



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

725.091

Szerző:

Tabori K.

Hely

Cím:

A jövődő Bpestje

Idő

"1918"

Forrás:

Virtadat

Személy

Bp.

1918. IX. 19.

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

A jövődő Budapestje

— Nagyszabású tervek —

A világháboru a régi és megszokott arányoknál sokkal nagyobbabású koncepciókhoz szoktatta már a magyar konstruktív elméket is, aminek egyik bizonyossága, hogy illetékes helyeken olyan hatalmas méretű terveken dolgoznak, amelyekről azelőtt legfőlebb csak álmodozni lehetett. A milliókkal dobálózó költségvetők korszakában egész realisan hangzik a Nagy Budapest néhány olyan projektuma is, amelyet négy esztendővel ezelőtt jogosan lenéző mosollyal bíralt előttem a közmunkatanács egyik szaktekintélye. Ilyen a széles *alagút* terve, amely a Duna alatt épül majd az új Országházánál. Ma már nem tartják pénzügyi bolondságnak azt a tervet, hiszen rájöttek arra, hogy a jó közlekedés milliárdnyi haszonkülönbséget jelent egyedül a székesfővárosi élelmezés lebonyolítása körül is.

Hogy ez így van, annak bizonyosságait is megadta informálóink egyike, aki Budapest élelmezési körzetének megteremtését rajzolta meg a speciális vasutpolitika fundamentumán. Kevesen tudják, hogy Budapestnek ma százötvenezerrel több a lakossága, mint három évvel ezelőtt és maga a lélekszám-emelkedés olyan új feladatokat ró a város vezetőire, amelyek gyökeres jótékony változást hoznak, vagy — ha nem teljesülnek — forradalmi állapotba kergetik a fővárost.

Nagyon józanul mondta ma az ország egyik legkitünőbb mérnöke, hogy kötelesség fölvetni és állandóan a nyilvánosság főlszínén tartani olyan kérdéseket, amelyeknek

anyagi megoldása a háboru alatt lehetetlennek látszik. Sőt éppen azért kötelesség Budapest jövődjéről beszélni, hogy teljesen érett tervek álljanak rendelkezésre a megvalósítás idejére. A munkálatok egyresze azonban már meg is kezdődött.

Ha külföldi adatokkal keresik az összehasonlítást, nagyon siralmas eredményt kapunk, hiszen Németországban például már hatmillárd márkánál nagyobb az olyan befektetés, amely direkt a békekorszak céljait szolgálja most már folyó munkálatokkal, nálunk pedig talán hatmilliót sem tesz ki minden hasonló munka egész költsége.

A kereskedelmi kikötő.

Ez most jóformán az egyetlen nagyszabású terv, amely tényleg a megvalósulás útjára került, de viszont nagyon sokáig is fog tartani a perfektuálás. Hiszen nagyszabású raktárak, dokkok, elevátorok és hajójavitó műhelyek építéséről is van szó. Magának az államnak csekély része van az egész munkában, főképp a város hajtja végre s a közmunkatanácsnak annyi itt a dolga, hogy a szabályozási tervet átvizsgálja.

Fock Ede székesfővárosi ut- és csatornaépítési tanácsnok vezeti a *csepeli kikötő háborus munkálatát*. Ha az állam átengedi a megfelelő Dunaterületet (egy része a városé) akkor a székesfőváros maga építi meg az egész kikötőt. A partfalra már kétmilliót engedélyezett a közgyűlés és most javában folyik a partfal ugynevezett méretezése. Kétségtelen, hogy a főváros egész kereskedelmi forgalmát átalakítja a csepeli kikötő.

Új pályaudvarok.

Évtizedekre visszanyuló eszme, de tulajdonképpen mindmáig pusztá idea maradt a vasuti állomásoké, mert a kormány egyetlen olyan tervet sem készített még, ami elfogadható lenne a megvalósításra. Pedig már egész sereg projektumot vetettek fel a hozzáértők. Állandó a panasz, hogy a pályaudvarok rekonstrukciója még mindig üres jelszó, hogy különösen a nyugati pályaudvar szet-szakítja a várost és közlekedésünket egyre botrányosabbá teszi a körforgalom hiánya.

Bécsben és Berlinben, vagy plane Londonban már rég megvan a körforgalom. Minden nagyvárosnak meg kellett küzdenie ezzel a problémával és mi sem bujhatunk ki alóla. De nagy szükség volna valami erélyes, Baross-féle vasuti politikusra. Elégge lathattuk a háboruban, milyen gyötrelmes bajokat okoz a tutterhelés, a katonai lefogtatás amely nem hagy elegendő vasutat a polgár megélhetésére sem. Egyik kiváló hozzáértőnk azonban, aki hivatalos állásban dolgozik, nemrég minden részletre kiterjedő új tervezetet alkotott s ha most már teljes komolysággal foglalkoznak az ügygel, nemsokára megkezdhetik az egyik pályaudvar *kihelyezését*.

A nagy élelmezési körzet.

Ide tartozik annak a felemlítése, hogy végre meg kell valósítani Budapest élelmezési körzetének hatalmas, de mégis oly egyszerű terveit is. A közmunkatanács egyik legkiválóbb tagja dr. Zubriczky József miniszteri tanácsos vetette föl ezt az ideát, amely kizárólag a budapesti lakosság élelmezését szolgálja.

Tudjuk, hogy a kofa már alig hoz valami

ennivalót Budapestre, hogy a nagyvevő keresi föl a termelőt a periferiákon is. Zubriczky propozíciója szerint külön vasutat létesítenének nagy termelőhelyekre, vicinálíst vagy villamost, amely csakis a Budapest gyomrának szánt termékeket szállítaná.

Ha meggondoljuk, hogy például Londonban ezer meg ezer, sőt százezer hivatalnok, iparos, kereskedő a maga kis *cottage*-rendszerű házában lakik Londontól olyan távolságra, amennyire Cegléd vagy Kecskemét esik Budapesttől s naponként gyors és pontos közlekedés segíti ki oda, akkor egyáltalán nem fogjuk lehetetlennek találni, hogy a bolgár módszerű termeléssel könnyen megalkotható az elemzési körzet.

Uj hid és alagut.

A föltétlenül megvalósítandó régi tervek közé tartozik Budapesten az uj hidak építése. Elég szégyen, hogy az Óbuda és a Hungáriaut között tervezett uj hid — a Margitsziget felső csucsának irányában — még nem áll, pedig már 1908-ban törvénybe iktatták az erről szóló felhatalmazást. Ha igazi külföldi szakértő jön Budapestre, mindig megbámulja a főváros szépségét és kineveli a főváros korlátoltságát, amely eltűrhetette, hogy a logjobb hidat neki vezessék a Gellérthegynék és minden komoly közlekedést szinte lehetetlenne tegyenek rajta. A Kelenföld szabályozási tervében kontempláltak egy hidat a *Boráros-tértől* át a Müeg, etem mögött szabályozott területre és biztosra veszik, hogy valamikor ez lesz az egész főváros legforgalmasabb hidja.

Messzebb eső terv a nagyszabású alaguté, amelyet az uj Országháza, illetve a Duna alatt akarnak Budára vezetni. Az egész európai kontinensen Budapest volt az első város, amelyben földalatti villamos vasut épült. Csudájára jártak mindenfelől, de azóta mértéktelenül túlszámalyta a berlini Untergrundbahn és a párisi Métropolitain.

Magyar kormány kapott már konkrét ajánlatot arra vonatkozólag, hogy a keleti pályaudvartól a Rákóczi-uton át Budára is haladó alagutatos villamost építsenek; nálunk azonban az ilyen terv elposványosodik, ha a kijáróknak elég sápnem ígérkezik a földalatti kereszt számára.

A Tabán.

Ennek a remekjövőjü városrésznek egész szabályozási tervét megállapították közvetlenül a háboru előtt és teljesen kész volt a csatornázási s az úthálózat terve is, a közmunkatanács letárgyalta, a főváros meg akarta csi-

nálni, de csak akarta. Dr. ... kezdte, Sallay tanácsos folytatta és most folyik-folydogál az eljárás, szép lassan, noha az ingatlanok nagy részét már bíróilag kisajátították.

A minap ujra láttam az egész terv gipszmodelljét. Belefájdulhat az ember szíve, ha egy kicsit végig gondolja, hogy mennyire indolensen nézik az ilyen terveket. Ha megvalósítják, tökeletesen meg fog változni az Attila-körut, mögötte az Árok-utca két völgyi útja s a többi hegyvidéki utca, mert a két említett utca kivételével az egész Tabán hegyes, dombos. Azt mondják — egyelőre higyük el — hogy ez lesz Budapest legszebb része.

A Gellérthegy.

Égen előkelő ur mesélte nekem, hogy milyen jól mulatott Berlinben — afele régimódi, keserű sirvavigadással — amikor megmutatták neki a német fővárost s nagy büszkén megkérdezték tőle:

— Ham' Sie unser Berch gezeht'n?

És elvitték a berlini Viktoria-parkba, ahol egy *műhegyet* építettek, valami öt emelet magasságut, tele rakva vendéglővel, kávéházzal, hetenkint háromszor kivilágítva. A berliniek szörnyen büszkék erre a humoros műhegyre.

Annál elhanyagoltabb a budapesti Gellérthegy. Pedig nagyrésze közterület. És a tetején levő citadellát a katonaság már tizenöt évvel ezelőtt átadta a fővárosnak, amely ennek jeléül léket veretett a falba s részben le is bontatta a kívánságára. Lehet, hogy attól féltek: majd ott lesz a pesti forradalom főfészke. De csak siralmas nyomortanya van ott szükségakásokkal.

Elhatározták, hogy a Gellérthegy nagyobb részén gyönyörű park lesz, de afele nyílvahagyott kérdés maradt az, hogy mi legyen a tetején. Már *Jókai* Mór nagyszerű palmarházat és panteont tervezett oda, később mulatóhelyet akartak fönt létesíteni. Dr. *Lendl* Adolf állatkerti igazgató pedig óriási építményt, a többi közt Magyarország domboru plasztikus térképével, az ország természeti szépségeinek panorámaszerű bemutatásával.

Siklót illetve liftszerű pályát is akartak létesíteni, de aztán fölmerült a kérdés, hogy kit vigyenek föl, ha nincs fönt semmi. A tapasztalat bebizonyította, hogy a pestiek a viláért sem mennek oda, ahol nincs megfelelő végcél (vendéglő, kávéház). Csak a szép kilátás kedvéért tömegesen sose mennek ilyen helyre.

Fantasztikus terv maradt valamennyi próbálkozás eddig, de legujabban igen komolyan foglalkoznak a Gellérthegy nagyszabású „re-

újával. Azóta, hogy az *Egysz* széle-
kancióba lépett és a fogaskerekűt is
szavazta, biztosra veszik, hogy nemcsak
Svábhegyen lesz teljes komfortu nyaralóváros,
de a Gellérthegyen is komoly program fog
végre megvalósulni. Az ország egyik leg-
kiválóbb hozzáértője mondotta:

— Nincs a fővárosnak egyetlen olyan helye sem, amely szebb jövőt igényelhetne a Gellérthegynél. Szinte a város közepén fekszik a Gellérthegy, amelynek területe még nincs agyon spekulálva. És jórészt a fővárosé. Egyik oldalán a Gellért-fürdő, másik oldalán a Rudas-fürdő s a kettő közt remek parkozás létesülhetne, amely kiegészítő része lenne a fürdőben lakók üdülőhelyének. Budapest legszebb nagy parkját lehetne itt megcsinálni. De különösen fontos és óriási jövőjü a Gellérthegy déli lejtője, amely a Kelenföld felé néz a Villányi-ut fölött. Tisztára Riviéra jellegű, az éghajlati viszonyoknál fogva is. Legtisztább levegő, remek napsütés. Erről már a régi irások beszélnek. Hajdan is itt termett Budapest környékén a legkiválóbb gyümölcs, a törököknek nagy rózsa- és gyümölcsigetje volt itt. Még ma is van ott egzotikus déli növény, amely sehol másutt Pesten, sőt az országban meg nem marad. Itt a legnagyobb gonddal kellene megszabni: hogyan illesszék be a Gellérthegyet ugyszólván a város képebe.

Csakugyan, ez legalább még nincs elrontva. Jellemző különben, hogy a visegrádi várnak is több a látogatója, mint a Gellérthegynék, amelyet oldalt egy kis kerülővel minden fáradság nélkül meg lehet „mászni.” *Polónyi Géza*, aki mint reggeli sétáló a „gellérthegyi szekta” főtagja, nagyra vaszul mondta:

— Jó, hogy nem ismerik azok a nyavalyás pestiek a Gellérthegy szépségeit, legalább magunk közt vagyunk. Kisajátítottuk egy vas költség nélkül.

* * *

Az Erzsébet-sugarút meg az újvárosháza mulatságossá vált tervéről, valamint egy csomó finom pesti panama-projektumról külön cikkben mesélünk.

Tábori Kornél.