

# MAGYARORSZÁG REPÜLŐGÉPRŐL

Írta :  
DR. ING. BIERBAUER VIRGIL



OFFICINA BUDAPEST

CÍMOLDALUNK KÉPE A BUDAPESTI ORSZÁG-  
HÁZAT ÁBRÁZOLJA.

OFFICINA NYOMDA ÉS KIADÓVÁLLALAT

A technika fejlődése sok mindent hozott magával. Az emberiség elé gazdagon öntötte ajándékait, amelyről csak az egyoldalú rövidlátás állíthatja, hogy mind kizárólag materiális természetűek. A technikai világ fokozatos kialakulása döntő módon megváltoztatta az embernek létalapjait, de életünk szellemi vonatkozásaira is mélységes befolyást gyakorolt. A technika megváltoztatta látásunkat, szélesre kitágította annak testünkben, fiziológiailag meghatározott korlátait. Gondoljuk csak meg, hogy mit lát a mai ember és, hogy hogyan is lát?

A kétszázéves mikroszkóp tökéletesnél tökéletesebb kiképzéseiben bepillantást enged tenni a végtelen kicsibe, oda, ahol szemsugaraink természetes szögnyílásával nem pillanthatunk be, — hasonlatos módon távcsöveink és a csillagászati fényképezés a végtelen nagynak titkait tárják fel előttünk. Ily módon átléptük azt a látási küszöböt, amelynek törvényeit szemünk felépítésében magunkban hordozunk. Más síkon szemünk a perceptio lélektani ritmusa folytán csak egy bizonyos időhatárig tudja a mozgást egyes képérzékelési elemekre fel-



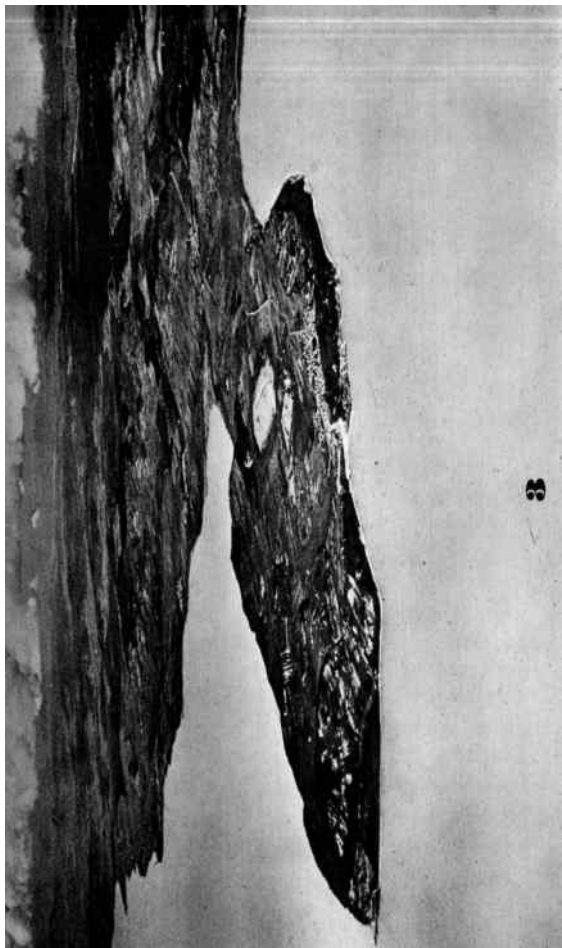


bontani, — de a lassított film révén megláthatjuk a mozgás legapróbb részleteit. És hasonlót értünk el az idő-tengely másik végén, az összevont filmfelvétel segítségével: a mozdulatlanak látszó véglények mozgását is érzékelhetjük, mert a film segítségével a mozgást tetszésszerint meggyorsíthatjuk: látjuk és megfigyelhetjük, hogy miként nyílnak ki a levelek, a virágok, miként növekszenek a sejtek. Más szellemes berendezések és készülékek segítségével, bizonyos absztrakciók árán bepillanthatunk a látszólag tömör anyag belsejébe és megfigyelhetünk mélyen elrejtett viszonylatokat és folyamatokat: megfigyelhetjük az acélnak struktur a-változását nyomó- és húzóerők hatása alatt, az Eötvös-ingával a tudós bepillanthat a föld mély rétegeibe és megállapításait a fúrások messzemenően igazolják.

Ha most ellenkező irányba mozgunk, nem a Föld közép-pontja felé, hanem ellenkezőleg attól távolodva, a világtér más rétegeibe emelkedünk, repülőgéppel a magasba szállunk, akkor szemünk előtt a Földnek új víziója támad, mert beteljesedett Ikarus álma, Lionardo elképzelése; föl tudunk emelkedni a magasságokba, a felhők közé és onnan nézhetjük vén bolygónkat, amely felszállásunk közben mindinkább térképpé válik, úgyhogy azt, amit a földmérő mérnök és a térképrajzoló tömördek részletmérés, mint azok eredményeinek összeállítása révén, tehát a mértani absztrakció bizonyos szabályai szerint, rengeteg munkával térképpé formál, az a repülőgép utasának szeme számára közvetlenül és pillanatnyilag érzékelhetővé válik. Óriási területeket tudunk aránylag kis magasságokból meg-

látni, szemünkkel átfogni, hiszen ha derűs és tiszta időben csak 1000 méter magasba emelkedünk, akkor látókörünk átmérője már 160 kilométer, tehát teljesen sík vidéken mintegy 80.000 négyzetkilométernyi területet pillanthatunk át, azaz csaknem egész Csonka-Magyarországot 3000 méter magasság esetén pedig a látókör sugara 230 kilométeres és az átlátott terület meghaladja a 200.000 négyzetkilométert. És hogy ilyen és még jóval nagyobb magasságokból minő képet kaphatunk, azt megmutatják azok a csodálatos fényképek, amelyek ultravörös lemez felhasználásával készültek, Piccard stratoszféra léggömbjéből.

A látásnak új világát adta az embernek a repülés, egy új víziót, amelynek lényege az, hogy sokkal átfogóbb képet kaphatunk a Földről, mintha a rögöket taposunk. Látásunkat, igaz, már befolyásolták a gyorsabb mozgású járművek, a vasút és az autó. Egy félnap leforgása alatt megláthatjuk a magyar Alföld rónáinak képét és az Adria kéklő tükrét, a Kárpátok tágas völgyeit és az Alpok láncait, ami folytán a látott képek érzékelésünkben az időben is egymáshoz közelednek. Ehhez az időbeli összevonáshoz a repülés közben hozzájárul egy másik összevonás, a térbeliség: olyan területeket, amelyek egynapi járó földet jelentenek, a magasból egyetlen pillantással áttekinthetünk, ami azt jelenti, hogy egyetlen körültekintés adja azt az áttekintést, amelyet a Földön járó ember csak sok-sok napi fáradsággal szerezhet meg, de akkor is csak ha e soknapi benyomásait egységbe tudja fogni, rendezni tudja azokat és a





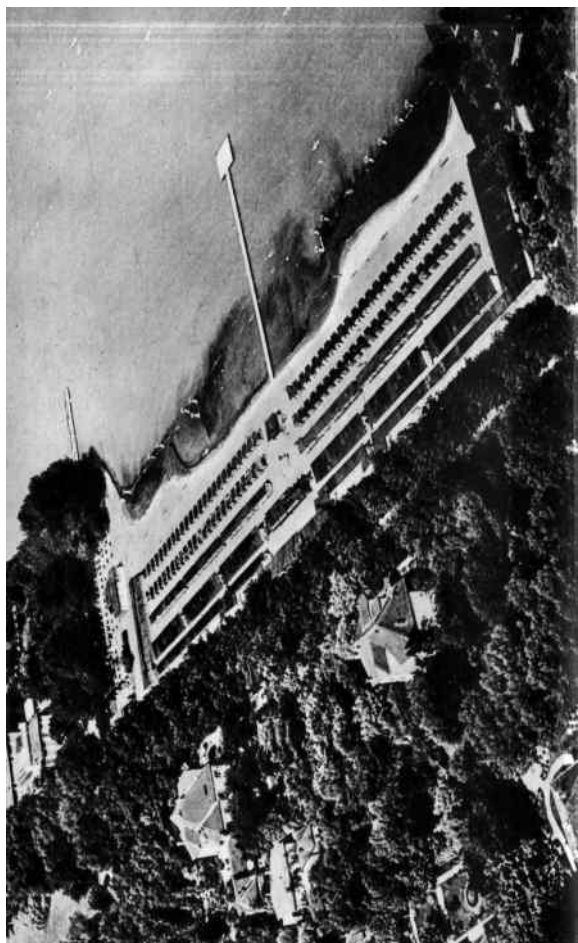


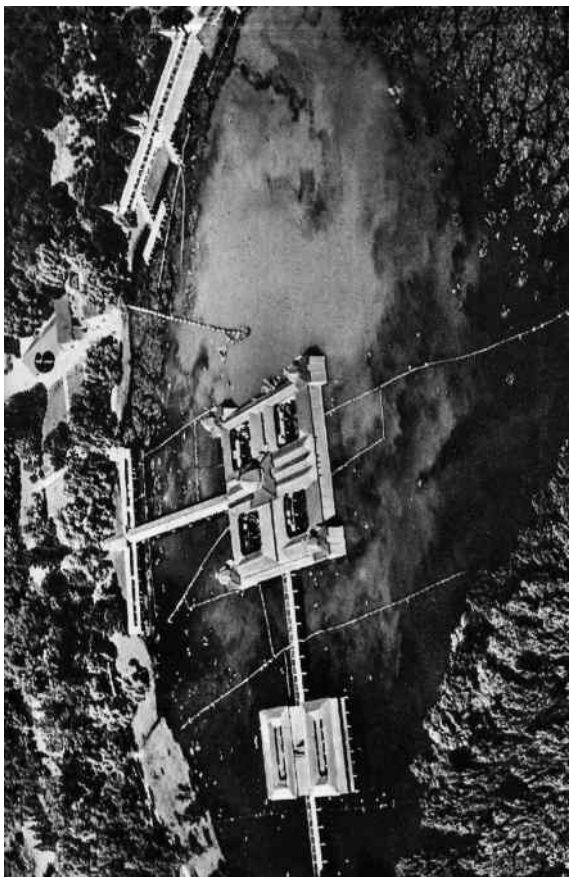
részletektől el tud tekinteni. Azt hiszem, kézzel fogható, hogy a gyalogos és a repülő ember víziója mennyire eltérő; míg az első véges és elhatárolt, addig a másiké, a repülőé felszabaldult és tág, szinte a végtelenbe nyúló.

Erre a szembeállításra azt szokás válaszolni, hogy a Földön járó ember víziója közvetlenebb és mélyebben szántó. Szinte közhelyszerű az a hasonlat, hogy Goethe, aki hat hétig utazott Weimarból Rómáig, mennyivel mélyebben élte át ezt az utat, mint az, aki ma 36 óra alatt utazza be ezt a távolságot. A gyalogos a bejárt táj minden részletével benső érzéki kapcsolatba lép, tehát átéli azt egészében, s ez olyasvalami, amit a repülőgép utasa nem kaphat meg. Kétségtelen, hogy mind-ebben van igazság, de viszont a gyalogosra alkalmazni kell a régi mondást, és pedig szószerint: a fától nem látja az erdőt és víziója elvész a részletekben. Reá kell mutatni arra, hogy a repülőgépből éppen a látásnak átfogó voltánál fogva olyant is meglátunk, amit a Földön járva észre sem vehetünk. Ha például Budapestről Bécsbe repülünk, a Csallóköztől északra fekvő tájak fellett elszállva, pontosan megfigyelhetjük, hogy a nagy Duna a régebbi időkben merre folyt, minő kacskaringós mellékágakkal szabta föl a síkságot. Ó-Szöny fölött elszállva, a rétek zöldjében sötétebb csíkok mutatják egy régi római tábornak nyomait. A kún sírokat a repülőgépből világosan láthatni. Mind efelett a gyalogos elhalad, semmit észre nem véve, mert látásából hiányzik a függőlegesnek távlata, amely szükséges ahhoz, hogy a vízszintesben elterülő dolgokat nagyobb össze-

függésben lássa. Mert ha kissé elgondolkodunk, akkor csakhamar fel fogjuk ismerni azt, hogy a gyalogos ember másfél méter magasságban járó szemével nagyobb síkbeli összefüggéseket csak aránylag igen összetett abstrakciók révén tud elképzelni. Gondoljuk csak meg, hogy minő nehéz dolog műszer nélkül egy csak némileg is kacskaringós, lágyan ide-ode ívelő országutat megrajzolni! A legjobb bizonyítéka ennek az, hogy a Peutinger-féle XIII. századi térképek minő kusza vonalakat tárnak elénk. S még a XVI. századi térképeken is minő torzán rajzolták meg a Duna-Tisza-Száva folyórendszerét, amelynek sematikus vonalhálózata ma mindnyájunk szemének kincse, — de ezt csak a térképezés tudományos gyakorlata tette lehetővé.

A Föld tájainak mivoltáról, különbözőségeiről semmiféle más módon nem kaphatunk olyan képet, olyan elképzelést, mint a légi távlatból. Nagyszerű dolog elképzelni azt az időt, amikor a földrajz oktatása majd repülőgépekben fog történni. Minő naivnak látszanak már ma azok az együgyű modell-térképek, amelyeken 20—30 év előtt, — de még ma is — a földrajzi alapfogalmakat tanították, és amelyek hivatottak voltak arra, hogy elképzeltessék a kis nebulókkal, hogy milyen is a Földnek változatos formái. Mit nyújtottak ezek a papírból préselt, lehetetlenül színezett modellek, ahhoz képest, amit ma azok a fekete-fehér légi fényképek adnak, amelyeket már az iskolákban is használnak? A világ, Földünk csodálatos gazdagsága, soha meg nem ismétlődő forma változatossága tükröződik ezekben a madártávlati fényképekben és bennük csodá-





latos élességgel megmutatkoznak a tájak különbözőségei, sajátos jellegzetességei, — sokkal inkább megmutatkoznak, mint a rendes, földi távlatból vízszintesen, vagy némileg emelkedő tengellyel készült képekben. Ha országonként csoportba rakjuk ezeket a repülő felvételeket, akkor első pillanatban szemünkbe szökik az egyes országok táji arculatának minden jellegzetessége, kultúrájuknak minden sajátossága és különbözősége, físz az élesebb-szemű részére ezek a képek nemcsak a mai állapotról beszélnek, hanem bepillantást nyújtanak ez országoknak történetébe is. Hollandia a magasból nézve, csatornák szabályos geometriája által, kockákba osztott táblának tetszik és megérezzük azt a sok százéves szívós harcot, amelyet a táj népe a vizekkel, a Rajnának és a tengereknek vizeivel folytatott. És ha sivatagi képeket látunk, például Mezopotámia vigasztalan homoksivatagjait, amelyekből kiemelkednek az eltemetett városok kiásott romjai, akkor a világtörténet, a Föld-történet lefolyásába pillantunk bele. Németország erdőborított hegységei, városokkal és falvakkal sűrűn beszórt tájai, kirívó ellentét adnak a Kelet tájainak végtelen kopárságával. A legjellegzetesebbek s emberileg talán a legérdekesebbek a városképek, amelyek régi időkről és maiakról, régi emberi életről és mai emberi életről adnak számot. Találunk a ma már elérhető sok tízezernyi kép között olyanokat, amelyek szabályosan és tervszerűen épített városokat mutatnak, városok képeit, amelyekből a szabatosan gondolkodó és szerkesztve alkotó emberi szellem sugárzik felénk, — és találunk olyan képeket, amelyeken

halmazszerű városok, ösztönszerű, de egyúttal anarchikus életét érzékeljük. Ha összevetjük a mai világ milliós nagy városait, akkor is meglátjuk ezeket a különbségeket: Berlin légi térképe egy rendszer nélkül, szervesen nőtt amőbához hasonló városról ad számot, — ezzel szemben Paris légi képein élesen látjuk érvényesülni a Lajosokat, akik a középkori város káoszába nagyszabású úthálózatokat vágtak, látjuk I. Napoleon egyik grandiózus művét a Louvretól a diadalkapuig és azon túlnyúló Avenuet és látjuk a boulevardok rendszerét, amellyel Haussmann báró rendezte a fény városát.

Mindezeknél fogva világszerte mind nagyobb érdeklődéssel figyelik a repülőgépből készült fényképeket, — amelyeknek igen nagy része bár más, tudományos és hadászati célból készült, — de a művelődésnek, a Föld- és honismeretnek mind jelentőségesebb eszközévé válik. Magyarország tájairól és városairól a Magyar Királyi Térképészeti Intézet roppantul gazdag, de ennek dacára még mindig nem kimerítő fénykép-gyűjteménnyel rendelkezik, s ebből egy töredéket választhatunk ki e kötet számára. De már ez a sorozat is új és eddig ismeretlen vízióját adja Magyarországnak, a magyar táj sajátos eredeti mivoltának, a magyar civilizáció Európaszerte különleges mivoltának. Már ebből az egész kis képsorozatból is élénk rajzolódik az, hogy milyen más Magyarország földje és népe, múltja és jelenje, mint a szomszédos országoké.

Ha Nyugat felől jövünk az Alpokon át repülve, a lábunk alatt végtelenül szétszaggatott tájak terülnek el. Sziklarengete-







gek vadonjai, melyeket időnkint mély völgyek szakítanak meg, azok alján fehéren habzó patakok sodorják maguk előtt a hegyek törmelékjeit, amelyekről a hegyoldalakra erdős rengetegek kapaszkodnak a magasba. Amint a völgyek kitágulnak, mélyüket keskeny rétségek lepik el, s aránylag sűrűn sorakoznak rajtuk az apró falvak, kövekkel terhelt, csaknem lapos tetőzeteikkel. Közülük merészen égbenyiláló templomtornyok hegyesednek a magasba. Az Alpok legvadabb részein innen, a Középhegységek erdős tájai zöldéinek az erdők aljára felnyúló rétekekkel és legelőkkal, lejjebb kiterjedelmű szántókkal és azokon túl fehér kanyargó utakkal. Elszállunk az osztrák tavak tájain, ahol keskeny vízfelületek kéksége csillog felénk, majd újra bejutunk zöldeio erdők borította halmok fölé, bájos kultúrtájakra, ahol buja lombzatú gyümölcsösök szegik a falvakat, gyümölcsfák kísérik az országutak szalagjait. A repülés különös vizuális élménye, hogy míg a völgyek mélyébe ágyazott vasúti vonalakon robbogva, a táj léptéke hatalmas és merész, mert a hegyek meredek, s leggyakrabban a felhőkbe vesznek, — addig a magasból nézve szinte az ellenkező benyomást nyerjük: a lépték e vad tájakon kicsi, mert a rideg és nyugtalan formák gyorsan váltakoznak, a legkülönbélebb terepalakulatok sűrűn követik egymást és a mindenfajta térbeli benyomás érzékelésünkben úgyszólván egymásra halmozódik. A kép, amelyet kapunk, gazdag, de nyugtalan, amint mondani szokás, romantikus. Szinte úgy tetszik, mintha egy szeszélyes gyermek rengeteg játékszerét dobozaiból vad össze-visszaságban egymásra öntötte volna, vagy mintha egy emberi mértékkel fel nem fogható óriás egy-

másba torlasztotta volna Földünk elemeit. És ez utóbbi az igazság: szemünk időtlen idők előtti geológiai katasztrófák következményei fölött siklik tovább. Ezek rettenetességet csak némileg tompította le egyrészt a természet élete, a szél és víz erőinek folytonos faragó hatása, — másrészt a több évezredes emberi kultúrmunka igyekezett enyhébbé tenni a táji viszonyokat. Vegetációt öntött szét a szakadékokra, járható utak szalagjait szabta a hegyoldalakba, gátak közé szorítva a patakokat és folyókat, kertekkel szegett városokat építvén fel ott, ahol a táj ezt megengedte.

De az ember nemcsak megszelídítette ezeket a vad és rideg vidékeket, hanem teleszórta telepedéseivel, apróbb és nagyobb városokkal is. Franciaország és Németország festői középkori városai, Rouen vagy Rothenburg napsütésben a magasból nézve olybá tűnnek, mintha házaikat és templomaikat játszi gyermeki fantáziával állította volna fel valaki, a hol széles, hol elszűkülő utcák mentén. A nagy magasságnak, részleteket kicsinyítő távlata, a házak ismétlődő típusai idézik elő a játékszerűségnek e benyomását s az üres, aligjárt utcák még csak fokozzák ezt. A repülőutazás során azt a benyomást nyerjük, mintha ezek a városok gyakorta és igen sűrűn követnék egymást ; alig hagytuk el az egyiket, máris a másik fölött szállunk el. Ha térképpel kezünkben eszmélkedünk, csakhamar megértjük, hogy ezek a városok két-három órányi gyalogút távolságra fekszenek egymástól, tehát kényelmesen megközelíthetők egy óra alatt is. Csakhamar átlátjuk, hogy e városok





és összekötő útjaik sűrű-csomós hálót borítanak a tájra, erezetet, amelyen egykor a mainál elevebb élet lüktetett, mert hiszen ma a forgalomnak nagyobb része a vasutakon bonyolódik le és csak újabban kezd az autóforgalommal visszatérni az utakra. Ezenkívül e városkák hálózatának jelentőségét megszeménően lecsökkentették a hirtelen felnőtt nagyvárosok.

Míg e kisvároskák országonként sajátosan különbözők, sajátos jelleggel ékesek, addig a nagy városok Londontól Budapestig, sokkalta rokonabb arculatúak a XIX. század Európájának testén óriásivá nőtt metropolisok, a milliós városok sokkalta inkább hasonlítanak egymáshoz szürke háztengereikkel és füstkoronájukkal. De az élesebb szemmel néző számára különlegességeik mégis feltűnnek, magasból látott képükből szinte leolvashatni növekvésüknek ritmusát, jól megfigyelhetjük, hogy miként rakódtak kisebb vagy nagyobb ódon városmag köré a XIX. századi rétegek. Az egyikben az évyűrűk, az évtizedek fejlődési gyűrii szélesebbek, a másokban keskenyebbek, - - amint éppen a város gyorsabban vagy lassabban nőtt.- A légi távlatból feltűnnek az egységes, átgondolt és tervek szerint épült újabb városrészek, — másutt feltűnik, hogy a városi utakkal feltárt terület sűrűn beépített és a városnak széle már a rétekekkel határos, — másutt megint, például Parisban és Budapestesten, a város végtelenül szabálytalanul terjengős és mint egy ázalag, határok nélkül fut bele a mezőkbe és azokat felémészti, megfertőzi a városi életnek perifériális rendetlenségével. Nem egyszer látjuk, hogy az egymással határos városok

minként nőttek össze, megfigyelhetjük a két telepedési összeheggedését, két különböző életformának, a kis- és nagyvárosi életnek egymásba ölelkezését. És így, és ezért a magasból látva, a városok annak tűnnek, amik valóságban: szerves élőlények, amelyeket az emberek százezrei a korai fok szorgalmával és legtöbbször azok ösztönösségével, tehát emberi tervszerűség nélkül raknak.

Mindezek a táji elemek teljesen megváltoznak, amikor repülőgépünk eléri Magyarország határait. Egy új. Nyugattól eltérő tájnak és életformának országába kerültünk, amint elhagytuk a wien—aspersi repülőteret, átszállottunk Hainbargnak még teljesen nyugati szabású városa felett és feltűnnek Királyhida, Féltony, Magyaróvár, Hédervár barokk kastélyai. S repülünk még vagy 70 km-t, amíg egy jelentősebb várossal találkozunk, amíg végtelen szántóföldek tarka sávjai fölött elhaladva, Győr fölé érünk és amikor Győr után felzödelnek a Vértes erdőborította halmai. 150 km-t tettünk meg a Kis-Alföld bőven termő, alaposan művelt, de ritkán benépesedett tájai fölött. Olyan ez a táj, mintha száz színben ragyogó csíkos szőnyeget borítottak volna reá: sárgálló gabonaföldek, barna vagy vörös szántók, zöldelő répaföldek, sárga repcések, váltakoznak itt, mindig friss és mindig új szőnyegmintákban. Végtelen emberi munka és szorgalom eredménye ez, — viszont az ember hajlékaival szerényen meghúzódik, megbújik a ritka falvak házsoraiban, az uradalmi majorságok csoportjaiban. Itt az emberi élet nem tömörül össze, sűrűn egymást







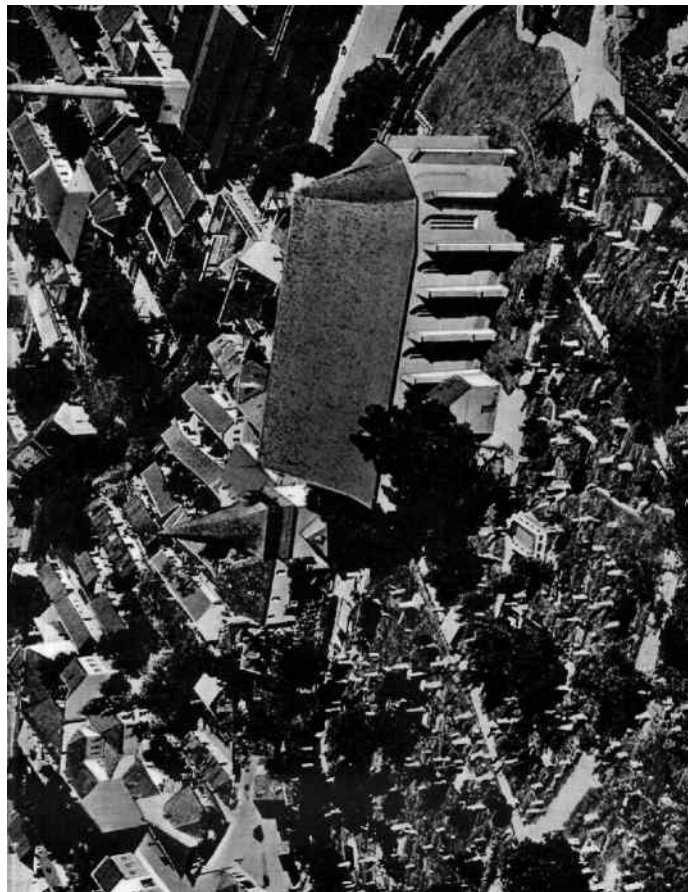
követő városkákba. Az Alföldön a síksági ember szerteszór-  
tan él, ellentétben a hegyek és halmok világának, a völgyek  
mélyére szorult emberével, aki telepedésein a völgyek kevéske  
szántóföldjeit intenzíven műveli a falu, a városka közvetlen  
határában s a tetők legelőire csak nyáron vonul ki állataival,  
télien meg feljár az erdőkbe fát vágni. Másként a síkság em-  
bere, aki az egész határt, ameddig csak a szem ellát, állan-  
dóan műveli és épp ezért szétszóródik a tájban, munkájával  
az egész határ földjét szolgálva. Épp ezért a síksági ember nem  
húzódhatik össze a táj egyes, erre különösen alkalmas pontjain.

Ebben az alföldi telepedésben a magyar történelemnek  
jellegzetes sajátosságai is kifejeződnek. A falvak és mezőváro-  
sok ma is az egykori első törzsi megülést, megszállást tükrö-  
zik. Ott keletkeztek, ahol a törzs először felverte sátortáborát,  
ahol később kialakult a szállásbirtoknak téli középontja, a ki-  
rályi várbirtokok közigazgatási helye. S a törzs a Honfoglalás  
után századokon keresztül a szállásbirtokok laza, egymásba-  
mosódó határai között élt, állataival járta azt. Később, a XIII—  
XIV. században e szállásbirtokokból, a rendiség kialakultával,  
megszülettek a főurak hatalmas királyi adománybirtokai, mely-  
nek tartozéka volt a földeken lakó jobbágyosság, a földhöz kö-  
tött nép, amelynek feladata volt a birtok megművelése, kihasz-  
nálása, és amely épp ezért nem sűrűsödhetett városokba, nem  
alakíthatta ki a polgár városok hálózatát a magyar tájon. Mivel  
pedig a birtokelosztásnak ez a módja a XVII—XVIII. szá-  
zadban, amikor a bécsi udvarnak kedves főúri családokat rop-

pantértékű birtokokkal jutalmazták, újra megismétlődött, ekkor sem keletkezettek szomszédvárosok. A repülőgépből kitűnően megfigyelhetjük a kisalföldi tájnak nagybirtokszerű elosztását: kifejeződik ez a gabonatóblák roppant méreteiben, az azok közül bizonyos pontok felé irányuló nyílegyenes, többnyire akácfaakkal szegett dűlőutakban, amelyek szinte sugár-szerűen vezetnek a birtok középpontjához, a pompás barokk-kastélyokhoz, amelyeket a Lajtán innen Győrig s tovább a Vértes alján *is* felfedezünk, az Eszterházyak tatai kastélyát, a Metternichek bajnai kastélyát látván. És még tovább szállva, a Vértesnek keleti alján Fehér megye roppant kiterjedésű nagybirtokai felett se szeri, se száma ezeknek a XVIII. század végén, a XIX. század elején, a racionális földművelés bevezetése idején épült nagyúri lakoknak. Az egész tájon a roppant méretek és léptékek uralkodnak, — ellentétben az alpesi és alpesalji tájakkal, a méretek és a határok úgyszólván a végtelemben vesznek.

Hogy ez a telepedési forma a magyar világnak mennyire sajátossága, függetlenül a kúriális gazdálkodástól, azt legjobban megtanuljuk akkor, amikor repülőgépünk a Duna-Tisza körét átszelve, a három nagy parasztváros: Cegléd, Kecskemét és Kiskunfélegyháza határai felett siklik tovább. A török idők bekövetkeztével ezekben a városokban futott össze az óriási területeken szétszórt lakosság és a hódoltság alatt a városok tanácsa intézte a földek művelését, árendába adását, — később pedig az úrbéri jog megváltásával tulajdonba is vette a kiter-





jedt határt. Ez a tanyai világ, amelyről ma annyi szó esik, egyenes leszármazottja az ősi magyar telepedésnek. E tanyáknak legősibb formái azok a menedékek voltak, amelyeken a szállásbirtokok, a ló- és marhatenyésztő magyarsága felverte első menedékeit, a szárnyékokat, menhelyeket és a kúpalakú nádkunyhókat, hogy barmait tovább legeltetvén, az év nagy körforgásában azokat feladja és újra megépítse. Később, amint a földek elosztása némileg megmerevedett, ezek az első menedékek állandóbb formát kaptak, és azokba lakói vissza-visszatértek. Ekkor épülhettek az első földputrik, amelyek már több védelmet nyújtottak az időjárásnak viszontagságaival szemben. A XV. században, amint azt kecskeméti ásatások igazolták, már sár- és paticsházak is állottak és apró falumagok is kialakultak a nemesi birtokokon. Ezeket a törökök betörésekor, a hódoltsági idők elején feladták: a lakosság összefutott a biztonságosabb parasztvárosokban és azok körül indult meg újra a legeltető állattenyésztés, a rideg pásztorkodás, a legősibb magyar életforma. A XVIII. században, amikor az idők a török világ elmúltával ismét békességesek lettek, az árendába adott földeken újra csak épülni kezdtek maradandóbb menedékek, a földputrik, majd a sár- és vályogházak. S mivel ekkor lassan megindult a paraszti földművelés is, mivel már nemcsak a saját házi szükségletek ellátására, a kenyér biztosítására termelték a búzát és rozst, ezek a tanyai házak, a tekintetes városi tanács ellenzése dacára; mindinkább állandó szállásokká váltak, ahol a népek egész évben kint laktak. S

az életmód ilyen formájának általánossá válásával, mind több és több tanyai ház épült a végeláthatatlan határban, — különösen akkor, amikor az állattenyésztés mellett mind jelentősebb lett a jópénzen eladható gabonának termelése, de még inkább, amikor a gazdálkodás mind intenzívebb lett és megszülettek a nagykiterjedésű homoki szőlőkertek, s azok nyomán felvirágoztak az alföldi gyümölcsösök, a barackosok és szilvások. S e szorgos és kitarító munka eredményét ma látjuk: a táj Dabas-tól Szegedig valóságos kertté lett, a tanyák egymás közelébe kerültek, sűrűn lakottá lett a Tisza-Duna köze, épúgy, mint a Maros-Körös köze, ahol a legintenzívebb kertgazdálkodás folyik Orosháza és Makó környékén. És míg a Budapesttől Szegedig terjedő 150 km-nyi úton ritkák a városok, addig annál sűrűbben lakottak a kültek és ma már az a helyzet, hogy e százezres, vagy azt megközelítő városok közigazgatása által nyilvántartott népességnek 40—50 százaléka odakünn lakik a tanyákon.

A tanyák világának telepedési formáit jól megfigyelhetjük a repülőgép távlatából. Feltűnik, hogy az vidékenként más: egyszer, például Hódmezővásárhely táján, találunk egészen szórt tanyarendszert, ahol a tanyák házcsoportja a sakkáblaszerűen felosztott földek végében áll, — máskor, például Szabolcsban, Nyíregyháza határában, a bokortanya dívik: a tanya-házak kisebb-nagyobb csoportokat alkotnak és szinte jövődöbeli falvak magvait mutatják. Szorosan összefügg ez a gazdálkodás módjával. Nevezetesen azzal, hogy a tanya gabona-





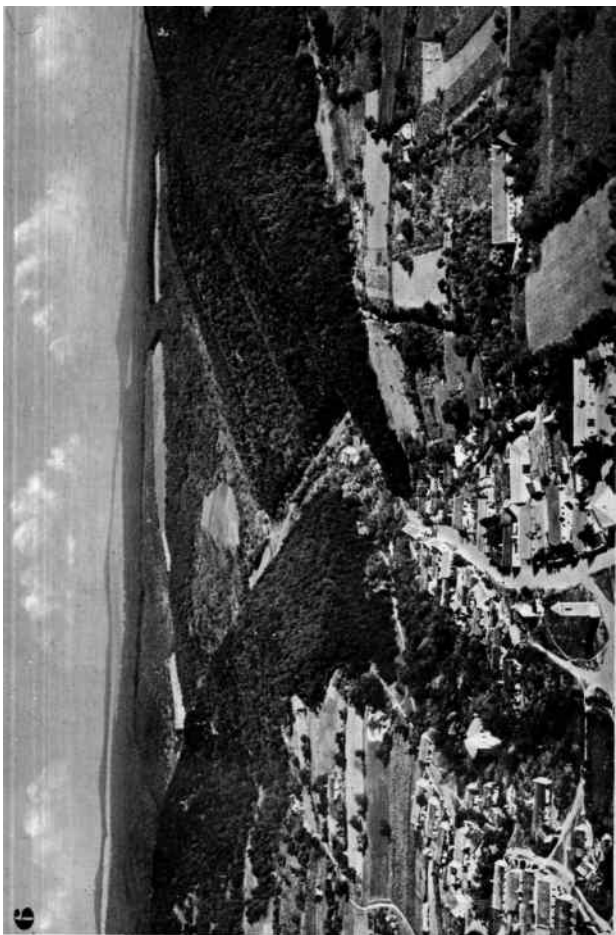


termelő üzem-e, avagy gyümölcstermelésre berendezett-e, mint Kecskemét nagyszerű barackosai, homoki szőlői, avagy olyan egészen intenzív gazdálkodásnak szíve, mint amilyen Orosházán és Makó környékén általános. Egyszer-egyszer kereső szemű, egészen meglepő tanyacsoportokra akad, köralakban elrendezett, avagy csillagalakúra formált tanyacsoportra, ezek a közép- és nagybirtok tanyaformái.

Mindezt távolról sem látjuk ilyen világosan, ha a dülő- és országutakat járjuk, s onnan mindössze csak az útmenti, vagy azoktól távolabb fekvő akácfák árnyékolta fehérítő házakat, kertiségeket látjuk. — A fekete-fehér térkép csak azt mutatja, hogy óriási területek mákszemszerűen házakkal teleszórtak. A telepedés formáját és rendjét, vidékenkénti sajátosságát szemünkkel közvetlen érzékelné csak a magasból lehet. A repülőgépekből készült, függőleges látósugarú fényképek, mindebbe roppantul tanulságosan és világosan engednek bepillantani és megértetik velünk a ma már intenzíven mívelt magyar kultúrtájnak egész szerkezetét. A magasból vett képeken világosan látjuk, hogy miképpen él, dolgozik és lakik a tanya, miképpen használja és műveli földjét.

Az alföldi parasztvárosok őseredeti felépítését, elrendelésének módját, kitűnően olvashatjuk ki azokból a légi felvételekből, amelyek Hajdúböszörmény, Hajdúnánás, Hajdúszoboszló képét érzékeltetik. Ismeretes, hogy ezeket a városokat Bocskay István hajdúi teremtették meg. Rendkívül érdekes és tanulságos e városok egykori felépítése, amely mai létükben is éle-

sen tükröződik. Gyűrűs, kerített városok voltak. A legkülsőbb gyűrű, a latorkert volt, amelyet hegyes, földbevert karókkal kerítettek. Innen kapukon és felvonó-hidakon lehet csak a széles árkokkal és tövistöltésekkel kerített következő gyűrűbe, a huszárvárosba bejutni. Ez a huszárváros, melyet kertségnek is hívták, volt a hajdúk és huszárok tanyázó helye, itt állottak lovaik és innen rohantak ki a portyázó töröknek elébe, de itt őriztek tömérdek szénát és szalmát is, melyre szükségük volt. Ezért szérűskertnek is hívták ezt a gyűrűt, melynek terjedelme 5—10-szeresét is kitette a legbelső magnak, a belső várnak. Ezt rendszeresen erődítések, palánkok és árkok védték. A belsőség közepén egy ódon templom csonka tornya állót, mint utolsó menedék. A várost szinte nyílegyenes, sugaras utcák tagolták, s azok nekivezettek a kapuktól a határba kisugárzó nagy utaknak. Ilyen volt Hajdúböszörmény Pece-utcája, amely a délkelet felé Debrecenbe vezető országúiba torkollott. A sugarutak között alakították ki a törzsi csoportok háztelkeit, melyek mindegyikéhez a latorkerten kívüli külsőségek egy része: szántó és legelő, tartozott. E negyedekbe szabálytalanul épültek a házak a girbe-görbe utcák mentén és ezek az utcák a negyedeket zugokra tagolták, melyek mindegyike egy-egy nemzetség kerülete volt. A mély telkeket fokozatosan egymás mögötti házhelyekre osztották, rendszerint a zug területébe benyúló zsákutcákkal, amelyek nagyrészen még ma is mint ilyenek léteznek. Így Böszörményben a Szekeres-utcába ma is hat zsákutca torkollik. Talán nem érdemtelen itt megemlíteni





azt, hogy egyes legújabb amerikai kertvárosok tervein hasonlót figyelhetünk meg: a házakat apró térben végződő zsákutcák mentén építik fel, hogy így azokat megóvják a városka saját belső autóforgalmának káraitól, zajától és veszélyeitől. Azért érdekes erre reámutatni, mert úgy tetszik, hogy ez ősi magyar városépítési módokból ma is tanulhatunk, hogyha bizonyos XIX. századi előítéletektől el tudunk szakadni.

Idővel, nevezetesen a népességnek XIX. századi hirtelen növekedése során, fokozatosan beépültek az egymást kifelé követő gyűrűk. Így Hajdúböszörményben az Újsoron kívül kertek beosztás és beépítésének rendszeresebb mivolta elárulja e városövnék újabbkeletű mivoltát. Itt már az egy-egy háznak megfelelő méretű telkekre osztották a földet. Igen érdekes Hajdúszoboszló is, ahol a városmag a Kösöly partján három közelítőleg párhuzamos és egy azt merőlegesen átszelő főútvonal mentén szinte egészen szabályosan épült fel, mintha egy római táborból alakult geometrikus városterv érvényesült volna itt.

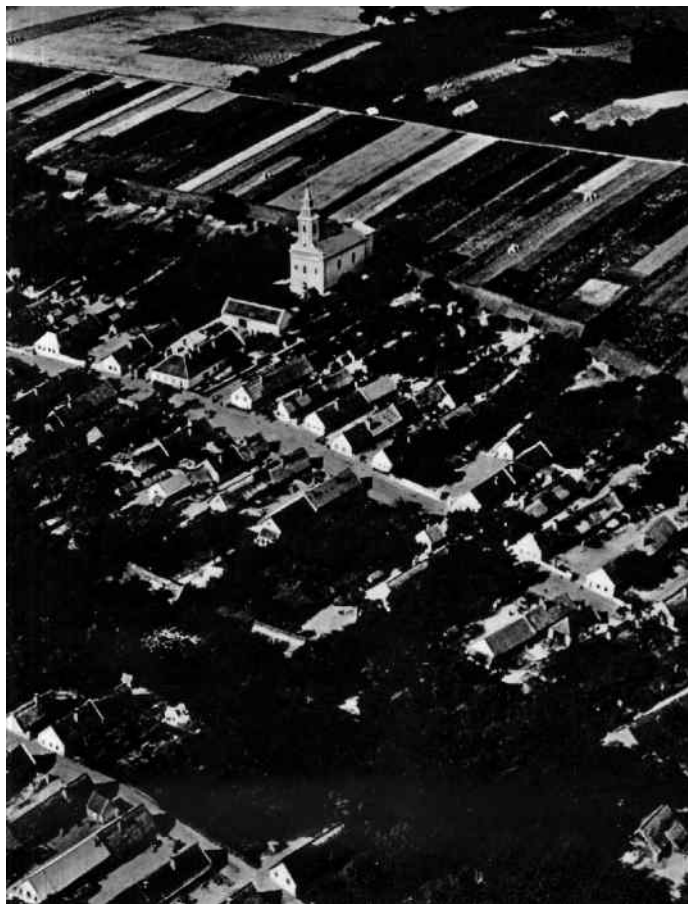
Meglepő tanulsággal szolgálnak a Dunántúl és a Mátra-aljai tolnai útmenti falvak is. A házhelyek itt közelítőleg merőlegesen nyúlnak az úttól jobbra és balra és a légi felvételekből is világosan látni a magyar falunak azt a közismert és jellegzetes elrendezését, mely szerint a házak keskeny oromoldalukkal fordulnak az utca felé, *míg* homlokzatuk, hosszú tornácos oldaluk, keletre vagy délkelet felé néz. A beépítésnek ez a módja alapjában véve miben sem különbözik attól, amelyet a háború-utáni német városépítési tudomány sávos beépítés

néven a leghelyesebbnek és legegészségesebbnek minősített, mivel ennél a háznak szobái a legkedvezőbb tájolást nyerik, a legtöbb napfényt kapják. A magyarság józan, egészséges ösztöne évszázadok óta alkalmazza ezt a ma tudományosan legmegfelelőbbnek felismert beépítésmódot, mert reájött annak hasznára és előnyére. Hogy ehhez mennyire ragaszkodik a falusi építő, az kétféle tényből derül ki világosan. Hogyha a falun átmenő utca iránya kevésbé megfelelő az elrendezés elvének, akkor a telkek a helyes tájolásnak megfelelően némileg ferdén vágódnak az útba és a házak is fűrészfokszerűen, ferdén épülnek az utcához. De megfigyeltük már azt az esetet is, hogy ha az országút általános iránya a házak tájolására nézve nem kedvező, akkor valamivel a falu bejárata előtt az út hirtelen elfordul és megkeresi azt az irányt, amely a legalkalmasabb házelhelyezést biztosítja. Amikor ilyen régi, ösztönös tradíciót állapíthatunk meg, különösen szomorú az, hogy ezt az elvet a háborúutáni házhelyosztásnál egyáltalán nem vették figyelembe.

A legtöbb magyar városban, ha magasból nézzük, megtaláljuk az egykorú falunak vázát és megfigyelhetjük az évgyűrűket, amelyeket köréjerakott a fejlődés. Különösen élesen látni ezt például Sopronban, ahol a házakkal körülépített várfalnak vonalát egész élesen megfigyelhetni. De észrevehető ez Budapesten is, ahol a régi pesti várfal nyomai végigvonulnak a mai Bástya-, Magyar-, Semmelweis-utcák külső házsorainak közepén, hogy aztán átszeljék a mai Központi Városháznak, az







egykor Invalidus-házak telkét, és a Deák Ferenc-utcán belül elérik a Dunát, azt a pontot, ahol egykor a Rondella-színház állott.

De a Budapestet szemléltető légi felvételekből ismét csodálatos erővel szökik szemünkbe a Főváros földrajzi helyzetének egyedülálló mivolta. A Duna két partjának adottságai szinte művészi kontrasztot jelentenek. A jobbparton a Pilisnek a Dunához lenyúló utolsó halmai, — a balparton keletfelé dombokba nyúló, délfelé az Alföld rónájába vesző, végtelenbenyúló síkjáig. Ha fenn állunk Budán a miniszterelnökségi palota, avagy a Várkert terraszn, szemünk belepillant a horizontba belenyúló Alföldbe, a láthatárnak határtalanságába, szinte úgy érezzük, mint hogyha a Nyugat végső küszöbéről, a Nyugatnak Keletre kiszögellő csodálatos erkélyéről néznénk bele a Kárpátok medencéjének Alföldjébe. A légi fényképfelvételek különös benyomásteljességgel és kifejező erővel érzékelteik ezt, mint a két városrész eredendő különbözőségét, Buda a hegyekre s dombokra épített plasztikus város, — Pest a síkság végtelenjébe terjedő halmazszerű telepedés, amely határok nélkül fut bele a rónába. A magasból nézve érezzük, hogy Pestnek háztengerébe miképpen rajzolt a tudatos városrendezői fantázia határozott akarással egyes szabályos mértani formájú tereket: a Kossuth Lajos-teret és a Szabadság-teret, miként metszette látszólagosan céltudatos irányba az Andrássy-utat, melyről azonban, a magasból letekintve, csakhamar észrevesszük, hogy egyik vége nem vezet oda, ahova vezetnie kellene, a Lánchídhoz, s másik vége pedig, miután egy nagy-

szabású építési művekkel körülvelt térre ér, a Városligetnek zöldjében elvész és szertefolyik. Mennyivel okszerűbben épültek azok a régi utak, amelyek a város szívéből, a városfalak lábától nyílegyenesen kivezetnek az ország nagy útjaihoz: a Váci-út a felvidéki országutakhoz, a Kerepesi-út az Erdélybe vezető országúthoz, az Üllői-út a Bácskába vezető országúthoz. Egészen különös az, hogy az ösztönös és nem tervszerű utak mennyire sikerültek és később a tudatosan meghúzott utak úgy-szólván kivétel nélkül szervesen maradtak a várostestben.

E kötet néhány magyarországi légi fényképfelvétele, úgy hisszük, szemet örvendeztető lehet mindenki számára. Már e kis képsorozat is megmutatja, hogy mennyire más a magyar táj, s az abból eredő, a magyar kezek nyomán egy évezred alatt fogant magyar élet. Ha e képek felett elgondolkozunk és azokból kiolvassuk azokat a tanulságokat, amelyeket szemmel láthatóvá tesznek, akkor be kell látnunk, hogy azt a nagy országépítő, vagy ha úgy tetszik, újjáépítő feladatot, amelynek kötelességét mindnyájan erősen érezzük, e képek és a rendelkezésre álló több ezer felvétel, mint a honismeret legértékesebb eszközei, milyen hathatósan szolgálhatnak. Legyen szabad azonban megkockáztatni azt az állítást, hogy egy igazi átfogó országrendezési művelet előkészítésénél az országnak gyakori és sűrű repülőgépen való bejárása, az ahhoz értő kezében olyan eszközzé válhat, amelyről ma, amikor a repülés mindennapi dologgá vált, nem lenne szabad lemondanunk, avval élnünk kellene és meg kellene tanulnunk, hogy a repülést miképpen hasznosíthatjuk e nagy célnak érdekében.





## *MAGYARÁZATOK A KÉPEKHEZ:*

*A következőkben ismertetjük könyvünkben látható repülő-felvételeket:*

1. A Hernád-folyó kanyarulata. Jellegzetes légi fénykép, amely mutatja, hogy a repülőgép perspektívájából miként látjuk a folyó ágyakat, a víz állandó munkáját, amellyel a kanyarodó külső oldalát meredekre lefaragja, homorú belső oldalát a kavics és homok hordalékával megnagyítja. A kép jobbszélén majorság, azontúl különböző művelés alatt álló szántóföldek szőnyegszerű ornamentuma. A kép felső sarkán egy kb. 50 méter magas dombra pillantunk, amelynek fennsíkját fák szegik.

\*

2. Az északmagyarországi síkságon ide-oda kanyargó Hernád-folyó, mely a mai Csehszlovákiában ered s Kassán délnek fordulva lépi át a Trianoni országhatárt, a Sajó-folyóval egyesülve, a Tiszát táplálja vizével. Képünkön a Hernád jellegzetes

magyar tájat szel át: a baloldalon végig vonuló megyei út mentén a keskenyre osztott paraszti földek sorakoznak, mindegyiket más és más művelés alá fogta gazdája. A folyótól balra terülő parti részeken megfigyelhetni, hogy a folyó régebben minő kacsaringós mellékágakat vágott magának. A valóságban ezek az egykori folyóágak erősebb mély zöldsükkel tűnnek fel.

3. A Balaton-tó tihanyi félszigete. Magyarországnak a Dunától nyugatra fekvő részén DNY-ÉK irányban vonul végig a 80 km. hosszúságú, 600 négyzetkilométer vízfelületű Balaton-tó, melynek mélysége 20 méterig halad. A Balaton szélessége eléri a 15 km-t, de ott, ahol a tihanyi félsziget beléje nyúlik, a két part közötti távolság alig 1.5 km. A félsziget történelmi időkben még sziget volt, mely egészében vulkanikus eredetű. A magaslatokon sárvulkánok és iszapgeyzirek nyomaira akadunk. Tihany falucska házai a félsziget északkeleti részén fehérленek, szélén, a meredek partfalón áll a bencés-apátság, melynek altemploma a román építéstílus korából ered. Az apátság feletti domb híres sokszoros visszhangjáról.

\*

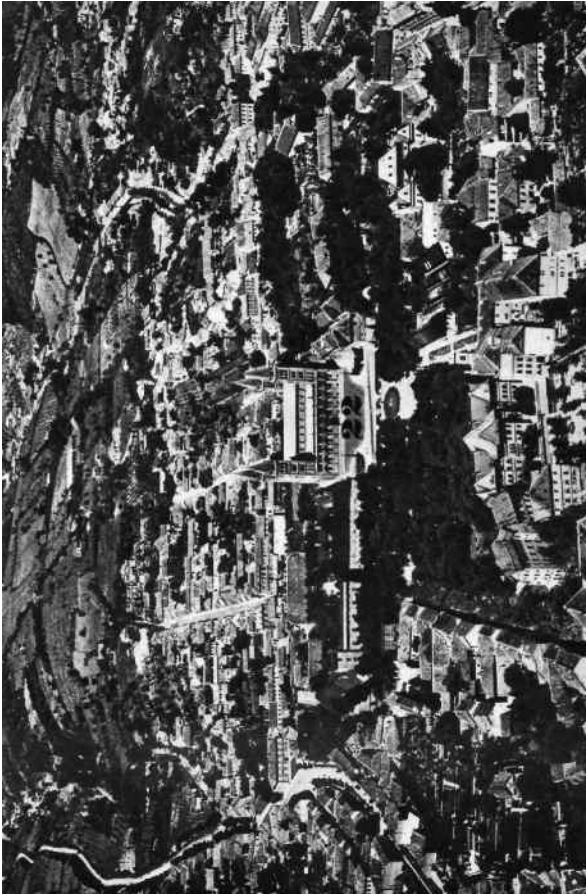
4. A tihanyi félszigeten, az apátsági domb lábánál, a pompásan kiépített kikötőben, barátságos tágas terraszu sportszálloda várja az idegeneket.

\*

5. A Balaton leglátogatottabb fürdőtelepe Siófok, a keleti parton, amely finom ezüstös homokjával, jól berendezett strandfürdőjével nyáron a fürdővendégek ezreit vonzza. Nagyszá-







bású kikötője a balatoni vitorlásélet gyújtója, a motoros hajójáratok kiindulópontja.

6. Hévíz fürdő. A Balaton délnyugati végétől, Keszthely mellett fekszik Hévízfürdő, amelynek legnagyobb nevezetessége a 30—38° C hőmérsékletű, közel 5 ha kiterjedésű melegvizű tava, melynek rendkívül bővizű, 30—35° C hőmérsékletű forrásai 35 méter mélységből hozzák fel a meleg vizet. A dúslombu parkba ágyazott tavat tündéri pompájúvá teszik a rajta tenyésző indiai vörös lotusnak (*Castalia rubra longifolia*) virágai. A tó fenekét bársonyos finomságú tőzegpor borítja, amely sajátos jellegénél fogva a vizet nem teszi zavarossá, mindig újra leszáll a fenékre. Ez a korpa a radioaktív vízzel együtt a hévízi tavat világhírű gyógyfürdővé avatta.

\*

7. A velencei tó nádasai. A Budapestről, a Balatonhoz vezető vasúti vonal mentén, a fővárostól 40 km-re van ez a sekélyvizű, részben nádasokkal borított tó, amely a vízisportnak, nevezetesen a vízi vadászatnak ideális paradicsoma, mert a nádasok gazdag madárvilága sokféle zsákmányt kínál fel e sportbarátainak.

\*

8. A velencei tó Gárdonynál. Képünk felső szélén a Vértes-hegység utolsó nyúlványait látjuk, a domboldalakat barátságos, fehérházú falvak tarkítják. A tó innesső partján egymást követő falvak mind kedveltebb nyaraló helyei a magyar főváros polgárainak, a parti telkek fokozatosan beépülnek apró

weekendházakkal. Az előtérben fekvő falucskán átvezető országút a Balatonhoz vezető betonozott autostrada egyik része.

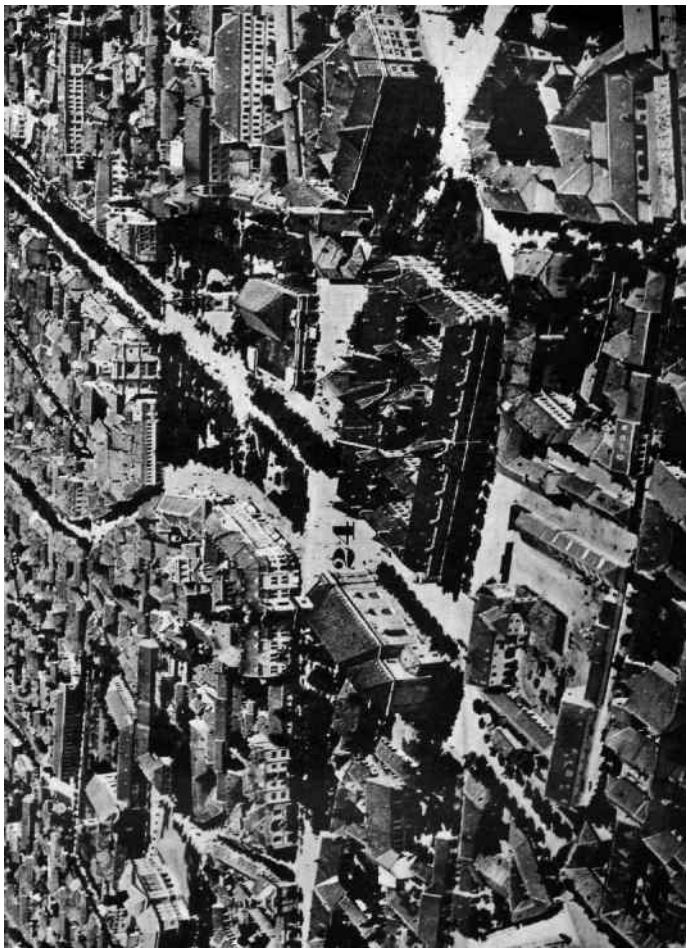
\*

9. Visegrád a Duna partján. A Duna a Börzsöny- és Pilis-hegység között áttörvén, hirtelen kanyarodóban délnek fordul. A nagy folyamkanyarban, a jobbparton, egy 450 méter magas hegyen, a XIII. század közepén, a magyar királyok hatalmas várkastélyt építettek, amelyet az Anjou-házból származó Róbert Károly magyar király és fia, Nagy Lajos király pompás rezidenciává alakítottak. A renaissance pompát kedvelő Korvin Mátyás magyar király továbbfejlesztette az építkezéseket, s palotája pompájának dicsőítésével az egykori olasz krónikások nem győztek betelni. A parthoz közel áll a Salamon-torony, amelyben háborús időkben gyakran őrizték Szent István királynak II. Sylvester pápától elnyert koronáját. A vár ma nagybárá rombadült, de az ásások eredményei messzemenően igazolják a várról szóló leírásokat. A várhegy mögötti roppant bükk-erdőben a budapesti Állatkert bölényei töltik el a nyári hónapokat.

\*

10. Alcsúth, József főherceg kastélya. Budapesttől mintegy 50 km-re, nagykiterjedésű birtok közepén, áll a XIX. század második évtizedében, a nagyhírű Pollack Mihály építésszel, empire-stílusban épített főhercegi kastély. Parkjának nevezetességei százéves libanoni cédrusai, melyeket az építető főherceg hozott a Szentföldről.





11. Lillafüred. Észak-Magyarország legfontosabb városától, Miskolctól 15 km-re, a Bükkhegység 900 méter magasságig emelkedő ormai között, két festői völgy találkozásánál, fekszik Lillafüred, Magyarország egyik legnevezetesebb és legexluzívabb fürdőhelye. A középkori kastély mintájára épített Palotaszálló lábai előtt fekszik a kristálytiszta vizű Hámori-tó, amelyen keresztülfolynak a Garadna- és Szinva-patakoknak kristálytiszta vizei. A kastély alatt fekvő sziklában sok járatos, kanyargós folyosójú cseppkőbarlang terül el.

\*

12. A diósgyőri vár. Miskolc és Lillafüred között, a Szinvavölgy déli oldalán, ódon várnak tornyai merednek ki az erdők fái közül: ezek az egykori királyi vadászkastély saroktornyai. E helyen, amely a Bükkhegység keleti bejáratánál fekszik, már ezerév előtt földvár állott, s 1300 körül szabályos formájú kővárat építettek a magyar királyok, Nagy Lajos király e várat felette kedvelte s pompás vadászkastélylá alakította, amelyet a XIV. század második felében Mátyás király tovább díszített. A török idő hódoltság idejében a vár igen jelentős erődített hely volt s csak 1673-ban pusztult el a császári hadsereg és a magyar felkelők között vívott harcok során, a XVII század második felében. A repülőfelvételen jól megfigyelhetni a várat egyszer körülölelő vizesárokknak helyét.

\*

13. Miskolc. Miskolc város egyik nevezetessége a városzéli avasi temetődombon emelkedő gótikus templom és an-

nak ódon harangtornya. A karcsú oszlopos, gótikus stílusú csarnoktemplom egyike a XV. században Magyarországon előszere-ttel épített pompás csarnoktemplomoknak. Különös érdekes-sége a különálló kampanille, amelynek végződését a XVI. szá-zadban fából újjáépítették, és pedig e kor jellegzetes magyar-oroszági formájában: a torony alatt faszerkezetű körüljáró erkéllyel, amely különösen alkalmas volt a XVI—XVII. század háborús időiben, ez erkélyről a toronyór messzi vidékeket látott át és jóelőre jelezte az ellenség közeledtét.

\*

14. Csorvás-tanya. A kép egy jellegzetes magyar tanyát mutat: a hatalmas szántóföldek közepére helyezett szerény em-beri telepedést, amely lakást nyújt a környező földeket meg' mívelő parasztnak. A telepedést gyümölcsfák koszorúja veszi körül. A kép jobboldalán csoportosulnak a lakóházak, meg az istállók, baloldalán, a házaktól fasorral elkülönítve, látjuk a szérűskertet.

\*

15. Csoportos tanya Nyíregyháza vidékéről. Az átmenő út mentén kialakult tanyacsoportot látunk magunk alatt. Minden egyes tanyaház és gazdaság épülete fák, bokrok által kerít-tett telken áll. A tanyacsoport még nem község, nincsen sem községháza, sem temploma, adminisztratív szempontból Nyír-egyházához tartozik.

\*

16. Csopak falu a Bakony lábánál. Előtérben látjuk a bortermelestről híres Csopak falut széles főutcájával, amelynek







közepén áll a plébániatemplom. A főutca folytatásában indul a Bakony-hegységbe felvezető romantikus erdei út.

\*

17. Tófű (Tolna megye). Útelágazásnál épült falu, középpütt jegenyékkel fásított rétséggel. A telkek végén állanak a gazdák csűrj ei. A háttér domboldalát intenzív művelése valószínű színompás textilmintává teszi.

\*

18. Ajkarendek (Veszprém megye). A középpütt futó patok két oldalán, két utcator mentén elrendezett falu. A képen jól megfigyelhetni azt, hogy a falu házai az utcákra merőlegesen állnak, a házak szobái délre, az udvarra néznek, a szomszéd felé ablaktalan fallal fordulnak. Ilyen módon a legjobb tájölást sikerül a házaknak biztosítani.

\*

19. Majs (Baranya megye). Jellegzetesen sűrűn beépített útmenti falu az utcára merőlegesen állított házak sorával, a beépítésnek e Magyarországon ősi eredetű módját a modern városépítészet tudománya, mint a legkedvezőbbet, különösen előszeretettel alkalmazza. A házak mögött gyümölcskert, majd a szérűskert húzódik el a szénaboglyáival s végül minden telekhez csatlakozik a gazda szántója.

\*

20. Debrecen. A tiszántúli Alföld legjelentősebb tősgyökeres magyar városa 117.275 lakossal, a Tisza István Tudomány Egyetem székhelye. A város szívében a jellegzetesen széles főutca végében, áll a XIX. század elején újjáépített hatal-

mas Nagy Templom, mögötte áll a sokszázados múltra visszatekintő református kollégium. Újabban épült a nagyszabású Déry-múzeum (a kollégiumtól balra álló kupolás épület).

\*

21. Szeged. Szeged, a tiszaparti magyar nagyváros (135.000 lakos), közepén áll a Fogadalmi templom, melyet neoromán stílusban építettek az 1879. évi szegedi, az egész várost elpusztító árvíznek emlékére.

\*

22. Pécs. Délmagyarország legnagyobb városa a Mecsek alján épült Pécs (62.000 lakossal). A város ősi kultúrtaíajon épült, már a rézkorszakban fontos kulturális központ volt, itt állott Sopianae római város, melynek legérdekesebb nyomai az ókeresztények freskódíszes, ma is látható katakombái. A domboldalon épült város képén a XI. századból eredő, az ismételtén átalakított, s a XIX. század végén egészen megújított neogyrtornyos, hatalmas méretű, román stílusú székesegyház.

\*

23. Szombathely, Magyarország nyugati részeinek legeleveníebb városa (32.000 lakos). Építóművészeti nevezetessége a püspöki székesegyház és a püspöki palota a klasszicizmusba hajló, késő rokokó építészet egyik legszebb magyarországi példája, mindkettő Hefele Menyhért műve.

\*

24. Kecskemét. A magyar Alföldnek, a Duna-Tisza közének metropolisa (80.000 lakos). A magyar gyümölcskereskedelem központjává tette az, hogy roppant kiterjedésű hatá-





rában a szorgalmas tanyás parasztok a legfinomabb barackot és remek szőlőt termelnek azon a földön, amely 60—70 év előtt még futóhomok sivatag volt. A város agilis vezetősége megfelelő berendezésekkel nagyra fejlesztette a gyümölcs-exportot, úgyhogy ma a külföldön is híres magyar gyümölcsnek 50 százaléka indul útnak, a megcsodált és Európaszerte kedvelt magyar baracknak és meggynek 60 százaléka Kecskeméti eredetű. A nem exportálható részből készül a világhírre ért barackpálinka. Képünk belvárosát mutatja: középpütt a magyar városok legszebb székházának minősített városház, balra a református templom.


\*

25. Hajdúböszörmény. A Bocskay István, erdélyi fejedelem, a reformáció híres uralkodója, vitéz hajdúinak adományozta alföldi területek egyik legjellegzetesebb városa Hajdúböszörmény (27.000 lakos). A légi fényképet látva, szinte azt hinnők, hogy sokkalta nagyobb várost látunk magunk előtt; a város terjedelmes mivoltát azonban az okozza, hogy kevés kivétellel földszintes, jellegzetes magyar parasztházakból áll. A kép kitűnően érzékelteti a város ősi struktúráját. A XVIII. század közepéig csak a legbelső körutak körülövezte s akkor palánkokkal, árkokkal kerített városmag állott fenn, a külső körútig terjedő részben állottak az istállók, itt voltak a szérűskertek s a körút mentén egy tövisekből magasra hordott külső kerítés következett, ezen túl még egy gyűrű húzódott, mintegy a város glacijsja. A város felépítésének típusát megtalálhatjuk a környék többi hajdúvárosában is.

26. Budapest — Szépművészeti Múzeum. Budapest balparti városrészét átszelő avenueje, az Andrássy-út végén nagy, építészetileg alakított térré szélesedik, a tér északi oldalán áll a neoklasszikus stílusban, századunk elején megépített művészeti múzeum, középtűt áll az 1896-ban Magyarország ezredéves fennállásának ünnepére emelt Ezredéves Emlékmű: Árpád vezér és a hét magyar törzs fejedelmeivel áll az oszlop lábánál, a félköríves oszlopcsarnokban az ország legnagyobb királyainak szobrai sorakoznak. Az oszlop előtt van a világháború magyar katonáinak emléke, egy hatalmas mészkőtömb.

\*

27. Budapest — A királyi palota. A magyar királyok palotája egy XIII. századközepe vár helyén kezdett épülni, a XIV. század végén, Zsigmond király idején. A palotát nagyszerű renaissance fejedelmi lakká alakította Korvin Mátyás király. Ez a festői palota a török hódoltság idején is nagyobbára fennállott s csak az 1686. évi felszabadító hadjáratnak esett egészében áldozatul. A XVIII. században Mária Terézia új barokk-stílusú palota építéséhez fogott, a XIX. század során építették ki azzá a mai pompás fejedelmi lakká, amely a domb tetejéről az egész budapesti városképen uralkodik.

An aerial photograph showing a landscape with a grid of roads and fields. The roads are dark lines forming a rectangular pattern, and the fields are lighter, textured areas. The overall appearance is that of a rural or agricultural area. The text is overlaid on the bottom right corner of the image.

E KÖTET LÉGIFÉNYKÉPFELVÉTELEIT A M. KIR. TÉRKÉPÉSZETI INTÉZET KÉSZÍTETTE ÉS BOCSÁJTOTTA RENDELKEZÉSRE A M. KIR. LÉGÜGYI HIVATAL 74.601/937. SZ. RENDELETE ALAPJÁN.