhid utca és az Üllői út ♦ Az első vízparti park

Egy riporttal mentem a randevúra: Móricz Zsigmond írta a megrázó sorokat a Ferencvárossal 1933. november 17-én a Pesti Naplóban. Beültünk a kocsiba, körútra indultunk, s közben jó néhány-szor előkerült a Móricz-riport is.

Diákszállók

Térképet mutatnak vendéglátóim: dr. Keszei Pálné, a IX. kerületi Tanács elnöke és Kóbor István, a tanács építési osztályának vezetője. A Ferencváros térképét. A Duna-parthoz közelítve, sűrű piros szín, odább nagy barna pusztaság. Amit a térkép is jelez: a kerület mintegy 120 ezer lakója 12,24 négyzetkilométeres területen él, a lakók 85 százaléka a belső két és fél négyzetkilométeren zsúfolódik össze. Az aránytalanságra jellemző, hogy míg az Üllői úti lakótelepen egy hektárra 350 ember jut, addig a belső Ferencvárosban csaknem a duplája: 625 lakó! Négy és fél négyzetkilométert foglalnak el az ipari települések; 1,8 négyzetkilométer a teljesen aránytalanul eloszló zöldterület; ha a burkolt útfelületet egy hosszban terítenek, 75 kilométer hosszú országút lenne.

A Közraktár utca—Kinizsi utca sarkán kezdődő építkezés jelei: itt épül a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem 600 személyes, modern diákszállója. Három toronyépület, közte földszintes összekötő egységek: étterem, klubhelyiség, társalgó. Móricz azt írta: „Diákszállások vannak, ahol a jövő ifjúsága képtelenül szomorú földszintes házakban éltek: a Népkönyvtár akciójának legyen azért mégis hála...”

Költözik a hídgyár

Fordulunk a Duna-partra, a Boráros téri hídtól északra. Csúnya, ormótlan raktárházak, mellettük üde zöld park.

Móricz Zsigmond:

„Budapestnek legkülönösebb sorsú kerülete a IX. kerület, a Ferencváros. A Duna partján hever, de úgy elválasztva a Dunától, mintha tíz kilométerre volna tőle. A Ferenc József-hídtól, ahol a kerület kezdődik, egész az összekötő vasúti hídig, sőt, a soroksári Duna-ágon végig, vasúti vonal fekszik, amely átjárhatatlan korlátként keríti el a várost a Dunától. Most, ötven éve építették meg a Közraktárakat... Budapest még hosszú kilenc évig, 1942-ig ki van téve annak, hogy ez a mesterséges gát megakadályozza a városrész életét...”

Eltelt azóta néhány-szor hosszú kilenc év. Három közraktárépület még ma is áll,

de a vasút már nem jön ideig. A közraktárak és a híd közötti területen — ahol Móricz idején az elevátorház állott, ahová a háború után a Hídfenntartó Vállalat költözött — ma végre Duna-parti parkja van a Ferencvárosnak. Hosszú harc után a vállalat megszüntette telepét, tavaly már állt a park, de még benne futottak a régi sínek. Most már nincs sín, vasút sem futhat a raktárakig, s ez nyújt titkos reményt a kerület vezetőinek: talán meggyorsul a raktárházak kiköltöztetése, s akkor meghosz-szabbíthatják a parkot északnak is. Déli irányban már jobbakk a kilátások. Rendezik majd a Boráros teret. A 2-es végállomásánál díszelgő ócska bódékat már bontják, az árusokat hátrább költöztetik. Október elsején abbahagyták a munkát a híd déli lábánál, a hídgyárban; végre ez a terület is a Ferencvárosé lesz.

Autópálya

Megyünk a Soroksári úton: fektetik a síneket. Tervről hallok: most, az első etapban, két és fél kilométer hosszúságban kétszer két nyomsávós, középen osztott, leállósávós autópálya épül a Boráros tértől a Máriássy utcáig. A keresztező iparvágányokat már felszedték, átépítik a közműveket, helyet csinálnak a földgázvezetékeknek a mélyben, bontják a Duna-parton éktelenkedő régi gabonatarát és a Soroksári út felett a malomhoz vezető szállítóhidat. Nincs már rá szükség: teherautókon jön a búza.

A vasúti sínek? A MÁV-pályaudvar? Marad. Pedig a kerületiek azt szeretnék, ha ez a Duna-part is a Ferencvárosé lehetne, ha valahová messzebbre helyeznék a pályaudvart.

A Vágóhid utca sarkához érünk. A felfordulás itt még nagyobb, mint a Soroksári út más szakaszain. Hosszában az út épül, keresztben a távfűtőhálózat vezetékeit fektetik: a csokoládégyár, a vágóhid és a többi környékbeli üzem kap majd innen meleget. Tisztább lesz a kerület, kevesebb gyár kéménye szennyezi a levegőt.

Apropó: levegőszennyezés. Mi lesz végre az Allatifehére Vállalattal? Mély sóhaj: évekkal ezelőtt úgy volt, hogy Taksonyba költöztetik, de azt a területet üdülővezetnek nyilvánították. Most végre Tökölön épül az új gyártelep, remélik, hogy 1970-ben megszűnik Budapesten ez az üzem. Előbb? Nem.

Sportkert, földalatti

Megyünk a Gubacsi úton. Modern épület: a Húsipari Kutató Intézet — stílusosan — a vágóhidak közelében. Új benzinkútállomás. A túlsó oldalon új épület: könyvtár. Ujra Móricz: „Ebben a városrészben... nincs egyetlen könyvkereskedés sem.” A kerületben ma a Szabó Ervin Könyvtárnak hat fiókja működik, de könyvesbolttal ma is a főváros legrosszabbul ellátott kerülete. A Ferenc körüti üzleten kívül csak a Jegyzetellátó árusítóhelye működik. Jó mozi is hiányolt Móricz. Hiányolnak kísérőim is, de már mutatják az Üllői úti lakótelepen az új, négyszáz személyes mozi helyét: „Leutaztunk Tatabányára, megnéztük ott az új mozi. Valóban mindent tud. Nem terveztünk újat, pontosan az épül fel itt a telepen.”

Csinosítják a telepét. Kite-ritik a rajtot: itt a sportkert,

ott lesz a gyermekjátszóter — hullámos mászó, kisgolfpálya, labirintus, mászóki-tyó, golyózógödör. Jövőre mindez elkészül a valóságban is. A másik terv már formájában is látszik: felsőfokú külke-reskedelmi technikum épül. Kérik, okvetlen írjam meg: köszönik a Fővárosi Kertés-zeti Vállalatnak, hogy ilyen szépen rendben tartja a telepet.

Jövünk visszafelé az Üllői úton. Itt lesz a kéreg alatti földalatti, ott az új Fradi-pálya. S odább, a Vágóhid utca 37., a legátkosabb örök-ség abból a mórliczi időből. Százhuszonegy lakás, nem tudni, hány gyerek, rossz la-káskörülmények. Ha ezt meg-oldhatnák, sokkal könnyebb lenne. Most 11 lakást szanál-nak, de a többivel még vár-ni kell. Eles a kontraszt, pe-dig autón csak másod-percek telnek, amíg a Hámán Kató úti szövetkezeti lakóte-lep elé érünk — 625 modern lakás, beépített konyhákkal, gázfűtéssel, állandó meleg vízzel. Mellette park, játszó-ter.

Azt mondják, ugyanilyen volt itt is, mint amit az előbb láttunk...

Sárdi Mária