



ARCHÍV FELVÉTEL: FORTEPAN 69746, ORIG. LAITAI LÁSZLÓ (1972)



ARCHÍV FELVÉTEL: FORTEPAN 26171, ORIG. MHSZ. (1963)

A DUNA KÖZEPÉN BUDAPEST ELTŰNT SZIGETEI

SZÖVEG: TAMÁSKA MÁTÉ

Ha feltesszük azt az egyszerű kérdést, hány sziget is van Budapesten, nehéz rá pontos választ adni. Vannak persze „biztos” szigetek: Margit-sziget, Óbudai-sziget. De már bajosabb eset a Nép-sziget, a Palotai-sziget vagy a Háros-sziget. Pláne az óriások: a Csepel vagy a Szentendrei-sziget. Utóbbi legalább már a városhatáron túl fekszik. Ám jelentősége annál nagyobb, hiszen a város vízkészleteit védi. Aztán vannak a mesés, eltűnt szigetek, mint amelyik a régi római polgárvárosnak adott otthont, vagy a Nagykörút vonalában meg-

rajzolható „Pesti-sziget”. Ha jobban belegondol az ember, akár a folyópart Velencéje is lehetne Budapest. (Vagy inkább lehetett volna, ha másként alakul a történelme.)

Ha valaki kétezer évvel ezelőtt, a Dunáról beszélt a római polgárváros valamelyik borozójában, beszélgetőtársa aligha képzelte hozzá valami egyenes mederben tovahömpölygő víztömeget, ahol a rakodópart alsó kövéről elúszó dinnyehéjakat figyelhet. Széles és az év nagy részében járhatatlan mocsárvilág, rétek és

lápok, időről időre víz alá kerülő szigetek tucatjai jellemezték a régi Dunát. A Mocsáros-dűlő máig beépítetlen zöldje őriz valami keveset ebből a világból. Meg a régi Szentendrei út éles kanyarulata, amely nagy valószínűséggel a Csillaghegyi-sziget melletti feltöltött Dunárok nyomát követi. A 18. század végén készült első katonai felmérés még jelez valamit ebből a tájból: laposokat, réteket, zöldellő ereket. (Persze ne feledjük, hogy a római kor környezettörténeti rekonstrukciójának részben éppen a 18. századi térképek képezik az alapját!)

A GELLÉRT-HEGY LÁBÁNÁL
A KÉP BAL OLDALÁN JÓL KIVEHETŐ AZ EGYKORI PARTVONAL: A BUDAFOKI ÚT, AMELY A GELLÉRT TÉR UTÁN EGYENESEN FUT DÉL FELÉ. ELŐTTE A FELTÖLTÖTT MEDERBEN A MŰSZAKI EGYTEM ÉPÜLETEI

MÉG A HORTHY-RENDSZERBEN KEZDTÉK ÉPÍTENI AZ ÁRPÁD HIDAT, DE AZ ÖTVENES ÉVEKBEN MÁR A SZOCIALISTA BUDAPEST BÜSZKESÉGÉNEK TEKINTETTÉK. A HÍD NYÍLEGYENESEN SZELI ÁT NEMCSAK A DUNAI SZIGETEKET, DE A BONTÁSRA ÍTÉLT ÓBUDÁT IS, MINTHA CSAK A JÖVŐ MEGÁLLÍTHATATLAN ÜSTÖKÖSPÁLYÁJA LENNE

A KÖRCSATORNA

A 18. században a katonai felmérések mellett egészen részletes várostérképek is születtek. Ezeken jól kivehető a sokszor emlegetett árok, amely a mai Nagykörút vonalán csordogált lefelé. Ennek volt be tudható, hogy az árvizek rendre a pesti külvárosokban okoztak nagyobb pusztításokat. A pesti belváros ugyanis egy viszonylag védett szigeti magaslaton feküdt. A városatyák kishitűségén múlt, hogy a dualizmus idején Reitter Ferenc hajózhatócsatorna-tervét elvetették, s Pest nem lett Amszterdamhoz ha-

sonló víziváros. Reitter maga is belátta – vagy legalábbis beláttatták vele –, hogy a csatorna magas költségei és relatív lassúsága miatt nem konkurálhatott az ekkor már diadalútját járó vasúttal. A csatorna ügye mégis napirenden maradt. A korszak végén, 1912-ben a Vasárnapi Ujság Kvassay

Jenő vízmérnök tervéről cikkezett, aki a Rákos-patakból kiindulva Pest-erzsebétig vezetve egy hajózható körcsatornát álmodott. Ez a negyedszáz kilométer hosszú, beépítetlen síkságokon csavargó körcsatorna már nem a történeti Amszterdamot idézi, hanem a vasútvonalak hálózatba szerveződő logikáját.

A városatyák kishitűségén múlt, hogy a dualizmus idején Reitter Ferenc hajózhatócsatorna-tervét elvetették, s Pest nem lett Amszterdamhoz hasonló víziváros.

A hajók sebességét azonban nem lehetett a „végetlenségig” fokozni, így a gyorsaságot vallási áhítattal habzsoló modernitás inkább elbúcsúzott a 19. század robusztus, de lassú óriásaitól, a gőzhajóktól.

A DUNAI VÁROSOK TELEPÜLÉSKÉPE
SOROZATUNK TÁMOGATÓJA A

nka
Nemzeti Kulturális Alap

A GŐZHAJÓ VÁROST ÉPÍT...

Igen ritkán emlegetik, hogy a hajózás iparosodása nemcsak megelőzte a vasutat, de Budapest városképe szempontjából sokkal mélyrehatóbb változásokat is generált. A DGT, az Első Duna-Gőzhajózási Társaság az 1800-as évek Pest-Budáján szinte egyet jelentett a világszínvonalal. Páron bécsi vállalat volt, de tele

angol és holland szakemberekkel. A főváros életében pedig korszakhatárként könyvelhetjük el aényt, hogy a cég Óbudán építette fel hatalmas hajógyárát. Nincs is olyan népszerűsítő történelm-könyv Magyarországon, amelyben ne jelenítenék meg a víz fölé magasodó csarnokok megkapó képét! A régi metszetek alatti magyarzó

ARCHIV FELVÉTEL: FORTEPAN 25172, ORIG. SUPREB ALAPTVÁNY (1984)



A GANZ HAJÓGYÁR A NÉP-SZIGETEN

A II. VILÁGHÁBORÚ UTÁN ÉPÍTETT DUNA-TENGERJÁRÓI MIATT VÁLT HÍRESSÉ. A HAJÓGYÁRTÁS VIRÁGKORA MÁR A HATVANAS ÉVEKBE VÉGET ÉRT, DE AZ ÜZEMET MÉG JÓ IDEIG FENNTARTOTTÁK, HISZEN A HAJÓÉPÍTŐ MUNKÁS LEGALÁBB OLYAN KULTIKUS FIGURÁJA VOLT A KORSZAKNAK, MINT A BÁNYÁSZ VAGY A VASÓNTÓ



FÖLDGÖMB VILÁGLÁTÓ A TREND FM-EN CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR. A RÁDIÓBAN VENDÉGÜNK A TÉMÁRÓL: **TAMÁSKA MÁTÉ**



KORÁBBI MŰSORAINK MEGHALLGATHATÓK: WWW.TRENDFM.HU

FOTÓK: TAMÁSKA MÁTÉ



AZ ÓBUDAI HAJÓGYÁR ÖBLÉNEK STÉGJEI NÉMILEG MEGTÉVESZTŐEK

A GYÁR BEZÁRT, ELCSENDESEDETT, DE AZ ÁRPÁD HÍD DÜBÖRGŐ FORGALMA EGY PERCRE SEM FELEDTETI, HOGY VILÁGVÁROSBAN JÁRUNK. (LEGALÁBBIS, HA A ZAJ ÉS A SZMOG A VILÁGVÁROSIÁSSÁG FOKMÉRŐJE...)

ZÁTONYOK A RÓMAI-PARTON

A DUNA SZÉPSÉGÉT RÉSZBEN VÁLTOZATOSSÁGA ADJA, LEGALÁBBIS OTT, Ahol még nem köveztek ki minden szegletet. Az ingadozó vízszint, az épülő és pusztuló zátonyok a folyó csodált látványosságai

szövegek rendszerint Széchenyi István nevét említik, valamint néhány szót a Nemzet és Haladás-programjáról. Pedig a DGT sokkal inkább birodalmi vállalat volt, mint nemzeti. Az első részvényesek között ott találjuk az osztrák főnemesség színe-javát, élükön a korszak nagy hatalmú kancellárjával, Metternichkel. A magyarokkal nem éppen rokonszervező Metternichnek sem lehetett azonban kifogása az óbudai gyár ellen. Pest-Buda vízrajzi viszonyai ugyanis összehasonlíthatatlanul

kedvezőbbek voltak a bécsi folyamszakaszéinál, ahol a hegyekből érkező vizek a gőzhajók számára nehezen tolerálható, szélsőségesen instabil mederszonyokat teremtettek.

Az első részvényesek között ott találjuk az osztrák főnemesség színe-javát, élükön a korszak nagy hatalmú kancellárjával, Metternichkel.

A gőzhajók átírták a folyók és városok évszázados kapcsolatrendszereit. Korábban a hajósok alkal-

mazkodtak a vizek szeszélyeihez: zátonyokat kerülgettek, ha kellett, szekérre rakták az árut, az áradásban elsodort kikötőhelyet felhagyták, mást kerestek helyette. A gőzhajó ezzel szemben kiszámítható vízi utat kívánt a lapátkerekei alá. A Bécs–Pest-gőzhajójárral az időnek is új fogalma született meg: a menetrend. (És persze vele a késés: a modern ember rájött, hogy akkor is ideges lehet, ha nem siet sehová, pusztán attól az érzéstől, hogy menetrend szerint már máshol kellene lennie.)

AZ ELTŰNT SZIGET

Az 1830-as években nemcsak gőzhajókat kezdtek építeni Óbudán, de nekifogtak a zabolázatlan folyam átépítésének is. A DGT alakította ki az első szilárd rakpartokat, de a társaság nevéhez fűződik a főváros legromantikusabb szegletének, a Fűrődő-szigetnek elkotrása is. Romantikussá éppen attól vált, hogy eltűnt, akárcsak mítoszbeli nagytestvére, az 1970-es években elárasztott al-dunai Ada Kaleh, ez a törökök lakta, keleties falu és bazár. A Fűrődő-szigeten már a 19. században sem voltak törökök, találtak ellenben római romokat az 1850-es években. A sziget ekkor már haldoklott. Néhány évtizeddel korábban

egy hatalmas árhullám legyalulta a felső részét, a maradékot pedig idővel kikotorták, mert akadályozta

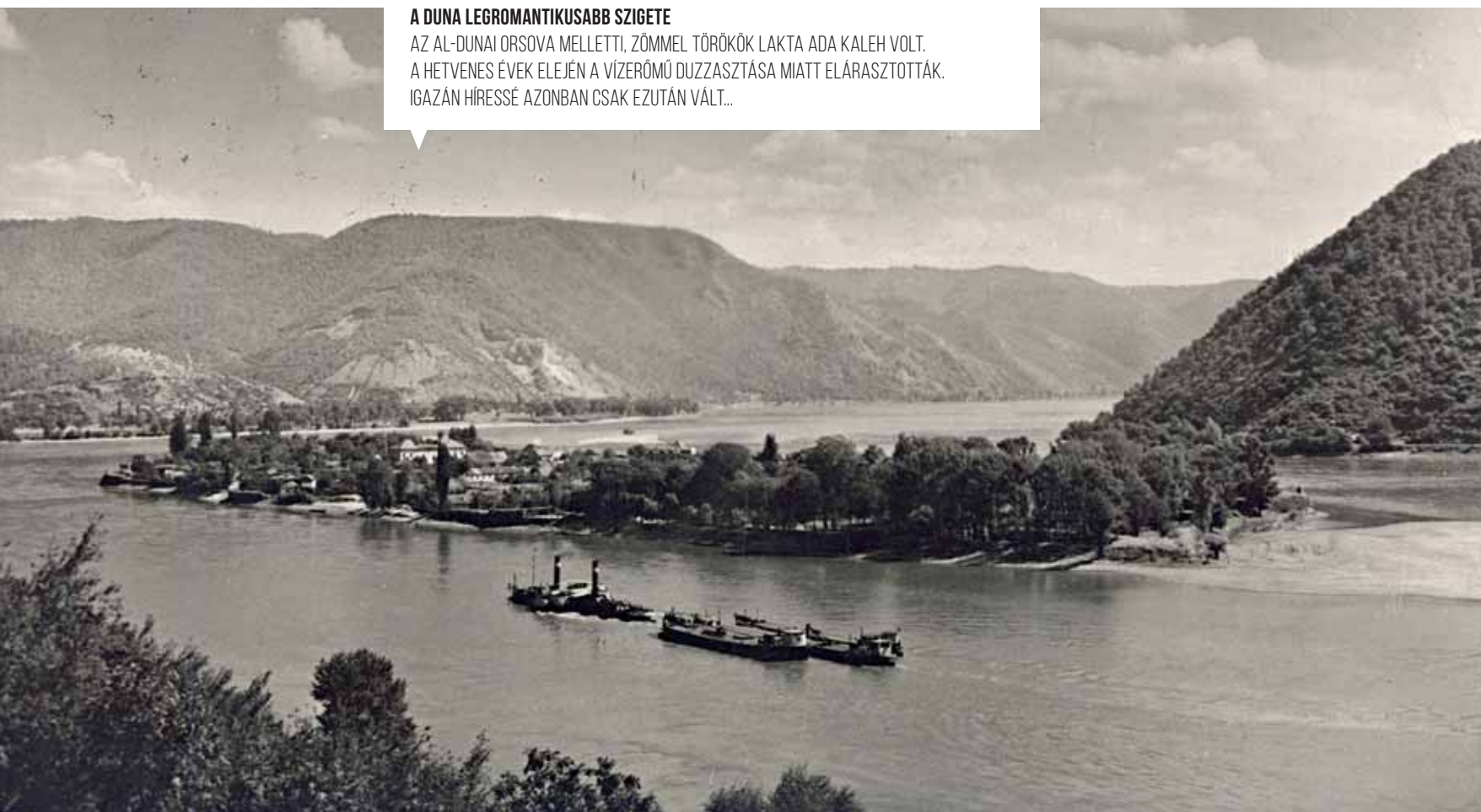
A Fűrődő-sziget földjét ma is budapestiek százezrei tapossák. A kitermelt anyagot ugyanis a Margit-sziget magasztásához használták fel.

a hajózást. A Fűrődő-sziget földjét azonban ma is budapestiek százezrei tapossák. A kitermelt anyagot ugyanis a Margit-sziget magasztásához használták fel. Voltaképpen a fűrődő is újjáéledt. A parton nyitotta meg kapuit a II. világháború után a Dagály strandfűrődő, ami

akkor még az elegánsabban csengő, de kevésbé igaz Szabadság nevet kapta. Aki az Árpád hídról érkezik, talán észre sem veszi, de délebből, a Margit híd felől látszik, hogy a strandfűrődő mélyen bekanyarodik a folyómederbe. A Sportuszoda megépültéig a sűrű lombok miatt úgy tűnhetett, mintha maga is önálló sziget lenne, az eltűnt Fűrődő-sziget reinkarnációja. A valóság azonban ridegebb és szürkébb. A könyék ingatlanfejlesztési lázban ég, s bár kialakítottak egy-egy kisebb sétányt, a városrészt zöldfelületi rendszerében a virágos balkonládák játszhatják majd a főszerepet.

A DUNA LEGROMANTIKUSABB SZIGETE

AZ AL-DUNAI ORSOVA MELLETTI, ZÖMMEL TÖRÖKÖK LAKTA ADA KALEH VOLT. A HETVENES ÉVEK ELEJÉN A VÍZERŐMŰ DUZZASZTÁSA MIATT ELÁRASZTOTTÁK. IGAZÁN HÍRESSÉ AZONBAN CSAK EZUTÁN VÁLT...



ARCHÍV FELVÉTEL: FORTEPAN 76676, ORIG. ERKY-NAGY TIBOR (1949)

DAGÁLY FÜRÖDŐ, AZ EGYKORI FÜRÖDŐ-SZIGET KÖZVETLEN KÖZELÉBEN,

ANNAK GYÓGYVIZÉT HASZNÁLVA NYITOTT MEG 1945 UTÁN A SZABADSÁG STRANDFÜRÖDŐ. A NÉPNYELV AZONBAN HAMAR ÁTKERESZTELTE DAGÁLYRA, AMI MUTATJA, HOGY A NÉVADÁSBAN A VÁROSLAKÓK MINDIG IS TALÁLÉKONYABBÁK VOLTAK VEZETŐIKNÉL

A PALOTAI-SZIGET A NEGYESVEN ÉVEKBE, HÁTTÉRBE AZ ÉSZAKI VASÚTI ÖSSZEKÖTŐ HÍD

A DUNA BUDAPESTNÉL JANUS-ARCÚ: EGYFELŐL ITT SZÜLETETT MEG A MODERN IPARVÁROS (HAJÓGYÁRI-SZIGET), ITT NŐTT ÓRIÁSIRA A HAZAI GÉPIPAR (CSEPEL), MÁSFELŐL A LEGTOVÁBB ŐRIZTE A RÉGI TÁJ VADREGÉNYESSÉGÉT

ARCHÍV FELVÉTEL: FORTEPAN 30641, ORIG. URBÁN TAMÁS (1969)



ARCHÍV FELVÉTEL: FORTEPAN 92317 (1940)



AZ IPARSZIGET

A Duna keringője okán kék, színe változó, jelentősége a város szempontjából azonban elsősorban zöld. Az ipar eltűnésével kiszűrdült ott is, ahol korábban gyárak terpeszkedtek, s ma valóságos zöldóázisként fűzi össze a várost. És messze nemcsak szimbolikusan, de a legzöldebb közlekedési alternatíva okán is. (Legalábbis a városfejlesztési tervek szintjén.) Egyelőre ugyanis csak ott csodálhatjuk meg a szigeteken végigfutó kerékpárutat. Filléres be-

ruházásról lévén szó, talán sosem valósul meg, pedig a Római-parton jól-rosszul, de végigvezetett bicikliútnak csupán egy kis hídra lenne szüksége, hogy rácsatlakozzon az Óbudai-szigetre. Ennek déli csücskén az Árpád hídra való feljutást kellene megoldani, és máris a Margit-szigetre jutna az észak-déli kerékpársztráda. Itt azonban megáll a tudomány, egy jó darabig nincs további zöld sziget.

Különös, hogy bár a Duna

ARCHÍV FELVÉTEL: FORTEPAN 26161, ORIG. MHSZ (1963)



mederrendezése északon kezdődött, délen hozott nagyobb változásokat. Itt egész városrésnyi területeket hódított el a város a folyótól. Nem is olyan régen a Gellért-hegy miatt éles kanyarra kényszerülő folyó természetes öblözetet alkotott a Budafoki útig. A 19. század végi térképeken még

látszik az öblő maradáka. A figyelmes szemlélőnek más is feltűnhet, nevezetesen egy eltűnt sziget. A mai Infóparknál egy akkori sziget kezdődött, amely valaha Budafokig leért. A következő évtizedekben ezen az egykori szigeten épült fel Dél-Buda ipari zónája.

Amellett, hogy a területnek remek közlekedési kapcsolatai voltak, az északnyugati szélirány és a Duna folyása is amellet szolt, hogy a szennyező üzemeket a város déli csücskébe telepítsék. Itt aztán Buda „Illatos útja” egyetlen füsttölgő gomolyaggá nőtt össze Csepellel és a túlpárti Gubacsi úttal.

VÖRÖSBŐL ZÖLD CSEPEL?

Csepel egészen mást jelent a természetföldrajzosoknak és a társadalomtörténészeknek, akik a vörös szó nélkül talán kimondani sem tudják. Tisztán morfológiailag sziget is, meg nem is, mert a Soroksári-Duna-ág a szabályozások miatt alig észrevehető, zsilippel lezárható félholtág csupán. A csepeli gyorsvasút pályája szinte észrevétlenül siklik át a hídon. Amerre a szem ellát, alulhaszno-

A CSEPELI SZABADKIKŐTŐ A TRIANONI SOKK UTÁN ÉBREDŐ FŐVÁROS LEGJELENTŐSEBB BERUHÁZÁSA VOLT... ÉRDEKESSÉGE, HOGY TENGERI HAJÓKAT IS FOGADOTT. A SÓS LEVEGŐ PERSZE HIÁNYZOTT. A KÖRNYÉKEN NEHÉZIPARI ÉS VEGYIPARI ÜZEMEK TUCATJAI MŰKÖDTEK

sított ipari csarnokok és szabad, még beépítetlen területek. Minden befektető álma! Álmodtak is ide már sok mindent. A kilencvenes években amerikai módi szerint „Csepel-Manhattan” néven emlegették a várostervek. Végül azonban nem Budapest, hanem Varsó vállalkozott a nagy közép-európai toronyházbizniszre. A legfrissebb elképzelések szerint itt sport- és diákváros lesz. A látványterveken zöldellő, természetes part virít. A valóság persze mindig szürkébbre sikerül, de mégis úgy tűnik, mintha a tervezők a bécsi Donauinselt idéznék meg, annak

mesterségesen kialakított öblökkel tarkított parképítészeti megoldásaival. A Donauinselt tervezője

Tisztán morfológiailag Csepel sziget is, meg nem is, mert a Soroksári-Duna-ág a szabályozások miatt alig észrevehető, zsilippel lezárható félholtág csupán.

Bruno Domany, akit saját bevalása szerint Budapest zöldellő szigeteinek látványa inspirált...



TAMÁSKA MÁTÉ
SZOCIOLÓGUS, VÁROS- ÉS FALUKUTATÓ, EGYETEMI OKTATÓ



A MARGIT-SZIGET
NEM ANNYIRA SZENT ASZKÉTA, MINT INKÁBB ÚRI DÁMA VOLT A MODERNIZÁLÓDÓ BUDAPEST TÉRKÉPÉN. A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT EGY MAGÁNCÉG ÜZEMELTETTE, MÉG BELÉPŐDÍJAT IS SZEDTEK...

ARCHÍV FELVÉTEL: FORTEPAN 22680, ORIG. ZAINKÓ GÉZA (1930)

HOGY RENDEZVÉNYEINK IDÉN IS INGYENESEK LEHESSENEK...


ZÖLDGÖMB
FESZTIVÁL
2019. OKTÓBER 27.



ISMERETTERJESZTÉS | EXPEDÍCIÓSZERVEZÉS | TÁMOGATÁS | TEHETSÉGGONDOZÁS

... támogassa munkánkat Földgömb-előfizetésével,
közvetlenül alapítványunk támogatásával,
vagy az szja 1%-ának felajánlásával!
Részletek és támogatóinknak nyújtott kedvezmények:
www.expedicio.eu/tamogatoinknak
Adószámunk: 18200267-1-42



FÖLDGÖMB AZ EXPEDÍCIÓS KUTATÁSÉRT ALAPÍTVÁNY – WWW.EXPEDICIO.EU

A FÖLDGÖMB EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI ▾



E LAPSZÁMUNK MEGJELENÉSÉT TÁMOGATTÁK ▾



MAGYAR
FÖLDRAJZI
TÁRSASÁG

ALAPÍTVÁ: 1872

1142 BUDAPEST, ERZSÉBET KIRÁLYNÉ ÚTJA 125.
HONLAP: WWW.FOLDRAJZITARSASAG.HU
E-MAIL: INFO@FOLDRAJZITARSASAG.HU

ELNÖK: DR. CSORBA PÉTER
AELNÖKÖK: DR. SZILASSI PÉTER
DR. MICHALKÓ GÁBOR
FŐTITKÁR: DR. DÁVID LÓRÁNT
ÜGYVIVŐ: HEILING ZSOLT
KÖNYVTÁROS: KIESZ RÉKA

SAKOSZTÁLYOK:
BIZTONSÁGFÖLDRAJZI ÉS GEOPOLITIKAI
SAKOSZTÁLY, EXPEDÍCIÓS SAKOSZTÁLY,
TÁRSADALOM- ÉS GAZDASÁGFÖLDRAJZI
SAKOSZTÁLY, HEGYMÁSZÓ-SAKOSZTÁLY,
OKTATÁS-MÓDSZERTANI SAKOSZTÁLY,
EGÉSZSÉGFÖLDRAJZI SAKOSZTÁLY,
TERMÉSZETFÖLDRAJZI SAKOSZTÁLY,
TÉRKEPÉSZETI SAKOSZTÁLY,
TURIZMUSFÖLDRAJZI SAKOSZTÁLY,
FÖLDRAJZTANÁRI SAKOSZTÁLY

TERÜLETI OSZTÁLYOK:
BAKONY-BALATON-VIDÉKI OSZTÁLY (VESZPRÉM)
BORSODI OSZTÁLY (MISKOLC)
DEBRECENI OSZTÁLY
DÉL-DUNANTÚLI OSZTÁLY (PÉCS)
DUNA-VÖLGYI OSZTÁLY (SZEKSZÁRD)
EGER-BÜKK-VIDÉKI OSZTÁLY
GYÖNGYÖS-MÁTRA-VIDÉKI OSZTÁLY
KISALFÖLDI OSZTÁLY (GYÖR)
KISKUNSAGI OSZTÁLY (KECSKEMÉT)
KÖZÉP-DUNANTÚLI OSZTÁLY (SZÉKESFEHÉRVÁR)
KÖRÖS-VIDÉKI OSZTÁLY (BÉKÉSCSABA)
NYIRSEGI OSZTÁLY (NYIREGYHÁZA)
NYUGAT-MAGYARORSZÁGI OSZTÁLY (SZOMBATHELY)
SZEDEDI OSZTÁLY
SZÉKELYFÖLDI OSZTÁLY (CSIKSZEREDA)
TOLNA MEGYEI OSZTÁLY (DOMBOVÁR)
ZALAI OSZTÁLY (NAGYKANIZSA)

KÖNYVTÁR ÉS GYŰJTEMÉNYEI:
1112 BUDAPEST, BUDAÓRSI ÚT 45.
TEL.: (06-1) 309-2600/1443
(2015. NOVEMBER 15-TŐL
HATÁROZATLAN IDEIG ZÁRVA TART.)

AZ ÉGGÖMBÖT TARTÓ ATLASZ A MAGYAR FÖLDRAJZI
TÁRSASÁG VÉDJEGYKÉNT BEJEGYZETT JELEKE



LAPALAPÍTÓ (1929):
DR. MILLEKER REZSŐ

**AZ ÚJ SZOROZAT
ÚJRAINDÍTÓI (1999):**
DR. NEMERKÉNYI ANTAL
ÉS FARKAS PÉTER

1929–1933, FELELŐS SZERKESZTŐ:
DR. MILLEKER REZSŐ

1934–1944, SZERKESZTŐK:
DR. BAKTAY ERVIN ÉS DR. KÉZ ANDOR

1999–2006, FŐSZERKESZTŐ: DR. NEMERKÉNYI ANTAL

2006–2006, FŐSZERKESZTŐ: DR. VOJNITS ANDRÁS

2006-TŐL FŐSZERKESZTŐ: DR. NAGY BALÁZS



OZONE
ZÖLD
DIJ
OZONE

TE MIT TENNÉL? TÉTLNKEDNI NEM ÉR - JELENTKEZZ!

Az OzoneTV idén 10-ik alkalommal díjazza azokat a megvalósult zöld ötleteket, innovációkat, melyek hozzájárultak környezetünk, bolygónk megóvásához, jobbá tételéhez. A legkisebb ötlettől a legnagyobb projektekig. A jelentkezési űrlap beküldése 2019. szeptember 2-ig az info@ozonetvmedia.hu címre.

Az OzoneTV kiadója a New Wave Media Group Kft. © Minden jog fenntartva.

WWW.OZONETVMEDIA.HU

