

A százötven éves Lipótváros

Százötven éves a Lipótváros és a nevezetes évforduló alkalmából nagyon érdekes tanulmányt adott ki róla a *Székesfővárosi Statisztikai Hivatal*. Ebben a tanulmányban a Lipótváros élettörténetét írta meg Pásztor Mihály. A város gyermekkorát, kialakulásának és fejlődésének állomásait vetíti elé. Megismerjük, honnan indult el és mivé lett százötven év alatt ez a város, melynek négy esztendő óta Szent István-város a neve. Beszél azokról az erőkről és azokról az emberekről, akik a város fejlődésének irányát szabták. Beszél a régi városi polgárokról, a százötven, meg száz év előtti telekárakról; válságokról és fellendülésekről; küzdelmekről, utcákról és terekről; régi háziurakról és a mai népességről. A város bújáról, bajáról, örömeiről is találunk érdekes és figyelemreméltó feljegyzéseket e könyvben, melyből megtudjuk azt is, miért olyan keskeny a dunaparti korzó és miképpen épült a Szabadság-tér a Neugebäude helyén; hogyan lett a Tüköry-védgáthól Lipót-körút. Olvasunk a „nagy-árvíz”-ről, mely kijavította, amit a város-regulátorok elhibáztak. Végül pedig megtudjuk ebből a tanulmányból azt is: hogyan lesz, miképpen születik egy város?

A Lipótváros például annak köszönheti, hogy megszületett, hogy százötven esztendővel ezelőtt Pest városának nem volt megfelelő vásártér. Erre pedig nagy szüksége volt Pestnek, ellenben az ellen tiltakozott József császár is, a választott polgárság is, hogy az új vásártér mellé új várost is építsenek. Az új vásártér számára a Váci-kapú előtti térségen kerestek helyet. Meg is találták és a mai Erzsébet-tér helyén szabták ki az országos vásároknak való teret. E vásártér körül épült azután lassacskán a polgárság és a császár minden tiltakozása ellenére az új város.

Miért volt szüksége Pest városának vásártérre? Mert a régi Pest főjüvedelmét adó, folyton-folyvást népesedő és duzzadó országos vásárok már nem fértek el Pest város falai között. Mária Terézia koronázásának évében kicsiny város volt még Pest. Területe mindössze akkora, mint a mai Belváros, melyet patkóalakú városfal ölelt hozzá a Dunához. Túl a városfalon szántók, legelők, kertek, helyenként majorok sorjázta. Csak Mária Terézia uralkodása idején indult meg a fejlődés a falakon túl is. Elsőnek a Terézia- és a József-város alakult ki és a „kalapos király” népszámlálása idején, 1787-ben Pestnek a külvárosok népességével együtt mindössze 22 és félezer lakója volt. Első ízben akkoriban kezdtek tanakodni róla, hogy a vásárt ki kellene szabadítani köfállal körülkerített börtönéből. Ki is szabadították. Ugyanakkor bontották le a város északi falát és semmi hatalom nem tudta megakasztani többé, hogy az új vásártérrel együtt meg ne induljon az új város építése a Váci-kaputól észak felé elterülő hatalmas, mocsaras területen. Nem lehetett megakasztani a fejlődést már azért sem, mert a vásárok átrendezéséhez pénz kellett; a pénzt pedig más forrás híján úgy teremteték elő, hogy az új vásártér környékét ház-helyekre osztották és a házhelyek árából rendezték a vásárokat. 1789 június 2-án kezdik a házhelyek licitációját és 1791-ben, ilyen időtájt, készültek el legelső házai az új városnak, melyet Pest nemes magisztrátusa 1790 április 12-i tanácsülésében, közvetlenül a Lipót-

koronációjára Budára összehívott országgyűlés megnyitása előtt, hódolata jeléül, egyhangú lelkesedéssel Lipótvárosnak nevezett el.

Egyébként mocsarakkal tarkított homokpusztán épült a Lipótváros. Már a tatárdúlás előtt, de évszázadokon keresztül azután is Új-Bécs volt a neve ennek a pusztaságnak, melyért ötszáz esztendeig pereskedtek a margitszigeti apácák Pest városával. Pest nyerte meg a pert, de félszáz évvel a Hétszemélyes Tábla ítélete után került csak sor rá, hogy a pestiek új várost építsenek a homokon. A Lipótváros különben egyidős a francia forradalommal. Akkor született, mikor II. József meghalt. Első alaprajzát a pesti közigazgatási kerület kamara-igazgatója: báró Schilson János vetette papírra. Ma is ugyanazon utcák flaszerjét tapodjuk, melyeknek irányát, vonalát ő szabta meg. A Lipótváros második építő korszaka József nádor nevéhez fűződik. Ő hívta életre a Szépitő Bizottságot, mely 1808-tól a Bach-korszak végéig irányította a város kiépítését. Ezekben az időkben épültek azok a klasszicizáló köntösben komolykodó, timpanonos, oszlopsoros és pilaszteres palatinus-korabeli bérházak és paloták, melyek egyéni jelleget adtak a Duna-sornak, a Nádor-utcának, meg a Sas-utcának. Pollácz Mihály és Hild József építőművészete akkori-

ban volt virágjában. Az Andrássy-utat és a körutakat viszont már az a Közmunkatanács építette, melyet az idősebb gróf Andrássy Gyula hívott életre. De sokat köszönhet a Lipótváros Wekerle Sándornak is, ki miniszterelnöksége idejében tető alá vitte a száztizenkét éves Új-épület lebontásának és a Margitsziget megváltásának dolgát. E két lényen indult meg a Lipótváros megújítása. A Neugebäude helyén és környékén, a Széchenyi-tér és a Lipót-körút között nagyszerű új városrész épült. A Margitsziget megváltásának dolga pedig úgy segítette elő a Lipótváros fejlődését, hogy a 11 millió koronás megváltási árnak csaknem felét dunaparti telkekben kapta József főherceg. A pesti Margithíd-főtől északra és délre húzódtak e telkek. Ezeken kezdett épülni 1910-ben az Új-Lipótváros.

Egyébként a Lipótváros életének sok-sok titka és érdekessége húzódik meg Pásztor Mihály tanulmányában. És bár az érdeklődést ma világrengető események foglalják le, mégis jól tette, hogy a nevezetes évforduló alkalmából megbolygatta szunnyadó multját ennek a városnak, melynek kiépítésében részt vettünk már mi maiak is. E könyv különben a dr. Illyefalvy Lajos kitűnő szerkesztésében annyira népszerűvé lett *Statisztikai Közlemények* című tanulmány-sorozatban kerül a közönség elé.

Csak csinos kivitelben szabad Budapest területén weekend-házat építeni

Budapest székesfőváros új építési szabályzata részletes előírást tartalmaz arra nézve is, hol lehet a főváros területén weekend-házat építeni. A hétvégi ház és telep című fejezet mindenekelőtt meghatározza a weekend-ház fogalmát. A hétvégi ház elnevezés alatt olyan építményt kell érteni, amelyben olyan időszakban laknak, amikor nincsen szükség fűtésre. A weekend-házban ugyanis nem lehet fűtőberendezést létesíteni.

Az új szabályzat szerint hétvégi épület Budapestnek általában csak olyan részén szabad építeni, amely rendes lakóházépítésre még nincs kijelölve, tehát úgynevezett rendezetlen terület. Kivétel a VIII. övezet: a Svábhegy, Magasút-dűlő, Zugliget, Guggerhegy, itt a ház-helytelteken is meg van engedve weekend-építmény emelése. Egy telken általában csak egy hétvégi üdülő építhető. A falazatnak legalább 5 méternyre kell lenni a szomszéd ingatlanától. A nyári hajlék alapterülete nem lehet nagyobb harminc négyzetméternél. A mennyezetnek legalább két méter húsz centiméter magasnak kell lennie a padozattól. A ház teljes magassága azonban nem haladhatja meg a négy métert. A week-

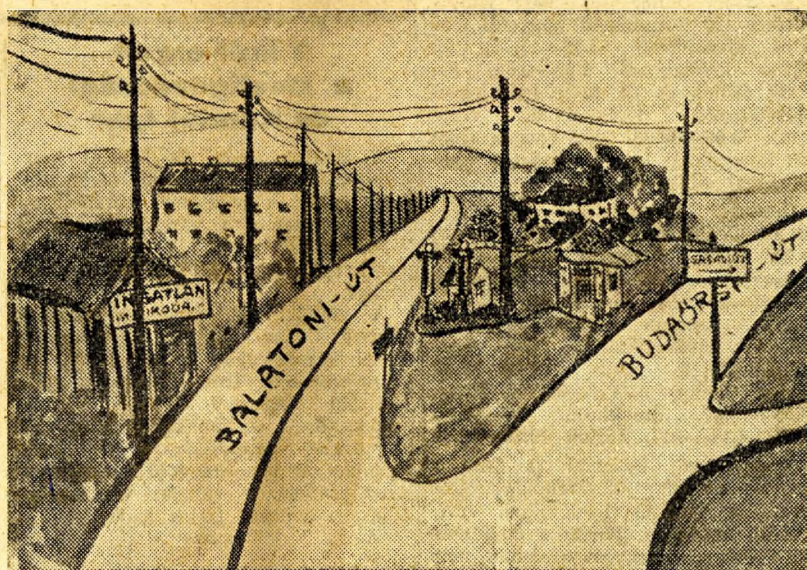
end-ház *javára* vagy teljesen *fából* is készülhet. Amde szigorúan előírja az építési rendelkezés, hogy a weekend-lakást megfelelő csinos kivitelben kell megépíteni.

Az építési előírás pontosan felsorolja azokat a területrészeket, ahol egy telken több weekend-ház vagy weekend-telep is létesíthető. Korlátlan weekend-építkezés van megengedve a pesti oldalon: a Duna mellett a Meder-utcatól a Rákospatakig, Budán pedig: a Római-parton, a Nagyszigeten és az újpesti Népszigeten. Itt weekend-szállót, penziót vagy fogadót is lehet rendezni. Két vagy több hétvégi helyiséget szabad még építeni a következő helyeken: a Szépvilgyi-út északkeleti oldalán, azután a Pomázi-út és Aranyparti-út között, végül a Törökbalinti-út, budaörsi határ, Irhás-árok és Konkoly Thege Miklós-út által határolt területen. Amde ezeken a vidékeken szállodának vagy penzionnak a többlakásos weekend-építmény sem szabad használni. A weekend-telepnek vagy a többlakásos weekend-háznak az erdő szélétől legalább száz méternyi távolságban kell feküdnie. Végül szigorú utasítást foglal magában az építési szabályzat arra, hogy a weekend-ház lakásrészében kályhát vagy tűzhelyet nem szabad elhelyezni, mert hiszen a weekend-építmények éppen az a fő ismertetőjele, hogy fűtetlenül nyári helyiség legyen. Külön konyhát azonban szabad építeni és abba főzésre alkalmas tűzhelyet is lehet tenni. Weekend-ház építésére a fővárostól engedélyt kell kérni. Névre szóló engedély nélkül építkezni nem szabad.

Becsületes megtalálót

Kérem, hogy szerdán délelőtti ELVESZTETI NAGYPENZTÁRCAM ÉRTÉKÉT MEGTARTVA, csakis a ránevezte értéktelen iratokat, nyugtákat, katonai igazolványt (Emleklap) Székely Béla névre VII. Nagyatádi Szabó-utca 24. I. emelet visszaküldeni szíveskedjen.

Ötéves az új balatoni út



Hármas útelágazás: Balatoni-út, Budaörsi-út és Sasadi-út

(Poór Mária rajza)

Most öt esztendeje nyitották meg az új balatoni utat. Erdemes visszapillantani az elmúlt fél évtizedre: megfelelt-e a Balatonhoz vezető útvonal Budapestről kiinduló ágazata azoknak a követelményeknek, amelyeket ennek a fontos közútnak az elgondolói és tervezői maguk elé tűztek? Sokszor látjuk újszerű gondolat megvalósítását, amely a gyakorlatban, az élet mindennapi használatában nem állja meg úgy a helyét, ahogy azt a kidolgozója megálmodta és a technikus megrajzolta. Nézzük hát a jubiláló balatoni utat: betöltötte-e a főváros és a Balaton között azt a célszerű és nagyfórtosságú hivatást, amelyre azok a férfiak gondoltak, akik hat év előtt még csak messzirező képzeletükben húzták meg a körberekre és kamaraerdei útrész kanyargó vonalait.

Gömbös Gyula miniszterelnöksége idején született meg a praktikus terv. Nagy Ferenc törvényhatósági bizottsági tag, a fővárosi autonómia régi kiváló és népszerű harcosa, egy miniszterelnökségi értekezlet szünetében fővárosi problémákról beszélgetett a miniszterelnökkel. Gömbös Gyula a baráti eszmecsere közben megemlítette, milyen nehéz kijutni Budapest úthálózatából egyes környéki városokba. Albertfalva, Budaörs irányában például a nagy teherforgalom és a vasúti sínek, sorompók akadályozták a gyors személyi közlekedést. Nagy Ferenc ekkor megragadva az alkalmat, azt felelte, neki van egy elgondolása a Budaörs irányában való gyors közlekedés megvalósítására. Papirost és ceruzát vett elő és ott nyomban meghúzta egy új balatoni út budai vonulatait. Ez volt a mai balatoni út első, hírtelenben papírra vetett, ceruzarajzos tervezete. Gömbös Gyula pompásnak találta az elgondolást. S mivel már folytatni kellett az értekezletet, csak annyit mondott: csináljátok meg, tégy javaslatot a fővárosnál az út megépítésére.

Nagy Ferenc, aki szerette a gyors tempót, az intézkedések haladéknélküli fogantatását, a fővárosi útépítési szakbizottságának legközelebbi ülésén, mint a bizottság tagja, javaslatot terjesztett elő a miniszterelnök által is jónak és helyesnek talált Balaton-út megépítésére. Itt már részletesen kifejtette azokat a célszerűségi okokat, amelyek a mielőbbi cselekvést szükségessé tették. A Balaton-kultusz fejlesztése, a vendégforgalom fellendítése országos érdek. A fővárosnak pedig elől kell járni minden ilyen általános érdekű mozzanatom és tevékenység sikerre juttatásában. De fővárosi érdek is, hogy a kifelé igyekvő budapesti közönség gyorsan és akadálytalanul jutthasson el minél messzebb vidékekre. Ha a terv kivitelezésre kerül, a nehezen járható albertfalvai utat teljesen ki lehet kapcsolni a személyforgalomból.

Szendy Károly akkori alpolgármester, a bizottság elnöke, szintén megfelelőnek és kivethetőnek találta az elgondolást és a javaslatot ő is elfogadásra ajánlotta. A bizottság tagjai szintén átlátták a kérdés fontosságát és a tanácskozást megszakítva, kocsin azonnal kimentek a helyszínre és ott vizsgálták meg lehet-e utat építeni a Nagy Ferenc által kicserázott budai vonalon. Nagy Ferenc a helyszínen még arra is felhívta a bizottsági tagok figyelt,

met, hogy a környékről az új repülőtérhez való hozzájutás szempontjából is nagy fontossága van az új útrész kihasításának. Azután pedig: magasabb állami szempontból is roppant jelentősége lehet majd ennek a vonalnak. A helyszíni szemlénél az lett az eredménye, hogy a bizottság tagjai egyhangúlag elfogadták az útépítési javaslatot.

Ekkor kapcsolódott bele a terv-kivitel munkájába dr. Viola Rezső főtanácsos, az útépítési alosztály vezetője. Viola Rezső a terepszemlén már megadta azokat a felvilágosításokat, amelyeket műszaki szempontból figyelembe kellett venni. Ezen a hegyes-völgyes vidéken az úthálózat-építés rendkívüli szakértelmet igényelt. Az alosztály vezetője azonban minden nehézséget legyőzve, nagyszerűen oldotta meg az útkijelölés technikai problémáit. A helyszíni vizsgálódás után alig néhány hét múlva már meg is kezdték az útépítési munkálatokat, amelyeket szintén Viola Rezső és munkatársai: az útépítési alosztály kiváló tisztviselőikara irányított. A főváros mindennemű anyagi áldozatot meghozott és az állam is támogatja a kivitelezési munkálatokat. Egy év múlva már készen is állt a balatoni gyorskocsisút: 1936-ban, éppen öt éve nyitották meg a személyautóforgalom számára.

Az eltelt öt esztendő fényesen igazolta azokat az első elgondolásokat, hogy a budai hegyvidéken keresztül kifogástalan főutvonalat lehet építeni. Az új út használhatóságában az elmúlt öt évben semmi különös zavar nem történt. Ma is szinte percenként robbognak a fővárosból kiinduló és ide érkező autók sokszor százas tempóval ezen az úton. Teherforgalom itt nincs, a személykocsik minden akadály és zavar nélkül siklanak távoli céljuk felé.

Hogy az új balatoni útnak különleges szempontokból is milyen kivételes értéke van, azt az elmúlt hónapokban közelebbről is láthatjuk. Az útszakasz elgondolói és megépítői most, a megnyitás ötödik évfordulóján igazán megérdemlik a köszönetet és elismerést.

JULIUS

MAGYAR SZEMLE

Szerkesztőbizottság:

GRÓF BETHLEN ISTVÁN elnök
SZEKFI GYULA alelnök

Tisztázzuk a fogalmakat...

GRÓF KÁLNOKY HUGÓ

A nyilasok agrárprogramja

KOVÁCS IMRE

A tatabányai népfőiskola

BENDA KÁLMÁN

Állandó erődítések

BAKOS GYULA

A magyar református egyház

MÁTHÉ ELEK

Katolikus bölcsélet

ZEMLEN GYÖRÖV

Egy kisebbségi kézikönyv

SZÁSZ ZSOMBOR

Külpolitikai szemle

GOGOLÁK LAJOS

Huxley, az utópista

ORSZÁGH LÁSZLÓ

Új könyvek

Szerkesztő:

ECKHARDT SÁNDOR

MAGYAR SZEMLE TÁRSASÁG

Budapest, V., Vilmos császár-út 26.

Előfizetési ára

magánszemélyeknek

évi 9 pengő 60 fillér

A MALERT

MAGYAR LÉGI-FORGALMI RT

értesíti az utasközönséget, hogy a Budapest—Kassa—Ungvár légivonal kivételével

az összes bel- és külföldi

légijáratok

újra menetrendszerűen közlekednek.

108