

385.614

"1914"



Szerző

Cím

Budapest rakpartjai.

Forrás:

Pesti hírlap

Bp.

1914 11/5

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Budapest rakpartjai.

(A nagy árvizek idejétől máig.)

A budapesti kereskedelmi kikötő a legaktuálisabb középítési probléma, amelynek megoldása után ábrázolják a termelők, a kereskedők tömege, várva-várják a vállalkozók, nagyszerű munkaalakat kínál a sanyaru helyzetbe jutott munkásoknak, s mielőbbi megvalósulását óhajtja Budapest minden barátja, aki meg tudja becsülni a Dunának, ennek a hatalmas víziútnak jelentőségét. Budapest alakulását és nagyszerű kifejlődését mindenekfelett a Dunának köszönheti, bármilyen mostohán bántunk is vele a legregibb időktől máig. Habár a Duna vonzotta ide a letelepülőket, s a vasut nélküli időkben az egyetlen komoly forgalmi vonal volt, partjai nagyon sokáig rendezetlenek maradtak. Árviz árvíz után pusztította Pestet és Budát s ezek közül a legveszedelmesebb 1799-ben a mai Ferencvárost teljesen rombadöntötte.

Ez a pusztító árvíz azután védekezésre ösztönözte a lakosságot. Ekkor építették ki a váci és soroksári védőgátakat, az ezeket egybekapcsoló dunaparti töltést és a Tüköry-töltést. Ez a szerény védekezés azonban keveset segített. 1838-ban az árvíz újabb rémes katasztrófát okozott. Mint a régi irások mondják, hetven millió kárt okozott az árvíz, s másfélszáz ember esett a Duna hullámainak áldozatul. Ugy látszik, szükség volt erre az újabb csapásra, hogy az árvíz elleni védelem ügyében ismét tegyenek valamit. A nagy megdöbbenés után újabb védőtöltéseket építettek, amelyek végigvonultak a Duna mentén, másrészt pedig közlekedési vonalakul szolgáltak, mint a váci országút, a ke-repesi-, üllői- és soroksári-utak s a Viktoria-védőgát.

Megindultak azután a tervezgetések a folyam szabályozására is. Az állam, Buda és Pest városok, sőt magánosok is terveket dolgoztak ki, tanácskoztak, vitatkoztak, de egyelőre nem csináltak semmit, mert nem volt pénz. Mintha csak a mostani helyzetet látnók a mult ködén keresztül. Annyi haszna azonban volt ezeknek a tárgyalásoknak, hogy a terveket azután később felhasználták. Volt azután egy pozitív haszna is az árvíz utáni nekilendülésnek: siettetta a Lánchid felépítését.

— Ha a hid meglelt volna — mondta Clark Vilmos, a Lánchid tervezője — Pest lakói Budára menekülhettek volna az árvíz elől.

Ez a kijelentés sokat lendített a hid dolgán s 1840-ben megkezdték az építését. Most, hetvennégy év múlva ismét építik a hidat, amelynek munkálatait rövid időre be kellett szüntetni a jégtorlódás következtében beállott áradás miatt.

Sok idő telt el a hid felépítése után, amíg komoly lépések történtek a Dunapartok javítására. A kezdet az volt, amikor Széchenyi István alapítása, a Duna-Gőzhajózási Társaság 1858-ban és a következő évben 280 méter hosszú, tágas rakodópartot épített a pesti Lánchid két oldalán s a partot raktárakkal látta el. Néhány esztendő múlva a főváros ettől lefelé 374, felfelé 664 méter hosszú, emeletes rakodópartot épített.

A rakodópartokkal kezdődött a Duna szabályozása. Eltűntek a hajózási akadályok, kikötőhelyeket létesítettek, majd a kiegyezés után az állam vette kezébe a Dunaszabályozás ügyét. Az 1870. évi X. törvénycikk új hidak és rakodópartok mellett nagyobbszabású kikötőket is ígért, azonban a kikötők nem épültek fel. Törvény

volt, de a pénz hiányzott.

A törvénycikk értelmében 1871-től 1876-ig párhuzam-műveket gátakat emeltek, kotortak, 4300 méter hosszú emeletes, lépcsős rakpartot építettek, a pesti oldalon a Margit-hid és a Zoltán-utca között 1130 méter, a vámház előtt 165 méter hosszban, a budai oldalon a Margithid és a Rudas-fürdő között 3005 méter hosszban. A főváros építette ki 1870-től 1873-ig a Petőfi-tér és a Ferenc József-hid között a 776 méter hosszú lépcsős rakpartot, a Fővámter előtti 105 méteres ferde és emeletes rakpartot.

Még egy nagy árvízre volt szükség, hogy újabb alkotások jöjjenek létre. Az 1876-iki nagy árvíz után kiépítették az óbudai és filatorai töltést és a vizafogó-gátat. 1879-től 1881-ig építették ki a Csepel-rakpart felső részét 850 méter hosszú köfállal fővárosi és részben állami költségen. A Csepel-rakpart alsó részét 1275 méter hosszban azután a Máv építette ki 1880-tól 1884-ig.

A legújabb időkben, 1898 és 1899 években épült a budai oldalon a 755 méter hosszú lépcsős és emeletes Gelléri-rakpart, 1900-tól 1903-ig az 1543 méteres Ujpesti-rakpart. Mindkettőt a főváros építette állami támogatással. A legutolsó alkotás az 1909-ben épült Műgyetem-rakpart volt 490 méter hosszban az új műgyetem előtt.

Ilyenförmán jelenleg a pesti oldalnak 7172 méter, a budainak 4189 méter hosszú rakpartja van, vagyis mind a két oldalnak összesen 11361 méter. Ezek a rakpartok azonban legnagyobb-részt nem alkalmasak átrakodási forgalom lebonyolítására. Oka ennek az, hogy a multhatlanul szükséges vasuti kapcsolat és az átrakodó berendezések hiányoznak, sőt a helyzet olyan, hogy azok ma már nem is pótolhatók. Miközben főképen azzal törődtek a Dunapart kiépítésénél, hogy szép kerethez jusson a főváros, a kereskedelem lebonyolítására szükséges létesítéseket elmulasztották, s megtörtént, hogy a Duna hajózási forgalma és a városi forgalom között a kapcsolat idővel megszakadt. A kereskedelmi kikötőt ígérő 1870 évi X. törvénycikket a mai napig sem hajtották végre és most is ott tartunk, hogy a kikötő után kiáltozunk.

A már említett sürgető körülményeken kívül van még egy, amely önmagában is égetővé teszi ezt a kérdést. Ha késünk vele, számíthatunk rá, hogy Bécs megelőzi Budapestet, s a maga részére szerzi meg a dunai forgalomban a vezető szerepet.