

Kerületünk története

244

A főváros központi szerepét, fontosságát növeli a vasútépítés nagyarányú fellendülése is. 1867—73. között, több, mint négyezer kilométer vasútvonalat építettek, s ebben a fejlődő hálózatban a forgalom középpontja Budapest. A kormányzat elsősorban az itteni építkezéseket támogatja és letelepedésre készíti a vidékről felszivárgókat. A lakosság száma rohamosan nő, (ezen a kijelentésen ma már mosolyognunk kell, de az akkori viszonyokat tekintve, bizony tekintélyes lépés volt előre) 1869-ben már 280 ezren a századfordulóra pedig 733 ezren lakják a fővárost. Harminc év alatt majdnem háromszorosára emelkedett a lélekszám.

A képviselőházban 1872 novemberében újabb rendeletet hoztak, amelyben kimondták, a főváros Buda, Pest, Óbuda és a Margitsziget területéből alakul — megtörtént tehát a városrészek egyesítése is. Az első főpolgármester Ráth György, polgármester: Kammermayer Károly, Gerlóczy Károly, pedig alpolgármestere lett a fővárosnak.

Budapest nagyszabású városfejlesztési terve a legszükségesebbel, a fővárosi Duna-szakasz szabályozásá-

val kezdődött. Az első lépés az árvízveszély megszüntetése volt, a továbbiakban pedig kiépítették mindkét oldalon a rakodópartokat is.

Szélsőséges volt ebben az időben a Duna mélysége és szélessége is, míg például a Lánchídnál négy és fél méter volt az átlagmélység, a Műgyetem magasságában ez a szint két méterrel csökkent. Ilyen körülmények között természetesen nem volt biztonságos a hajózás sem és az emelkedő vízállás esetén nehézkes volt a védekezés. Változtatni kívántak ezen az állapoton a Duna szabályozásával és e munka során szorították vissza a Gellérthegy alatti széles szakaszt. Mélyült a folyó, egyenletesebben, gyorsabban folyt le a víz. Rendbe hozták a lágymányosi zátonyos szakaszt is és a szabályozás folytatás kihasított holt mederrész sokáig fennmaradt.

A felső körülrész, lágymányosi tóként ismerték és itt rendezték meg a millenáris-ünnepségek idején a „Konstantinápoly Budapesten” című kiállítási városrészt. A tó szigetén pedig Ósbudavár néven, mulatót létesítettek. Így a környék a millenium idegenforgalmának egyik érdekessége, látványossága lett.

A századfordulón kezdő-

dött meg a tó feltöltése három szakaszban, s a harmadik, befejező, csak a második világháború után, a romos épületek helyreállításakor zárult. Napjainkra csak egy kis víztükör maradt a tóból, a vasúti töltés mentén. A Duna-meder feltöltésével, több mint 200 hold értékes területtel gyarapodott a kerület.

Alighogy végeztek a Duna szabályozási és partépítési munkálataival, 1876 tavaszán, rendkívül magas, szokatlan erejű árvíz vonult végig a folyón, bebizonyítva, hogy a partok magassága még így sem elég, tehát az ár elvonulása után, a 0-ponttól számítva, 10 méterre emelték. Hogy erre milyen szükség volt, igazolják az 1938-as hatalmas vízállások is — a nagy tavaszi árvíz 9,36 méterrel tetőzött!

A vasútépítés rohamos fejlődése, a meglévő vonalak egységes vasúthálózatba való összefogását kívánták. Ennek a tervnek megfelelően, került sor a jobb és bal part összekapcsolását biztosító, első dunai vasúti híd megépítésére.

Az összekötő vasúti híd, Feketeházi János, magyar államvasúti főmérnök tervei alapján épült, a vasanyagot Belgiumból és Franciaországból szállították és 1870. októ-

ber 24-én adták át a forgalomnak. Később — az első világháborút megelőzően — új hidat állítottak a már meglévő híd meghosszabbított pilléreire és ez már tökéletesen biztosította a vasúti forgalom zavartalanosságát. A kétvágányú, négy nyílású, vonóvasas, rácsos ívhid Kölbber Ernő MÁV-főfelügyelő tervei szerint épült.

Az általános városrendezési terv új célt tűzött a lakosság elé: a pesti kiskörút közvetlen összeköttetését Budával, a Vámház téri új hídon át. Az építés megkezdését sietteték a közelgő millenáris-ünnepségek is. Ezzel magyarázható, hogy igen rövid idő alatt át is adták a forgalomnak a mai Szabadság-híd elődjét.

Ezután még gyorsabb fejlődésnek indult a kelenföldi és lágymányosi városrészt. Korabeli krónikák szerint: az új híd megnyitása újabb korokat nyitott Lágymányos életében. Villamos vasútat kap, amely a Fehérvári úton át Kelenföldig közlekedik. A HÉV-járatok szintén hozzájárultak Lágymányos forgalmának növeléséhez. Majd később, elkészült a kerület szabályozási terve is. Eltűntek a foghíjak a Fehérvári úton és gyors ütemben emelkedtek a házak a Villányi úton is. Az itteni építkezések

a város külső arculatán sokat rontottak. A magas háztömbök elvették a természetis szépségekben gazdag Gellérthegy felé irányuló kilátást. Ennek az akciónak a során szabályozták a kerület útvonalait is. Ebben az időben települt át az akkori József-Műgyetem Lágymányosra.

Érdemes ennek a múltjáról is néhány mondat erejéig megemlékezni, hiszen gyárunk dolgozói közül sokan szereztek már vagy szereznek a jövőben ott diplomát.

A Műgyetem őse, a József Ipartanoda volt Megnyitása után egy évtizeddel politikummal alakították, majd 1871-ben Eötvös József szorgalmazására, emelik egyetemi rangra. Egyik helyéről a másikra vándoroltatták, előbb az akkori Budavári Nyomda épületében kap szállást, onnan Pestre helyezik át a Lónyai és Csillag utca sarkán levő bérházba. 1882-ben újabb költözés, most a Múzeum körúti palotába, s mivel hamarosan ez az épület is szűknek bizonyult, a Lágymányoson talált végleges otthonra. Az egyetem napjainkra is tovább épül, bővíti, új és új karok nevelik a szakembereket.