

AZ ISMERETLEN KŐBÁNYA.

Irta: *Bisztray Gyula.*

BUDAPEST a legutóbbi időkig tíz kerületet számlált és ezek között Kőbánya volt a legutolsó. A szülőknek a legkisebb gyermek szokott a kedvencük lenni, Kőbánya azonban sohasem ismerte a legifjabb csemetének kijáró dédelgetést. Tárgyilagosan megállapítható, hogy kezdettől fogva mostohagyermekként szerepelt s helyzete mai napig sem változott.

Aki csak egyszer járt kint Kőbányán, ismeri fejlődésképtelen állapotát: siralmas közlekedési viszonyait, fojtó külvárosi levegőjét, vidéki városkára emlékeztető elhanyagolt utcárait. Kár, hogy kevés pesti polgár veszi a fáradságot, megismerni a főváros minden zegét-zugát s így még Budapest lakosságának is szinte teljesen ismeretlen tartomány ez a nagykiterjedésű kerület.

Hiába fekszik Kőbánya Budapesten, Budapest nem ismeri Kőbányát. Azok a vidéki utasok, akik a kőbányai Alsó- vagy Felső-pályaudvaron utaznak keresztül, többet látnak belőle, tehát többet is tudnak róla, mint a szomszédos kerületek lakossága. Mi az oka ennek a furcsa állapotnak? Talán az, hogy Kőbánya külső kerület? Ez igaz, de Budapestnek több külső kerülete van és azokat mégsem nevezhetjük ugyanilyen értelemben ismeretleneknek. Máshol kell keresni a dolog magyarázatát. A többi határkerületet látogatott kirándulóhelyek, strandok, fejlődési lendületük és forgalmas összekötő útvonalaik szervesen kapcsolják a főváros eleven vérkeringésébe. Kőbányán azonban az ily összekötő kapcsok gyérek és hiányosak. Ennek a kerületnek is vannak nagylátogatottságú helyei, mint a Lóversenytér, a Tenyészállatvásár, a Népliget és a sporttelepek, de ezek a helyek mind a városrész előterében fekszenek s így Kőbánya megtekintését nem teszik szükségessé. Volna egy pont, amely nagy látogatottságával egyszersmind Kőbánya közelebbi megismerését is szolgálhatná, és pedig az Új Köztemető. Hiszen ide majd mindnyájunkat köt egy-egy szomorú hant, amelyet időnként fölkeresünk . . . Csakhogy az Új Köztemetőhöz vezető két villanyosvonal közül a forgalmasabbik, amely a Rókus-kórháztól indul ki, a tulajdonképeni Kőbányát alig érinti s csupán a kevésbé jelentős vonal, amely a Keleti-pályaudvartól indul, szeli át Kőbánya belsejét . . .

A villanyosok az útvonalakat követik, Kőbánya úthálózata pedig csöppet sem kedvez annak, hogy ezt a városrészt közelebb vigye Budapesthez, mert alig egy-két útja fut be közvetlenül a város testébe. A többi elé vasúti sínek és sorompók merednek. Csak egy pillantást kell vetni a főváros térképére s meggyőződhetünk, hogy a vasúti sínek valóságos hurokhálózatot alkotnak Kőbánya körül. Kőbánya ismeretlensége tehát kedvezőtlen útvonalhálózatában, ez viszont a városrész ipartelep-jellegében leli legfőbb magyarázatát.

A felsorolt körülmények Kőbánya ismeretlenségével együtt elszigeteltségének és visszamaradottságának rejtélyét is megoldják. Érthetővé teszik, hogy Kőbányát a kőbányaiakon kívül legfeljebb azok látogatják, akiket valamely fontos dolguk oda kiszólít.

De ha már személyes tapasztalat útján nem ismerjük Kőbányát, hát legalább könyvekből tudnánk többet róla ! Hiszen Budapest székesfővárosnak rendkívül gazdag irodalma van ; magáról Kőbányáról Dausz Gyula háborúelőtti városképe részletes leírást tartalmaz, — cikkünk is sokban erre a monográfiára támaszkodik. Megvannak tehát a kényelmesebb tanulmányozásnak, az olvasás útján való ismerkedésnek lehetőségei is. Hasztalan ! Kőbányáról általában csak annyit tudunk, amennyit az iskolai földrajzleckékből el nem felejtettünk, az pedig édeskevés . . . Tudjuk, hogy Kőbánya a főváros tizedik közigazgatási kerülete, tudjuk, hogy az ország egyik legnagyobb ipari telepe, tudjuk, hogy itt vannak a világhírű sörgyáraink, a csokoládé gyár, itt van a fővárosi sertéshizlaló . . . és aztán ezzel körülbelül ki is merült minden Kőbányára vonatkozó tudományunk.

Nem lesz tehát fölösleges egy kis kirándulást tenni ebbe a városrészbe, bekalandozva multját és jelenét.

Kőbányai expediciónk kiindulási pontja a Baross-utca és a Fiumei-út torkolata, vagyis az Orczy-tér. A sarkon, egy háromszögű járdaszigeten, a nap bármely szakában, türelmetlenül kémlelő utasokra bukkanunk. Csatlakozzunk hozzájuk, mert valamennyien Kőbányára igyekeznek. Ez a járdasziget ugyanis a kőbányai bennszülőttek megfigyelő állomása. Innen lesik jobbkézfelől a 37-es, balkézfelől a 26-os villanyost, amelyek közül az egyik a Keleti-pályaudvartól, a másik a Ferenc József-rakpartról indul, hogy aztán valami kifürkészhetetlen matematikai törvény következtében mind a kettő pontosan egyazon pillanatban érjen ide. Siessünk jó kőbányai szokás szerint összezsúfolódnunk az egyikre, hogy a másik annál üresebben döcögessen utánunk . . .

Az Orczy-térről Kőbányáig szinte nyilegyenes sugárút vezet, a Kőbányai-út, amelyet csak egy helyen, a közepe táján szakít meg egy jelentősebb útvonal, a Hungária-körút alsó szakasza. Az út mentén jobbról előbb a Magyar Állami Gépgyár, majd a Ganz-gyár következik ; ma már kevesen tudják, hogy ezek a gyárak a régi józsefvárosi temető fölött terülnek el. Kisebb gyártelepek, a MÁVAG sporttelep s mögötte a Népliget, üres telkek és kocsmák húzódnak még a jobboldalon. Balkézfelől a Józsefvárosi teherpályaudvar sinhálózata, fa- és széntelepek, a Dohánygyár, majd a MÁV Északi Főműhely és a MÁV-gépgyár raktárai mellett vezet az út. Tipikus külvárosi panoráma : füstös gyárépületekkel, magas kerítésekkel, kormos kéményekkel, ásító üres telkekkel . . .

Ahol a Kőbányai-út végződik, ott kezdődik Kőbánya. A Kőbányai-utat tíz perc alatt teszi meg a villanyos, Kőbányára mégse érünk be húsz percnél előbb. Mert sorompó áll közbül, egyike a hirhedt halálsorompóknak és ez a sorompó történetesen mindig le van eresztve. Megkérdeztem egy öreg vasutit, hogy hányszor huzigálják naponta a sorompót? Azt felelte : — Nem tudok én addig számolni, uram ! Így aztán másutt kereskedtem, míg megtudtam, hogy naponta mintegy hetven vonat robot át Kőbánya-Alsó-pályaudvaron. Szép forgalom ez ! Arányosan elosztva óránként átlag három vonat jelent, vagyis húszpercenként egyet. Mennyi panasz, mennyi terv és javaslat merült fel már ezzel a sorompóval és a közéje zárt sín párokkal kapcsolatosan ! Az első panasz 1862-ben kelt : «A főút nem ritkán fé óra hosszúig elzáratik», írták a kőbányai polgárok az akkoriban még Bécsben székelő vasútigazgatóságához. Azóta sok minden megváltozott a nagyvilágon, de a kérvényben foglalt panasz mai is változatlan. Időközben a sorompó kiküszöbölésére többféle megoldás terve

vetődött föl ; tervezték többek között aluljáró létesítését, a síneknek magasvasúttá átépítését, sőt legújabbán az egész sínhálózatnak a városrészből való teljes kihelyezését is. A sok szép terv valamelyikének megvalósítása a közeljövő egyik legsürgősebb feladata, mert a sorompó nemcsak a mi villanyosunknak, hanem egész Kőbánya fejlődésének útjában áll.

Míg meg nem nyílik Kőbánya kapuja : a leeresztett sorompó, nem tehetünk okosabbat, mint ha egy kis körsétára indulunk a környéken. Forduljunk tehát kissé vissza és tekintsük meg Kőbánya üditő oázisát, a Népligetet és kevésbé kies nevezetességét, a sertéshizlalót. Szinte egymás mellett fekszenek.

Visszafordulva a Népliget felé, jobbkézfelől apró skatulya-házak s mögöttük emeleletes, szürke épülettömbök vonják magukra figyelmünket. Az előbbieket a városi kislakástelep épületei, az utóbbiak a Pongrác-úti állami bérházak. Azt hiszem, az egész főváros területén nincs összesen annyi telep, mint magában a kőbányai kerületben. Az említett kettőn kívül, csak úgy hirtelen a következőket számolhatjuk össze : Tisztviselőtelep, Juranicstelep, Művésztelep, a Hungária-út menti MÁV-telep vagy Jancsi-telep, az állami gépgyári munkáskolónia, Augusztá-telep, a Ceglédi- és Beniczky-úti kislakástelep, stb. Érdekességként megemlítem, hogy a Tisztviselőtelepet annakidején az építetők «Károlyváros»-nak szerették volna emeveztetni, így óhajtván megörökíteni a telep létesítésében nagy érdemeket szerzett három Károly nevű közéleti férfiú : Ráth Károly, Kammermayer Károly és Gerlóczy Károly emléket ; ehhez azonban a Közmunkatanács nem járult hozzá.

E telepek nagy része a Népliget környékén vagy közvetlen közelében terül el. Könnyű tehát elképzelní, milyen látogatott hely a Népliget kora tavasztól késő őszig ! Budapest e legnagyobb kiterjedésű parkja kimondottan abból a célból létesült a múlt század nyolcvanas éveiben, hogy ennek a munkás városrésznek üditő sétakertje és szórakozóhelye legyen. Ennek megfelelően a Népliget féligmeddig két részre oszlik. A Kőbányai- és Hungária-út által bezárt ú. n. «Kis liget», szépen parkírozott útjaival, virágos ágyásaival, köröndjeivel, jázminos, orgonabokros, akácós és vadgesztenyés útjaival, hársfaival és magnolia bokraival, tágas, széles gyepszőnyegeivel valóságos sziget ebben a szürke, kormos, füstös és nehézlevegőjű városrészben ; a legsápadtabb arc is földerül, ha napfényel behintett, árnyas, szellős csöndjébe ér . . . A Népliget Hungária-körút és Üllői-út határolta déli részét viszont a szórakozóhelyek foglalják el : nagy, porondos játszóterek, szabadon gázolható gyepes térségek, tennis-pályák, zöldvendéglő, főleg pedig mutatványos bódék, amelyeknek környéke pirosbetűs napokon csak úgy harsog a szabadnapos kisemberek vidám zajától. Van itt a «Kárpátoktól az Adriáig» ringató hullámvasút, dodgem, ringelspiel, krinolin, hajóhinta, mutatványos bódé, műszínikör, cirkusz, jövendőmondó, van itt sósperec, tökmag és pattogatott kukorica, egyszóval minden, mi szem-szájnak ingere. Az előadásokra a belépő díj «nem 50 fillér, nem 20 fillér, csupán és mindössze 10 fillér, katonák és gyermekek felét fizetik, lehet uraim, folyvást lehet» . . . Páratlanul mulatságos, vagy hogy stilszerűen szóljak : «csuda muris» hely ám ez a Népliget !

A Népligettől nem messze, a bécsi vasútvonal töltésének túsó oldalán, a ceglédi vonal mentén terülnek el a kőbányai sertéshizlalda telepei, szakszerű kifejezéssel : a sertés-szállások. A főváros a sertéshizlaldák terepéül a múlt század derekán jelölte ki Kőbányát, amikor ez a terület még szőlőskert és alig beépített távoli külváros volt. A szállások az 1820-as években a jelenlegi

Gyáli-út és Űllői-út környékén feküdtek, ahonnan az 50-es években kerültek a kőbányai Alsó-pályaudvar közelébe, előbb a baloldalra, majd az 50-es évek végén a jobboldalra, mai helyükre. Kerek háromnegyed évszázadon át virult és fejlődött egyre nagyobb és örvedetesebb méretekben a kőbányai sertés-kereskedelem. Virágzása legutóbbi félszázada alatt mintegy 18 millió sertést hozott forgalomba. 1895-ben azonban egy hatalmas arányú sertésvész végzetes csapást mért erre a gazdasági szempontból nagyjelentőségű üzletágra. 1895 nyarán ugyanis nem egészen négy hónap alatt kereken 16.000 sertés pusztult el Kőbányán s ezzel az addig virágzó sertéskereskedelem napja lehanyatlott. A kőbányai sertéskereskedelem ma már végnapjait éli. Fenntartása nem is kívánatos egy ilyen teljesen beépített területen. Végleges kitelepítése remélhetőleg mielőbb meg is fog történni, mert kellemetlen közelléte nagy mértékben akadályozza e városrész gyorsabb ütemű fejlődését . . .

Ime, még be se tettük lábunkat a tulajdonképeni Kőbányára s már itt, a külső övezetben megismertünk évtizedes, de még mindig naponta felhangzó panaszaival. Jó, hogy túlestünk ezeken a mozzanatokon, most legalább, hogy időközben a sorompó is megnyílt végre, annál zavartalanabban ismerledhetünk a régi Kőbánya emlékeivel és a mai Kőbánya látnivalóival . . .

* * *

A külvárosoknak általában csak multjuk van, de történetük nincsen. Kőbánya kivétel. Rövid, hamar zátonyra jutott multja van és hosszú, elhomályosult, ma már alig ismert történelme, amely pedig érdemes a megismerésre.

Kőbánya nevéből gyerekjáték kitalálni a városrész eredetét. Kár, hogy ezzel a megfejtéssel ki is merül a kőbányai kőbányákra vonatkozó általános ismeretünk. Mert arra nézve, hogy vajjon a kőbányai kőfejtés csak a multban folyt-e vagy még napjainkban is folyik? — kevés pesti polgár tudna megfelelni.

Kőbánya ma már csak a nevében őrzi az egykori gazdag kőkitermelés emlékét. De hát hol is voltak azok a kőbányák? Tudni kell, hogy Kőbánya nem sík terület. A pesti oldal ugyanis a Dunától távolodva, egyre emelkedik a pilisi hegyek felé, olyanformán, mint egy «nyhe hajlású kagyló.» Ennek az emelkedésnek jelentős magaslatai a tulajdonképeni Kőbánya Óhegy és Újhegy nevű dombjai; az Óhegy nem kevesebb, mint 53 méter magasságban van a lánchídi vízmérete zéró pontja felett. Az egykor oly híres kőbányászat anyagát ennek az Óhegynek a kőerei szolgáltatták.

Egy még ma is vitatott felfogás szerint már az Árpádok korában ismerték e terület gazdag kőereit. Ha áll az, hogy IV. Béla egyik 1244-i kiváltságlevelében említett Kőér (Kewer) alatt Kőbánya értendő, akkor az itteni kőfejtés mintegy 700 éves multra tekinthet vissza. Tény, hogy a török-uralom idején már erősen művelték e kőbányákat s például a XVII. század második felében a kecskeméti református templom építéséhez is Kőbányáról szállítottak követ a budai pasa engedelmével. Az ekkoriban fellendült kőbányászat Pest fejlődésére igen jótékonyan hatott; később a város nagy része kőbányai kövekből épült fel. Állítólag Kőbányáról szállították a követ Pest régi városfalához is. Szinte fel se lehet mérni a kőbányai kőereknek a mult század folyamán kialakult modern fővárosunk építkezésében betöltött szerepét.

A kőbányai mészkövet egyik legkitünőbb épületkönek ismerték. Feldolgozása könnyű volt, mert nemcsak faragni, hanem fűrészelni is lehetett. Fejtése egészen sajátos módon folyt, eltérően a többi kőbányáktól, amelyek-

nél a bánya nyílt üreget alkot. A kőbányai bányákban aknaszerűen folyt a kőfejtés, mert ez a kő majdnem úgy vált ki kockaalakban, mint a kőső. A kőbányák mészkőrétege fölött vastag agyagréteg húzódik, így érthető, hogy a kőfejtés mellett régóta jelentős szerepet játszik a kőbányai téglagyártás is. A kő- és agyagkitermelés sok érdekes geológiai leletet hozott felszínre. A múlt század ötvenes éveiben a tihanyihoz hasonló kecskekörmöket találtak itt: a tudomány megállapítása szerint a Nagy Alföldet borító tengernek lehetett itt egy öble és ekkor rakódtak le azok a csigarétegek, amelyek a későbbi mészkövet alkották.

A köerek gazdagságára és a bányászat méreteire jellemző, hogy a múlt század 60-as éveiben még mintegy 10.000 kocsi követ fejtettek ki a kőbányákban. A kőfejtés a múlt század 70-es éveiiig folyt ily arányokban, akkor gyors hanyatlásnak indult, a 90-es években pedig teljesen megszűnt. A dús köerek kiapadtak, a vékonyabb köerek kiaknázása kevésbé fizette volna ki magát, különösen mióta a föllandült építkezések miatt, biztonsági okokból, a főváros elrendelte a bányák aláboltozását, ami tetemesen megdrágította a munkát.

A kőbányászat abbahagyásával lezárult e városrész régi történetének utolsó fejezete, az, melyben a név még szó szerint kifejezte a kerület fogalmát. De az új fejezet, a modern Kőbányának, mint egyik legfontosabb ipartelep-pünknök kialakulása éppen ezekben az abbahagyott kőbányákban gyökerezik. A kivájt kőaknak ugyanis valóságos pincehálózatot alkotnak Kőbánya területé alatt. Az új ipartelep kezdeményezői hamar felismerték ezeknek a hatalmas aknáknak jelentőségét. Az aknák kész hűtőpincét szolgáltatnak, mert a vastag mészkőréteg teljesen függetleníti a pincék hőmérsékletét a külső időjárástól. Így történt aztán, hogy a kőbányák még kimerülésük után is óriási értéket jelentettek tulajdonosaiknak, mert most már a borpincék, főleg pedig a sörgyárak kezdtek terjeszkedni ezen a vidéken. Világhírű kőbányai sörgyárainkat, a Dréher, a Rézsvény és Polgári serfőzdeket elsősorban éppen a kivájt kőaknak vezették a letelepedésre. Ez aknák, illetőleg ma már sörpincék méreteinek elképzelésére említsük meg, hogy hosszúságuk meghaladja a 33 kilométert és bennük a főváros egész lakossága elférne.

Az egykori kőbányászat emlékeivel függ össze a legrégebbi hazai lófogató vasútnak, a Pest-Kőbányai ú. n. «lebegő vasútnak» története. A vasútépítés eszméje hazánkban az 1825—27-iki országgyűlésen vetődött fel először. A tervek eleinte egy Pest—Szolnok—Debreceni lófogató vasúti vonal építése körül forogtak, ám ezt megelőzőleg egy rövidvonalú próbavasút építését határozták el. Így jött létre a pesti «hatvani lineától» a kőbányai szőlők, illetve bányák felé vezető, mintegy 7 km hosszú Bollinger-Bodmer-rendszerű lóvasút, mely nagyjából a mai Kőbányai-úton vezetett végig. Rendeltesége az volt, hogy a kőbányai követ és téglát könnyen lehessen a város széléig szállítani. A vasútépítést 1827 tavaszán kezdték meg s már ugyanazon év Szent István napján, József nádor részvételiével ünnepélyesen meg is nyílt a pálya. «Lebegő vasútnak» azért nevezték, mert a kocsik egyetlen, magas sínről kétoldalt lelógó függővasutat alkottak. A függő vasút nem felelt meg a hozzáfűzött várakozásnak. Folytonos javításra szorult és sokba került. Különösen télen mutatkoztak a bajok. A nagy hidegben a gerendák összehúzódtak és elszakadtak; nagy szélben a kocsik oly erős lengésbe jöttek, hogy a forgalom közveszélyessé vált. Végre a részvényesek megunták az örökös javítás költségeit s egy évnél tövidebb fennállás után lebontatták a vasutat.

Itt jegyzendő meg, hogy 1868-ig ú. n. társaskocsik bonyolították le a

kőbányai közlekedést. 1868-tól a 90-es évekig lóvasút közlekedett, míg végre azt a villamos közlekedés váltotta fel.

Említettük, hogy a lóvasút a kőbányáig és a kőbányai szőlőskertekig vezetett. Vessünk tehát egy tekintetet az egykor oly híres kőbányai szőlő- és bortermelésre. Ma már csak néhány bánya-aknába költözött borpince, néhány épület és néhány név őrzi Kőbánya egykori gazdag és híres szőlőtermelésének emlékét. Amennyire a fennmaradt hagyományokból meg lehet állapítani, az 1700-as évek óta Kőbánya egész területét hatalmas kiterjedésű szőlőskertek borították. Kedves zamatú, fűszeres, vörös- és sárgadinka, mézesfehér és ezerjő voltak a legismertebb kőbányai borok. A kőbányai szőlőbirtokosság jómódú pesti polgárokból telt ki, akik nem annyira üzleti érdekből, mint inkább saját fogyasztásukra termeltek, szőlőjüket maguk multságára, családi kirándulóhelyül tartották. Pest város nagyhírű polgármestere, Rottenbiller Fülöp is egyike volt a kőbányai szőlőbirtokosoknak. A kőbányai Rottenbiller-parkon, mint egykori szőlőskerten s a ma is használatos borpincéken kívül a híres kőbányai szőlőgazdálkodás emlékét még néhány nevezetes épület őrzi. Ilyen az óhegyi út mentén, a Víztorony szomszédságában fekvő «Régi csőszház», Kőbánya egyik legrégebbi épülete, amelynek tetején oszlop körül csigalépcső vezet a magasba: ez volt a kőbányai szőlők főcsőszének megfigyelő és az alsóbbrendű csőszöknek ellenőrző állomása. Hasonló régi épület egy «Régi présház» az Ihász-utca és Harmat-utca sarkán. A kőbányai szőlők mintegy másfélszázadon keresztül virultak. A múlt század hatvanai éveiben, az ipari telepek terjeszkedésével egyre szűkebb körre szorultak s amikor a főváros 1875-ben megszüntette Kőbánya szőlőtelep jelegét, ezek a szőlőskertek egyik napról a másikra kipusztultak, átadva helyüket a gyáraknak és egyéb építkezéseknek.

Kőbánya legrégebbi gyárjai a téglagyárak, amelyek már a XIX. század elején keletkeztek. Az 50-es években épültek ki az első sörgyárak, ezeket követték a 60-as évek vége felé a vasgyárak, a mai hatalmas vas- és acélgyárak anyavállalatai.

* * *

Ismerjük Kőbánya elővárosát, ismerjük multjának érdekesebb fejezteit, ismerkedjünk meg végül belső városrészének mai képével is.

Tipikus kisvárosi kép. Hangulata is inkább egyezik a pestkörnyéki városokéval, semmint a pesti kerületekével. Erre vall az utcák külső képe: a földszintes házak uralkodó többsége, emeletes házait szinte az ujjainkon számolhatjuk össze. Kisvárosi benyomást kelt a mérsékelt forgalom, a hetipiác, az egymást szinte mind ismerő járókelők, a Belső-Jászberényi-úti korzó, továbbá az a körülmény, hogy az ujságok egy órával későbbben kaphatók, mint Pesten s a lakosság legalább egy órával korábban fekszik le, mint Pesten. Tíz óra után, este, már szinte üresen érkeznek a villanyosok a «városból». Kőbányán Pestet úgy emlegetik: «a város.» És ezt úgy ejtik ki, mint valami távoli idegen városról volna szó...

A fővárosi monográfiák a szép, tágas, parkirozott Szent László-teret nevezik Kőbánya központjának, — de hát ez a valóságban nem így van. Kőbánya igazi forgalma, pezsgő eleven élete ott bonyolódik le a sorompó belső oldalán fekvő szűk, kicsi Liget-téren. Nem hiszem, hogy volna Budapestnek még egy olyan pici és mégis oly jelentős tere, mint a kőbányai Liget-tér. Ezt csak úgy tudom megértetni, ha felsorolom, hogy mi minden van a Liget-téren.

Először is itt van az összes kőbányai közlekedési eszközök gócpontja : itt van a Kőbánya-Aisó-pályaudvar, itt keresztezi egymást a három kőbányai villamosjárat, a 26-os, a 36-os és a 37-es, itt van az Újhegyi-útra vivő 17-es autóbusz indulóállomása és itt van a kőbányai taxiállomás. A tér közepén egy miniatűr park terül el, melyben található : egy kis kápolna, egy kiapadt régi díszkút, melyet valamikor a Ferenciek teréről költöztettek ide, továbbá egy körönd padokkal, melyek mindig foglaltak. Van továbbá a Liget-téren benzinkút és nyilvános telefonállomás, minden rendű és rangú üzlet, trafik és patika s mondanom se kell, hogy a városrészt egyetlen kávéháza, mely egyúttal szálloda is, ugyancsak itt található. Ha most elárulom a Liget-tér méreteit, melyek szerint a szélesebbik oldalán mindössze 3—4 ház, a keskenyebbik oldalán csak egy-két ház fér el, akkor könnyű elképzelni, milyen sűrített, szűk helyen lüktet legélénkebben a kőbányai élet.

Nem is hinné az ember, mennyi parkja van Kőbányának ! A Népligetben, a Rottenbiller-kerten, a Liget-téri kisparkon kívül itt van az óhegyi víztorony szép parkja, a Szent-László-téri és a Cserkesz-utcai kispark . . . Hálátlanság volna nem említeni egyúttal a Kőbányai-út szép akácserőjét is, amely tavasszal, amikor a lombok virágba borulnak, ezt az egyhangú, szürke külvárosi utat néhány hétig a főváros legszebb sétaútvívájává varázsolja.

A parkok mellett néhány szép középület teszi érdemessé Kőbánya megtekintését. Elsősorban a templomok. Kőbányának sok temploma van, némelyik felekezetnek több is. A legrégebb kőbányai épületek egyikét, az alig 30 személy befogadására elégséges Kápolna-téri kápolnát, 1740-ben építtette egy kőbányai házaspár. A Belső-Jászberényi-út által kettészelt Szent László-téren emelkedik a legszebb kőbányai épület, a róm. kath. plébániatemplom, Lechner Ödön magyaros stílusban épített művészi alkotása. Ennek közelében húzódik meg az Előljáróság, a községi iskola, valamivel feljebb a kétemeletes gimnázium, ugyancsak Lechner Ödön műve. Az óhegyi víztorony, bátyaszerű kiképzésével, a sörgyárak és a többi gyárak hatalmas épületei külön-külön mind tanulságos látnivalót jelentenek.

Milyen csodálatos, hogy mindez úgyszólván ismeretlen a budapesti és vidéki lakosság előtt ! És milyen különös, hogy a kőbányai utcaneveket Pesten szinte senki sem ismeri ! Hölgy-utca, Füzér-utca, Onodi-utca, Előd-utca, Harmat-utca, Déri-utca, Kelemen-utca, Iház-utca, Petróczy-utca, Cserkesz-utca, Vaspálya-utca és így tovább . . . Mintha nem is a fővárosban, hanem valahol messze feküdnének . . . Pedig Pest ez is, Budapest szerves tartozéka, amely a fővárossal együtt él, együtt küzd és fejlődni is együtt akar !

«Távol a szemtől, távol a szívtől», mondja egy francia közmondás. Ez Kőbánya sorsa. Reméljük, hogy ha egyszer Budapest szeme fölfedezi Kőbányát, akkor Budapest szívéhez és lelkiismeretéhez is közelebb fog jutni s hosszú évtizedes tengődés után újból virágzásnak indul ez a jobb sorsa érdemes városrész.

