

## ORSZÁGRENDEZÉS

**M**ŰSZAKI TEVÉKENYSÉG a világgazdaságnak mindig nagyobb egységeiben válik uralkodóvá. A technikai koncepció kilépett az egyes üzemek és gyárak falai közül — ahol megszületett — és megindult hódító útjára, hogy elérje nyilvánvalóan a végső célt, az egész világnak egységes technikai elgondolással való gazdasági berendezését. Szigorú törvényszerűséggel pusztultak el azok a vállalkozások, ahol az egységes mérnöki kompozíció hiányzott vagy alárendelt szerephez jutott, de ugyanilyen törvényszerűséggel virágozott fel minden olyan vállalat, ahol a technikai tudás átfogó egészként a legegyszerűbb munkás szellemi és testi életét éppúgy bekapcsolta számításaiba, mint a legkomplicáltabb gépezet fordulatszámát. Minél jobban átalakult az élet a technika előretörésével, minél inkább műszakibbá lett a kulturált élet, annál jobban át és átszőődött mechanikai berendezésekkel és mérnöki munkával. A szétszórt, egymástól független műszaki munkálgodás előbb-utóbb egységes műszaki rendezést és vezetést igényelt.

Legszembeszökőbb ez a technikai transzfiguráció a nagyváros szervezetében. A komoly városrendezési problémák akkor merültek fel, mikor a technika és főleg a közlekedés fejlődésével a város műszaki gépezetté formálódott át. Valamikor a város biztonságot és munkát kereső polgárok egy helyre csoportosult házaiból állott, nem volt semmi egyéb, de ma egyúttal egy szédítően bonyolult gépezet is: út, vasút, csatorna és dróthálózat egymásbafonódó szövevénye. A fejlődés első stádiumában csak a város közepén, a city-ben mutatkozott a műszaki megtervezettség hiánya, de a város és az ipar fejlődésével lassan az egész város területén, sőt azon túl is fellépett az egységes megtervezés szükségessége. Így alakult ki a mai értelemben vett városrendezés tudománya. Ami azelőtt uralkodó volt a városok építése terén, az inkább városszépítés volt. A napóleoni városrendezés célja a fény, pompa, reprezentálási terek megteremtése volt. A hatásos barokk városképek, római fórumánzatok vagy impozáns terek létesítésének érdekében nagyon sok kényelmetlenség terhét vette magára a város polgársága. A nagyméretű középületek tekintet nélkül a hivatásukra vagy a polgárság érdekére oda épültek, ahol a legjobban díszítették a várost, lehetőleg közel egymáshoz, hogy együttes hatásuk minél hatalmasabb legyen. Az egészséges lakások építése érdekében vajmi keveset tett a város hatósága. Az ilyen értelmű városépítésnek semmi köze a műszaki alapokra fektetett városrendezéshez. Amíg belül rendben volt minden, ráért a város a piperészkedésre,

díszíthette, festegethette magát, mióta azonban orvoshoz fordult, a városrendező szakképzett agyához, azóta rájött arra, hogy a külső mázt pótolja a belső egészség. Ha így tekintjük, akkor ma már minden jelentékenyebb város „orvosi felügyelet” alatt áll. Minden városnak megvan a maga műszaki szervezete és egymásután belekezdnek abba, hogy a tökéletesen egységes műszaki koncepciót kiépítsék. A város manapság már nem egyéb, mint különböző rendeltetésű „üzemek” bonyolult sokasága és ezt az üzemtömeget egységes üzemmé alakítja a városrendezés tudománya.

A technikai szervezés nem áll meg a város határán, hanem a politikai határokkal mit sem törődve, odáig nyúlik, ameddig a város érdeke terjed. Az előrelátó műszaki várospolitikai a városkörnyéket nem hagyhatja figyelmen kívül, s különösen égetően fontos kérdéssé vált ez azóta, amióta a motoros járművek elterjedése a távolabbi környéket is bevonta a város érdekerületébe. Így a városok kiterjedtségüknél fogva egymásba ütköztek és felvetette a szükségét a városrendezési kérdések országos összefogása. Tulajdonképpen a fejlődés természetes útja ez, mert ahogy szükségessé lett a városok egységes műszaki koncepciója, éppúgy szükségessé lesz az ország egyöntetű technikai tudással való átrendezése. A nagy államalkotó uralkodóknak mind megvolt a természetes technikai érzékük ahhoz, hogy az akkori egyszerű technika kompozícióit megalkossák. A mai országrendező diplomatának technikai genialitással kell rendelkeznie csupán ahhoz, hogy a műszaki kérdések egységes megoldására a megfelelő embereket kiválogassa. Szent István az ő csodálatos komponáló erejével megalkotta a maga idejében tökéletesnek mondható országgepezetét és ma tatár- és törökdúlások, elnyomatás veszedelmein átvergődve, egy tökéletesen átfőrmálódott világban ennek a 900 esztendőös remekműnek összezsugorodott formáin élösködünk. Széchenyinek megvolt a technikai lángesze ahhoz, hogy Szent István óta elavulttá vált gépezetet rendbehozza és modernizálja, de nem volt meg hozzá a jó sorsa, hogy kivitelre vigye nagyszerű elgondolását. Most itt áll az útszélére dobva az avult szekér és nincs Mussolinink, aki bezárja a szaktudósokat és ki nem ereszti őket addig, amíg a rájuk rótt feladatot el nem végzik, — csak azért, hogy ezek munkájával megteremtse az ország modern koncepcióját. Mi annakidején Erkel Ferencet be tudtuk zámi erőszakkal, míg a Himnuszt megkomponálta, de hihetetlen türelemmel várjuk, míg a modern Magyarországot kőpadra vonva ezer kontár tervszerűtlenül megteremteni próbálja. Sem az olasz városrendezési törvényeken, sem a Himnuszon nem látszik meg, hogy bezárt tudósok és művészek kényszerű munkája volna, de a handabandázó, egységes tervet nélkülöző kontár kezek között eltorzul Széchenyi tanítása és elpusztul Szent István munkájának maradéka is.

Kellő időben megtudtuk teremteni az egységes műszaki városrendezést, meg kell teremtenünk most már az ország egységes technikai koncepcióját is. Egészséges gazdasági fellendülést ebben az országban még akkor sem várhatunk, ha köröskörül enyhül a nyomasztó helyzet. Nem várhatjuk ezt addig, amíg a technikai tudásnak minden erejével meg nem komponáltuk az egész ország egységes

mechanikus szerkezetét. A főváros élete szolgálhat tanulsággal arra, milyen káros a késlekedés a technikai felkészültség kiterjesztésében. A city bajaival kínlódott a város és csak akkor eszmélt a környező terület rendezésének szükségére, mikor már ott is hatványozódtak a nehézségek. Egységes terv nélkül minden eredményt többszörös munkával és nagyon drágán kellett megfizetnie. Ma ugyanígy vagyunk országos viszonylatban. A főváros tulajdonképpen az ország cityje, ennek a rendezését ma függetlenül oldjuk meg az ország egész műszaki kompozíciójától. Itt az ideje az országra terjedő műszaki tervszerűség megteremtésének, mert így a jövő munkája elé hordjuk akaratlanul is a gátakat.

Bukás a sorsa és neveltségessé válik az az üzem, amelyik egyöntetű műszaki tervszerűség nélkül dolgozik, elszegényedés és megvetés a sorsa annak a városnak, amelyiknek egységes rendezési terve nincs, de ugyanakkor az ország az egységes műszaki megkomponáltság hiányának szörnyű terhével úgy vergődik a nehéz időkben előre, mintha segítség nélkül a végzetének volna kiszolgáltatva. Az egységes műszaki tervek szerint működő üzemek és egységes műszaki terv szerint fejlődő városok példája bizonyítja, hogy csak az egységes műszaki terv alapján rendezett államnak van a mai gazdasági küzdelemben boldogulásra kilátása. Magyarország egységes rendezési tervének kidolgozására ezzel szemben még semmiféle lépés nem történt, mert nem nevezhető e téren előrejutásnak az, ha részletkérdések megoldására tesznek kísérletet. Igaz, megalakult az Országos Középtitési Tanács külső szakemberek bevonásával, s ez időnként, meglehetősen ritkán összeül és megkísérli a lehetetlent: azt, hogy egységes terv nélkül hatásosan oldjon meg részletkérdéseket. Előkészítette az Országos építésügyi szabályzatot, ami alkalmas arra, hogy a nagy átfogó koncepció megteremtése után ez ügyben a további tárgyalások alapját képezze. Szabad-e egységes, országra kiterjedő gazdasági és technikai terv elkészülte előtt országos szabályzatot létesíteni? Hogy mennyire egészségtelen dolog ez, azt mutatják azok a zavaros kellemtelenségek, amik a fővárosi építésügyi szabályzat és az általános fővárosi rendezési terv közötti szorosabb kapcsolathány miatt mutatkoznak. Még az sem segít a bajon, ha az országos építésügyi szabályzattal egyidejűleg az összes városokra és nagyobb községekre nézve kötelezővé teszik a rendezési tervek elkészítését. Végeredményben a városok városrendezési terve és építésügyi szabályzata együttesen is csak részletkérdés a nagy egész országrendezésben. Jóllehet akár a „Lói Cumudet“ francia városbővítési tervezésre vonatkozó törvény mintájára minden 10.000-nél több lakossal rendelkező városra nézve kötelezővé teszik három hónapon belül az általános városrendezési terv elkészítését, akár a belügyminisztérium városépítési bizottsága készítené el a terveket, végeredményben nem volna egyéb, mint városrendezési tervek gyártása, minden különösebb látható eredmény nélkül.

Mindenekelőtt való tehát a rendkívüli szakértelmet és körültekintést igénylő munka: az általános országrendezési és fejlesztési Program elkészítése megfelelő törvénytervezetekkel. Ez előtt nem lehet belefogni semmiféle részletprobléma komoly orvoslásába. Nem

lehet megoldani sem a tanyavilág megszüntetését, sem a telepítési vagy tagosítási kérdéseket, sem pedig a közlekedési vagy talajjavítási s egyéb problémákat, mert minden részletkérdés összefügg a nagy egész országos rendezésnek technikai problémájával. Éppen ezért az országrendezési programra minden részletkérdéssel számotvető főirány megjelölését jelenti. A rendezési terv irányainak megközelítőleg mintegy öt csoportprobléma szempontjait és egymásbafonódó kívánalmait kell itt figyelembe vennie.

Elsősorban a természeti adottságokkal kell számolni. A természet által nekünk osztályrésztül juttatott lehetőségeket, feltárt és fel nem tárt kincseket kell mint motorikus erőt a rendezés alapmotívumaként beállítani. Ehhez igazodik azután minden, a legapróbb gazdasági egységektől a legkomplikáltabbakig. A szétszórt egységek rendezése ugyanis éppúgy bevezet a főenergia forrásba, mint ahogy a hajszálygökök munkája a fa törzsébe. Az alapmotívum figyelembevételével tehát irányt kell adni a tanyavilág apró közösségeinek tömörítésére és ezzel programot adni a községesítésre. Fokozatosan haladva, a már meglévő községek fejlődésével és rendezésével kapcsolatos tagosítás és telepítési kérdésnek kell irányt szabni. A városok rendezésével egyidejűleg oldandó meg az országos építészeti szabályzat — építésrendészet — és építésrendőri irányelvek lefektetése. Nagyságban mint negyedik egység következik a közigazgatási területeknek rendezése, ezek alapján egész más elvek szerint kellene hogy kialakuljon és végül mint ötödik probléma a közlekedés kérdése várná rendezését. A tanya—község—város—vármegye fokozatosan bővülő közösségi láncolatát a közlekedés ideghálózata fűzi össze. Egész természetes, hogy ennek az ideghálózatnak összefüggésben kell lenni — még pedig okadatolt tervszerű mechanikai összefüggésben — minden legapróbb közösséggel és csak ha egy ilyen tervszerűen megalkotott hálózat feszül rá a természeti adottságokra, csak akkor képzelhető el az egységes kihasználás, vagyis az országban elérhető leggazdaságosabb élet. Annak az érzékeltetésére, hogy ez az országos, minden politikai, gazdasági és kereskedelmi problémát magába foglaló programtervezet minden részletében technikai, illetőleg műszaki vonatkozású és hogy egymásbafonódó, országosan egységes elgondolást kíván, leghelyesebb futólag végigtekinteni a megemlített öt csoport mai jellegzetes hibáin, rámutatva az összefüggő technikai koncepcióba való bekapcsolódás, illetőleg az orvoslás útjának irányára. Természetes, hogy a mai országtervezetnek számot kell vetni a mai megcsonkított országterülettel, sőt erre a területre kell készülnie, de sohasem szabad szem elől téveszteni azt, hogy az országhatár mesterséges és nem természetes egység, tehát ha az alapkiindulás helyes, akkor minden olyan határváltozás, ami természetes vízrajzi és gazdasági határok felé mozdul, csak tökéletesebbé teheti az országrendezés tervét.

A természeti adottság mint alapkiindulás lényegesen befolyásolja úgy a tanyavilág fejlődésének, mint a községek fejlesztésének és a városok rendezésének elvét. Különösen megváltoztatná a vármegyék területeit és a közlekedés vonalainak elhelyezését. Ma a községek,

városok fejlődését nem a természeti adottságok, hanem nagyrészt alapjaiban helytelen politikai és közlekedési adottságok határozzák meg. Az ország természeti kincsei és gazdasági lehetőségei ma nagyrészt csak ott vannak némileg kihasználva, ahol ezt a közlekedőutak és a lokális érdekek szükségessé teszi. Az egyes vidéken spekulációra épített helyi vasutak a fejlődésnek értelmetlen, erőltetett irányt adtak, s ugyanakkor mérhetetlen szikes földeken alig terem egyéb mint gaz. Pedig kellő mértékben agrárérdekekre fektetett országrendezési Program segítségével jótermő földdé lehetne áldogozni a kb. 1,300.000 kát. hold szikes földet, melyet Kaán Károly: „A magyar Alföldről szóló művében számbavett. A bányák, erdők kihasználásának a motoros járóművek elterjedésével egész új lehetősége nyílik meg és ezt az országos útépitési program kell, hogy a nagy tervezési koncepcióba beleillessze. Az idegenforgalom és belső vándorforgalom, az útépités és üdülőhely-telepítés fontos, jövőben kifejlődésre váró kérdésével egyetemben szintén a természeti adottságokhoz kell hogy igazodjék. Hogy ez ma mennyire nélkülözi a nagy egész kompozíciót, azt legjobban a Balaton partja és Lillafüred szomorú esete bizonyítja.

A legelső rendezésre szoruló emberközösséget, a tanyai életet egyáltalában nem a természeti adottságok szabályozzák; sok helyen szükség volna szétszórtaabb településre, sok helyen meg éppen a községekbe tömörülés volna kívánatos. Néhol a nagybirtok vet gátat a településnek, néhol meg egyes neveltségesen nagy területű alföldi városok akadályozzák meg a tanyáknak községekbe való tömörülését, abból a célból, hogy az új község ki ne váljék az ő gigászi területükből. Nagy alföldi városok tanyákkal szétszórta körzetéből pedig az a nemzetgazdaságilag súlyos következménnyel járó szokás származik, hogy a földműves öreg tapasztalt paraszt bevonul állandó lakosnak a városba, a fiatalokat pedig kicsapja a tanyára s ezek tapasztalatlansága sokszor lényegesen lecsökkenti a földek kihasználását és hovatovább lerontja ezek értékét is. Manapság, sajnos, a tanyai iskolákat — amik községbe tömörülésnek lehetnének eszközei — gyakran olyan ötletszerűen vagy szűk látókörű megfontolással helyezik el, hogy inkább szolgálják a jelenlegi rendszer megrögzítését, mint egy egységes fejlődésnek lehetőségeit.

A tanya után következő nagyobb emberközösség: a falu már rendszerint el van látva úttal, — legalább is nincs úgy elzárva az év 8—10 sáros vagy poros hónapjában a világtól, mint a tanya, — de hová és merre visz ez az út? Hogyan települt eddig és hogyan fejlődik tovább? Ott sorakoznak az apróablakú házak közvetlenül az út mellett. A „nagyház“ vagy „tisza szoba“ két kis ablakának üvegeit már megzörgeti az autóbusz vagy teherautó robogása. Íme a jövő országrendezésének ez áldásos, nagyszerű eszköze, a „motor“, a tervszerűtlenségben mint a pusztulás okozója jelenik meg. Az volna a feladata, hogy a legtávolabbi kunyhót is bekapcsolja az ország vérkeringésébe és ezzel szemben a nyugalom helyébe veszélyt, az egészség helyébe a vést viszi. Nyári időben az út árkaig kiépült házak homlokát vastagon lepi be a por, sáros időben pedig az oromig fecsen a sár. Éjjel a reflektorok fényében riadtan bújnak meg a magyar

házak apró szemei, mintha árva elhagyatottságukban a jövő növekedő veszedelmét éreznék meg. Itt gyors segély kellene, országos, átfogó, törvényerejű intézkedés, mert a nép egészsége, a nemzet jövője forog kockán. Ezzel szemben az új tagosítások, az új telepítések és házépítési akciók mit sem törődnek az új közlekedés veszedelmével. Tovább települnek a falvak, ha lehet még hosszabban, még kígyószérűbben az átvonuló utak mellett és keskeny házhelyeket vágnak a fő közlekedő utak mentén, — ahelyett hogy gondoskodnának az átvonuló forgalom eltereléséről, legalább ott, ahol erre alkalom adódik. Bizony még az új utakat is keresztülépítik a falvakon és ezek az utak haladnak jól-rosszul az alföldi mezővárosok felé.

A mezővárosok és nagyközségek rendezetlensége és tervszerűtlen fejlődése még szembeűnőbb, mert úgyszólván magukban hordják az elhibázott tanyai és falusi élet minden következményét. A jövőben megalkotandó országos építésügyi szabályzat és a rendeleti úton elkészülő városi szabályozási tervek alap gondolata a tanyai és falusi élet rendszerében kell hogy gyökerezzen. A tagosítás kérdése szigorúan összefügg a községi telekpolitikával és telepítéssel. Ezek szerint minden kisebb-nagyobb város belterületi és kömyékszabályozási kérdése a hozzátartozó tanyavilág és birtokpolitikai viszonyok teljes ismeretében kell hogy megoldást nyerjen. A városok maguk fogják megoldani rendezési terveiket, mint ahogy meg fogják teremteni az ehhez szükséges műszaki szervezetet is. A műszaki szerv felállításának anyagi lehetősége megszerzhető az egyes kömyék- és városrendezési kérdések megoldásával járó haszonból és törvényhozási úton erre rendelt jövedelmekből. A tanyai és falusi világ egy-egy községbe összefutó rendezési problémáinak törvényhozási úton való megoldása semmiesetre sem lehet részleges, hanem az egész országra kiterjedő egységes elgondolás alapján kell nyugodnia. Nem használ tehát semmit egyes kisajátítási vagy telekátalakítási jogok törvénybe iktatása, vagy építésügyi rendeletek törvényes elrendelése. Manapság is tele van tüzdelve az ország minden összefüggés nélkül rendeletek tömegével és ezek hatásukban legtöbbször lerontják egymást és összefüggő rendszert alkotni ezekből nem lehet soha, mert az iránygondolat nem fűzi őket össze. Helyhatósági rendeletek, miniszteri rendeletek, döntvények és ítéletek, a kihágási büntetőtörvénykönyv építésügyre vonatkozó szakasza és a közegészségügyi törvényes rendelkezések csak zűrzavart és rendetlenséget teremtettek az ország építési és technikai szervezésének ügyében. A háború utáni kényszerrendszabályok életbeléptetése és ötletszerű indokolt és indokolatlan megszüntetése még csak növeli a zavart. A szabályozási kérdések keresztülviteléhez egy városnak vagy községnek sincs meg sem a gazdasági, sem a törvényes ereje. Ha valami helyi érdekből jönnek ítélt szabályozást keresztül akar vinni a hatóság, kénytelen megfelelő kisajátítási törvény híján ravaszkodással, építési engedélyek megtagadásával vagy megszorításával olyan kényszerhelyzetbe hozni a tulajdonost, hogy kénytelen legyen a hatóság törvényerővel nem alá támasztott kívánságainak eleget tenni. Ez a telek-, illetőleg városrendezési diplomácia helyettesíti manapság a hiányzó egyetemes törvényes rendelkezéseket. Ter-

mészetes, hogy így elkerülhetetlen a község vagy az egyesek sérelme, legyen akár útkihasításról vagy szabályozásról, akár telepítésről szó. Esetleg a nagynehezen, aránytalan áldozatok árán megteremtett telekszabályozás után megindul a tervszerűtlen és minden irányítás nélkül vergődő építkezés akár a közösség kezdeményezésével, akár a magánosok kénye-kedvére bízva, azonban rendszerint keserves csalódást okozó eredményekkel. Az utóbbi évek házhelykiosztása és nagy koncepciót nélkülöző telepítése veszedelmesen szomorú bizonyítéka annak, hogy elszigetelt, műszaki, országos megtervezettséget nélkülöző próbálkozásokkal több kárt lehet okozni, mint hasznot. A sivár, rozoga és egészségtelen települések hatása az egész ország fejlődésében sokkal inkább játszik romboló, mint építő vagy fejlesztő szerepet. Egységes alapokra fektetett országos telepítési, házhelykiosztási és építésügyi törekvéseknek az országrendezés szolgálatába kell állni, hogy szakképzett, rátermett emberek munkája, tudása és gondolata egy-két felépített új településen át megtermékenyítse és szakszerű munkára készítse a magánépítő tevékenységet.

Az országos építésrendészet megteremtésével párhuzamosan, vele szorosan összefonódva, országos egyöntetűséggel gondoskodni kell megfelelő technikai végrehajtó és ellenőrző szervekről is. Természetszerűleg összekapcsolódik a műszaki szervezet a közigazgatási szervezettel és a nagy technikai gazdaságos koncepció kedvéért át kell racionálisan szervezni a közigazgatás egész gépezetét. A közigazgatás reformálása pedig — bármennyire furcsán hangzik — legelső sorban műszaki probléma. Műszaki probléma azért, mert a mai megyei beosztás groteszk maradványa egy régi nagyvonalú, de eltorzult rendszernek és a mai megcsonkított országban még sokkal értelmetlenebbé és gazdaságtalanabbá vált, mint volt a nagy Magyarországon. Az új közigazgatási kerületek kijelölése legfőképpen gazdasági és közlekedési s mint ilyen főképpen műszaki, illetőleg országrendezési kérdés. A kijelölt gazdasági megvetület jogi és műszaki igazgatása éppúgy a speciális adottságokhoz kell hogy igazodjék, mint ahogy az országrendezés igazodik az ország adottságaihoz. Az új megyei területek meghatározása, a közlekedőutak és a kereskedelem racionális rendezésével, összefűzi az egyes tanyai atomokat a nagy egész ország keretében. Az egyes új megyei egységek technikai szervezése nem merülhet ki abban, hogy kiveszi a szolgabírók kezéből az építésrendészeti és rendőri ügyeket, hogy azt szakértők kezére bizza; nem elégedhetik meg azzal, hogy körorvosi állások mintájára körmémöki állásokat rendszeresít és a városrendezési szerveket a 3000 lakosnál nagyobb községekben megteremti, hanem az egységes országrendezés ideájának és programjának végrehajtására megfelelő országos szervezet egész összefüggő rendszerét kidolgozza. A megyék területét természeti adottságok, a tanyai, falusi és városi élet kialakult formája határozza meg s ennek minden részébe tervszerűen kitenyészett gócékból, a városokból szervesen és egyöntetűen áramlik az élet. Az egész országos szervezetség olyan okszerűséggel épül fel ezeken a nyomokon, ahogyan az emberi test felépült a természet kiválasztása folytán. A természeti adottságok meghatározzák az egyes megyék

működését és feladatkörét, mint ahogy az emberi test részeinek megvan az összhangolt feladatköre, ami mindinkább apróbb közösségekre, végül is egyedekre tagozódik. A közigazgatás szerve és a közlekedés hálózata úgy kell, hogy elborítsa ezt az organizmust, mint ahogy az egészséges emberi testet behálózza az idegek és véredények szövete.

Egy pillantást kell vetni a mai Magyarország politikai térképére és csakhamar képszerűen bontakozik ki a nagy egész technikai kompozíció, vagyis az országrendezés átfogó tervének nagyvonalú karaktere, ha el tudunk tekinteni a mostani vármegyetertületek groteszk, értelmetlen mozaikjától és helyébe képzeljük az értelmes műszaki felosztás képét.

Pest vármegye aránytalanul nagy területe minden szerves kapcsolat nélkül terjeszkedik az ország derekán és körülötte megnyírbált és kiegészített vármegyék szomorú szőnyege terül el. A fővárosi megye irányító központi vármegye kellene hogy legyen anélkül, hogy nagyságával túl volna dimenzionálva. Ennek a megyének magába kell foglalnia a főváros érdekszféráját kulturális, gazdasági és egészségügyi szempontokból. Ide tartoznék természetesen a Velencei-tó, a Mátra és Börzsöny—salgótarjáni vidék, ami ma más megyék érdekkörébe tartozik, mindannak ellenére, hogy Budapest közvetlen kiránduló vidéke. Ezeknek a vidékeknek bekapcsolásával és az értelmetlen területek lefaragásával a központi megye alakja a csonka ország alakját követő magyszerű terület lenne, amihez legyezőalakban csatlakoznának a fővárosból kivezető utaknak megfelelő gazdasági és közlekedési egységek.<sup>1</sup> Ezek a területek nagyjából egymillió lakosság területét jelentenék. Mindegyik közvetlenül csatlakoznék a központi megyéhez és mindegyiknek megvolna a maga jellege és természeti adottsága. A bécsi út bekötné a fővárosba a nyugati gyár- és bányavidék megyei forgalmát; a székesfehérvári út a balatoni egységes megye nyaralóforgalmát; a pécsi út a dunántúli gazdasági vidék megyéjét. A Duna-balparton pedig egymásután sorakoznának a Duna—Tisza-közi és tiszai agrármegyék ékalakú területei, a Soroksári-út, Úllői-út és Jászberényi-utak irányában. Végül a Mátra vidékhez csatlakoznék a miskolci iparosodó gyárvidék megyéje. A központi megyével együtt nyolc egységre oszlana az ország. Mindegyik egység ápolhatná a maga gazdasági életét jelentő főközlekedő útját és fő vasútvonalát, ami közvetlenül összefűzné az ország szívével és ideggócával: a fővárossal, illetőleg az azt körülölelő megyével. Közlekedési és útépítési szempontból az új beosztás rendkívüli előnyököt biztosítana, mert nem fordulhatna többé olyan eset elő, hogy az egyik vármegye főközlekedő útja a főváros felé haladó vonalon a következő megye területén szörmű elhanyagolt állapotba kerül, mert annak a megyének ez csak egy sarkát átszelő útja és ez a megye inkább az ő külön főútvonalát tartja jókarban. Ezer apró ilyen kirívó jelenség van, amit az új beosztás egyszerűen megszüntetne, de ennek a hatása csak a gazdasági felszabadulás jelenségeiben mutatkoznék. A legyezőalakú értelmes elhelyezkedés a felvidék egy részének vissza-

<sup>1</sup>L. Budapest kivezető útjai. Magyar Szemle, 1931. XIII. kötet, 368. oldal.



csatolásával teljes hiánytalan köralakú egységgé formálódna, a nagy Magyarország területén pedig a megyék másodlagos gyűrűben való tömörüléssel olyan tökéletes gazdasági egyesülést jelentene, ami méltó volna a technikai kultúrában előrehaladt nemzedék jövőjéhez. Azonban a csonka ország legyezőszerű beosztása is önmagában tökéletes technikai kompozíciót képezne, amivel a mechanizált gazdaság megcsonkított működése is tökéletesen modernizált utakra térhetne. Az ország kapacitása a mai szervezetlenségben nemhogy nincs kimerítve, hanem az energiák olyan pazarlása folyik, ami száz és százezer ember nyomorát okozza. A szociális gazdálkodás leghatásosabb munkája a technikai koncepció és szervezethez megteremtése lesz, amivel a mai gazdasági elvértelenedést meg lehet gyógyítani.

A pompázó ősi reprezentációs városrendezés átalakult az idők formáló erejében és kicsiszolódott a mai szociális, higiénikus vezérléssel működő gazdasági városrendezéssé, ahol a műszaki szervezet élére állított polgármestert csak a konzervatív eszmék divatja tartja vissza attól, hogy nyilvánosan is elfoglalja hivatalát. Az ország tervszerű átforgalmazása ezzel szemben még csak most érik, de közeledik már az idő, amikor a nagy koncepcióra felépített gazdaságos rendszer teljesen kiépül éppúgy, sőt még tökéletesebben, mint a városokban. Tudományos megfontolások és mérnöki számítások szerint alakult ki a maga idejében a városrendezés tudománya a krízisbe jutott nagyvárosok létérdekén. Hasonlóképpen fog a válságba sodort országok gazdasági boldogulásának egyetlen útjaként kialakulni a jövőben a műszaki alapokra fektetett tudományos országrendezés.

KAFFKA PÉTER