

HÍDFŐK SZEREPE BUDAPEST VÁROSRENDEZÉSÉBEN

A NAGYVÁROS HÍDJAINAK elhelyezése nemcsak finánciális és esztétikai, hanem a város közlekedési rendjét is mélyen érintő fontos kérdés. Különösen fontos ez a kérdés a hajózható folyók áthidalásánál. Vannak ugyanis európai nagyvárosok, amelyek a tengeri kereskedelem hajóit kénytelenek átengedni hídjaik alatt. Az ilyen hidak szerkezetét tekintélyes magasságba, a legmagasabb vízállás fölé kell emelni. Minél szélesebb folyó áthidalásáról van szó és minél magasabbra kell a hidat, tehát az úttestet emelni, annál lényegesebb hatással van a folyóparti város rendezésére. Olyan városoknál, mint Budapest, ahol a rendkívül nagy költségek miatt csak főforgalmi útvonalakat érdemes átvezetni, ott egy híd felépítése egész forradalmi jelentőségű a város úthálózatának lefektetése, vagy átalakítása szempontjából. Ezért van az, hogy az általános városrendezési terv elkészítésénél az összes, még fel nem épített, de szükségesnek mutatkozó hidakat is számításba veszik s az útvonal tervet úgy készítik el, hogy az a távol jövőben kivételre kerülő hidak forgalomba helyezése esetén is megfelelő legyen.

Budapestnek ma érvényben lévő szabályozási terve a meglévőkhöz kívül még két híd felépítését vette tekintetbe. Annak a két hídnak a felépítését, melyeknek pályatervét nemrég írta ki a kereskedelmi minisztérium. Egyik az Újpest — óbudai, amely a Margitsziget északi csúcsán fog keresztülhaladni, másik a Boráros-tér—lágymányosi híd. Rendezési terveink csak az óbudai részen nem felelnek meg a hidak felépítése után beálló követelméseknek. Ennek egyrészt az az oka, hogy az óbudai várostervek a legelavultabbak, másrészt, hogy az egykor kijelölt hídtengelyt technikai okokból egy pár méterrel eltolták, ami természetesen a régi vonalra épített óbudai városterv megváltozását vonja maga után.

Távolabbi áthidalási tervek is vannak, ezeket azonban a város-szabályozás egyáltalán nem veszi számításba. Ilyen pld. a lágymányosi vasúti híd közforgalmi célokra való kibővítése, vagy a Kossuth Lajos-tér—Baththyányi-téri alagút terve.

Négy meglévő hidunk nyolc hídfőjével bőséges példát nyújt arra, hogy a várostervben a hídfő milyen lényeges, messzire kiható fontosságú. Hangsúlyozni kell ezt a jelentőséget, mert csodálatosképen a nagy városrendezők munkáiban sehol sem látjuk kellőképen kiemelve. Stübben, Unwin, Sitte alapvető munkáiban éppúgy nem találkozunk a hídfő problémájával, mint a modemek újabb könyveiben sem. (Le Corbusier, Sierks, stb.)

A hídfő elsősorban forgalmi szempontból fontos. Tekintettel arra, hogy csak a főforgalmi utakat érdemes átvezetni a hajózható folyók felett, a mellékutak hídfele és vissza irányuló forgalmáról gondoskodni kell. Ez annál nehezebb kérdés, mert néha tekintélyes mérvet öltő szintkülönbséget kell legyőzni.

Nálunk a hídközép magassága a Duna o-pontja fölött 15 m. Ha a híd nincs túlmeredekre építve, mint a Ferenc József-híd,—ahol emiatt zimankós időben gyakran fordulnak elő forgalmi zavarok, — akkor a hídfő és az eredeti partmagasság fölött általában 6—8 méteres különbség mutatkozik. Ennek a különbségnek a leküzdése már nemcsak forgalmi, hanem fontos esztétikai feladat is.

A hídfők ügyét a telekérték-emelkedés a legkomplikáltabb városrendezési feladattá teszi. A híd átvezető és forgalomsűrítő hatása következtében a hídfő környékén levő telkek értékesebbek lesznek. Az értékemelkedést a köz számára kell biztosítani, a hídépítési költség egy részének törlesztésére. Ezt a célt kommasszállással és újból való parcellázással csak az esetben érhetjük el, ha kellő pénzalap van a hídfő nagy-kiterjedésű környékének összevásárlására. Ha ez nincs, akkor be kell hozni a bettementet, körzetenként különböző adókkal terhelve a várható értékemelkedés mértékében az érintett vidék telektulajdonosait.

A hídfő környékének kiválasztása, a szintkülönbségek áthidalása, a forgalom torlódásának megoldása és a telekérték emelkedés kihasználása, olyan többszörösen összetett feladat, amely miatt a hídfők megtervezését méltán nevezhetjük a városrendezés egyik legnehezebb munkájának.

Most, hogy négy új hídfő kialakításának munkálatai előtt állunk, nem elég ezeknek a körülményeit tanulmányoznunk, hanem a már meglévő nyolc hídfőnek jó és rossz tulajdonságain kell okulnunk, annál is inkább, mert a meglévő nyolc hídfőnél a legnagyobb nehézségekkel kellett a tervezőknek megküzdeniük. Sokkal nagyobb nehézségekkel, mint aminőkkel az új hidaknál előreláthatólag számolni kell. Meglévő hídjainknál általában a pesti oldalon nagy szintkülönbségek és sűrűn beépített telkek okozták a gondot. A budai oldalon a forgalom továbbvezetése volt a legnagyobb probléma. Mind a négy hidunk hegynek van nekiépítve. Nemcsak a forgalom elvezetése szempontjából kínos az ilyen helyzet, hanem esztétikai szempontból is mindenkor kétes sikerű eredményhez vezet.

Összes hídjaink közül legszebb, a maga korában legideálisabb megoldású a Lánchíd. Hegyek fut ugyan neki ez is, de úgy esztétikai, mint forgalmi szempontból nagyon jó megoldást talál az alagútban és a hídfő elrendezésében. A hídfő előtt áthaladó villamos földalatti átvezetése enyhíti a keresztbehaladó forgalom veszedelmét. Az általános közlekedés színtalatti elhelyezésével ez tökéletes megoldást nyerne.

A Lánchíd pesti hídfője minden hídfőnk között a legerősebb és legerősebb megoldású. Már eredetileg magas fekvésű volt a part. A nagy parkírozott térrel így tökéletesen sikerül a szintkülönbséget legyőzni. Az Akadémia és a Lloyd palota bekeronázzák a híd és a hídfő patinás szépségét. Városrendezésünk kapkodó szerveződésségének köszönhető, hogy a Szent István templom (az úgynevezett Bazilika) és a Lánchíd nincs egy széles útvonallal összekötve. Sajnos, ma már sűrűn összeépített bérpaloták állanak ennek az útnak a helyén. Nem szabad utólagos kihatásra törekedni és erőszakosan megteremteni az út odakívánczó testét. Olyan anyagi megerőltetést jelentene ez, amivel sokkal fontosabb és nagyobb dolgokat lehet megteremteni, minden pusztítás és rombolás nélkül. Igaz, hogy ez az útvonal nagyon hiányzó közlekedő utat jelentene az Andrassy-út és a Lánchíd között, de az itt küzködő forgalmat le lehet bonyolítani, irányítva a Gróf Tisza István és a Zrínyi-utcán át. Ez a két utca több forgalmat bír el, mint amennyire a Lánchíd méretezve van. A két utca irányításával eléremek azt is, hogy a Zrínyi-utcán a Szent István templom felé főforgalom haladna. Ez esetben a szűk utcában a templom monumentális hatása nem veszne el, parlagon hagyatva. Nem fog mindig egy elhagyott, szűk utcára tekinteni a templom főhomlokzata, mert egykor a hídról feléje fog özönlenni az Andrassy-útra igyekvő elegáns forgalom.

A Margit-híd józan, megnyugtató szerkezete a túlterheltség alatt roskadozik. Hídfői tágasak s mindkét oldalon könnyen átalakíthatók az esetleg kibővített híd forgalmának biztos lebonyolítására is. Mind a két hídfőnél kis kitérével átvezethető a híd alatt a közeli, keresztben átvonuló forgalom. A minden szellemesség nélkül, de becsületesen megcsinált hídfők az üresen ásító oldalkertekben még egy spirális felhajtó építésére is engednének teret. Ezekre a felhajtókra akkor volna szükség, ha a hídra emeletet építenének, a gyorsan haladó autóforgalom számára (könnyű forgalom). Az utóbbi hetekben erről szó is esett egy üzleti vállalkozás keretében. Az Újpesti híd felépítésének közeli terve tárgyalanná tette ezt a gondolatot, de lehetséges, hogy egy távolabbi idő újra fel fogja vetni az eszmét. Az Újpest-óbudai híd mentesíti a Margit-hídat Ó-buda és Újpest egész teherforgalmától, de teljes felszabadulását, beleértve a könnyű forgalom túlterheltségét is, csak az Országháznál építendő alagúttól várhatja.

A Margit-hídnak tulajdonképpen három hídfője van. A szigeti hídfőre a hídelágazás veszedelméből lehet jutni. Régen felmerült az eszme, hogy a gyalogosok számára aluljárót építsenek a hídelágazásnál, ami a híd forgalmának a vergődését jelentékenyen enyhítené, mert nem kellene a híd egész közlekedését megállítani egy-két, szigetre igyekvő gyalogos miatt. Az aluljáró eszméjével kapcsolatban nagy terrassozást is terveztek a Duna felé. A szt. korona szobrának a helyén a szigeti bejáróval szemben lenne egy lépcsős lejáró a Duna szintjéig,

ahol egy széles terrasról lehetne gyönyörködni a város legszebb kilátásában, végig a Dunán, az Országház, Gellérthegy és a Várhegy felé. A Duna ezen a helyen nagyon sekély. A munkálatokat ez megkönnyítené, de számolni kell az itt felbugyogó forrásokra, amelyek a pillér munkálatait is váratlanul megzavarhatnák. A Pest-budai járdáról a szigetre való jutást a híd alatt kell biztosítani minél előbb, mert a mai forgalmi krízisek a közlekedési rendőrt hovatovább megoldhatatlan feladatok elé állítják. A fedett uszoda felépítésével a gyalogos közönség száma előreláthatólag meg fog sokszorozódni, ami a veszedelmet is nagyban növeli. Az aluljárón keresztül talán a Margitszigetre való belépés első látványát is kellemesebbé tehetnénk. Ma a hídról belépővel szemben ott terpeszkedik egy szerencsétlen, gombafejű zsindeletkolmány, a maga otromba cífraságában a fedett sétány végén, egy ordító felírással a homlokán: „Flóra“. Ez a felírás fogadja kikerülhetetlen szemtelenségével a Margitszigetre belépő vendéget. Az ország legszébb városkertje más hídfőrendezést kívánna, ez tagadhatatlan.

A Ferenc József-híd hídfői elég szomorú képet mutatnak. A budai oldalon a Szent Gellért-tér suta, értelmetlen formáját találjuk, ahol teljes anarchiában bonyolódik le a forgalom. Tömérdek pénz temetője ez a tér, ami vajmi kevésbé látszik meg rajta. A szintkülönbség nem zavar, mindannak ellenére, hogy a feltöltés elég tekintélyes volt. A híd előtt cca. 6 m. mélységben vasbetonnal van lefedve a Gellértfürdő forrása, s azt ma a fürdőből alagúton lehet megközelíteni. A pesti oldalon kisebb feltöltésre volt szükség, de ennek a hatását a szerencsétlen térformák és beépítési módok kellemetlenül érzetik. A Vámpalota főhomlokzata gödörbe került. Előtte szerénykedik egy néma, kihalt parkocská, mintha sírkert volna és a poros épület is mintha félig már a sírba igyekezne. Az elszigetelt pár bokor kihalt némasága nem volna feltűnő, ha a mellette lévő központi vásárcsarnok nagy forgalmával ki nem tolazkodna a felkapaszkodó Vámház-körút majd mindig életveszélyes forgatagába. A hídfő körül ötletszerűen elszórt piacterek szűkek, bódékkal tömpttek és örökké ideiglenesen hatnak. Zűrzavaros lámájuk közé néma értelmetlenséggel ékelődik a Vámház-épület vak tömege. A Boráros-téri hídfő rendezésének ki kell terjedni egész eddig a vidékig, mert ez a disszonáns élet, ami itt folyik, sok ezer ember munkáját keseríti meg napról-napra és a bajok orvoslását csak abból az irányból várhatja. A Vámház épülete nemsokára felszabadul s remélhetőleg tényleg valamely múzeum kerül belé. A piacterek kitelepítése a kijebb tett pályaudvar helyére már nem is a távol jövő kérdése.

Nem sokkal vigasztalóbb az Erzsébet-híd két hídfőjének helyzete. Kiváló példája mindkettő annak, hogyan nem szabad hídfőket építeni.

A főút, amely az Erzsébet-hídon átvet, a város szívében fut keresztül és Budán beleszalad a Szent Gellért-hegy szikláiba. Mesterkéltségekkel, drága lépcsőkkel kellett enyhíteni ezt az el nem sikkasztható

hibát. Sikertült az Erzsébet-híd bolond elhelyezésével városunk belsejében legnagyobb gyógyforrásainkat úgy beszorítani egy apró zúgba a Gellért-hegy sziklája alá, hogy nincs az a genialis városrendező, aki kiszabadítsa őket onnan. Még arra sem volt ereje a városnak, hogy a Hungária forrás felett éktelenkedő tűzfalat eltüntesse. Jótékony záporoknak kellett segítségül jönni, hogy az erre festett gigantikus hűtőplakátot valamennyire lekoptassa. A Döbrentei-park bájos utacskái hiába kígyóznak romantikus vonalaikkal a sziklacsúcsok és patakocskák között, a feléje forduló házak bűneitől csak nem tudják elterelni a figyelmet. Ezek a házak takarták el egy másik forrásunkat, a Rác-fürdő forrását. Ezek a házak vágják el a jövő Tabánját a Dunától. Mindez azonban enyhe hiba a pesti oldal bűneihöz képest.

A belvárosi plébánia templom félig eltemetve, dacos önbizalommal nyújtja fel sírjából intó, figyelmeztető tornyát. A templom körüli zür-zavar a meg nem oldott kérdések kirakata. A hídfő eskü-téri oldala az eredeti tervek szerint felépült ugyan, de vizsgálatára nem nagyon szolgál. A ferde kert tövében kérkedő paloták száraz szépségükben nagyon unalmasak. Térhatás helyett a fél tér foghíjas ür benyomását kelti. Az új piarista épület nem az eredeti szabályozási vonalon épült fel, ezzel a tervezett szimmetrikus hídfő tér már nem alakítható többé ki. Az elfogadott és félig keresztülvitt terv szerint a belvárosi plébánia templom lebontásra került volna, és helyette egy új templom épült volna a feltöltésre tervezett park területére.

Nagy vétek lett volna az öreg templom lebontása, mint ahogy mérhetetlen bűn az is, hogy a jelenlegi gödörbe eltemették. Nagyon becses műemlékünknek ástuk meg ezzel a sírját, mert mai állapotában nem sokáig állhat már fenn. A hídra felódalgó forgalom lebontásra ítéli a templomot és a drága, hatalmas támfalat, mely a templom körüli síkátort védi, s amit értelmetlen pazarlással századokra szolgáló alapos-sággal építettek fel. Vannak tervek, melyek a templom körüli síkátort átfedik és úgy ide, mint a templom baloldali mellékhajója fölé is járdát emelnek, ami a torony emeletén árkadosan futna keresztül. Forgalmi szempontból elég kielégítő eredményre vezetne ez a terv, esztétikailag azonban nyilvánvalóan igen kényes kérdés. A mi szemünk már megszokta ezt a lesüllyedt öreg tornyot, de az idegen mindig megüt-közik rajta.

Már harminc évvel ezelőtt felmerült az eszme, hogy a templomot felemeljék és eltolják az új kijelölt helyre. Évszázados, sokszorosan toldozgatott vegyesfalazatú épület ez, ami a szükségessé váló vasalásokkal, dúcolásokkal és abroncsolásokkal 12.000 tonnát nyomna. Az áttemelése többbe kerülne, mint az újra való felépítése. Jelenlegi helyén felemelni és aláfalazni sokkal kevesebb költséget igényelne, de nem jelentene kielégítő megoldást sem forgalmi, sem esztétikai szempontból. Akármelyik megoldás jobb azonban, mint a lebontás barbársága.

Építészetiileg érdekes, de legbecesebb nekünk nemzeti szempontból ez a Szent Gellért idejében alapított templom. Román, gót renaissance és barokk idők hozzáépítésével mutatja kultúránk küzdelmét a mostoha viszonyokkal. Átviharoztak fölötte történelmünk legsötétebb esztendei: tűzvészektől elpusztult és újjáépült. Újja éledt a tatárdúlás, török hódoltság és német garázdálkodások után is.

Nem valószínű, hogy csak azért pecsételődött meg a sok ellenség dulásából megmaradt templom sorsa, mert a magyar miniszter a híd-tengely megváltoztatása miatt nem akart új törvényt hozni. Mi volt az oka hát, hogy ilyen végzetesen rendezték az Erzsébet-híd hídfőjét? Ezt a kérdést csak egy távolabbi jövő fogja tudni eldönteni. Lehetséges, hogy a telektulajdonjog szerteágazó érdeke bénította meg a városrendezés kezét, de az is lehetséges, hogy egy végzetesen téves irányban haladó városrendezési elv okozta a bajt. A szimmetria, tengelyrendszer és a derékszög hamis csillogása vakította talán el akkor az akkori idők Ízlését és ez teremtette az Apponyi-tér hálátlan formáját, a régi, bájos Belváros helyén. A Kigyó-utca egy pár új házát és az öreg piarista épületet jobban kímélték, mint a gyönyörű, régi városházát, vagy a plébánia templomot. Ma már nyilvánvaló, hogy a Kossuth Lajos-utcát a Kigyó-utca vonalában kellett volna tovább vezetni s a régi szobrokkal díszített városházát megkímélve előtte egy teret alakítani, ahonnan a Dunára merőlegesen indulhatott volna az Erzsébet-híd rámpája, a kertekkel körülvevett belvárosi plébánia és görög templom között. Ez esetben a mai Döbrentei-kertbe került volna a budai hídfő. A híd tengelyének meghosszabbításába esett volna a Rác-forrás. Megnyílt volna a Tabán a Duna felé. Pest felé, hogy az idegen fürdővendégeket egy méltóan szabad kertvárosba tudja helyezni a felszabadított források körül. A pesti oldalon megmenekült volna a régi városháza és a belvárosi plébánia templom. A híd cca. 100 m-es elhelyezésével felbecsülhetetlen előnyöket lehetett volna elérni s mindezért csak a rosszul, félig sikerült axiális megoldást kellett volna elejteni és három Kigyó-utcai emeletes házat lebontani. De mást akart a sors, mást akart az ezeryi érdek. Nem volt erős kéz, amely a nyilvánvalóan felismerhető igazságot és legszebb megoldást keresztülvitte volna.

A nyolc hídfőn még sok intő, vagy biztató példa van. A szintkülönbségek megoldásának, telekosztások harcainak és forgalmi kínldásoknak ezer részletét lehetne tanulmányozni az átfutott példákon. Sőt kell is tanulmányozni, mert bárhoggy elő van készítve a két új híd munkája, mégis nagyon sok, jól-rosszul megoldható kérdés vár még elintézésre.

Ha pedig végzetes tévedéseink előtt szemet hunynának azok, akik nem akarják belátni a túlközel levő, testünkbevágó bajokat, akkor tekintsenek szét a világban, s százával fogják látni a tengelyért és szimmetriáért csökönýösen küzdők mérheteden hibáit.

Tekintsék meg a kölni Rajna-hídat. Ennek tengelyét a dómnak irányították. A híd erődítményszerű, vaskos pillérfelépítményei otrombán tolakszanak a gót katedrális sziluettjébe. A hídon átbogó vasutak egy pár méternyire dübörögnek el a sekrestye mellett. Az örökös rázás megrendítette a pompás, finom műemlék alapjait. Ma már tervezik és számítják a pályaudvar és vasút áthelyezésének munkáját és költségeit. Ezzel nemcsak a biztonságát akarják visszaadni a kölni dómnak, hanem azt a hangulatát is, amitől a nagyforgalmú szomszédos pályaudvar megrabolta.

Tömegével találunk még ezenkívül figyelmeztető hídfőpéldákat a világ nagyvárosaiban. Nem haladhatunk el azonban érzéketlenül az ijesztő tény előtt, hogy a mi hídjaink minél újabbak, annál rosszabb az elhelyezésük és a hídfőrendezésük. Nem tulajdonítható ez egyszerűen és könnyedén a véletlennek. Vigyázni kell, hogy a parabolikusán hajló görbe az új hidak felépítésével ne folytassa lefelé az útját.

A most tervbe vett két új hídnak is megvannak a fogas kérdései. Az Újpest-óbudai híd budai hídfője az öreg Ó-budát vágja keresztül. A híd tengelye eredetileg a katolikus templomnak volt irányítva, szerencsére azonban a végleges megoldásnál ezt cca. 60 m.-rel eltolták, így megmenekülhetünk attól a jól ismert és egy csöppet sem épületes látványtól, amit egy 5—6 m.-rel az úttest alá elsüllyesztett templom nyújt.

A kisajátítás ezen a kömyéken most van folyamatban és igen hosszú alkudozásokba fog kerülni, míg az öreg házacskáikhoz ragaszkodó óbudai polgárok ősi ingatlanaiktól megválnak. A hídon áthozott útvonalnak továbbvezetése sok szempont mérlegelését teszi szükségessé. Legfontosabb ezeknél, hogy a híd útvonala előnyös kapcsolatba kerüljön és kihasználja Ó-buda eljövendő büszkeségeit: a Hármashatárhegy Duna felé néző kertjeit, a Schmidt kastéllyal, a köréje telepítendő nagy ligettel együtt, valamint a felépítendő Árpád-emléket is. Az új hídnak két közbenső hídfője is lesz; egyik a Margitszigeten, másik a hajógyári Nagyszigeten. A margitszigeti hídfő annál inkább fontos, mert a gyógyhely legcsöndesebb és legfeltettebb zugát fogja megbolygatni, a szigeti kura-parkot. Ezt a szív- és idegbajosoknak is nagyon ajánlott gyógyfürdőt — amely cour d'honneur-szerűen átalakítható lenne, — nem szabad megnyomorítani egy rajta keresztülhaladó főútvonallal, mely a fedett uszoda felé versenyek alkalmával egész raját fogja elvezetni a vidám, lármás, külső lipótvárosi, újpesti, óbudai, általában az északi városkömyéki sportolók tömegének. Ez a hídfő-megoldás nagy szakértelmet, ízlést, művészi elmélyedést igényel és okvedenül be kell vonni a szakértők közé gyógyfürdő orvosokat is.

A hajógyári hídfő egyideig még nagyon alárendelt jelentőségű lesz, habár ez fogja felébreszteni a Nagyszigetet hosszú álmából. Az üdülő sportoknak, az evezésnek és weekend-ezésnek világhírű

városparkjává fejlődhet idők folyamán ez a sziget. A Közmunkák Tanácsa már parkterületnek minősítette, ahol semmiféle állandó jellegű gyár vagy lakóépület nem épülhet.

A pesti oldal hídfője már megoldottnak mondható. Mindössze a rendőri lakótelep elé tervezett strandfürdőről kell lemondani, mert közvetlen a hídfő mellett, ahol a Rákos-patak szennyvize csak úgy ontja a Dunába a külvároson keresztül összegyűjtött piszkot, nagyon szerencsétlen dolog nyílt strandfürdőt építeni.

A Boráros-téri híd mindkét hídfője óvatos megfontoltságra int. A Lágymányosnak 4.000.000 köbméteres feltöltése gigantikus munka. Az ez úton nyert terület azonban bőségesen megéri a befektetett pénzt. A nyert területnek felhasználását nagyon meg kell fontolni és a szabályozási tervet alaposan át kell revideálni. Legelső munka a feltöltés, mert ez néhol 8–10 m. vastag s jó hosszú idő kell hozzá, amíg megfelelően leülepszik. A feltöltést kiállítási területnek akarják felhasználni, amire nagyszerű fekvésénél fogva tagadhatatlanul alkalmas is. Modern, nagyszabású kiállítási terület létesítésének esetén különösen módosítani kell a szabályozási tervet. A kiállítás, vagy helyesebben mintavásár területet összeköttetésbe kell hozni nagyvonalúan a kelenföldi pályaudvarral. Nem sokkal a híd felépítése után ez a mocskos kis, szégyenletes pályaházacska egy nagyszerű fejállomássá lesz, mikor a városi körvasút is kiépül, a Déli-vasút alagútjának és a jelenlegi végállomásáig fotó pályának felhasználásával.

Már a kilencvenes években felismerte Weisz Gusztáv a kelenföldi pályaudvar jelentőségét, mikor is azt ajánlotta, hogy legyen az „Budapest fürdőváros“ állomás. Mai idők a kelenföldi pályaudvar jelentőségét fokozták, a még sokkal jelentőségteljesebb jövőjét pedig az új híd felépítése szinte ki fogja robbantani.

A Boráros-téri híd pesti hídfőjének kérdése nagyon szerteágazó és igen távoli kérdéseket bolygat meg. Ki kell innét telepíteni elsősorban a teherpályaudvart. Ezzel kapcsolatban felmerül az Elevátor sorsának a kérdése, és ugyanakkor az új teherpályaudvar helyének meghatározása. A pályaudvar legalább is egy-két vágánnyal összeköttetésben kell hogy maradjon a központi Vásárcsarnokkal. Az új Vásárcsarnok és a szabad piacok kérdését is mielőbb el kell dönteni. Mindez belenyulik a Ferenc József-híd pesti hídfőjének rendezésébe. Egymásba ölelkeznek a hídfők körüli tervezési problémák. A régiék megjavítása, az újak megteremtése. Természetes, hogy a hídfőkkel kapcsolatos kérdések Budapest legfontosabb problémáit jelentik. Budapest a Duna városa volt, de még inkább a Duna városa lesz. Európa hovatovább elveszti a tengerentúli piacait s át kell hogy formálja gazdálkodását önmaga eltartására, úgy ipari, mint mezőgazdasági téren. Európa jövőjében két felébredő, nagy tétel szerepel: a kítúnó búzát termő magyar Alföld és az olcsó víziút, a Duna. Európa szeme a Duna nagy

kikötője felé fog fordulni s meg fogja látni azt az utánozhatatlan szépet, ami itt a Duna két partján sorakozik. Akkor már a két új híddal nyolc híd fogja összekötni Budapest kiépült partjait. Városépítésünk minden nagy akarását addig a Duna felé kell terelgetni.

A Duna élete az utóbbi években tízszeresére emelkedett. Az intenzíven dolgozó ember pihenésében keresi a levegőt, a napot és a vizet. Az egész társadalom elfulladt a szakadatlan és felaprózott munkában, mint egy légszegény tüdő. Ez a túlterhelt, betegesen dolgozó társadalom lassan megtanul mély lélekzetet venni. Heti pihenéseim a szabadba megy, s főleg a Dunára, hogy a napfény, víz, levegő és szépség kétszeres erőt adjon arra, hogy időben megrövidített munkájával többet tudjon végezni mint annakelőtte.

A felüdítő, tiszta levegőt, a természet gyógyító és felfrissítő erejét a Duna viszi végig a városon. A közért épített nagy alkotásokat ki kell tenni a Duna partjaira, úgy az egészséges élet miatt az egészséges élet otthonát a stadiont, mint munkás életünk kirakatát, a kiállítási vásár területét. Egyiket északra, ahonnét a víz, a levegő hozza a tisztító természetet, a másikat délre, ahol gyárövezetünk fejlődik és a nagy kikötő épül.

A stadiont és a nagy vásárok területét a Dunán is meg kell tudni közelíteni. A Duna, ez az országokat összekapcsoló víz, tükrözze vissza sokszor fuldoklásig elszorított, de mindannyiszor feltámadt kultúránkat partmenti épületekben, mint ahogy ugyancsak ezt tükrözi a vizet átívelő hídjaink képében is. Ha pedig Európának ezt a főütőerét át-hidaljuk, nemcsak a híd íveit kell igazi nemes formában építenünk, hanem életgyökereket, a parti hídfőket is intelligens, felszabadult lélekkel, a múlt tapasztalataink okulva, okosan kell megoldani.

KAFFKA PÉTER