

# Egy új városrész fölfedezése.

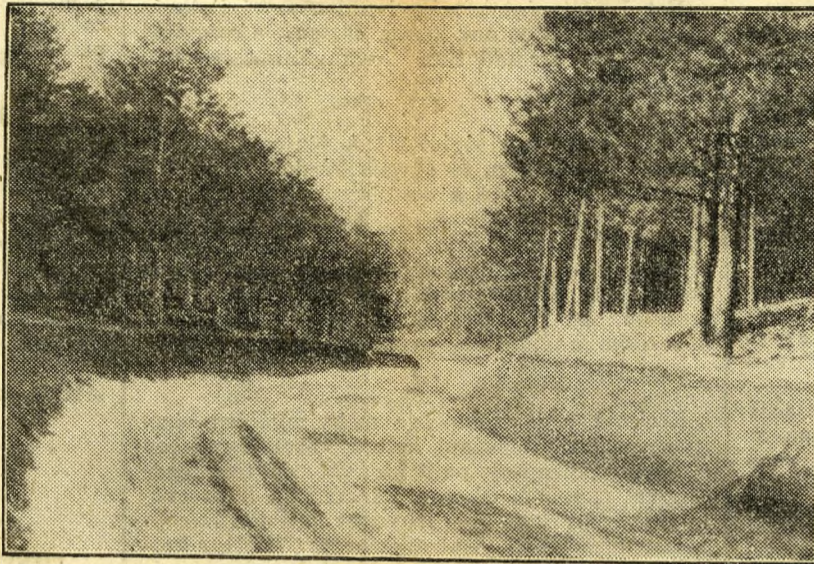
## Utakat, villamost, vízvezetékét és világitást az óbudai hegyvidéknek!

A település fejlődésének története, nem lehet csak a történetirő anyaga. A település természetes előnyeit és hátrányait, amelyeket az őslakók is fölmertek és kihasználtak, a földrajz világítja meg. Aquincum hévize már a régi történelmi időkben is híres volt, amikor az alakuló városnak csak az első jelei mutatkoztak. A budai hévforrások már akkor is vendégeket esaltak ide. Az emberi települések története alatt a föld nem nagyon változott meg, mert a történelemben ismert néhány évezred a föld anyagában nem sok változást okozott. A római légiók, amelyek kétségtelenül a legalkalmasabb révek közelében állomásoztak, a mai Pozsony fölött és Aquincumnál helyezkedtek el. Mivel a révhelyek az utak elhelyezésére döntő fontosságúak voltak, a helységek építésére is irányt adtak. Aquincumnak, a Kelet felé legutolsó római tartomány védelmi sarka gyanánt kellett szerepelnie. A középkori népvándorlások főutiránya is ezen az uton feküdt, amelynek egyenes folytatása, a Balaton mellé, Róma felé vezetett. A magyarok a honfoglalás idejében már valószínűleg szláv telepet találtak itt. A Kárpátok befogta teknő arculata, a magyarság egyeduralma alatt, Óbudának nem kedvezett. E város fejlődésének alapja a Duna jobbparti nagy közlekedési utvonala volt. A Pest keletkezését és fejlődését előmozdító körülmények azonban hátrányosak voltak Aquincum utódnak. A dunántúli utak, az egy győri kivételével, a pesti rév felé törekedtek és Óbuda hálózatában az ősi csapások egyre jobban eltűntek. Óbudáról még azt sem tudjuk bizonyosan, hogy várfalakkal volt-e körülvéve. Jelentékeny védelmi hely sohasem volt. Egy 1834-ben megjelent, úgynevezett Blaschnek-féle térkép szerint, Óbudából három utca ágazott dél felé. A *Laktanya*-, a *Szentendrei*- és a *Magyar-utca*. Ez utóbbi lett később *Miklós-utca*. Az első kettő a *Fő-térre* vezetett, az utolsó pedig *Pacsirtamező-utca* néven haladt a *Határ-utca*hoz. A déli végponttól az utcák ugyancsak sugarasan ágaztak a város felé, egymint a *Kiscelli*-, később *Kiskorona*-, az *Iskola*-, később a *Mókus*-, a *Fő*-, ma a *Lajos-utca*. Ez az utahálózat nem római örökség, hanem abból a korból származik, amikor Óbuda még nagyon szerény korlátok közé huzódott. Az utcák kétfelől, sugaras elágazása arra vall, hogy ott a város kapui voltak.

A XIX. század második felében a pesti kül-

falucska volna, mint Békásmegyér, Buda-kalász vagy Pomáz.

A térkép megmutatja, hogy Óbuda visszamaradottságának egyik jelentős oka, hogy az egyesülés óta sem tudott teljes intenzitással bekapcsolódni Budapest vérkeringésébe, mert ennek a nagy városrésznek olyan szűk a bejárata, mintha a *Zsigmond-utca* csak a röplőtér szélzsákja lenne, amelynek puffadt testén csak azért szorul hurokba a ránc, hogy ki ne szaladjon belőle a levegő. Évek óta foglalkoznak illetékesek annak a tőrhetetlen mizé-



Új ut szépséges fenyőerdőn át a Hármashatárhegy felé.

riának a megszüntetésén, amit a *Lukácsfürdő* és a *kápolna* közötti szűk utcarészlet torlódásai jelentenek. Megoldásnak a legalkalmasabb mód az lenne, ha lent a *Dunaparton*, a *Kavics-utca*ig kiépítenének egy széles utat, ami nagyban tehermentesítené az elégtelen *Zsigmond-utcát*. Sürgős feladat lenne városzabályozási szempontból is az óbudai *Dunapart* kiépítése. Az Ujlaki rakpart kiépülése lehetővé tenné a fürdőtelepeknek a gyönyörű hegyvidékkel való szervesebb kapcsolatbáhozatalát. A Margithid és a létesítendő óbudai hid közötti részen, a *rakpart fokozatos kiépítését* úgy a kereskedelmi szempont és a dunai hajózás érdeke, mint a fürdőügyi politika is megköveteli, mert tarthatatlan, hogy amikor a Duna szabályozási vonala szerint a Margitsziget területi kiegészítését és

völgy-ut kezdete, légvonalban, a Margitsziget derekába torkol és mindenképpen alkalmas kislakások építésére. Ennek a vidéknek a legégetőbb problémája a közlekedés rendezése. Amennyiben a Szépvölgyi-ut torkolatánál, vagy az Ürömi-utcán át, szerpentin-utakkal csökkentve az emelkedés mértékét, a villamosvonalat végigvezetnék a tulsó oldalra, a *Pasarétig*, a *Hüvösvölgy* és a *Zugliget* is bekapcsolható lenne az egész óbudai hegyvidékbe. Ennek a megoldásnak gyakorlati haszna lenne, hogy a pesti oldal kirándulóinak nem kellene nagy kerülőt tenniük, ha ki akarnak jutni a zöldbe és a Retek-utcai huroknál megszűnnének az életveszedelmes tolongások. A szociáldemokrata közszéki frakció sokat buzgólkodott ennek a megoldásnak az érdekében. A közlekedési bizottság és a közgyűlés is elfogadta azt a tervet, hogy az előjárásági műton át megvalósuljon a villamosvonal létesítése.

Az elvi „elfogadjuk“ után most már a keresztülvitelnek kell következnie.

Ezt a hegyvidéket, amelynek szépségeit alig néhány ezer ember ismeri, valósággl föl kell fedezni a pestiek számára. Bizonyos, hogy akik fáradságot vesznek maguknak, hogy ezt a hegyvidéket végigjárják, csak elragadtatással fognak kirándulásukra visszaemlékezni. Ezen a részben már lakott vidéken a gázvezetékét, a villanyvilágitás bevezetésével együtt, minél előbb le kell fektetni. A lakosság türelmetlenül sürgeti a csatárkai vízmedence létesítését is, amelynek hivatalosa lesz az egész környéket vízzel ellátni.

Ugyancsak a szociáldemokrata közszéki frakció buzgólkodásának eredménye, hogy Óbuda utcahálózata, kövezett utakkal, jórészen már kiépült és ott, ahol még csak nemrég is sártenger tette a vidék képét faluhoz hasonlatossá, most a beépített közművek nyomán gombamódra épülnek a házak. A szegélykövek, amelyek a sárkupaocok helyére kerültek, a városi kultura térhódítását jelentették Óbudán. Ezek az utépitkezések teremtették meg a lehetőségét annak, hogy a hegyvidék bekapcsolódjék Óbuda életébe és fejlődésébe. A dülő utak helyén létesült szerpentinek kanyarulatainál, a *Testvérhegy*, *Táborhegy* és *Remetehegy* oldalairól olyan panoráma tárul a szemlélő elé, ami Budapest fekvésének szépségét eddig nem ismert gyönyörködtető képekben mutatja be. Innen láthatjuk a még be nem épített óbudai síkságot, ami a térképen szakadozott vonalakkal van tele, a tervezett utcák helyével. Ez Budapest fejlődésének egyik jelentős jövődjő útja.

Az elkészült szépséges utak közül valósággal svájci képet nyújt az az új ut, amely a Szépvölgyi-utól a Hármashatárhegy tetején létesült BSE-menedékházig vezet. Ez a pont a



Főlhagyott régi református temető a lakóházak között, a Raktár-utcában.

városokhoz hasonlóan Óbuda környéke is benépesedett egyes telepekkel. Az óbudai síkság alkalmas volt nagyvárosi gyárkúlváros kialakulására.

Az utcahálózat maga azonban kevés átalakuláson ment keresztül. A térképen oly ridegnek tetsző kusza utcahálózat Óbuda egész történetét elénk tárja. A mai házak között alig tudjuk elképzelni a csendes karavánutak csapásait, amelyeknek létüket köszönhetik. Az első város, Aquincum, kevés nyomot hagyott az utcahálózatban, de nélküle a mai Óbuda, amely már a negyedik, sőt ötödik város ugyanazon a helyen, a hegy lábához huzódó

partjainak kőburkolattal való szegélyezését sokmilliárdos költséggel végezték el és a föltöltött jelentékeny területet parkszerűen rendezték, ugyanakkor a szigetlet szemben, a Duna tulsó partján a mai sivárság: kavicshegyek és sárutak, a kényszerű rendezetlenség megmaradhatson.

A Szépvölgybe vezető ut, a fővárosi Közmunkák Tanácsának megállapítása szerint is Budapest egyik legszebb, legegészségesebb és kertés lakóházak építésére nagyon alkalmas vidékének a főutvonala. A Szépvölgy, a Pál-völgy és a Zöldmál hegyektől védett terület, a városhoz egészen közel van, hiszen a Szép-



Ahol még nincsen vízvezeték.

budai hegyvidékben a Jánoshegy után a legmagasabb, 497 méter. A fenyves között haladó ut összeköti a Szépvölgyet Hüvösvölgygel. A dőcögős szekérutak helyén kifogástalan autót, van és bekapcsolja az egész hegyoldalt a város életébe. A Hármashatárhegyre vezető ut a főváros saját kezelésében épült, Wagner Levente főmérnök irányításával, és jóval kevesebbe került, mintha vállalkozóknak adták volna ki az egész munkát. Az utvonala tulajdonképpen folytatódik a Zugligetig is. A Tündér-uton és az Istenhegyi-uton nagy áttörésekkel, a veszedelmes hajtúkanarok megszüntetésével, a hajlási szögek lehető csökkentésével olyan ut-

technikai problémákat oldottak meg, ami a közlekedést biztonságosabbá és fejlődéskepe-  
sebbé teszi.

Nagyváros csak ott alakulhat, ahol termé-  
szettől fogva *jó és alkalmas közlekedési vona-  
lak* futnak össze. A város tehát kapcsolatban  
van egy nagy vonzási területtel, amely a fo-  
gyasztás anyagát szállítja és a termelés anya-  
gát elviszi. Az ország nyugati részének kivé-  
telével, ahol Bécs vonzása erősebben érezhető,  
a tranzverzális főkereskedelmi utak mind Bu-  
dapestbe torkolnak. A főváros hat főkereske-  
delmi útja közül az egyik legrégibb a *Bécsi-ut*,  
amely a régi római csapáson halad a Vörös-  
vári-völgyön keresztül. Ez a főkereskedelmi  
ut nemcsak Bécs felé, hanem az egész Dunán-  
tul felé sokkal inkább érvényesítené vonzá-  
sát, ha Óbuda kiépülhetne, mert *ez a vonal  
egyik főútjere Budapest központi helyzetének*.  
Amikor tehát a szépséges óbudai hegyvidék-  
nek *utakat, villamost, vízvezetéket és világítást*  
követelünk, nemcsak egy fölfedezésre érdemes  
új városrész érdekeiért küzdünk, hanem szol-  
gáljuk a jövő fejlődésének előkészítését is.

*Nyigri Imre.*