

# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

## Ahol az árnyék is sötétebb volt Szürke számok Csepelről

Forrás: *Ujság*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

735.091

Idő

"1958"

Személy

Helyszám

Csepel, a XXI. kerület nagy terveit — ha régi megfogalmazást használunk — szenzációsak. Csepel növekszik, az elkövetkezendő években valószínűleg teljesen kiszorítja a kikötő környékéről a bolgár kertészeteket, de nem lakótelepekkel, hanem a kikötő és a hozzá vezetett út- és vasútvonalak sűrűsödésével. Maga a lakott terület dél-délnyugati irányba, a mai Csillag-telep irányába »tolódik« el, ez lesz a XXI. kerület igazi centruma. Az Imre tér új áruházát kap, tízmilliós költséggel; iskolát építenek, nem is egyet; s a gyár és a mai Rákóczi út közti, jó részt öreg vályogházakból álló, városiasnak egyáltalán nem monáható kis utcák (a Gyepsor utca és társai) eltűnnek a városrendezés süllyesztőjében, hogy átadják helyüket a vasművet a várostól elválasztó, levegőtisztító zöldövezetnek.

### ■ A tegnap: a BART-kocsik

Vagyis: Csepel nagy lépéseket tesz, hogy igazán város, pontosabban városrész legyen. Ebből a felsorolásból viszont, mintha úgy tűnne: ennek érdekében eddig nem sok történhetett, ha egyszer ennyit kell még építkezni és alakítani. S aki Királyerdőn autóbuszra ül, ha Csepelre megy, megkülönbözteti attól, ha »bemeget Pestre«. A közutakban Csepel még nem Budapest, még csak nem is egészen XXI. kerület.

Nem csoda. A község — mert az volt — itt-ott még mindig falusi benyomást kelt, kevés az összefüggő, városias

területe, a Béke tér és a Tanácsház tér csak modern sziget a kis és öreg házaóceánjában.

Igaz: sokat kell még tenni itt is. De eddig is történt egés és más. Ha ma Csepel nagy terveket dolgoz ki, érdeme megnézni, mire épülnek ezek a tervek.

— Mikor 1947-ben hazajöttem a hadifogságból, az öreg BART-kocsik és helyenként teherautók futkostak Királyerdőre. Villamossal az út Budapestre (mert akkor igazán külön utazás volt) harminc-harmincöt percig tartott — mondta a tanács egyik tisztviselője

### ■ Évi négymillió megtakarított óra

Gyors számolás: a gyorsvasút jelenleg tíz perc alatt Csepelre ér a Boráros térről. Csak húszezer munkást számítva, napi két utazásnál — egy évben 300 munkanapot számítva — csaknem négymillió óra megtakarított idő. Ez a négymillió órát már Budapest adta a saját XXI. kerületének.

Mi épült? Hát igen, azok a bizonyos városias »szigetek«, a Csillagtelepen 345, a parcellázott Erdősor utcában 300, a Béke téren 436, a Tanácsház téren 196 lakás. Állami erőből! Mellettük 896 házat építettek magánosok. Hat és félmillió forintos költséggel húzták fel a szép munkásszálló falait. SZTK-rendelő a Kossuth utcában (4,5 millió) — egészségház, szülőotthon a Koltói Anna utcában (3,7 millió), a Táncsics Gimnázium (8 millió)... Számok, számok, szürke számok, lélektelen statisztika: Valóban?

### ■ „A városképet nem lehet elrontani“

Tudniillik keveslik. Tanácsügyi beszámolókon és minden elképzelhető gyűlésen még több fényt kérnek, óhajtanak és követelnek. S hogy a csepelieknek igazuk legyen, 1957-ben már 659 900 forintot költöttek a kerület közvilágítására, ebből is félmilliót a Csillagtelepre, ahol a legmoder-

hanem hát — miért nem lehetett ilyen szürke számokat olvasni 1945 előtt Csepel nagyközség fejlődéséről? Ki költött volna csaknem kilencmillió forintot a fő gyűjtőcsatornára, több mint ötmilliót a kikötői főútra? Érdekel-e valakit, milyen a csepeli közvilágítás?

Ugyan miféle politikum lehet a villanykörtékben? És miért érdekes az égők fényereje egy újságcikkben? Nézzük: Csepelen 1945-ben 119 égő világított az utcákon, 25 wattosak voltak és sárgásan pislogtak a póznákon. Huszonöt wattos égőt az ember általában a kamrában használ — s ez a fényerő egy kissé azt is jelentette, hogy az úri Budapest háztartásában Csepel afféle mellékhelyiségzamba ment, ahol az árnyékok is sötétebbek, mint másutt. Jelenleg 2124 — és nem 25 wattos égő világítja meg a csepeli utcákat. És mennyi velük a baj!

nebb kandalóberes, földkábeles megoldással adtak igazán városias képet a születő új negyednek. — Nem drága ez magyon? — kérdelem Schmidt elvtársat, a tanács villamosítási felelősét.

— Sok — mondja —, de itt emeletes házak épülnek, ren-

dezett városkép alakul ki — nem lehet elrontani.

Előbb szóltunk a tanácsügyi beszámolókról, fogadónapokról és panasznapokról. Az egyik legutóbbival kapcsolatos feljegyzések ott hevernek Véghe elvtárs, a végrehajtó bizottsági elnök előszobájában. Hajnalka asztalán. Utólagos engedelmével lemásoltam és most idézek egy részt: »Szántó Zoltánné, Vörösmarty út 30. javasolja: nyissanak új utat a Vöröshadsereg útja és az Őz utca között, mert munkába menet a dolgozóknak nagy kerülőt kell tenniük. A tanács pártolólág javasolja az út megnyitását, a jövőhagyás elseje körül várható, utána megindul a kisajátítási eljárás.«

A példa arra jellemző, hogy a csepeliek sokat foglalkoznak utcáikkal, amelyek — tisztelet a kivételnek — erősen őrzik a község hagyományait. Dárius kincsét is el lehetne költeni itt utépítésre. Királyerdőn például utójára a Magyar Holland Bank épített utat a parcellázáshoz 1930-ban. Most évek óta kísérleteznek az utak megjavításával és természetesen olcsó megoldást ke-

resznek. Ilyen olcsó megoldásnak látszott, de sajnos, csak részben váltotta be a hozzáfűzött reményeket a szulfid-lúgos eljárás. Hét ilyen útjavítás történt, közülük három vídáman porzik tovább — a Kőlcsey út viszont kitűnően állja, no nem a sarat, hanem a szulfidlúgot.

Es sok a panasz arra, ha itt-ott gödrös az út. A műszaki osztály rendkívül hálás a tanácsügyi fogadóórák felszólalóinak: mert nincs az a hivatal, amely képes lenne átbogarászni egész Csepelt, hol rossz az utca. De a lakosok — akik nem az egész Csepelt nézik, csak a saját utcájukat — együttesen képesek rá, a felszólalás után csak ki kell menni a helyszínre és megjavítani.

### ■ Hová lett az ócskás negyed?

Sajnos, nem őrzik a történelmi emlékeket, milyen eredménye volt Csepel nagyközségben a városképre vonatkozó esetleges panaszoknak. Annyi mindenestire tény, hogy a templom körül a téren (ahol most park zöldel) lókolbászt és véreshurkát árultak ügybuzgó árusok, s a piac egyik oldala az ócskásoké volt.

Ez volt az igazi üzlet: Csepelen a legkeresettebb iparcikk az ócska ruha volt az időtájt. Jelenleg viszont a kereskedelmi osztály összes kimutatásai szerint mindenekelőtt a *drágább szövetek*. Legutóbb, amikor Csepel üzleteiben felesleges készletek iránt érdeklődtek, a kereskedők közölték: »Csoportosítsanak át innen akármit, csak a 300—400 forintos szöveteket ne.«

Igy változnak a kurrens cikkek — az ócska ruhától a gyapjúszövetig, a 25 wattos égőtől a modern kandeláberig. S majd megváltozik más is.

Minden fenékgig tejfel Csepelen? Aki ezt mondaná, az még nem hallott háziasszonyokat hangosan mérgelődni a nyers, vagy keletlen kenyér miatt, a sertés-elosztás egyenetlensége miatt, a zöld-

ségboltok »áruterítésének« időnként jelentkező hibái miatt, s minden rendű és rangú csepelieket a lakáshiány miatt. Ezek bizony gondok. Meg tudjuk oldani őket?

Nyolc év változásai biztalanak: ezeket is megoldjuk. Jól esik látni a város távlati fejlesztésének nagy térképét, rajta a besatírozott területet. A legfontosabb központi részeken húzódik ez a bevonalkázott sáv. Mit jelent? Azokon a részeken csak sorépítkezést, csak emeletes házakat engedélyeznek ezentúl. S mindent, ami vele jár: *gázt és villanyt, szép üzleteket, jó járdát, park-sávokat.*

Tervek? Tíz évvel ezelőtt épp ilyen terv volt a *gyorsvasút* is...

**Baktai Ferenc**