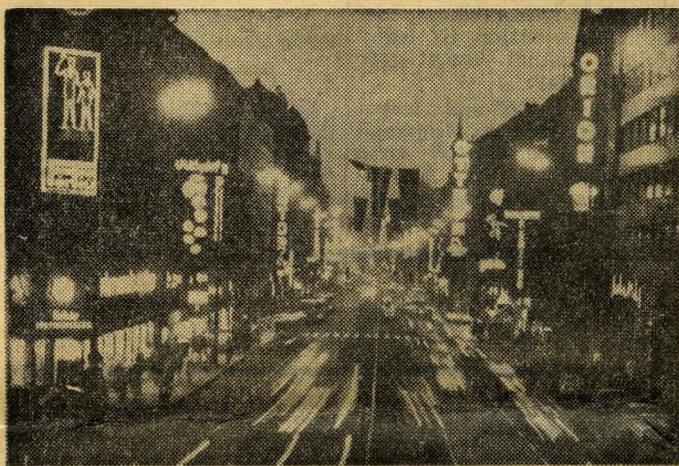


PEST ORSZÁGÚTJA



Mi is lett a Rákóczi útból? Mert most egy éve, hogy elmentek róla a villamosok, s már csak autó, busz suhan rajta végig, s alatta a metró. Arcán, szívében — hogy az utcáknak lelkük, jellemük van, azt, ugye, nem kell bizonygat-

ni — mi változás hagyott nyomot?

Utánajártam. Öreg lapokat forgattam, emlékeimet idéztem, pohár sör mellett a város tudós mérnökével, város-építészével, *Granasztói Pállal* beszélgettem.

Csárdából bisztró

Jellemén, karakterén? Hát semmit. Akkor nem is téma. Éppen az! Felnőtt (az építész így mondja: „nőtt út”, vagyis nem tervezett), s mindig, ifjan is, korosodva is megőrizte jellemét, a gyermekkor emlékét. Az idős ember mosolyában is a hajdani gyermekszem csillog. Ötven év, száz év, szekerút, lóvasút, villamos; nagyobb, gazdagabb, külsőben világvarosibb lett, de mégis az maradt, amit gyermekkorából hozott. A forgalom, a jövés-menés boldog hullámlása, robusztusa. A kirakatok (ponyvák, sátrak, áruházak, bódék, bodegák, előkelő éttermek — mikor, mely korában) talmi, de az is kedvesen, pestiesen becsapós csillogása és igaz ragyogása. Az enciklopédia szerint „már a XVIII. században külvárosi csárdák álltak, és kirakodóvásárokat tartottak itt”. És most? Mert 200 év után a csárdából bisztró, önkiszolgáló lett!

De milyen is ez a mi Rákóczi utunk?

— Az európai nagyvárosok között is kiemelkedő rangot jelentő, reprezentatív, bevezető, állomásról bevezető út — így a várostervező mérnök. — Mint Bécsnek a Mária Hilferstrasse. De annál elevebb. Mint Rómának a Via Nazionale. De ott sok a középület. Mint Leningrádnak a Nyevszkij Prospekt. De az más, inkább ünnepélyes. A mi Rákóczi utunk semmihez sem hasonlítható. Pályaudvarról bevezető út; világvárosiasan eleven, s mégis őzri kedves vidékiességét. („Épületei nem műemlék jellegűek: vegyes valami... De itt nem az egységet kell keresni, mint mondjuk a Népköztársaság útján. Ez: nőtt út. Országútból nőtt. Még most is „görbe”, országút eredetét még egyenlenségeiben is őzri.”)

Soknevű volt

Tíz-egynéhány éve az árka-dosított, a fénycsöves, a végig aszfaltozott parádés új ruhába öltöztetett Rákóczi utat az ismert közíró ünnepi cikkben köszöntötte. Most már — írta — semmi sem választja el többé az elegáns, a finom portékás, a köznépet fallal, majd csak jelképes fallal záró hajdani úri Belvárostól. Mosolygunk.

Utaknak, utcáknak épp olyan személyiségük van, mint az embereknek. Ha oly egyszerű lenne, ha oly könnyen lehetne szabályozással ilyené, olyanná alakítani arculatukat!

Országút volt. Hívták Hatvani útnak, Egri útnak, majd Kerepesi útnak. 1906-ig az is maradt a neve, míg Rodostóból haza nem hozták a fejedelem hamvait. Már 1858-ban is „megváltozásáról” írtak a lapok. „A Kerepesi út, mely a Rókus határán túl egy falu csöndes képét ölti magára, s végpontján a halottak hazájával, a temetővel végződik, ez idillszerűségéből alkalmasint nemsokára ki fog vetközni, és városunk e részén is otthonos leendő... Amit régebben hírtünk, valószínűsítéshez közel. A tiszai vasúttársaság, mely a pest-kassai vonal építését nemsokára pályamátba veendi a Kerepesi út végén fogja in-

zem a múlt század végéről egy kolléga leírását — nem egyedül forgalmassága adja. Az üzleti élénksége. Különösen télen pedig különféle látványosok és az alkalmi árusok sokasága. Az üres telkeken a mutatványosok — télire a Ligetből a városba, a Kerepesi útra húzódnak be — és az üzletek sora nyílik. „Schnellverkäuferek. Egy nagy állvány, azon mindenféle olcsó holmi. Az állvány alatt egy dobogón fel-alá járt az árusító és hadart. Egy ceruza tíz krajcár. Hozzá tett egy radírt, hozzácsapott egy noteszt, egy apró tollkést, és most már kiabálta, az egész: 5 krajcár.” (Megbántanám a Rákóczi út sok jó, olcsó áruházát, ha rokonítanék?)

★

Mi lett a Rákóczi útból? Mi lett volna?

A Rákóczi útról elmentek a villamosok. De elment a lóvasút is.

A Rákóczi út megmarad nekünk gyönyörű, semmivel sem összehasonlítható, önmagához mindig hű, a város szívében áthaladó országútnak. Szállodákkal, üzletekkel, áruházakkal, eszpresszókkal. Még útszéli, falusi fák is bontanak lombot — vigyázzunk is e megmaradt, régi metszetre — a kis Rókus-kápolna körül.

Kőbányai György

Napi 52 vonat

Felépült a Keleti. Az 1881-es esztendő a helykeresés éve volt: hol legyen? Csak is a város szívében. A Kerepesi út és a Csömöri út elágazása közti térséget tartották legalkalmasabbnak. Százháznak hívták akkor ezt a területet. Az omnibusztársaságnak voltak itt az istállói. Könnyű volt velük megegyezni, csőd előtt álltak. 1882-ben kezdődött meg a munka, de gyorsan meg is akadt. A terület nemcsak hogy egyenetlen, hanem vizenyős is volt. Cölöp alapépítményre van szükség. Ez meghosszabbítja egy évvel az építkezést. A talajt is ki kellett cserélni — nem is pesti földön, talajon áll a Keleti! —, hónapokonta vagonok ezrei hordták az ország különböző vidékéről a kemény, szilárd alapot adó földet. A befejezés esztendője 1884. Ezentúl már nemcsak szekerek, gyorskocsik hozzák az utasembert a mai Rákóczi útra. Érdekes lapozgatni az első utasstatistikában. Pontos adatot csak 1898-ból találunk: ebben az esztendőben kétféle millió 600 ezer ember érkezett a Keletibe, de azt tudjuk, hogy megnyitásának idején naponta 52 érkező vonat futott be üvegkupolája alá.

Elment a villamos is

„Országút”, csakhogy nagyobb, rendezettebb. A Kerepesi út nevezetességét — idé-