

A BUDAPEST SUGÁRÚTTÓL A PESTÚJHELYI ÚTIG

ÍRTA: Szunyogh László

Ha pestújhelyi lakosokat kérdeznénk arról, hogy mi jut először eszükbe lakóhelyükről, melyik az a helyszín, amely fontos számukra, akkor szinte mindenki megemlítené a Pestújhelyi utat.

Amikor Bezsilák megálmodták a Széchenyi telepet, akkor még csak homokos dombokat, csenevész bokrokat, zombékos területet láthattak a mai Pestújhely területén. Bizonyára helyszíni szemlét is tarthattak a kies, nehezen megközelíthető katonai gyakorlóterepen. A kis csapat, az ügyvéd úr vezetésével ott bukácsolt a királydinnyés, bogáncsos réten, cipőjükbe belefolyhatott a homok is. Nem tudhatjuk, hogy kinek mi volt a véleménye a „kirándulás” apropóján, az azonban valószínű, hogy Bezsilák Nándor eltökélt lehetett abban tekintetben, hogy elképzelései hamarosan megvalósulnak. Birtokolta azt a látnoki képességet és azt az optimizmust, amelyek segítségével nagy dolgokat hozott létre.

Először is elkészültek az első térképek a megálmodott településről. Meg kellett rajzolni az utcákat, tereket, a középületek, valamint a leendő háztulajdonosok parcelláit. A rajzon szabályos településszerkezetet láthatunk, majdnem szabályos téglalap alakú területen párhuzamos utcák rendszere. Ezután elkezdődhetett a honfoglalás...

Ha a mai térképet tanulmányozzuk, feltűnik néhány érdekesség, megfogalmazódhatnak kérdések is. Miért tervezték Pestújhelyt így, miért kerültek az utcák ebbe a helyzetbe, mi volt a koncepció?

Akár a régi, akár az aktuális térképeket nézzük, a legfontosabb út, azaz a település „Fő” utcája kétségtelenül a Pestújhelyi út. Az út észak-déli irányban nyílegyenesen, szimmetriatengelyként választja két egyenlő területű részre a települést. Kelet-nyugati irányban csatlakozik ehhez a fő útvonalhoz két-három jelentősebb utca. Ezek biztosították a településre a be- és kijutást.

Már Pestújhely tervezésekor is látni lehetett, hogy földrajzi elhelyezkedése nem ideális. A vasútvonal mesterséges határvonalat jelölt ki a fejlődő és egyre inkább növekvő Budapest északi területe felé. Pestújhelyt szinte „zsákfalunak” lehetett tekinteni, bejutni akkor még csak gyalog lehetett a mai Erzsébet királyné-Kolozsvár út csatlakozásában kialakított szintbeli vasúti átjárón keresztül.

Amikor a Pestújhelyi út nyomvonalát rajzolták meg a régmúlt mérnökei, akkor úgy gondolták, várták, feltételezték, hogy a Zuglóban kialakuló utcahálózatához fognak illeszkedni. Nem véletlenül nevezték el Budapest sugárútnak. Ezért szorgalmazta Bezsilák már 1897-ben, hogy itt létesüljön kapcsolat Budapest székesfővárossal. Az illetékes Minisztériummal is felvették a kapcsolatot, hiszen a vasút túloldalán a mai Telepes (Telep) utca folytatása lehetne a Pestújhelyi út. Ha ráteszünk egy vonalzót a térképre, akkor innen Pestújhelyről egyenes vonalon jutunk el a Keleti pályaudvarig. Tehát a vasutat itt kellett volna keresztezni, itt kellett volna kialakítani egy szintbeli sorompós átjárót. A tervezés logikáját az is erősítette, hogy a Pestújhely vasútállomás a későbbiekben pontosan itt épült meg.

Miért hiúsult meg a közlekedési csomópont terve? Miért nem jött létre a belváros felé irányuló főútvonal, amelynek végállomása akár az Erzsébet híd is lehetett volna?

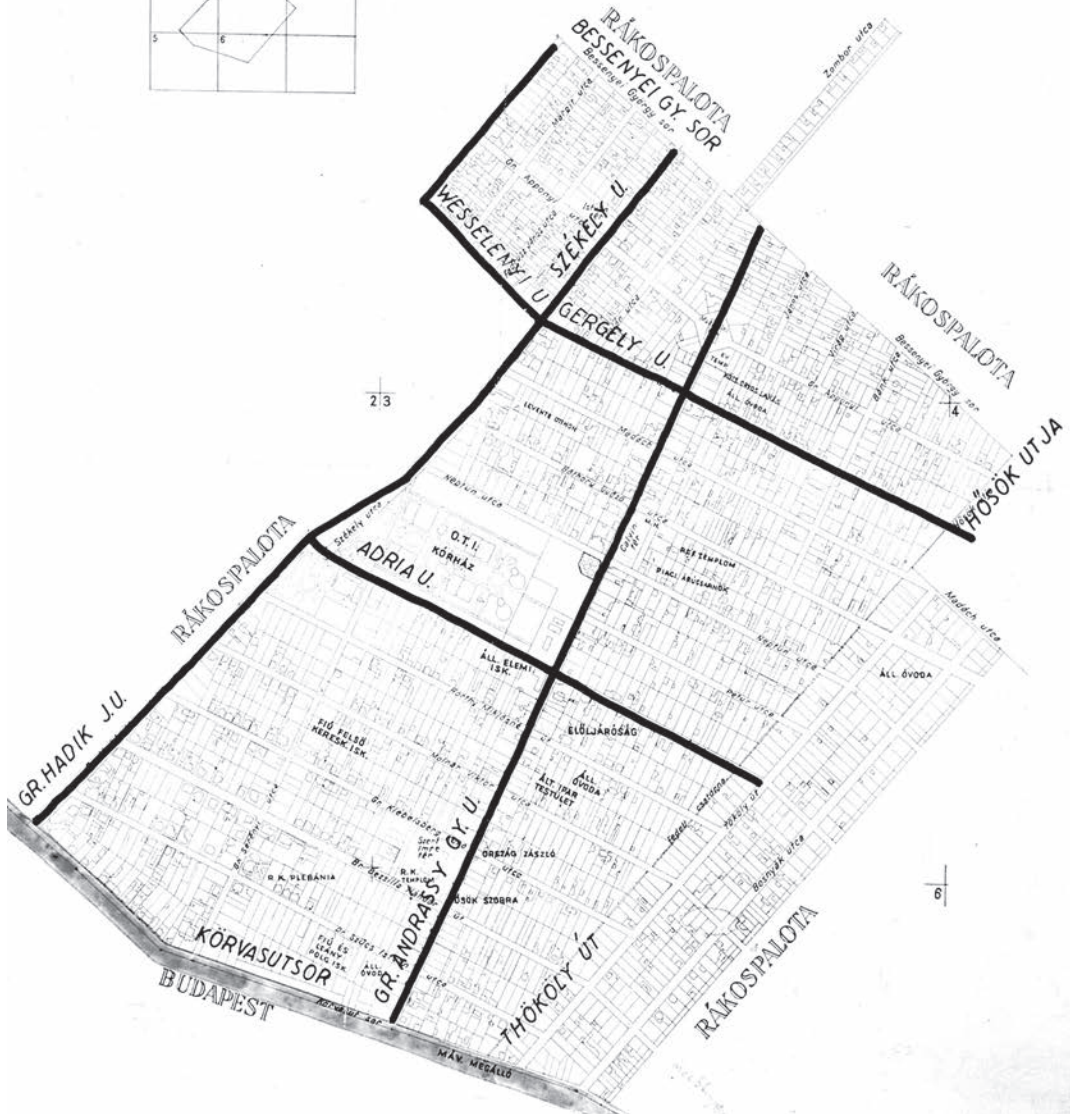
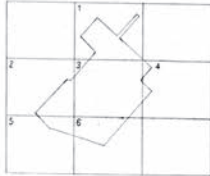
Ha a 120 évvel ezelőtti helyszínre képzelem magam, nehezen érthető mi akadályozta az elképzelést. Akkoriban a vasút két oldala hasonló látványt mutatott. Dimbes-dombos homokhalmok, Alsórákos (Zugló) felé tekintve már utcakezdeményeket, kisebb házakat láthattam volna. Ugyan milyen akadály merülhetett fel időközben? Mi lehetett az oka, hogy a Közlekedési Minisztérium elutasította Bezsilák terveit?

PESTÚJHELY

pest-pilis-solt-kiskun vármegyei község

ÁTNÉZETI TÉRKÉPE

A M. N. R. ÁLLAMI FÖLMEÉRÉS TERKEPEI ALAPJÁN
Méreterány 1:5000



Pestújhely forgalmasabb utcái 1938-ban
RÁKOSPALOTA PESTÚJHELY ÉS ÚJPALOTA HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNYE

A válasz a korszak urbanizációs fejlődésében, gazdasági növekedésében érhető tetten.

1895. Valahol a „Városban” Zsolnay Vilmos üzletet köt. A pécsi Zsolnay gyár már akkor híres, jól prosperáló vállalat volt. A századfordulót ipari fejlődés jellemzi. Rengeteg gyár, vállalat, nagyobb üzem települ a város szélére. Zsolnay megveszi a konkurens porcelán manufaktúra részvényeit. Szándéka az, hogy fejleszti az üzemet, új telephelyet kell építenie, mert a Dob utcai telephely alkalmatlan arra, hogy nagy mennyiségű szaniter árut és burkolólapokat gyártson.

A székesfővárosnak a város szélén nagyobb üres területei voltak, gyáralapításhoz ideálisak, vasútvonal mellett, jó közlekedési és szállítási lehetőségekkel. Nos, hol épült fel a gyár? Itt Pestújhely szomszédságában, a vasút túloldalán, pontosan a Pestújhelyi út és a Telepes utca között...

Tehát a sugárút ötlete nem valósulhatott meg, ám a település beépülése zavartalanul folytatódott. Egyre több és több ház „bújt ki a földből”.

A sugárút új nevét gróf Andrássy Gyuláról kapta. Ekkor vált önállóvá a település, Széchenyi telep hivatalosan elszakadhatott Rákospalotától. A továbbiakban Pestújhely néven élhette tovább életét.

Ha Pestújhely „fő” utcájáról van szó, akkor nem kerülhetjük meg a község fejlődésének főbb állomásait. Minden egyes változás érinti az utcát is, itt koncentrálnak az évek során elért változások eredményei. A lakosság a városiasodás élményét szinte „gyorsvonati” sebességgel élte meg. Már az 1910-es évektől jegyezhetjük a legfontosabb eseményeket. A 20-as 30-as évekre teljesen kiépült a község.

Még nem valósult meg minden, amit Bezilla Nándor felvázolt: nem volt csatornázás, még mindig nem volt vízvezeték-hálózat sem, de 1910-től már volt omnibuszközlekedés. 1912-ben az öt legfontosabb utcát sárga kerámitburkolattal látták el, a csapadék elvezetését árkokkal oldották meg. Ugyanebben az évben elindult a helyi érdekű vasút is, amely a mai Apolló utcán közlekedett és Rákosszentmihályal jelentett kapcsolatot. Ez a vonal kötötte össze Rákospalotával is, végállomása a mai Széchenyi téren, a katolikus nagytemplomnál volt. A 20-as évekre kiépült a közvilágítás. Elindult a személyszállítás a Körvasút soron, 1928 októberében átadták a Pestújhely megállóhelyet, ezek után lehetővé vált a vasúti személyszállítás is. Elkészült

Pestújhely a századfordulón. Háttérben a Bors-villa oldalhomlokzata (amely a mai Szücs István utca felé esik)

RÁKOSPALOTA PESTÚJHELY ÉS ÚJPALOTA HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNYE





az Erzsébet királyné úti vasúti aluljáró is, a lakosság talán ezt várta leginkább. 1929-ben elindult a 24-es jelű autóbuszjárat is. Ezekkel a közlekedési változásokkal megszűnt Pestújhely elszigeteltsége.

Elkezdődtek a járdaépítések, párhuzamosan kiépült a közigazgatási hálózat, az iskolarendszer, valamint létrejöttek a kulturális élet és sport feltételei is.

A lakosság létszámának alakulásában is szembe-tűnő a változás. A népszámlálási adatok alapján 1910-ben a Széchenyi telepen 5547 fő élt, 1930-ban már 11 340 fő lakta Pestújhelyt. Ami még inkább feltűnő, hogy míg 1913-ban 157 üzlethe-lyiséget, addig 1928-ban már 203-at számláltak. Ha a régi dokumentumokat vizsgáljuk, feltűnik, hogy mindenféle szakmának, szolgáltatásnak, kereskedelemnek a képviselői jelen voltak a köz-ségben vállalkozásaikkal az itt élőknek minden igényét kielégítették, az élethez szükséges feltéte-leteket biztosítani tudták. A susztertől a bádgosig, a zöldségestől a hentesig, a drogériától a vasüzlet-ig minden megtalálható volt. De gyógyszerárak, orvosi rendelők is voltak, működtek mozik és léte-zett igazi különlegesség is: színházba is járhattak a pestújhelyiek. Ami még unikumnak tekinthető, hogy Pestújhelyen az évek során 42 étterem és ven-dégfogadó működött, ebből 12-13 a gróf Andrássy Gyula úton várta a vendégeket. A kulturális- és sportegyesületekben is eltölthették a lakók a sza-

Pestújhely a századfordulón. A körvasút sínpárja az épülő házak és a „zuglói” szénakazlak között szeli át a képet

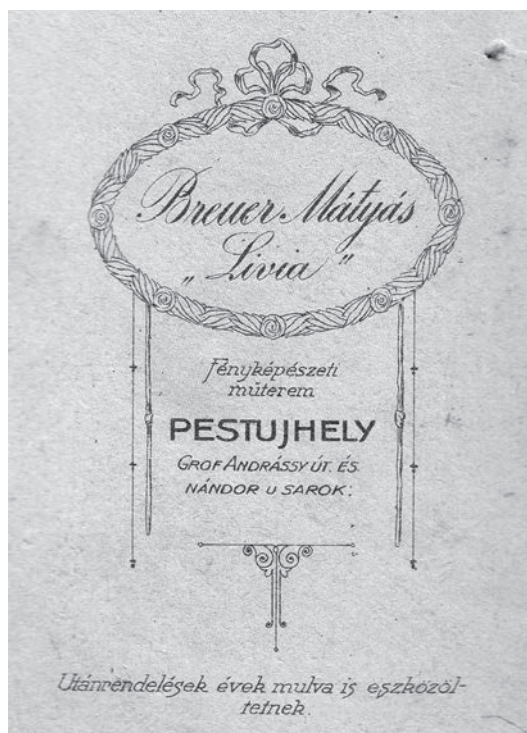
RAKOSPALOTA PESTÚJHELY ÉS ÚJPALOTA HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNYE

badidejüket. Végül, de nem utolsósorban, jelentős szerepük volt az egyházaknak, a templomoknak és az iskoláknak is. Egészen különleges hely lehetett Pestújhely: önellátóvá vált.

Ha különleges helynek tituláljuk a községet, akkor különlegességnek tekinthetjük a Pestújhelyi utat is (amely ebben az időben még mindig gróf Andrássy Gyula út volt).

Burkolata a már említett sárga keramit, a járda aszfaltozott. Fasort azért nem telepíthettek, mert a csapadékvíz elvezetésére az úttest és a járda között árok húzódott. A ma látható fákat csak a csatornázás után ültethették. A keramit burkolat akkor tűnt el, amikor szélesebb nyomtávot, jár-daszegélyt építettek ki és vastag aszfaltburkolatot kapott. (Talán 80-90-es években.)

Látványos és egyedi módon alakult az utcakép is. Ha végigsétálunk a nagyjából egy kilométer hosz-szúságú úton, nyilvánvalóvá válik, hogy egységes utcakép kialakítására törekedtek. Jellemzően föld-szintes épületek sorakoznak egymás mellett. A beépítés utcavonalú, zárt soros, az eresz az utcavo-nallal párhuzamos. Mindössze öt emeletes házat



találhattunk. A kereszteződések sarokházai üzleteknek, műhelyeknek, vendéglátó egységeknek épültek. Bejárataik az építészeti-ileg jellegzetesen kialakított levágott sarkok felől nyíltak. Mind-egyik kereszteződés így épült, ezért olyan érzés keríti hatalmába az embert, mintha egy-egy kis téren tartózkodna. Ott áll a sarkon, és bármire néz: egy- egy üzlet bejárata hívogatja...

Az előzőekben emlegetett 200 üzlet túlnyomó többsége ebben az utcában működött. Itt lüktetett a község élete. Valamilyen okból szinte minden lakosnak többször kellett a Pestújhelyi útra men- nie, vagy azt érintenie. Hétköznapokon vásárlás, ügyintézés és a szolgáltatások igénybevétele miatt, hétvégén és ünnepnapokon a vendéglátás és a kulturális helyszínek miatt volt nagy forgalom. A gyerekek az iskolába jártak, az elemi iskolá- ban a tanulói létszám 1200 fő! volt... (1925-26 évi tanévben voltak a legtöbben, a mai eszünkkel

Fényképésműterem reklámgrafikája egy korabeli fotó hátoldalán

RAKOSPALOTA PESTÚJHELY ÉS ÚJPALOTA HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNYE

szinte fel sem fogjuk...) Vasárnap a templomok környéke népesült be, ha pedig jó idő volt, a kor- zózás, a séta is kellemes időtöltés lehetett.

A hosszú főútvonalon kialakult három fontosabb terület:

- a Pestújhelyi térnél kereskedelmi, hitéleti köz- pont
- az iskola és a község háza oktatási és közigazga- tási központ lett, de az Ipartestület miatt még kulturális fontossággal is bírt (ma Emlék tér)
- a piactér környéke pedig kereskedelmi, közleke- dési szempontokból volt jelentős (ma Sztárai tér)

Ha az elmúlt száz évet vizsgáljuk, megállapítható, hogy a Pestújhelyi út fénykora 1945-ig tartott. A következő időszak már lényeges változást hozott az addig prosperáló üzlethálózatban, egyre több üzlet- helyiség lakássá változott, az úgy nevezett „maszek” cégeket átvették az állami vállalatok. A Pestújhelyi út azért megmaradt üzleti és kereskedelmi központnak, sőt fontos közlekedési főútvonalként jelentősége is növekedett. 1949-ben közigazgatásilag Pestújhelyt Budapesthez csatolták. A nagyváros beszippan- totta ezt a kis várost. Szépen lassan átalakult és megváltozott a lakosság összetétele, megszűntek a kisipari vállalkozások, az iskolák száma is csökkent, megszűnt a helyi közigazgatás. Pestújhely dolgairól mások és máshol döntöttek.

A vasútállomás bezárt, a személyszállítás meg- szűnt. A vasútvonalon a 60-as évektől csak teherszerelvények járnak.

A Pestújhelyi út fontossága a 80-as, de még inkább a rendszerváltás utáni években szűnt meg. A valamikori virágzó szolgáltatói-kereskedelmi

egységek helyszíneit mára csak maradványaiban fedezhetjük fel. Bezárt ajtajú üzletek, befalazott ajtók, ablakok, lehúzott redőnyök... Mind a valamikori vállalkozások emlékei...

Közlekedési szempontból már csak a 24-es (ma 124) autóbuszvonal miatt említhető, a ritka járat segíti az itt élőket, hogy eljussanak Rákospalotára, vagy a Bosnyák tér felé. Személyautók, teherautók miatt itt nem alakul ki csúcsforgalom, azonban három keresztutca fő közlekedési útvonallá nőtte ki magát. Mindegyik a településen való átmenő forgalmat segíti. A nagy forgalom bizony rendszeresen balesetveszélyes helyzeteket eredményez.

Pestújhelyi út eleje

30 évig laktam a Szűcs István (Doktor Sándor) utcában. Egy kőhajításra a Pestújhelyi úttól, így

természetes, hogy egyik meghatározó helyszínévé vált életemnek.

Emlékszem a Körvasútsor kereszteződésére, ahonnan biciklivel indultunk a Ferroglóbusz felé. Akkoriban, az 1960-as évek elején, az egyetlen aszfaltozott útvonal volt, ahol a kerékpárral gyorsan, de főleg sima úton lehetett haladni. Am a vasrudakkal, acéllemezekkel megrakott teherautókra figyelni kellett. A nagy súly alatt vastag füstöt eregetve mentek valahová...

Akkor még állt a vasútállomás, a töltést fehérre meszelt vasúti kerítés szegélyezte. Az állomás egy kisebb forgalmi épületből és egy nagyobb raktárszerű építményből állt. Előtte a Körvasútsor kiöblösödött területére álltak be a teherautók, lovaskocsik. Itt rakodták a szállítandó árukat.

Utcakép az 1980-as években

A SZERZŐ FELVÉTELE



A Pestújhelyi út vonalában, egy kicsit – 10 méterrel – jobbra épült meg a gyalogos átjáró. Sorompó zárta le az utat, ha vonat jött. A vasúti kerítés még tovább folytatódott, úgy 15 méter hosszan. Ott vége lett, így a sorompó zárt helyzete már nem nagyon akadályozta meg az átkelést. Egy kis kerülő, és már át is lehetett jutni a síneken. Igen, ott már a síneken kellett átlépni, a talpfákon és a köveken keresztül... Lehetne azt mondani, hogy milyen fegyelmetlenek voltak az emberek, de a történethez az is hozzátartozik, hogy a sorompó igen sokszor igen hosszú ideig volt zárva. A zuglói oldalon a sorompó mellett egy kis ház állt. Abban lakott a vasutas, aki föl-le eresztette a sorompót. Ő úgy gondolta, hogy jobb és biztosabb az, ha az átjáró inkább le van zárva...

A vasút veszélyes üzem. A síneken való átkelés nagy figyelmet kíván, legyen az sorompó segítségével, vagy sorompó nélkül. Történt egyszer, hogy barátommal fociedzésre indultunk. 14 évesek

lehattunk. Ebben a korban általában fontos dolgok történnek, sok mindent kell megbeszélni... Mi is ezt tettük. Automatikusan kerültük meg a kerítést, elmerülten beszélünk valamiről. Már éppen a sínekre léptünk volna, amikor szinte ugyanabban a pillanatban pillantottunk balra... Vagy 20 méterre tőlünk hangtalanul gurult felénk egy fekete 424-es mozdony. Kéményéből halvány füst szállt, csak a közelgő acéltömeget láttuk, a környező világ homályossá vált. Éppen csak vissza tudtunk lépni, a gép fölénk tornyosult. Hihetetlen „halksággal” gurult tova, arcunkat megcsapta a mozdony olajos-kénes-füstös szele...

Akkoriban több szempontból is fontos volt az átjáró. Először is, a Zsolnay területén keresztül a közforgalomnak, azaz a gyalogosoknak úgynevezett „szolgalmi” út vezetett. A gyár kerítése és focipályája között volt ez a 3 méter széles földút. Néhány perc alatt lehetett eljutni az Öv utcára. Innen 50 méterre volt a Telepes utcai autóbusz megálló. A köznapi gyakorlatban sokszor hasznossá vált ez az útvonal. Például reggelenként többször előfordult,

A MÁV 424-es mozdony nosztalgiaúton 2002-ben

ROZSGONYI PÉTER FELVÉTELE, [HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG](https://commons.wikimedia.org)



hogy munkába menet kértem a Pestújhelyi útra. Fordultam volna a Pestújhelyi téri 24-es autóbussz-megálló felé. Az autóbussz éppen akkor kanyarodott a sarkon, úgyhogy lekéstem. Igen, csak hogy volt egy megoldás, gyorsabban kiléptem, át a vasúti átjárón, végig a Zsoli-pálya mentén behoztam a lemaradást. A Telepes utcai megállónál már én vártam a buszt. Ha azonban egy hosszú teherszerelvény döcögött a töltésen mielőtt át tudtam volna menni, akkor finoman mondva, nem jött be a számításom...

Ma már hihetetlennek hangzik, de a hatvanas években is rendszeresen százak és százak keltek itt át a vasúton. Ezek az alkalmak a vasárnap délelőtti „Zsoli”, hivatalosan Zuglói Porcelán SE focicsapat bajnoki mérkőzései voltak. A pálya szélén kialakított „lelátókon” összejöttek több ezren is. Egy-egy Porcelán-Aluminium SE meccsre mindenki be sem fért. A kint rekedtek a vasúti töltésen nyújtogatták a nyakukat. A „stadionból” pedig, a semmi mással össze nem téveszthető szurkolói moraj hangorkánja több száz méter távolságra is elhallatszott...

Ma már lehetetlen is lenne, hiszen ha átnézek Zugló felé, nem láthatom a Zsolnay sziluettjét, a focipálya deszkakerítését, de a sorompó is eltűnt... Csak háromemeletes tömbházak tömegét látom, sűrűn egymás mellett... A Porcelán lakóparkot...

A személyvonatok 1949-ig szállítottak utasokat. 1932-ben a menetrend szerint napi 11 vonatpár közlekedett a Nyugati és a Józsefvárosi pályaudvar között. Akkor még forgalmas volt a Pestújhelyi út eleje. Az érkezőket néhány méterre az első utcasaroknál vendéglők várták. Az egyik oldalon Oprics Klára és Annuska kerthelyisége, a másikon a Dalocsai féle vendéglátó egység. Az 50-es évek végén, a

hatvanas évek elején már ezek a vendéglők eltűntek, mint ahogy eltűntek az utasok is, a Pestújhelyi út első szakasza elvesztette közlekedési jelentőségét. Mellékkutca jellegű lett, a gyerekek nyugodtan játszhattak az úttesten is, biciklizhettek, labdázhattak. A saroküzletek közül még működött a Göcsei suszter-műhely és a másik sarkon a Kurucz-féle gombkészítő vállalkozás. Egy gyerek számára mind a két helyszín különleges világot mutatott meg.

Ma is emlékszem a kis műhelyekre, ha arra jártunk, rendszerint bekéredzkedtem. Ma is orromban érzem a nyersbőr és ragasztó fanyar illatát és a használt cipők jellegzetes szagát. Jellegzetes látvány volt a polcokon a sok-sok különleges szerszám, a rengeteg sámfa, faszögek és a háromlábú suszterszék. Göcsei talán a hatvanas évek közepéig dolgozott itt, utána Bodor bácsi a fodrász vette át a helyiséget. Az öreg még egy-két évig versenyzett a konkurenciával, majd a bejáratot és kirakatot befalaztatta. Lakás lett a műhelyből, mint ahogy régebben a vendéglőkből is.

1964-ben a Szűcs István (Doktor Sándor) utca – Pestújhelyi út kereszteződésében már csak a gombműhely és közvetlenül mellette a 6. szám alatt a szódavízgyártó kis üzem prosperált. Ha a suszterműhely érdekes volt számomra, a gombos maga volt a csoda. Képzeljük el, ahogy egy egyszerű korong alakú plexidarab lépésről lépésre változik át különleges formájú kabátgombbá. Először az esztergagép alakítja ki egyedi alakját, utána a fúrógéppel a gomblyukak készülnek pillanatok alatt, végül a csiszoló és fényező gép után csillogó-villogó gomb lesz a kész termék. A hetvenes években a gombműhelyt átvette Pálágék üveges cége. Először ablaküvegezés volt a

fő profiljuk, utána elsők között léptek a hőszigetelő ablak és portálüvegezés felé. Több száz négyzetméter speciális kivitelezésű hőszigetelt ablakfelület készült el a kis műhelyben.

Általában elmondhatjuk, hogy az egyéni vállalkozások rugalmasan tudnak változtatni az igényeknek megfelelően. Pallag Péter is újabb szakmai lépésre szánta el magát. A kilencvenes években az üzlet előtt rendszeresen álltak meg autóbuszok. Nem azért, mert buszmegállót létesítettek itt, hanem azért hogy betört ablaküvegeik helyett újabbakat kapjanak. Meglehetősen bizarr látvány lehetett, amikor a Pestújhelyi úton a legmodernebb luxus turistabuszok álldogáltak az út szélén...

Ha az előbbieken a „gombos” munkáját találtam csodálatosnak, akkor így utólag elgondolva a szódás vállalkozását még inkább csodának értékelem. Miért is? Az egészen kicsi üzem kb. 30-35 négyzetméteren működött. Volt egy forgó, csatogó töltőgépe, a szódásüvegek százait töltötték naponta. Nem mertem bemenni, tiltották is. Csak a kiszűrődő hangokat hallottam az utcán. Üvegcsörömpölés, a kompresszor sívítása, éles zajok keveredtek a levegőben. Az úttest szélén várakozott a lovas kocsi. Két jól megtermett muraközi lóval állt ott nyugodtan. Egykedvűen lógatták fejüket, „ebédidő” alatt zsákból abrakoltak... Amikor megtelt a kocsi platója, a kocsis fellépett a bakra és elindította a lovakat. A lovak izmai megfeszültek, a súlyos kocsi megmozdult, a szódásjárat elindult a község utcái felé. A szódás látta el Pestújhelyt szikvízzel. Rendszeresen, pontosan meghatározott menetrend szerint járta a lovas kocsi az utcákat. Mindenki tudta, hogy mikor érkezik a szódás, Hallani is lehetett, mert kolom-

poltt amerre járt. A kapuk nyíltak, hozták az üres üvegeket, cserébe kapták a telit... Természetesen a vendéglők, kocsmák számára is kiszállították az igényelt mennyiséget.

A cég addig gyártotta a szikvizet, ameddig vásárolták azokat. Megjelent a szódásszifon, már otthon is könnyen lehetett szódát készíteni. Tudjuk, hogy minősége meg sem közelítette az eredetit, de hát... Kocsmákban pedig nagyobb kiszerezésű palackokat szereztek be. Megváltozott a világ, megszűnt az szikvízgyártás, bezárt a „bolt”...

Ma már az üveges kivételével mindegyik üzlet, vállalkozás megszűnt a Pestújhelyi út első szakaszán a Pestújhelyi térig bezárólag. Lebontották azt a kis trafiképületet is, ahol Nagy néninél lehetett cigarettát, borítékot venni. A volt Oprics vendéglő alatti pincében sincs senki, pedig hosszú ideig Fácánék asztalosműhelye működött ott. Nem találhatjuk meg a nyomókutat sem a 3-as számú ház előtt. A kékre festett öntöttvas közkutak annak idején a megváltást hozták a lakosság számára. Gondoljuk el, a vezetékes vízre 1947-ig kellett várni. Akkor még egy rövidebb hálózatot adtak át, később épült ki a teljes vezetékes rendszer. Az 50-es évek közepétől vált tömegessé a lakások és a házak közvetlen vízellátása. Addig vödörrel, kannákkal kellett a nyomókutakról hordani az ivóvizet. Pestújhely minden utcájában volt ilyen közkút, a Pestújhelyi úton pedig minden sarkon volt egy.

A Pestújhelyi út első szakaszának az utcaképe is változott. A foghíjtelkeket beépítették, jellemzően modern házakkal. A két „óslakos” emeletes ház közül csak az egyik maradt meg eredeti formájában, a másik megemelve, kissé púposan néz le a földszintes épületekre. ■