



A Váci út a Marx tér felől

A Váci út

Lakótelep az Árpád-hídnál



A Váci Országút régen Pest város vaci kapujához közel kezdődött, a mai Deák térnél, és onnan vezetett Újpest felé. 1876-ban a mai Marx térig terjedő szakaszát Váci körútnak nevezték el, majd az első világháborúban Vilmos császár útnak, 1945 óta pedig Bajcsy-Zsilinszky útnak. Külső része mindmáig megtartotta a Váci út nevet. Ugyanígy hívták és hívják a főváros határáig terjedő újpesti folytatását is. Jelenlegi hossza tíz és fél kilométer. Déli fele — egy kis szakasz kivételével — Angyalföldhöz, a XIII. kerülethez, északi része pedig Újpesthez, a IV. kerülethez tartozik.

A mai Váci út környéke a múlt század közepéig lakatlan volt, a homokos, bozótos területen még mezőgazdasági termelés sem folyt. Pedig nem volt terméketlen a föld. Ezt mutatja az a gyümölcsös, amit a múlt század második évtizedében telepített a Váci út menti homokon egy orvos, Légrády Károly. Körülbelül kétszáz fajta almát, körte, emellett szőlőt, szilvát, barackot nevelt és kínált eladásra ez a kiváló kertész.

A dunamenti földeket magas vízállásnál a folyó rendszerint elöntötte. Magát a Váci utat 1775 után árvédelmi töltéssé építették át; ezen a gáton a folyó csak 1838-ban tudott áttörni. A védőgátak jelenleg a folyóparton húzódnak. A Váci út árvédelmi szerepétől megszabadítva most kettős feladatot lát el: összeköti az észak-pesti iparvidéket a főváros többi részével, és mint 2. számú főútvonal, az ország szívéből Vác, Balassagyarmat és Csehszlovákia felé vezet.

Munkásmozgalom

A Váci úti gyárak nevének pusztá fel sorolása is hasábokat venne igénybe. Bennük dolgozik a budapesti munkásság hatod-része. Életkörülményeik régen a fővárosi proletárság átlagánál is kedvezőtlenebbek voltak; nagyobb részük faluról került ide, minden tanultság, szakképzettség nélkül. Kevesen léptek be a szakszervezetekbe, főleg azért, mert a nagyobb gyárak szervezett munkást nem alkalmaztak. Mégis a „Vörös Csepel” után nyomban Újpest és Angyalföld munkásai következtek a tüntetések, sztrájkok, forradalmi megmozdulások szervezésében. Már 1890-ben, május elseje első megünneplésekor vörös szegélyű fehér zászló alatt vonultak ki a városligeti nagygyűlésre.

A következő esztendőben hatósági tilalom miatt nem rendeztek felvonulást, csak a Népszigeten ünnepeltek. 1895-ben azonban a hajógyári munkások elhatározták, hogy május elsején testületileg vonulnak ki a Váci úton át a rákospalotai erdőbe. Más gyárakból is sokan csatlakoztak hozzájuk, a menet élén újból a vörös szegélyű lobogót vitték. Mikor a rendőrök megtámadták őket és elragadták zászlójukat, kövekkel, botokkal védekeztek. A rendőrök csak a főkapitányságról érkezett segítséggel, negyedórás harc után tudták a tüntetőket szétverni.

A Váci úti gyárak dolgozói a sztrájkokból is kivették a részüket: 1900 és 1914 között hetvennél több alkalommal szüntették be a munkát. Elsősorban a munkabér emeléseért harcoltak, de követelték a munkaidő csökkentését, az általános választójogot,



A SZOT új irodaháza

a szakszervezetek útján történő munkaközvetítést és a bizalmi rendszer engedélyezését is. A munkabeszüntetések száma 1920 után a megélhetési viszonyok romlása következtében egyre szaporodott.

A munkásság érzelmeire jellemző, hogy 1919 áprilisában az Egyesült Izzó munkásgyűlése kimondta: minden férfit dolgozóknak, akiknek a harctéri szolgálatra való alkalmat-

lanságáról nincs katonai orvosi bizonyítványa, haladéktalanul jelentkeznie kell frontszolgálatra. A májusban megalakult 12 gyári munkásbizottság közül kettőnek a tagjai az újpesti hajógyárból és a többi közeli gyárból kerültek ki. A Váci úti munkások a felszabadulás előtt a tőkés kizsákmányolás, a fasizmus, a háborús uszítás ellen, majd a népi hatalom kivívásáért és megszilárdítá-

sáért harcoltak az első sorokban. Köztük nevelődött számos vezető politikus és tisztviselő.

Séta a Váci úton

A Váci utat 1945 előtt mindkét oldalon kormos gyárépületek, szegényes bérházak, földszintes vityillók szegélyezték. A felszabadulás óta ez a sivárság sokat enyhült. Modern üzemek, lakótelepek épültek; de a múltból visszamaradt épületek — különösen a külső részeken — még mindig aránytalanul sok helyet foglalnak el.

Végigyalogolni rajta komoly vállalkozás: legalább három órás séta. De gyaloglásra már száz évvel ezelőtt sem volt kényszerítve a pesti polgár, mert 1866. július 30-ától kezdve — a fővárosban elsőként! — lóvasút közlekedett a Váci úton. A Kálvin tértől Újpestig csak 37 percig tartott rajta az utazás. Ennél gyorsabban ma sem lehet eljutni a város közepéből Újpestre! A lóvasutat 1897-ben villamos váltotta fel; de a menetidő csak 1980 körül fog lényegesen lerövidülni, amikor elkészül az észak-déli metróvonal Váci úti szakasza.

A lóvasút megnyitása erősen meggyorsította az út fejlődését. Számos gyár települt le mellette. Az itt dolgozó munkásoknak lakás kellett, s a telektulajdonosoknak kitűnő üzletet jelentett az igénytelen, egy helyiségből álló vagy szoba-konyhás lakások építése. Ilyen egyebek közt a Tizenháromház, a Hétház, a Freybergerház. A lakások viszonylag magas hetibére gyors amortizációt, magas kamatot biztosított a tőkéseknek.

Járjuk hát végig Budapestnek ezt a hosszú, két munkáskerületet átívelő útját. Sétánkat a Marx téren kezdjük meg.

A balra fekvő páros oldal első telkeit a vasút és a Belváros közelsége miatt a múlt század hatvanas-hetvenes éveiben magas áron vették meg, s rajtuk az új tulajdonosok díszes, bár azóta elavult bérpalotákat építtettek. Egy újabb épületben kapott helyet az út egyetlen, nagy befogadóképességű filmszínháza, a Kossuth mozi (14. sz.).

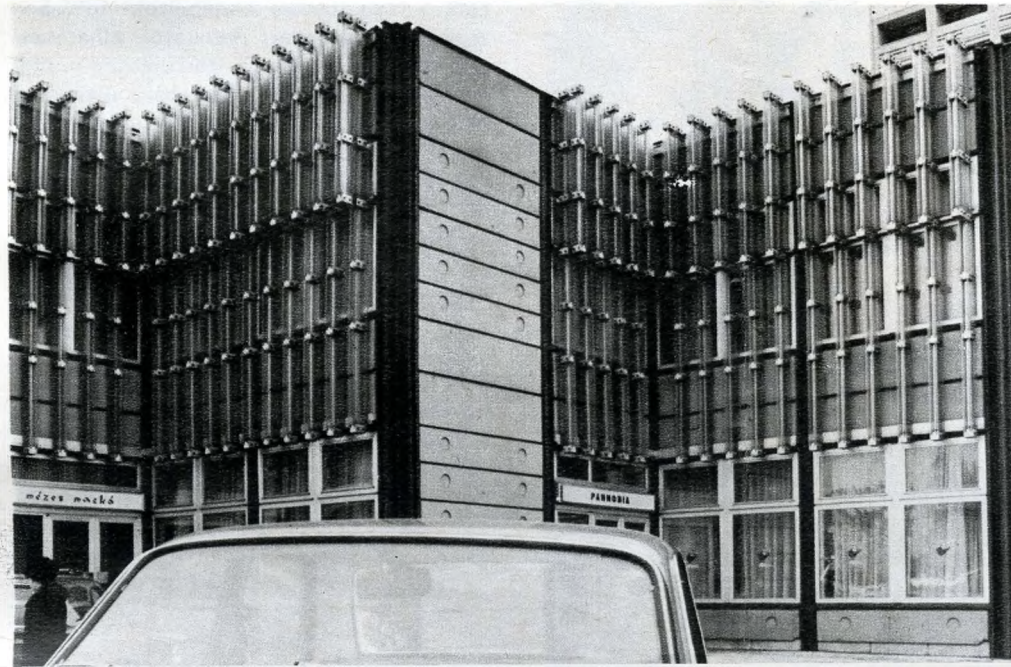
Szemben, a páratlan oldal első, a Terézvároshoz tartozó szakaszát teljes egészében a Nyugati pályaudvar foglalja el. A szép indóház azonban a Lenin körútra nyílik, a Váci út felőli részt sivár téglafalak és földszintes raktárak határolják.

Az Élmunkás tér

Az Élmunkás (régén Ferdinánd) térre érkezve, jobbra a Nyugati pályaudvar fölött átívelő Élmunkás-hídat látjuk. Mellette ágazik el a Rákospalota felé vezető Lehel utca. Maga a Váci út egészen enyhe töréssel, kissé balra kanyarodva folytatódik, és innen kezdve nyílegyenesen tart észak felé.

Az Élmunkás tér helyén, a Váci út, a Lehel és a Bulcsú utca háromszögében terült el régen a Váci temető. A XVIII. század végén létesítették, amikor Pest régi, kisebb temetői megteltek. Itt helyezték örök nyugalomra többek közt Kisfaludy Károlyt, Kitaibel Pált. Eleinte kopár, rendezetlen terület volt, később azonban árnyas ligetté változott, amelyet — Hunfalvy Pál jellemzése szerint — „nemcsak azok kerestek fel,

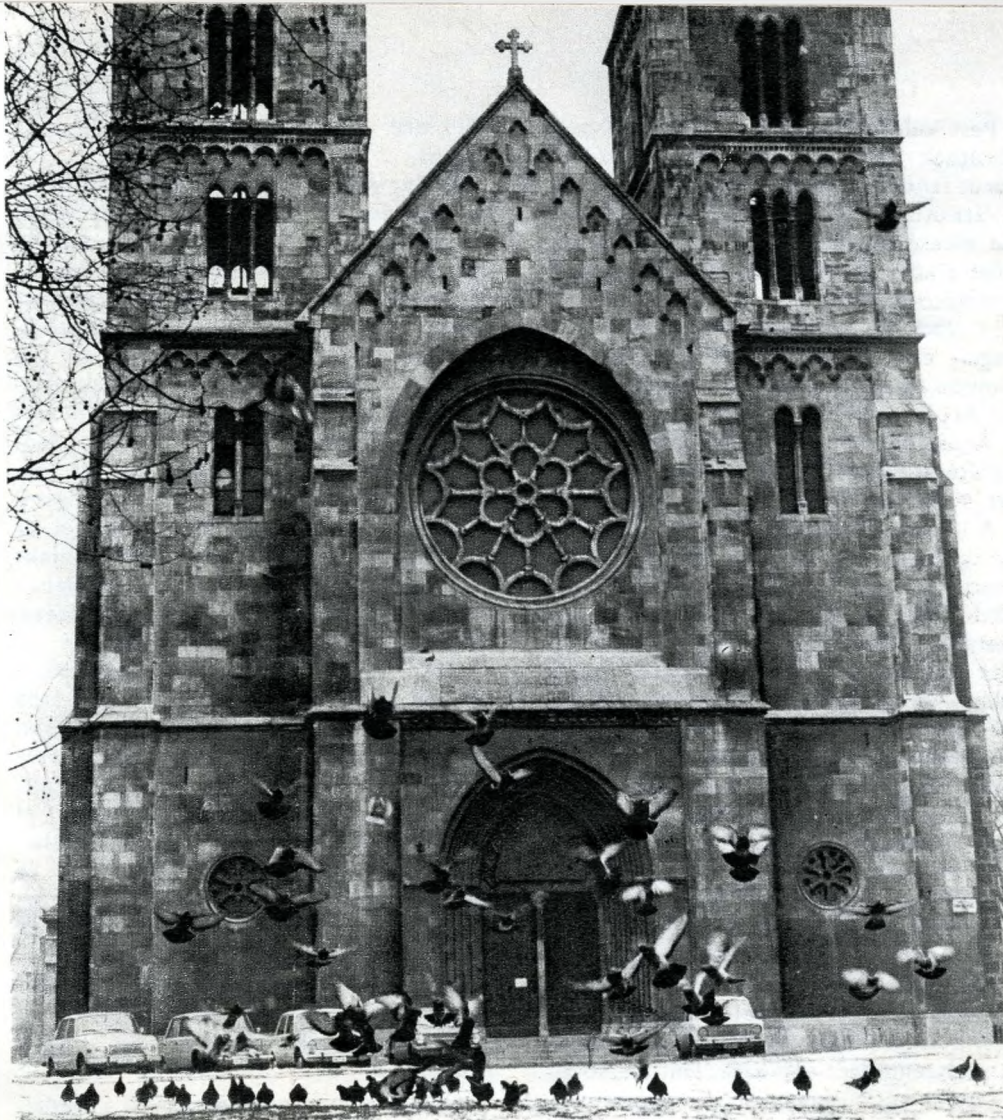
A Volga Szálló épületének részlete



kiket elhunyt kedveseik emléke odavonzott, hanem mindazok, kik a berek hús árnyékában sétálni és mélázni akartak”. Hunfalvy szavait megerősíti a festő. Alt Rudolfnak a temetőt ábrázoló képén a magasra nyúló lombos fák, dús bokrok közt szinte eltűnnek a síremlékek oszlopai, keresztsjei. A temető földjébe 1849. április 1-ig, a Kerepesi temető megnyitásáig temetkeztek, kriptáiba az 1850-es évek végéig helyezték el koporsókat.

A temető megszüntetését véglegesen 1871-ben határozták el, s felszámolására 1890-ben került sor. Ekkor a sírokat felásták, a csontmaradványokat máshová vitték, és a fákat, bokrokat kivágták, hogy a szabadabbá vált térségen piacot nyissanak. Micsoda szerencsétlen intézkedés volt! A piac részére a közeli, alig beépített területen könnyen tudtak volna más helyet találni. A temető növényzetét ezen a sétálásra, játszásra alkalmas helyeket annyira nélkülöző, kietlen vidéken — a temető-jelleg megszüntetésével — meg kellett volna őrizni parknak!

A piac előtti téren az Árpádházi Szent Margitról elnevezett templom áll. 1933-ban készült, amikor a hivatalos fórumok még a XIX. század második felében divatos historicizmust pártolták, és az új épületeknél is megkivánták a történelmi stílusok alkalmazását. A tervezéssel Möller István professzort bízták meg, aki alkotó erejének javát a középkori műemlékek helyrehozására fordította. Ennek tulajdonítható, hogy a háromhajós, kéttornyú templomot a XIII. század eleji zsámbéki prépostsági templom mintájára tervezte.



A Szent Margit templom

Az Élmunkás tértől a Róbert Károly körútig

Az Élmunkás tér után az utcakép vegyes hatású. Földszintes, egyemeletes házak, régi és új gyárak, századeleji iskolák (21. sz. és 57—61. sz.) váltakoznak modern épületekkel. A Bessenyei utcánál egy kisebb lakótelep épült. A Dráva utca sarkán az Elektromos Művek központját találjuk (72—74. sz.). Vele szemben, a Dózsa György út sarkán állt a Váci út két műemlékháza közül az egyik, egy 1865 körül épített romantikus stílusú óvoda. Két évvel ezelőtt bontották le, hogy helyet adjon a Vízművek most épülő irodaházának (29. sz.).

A Dózsa György út másik sarkán emelkedik a Finta György által tervezett modern Volga szálló. Házgyári elemekből, példamutató gyorsasággal készült el. Építését 1970 elején határozták el, novemberben kezdték az alapozást, és 1971 nyarán, a Vadászati Világkiállítás megnyitásakor már fogadta a vendégeket. Két, egymáshoz csatlakozó, nyersbeton lábakon nyugvó részből áll: a tízemeletes szobaszárnyból és az éttermet, társalgókat stb. magában foglaló kétemeletes „lepény”-ből. Kívül-belül egyaránt szép, barátságos épület, noha nem luxuszállónak készült. Emeletenként 20 kétágyas, loggiás, és 12 háromágyas, loggia nélküli szoba található, valamennyi külön fürdőszobával ellátva. A tervezők még arról is gondoskodtak, hogy a szálló mellett egy beépítetlen telek maradjon, a későbbi bővítés céljára.



Az 1872-es alapítású Egyesült Izzó egyik régi épülete



Pest külső körútjának, a Róbert Károly körútnak (neve helyesen Károly Róbert körút lenne, I. Károly királyról elnevezve) a Váci úttal való kereszteződése az Árpád-híd elkészülte óta fontos csomópont. Azelőtt a körutat a későbbi hídfővel még út sem kötötte össze.

A Váci út, a Róbert Károly körút, a Dagály és a Népfürdő utca által határolt tömbön épült fel a hatvanas években Mester Árpád és Preisich Gábor tervei alapján az Árpád-hídi lakónegyed, 8 és 12 emeletes, távfűtéses házakkal, 1756 lakással. A negyedet 40 000 m² területű park veszi körül.

A kereszteződésnél, az út páratlan oldalán találjuk a XIII. kerületi pártházat, földszintjén a József Attila Színházzal. A színház eredetileg kultúrháznak készült, ez a magyarázata annak, hogy kicsik azok a helyiségei, ahol a közönség a felvonások szüneteiben tartózkodhat. Eleinte operettszínház volt, majd a Vígszínház kamaraszínháza. Mai nevén, önálló társulattal, 1956 óta működik. Műsorán egyaránt szerepelnek prózai és zenés előadások, drámák és vígjátékok, klasszikus és modern darabok, magyar és külföldi szerzők művei. Ügyes műsorpoltikájával és kitűnő színészgárdájával sikerült az angyalföldi munkásnegyed lakóit rendszeres színházlátogatókká nevelnie.

A színházzal szemben messziről láthatóan nyúlik az ég felé a Váci út legmagasabb épülete, a Szakszervezetek Országos Tanácsának húszemeletes székháza, Dul Dezső alkotása. A SZOT-on kívül más intézményeknek (nyugdíjfolyósító igazgatóság, nyomda stb.) is otthont nyújt.

Az Árpád-hídtől az Újpesti összekötő vasúti hídig

A Róbert Károly körutat elhagyva, nem-sokára keresztezzük a fővárosi Duna-szakasz leghosszabb patakját, a Rákos-patakot. Gödöllőtől északra ered és 42 km-es folyás után ömlik a Dunába. Vízhozama rendkívül szeszélyes, alacsony vízállás idején 0,27 m³ vizet szállít percenként, árvízkor ennek százszorosát. Torkolati szakaszát, amely ma gátak közé van szorítva, egyidőben Ördögárokknak is hívták, valószínűleg a mai Váci út 109. sz. ház mögötti Ördög-malomról.

A Rákos-patak menti zöld területen, a Budapesti Hőerőmű Vállalat angyalföldi erőműve mellett gyakran, de leginkább vasárnaponként hangos csaholás jelzi, hogy itt működik a főváros észak-nyugati kutya-iskolája.

A Váci út sok jelentős gyára közül csak a legnagyobbak megemlézésére van helyünk. Ilyen a 152–156. szám alatti, száz évnél régebbi Láng Gépgyár. 1868-ban Láng László a Váci körúton egy kis gépjavító üzemet alapított, 1873-ban a Váci útra költöztette, 1882-ben vasöntődével bővítette ki, és fő profiljává a gőzgépgyártást tette. A gyár a kilencvenes évek közepén már az egész ország gőzgép-szükségletét ki tudta elégíteni. 1911-ben az üzemet megvásárolta a Hitelbank, és részvénytársasággá alakította át. A gyár a két világháború közt nyersolaj- és gázmotorokat, légsűrítő szivattyúkat, centrifugákat, nyomdagépeket, szövőszékeket, bányák részére szállító-gépeket, cukor-, szesz- és konzervipari berendezéseket is gyártott, és sokat szállított

külföldre, főleg a Balkánra és a Szovjet-unióba.

A Láng gyár mellett találjuk a Fertőtlenítő Intézet 1913-ban elkészült épületét. Az intézetet 1954-ben teljesen átszervezték, feladatait megsokszorozták, új épületrésszel bővítették ki, s elnevezését Fővárosi Közegészségügyi-Járványügyi Állomásra változtatták. A KÖJÁL — ahogyan nevét rövidítik — feladata az ételmérgezések okainak megállapítása, a védőoltások elrendelése, az élelmiszerek minőségének ellenőrzése; azoknak a vendéglőknek, üzleteknek, otthonoknak a bezáratása, ahol figyelmeztetés ellenére sem tesznek eleget az alapvető egészségügyi követelményeknek; a környezeti ártalmak vizsgálata; általában a betegségek keletkezésének megelőzése, illetőleg elterjedésük megakadályozása.

A KÖJÁL-tól északra két vasúti pálya ível át a Váci utat. Az első a hajógyárba vezető iparvasúté, a másik az esztergomi vonalé. Ez utóbbi töltésén húzódik az Angyalföld és Újpest közti határ. Lábánál, a lóvasút egykori végállomásánál terül el a Budapesti Közlekedési Vállalat forgalmi telepe, kocsiszíne. Itt található a Váci út második műemlék épülete (az óvoda lebontása óta az egyetlen), amelyet Wagner János — Ybl Miklós közreműködésével — határcsárdának tervezett. Kétemeletes épület, második emeletén törpe ablakokkal; alaprajza hosszúkas téglalap, sok kiugró résszel.

A Váci út ezen a helyen érinti a Dunát, pontosabban a Dunának a Népsziget és az újpesti rakpart között húzódó mellékágát. A szigetre, s onnan tovább Római fürdőre, Aquincumba 670 méter hosszú, gyalogjáróval ellátott vasúti híd vezet. Ezen keresztül érkeznek a dorogi szénmedencében feladott szállítmányok a fővárosba. A hidat a németek 1944 szilveszterén felrobbantották, a nem végleges formában történt helyreállítás után 1955-ben adták át újból a forgalomnak.

Az újpesti ágat 1856 után felül egy gáttal elzárták a Nagy-Dunától és téli kikötővé építették ki. Jégzajlás idején itt találunk menedéket a hajók. Területe 32 hektár, 500–600 hajó fér el benne.

A téli kikötő tervezésénél nem vették figyelembe, hogy a mellékágba ömlik több bőr- és szeszgyár csatornája. A bűzös anyagokat tartalmazó szennyvíz megfertőzte és valóságos járványfészekké változtatta a vizet. Tűrhetetlen bűz feküdt meg a környéket és a közelben lakókat még házaikból is elűldözte. 1872-ben, Jókai Mór interpellációja után úgy segítettek a bajon, hogy a gátba zsilipet építettek, s ezen keresztül a felülről addig elzárt ágba állandóan friss vizet juttattak. A víz annyira kitisztult, hogy uszodát is tudtak itt létesíteni. A húszas évek elején, a Császár fürdő 33 méteres medencéjének elkészültéig itt rendezték az úszóbajnokságokat.

A téli kikötő két partja ad otthont hazánk egyik legjelentősebb gépipari vállalatának, a Magyar Hajó- és Darugyár központi telepének. A régiebb és újabb épületek közt hatalmas, 8–10 emelet magas daruk meredeznek az ég felé.

Újpesten 1867 óta két hajógyár működött, az egyiket Hartmann János alapította,



A Váci út 9. sz. ház homlokzati részlete





A téli kikötő

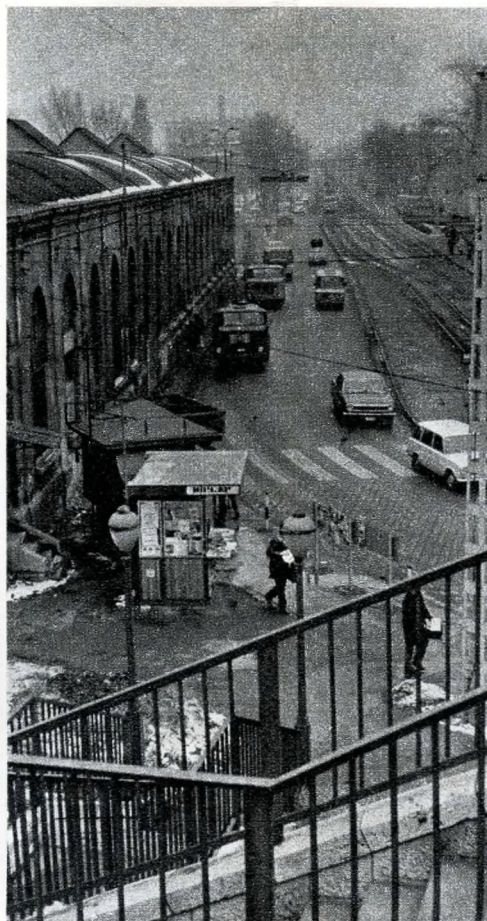
a másikat egy fiumei vállalat. Mindkettő többször cserélt gazdát, majd először egymással. 1911-ben pedig a Ganz-féle gépgyárral egyesült, Ganz és Társa — Danubius Gépi-, Vagon- és Hajógyár Rt. elnevezéssel. Mai nevét 1962 óta viseli; hozzá tartozik az óbudai és a balatonfüredi hajógyár is. A legkülönbébb folyami és tengeri hajók mellett kikötői és portáldarukat, konténereket, rakodóhidakat és kazánokat gyárt, többségüket kivitelre.

Az újpesti Váci út

A vasúti töltés túlsó oldalán, a Váci útnak és Újpest főutcájának, az Árpád útnak a találkozásánál egy kis parkot ültettek. Ennek közepén állították fel az 1919-es magyar Vörös Hadsereg emlékművét, egy mészkötalapzaton álló, magasra emelt jobbában puskát tartó katona bronzszobrát.

A Váci út újpesti részén a telkek számozása újból kezdődik. Innen kezdve jellegtelen, földszintes házak, hulló vakolatú gyárak és raktárak szegélyezik a hosszú útvoalat. Nagyobb arányú új épületet csak az Egyesült Izzólámpa és Villamossági Részvénytársaság telepén találunk. A Pócza József tervezte épület két részből áll; a tizenegyeleletes irodaházból és a hozzá csatlakozó egyemeletes, bemutató termeket és a társadalmi szerek helyiségeit magában foglaló szárnyból.

A Váci úti villamos remíz



Az Egyesült Izzó világviszonylatban a legismertebb magyar gyár. Több üzem egyesüléséből alakult ki, köztük a legrégebbet Egger Béla alapította 1872-ben. Mai helyére, a Váci út 104. sz. alá 1901-ben költözött. Itt izzólámpákat, telefonokat és vasúti biztosító berendezéseket állítottak elő. Nemzetközi sikereit részben annak köszönhetette, hogy 1906-tól önálló kutató laboratóriumot létesített a technikai eljárások tökéletesítésére, új eljárások, új szabadalmak kikísérletezésére. 1906-ban kezdték meg a szén-szál izzók helyett az izzólámpagyártásban forradalmat jelentő, sokkal jobb hatásfokú volframszál izzók készítését. Az Egyesült Izzó 1912-től termékeit a tungsten (a volfram angol neve) és a volfram szóból képzett tungsram névvel márkázza. 1917-től gyártanak rádiócsöveket, a harmincas évektől pedig krypton-gázzal töltött izzókat.

Jelenleg a Váci úti telepen 18 000-en dolgoznak. Izzók, rádiócsövek mellett fénycsöveket, korszerű félvezető eszközöket, vákuumtechnikai berendezéseket, elektromos építőelemeket állítanak elő, s ezek jelentős hányadát nyolcvannál több országba exportálják.

Az utca másik oldalán a Vízművek telepe kezdődik. Innen kezdve már csak pár száz métert utazhatunk az egyvágányú 10-es villamoson; ennek pályája is megszűnik a megyeri csárda oszlopos épülete előtt.

Újpestnek ezt a részét Káposztásmegyernek hívják. A Megyer szó egy középkori, a török uralom alatt elpusztult falu nevét őrzi.

A csárdánál a Tungsram strandhoz vezet le egy út, ezen túl a baloldalon már nincsenek épületek. Továbbhaladva, jobb felől az Akadémia Műszaki Kémiai Kutató Intézete, egy kisebb, kertes, egyemeletes házakból álló lakótelep és a Petőfi laktanya előtt megünnel el.

A laktanya északi részét a Szilas — másik nevén Palotai — patak határolja. Kerepes környékén ered több ágból, hossza 27 km, vízgyűjtő területe 160 km². Alsó szakasza magas gátak közé van fogva. Noha rendes körülmények közt csak kevés, erősen szennyezett víz csordogál benne, a gátakra azért van szükség, mert heves nyári záporok után vízhozama meghaladhatja a percenkénti 25 köbmétert.

A Szilas-patak hídjá előtt az autósokat tábla figyelmezteti, hogy elhagyják Budapest területét. Ez azonban tévedés, mert a határ innen északra még több, mint egy kilométer távolságban húzódik. Közéleben, az út két oldalán terül el hosszú sétánk utolsó állomása: a Fővárosi Vízművek legnagyobb telepe. Itt gyűjtik össze és innen továbbítják a Váci út mellett lefektetett nyomócsöveken Pest felé a megyeri, palotai kutakból nyert vizet, és azt is, amelyet a Szentendrei-szigetről a Duna alatti alagutakon vezetnek ide. Alacsony vízállás idején, amikor a kutak hozama nem elegendő, ide vezetik a Duna menti két felszíni vízkimelő műből nyert vizet, s itt tisztítják, itt fertőtlenítik.

A telep előtt már nincs helyi forgalom. A Váci útból váci országút lett, vagyis a Vác felé tartó vagy onnan jövő autók, autóbuszok, kamionok, motorkerékpárok forgalmát lebonyolító 2. számú főközlekedési út.