

## AZ ÉPÍTŐ FRANCIAORSZÁG

A FRANCIA földet járó utas nem panaszkodhatok az építkezés hiánya miatt, noha Loucheur közmunkaügyi miniszter híres építőtörvénye, a kisemberek házhozsegítése még csak ezután hozza majd házáradatát. A Loucheur-törvény legjobban rámutat az építő Németbirodalom, meg az építő Franciaország között fennálló nagy különbségre; a német mammutházakat és tömegtelepítéseket jelentő Siedlungshausos falvait építi, a francia lehetőleg családiházakat. Ebben is kispolgár. A két kép teljesen elütő; és noha a legmodernebb építészeti iránynak svájci francia ember, Le Corbusier az egyik legharcsabb előfutár ja, és ha mellette André Lur<sup>at</sup>-on kívül még több neves új<sup>l</sup> francia építész is dolgozik ezen a területen, nagyobb megértésre mégis csak inkább német földön találunk. Az építő Franciaország higiénikus, levegős, a mi szemünkben is elfogadható új házakat teremt, de Mansartnak, Le Nötrenak, Gábrielnek stílusközpontú szelleme ma is él még s a „tárgyilagos“, skatulyásan korszerű, új építészet csak itt-ott hallathatja szavát.

Nagyvárosok dolgában a franciák messzire elmaradnak a németek mögött, még ma is mindössze tizenhét városuknak van 100.000-nél több lakosa; igaz, hogy 1921-ben ugyan csupán tizenöt francia város büszkélkedhetett a nagyváros mértékének e statisztikai rangjával; egy strassburgi statisztikus a fejlődés menetéből 1931-re húsz francia nagyvárost jósol. Ha a legjelentékenyebb városnövekedéseket tekintjük a legutóbbi öt esztendő alatt, úgy Marseille előretörését kell elsősorban hangsúlyoznunk, ahol 586.000-ről 652.000-re emelkedett a lélekszám; Nice ugyanekkor 155.000-ről 184.000-re, Reims 76.000-ről 101.000-re, Saint Étienne 167.000-ről 193.000-re, Clermont 82.000-ről 100.000-re ugrott.

Nyilvánvaló ezekből, hogy német mintájú városdagadásokról itt szó sincs; a városbaözlés jelensége megvan ugyan, de 1921-ről 1926-ra csak másfélmillió gyarapodás mutatkozik a város javára a faluval szemben. A párizsi Place de la Concordeon nyolc 18. századbeli francia nagyváros szobra áll (Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rouen, Brest, Lille, Strasbourg), ha ma megkétszereződött a nagyvárosok száma, még mindig nem sok azóta, ekkora országnak.

Az építés nyelvére fordítva azt jelenti ez a helyzet, hogy nagymértékű városfejlesztésre a lakosság szaporodása miatt nincsen elegendő szükség. Nem kellett inflációs pénzt sem beleértékesíteni épületekbe; a mindenáron munkátadás parancsa sem hajtja Franciaországot, hiszen itt semilyen munkanélküliség sincs. Ha mégis építenek, egy-

részt a háború mulasztásait pótolják, másrészt a normális szükségleteket elégitik ki. Végre a francia városlakók is igényesebbek lettek lakáskultúra dolgában s a Francois I.-korabeli „higiénikus“ berendezéseket ők is megunták, a levegőtlen folyosókkal és primitív lépcsőházakkal együtt. A normális francia lakásszükséglet ezért ma jelentősen más, mint a háború előtt.

A háborúban és a háborút követő első esztendőben számottevő lakásépítés nem volt. Később náluk is az lett a helyzet, hogy az alacsony bérek miatt az építető nem kapott tőkéje után megfelelő jövedelmet. Mivel a béreket emelni nem akarták, más építésre serkentő intézkedésre kellett gondolniok. Hosszas vajúdas szülte meg végre az említett Loucheur-törvényt, mely szerint mintegy 200.000 lakást kell építeni a szegényebb emberek számára, 60.000-et pedig a középosztálybelieknek. A program végrehajtására öt esztendőt szabott meg a törvény. Az egész ügyet a Societé Française d'Habitations a Bon Marché szorgalmazza törvényes rendelkezés alapján. E társaság három havonként lapot is ad ki (Bulletin de la Societé stb.), alaptőkéje ötmillió frank, melyből 55%-ot az állam, 45%-ot a megyék és községek jegyeztek. A francia igazgatási rendszer központosító törekvéseinek megfelelően a kislakásépítést is így központosítva kezelik; a megyék, községek és helyi Societé Anonyme d'Habitations a Bon Marché-k építenek az országos Societé keretében. Ilyen helyi építkezési részvénytársaságok és szövetkezetek megalakulását nagy bőséggben jelenti a bulletin, az építkezések azonban mégsem haladnak olyan erővel, mint kellene, noha a rokkantaknak és nagyobb családoknak 80%-ig menő segélyt is ad a kormány. A késlekedés oka egyrészt a német jóvátételben való idejű csalódás, másrészt az építkezési anyagok árával történt visszaélés: az „olcsó“ lakásépítési akciót az építési vállalkozók az épületanyag „olcsóságára“ értik az olcsó húsnak híg a leve elv szerint. A francia apróbb házak szimpla ablakos, kívül a falon vezetett vízvezetékes építési rendszere valóban jóval olcsóbb a miénknél, amit azonban az idejű párizsi vásáron mutattak be a Loucheur-akció kiviteli mintáiul, szinte a rossz tréfa határán jár. Igazi kalitkák sorakoztak ott fel, inkább weekendházak, semmint komoly lakásul szolgáló épületek. Megbízható kivitel, egészségesség, csinosság, kényelem és gazdaságosság szempontjából a már elkészült „olcsó“ házak ellen mind több kifogás hallatszik; a „középbérlők“ számára készült sok lakásnál pedig egyenesen méltatlankodásban törtek ki az érdekeltek. Rossz és drága lakásokat adtak nekik, sokan a régebbinél rosszabb helyzetbe jutottak. A kormány igen nagy jóakarattal igyekszik a bajokat kiküszöbölni, a tízmilliárdnyi építési hitelt azonban nem tudja hirtelenében előteremteni, az építési vállalkozók kapzsiságát pedig nehezen fékezheti. Az előbbi a németeken múlik, az utóbbi a franciákon. Mind-egyik irányban nehéz a harc.

Párizsra 50.000 lakos jut a Loucheur-törvény tervezte 260.000-ből, ami tagadhatatlanul nagy szám, az igények kielégítésére azonban távolról sem elég. A párizsi lakosság 10%-a bútorozott szobában lakik, az összes párizsi lakások 26%-a egyszobás, 52%-a két- és hámszobás, viszont a belső terület legtöbb új palotája ennél nagyobb lakásokat

kínál. Legalább háromszor annyi lakásra volna szükség, mint amennyit a Loucheur-törvény biztosít a fővárosnak. Szerencsére a magánépítkezés is erőteljes Párizsban, a Loucheur-törvénytől függetlenül, különösen Passyban és a Champ de Mars tájékán épülnek felette nagy számban modern bérpaloták, úgyszintén a Vaugirard-kerületben. A régi, szennyes és levegőtlen házakat szorgalmasan bontják, pillanatnyilag talán több a bontás, mint az építkezés. Még a Temple-környék piszkos, avatag tájékára is sor került. Jobban beépítik a várost, ahol lehetnek még foglalatlan helyet, a házak: felfelé nyúlnak. Sokat jelent városfejlődés szempontjából az erősítések lebontása; 1919-ben váltak ezek törvényhatározattal a város tulajdonává; azóta mostanáig derekasan dolgoztak az eltávolításukon. Építés tekintetében csak az a baj, hogy csupán másfélméteyre szedik fel a falakat a föld színétől lefelé, a föld alatt tehát megmaradnak a régi építmények. A várost gyűrűző bénító abroncs mindenestre eltűnik velük, a külső építkezések összefolyhatnak a belsővel. A teljes egységesség szempontjából célszerű volna Nagy-Párizs megteremtése, ezt azonban a károsan értelmezett autonómiácskák miatt nehezen csinálják meg egyhamar. A berlini lüktetésről ezért szó sem lehet az építés terén, hiányzanak annak legfőbb ösztönző tényezői.

Sajátságos és szinte érthetetlen, hogy a franciák fővárosának nincsen megfelelő kiállítási területe. Valaha erre a célra készült a Szajna partján levő Grand Palais, mely ma a képzőművészeti kiállításoké; a mindjobban fejlődő kereskedelmi és ipari kiállítási élet pedig kiszorult a Versaillesi-kapuhoz, hol aránylag kezdetlegesen tud csak elhelyezkedni a dimbes-dombos rossz területen. Illendő kiállítási park és állandó jellegű kiállítási épületek felé még csak igen halvány nyomokban láthatunk mozgalmakat. Most vették programmba a La Villette városrészben levő nagy központi vágóhíd jelentékeny kibővítését, mivel ez még a fele akkora város számára készült és a mai forgalmat nem bírja el. Ugyanez a helyzet a sokáig világszerte mintául szolgáló párizsi vásárcsarnokoknál.

Mint Berlinben oly sokszor, úgy Párizsban is egyre feléled a felhőkarcolók építésének vagy szükségtelenségének kérdése. „A világ legszebb fővárosának elégtelenítése“ volna a felhőkarcolók megjelenése sok tiltakozó párizsi esztétikus szemében, az aláaknázott talajt is felhozzák ellenérvnek; viszont a felhőkarcolópártiak az Eiffel-toronyra hivatkoznak, mely rendületlenül áll a legkülönbözőbb célokból megfűrt talajon és azt sem lehet róla ma már állítani, hogy elégtelenítene a várost. Párizs két legkiemelkedőbb építménye, a montmartrei Sacré Coeur-templom, meg az Eiffel-torony mellé számosan szívesen látnának négy-öt felhőkarcolót, arányosan beleillesztve a városképbe, de inkább csak a kapuk tájékán, semmint bent valahol.

Az új párizsi épületek még túlnyomó többségükben manzardos tetővel, a jól ismert külön kinyúló kéményekkel készülnek. Lapos-tetejű ház egy-kettő van csak, a legmodernebb stílus célszerűségeinek alig látni nyomát. A német épületstíluskeresés itt még francia fel fogásban sem jut nagyon érvényre; Berlin sokkal közelebb áll a leg-

modernebb várostervezők elgondolásaihoz. Ma nincsen Párizsnak sem I., sem III. Napóleonja, sem Haussmann bárója.

A háború befejezte óta keletkezett építkezési eredményeik közül az Egyetemi Városra, a Cité Universitaire-re legbüszkébbek a párizsiak. Ez az „egyetemi város“ a Jourdan-körúton van, a szép Montsouris-park mögött, a déli erősítési vonalon. Huszonnyolc hektárnyi területén 1925-ben kezdték meg a különböző nemzetek pavilonjainak építését, a telket ingyen kapták az egyes államok azzal a feltétellel, hogy a rájuk emelt épületek örökké a Párizsban tanuló diákság céljait fogják szolgálni. Az egyetemi város a Sorbonne nagy középkori szerepét van hivatva visszaállítani a világ felsőoktatásában eddig a franciáson kívül a belgák, kanadaiak, argentinaiak, angolok, japánok, hollandok, svédok, dánok, norvégek, csehek, brazilok, spanyolok és az Egyesült-Államok emeltek benne épületet, a huszonkétezer főnyi párizsi egyetemi és főiskolai ifjúság jelentékeny részét helyezve el itt. Az épületek nem valami rendkívüliek, de természetesen a modern diáklakások minden kellékeivel felszereltek, szép testgyakorló-pálya is áll a tanulók rendelkezésére.

Bennünket, magyarokat közelebről is érdekelhet a Gare de PEst most folyó, jelentékeny kibővítése, az új keleti pályaudvar majdnem háromszor akkora homlokzatot nyer ezáltal, mint a régi volt. Az építő Franciaország egyik nagy eredményének tekintik a Pigalle-színházat, mely Rotschild Fülöp báró pénzén 1929 nyarára készült el és napjainkban a világ legmodernebben felszerelt színháza.

Ma már csaknem teljesen rendbejött a Sacré Coeur-templom sokáig húzódo építkezése fent a Montmartre csúcsán. Nagy kár, hogy Párizs e legszebb templomához nem siettetik a környék szennyes és Világvárosba nem illő házainak lebontását; bizarr és kellemetlen ma még az ellentét, akárcsak a mi királyi palotánk, meg a nehezen kimúló Tabán között. A Sacré Coeur hovatovább átveszi a Notre Dame régi szerepét, ma nemzeti zarándokló hely már s a belső idegenforgalom meglehetősen nagy körülötte. Környezetét a párizsi népszáj village négre-nek, néger falunak keresztelte el, most mozgalom indult a katolikus közönség soraiban e néger falu gyűjtés útján való megvásárlására.

Érdekes terv a Jardin des Tuileries alatt vezetendő földalá sülyesztett út gondolata. Ezt az utat a Rivoli-utcával párhuzamosan szándékoznak megépíteni olymódon, hogy a Concorde-térről a járművek benne mennének végig még a Louvre alatt is és csak a Louvre-utcában jönnének fel a felszínre. Gondolnak a Metropolitan fejlesztésére is, 1924 óta több vonalat meghosszabbítottak megfelelő új állomásokkal, a régen tervbevett Odéon—Bastille-vonalat azonban még mindig nem építették ki.

Kórházak dolgában nem a legjobban áll Párizs, a belső területeken levő kórházak igen régi és nem kórházi céllal készült épületekben vannak elhelyezve. A kórházépületek „történelmisége“ ellen érthetően küzdenek az orvosok, az új kórházi telepek helye tekintetében azonban megoszlottak a vélemények. A szakemberek egyrésze por-, fust- és zajmentes helyeken óhajtja felépíteni az új kórházakat, vagyis a várostól

mintegy 25—30 kilométernyire; a városban csupán csak segélyhelyeket szándékoznak hagyni, afféle miniatűr kórházakat, melyek a rögtönös orvosi intézkedések feladatait ellátják. Az ellenzők viszont arra hivatkoznak, hogy a kórházra bármely pillanatban szüksége lehet a mai városi embernek, 25—30 km-es távolságról lehetetlen megfelelően ellátni a kórházi teendőket a szállítás bajai miatt is. Nagyobb szerencsétlenségek esetén kellő gyorsasággal nem kerülhetnek az emberek orvosi kézbe. Mindkét érvnek van igaza és ezért az új két kórházat Garchesban és Rosny-sous-Boisban építik fel, tiszta levegőjű, de közelebb fekvő helyeken. A két, több mint 1.000—1.000 ágyas kórházra 120 millió frankot szavazott meg a város, kívülök még két hasonló új kórházat fognak emelni,

1928 nyarán nemzetközi ház- és városépítő kongresszust tartottak Párizsban. Ezen sok szó esett a nagyon szegény emberek lakáslehetőségeiről s ekkor kiderült, hogy a francia családok i<sup>8</sup>/o-a lakik egyetlenegy helyiségben. A Loucheur-törvény jelentőségét ez az egyetlen adat is kitűnően megvilágítja.

Az építő Franciaország szolgálatában áll egy egészen új francia tudományos intézmény, az Institut d'Urbanisme. Magyarul Város-tudományi Intézetnek nevezhetnők. Az intézet már egy ideje a párizsi egyetemhez csatolódon és munkája, szervezete világos képét adja a városfejlesztésről és városodásról való francia felfogásnak. Az Institut d'Urbanisme másik, teljesebb címe: École Nationale des Hautes Etudes urbaines et d'Administration municipale; tanítási anyaga, hogy úgymondjuk, az egész modem várostan. Más országok hasonló intézményeivel szemben erősen hangsúlyozza az Institut d'Urbanisme, hogy benne az urbanizmus fogalma alá tartozó összes kérdések szerepelnek, szerinte a modem városvezetőknek egyszersmind a modem városépítéshez is érteniök kell. Az intézetnek öt szakosztálya van: 1. városfejlesztés, 2. szociális, 3. közigazgatási, 4. gazdasági város-szervezés; 5. a városépítés technikai művészetének osztálya (section d'art urbaine). A tanítványok máris hatással vannak egész Franciaország városi életére.

Párizs legmodernebb épületei között szerepelnek az óriásgarázsok. A gépkocsik igen nagy száma különleges elhelyezési feladatokat teremtett; a város maga lehetőleg földalatti kocsiszíneket szeretett volna és ezekre pályázatot is írt ki. A földalatti kocsiszíneket azonban rendkívüli költséggel lehet csak megépíteni, a garázsdíjak pedig annyit távolról sem hozhatnak be. A mammutgarázsok száma ma hat, legnagyobb a Renault-taxiké négy emelettel 1.500 kocsira, van két nyolcemeletes 600—600 kocsira, az ötödik és hatodik 1.000—1.000 kocsit fogad be. Vasbetonból való valamennyi.

Nemcsak francia, hanem Franciaország határain kívüli szakkörök is a párizsi Perret építőcéget tartják Európa legjobb vasbetonépítészeinek. Többek között az A. et G. Perret cég igen érdekes beton-templomokat csinál, Párizs környékén legújában sűrűn láthatunk ilyen betontemplomokat, olykor terméskövel kombinált szerkesztésben. Művészi hatást természetesen nehéz várni tőlük, hogy azonban ez sem lehetetlen, azt a Montmagnyban épített, csipkeszövészerűen

finom gót templom mutatja. A betonkorszak elegáns gótikájának egyik úttörő alkotása ez a montmagnyi templom, ha méretre és a beton gótikájára nem is olyan világhírű, mint a spanyolok barcelonai Sagrada Família szentegyháza. Perret-ék alkotása a raincyi vasbetontemplom is, új, elegáns, meglepő épület. Különös tomyú, újszerű templomával tett szert nagy hírré még Montmagny és Raincyn kívül a Cambrai melletti Fontaine Notre Dame község, egyike a helyreállított, háborúban lerombolt lakótelepeknek.

Franciaország idegenjárta helyei szokatlan alkalmazkodóképességükkel tűnnek ki a háború befejezte óta. Ez az alkalmazkodás az angolok és amerikaiak felé nyilvánul meg túlnyomó többségben, jeleit az építőmozgalom is mutatja. Ilyen építésbeli alkalmazkodás Le Touquet-ben, e Deauville szerepére sikerrel feltörő világfürdőben a Royal Picardy szállópalota, mely „anglo-normand“ stílusban készül, a legújabb építészet híveinek nem nagy öröme.

A németeknél oly általános új építészeti stílus egyik fő francia képviselője a Pleyel-féle hangversenyerem, melynek képe és leírása a világ valamennyi építészeti lapját bejárta. Említettem már „Az építő Németország“ című cikkemben az előkelő párizsi üzleteknek az Avenue des Champs Elysées felé húzódását s az új építés két nevezetességét itt: a Portiques des Champs Elysées-t meg az Arcades des Champs Elysées-t. Az új építőművészet egyik büszkesége a suresnesi iskola-épület Párizs közelében, melynek igen mutatós uszodája is van; körülbelül ez ma a legmodernebb iskolaépület Franciaországban. Suresnes községtanácsában a kommunisták vannak többségben, ennek megfelelők az új iskola felírásai is. Érdekes itt megjegyezni, hogy több Párizs-környéki, sőt távolabbi községben a kommunista községtanácsok minden módon megakadályozzák a hadügyi és belügyi kormányok építkezéseit, az utóbbinál a csendőrlaktanyák építése körül adódnak bajok; az egyik megyében a vezető ügyész, mint a kommunista párt tagja, ellenezte legjobban csendőrlaktanyák építését.

A betonkorszak érdekes építményét láthatja a párizsi utas az Eiffel-torony tetejéről: messze délen Orly hangárjai emelkednek, mint ősvilági, óriási állatok teste. „Les cathédrales de ciment armé“, így szokták nevezni a franciák ez épületeket; 300 m hosszú és negyven méter széles, kormányozható léghajónak szánt lakóhelyet jelent Orly. A Butte aux Cailles-on Párizsban mintaszerű vasbetonuszodát találunk.

A legújabb építészeti iránynak nagy ösztönzői lehetnének az óriási áruházak. Sajnos azonban, egyik párizsi nagy áruház sem vállalkozott arra a szerepre, mely Berlin-Neukölnben most elkészült áruházával világhíressé tette a Karstadt-céget; öt nagy áruház is építettett Párizsban a legutóbbi időben, de sem a Lafayette, sem a Samaritaine, sem a Printemps, sem a Bon Marché, sem a Duhamel új áruházpalotái nem jelentenek a régi stílusokhoz mérten sok újat, noha anyagban és helykihasználásban nagyon is modernnek. A Samaritaine meg a Bon Marché régi és új palotáit az úttest alatt áthaladó földalatti átjárók kötik össze. A Printempsban elmés lépcsők érdemesek a megfigyelésre, a Lafayette pedig a modernizált francia stílus legjobb képviselője.

Modem újságpalota nincsen még Párizsban. A francia világlapok

egyik épülete sem versenyezhet például a berlini Ullstein-palotával, de még csak a Hannoverscher Anzeigerével sem. A *Matin.*, a *Temps*, a *Figaro*, a *Journal* mind világhíréhez nem illő házakban székel. A *L'Intransigeant* új hajléka a legmutatósbab.

Párizs már 1905-ben a kollektív lakásépítés mintája volt a Rothschild-alapítvány 10 millió frankjából épített házcsoportjával. Ma nem törekszik egykori vezetőszerere. Jellemző erre a *L'Illustration* című lap *La Maison* elnevezésű, 1929 március 30-i hatalmas száma, mely az építőkedvnek óhajt igen ügyesen propagandát csinálni, de inkább a kertvárosokról és villákról beszél. Monumentális terve csak egy van; nagy, keresztalakú, 100 m magas és 222 m széles épület ez, 700 lakással, temérdek bolttal és irodahelyiséggel, tervezői a nyugati párizsi kapuk egyikéhez szánták.

A munkások kertés városából Drancy és Lens telepei közelebről is érdekelnek bennünket, mindkét helyen szép számmal ott élő magyarok is jutnak bennük hajlékhoz.

A vidékre kevés figyelem jut Párizs és közvetlen környéke mellett. Most a vidék villamosítása az egyik fő építőfeladat, 18.000 község 31 millió lakossal már villamosítva van; 20.000 község, 10 millió lélek lakóhelye még nincs. Ezek a hátramaradtak a legapróbbak, legszegényebbek és legnehezebben villamosíthatók.

Lyon új repülőkikötővel és új vágóhíddal, valamint stadion építésével áll az építő francia vidék élén. A repülőkikötőt a lyoni kereskedelmi kamara óhajtja elkészíttetni, ez ugyanis a légi közlekedés engedményese. A repülőtérépítés legmodernebb kivitelű tervét fogadták el. Egész Franciaországban mintául szolgál az új lyoni vágóhíd, melyet még 1907-ben kezdtek el, de csak 1928-ra készültek el vele. Különösen a 25 m széles, 250 m hosszú „fedett útját“ mutogatják nagy büszkeséggel. A stadion megépíttetése harmadik nagy pontja a szép lyoni programúinak, melyet szívesen vállalhatna a mai Budapest is. Lyonban is most rombolták le az erődítési övét, 8 km hosszú, 46 m széles körutat nyertek így, ritka adományt modern nagyvárosban. A város modern részei biztosítékkal szolgálnak arra, hogy e körutat jól fogják felhasználni a lyoniak.

Marseille tengeri kikötőjének jelentékeny kibővítése mellett új légi kikötőt épített, miután mai repülőtere 30 km-nyire van magától a várostól. Vásárjai számára a Chanot-parkot használja Marseille, itt a francia gyarmatok stílusos pavillonjai figyelemkeltők. A kikötő kibővítése jórésztében még 1925-ben megtörtént, de a munkálatok azóta is folynak, mivel az ország tengeri forgalma jelentékenyen és egyre növekvőben nagyobb a Földközi-tenger felől, mint az Atlanti-óceán oldaláról. Nem érdektelen megjegyezni, hogy a Rhöne alsófolyása mentén az építőmunkások túlnyomó többsége olasz ma már, még a pallérok is olaszok. Ugyancsak ők építenek a francia hajógyárakban is. Az Alsó-Rhone vidékén 10.000 lakosra 3.000 idegen esik, Marseille-ben magában 167.000 olasz és 34.000 spanyol van.

Le Havre még mindig második kereskedelmi kikötője Franciaországnak, bár Cherbourg tonnaszám tekintetében erősen elébeugrott. (Ennek az a magyarázata, hogy az angol és német nagy óceán-

járók Cherbourgban, mint az európai szárazföld útjukba eső legnyugatibb pontján, rendszeresen megállanak.) A havre-i kikötő megnagyobbítása állandóan folyik; ebben a kikötőben van az állomása a francia kereskedelmi hajóraj két, háború után készült büszkeségének, az „Ile de Francéinak, meg a „Párizsinak.

Reims a legfiatalabb francia nagyváros, éppen hogy megüti a száz-  
ezres mértéket. 1921-ben még csupán 76.000 lakosa volt, a város nagy-  
arányú újjáépítése duzzasztotta fel. Új építményei közül legnevezete-  
sebb egyes vasbeton vásárcsarnoka. A székesegyház csorbítatlan szép-  
ségében áll ma is, a háború csak jelentéktelen károkat tett benne.  
Az ősi katolikus székesegyház mellett Reims új egyházi nevezetes-  
sége a nemrégiben elkészült gótikus protestáns dóm.

Versailles régi királyi és főúri kastélyaihoz nem nagyon illenek  
Lurcat építész kubista házai; e nagy hagyományú városban a háború  
előtt gondosabban ügyeltek a stílusegységre.

Dijon stadiont építtet 10.000 nézőre, ezenfelül reptülőkikötőt is.

Nizza új vízvezetékét készítette, ugyanez most a legfőbb építési  
feladata számos francia városnak is.

Strasbourg belső szigetvárosa szennyes és csákányra érett, bon-  
togatnak is benne, de csak keveset építenek. A Rajna felé eső város-  
szélen szép börtönpalota épült a Vogézek jellegzetes vörös kőből.  
(Ebből való a dóm is.) A németek erős építőprogramja nem folyta-  
tódik a francia uralom alatt kellő eréllyel, legfrissebb eredményük az  
Ungemarsch-kertek nevű városrész szép kertvárosszerű telepe. Ilyen  
cité-jardinek az ország több helyén készültek, a leghíresebbek Ter-  
gnier-ben, Valenciennes-ben, Le Bourget-ban (Párizs polgári és katonai  
repülőtere) és Lille-ben vannak.

Az építő Franciaország hatalmas feladata volt az elmúlt évtized-  
ben a háború által elpusztított területek helyreállítása. Tíz megyére  
terjedt ki ez a munka, 1,200.000 ház vált hasznavehetetlenné a had-  
műveletek által; ezek már felépültek és ahol még „elpusztított terület“  
van, ott nem is akarják a használhatóvá tevést. E területek múzeumok  
lettek, az idegenforgalom tényezői. Az az állítás, hogy helyrehozha-  
tatlan itt a kártétel, német munkalendületben nem nyerne igazolást;  
sűrűbb lakosságú és immkátalanabb ország nem engedhetne meg  
magának akkora fényűzést. Amit helyreállítottak, szebb és jobb az  
eredetinel, az újjáépített községek közül némelyik nagyon csinos,  
vannak azonban félbenmaradtnak látszók is. A helyre nem állított  
területeken, különösen a Párizshoz közelebb levőkön hovatovább a  
„helyre nem állítás“ gondos fenntartása és restaurálása lesz az építő  
feladat, a növényélet, meg az időjárás nem tűri a sebek örökös sajog-  
tatását.

Grenoble a magyarság előtt egyetemének nyári francia nyelvi  
tanfolyamairól jól ismert; a legmodernebb francia építészetben is  
emlegetett helye van; a Perret cég 95 m magas, országszerte nevezet-  
essé vált kilátótornyot emelt ez avatag városkában.

Bordeaux mellett, Pessacban találjuk az új építőművészet legér-  
dekesebb és legcsodálkoztatóbb franciaországi kísérletét. Ez a Pessac  
amolyan kertvárosszerű lakótelepe Bordeaux-nak, Le Corbusier modern-



seggel teli munkatársával, Jeanneret-vel itt szabadon építhetett legjobb elgondolásai szerint. Lapos tetejű, csupa síkfelületekből álló házaik olybá tűnnek, mint bizarr, ultramodern gyermekjátékok; igen jól érzi rajtuk az ember, hogy a tárgyilagosságnak mondott, mindenekelőtt gyakorlati szempontokkal törődő új építőművészet a házak skatulyássága ellenére sem rokon a festészetbeli kubizmussal; az építész itt merőben díszítésellenes. Pessac házai rendkívül tarkák, alul feketék, felül világoskékek, sárgák, zöldek, szürkék, fehérek, terrakották. Legmeglepőbb azonban az a megállapításunk, hogy ugyanazon ház különböző oldalai más-más színűek, az egyik ház például világosbarna-zöld-fehér-sárga; a másik kék-piros-sárga és így tovább. A színt nem mint díszítő elemet fogják fel Corbusier-ék, hanem az építés szerves kifejező eszközének\* A többszínű házat sok-sok növényi zöld eleveníti.

1925-ben nagy díszítőművészeti kiállítást rendeztek Párizsban a Champs Élysées parkjában, a Grand Palais körül. A kiállításnak keserű utóíze maradt, jóllehet az apróbb épületek határozott sikert értek el. Az építő Franciaországtól azonban többet várt mindenki. Valami nagyot, valami úttörőt, ami hozzáillik e rendkívüli helyzetben levő országhoz. Azóta négy év múlt el, közben a frank is megszilárdult, a fejlődés határköveit jelentő alkotások azonban még váratnak magukra. Új monumentális épületeik helyett a háborúban elpusztított területek felépítésére mutatnak a franciák és az északkeleti országrész minden elismerést megérdemlő nagyiparosait tekintik a lefolyt évtized legnagyobb építőinek. Ha e rendíthetetlen és keményfejű „nagykapitalisták“ nem járnak elől szívósságukkal és energiájukkal a munkában, a kormány ereje alig lett volna elég a helyreállításhoz. A bányákat, gyárakat, kisebb műhelyeket, mezőgazdasági üzemeket a legújabb felszereléssel látták el. Az ipari hatásfok emelését ezzel is elősegítették, hogy minden bánya mellé tökéletesen felszerelt gyárakat építettek.

A világ népeinek érdeklődése nem az építő Franciaországnak, hanem a munkanélküliség állandó lehetetlenségének szól. Külsőre nem oly mutatós a francia élet, mint a németországi, különösen nem a vidéken. Sok munka, szerény öltözködés, gyenge kis szórakozás és a quinzaine, vagyis a kéthetes fizetési nap várása, ebből tevődik össze a mai francia nép életfolyása szerte a hatalmas országban. Nincsen már győzelmi öntudat, nincsen elvakult sovinizmus sem. Számos helyen tapasztaltam, hogy kérik az idegen tárgyilagosságot. Építőmunkájuk a családiasság jegyében és méreteiben folyik inkább, joidéig a Loucheur-törvény teljes végrehajtása marad a legnagyobb építési eseményük.

KILIÁN ZOLTÁN