

## A MAGYAR NEMZETI STADION

Három nagy kérdés került most egyidejűleg a városrendezési viták homlokterébe, a Tabán, az Erzsébet-út és a Stadion. Mind a három évtizedek óta foglalkoztatja a közérdeklődést. Hosszabb, rövidebb időre elhallgattak az ezekre irányuló próbálkozások, elmefuttatások és eszmei mérközések, de csak azért, hogy később még nagyobb erővel és új gondolatokkal felfrissülve kerüljenek megint napirendre. Egész különös, hogy a tiszta városrendezési feladatoknak e három legkimagaslóbb reprezentánsa most foglalkoztatja először egyidejűleg a közvéleményt. Annál érdekesebb ez az együttes, mert a viták fellobbanását nem az okozta, mintha mindhárom kivitelezésére kiváló alkalom kínálkoznék, hanem a régi mohos, elvénhedt elgondolások helyére új gondolatok áramlanak a természet törvényei szerint s ez ugyancsak természetyszerűleg ellenhatást vált ki a régi iskola reprezentánsai részéről. Odaállanak régi kedvenc terveik mellé, féltékenyen és eszközben nem válogatva védelmezik dohosszá vált gondolataikat az új törekvések elől.

Igen szembetűnő volt ez a nemrég lezajlott, Tabán rendezésére kiírt tervpályázaton, ahol felvonult a régi iskola nyíltan és titkosan egyaránt, jeligével, jelige nélkül, pályázaton kívül, pályázaton belül, olyan tervekkel, amiket az unalomig ismerünk, elismerve a precíz meggondoltságot, de ugyanakkor tökéletesen átlátva az óvatos, tapogatózó gondolatszegénységet. Mikor hetekkel a titkos pályázat eldöntése előtt köztudomásúvá lett az első díj odaítélése, a pályázó neve és szándékai, a megbotránkozás vihara a legnagyobb mérveket öltötte. Sokáig kellett halasztani a döntést, amíg a vihar eleven erejéből veszített, a közönség megúnta és megszokta az ügyet. Úgy tetszik, a Tabán-tervpályázaton az új gondolat elbukott, legalább is háttérbe szorult, de csak látszólag áll így a helyzet. A második díj ugyanis már tele volt ötlettel, eleven frissességgel, felszabadult erővel. S remélhető, hogy mire a kivitel mezejére kerül a fővárosnak ez a nagy feladata, még egypár rostán keresztülszűrődik s nem fog magával hurcolni drágán megfizetett tiszteletballasztokat. Az öreg viskókat lassan mind elhordják a Tabánból, kitisztult a völgy s a láthatáron megjelent az Ipari Munkaszervező Intézet 6 milliója, ami a kivitel lehetőségével kecsegtet. A pénz és az üzlet pedig a városrendezési tervek röntgenfelvétele. Amint a pénzemberek tárgyalásai megindulnak, elő fog bukkanni minden tervnek szervi betegsége s nem szabad abba a hibába esnünk, mint annyi sokszor, hogy a beteg tervek gyógykezelésével töltünk rengeteg időt és azok kivitelezésével

mérhetetlen felesleges pénzáldozatot hozunk, hanem életerős tervet kell előkeresni és a kivitelre készíteni. Ha pedig nem köti a város kezét törtető emberek önvédelmező szuggesztíója, akkor ki fog derülni, hogy az új pénz, az új kereskedelmi gondolat, az üzletvilág új fordulat-száma új elgondolásokat és új elgondolású városrendezési terveket kíván.

Az Erzsébet-út kérdésében ugyanez a küzdelem zajlik le. Valamikor mint diadalmas sugárút vonult be a budapesti városrendezési gondolatok társaságába, azzal a céllal, hogy nyílegyenesen áttörje a gettót s az Andrassy-úthoz méltó párként a városházától a ligetig a városnak hatalmas főútvonalává legyen. Ma már görbe úttá zsugorodva akar megjelenni, kiindulva a Károly király-út oldalából s udvarias meghajlással torkolva a Klauzál-térbe szerény 25 méter szélességgel s a továbbiakban megelégedve a Dob-utca kiszélesítésével. Ezt az egyszerű kis utat is egymásután érik az ortvátadások. A nagy gondolat szülői és nevelői nem ismernek szülöttükre a korcsban s inkább elpusztítanak, mintsem hogy így jöjjön létre. Ma is vannak még, akik arról ábrándoznak, hogy a városházát áttelepítik a Károly-körút túlsó oldalára és a nagy sugárutat építik ki, vagy ahelyett zöld park-sávokat telepítenek a gettószerű városrész tömkelegébe. Pedig úgy áll a helyzet, hogy a régi sugárút sovány maradványa egymaga mintegy 2.5 millió pengő áldozatot kíván. Semmit sem von le az áldozat mértékéből az, ha ezt az összeget látszólag eltüntetik, az út mentén felépülő házakra vetve ki mint értékemelkedési adót, mert ez esetben nagyarányú adómentességgel kell az építőket az itteni építésre csábítani, ami összegezve, nem lehet ennél kevesebb érték s ezzel végeredményben mégis az államháztartás terhelődik meg vele. Ez a pénzügyi játék csak arra való, hogy az út megépülhessen, a környező egészségtelen városrész átépítése révén a gazdasági vérkeringésben több millió pengő iramba lendüljön. A hatóságok kellő összeműködése, a funkcionáriusok közös jóindulata ma megindíthatná ezt. Azonban eddig nem történt egyéb, mint hogy az út torkolatához szükséges telket a tabáni telkekért cserében a főváros elvben átadta a Közmunkatanácsnak, áthárítva az út létesítésének a feladatát is rá. Azonban ez az átadás csak elvben történt meg s még a lakók felmondása is bonyolult adminisztrációs ténykedésbe kerül a főváros és a Közmunkatanács között. A jelek egyáltalában nem biztatók arra nézve, hogy az illetékes hatóságok együttműködése valóban megteremti azt a kivételes helyzetet, ami az út kiépítését lehetővé teszi. Sajnos, ugyanaz a gondolatvilág állja útját, ami a tabáni tervpályázatnál feldugta a fejét: a régi, idejétmúlt luxus-ideológia, a szimmetria és monumentalitás, az, ami az Apponyi-tér, Eskü-út, Erzsébet-híd és sírba dugott eskütéri templom helyzetét is előidézte. Minden évtizedekig húzódo városrendezési problémának az a betegsége, hogy a tervezgetések során elmúlik az idő s mire a kivitel lehetővé válik, régi, elvénhedt tervek mentalitásának görvélykórjában senyvedő egeret szülnék a vajúdo hegyek. Kirívó példája ennek az esetnek az Erzsébet-émlék-műnek naponként szemünk elé bukkanó szomorú példája.

Azonban úgy az Erzsébet-út, mint a Tabán születés előtt vannak még és így remélhető a rossz tapasztalatok és előjelek után is valami

jobban sikerült eredmény. Mind a két kérdéssel részletesebben foglalkoztunk már e lap hasábjain s most csak a fejlődő események irányát vannak hivatva jelezni e sorok, mintegy a városrendezés meteorológiai jelentéseként. A harmadik nagy városrendezési kérdést még nem tárgyaltuk ezeken a lapokon, pedig a Stadion problémája városrendezésen túlmenően igen nagy fontosságú kérdés, ami utóbbi időben időszerű voltánál fogva nemcsak a szakembereket foglalkoztatta, hanem parázs újságpolemiák útján a közönséget is.

Kissé közelebből megvizsgálván a kérdést látjuk, hogy már ez a probléma is a harmadik évtizedébe vénül bele. Közvetlen a háború előtti években Magyar Olimpiai Bizottság alakult, mert Budapestet jelölték ki az 1916. évi olimpiai versenyek színteréül. Abban az időben az olimpiai versenyeknek otthont építeni közelről sem volt olyan bonyolult és szerteágazó feladat, mint manapság. Mindössze 30—40.000 embert befogadó aréna építéséről volt szó. Ezt az arénát először a Vérmezőre tervezték, azonban a katonai kincstár ezt a területet nem adta át s így a Hidegkúti-út mentén levő Drasche-féle téglagyár területén akartak egy hegybe épített arénát létesíteni. A háború természetesen elsodorta sok mással egyetemben ezeket a terveket is. Eltelt húsz esztendő és ma sem tartották meg Pesten az olimpiai mérkőzéseket.

Sok reményünk lehet arra, hogy az 1936-ban Berlinben tartandó olimpiász után Budapestet jelölik ki az 1944. esetleg az 1940. évi mérkőzések színteréül, azonban az újabb gyakorlat szerint ehhez az kell, hogy a jelöléskor, tehát 1936-ban már készen álljon a mérkőzésekre alkalmas Stadion. Ha nem készülünk el addig ezzel a munkával, akkor valószínűleg Tokióban tartják meg Budapest helyett a versenyeket, ahol már kifogástalan versenypályákat építettek fel. Ha pedig csak 1940-ben döntenek a magyar olimpiász sorsáról, akkor féltő, hogy már a felépülő más országbeli stadionok révén még az 1948-as olimpiásról is lemaradunk. A legutóbbi versenyeken olyan szép eredményeket értünk el, ami jogcímet nyújt előbbrehozásunkra s ennek nem volna szabad, hogy a Stadion hiánya állja útját. Ugyancsak sportbeli fölényünknek köszönhető, hogy az 1935. évi főiskolai olimpiász színteréül Budapestet jelölték ki s szégyenteljes volna, ha már ezeket a mérkőzéseket sem tudnók megtartani a Stadion hiánya miatt, sőt ezek a mérkőzések kell, hogy hírül vigyék külföldön azt, hogy minden modern követelményeknek megfelelő stadionunk van s ezek a versenyek alkalmat nyújtanak arra is, hogy a Stadion építésköltségeinek java része megtérüljön.

A testnevelési törvény nemzeti kérdéssé és kormányfeladattá tette a Stadion létesítését, úgy rendelkezvén, hogy ezek az építmények és terek nagy nemzeti ünnepek megrendezésére is alkalmasak legyenek. Ezzel a feladat nemcsak bonyolultabb lett, hanem egyik legnehezebb városrendezési kérdés is. Az olimpiai mérkőzések fejlődése odáig jutott, hogy a küzdelmek színtere nemcsak egy aréna, hanem egész csoportja a küzdőtereknek és az aréna befogadóképessége 100.000 néző körül kell hogy legyen. Most ha ehhez a monumentális küzdőtérhez még nagy torna- és felvonulási terek is csat-

lakoznak, az egyéb sportpályákon kívül, akkor egyrészt a terület nagysága és nagy tömegek felvonulásainak közlekedési kérdése is a városrendezés problémái közé sorolja s a városrendezés feladatává teszi annak elhelyezését, területeinek, épületeinek csoportosítását és a közlekedési kérdések megoldását. Ez a feladat kapcsolatos a városrendezésnek másik most kialakuló új feladatával. A városrendezés tudománya ugyanis már komolyan számol azzal, hogy a nagyvárosok sport- és üdülő-városnegyedeket akarnak kitermelni magukból és ezt a városrendezési terveknek elő kell segíteni. Nagyon fontos, hogy a Stadion koronája lehessen egy a jövőben kialakuló sportvárosnak. A sportváros viszont csak ott tud kialakulni, ahol a város levegője fertőzetlen, bőségesen van szabad terület és víz, van síkság és hegy egyaránt, a közlekedés kérdése vagy már meg van oldva vagy megoldható s legfőképpen ott, ahol a kialakuló új városrész a Stadion körül csoportosult centrumával szervesen bekapcsolható a város egész rendezési tervébe. Az igazi városrendezőnek tehát feltétlenül az kell feladatát képezze, hogy megállapítsa a leendő sportvárosrész számára kínálkozó legalkalmasabb területet és az új városrész termékeny magjaként elhelyezze a terület legjobb helyén a Stadiont.

A régebbi Stadionelhelyezési terveknél ezt a szempontot nem vették még figyelembe és sajnos sokan nem veszik figyelembe ezt a mai mértékadó tényezők közül sem, legalább is nem tekintik ezt irányelvnek. Egy évtized előtt még a legfontosabb kérdésnek azt tekintették, hogy a Stadion lehetőleg közel legyen a város centrumához. Ma már ez túlhaladott álláspont, mert nyilvánvaló, hogy a város belterülete nem nyújthat elég szabad területet egy új városrész kifejlődésére s különösképpen nem nyújthat megfelelő áron s nem nyújthat por- és füstmentes tiszta levegőt sem. Hogy ez eddig mennyire nem játszott szerepet a Stadion elhelyezésének kérdésénél, azt legélénkebben mutatja az eddig felmerült ideák sora. Valamikor legkomolyabb formában emlegették a régi lóversenytér, mint a Stadion elhelyezésének legideálisabb helyét s ma elborzadunk arra a gondolatra, hogy valóban itt létesült volna a sportélet koronája. A Keleti pályaudvar fekete környékének füstös levegőjében, ahonnét a megszennyezett levegő és szűk tér, rossz közlekedés még a lóversenyzőket is elűzte. Valóban csodálatraméltó, hogy nemrég még elképzelték azt, hogy a sportoló emberi tüdőnek jó lesz az a levegő, amit már a lovak sem bírtak ki s hogy nagy nemzeti felvonulásokra alkalmas lesz a Rákóczi-út! Az előbb elmondottak révén azonban nyilvánvaló, hogy a város centrumához való közelség nem előny, hanem hátrány. Az a tény, hogy Bécsben a centrumtól 8 km-re, Berlinben 12 km-re, Párizsban 13 km-re és Londonban 14 km-re építették fel a Stadiont, nem azt jelzi, mintha közelebb nem akadt volna szabad területük, hanem azt, hogy felismerték a Stadion jövőre kiható fontosságát, benne rejlő fejlődőerőt és ehhez kerestek alkalmas területet.

Bármennyire megszabják a követelmények a jó levegőt, a hegyet, erdőt, vizet és ezáltal bármennyire Budára mutatnak a követelmények, mégis mindenkor kísértett, sőt még ma is kísért a legkomolyabb formában a Stadionnak pesti oldalon való elhelyezése. Szóba került

a régi lovassági gyakorlótér, a kistrákos gyakorlótér, az angyalföldi Krausz-Mayer-telek és az Andrásy-út meghosszabbításában a Városliget mögötti terület és a Népliget északi része. Ezekkel a tervekkel nem érdemes részletesebben foglalkozni, mert a por, piszok és füst remélhetőleg minél előbb elfojtja ezeket a merényletszerű gondolatokat. A gyakorlóterek felhasználása mellett egyedül az szólna, hogy a lovassportoknak kedvező a terület, lévén a mai lóistállók és lóversenypályák közelében. Ez azonban igen kis érv a többi sportág hátrányához viszonyítva, mert lovasmérkőzésekre és trenirozásra kitűnő pályáink vannak s így csak igen ritkán szükséges a lovakat az olimpiai pályára szállítani.

A pesti elhelyezések közül a modern elgondolás felé mutat a Tarnay-rét felhasználását javasoló terv, mert közelebb fekszik a Dunához s végül legjobbnak ítéhető az, amelyik a Rákospatak torkolata feletti területet jelöli meg a Duna partján közvetlen a Népsziget alatt. Ezek az elgondolások a központtól, a város centrumától való távolságban már azonosak a bécsi megoldással, vagyis mintegy 8 km-re esnek, de hiányzik belőlük mégis azon említett legfontosabb követelmény, hogy a környéken ideális sport- és üdülőváros keletkezhesék. Ugyancsak hiányzik ez a követelmény a budai elgondolások javarészből is. Mint ideális Stadion-területet a lágymányosi, feltöltés alá kerülő tavat hozták egy ízben javaslatba, megint abba a hibába esve, hogy a városközpontozó való közelséget jelölték meg, mint legkülönösebb előnyt. Valóban ez a terület mindössze mintegy három km-re fekszik a város belsejétől, azonban közlekedésileg mégis meglehetősen el van szigetelve a várostól még az új híd felépülése után is, addig pedig különösen, mert a forgalom oroszán része a Gellért-téren át kellene hogy lebonyolódjék s ez már kisebb feladatok alkalmával is csődöt mondott. A lágymányosi terület feltöltése milliókat emészt fel, de az új híd felépítése után magas áron volna értékelhető, olyan áron, ami a feltöltés kiadásait visszatérítené és ezért stadion-területül való felhasználása mérhetetlen pazarlás volna. Ugyanakkor a feltöltött talaj a Stadion-építmények alapozását s így minden felépítményét lényegesen megdrágítaná. Drágább és ehhez mérten kevesebbet nyújtó Stadiont nem is építhetnénk, mint a lágymányosít. Valamivel kevesebb költséget jelentene a Nádorkertbe javasolt építkezés, azonban az itteni glaubersós talajvizek különleges alapozást kívánnak, az építkezést megdrágítják s ugyanakkor nincs alkalom sem a szárazföldi, sem a víziélet sportvárosának a kifejlődésére.

Volt egy javaslat, amelyik a kis Gellért-hegyi téglabányát javasolta hegybe épített arénául, azonban ez a hely úgy terjedelemben, mint közlekedésiig számításba sem jöhet.

A további javaslatok már Budapest északnyugati részébe kívánják helyezni a Stadiont, ami egészségügyi szempontból az egyedüli helyes nyom, mert a levegő, régi, valamint tudományos megfigyelések szerint túlnyomórészt északnyugat felől áramlik Budapest felé, a Pilis-hegység erdővel borított völgyéből hozva a kitűnő levegőt. A város északnyugati része mentesül tehát legtöbbször a füst, korom,

por és piszok alól. Ez a tény maga elég lehetne ahhoz, hogy más megoldás, mint északnyugati elhelyezésű szoba se jöhessen.

Azonban még itt is tág tere nyílik az elhelyezés lehetőségének. A Hármashatárhegy északi oldala, az óbudai lapály és a dunai szigetek nagyrészt előnyös fekvésűek. A Hármashatárhegy oldalában az újlaki téglagyárak nyújtanának alkalmat hegybe épített Stadion létesítésére, azonban ez az agyagos márgás talaj elég bizonytalan s így az alapozás biztosításai valószínűleg több költséget emésztenének fel, mint egy magasépítésű Stadion költségei. Ezen a hibán kívül a közlekedés is súlyos gondot jelentene itt, mert a főúteret a Zsigmondutca jelentené, mely tudvalevőleg egyik legveszedelmesebb útszűkületünk átkait hordozza magával. Az óbudai völgyben elsősorban az úgynevezett Kaszás-rétre gondoltak s ezt a gondolatot az Országos Közegészségügyi Egyesület már öt év előtt magáévá tette. Öt év óta azonban a vidék mind sűrűbben beépült s az itteni terület megszerzése már nagy nehézségekbe ütközik. A jó levegő és a víz fontosságának emelkedésével egyidejűleg a Dunában lévő szigetek felhasználásának kérdése is felvetődött. Egyrészt a pesti oldal felé eső Népsziget, másrészt a budai oldal felé eső hajógyári óbudai nagysziget. Mind a két szigetről a közlekedés megoldása jelenti a főgondot, mert hiszen hidakra hárul a nagy tömegek elvezetésének feladata, már pedig a nagy mérközések alkalmával százezrekről van szó s ezt a tömeget rövid órák alatt kell összehozni és elosztatni. Meggondolandó tehát a szigeti megoldás, mert a Duna ágakon átvezetett hidak költsége egyenként meghaladja a félmillió pengőt. A hajógyári nagyszigetet inkább kapcsolatba hozható a sporttéttel és a leendő sport-városrészsel, mert Dunaszabályozás révén pár száz méteres darabon össze lehetne kötni északon a parttal, ilyenformán félszigetet alkotna, mikor is egyrészt a hajógyári Dunaág evezősversenyekre igen alkalmas állóvízű öböllé válnék, ha azt kellőképpen kiszélesítenék és kiegyenlítenék. A földnyelven át a sziget közvetlen összeköttetésbe kerülhetne a Római-parttal a vasúti töltés alatti aluljárókon át. A Római-part pedig a mai budapesti sportélet legjelentősebb tényezője. Sajnos ezt a bár költségesnek, mégis ideálisnak mutató tervet lehetlenné teszi a szerencsétlenül elhelyezett óbudai gázgyár, városrendezési múltunk kiáltó szégyene, ami füsttel és bűzzel árasztja el a főváros legjobb sportterületét, a hajógyári szigetet és elvonja az aquincumi romok és a Duna közötti terület igazi rendeltetésétől, attól, hogy ott létesülhessen a Nemzeti Stadion. Sajnos a gázgyár lebontására és átépítésére gondolni sem lehet és tovább kell túrnunk a gázgyár botrányos elhelyezését, ezt a városrendezés alaptörvényeivel ellentétes telepítést, amit mintegy 28 évvel ezelőtt határozott el saját kárára maga a főváros, mikor már a városrendezés ugyancsak nem járt gyermekcipőben.

De a megváltozott viszonyokkal számolni kell. A nagysziget legfőképpen a gázgyár miatt nem kapcsolható be közvetlenül a sport-városrészbe.

Nem így állunk azonban a Római-fürdővel. A Római-fürdő környéke a jövő sport városának minden követelményét ki tudja elé-

gíteni. Előtte kerül el a fővárosnak az a kis darab Dunapartja, ami az evezősélet elhelyezkedésére egyedül bizonyult alkalmasnak. A Római-fürdő kihasználatlan meleg vizével és a mögötte elterülő gyéren és ideiglenes építményekkel beépített területével a sportvárosrész ideális lehetőségeit rejtje magában. Tehát a fővárosnak az esztergomi vasútvonal felett elterülő része: az Üröm-hegy, Péterhegy, Aranyhegy, Mocsáros és Római-fürdő területe az a vonulat, amelyik különböző égtáj felé forduló hegyoldalaival, erdejével, meleg forrásaival, sík lakatlan területeivel, Dunapartjával, szennyezetlen levegőjével egyedül nevezhető alkalmas sportvárosrésznek.

A legutóbbi időben fel is merült a terv, hogy idehelyezik a Stadiont az Aranyhegyre. A kaszásréti terv után tehát ez volna az első olyan elhelyezési mód, amelyik lehetővé teszi, hogy a Stadion körül bőséges hely álljon rendelkezésre a sportváros elhelyezése céljából. Igaz, hogy ez a terület még távolabb van a városközponttól, mint a Kaszás-rét, de közlekedési szempontból hasonló elbírálás alá esik és környéke még változatosabb és szabadabb.

Ezek voltak tehát a Stadion elhelyezésére vonatkozó ideák, magasabbrendű városrendezési szempontból megvilágítva.

Már a részletkérdések közé sorolható a Stadion közlekedésének a kérdése. Ha a Stadion oly területre kerül, ahol a közlekedés még nincs teljesen megoldva, az nem a látogatottság csökkenését jelenti, hanem azt, hogy a közlekedési vállalatoknak hasznos beruházásokra nyílik alkalmuk. Kicsinyes dolog volna tehát a Stadion elhelyezését elsősorban a közlekedés kérdésétől függővé tenni, mert a Nemzeti Stadion országos ügy, ami új társadalmi réteget, új városrészt van hivatva teremteni; hogyan vethetne fejlődése elé gátat egy pár kilométer között vagy vasútvonal kiépítése. A magasabb városrendezési szempontból alkalmasnak talált északnyugati városrész közlekedését vizsgálva, azt látjuk, hogy MÁV-vasútvonal köti össze a pesti oldallal, különben pedig HÉV-villamossal és hajóval is megközelíthető. Az autovonalak azonban a Zsigmond-utcába futnak, a fentebb említett veszedelmes szűkületbe. Ennek a kiszélesítése ugyan szabályozási kérdés, de rendkívül égető s aránylag nem nagy áldozatot kíván és a Stadiontól függetlenül is okvetlenül megoldandó probléma. A tervbe vett óbudai dunahíd nemcsak javít a közlekedés helyzetén, hanem ezzel lehetővé válik egy ideális séta- és autóút a Margitsziget és a hajógyári sziget hosszában végig ki a Római-fürdőbe, mert az új híd egy rövid darabjával a Margitsziget felső csúcsát össze fogja kötni a hajógyári sziget alsó csúcsával.

Az igénybevehető közlekedési eszközök különfélesége és a város belsejéből kivezethető árnyas sétaút nagyban hozzájárul az északnyugati városrész alkalmasságához.

A részletkérdések vizsgálata során még több kérdés merül fel, ami egyre szűkíti azt a kört, ami a Stadion alkalmas helyét meghatározza s végleg eldönti a sorsát a többi kísérletnek.

Egy olyan közepes méretű Stadion, mint amilyenre Budapestnek szüksége van, mintegy 40 hektár területet igényel. Ezen a területen kényelmesen elhelyezhető a legalább 100.000 ülőhelyet biz-

tosító aréna, három gyakorlópálya tribünök nélkül, 50 m-es úszómedence 10.000 néző számára épített emelvényvel, hatalmas tornarét mintegy 50.000 tornász számára és még a többi szükséges apróbb pályák és épületek.

Látjuk tehát, hogy a mai igényeknek egyik-másik elhelyezési terv már méreteinél fogva sem felel meg, egyszerűen azért, mert a jelenleg szükséges létesítmények sem férnek el a területen, nemhogy számítható fejlődésre volna alkalom. Sem a Vérmező, sem a Nádorkert, sem az újlaki téglagyár, sem a régi lóversenyter nem nyújt elegendő területet a szükséges létesítmények számára.

A költség, Hajós Alfréd építész, olimpiai bajnok adatai szerint, aki a legtöbb irányból és az elhelyezési lehetőség figyelembevételével mellett dolgozott ki tervezetet a Stadionra, 8—12 millió pengő közötti összegre tehető, magasépítésű aréna építése esetén. A hegybe épített aréna — amennyiben a talaj megfelelő szilárdságú, lényegesen csökkenthető a költségeket s Árkay Bertalan és Bierbauer Virgil építészek véleménye szerint — akik az aranyhegyi elhelyezésre készítettek tervet és számításokat — mintegy a felére redukálná a szükséges összeget.

A Magyar Építőiparosok Szövetkezete három évre szóló hitelezési ajánlatot nyújtott be az Országos Testnevelési Tanácsnak az aranyhegyi Stadion építéséhez s így az állami költségvetés keretébe felvett mintegy évi egymillió pengő a fokozatos felépítést lehetővé teszi. A pénzügyi megoldás nem rejt magában különösebb nehézségeket, hiszen a helyenkénti összköltség hegybe épített aréna esetén mintegy 100 pengőre tehető, beleszámítva minden közmű és területmegszerzési költséget is. Az állandóan fokozódó sportélet biztosítja az ilyen természetű beruházás kellő gyümölcsözését. Igaz, hogy magasépítésű aréna építése és drágább terület esetén a helyenkénti költség mintegy 400 pengőre emelkedik, azonban kellő körültekintéssel okvetlenül meg lehet találni azt a formát, ami a beruházás gyümölcsöző voltát nagyobb állami segítség nélkül is biztosítja. Mindenesetre eldöntendő, hogy hely beépített aréna, vagy magasépítésű alkalmas-e. Hiszen a Római-fürdő körüli ideális sportterület mindkét megoldásra alkalmat nyújt.

Végigtekintve a külföldi példákra, a legkülönbözőbb megoldásokat találjuk. Az athéni hegybe van építve, a berlini  $\frac{1}{3}$  részben süllyesztve van,  $\frac{2}{3}$  részben töltve és  $\frac{1}{3}$  részben felépítve a 120.000 néző befogadására méretezett kibővítésben. Tokióban 60.000 néző számára hegybeépítették az arénát. Amerikában karzatszerűen, egymás fölé többemeletes tribünöket építenek, különösen a baseballpályák köré. Jorge Raul Spike a Buenos Aires-i pályára benyújtott tervében a többemeletes tribün köré bérházakat tervez. Ezt a szörnyűséges tervet említve, eszünkbe jut a régi lóversenyteren elgondolt Stadion, ahol bizony hamarosan ez a szomorú sors érte volna a mi arénánkat is.

Ma még szabad a kezünk, okulhatunk a külföldi jó és rossz tapasztalatokon és megteremthetjük az összes sportágak ideális otthonát, a nemzeti felvonulások gyönyörű színterét méltó keretek között. Felhasználhatjuk a stadionépítést, mint kiváló alkalmat egy nemzeti

sajátságokkal bővelkedő sportvárosrész megteremtésére. Az óbudai völgykatlant egyik oldalról hegyek veszik körül, másik oldalról víz. A sík talajból meleg vizek buggyannak fel és levegője a hegyvidék erdősegeiből áramlik lefelé. A város belsejétől alig van 9 km-re s ezen a területen át fut be nyugatról legfrekvenciáltabb országutunk. Alkalmas ez a terület a téli-nyári és vízi sportokra egyaránt. A vitorlázó repülők véleménye szerint a vitorlázó repülésnek is legideálisabb terepe. Amíg a római világ emlékei közelében az atlétikai és tornamérkőzések zajlanának le, a visegrádi vár felé futnának a maratoni futók, nyugat felé zúgnának a versenyautók, a Dunán zajlanának a vízi versenyek — a régi római forrásokban az úszóversenyek — addig megjelenének a levegőben a jövő előhírnökei és csendesen szállnának le a Hármashatár ormáról a vitorlázó repülők. Hol van még egy olyan terep, ami úgy egyesíti az összes sportágak lehetőségeit, mint az óbudai völgy s különösképpen a Római-fürdő környéke!

Budapest tehát e téren is rendelkezik olyan természeti adottságokkal, amik magukban hordják az egész különösen jó megoldás lehetőségét. Látva az eddig felvetett ideák sorsát, szinte félelmetes az a gondolat, hogy valamelyik rossz megoldás már kivitelre kerülhetett volna s ez esetben már el lenne vágva az útja az ideális kivitel lehetőségének. A Stadion kérdése túlnő a város, sőt az ország érdekein is. Az elrontott Tabán rosszul sikerült városrészt jelentene, elmulasztott lehetőséget, az Erzsébet-út meghiúsulása egy ócska egészségtelen városrész további fennállását, a rosszul elhelyezett Stadion azonban nemcsak a közpénzek hiábavaló fecsérlését, hanem egy sportvárosrész megteremtésének elmulasztását, új ideális sportvárosban nevelkedett generációnak meg nem születését. Az egészség sportvárosában új generáció kell, hogy nevelkedjék, mely nemcsak dicsőséget és hírnevet szerez a nemzetnek az olimpiai mérkőzéseken, hanem új alkotások, új városrészek, új városok és új országhatárok megteremtésének eleven erejét hozza magával. Ez az oka annak, hogy ma a tabáni és Erzsébet-úti problémák felett álló, legnagyobb és legérdekesebb nemzeti jelentőségű városrendezési problémánk a sportvárosrész szülőanyjának, a Nemzeti Stadionnak a felépítése.

KAFFKA PÉTER