

AZ ERZSÉBETVÁROS

ARÉGI PESTNEK öt apuja volt: a Vízi kapu a Sörház-utcából a Dunapartra, a Belgrádi kapu a Váci-utca végéből a Vámház-térre vezetett. A Kecskeméti kapu a Kálvin-térre, a Hatvani kapu a Kerepesi — a mai Rákóczi — útra és a Váci kapu a Vörösmarty-térre nyílt. A Vízi és a Belgrádi kapu alárendelt jelentőségű volt, de a másik három, bár a múlt század elején mindet lebontottak, máig hatással van Budapest fejlődésére. A legjelentékenyebb volt a Kecskeméti kapu, mely az egyenes folytatásába eső Üllői-úton kívül a Duna mentén délre vivő országút forgalmát is magához vonzotta a Soroksári-, illetve Ráday-utcán keresztül, mert a Belgrádi kapuhoz vezető parti utat gyakran elöntötte a Duna. Ezenkívül a Kecskeméti kaputól indult ki az az út is Pest kőbányáihoz és a kőbányai szőlőkhöz, mely ma a Baross-utca nevet viseli. Az így összefutó útvonalak forgalma teremtette meg e kapu előtt a Széna-teret, vagyis a mai Kálvin-teret. A Hatvani kaputól kelet és északkelet felé kiinduló egyenes országút forgalma nem kívánt teret, de annál ösztönzőbben hatott a Kerepesi-út kiépülésére. A Váci kapu jelentőségét elsősorban az adta meg, hogy a pestiek azon át jutottak el a Nagyhid-utcán, vagyis a mai Deák Ferenc-utcán keresztül a Budára vezető hajóhidra, mely a mai Vigadó-térről indult ki. E kapu a nevét onnét kapta, hogy országútja Vác felé, az észak és északnyugati országrészek felé vezetett. Nem vágott át egyenesen a mai Lipótvároson, mely régen árvízjárta terület volt, hanem a várfal mentén, a Deák Ferenc-utcán keletnek tartott a régen Kohlmarktnak nevezett Deák-térig és csak ott fordult északnak, a védtöltésen vezető Váci-, illetve Vilmos császár-útra. A Deák Ferenc-utca forgalmát növelte még ezenkívül a Kerepesi-úton érkezőknek az a része, akik Budára vagy a Dunántúlra törekedtek és a Belváros szűk utcáit elkerülendő, a városvall mentén, a mai Károly-körúton át hajtottak a hajóhid felé. Ennek a letérő forgalomnak emléke a Sip-utcától félkörben a Károly-körútra torkolló Dohány-utca vége, mely megrövidítette a Kerepesi-útról a híd felé átvágó szekerek útját. Az így alakuló forgalom következtében fejlődött ki a híres pesti vásárok központjává a Károly-körút és innét ered annak piacszerű szélessége. A régi Kohlmarktról még egy, hovatovább mind jelentékenyebb útvonal indult ki, a mai Király-utca, mely régen a Pacsirtamezőre, majd a Városligetbe és azontúl a Hermina-mezőre, a régi pestiek nyaralóhelyére vezetett.

Mikor a XVIII. században Pest külvárosai kezdtek kialakulni, vagyis a szántókból, legelőkből fokozatosan veteményes földek, kertek, majd háztelkek lettek, e telepedések mind a városkapukhoz igazodtak. A Belgrádi kapuval szemközt, a Vámház helyén mocsaras tó volt, a Molnárok tava és a tavaszi áradások miatt a Ferencváros nem kínálkozott lakóhelyül. A legszegényebbek telepedtek itt le vályogviskókban a Ráday-utca környékén, a Lónyay-utca vonaláig. Ellenben az Üllői-út és Baross-utca mentén sűrű telepedés indult meg, melynek centruma a Mária Terézia-téri józsefvárosi plébánia lett. E városrésznek a Kecskeméti kapuhoz való igazodását mutatja a József-utca kialakulása is. Viszont már a Józsefváros Múzeum-körúti, Belvárossal szomszédos homlokzata annyira elmaradt, hogy a múlt század harmincas éveiben még minden nagyobb rombolás nélkül hasíthatták ki a Nemzeti Múzeum hatalmas négyszögét. A Grassalkovich-uradalom egész idáig benyúló földjei is akadályozták a városiasodást. Ellenben a régi Kerepesi-út mentén meginduló telepedés a Rókus-kórháznál egy kis városmagot alakított ki. Az északi oldalon a Lipótváros területét megint a Duna áradásai tették bizonytalanná és pusztaság közepén magában állott a Neugebäude, mely nem a bálványutcai békátón, hanem a Bank-utcán, a Vilmos császár-úton át tartott összeköttetést a várossal. Csak mikor a XVIII. század legvégén elkészült a mai Lipót-körút vonalában az árvízmentesítő gát, vehette tervbe József nádor a lipótvárosi pusztaságnak Hild elgondolta beépítését. A Váci-út azonban már közel fél századdal elébb lakott útvonalá lett és — ami érdekes városfejlődési jelenség — ékalakban visszafelé fejlődött tovább a Nagymező- és a Gyár-, ma Jókai-utca mentén, míg a terézvárosi plébániánál össze nem találkozott a Király-utcában meginduló telepedéssel.

A félkör mentén alakuló külvárosok középrésze, a mai Erzsébetváros, a gyorsan városiasodó Király- és Kerepesi-út közé került és miután a Belvárosnak a Hatvani és Váci kapuk között nem volt kijárata, ez a nagy terület csak közvetve a Király-utcán vagy a Kerepesi-úton át tudott érintkezést találni a város belsejével. Ennélfogva e városrészben csupán e két útra vezető keresztutcák, mint a Rombach-, Sip-, Holló- és Kereszt-, illetve Kazinczy-utcák fejlődtek ki, melyek dűlőutak voltak hajdanán. Közvetlen, a város felé vezető útvonalak nem alakultak ki. A Drei Trommel-Gasse, a mai Dob-utca tétova iránya is inkább ökönyomra mutat, mint utat alakító forgalomra. A csordát hajtották ki erre az alsóerdősori legelőre. A Dohány-utca sem volt a fentebb említett alsó lekanyarodását kivéve más, mint a Kerepesi-úti telkek, kertek alján adódó dűlőútja. A Wesselényi-utca akkor még nem is volt meg, csak az 1838. évi árvíz után nyitották az Akácfa- és Sip-utca között, a Károly-körútra viszont csak a múlt század végén bontották ki. A híres Medárd- és Márton-napi vásárok sokadalma a városfal mentén vezető országúton helyezkedett el és központja a mai Károly-körút széles piaca volt. E kedvező helyzet következménye, hogy a Károly-körút erzsébetvárosi oldala hamar beépült. Itt volt a híres gyapjúpiac. Akkor még nem volt ausztráliai gyapjú és Európa két legnagyobb gyapjútermelője Orosz- és Magyar-

ország volt. Pestre szállították és itt raktározták el az egész ország gyapjútermését, hogy a Medárd- és Márton-napi vásárookra érkező angol, francia, német és flamand kereskedőknek eladják. Akkor épültek azok a hatalmas kiterjedésű egy- és kétemeletes házak, melyeknek nagynyílású kapuján a gyapjús szekerek befértek: az óriási udvar, körskörül gyapjúraktár volt. E házakból nem egy korunkig megmaradt, a Vadembert (a Dob-utca sarkán) és az Orczy-házat napjainkban bontották le. E gyors fejlődés zárt épületsorokkal vette körül az Erzsébetvárost, mielőtt házhelyekre parcellázták volna és a veteményes kertek hatalmas telkei osztatlanul maradtak meg. A napóleoni háborúk konjunktúrája idején aztán ezeket a nagy telektömböket minden szabályozási terv nélkül gyorsan beépítették. Így keletkeztek ezen a vidéken azok az udvarsorozattal bíró, mély, szellőzetlen bérházak, melyeknek eltüntetése ma annyi gondot okoz a városrendezésnek. Mire a XIX. század elején a városfalakat lebontották és a Palatinus megkezdte Pest szépítését, rendezését, itt az Erzsébetváros helyén annyira kész és elrontott állapotot talált, hogy elkedvetlenedve fordult el tőle.

Azóta is a városrendező és városfejlesztő tevékenység másutt mindenütt temérdek feladatot és munkát talált, csak itt nem. A XIX. század elején Hild tervei szerint létesült a Lipótváros. A Nemzeti Múzeum és a Nemzeti Színház felépülte maga után vont a belső Ferencváros rendezését. Az 1838. évi árvíz nagy pusztítása következtében megújult a Ferencváros és végül a Sugárút, a mai Andrássy-út kiépítése a Terézvárosból csinált új várost. De a Terézváros déli része, mely csak a kiegyezés után lett külön kerületté és nyerte az Erzsébetváros nevet, érintetlenül maradt szélcsöndes sarokban, hol sem a forgalom, sem valami nagyarányú középület nem adott alkalmat a fejlődésre és a régi hibák kijavítására. Ez az állapot a magánvállalkozásra sem hatott ösztönzően és ez az oka, hogy ma az Erzsébetváros belső részében van a legtöbb elavult ház és Budapest amúgysem jó lakásstatisztikájában az Erzsébetváros csak tehertétel úgy egészségi, mint szociális szempontból kifogásolható lakásviszonyaival. Különösen megpecsételődött e városrész sorsa a Nagykörút kiépítésével, mikor még a kerületközötti forgalom is elkerülte szűk utcáit. Mondhatnék, Pest Tabánjává lett, de a Tabán kedves hangulata és provinciális hagyománya nélkül.

Ez a városbetegség azonban nem egyedül az Erzsébetváros sajátja; ilyesmi gyakran mutatkozik a koraiakban épülő városokban a city középső szomszédjánál, a várostengely mentén. Párizsban a IX. arrondissement került erre a sorsra, melynek rendezését még III. Napóleon kezdte meg a Nagy Opera és az Avenue de l'Opéra kiépítésével és amely tíz év előtt fejeződött be a Boulevard Haussmann és a Chaussee d'Antin közötti háztömb lebontásával. Bécsben a Mariahilf volt az elátkozott városrész, melyet a Gumpendorferstrasse újjáépítésével rendeztek. Sőt még a sakkáblaszerűen épült Buenos-Airesben is mutatkozik ez a városbetegség, hol a Palermonak nevezett városrész délkeleti, partmenti része egy negyedszázadon át, mialatt a város meghatszorzódott, nem volt képes az átlagos színvonalra kiépülni.

Mindebből látszik, hogy e bajból a beteg magától nem tud kigyógyulni, itt orvosi beavatkozásra van szükség.

Az első, aki e beavatkozás szükségét felismerte, nagy építészünk, Lechner Ödön volt. Mikor a nyolcvanas években megbízást nyert, hogy az Andrassy-úton az Operaházzal szemközt a MÁV. nyugdíj-intézetének bérházát, a szép Drechsler-palotát felépítse, felvetette azt a gondolatot, hogy e telket ne építsék be, hanem innen nyissanak egy Avenue de l'Opérát egész a Rókusig, mely által nemcsak megsokszorozódna az Operaház homlokzatának szépsége, hanem az esztétikai szempontokon felül e sugárút levegőt, életet, forgalmat vinne az avuló, szellőtlen Erzsébetvárosba, melynek megújulását elősegítené. Ez az előrelátó, nagyszabású terv akkor nem talált megértésre. A városrendezés csak a kilencszázas évek elején neszeit fel arra a veszélyre, amit a főváros belsejében ez az idejét múlta városrész jelent. Ha egy városrész ennyire elmarad a körötte levő negyedektől, akkor a lakói között bizonyos szelekció indul meg. A fizetőképesebb, igényesebb elköltözik és szegényebb, alacsonyabb életszínvonalú költözik helyébe. Ezzel a lakások, üzletek bére leszáll, a házak elértéktelenednek, sőt a telkek ára is csökken. Egyesek hiába igyekeznek házaik újjáépítésével javítani a helyzetet, mert a befektetésért járó magasabb bért megfizetni képes módosabb, igényesebb lakókat elriasztja a környezet. Ez megbénítja a vállalkozást, az építkezést és az értékromlás tovább folytatódik. Ha nem lett volna világháború és az utána következő lakáshiány miatt egy évtizedre nem szüntetik meg a lakások szabad forgalmát és ha az Erzsébetváros érdekében nem történt volna semmi, akkor ma ott az Angyalföld és a Csikágó söpredéke lalnék és a Belváros közvetlen szomszédságában még a közbiztonság is veszélyeztetve volna. Ezek a tünetek késztették az illetékeseket a beavatkozásra és így született meg az Erzsébet-sugárút terve. E szerint a Központi városház Károly-körúti homlokzatával szemben hatalmas teret létesítettek volna s annak két oldalán épült volna fel két palotában az új városháza. Ilyen ünnepélyes megnyitás után következett volna az árkádos, 28 méter széles sugárút, mely keresztben átvágja a Király- és Dob-utca közötti telektömböt, majd a Klauzál-tér vonalában némi görbülettel egyesül a Dob-utcával, áthalad a Nagykörúton és a Rottenbiller-utcánál egy ferde tölcserrel a Damjanich-utcába torkollik. Az ilyen városrészeket áthaladó sugárutaknak csak akkor van értelmük, ha két forgalmas pontot kötnek össze; már pedig a Károly-körút közepe és az Aréna-út Damjanich-utcai sarka nem ilyen két ellentétes pólus, melyekből megindulhatna az éltető áram. Különben is a tervezett útvonal szomszédságában teljesen párhuzamosan haladnak az azonos rendeltetésű Andrassy-út, Király-, Dob-, Wesselényi-, Dohány-utcák és a Rákóczi-út. Tehát az új sugárútnak nem jutott volna új feladat, pleonazmus lett volna. Az is hibája volt e tervnek, hogy a nagyarányú megnyitáshoz nem illett a szerény 28 méter széles sugárút, melynek többszöri görbülése és ferdülése egyáltalában nem igazolta a nevét. Végül kétséges volt, hogy e terv megvalósítása esetén az a Dob-, Wesselényi-, Dohány-utcák vidékére is megújító hatással lett volna. A terv tehát nem volt jó, de

ez még nem állott volna a megvalósítása útjába. Szerencsére azonban az új városházi paloták felépítése pénzügyi akadályokba ütközött, miért is a tervet jobb időkre elhalasztották. A huszas évek végén azután nyíltan beismerték e terv tarthatatlanságát. Feladták a sugárút tervét, megelégedtek a Madách-úttal, mely csak a Nagykörútig húzódna és józan megfontolással csupán a Király-utca és vidéke udvarokban szorongó üzleteinek kíván szép és a kor követelményeinek megfelelő üzletutcát nyitni. Még csak az úgynevezett ünnepélyes megnyitásról, a Károly-körútra nyíló díszes térről nem tudtak lemondani. Tíz esztendeig tartott, míg ez a tér teherbírásunknak megfelelően összezsugorodott, de még így is felesleges és itt a Deák-tér, meg a piac szélességű Károly-körút szomszédságában misem indokolja a térszerű megnyitást. Egyszerű utcanyílás is jól hatna és kedvezőbb lenne az üzleti életnek, végül nem hívná ki a kérdést, hogy hol vannak azok a művészi hatású objektumok, melyeknek érvényesüléséhez itt növelni kell a szabad területeket?

Így jutottunk el a Madách-út tervének megvalósításához, de fennáll még a kérdés, vajjon megoldja-e ez a terv az Erzsébetváros problémáját? Valószínűleg nem, mert csak helyi megoldást jelent a Király-utcával szomszédos telektömbökre; az új utca ugyanis nem kapcsolja be ezt a városrészt a főváros vérkeringésébe és az továbbra is szélsendes sarokban marad mint annak előtte. E sorok írója tíz évvel ezelőtt egy átlós út gondolatát vetette fel, mely a Rákóczi-útról, a Blaha Lujza-térről indulna ki a Népszínház-utca folytatásaképpen és vagy az Orczy-házon keresztül a Deák Ferenc-térre, vagy az Andrássy-út sarkánál a Vilmos császár-útra torkollanék. Ez a terv a főváros főforgalmi hálózatába vonná be ezt az elhagyott városrészt és a Deák-téri megoldás olyan forgalomelosztó központot létesítené e téren, mint amilyen a Kálvin-tér a Belváros déli sarkán.

Pár évvel ezelőtt Vágó József műépítész az átlós megoldást igen szerencsésen kapcsolta össze az Andrássy-út problémájának megoldásával. Ugyanis az Andrássy-út egyetlen hibája, hogy indokolatlanul kezdődik a Vilmos császár-útnál, mégpedig rézsütös irányban. Vágó szerint a Rákóczi-útról átvezetendő sugárút az Andrássy-út pendantjaképpen torkolna be a Szerecsen-utca sarkánál a Vilmos császár-útba. Szemben pedig e két hatalmas útvonallal a kiszélesítendő Tisza István-út lenne a folytatás. Tulajdonképpen egy Y-t nyernénk, melynek törzse a Tisza István-utca és két szára a két sugárút. A Madách-út megépítése nem zárja ki ezt a megoldást, sőt szükség van reá, mert a Madách-út megújító hatása az Erzsébetvárosnak csak az északi részére fog kiterjedni és a többi, nagyobb rész felfrissítését, átalakítását csak az átlós úttól várhatjuk.

A Madách-út tervezését és megnyitását, az előzményeket tekintve, szokatlan gyorsasággal és határozottsággal vitték keresztül. Nem tévedünk, ha ezt a budapesti Forum hangzatos és díszes terve felvetésének köszönjük. Nálunk még a városépítésben is egy parádés, csillogó elgondolás nagyobb lelkesedést, tevékenységet és áldozatkészséget vált ki, mint egy komoly, célszerű, népjóléti, közegészségügyi, avagy gazdasági érdekeket szolgáló terv. Ez a Forum-terv a Szent

István-bazilikától a Kálvin-térig a belső körútból díszes útvonalat kívánna létesíteni. Ennek a Fórumnak lenne része a Madách-út díszes megnyitása, mely nagy részben már elkészült és az állványok lebontása után Budapest láthatja, hogy a magyar városrendezés és építőművészet mivel ajándékozta meg.

A Károly-körútról elég nagy, hosszúkás tér nyílik be, melyet csak köréje épített házak magassága sorvaszt le annyira, hogy az illetékesek nem tartják elegendőnek a Madách-szobor elhelyezésére s ezért a város más részeiben keresnek számára helyet, pedig a falanszter-jelenet nagyon ide illenék. Szemközt a teret lezáró épületet utcaszélességben kapu töri keresztül. Ezzel takarják a görbülő Madách-utat. Egységes stílusú, árkádos épületek fogják körül három oldalról a teret és egy emelettel alacsonyabb, árkádnélküli épületsor illeszkedik hozzájuk a Károly-körúton a Király-utca sarkáig. Nyilvánvaló, hogy a tér túlsó oldalán a Dob-utca felé hasonló házak fognak következni. Az összes házakra oly részletesen írtak elő mindent, hogy a tervező műépítészek jelen esetben inkább csak kivitelezők és a felelős szerző a Közmunkatanács. Elsősorban a homlokzat építési anyagát kötötték meg; az erősen égetett, úgynevezett klinker-tégla használatát tették kötelezővé. Ezt a sötétbarna színű *téglát* nálunk az árkádos szegedi Fogadalmi templom-tér építkezésénél használták először. Ez a múlt és jelen, valamint dél és észak motívumaiból összeszerkesztett árkádsor nemcsak stílusában, de anyagában is örök idegen. Nincs benne semmi magyar, mosolytalan tompa tömeggé sötétül az Alföld verőfényében és valami Potemkin-hangulat ül rajta. Tényleg semmi kapcsolatát nem látjuk múltunkhoz, a magyar formavilághoz és olyan érzelmi kapcsolatot sem tud teremteni, mely ihletet adhatna a jövőre. Ha ilyesmit nem adott is, de anyagát, a magyar klinker-téglát a vakolattól megcsömörlött építészeink felkarolták és most mind gyakrabban jelennek meg csokoládébarna homlokzatok. Valóban korunkban mind nagyobb teret hódít a téгла-architektúra: hogy másra ne hivatkozzunk, mint a nagy német Högerre, ki a hamburgi Chilehausban, a Haus Neuerburg-i cigarettagyárban és a hamburgi Lyceumban monumentális feladatokat oldott meg művésziesen evvel az anyaggal. Eltekintve azonban a légköri különbségtől, mely az északi tengeri páratelt levegő és a mi alföldi éghajlatunk között fennáll, az anyagban is van különbség. Höger téglája mélytüzű, egészen lila színig égetett, továbbá harmadrendű, hibás, éleiben nem szabályos, amivel változatoságot visz a homlokzatba. A mienk gépiesen egyforma, szabályos, merev, színében sincs változat, ezért a homlokzatban nincs mozgás, nincs élet. Ha nedvesség van, egyformán fénylik, a száraz napsütésben egyformán megfakul.

De itt a Madách-témél nemcsak az anyagot tették kötelezővé, hanem a felhasználási módot is előírták. Kimondták, hogy az árkádok és hozzájuk hasonlóan a nem-árkádos épületek lábazatai az első emelet mennyezetmagasságáig fehér kőlapokkal borítandók. Nem lehet tagadni, hogy az árkádok méretezése, a tartó pillérek egyszerű kőhasábjai jól sikerültek, de a fehér lábazat felett a barna klinker még sötétebb, még nehezebb lett. A kimagasló épületcsoport fehér-

lábú csokoládé-elefántokhoz hasonlít. Logikusabb és szebb lett volna lent használni ezt a nehéz anyagot és fent a könnyű fehér borítást, esetleg felfutó téglapillérekkel tagolva. A tömegelosztás sem szerencsés. A tér Károly-körúti két sarkára helyezték a két legmagasabb épületet. A téren befelé két emelettel alacsonyabb épületek következnek. A teret bezáró Közmunkatanács palotája sem magasabb ezeknél, már pedig ez a két óriási sarokházzal együtt látszik. A két hatalmas sarokpalota szinte kihívóan kényszerít arra, hogy megnézzük, mi van a közepén. Már pedig ott jobb, nyugodtabb homlokzatot látunk, de ez eltörlődik, nem versenyez az előtér méreteivel és ezért a tér hátrafelé lebukik s olyan benyomást tesz, mintha egy lejtő felé vezetne.

A fehér árkádok, illetve lábazat felett a saroképületnél hét, a többinél öt emeletsor következik. Arra már régen rájöttek, hogy négy emeleten túl nem lehet az emeletet egyszerűen ismételni, hanem azokat különféle módon vagy összefoglalni, vagy tagolni kell. Itt a Madách-úti építkezésnél az ablaksorok vigasztalan egyhangúsággal ismétlődnek. Fehérkeretes ablak felett egy kis barna mező, majd újra ablak és így ismétlődik ez hétszer, sőt legfelül, miután még nem volt elég nyílás a falon, a meglehetősen magas oromfalat is áttörik a padlásablakok. A Károly-körúti homlokzaton tizenöt ablak sorakozik egymás mellett, közöttük nincs egy ablak szélességnyi fal. Mindezt héttel kell megszorozni! Az ablak nem építkezési tényező ezeken a homlokzatokon, mely a téglafalba beilleszkednék, hanem ellentét, mely apró mezőkre szaggatja a falfelületet, mintha minden ablak alatt valami mintás barna drapéria lógna. A budapesti közönség erkélyvágya is részes a homlokzat elrontásában. Minden második ablak helyett egy kis erkély következik. Az egész épületen végigfutó erkélyt gyakran használják összefogó vagy elválasztó párkány gyanánt. De itt az a sok, folyton ismétlődő kis fehér erkélykő, fehér ajtó, fehér rács kellemetlen nyugtalan-ságot ébreszt a szemlélőben. A sűrű ablaksorok miatt nem érvényesül maga az épület, a szerkezet. A felfutó pilléreknek alig jut hely és azok nem is alulról indulnak ki, hanem a fal síkjából és valósággal belelapulnak a homlokzat síkjába. A klinker-tégla alkalmazása különböző rakási móddal változatosságra ad alkalmat és nagyszerű optikai hatásokat rejt magában. Hatalmas, az egész homlokzaton keresztül-kasul járó vonalak támadnak a művész keze nyomán. Épp ezért alkalmas monumentális feladatok megoldására. Például Höger a Chilehausnál a pilléreket ⁸Λ oszlopra rakta ki spirális formára, amivel hét különböző megvilágítású felületet nyert és ezzel minden nézőpontból más és más összefogó átlók támadtak. A mi Madách-téri épületeinken semmiféle ilyen kísérletet nem látunk. Kínos pontossággal rakták a téglákat egyformán és szabályosan egymásra és egymás mellé. Ezért az egész homlokzaton szétterjed az unalom és nincs egy pont, hol az érdeklődés megkapaszkodhatnék. Mint csokoládétortán a fehér cukordíszek, úgy hatnak a barna klinkeren az erkélyek fehér kőlapjai, a fehér erkélyrácsok és fent az oromzatot lezáró hullámos fehér kőpárkány. Csupa aprólékosság; a hatalmas árkádok felett kicsinyességek sokasága. Nem monumentális, csak nagy és unalmas, tétlen, tompa tömeg. Különválasztva az összhatástól határozottan jobban sikerült a

Közmunkatanács palotája a tér végében. Ablakelosztása harmóniában van a falfelülettel, áttekinthetően egyszerű és ezért megnyugtató, van valami hangulata is.

Nálunk a városépítésben azelőtt túltengett az individualizmus, annyira, hogy két egymásmelletti, azonos léptékű házat alig találunk és a főpárkányvonal majdnem minden utcában fel-le ugrál. Éppen ezért kívánatosnak látszott fontosabb helyeknek hatósági előírás szerinti egyöntetű beépítése. Ez most megtörtént. A megvalósítás azonban mindazoknál, akik ezt kívánták, meglegedés helyett megdöbbenést váltott ki. Az újkori, modern építkezés barátai pedig csalódva nézhetik a méltán ócsárolt Anker-palota szomszédságában emelkedő épülecsoportot, mely nem lesz jó propaganda a közvélemény meghódítására. Azt hiszem, Budapest közönsége e megnyitás után nem szavazna amellett, hogy így folytassák a Fórum építését, sőt megnyugvással venné tudomásul, ha egyelőre letennének e parádés tervről és inkább a kínálkozó átlós út sokkal realisabb terveinek megvalósítására fordítanák az érte hozandó áldozatot.

JESZENSZKY SÁNDOR