

patrióták, helytörténészek is találnak ilyesmit. Az Újpestről szóló részben például azt írják: a Népszigetet az Északi összekötő vasúti híd köti össze a szárazfölddel, holott a XIII. kerületnél, a tényeknek megfelelően azt olvashatjuk, a terület neve ugyan sziget, de valójában a feltöltések nyomán már jó ideje félsziget. Ennek megfelelően, erről már nem esik szó, autóval is be lehet ide hajtani, sőt délről, a Marina-part felé is van gyalogos összeköttetés. Vagy: a könyv úgy tudja, hogy a tízéves korában Angyalföldre került, sportriporterként ismert Szepesi György élete végéig itt élt. Szép legenda, de nem igaz, Szepesi évtizedekig, egészen haláláig a XII. kerületben, a Szépilona Kocsiszín közelében lakott.

A szerzők axiómának tekintik, hogy Budapest, miközben kerületekből áll, azért mégiscsak egy város. Olyannyira így van ez, hogy a jelek szerint feleslegesnek ítélték egy Budapest-térkép közlését, amelyen az olvasó amellet, hogy egyben is látná a várost, az egyes kerületekről szóló szövegeken túl, térben is könnyen elhelyezhetné az általa kevésbé ismert kerületeket, illetve azok egykor önálló részeit.

Fári Kata, Fürdős Zsanett, György-Urban Cintia, Nagy Zsófia, Nemes Nóra, Wágner Gábor: 23 – Nagy budapesti kerülethatározó. We Love Budapest. Inda Press. 768 oldal, 10 490 forint



Marx esete a felüljáróval

Magánközlemény, de szorosan a témához tartozik, hogy 1980–81 fordulóján szereztem a jogosítványomat. Nem sokkal korábban lett autóm, egy használt Zsiguli, amelyet aztán több is követett az elmúlt évtizedek során. A statisztikák szerint nem én vagyok az egyetlen, aki nem tudott ellenállni a saját kocsis varázsának. 1950-ben mindössze tizenháromezer személyautó üzemelt Magyarországon, mennyiségük 1960-ra megduplázódott, s a gyors növekedés folytatódott. 1970-re számuk megközelítette a kétszázötvenezeret, 1980-ra meghaladta az egymilliót. Korostályomnak még személyes emlékei

vannak abból az időből, amikor hiába volt az embernek pénze, két-három évet kellett várni a befizetett Ladára, Škodára vagy Trabántra.

Mindazonáltal a motorizációnak nálunk sem lehetett gátat vetni; a kollektív tulajdon eszméjének hegemóniájában sem szűnt meg a magánjárgány vonzereje. Közrejátszott ebben, hogy az autó nem kizárólag a tulajdonos és családja kényelmét szolgálta; haszonjárműként is szolgált, főleg vidéken; jövedelemkiegészítő, illetve gazdaságélénkítő szereppel bírt tehát. A trend így megállíthatatlannak bizonyult, a hetvenes évek derekától már évente

mintegy nyolcvanezer darabbal bővült az állomány. E látványos gyarapodás nem csupán az életmódra gyakorolt jelentős hatást, miként a kiváló jelenkortörténész Valuch Tibornak a Kádár-korszak mindennapi viszonyait feldolgozó monográfiájából tudhatjuk. A közlekedés – mindenekelőtt a városokban és közülük is elsősorban Budapesten – új kihívásokkal járt.

Nem lévén sem várostervező, sem a közlekedés szakembere, a továbbiakban maradnék a tényeknél. A korabeli illetékesek úgy ítélték meg, hogy a villamosokat, ahol csak lehet, metró formájában a föld alá kell telepíteni. Ekként folytatódott előbb a piros, majd kezdődött a kék metróvonal építése. Az utakat pedig fel kell szabadítani az autóknak, mind a buszok, mind a teher- és a személygépkocsik számára. Sőt, hogy zökkenőmentes legyen az útjuk, át-hidalók építéséről határoztak, ezáltal a baleseteket is minimalizálva. Így készült a hatvanas évek végén a Rákóczi utat a Baross tér torkolatánál keresztező Rottenbiller utcai első felüljáró, majd 1980-ban hozzákezdtek a Váci út és a Bajcsy-Zsilinszky út között egy második hasonló beruházáshoz. Maradjunk most csupán ez utóbbinál, ennek jövőbeni sorsáról született ugyanis döntés nemrégiben, miként a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) szeptember 30-i közleménye hírül adta.

Kitüntetett figyelmünkre érdemes ez a létesítmény már csak azért is, mert patinás helyre készült, amely múltja révén történelmi atmoszférát áraszt. Itt épült meg Zitterbarth Mátyás, számos klasszicista bérház építésének tervei szerint a Pesti indóház, ahonnan 1846-ban elindult

Vácra az első gőzmozdony Magyarországon. Nem a jelenlegi pályaudvar telkén helyezkedett el, hanem nagyjából a Jókai utca vonalában, ahol ma forgó óra mutatja az időt a hőmérséklettel együtt. Ugyancsak ezen a kereszteződésen haladt át naponta háromszor 1866 és 1900 között az első lóvasút Újpestről a Kálvin tér felé, amelyről Spiró György nevezetes regényének, a *Padmaly*-nak az olvasói pontosan tudják, hogy akkor még Széna tér volt a neve. A vasút, amely egy bécsi építésziroda (August de Serres tervei és Eiffel munkatársai) jóvoltából az 1870-es években kapott a Nagykörút kiépülésével metropolisszá fejlődő főváros-hoz méltó korszerű utascarnokot, ipari üzemeket és szállókat vonzott magához. Az első világháború megindításának mámorában a német birodalom fővárosáról elnevezett Berliini tér már ezt megelőzően, a múlt századfordulón is majdnem olyan forgalmas közlekedési csomópont, mint amilyenek ma ismerjük. Három lóvasút, majd az őket hamarosan kiszorító villamos útvonala találkozott itt egymással. Körben karéjos formájú, konvex épülettömbök határolták, bensőséges megjelenést kölcsönözve a területnek, amelynek közepén a két háború között egy banánnak becézett égimeszelő árupavilon állt, tornyában az első elektromos árammal működő köztéri órával. Az azóta eltelt közel egy évszázad során természetesen sok minden történt körülötte; gondolk mindenekelőtt a háborús pusztításokra. A Kelenföldről érkező 49-es villamosnak nem túl régen még nem a Deák téren volt a végállomása; egészen idáig közlekedett. A Váci út elejéről, egészen pontosan a Visegrá-

di utcából pedig villamosok indultak Angyalföld, illetve Újpest felé. Az egykori Westend szálló is állt még akkoriban, csak 1978-ban robbantották fel; helyén buszpályaudvar rendezkedett be. De nem fárasztom tovább az olvasót e régi históriával; elégedjünk meg annyival, hogy egy sor ház ma is eredeti helyén áll, nagyjából egykori formájában.

A tér és a felüljáró sorsában legfontosabb fejlemény a fentieket követően, a metró építésével összhangban következett be. Feleslegesnek ítélték, hogy a földalatti vonalában villamos is legyen a Bajcsy-Zsilinszky, illetve a Váci úton, ezért felszedték a vágányokat. Majd úgy döntöttek, hogy a két utat, amelynek korábban azonos neve volt, négyszázhusz méteres híddal kötik össze. Az építkezés 1980-ban kezdődött, s hogy közben az akkor már (egészen a rendszerváltásig) Marx Károly nevét viselő téren továbbra is zavartalan legyen a forgalom, negyventonnás előregyártott elemekből a helyszínen szerelték össze. Ez okozta a problémát; a város báméskodó népe elhűlve érezte, hogy a pálya déli, illetve északi irányból közelítő része úgy közeledik egymáshoz, hogy nem passzol össze. A felüljáró építését ekkor felfüggesztették, a tervezőt lefokozták és fizetését csökkentették. Hamarosan kiderült, hogy kivitelezési slendriánság felelős a bajokért, és a konstruktőr Wellner Péter semmiben nem hibás, a munkaügyi pert is megnyerte a bíróságon. De hiába. Féléves szünet és néhány elem visszabontása után zökkenőmentesen folytatódtak ugyan és 1981 őszén befejeződtek a munkálatok, az ország népében azonban nem lehetett visszafojta-

ni a nevetőgörcsöt. A felpúposodott felüljáró olyan nevetséges látványt nyújtott, hogy mindenki röhögött rajta, kimondva-kimondatlanul a tökéletlen rendszer szimbólumát látta benne. A *Ludas Matyi* csaknem minden hónapban foglalkozott vele; tervezőjének Döbrögi-díjat javasolva. A legszellemesebb ebben a műfajban alighanem Kaján Tibor volt, akinek rajzán a felüljárót atlaszként megtámasztó Marx Károly a szocializmus egyik ideológiai közhelyére utalva figyelmezteti az arra járó: „Mondtam, hogy a felépítményre vigyázni kell.” Nem pusztán a kor népszerű írója, Bertha Bulcsú elemezte a történeteket az *Élet és Irodalom* publicisztikai rovatában, még az akadémikus Pándi Pál is jelképesnek tekintette. A középiskolai másodikos irodalomtankönyvről publikált szakmai bírálatát *A mi Marx téri hidunk* címmel jelentette meg az általa szerkesztett *Kritika* folyóiratban.

A híd, amelyen naponta húsz-húszonötezer jármű halad át, esztétikai értelemben sokat veszített egykori fényéből az elmúlt évtizedekben. Elegáns füstszínű üveg mellvédjei tönkrementek, brutalista betonfaktúrái élvezhetetlenül koszosra szennyeződtek, a BKK ezért már 2014-ben a felújítására tett javaslatot, még elbontásának lehetőségét is felvetve. De a terhelési próbák után feleslegesnek ítélték és elnapolták a projektet, a szerkezet mind a mai napig biztonságosan áll a lábán. Egészen más gondok vannak vele, amelyekről szintén személyes tapasztalataim alapján szólhatok, mivel egy Váci úti szakszervizbe járok az autómmal, és légvonalban ezen át vezet a számomra legrövidebb út. Mindazonáltal, ha csak lehet,

elkerülöm a Nyugati téri felüljárót. Különösen visszafelé, amikor észak felől közelítem meg a várost. Mire ugyanis a hídhöz érek, már torlódik a sor, amelyet foglyul ejt az Alkotmány utcai lámpa; olykor mindössze két, legfeljebb három autó jut át a zöldön. S nem én vagyok az egyetlen autós, aki utálja, sőt irtózik tőle. „Rusnya, tagidegen híd” – írta róla az *Index* urbanistája már akkoriban, amikor még vitathatatlan tekintélye volt a fórumnak. Nemcsak azt kifogásolta, hogy „húgymágnes”, mivel sokan vécének használják a nyilvános illemhelyekben közismerten nem bővelkedő Budapesten. „Emellett távolról sem annyira hatékony forgalomgyorsító, mint sokan képzelik [...] A Váci út felől a Bajcsy-özönlő járművek, amikor komolyabb a forgalom, így is, úgy is feltorlódhatnak. Gyakran már magán a felüljárón áll a dugó.” Mindezen felül a kereszteződésben már lent sem lehet a Bajcsyról a Szent István körútra balra fordulni. Holott a felüljáró nem kis részben a két főútvonal forgalmának szabályozott mederbe terelése érdekében létesült.

Meglepő módon a mellette és vele egy időben épült Skála Metróból nem lett botránykő, holott nem kevesebb, mint nyolc (!) éven át (1978 és 1984 között) készült. A kivitelezés elképesztő elhúzódása ellenére a rendszerváltás felé haladó országban a készülődő új világ egyik előhírnökének tekintették. Felszereltsége mellett ebben nyilvánvaló szerepe volt újszerű látványvilágának, amely a Déli pályaudvar hasonlóképp modern architektúráját megalkotó Kővári György nevéhez kötődik. A felüljárót viszont a közvélemény kellemetlen pattanásnak tekintette a

főváros bársonyos bőrén, mint ami ellehetetleníti a környezet értékeinek, a műemlék pályaudvar mellett a neves építészek (Petschacher Gusztáv, Goldmann Ernő) emelte házak zavartalan érvényesülését. Hogy a metaforát merőben ízléskategóriának kell-e tekintenünk, az persze kérdéses, mert politikai értelmezése sem lehetetlen. 2017 június idusán a *Népszava*, a *Magyar Hírlap* és a *HVG* legalábbis talányosan sokatmondó módon összegezte Tarlós István főpolgármester nyilatkozatát a miniszterelnökkel folytatott tárgyalásairól. Eszerint a hármas metró felújítására az államnak nincs pénze, annak költségét a városnak kell állnia, a felüljárók elbontásának kormányzati támogatásáról viszont lehet szó. Hogy aztán a főváros Közfejlesztések Tanácsának előterjesztése kapcsán 2019-ben Tarlós szókimondóan már ki is mondja róla a verdiktet: „városképi szempontból rendkívül csúnya”.

Noha erre még nagyobb dugókkal riogatás volt az első és általános reakció a sajtóban, az ezt követő két önkormányzati választás után fokozatosan reformhangulat kibontakozásának lehettünk tanúi. A környezetvédelem szempontjainak térnyerésével ma már nem igazából a bontása a téma, a villamosvonal helyreállításával a terület revitalizációja van napirenden. A Déli és a Nyugati pályaudvar összekapcsolására 2021-ben kiírt pályázaton szintén magától értődően vetődött fel a tér rendezése. Ez a projekt sajnos hamar okafogyottá vált, mivel a kormányzat végül visszalépett a győztes terv megvalósításától, ahogyan arról mi is beszámoltunk (*Nyugati a Nyugatiban*, *Mozgó Világ*, 2025/4).

Ezzel szemben a pesti fonódó villamosra még tavaly meghirdetett tender nyerteseként a BKK-val kötött szerződés értelmében a Főmterv Zrt. szeptember óta már dolgozik a terven. Invenciózus és a tömegközlekedők számára barátságos elképzelés körvonalazódik. A villamospálya bő két kilométerrel meghosszabbodik, így Budáról egészen a Lehel térig lehet majd átszállás nélkül utazni. Ez a koncepció feleslegessé teszi a felüljárót, amit ezért elbontanak, ugyanakkor lehetőséget ad a Nagykörút, illetve a Bajcsy-Zsilinszky utat is egykor magában foglaló Váci út ma igencsak zavaros keresztesződésének rendezésére és ott a főváros e hangsúlyos csomópontjának végre jelentőségéhez méltó kialakítására. A gyalogosok és az üzletek számára önmagában már ez a változás is kedvező perspektívával kecsegtet; nem kevésbé öröndetes, hogy a programban szerepel a fasorok rendbe tétele és védett kerékpárút mindkét irányban.

Hogy ez önmagában élhetővé teszi-e Lipót- és Terézváros határát, abban személy szerint nekem vannak kételeyeim, de nem vagyok urbanista. A terv ellenzőinek azt az érvelését sem szeretném elhallgatni, hogy az itteni torlódások esetleg majd másutt okoznak ugyanilyen galibát, mert egyelőre kevés a P+R parkoló, ugyancsak elvetélt az elővárosokat összekötő körvasút, amely tehermentesítette volna a belső kerületekbe áramlást. Az ötletgazdák velem ellentétben abban bíznak, hogy az átalakulás jelentősen csillapítja majd az autóforgalmat, mint ahogy a kétszer egy sávusra szűkített Bartók Béla úttal valóban történt. Ott ma már, mint bárki meggyőződhet róla, egymás után nyílnak a galériák és a vendéglátóhelyek, érzékelhetően kellemes légkört teremtve a sétáló-nézelődő gyalogosoknak. Remélhetőleg így lesz itt is.

A Nyugati tér jövőjéről a felüljáró elhatározott elbontása és a 49-es villamosjárat meghosszabbításának bejelentése apropóján

P. Szűcs Julianna

Írás a falon

Dániel könyvének 5,1-30 szakasza szól Belsazárról, Nabukodonozor unokájáról, akivel az alábbi bibliai történet megesett. Egy vad, kicsapongó lakomán, amelyen a jeruzsálemi templom szent edényeiből is ettek-ittak, titokzatos írás jelent meg a palota falán. Megmérettél és híjával találtattál. Röviddel ezután a médek és perzsák elfoglalták a ba-

biloni birodalmat, Belsazárt pedig megölték.

Mióta a fényképezésnek művészettörténete van, ez a művészettörténet tele van olyan képekkel, amelyeken írás szerepel. Lózungok, fejlécek, táblák, címek, félig tépelt reklámok, graffitik, árcédulák, fotóra írt üzenetek. Továbbá a Gutenberg-galaxis könyvekből kicsorduló, önálló élet-