

AZ ÉPÍTŐ NÉMETORSZÁG

PÁRIZS új NEGYEDEI a háború előtti moderm házak szaporodását jelentik, Bologna árkádos téglaszín házakat emel, Velence az Isola Sant Elenát népesíti tele ismert házainak most született másaival, Róma kipattant a kapukon túlra, de mindez új épületek nem jelentenek semmi forradalmat. A német föld építkezése más: újatkereső. Amit építészeti tervek a jövő városairól nálunk képből és írásban adnak, mind a német építészlet jelenéből sarjadzik. Ebből táplálkozik a hollandok, dánok, svédek és norvégek új építkezése, teljes mértékben az oroszoké is. Negyvenhárom nagyvárosa van immár Németországnak. A nagyvárosok ekkora és ilyen érdekes tömegével egyetlen államban sem találkozunk. A nagyvárosok „klasszikus” birodalma tele van panasszal, kicsorduló reménytelenséggel. Más azonban a szó, más a tett: az utas szeme versenyt lát a negyvenhárom nagyváros között, melyhez holmi „számbasemjövő” 70—80.000 lakosú városok építkezési becsvágya ad sokszorozódást.

Az új stílus három gócpontja három egymástól messzeeső, merőben más és más jellegű város: Stuttgart, Hamburg, Berlin. Kezdjük a legnagyobb és legmúltalanabbal, Berlinnel.

Berlinben „Wiederaufbau”-nak szokták nevezni a mai építkezési lázat, noha ez inkább Ausbau az emberileg elbirhatatlan és célszerűtlen méretekig. 1920-tól 1928-ig 438.000 emberrel szaporodott Berlin lakossága, ami átlagban 70.000—80.000 főnyi többletet jelent évenként; Berlinek tehát évenként egy-egy új nagyvárost kell magához építenie 70.000—80.000 ember számára. Erre nemcsak ez ember-tömeg fedél alá helyezése kényszeríti, hanem lakosságának összetétele is. Minden második berlini kereső ember munkás, minden negyedik egyén alkalmazott vagy hivatalnok. A lakoságnak ez összetevődéséből nyilván következik a munkaalkalmak folytonos teremtésének kényszere is. Ezért halljuk egyre az építésen csodálkozóknak adott feleletet: — Muszáj építenünk kérem, nem tehetünk egyebet! Az Aufbau és Ausbau ilyenformán szükségmunka jellegével is bír.

Az építkezési rohanást Nagy-Berlin kilencesztendős valósága táplálja. Már a régi porosz kormányokat is egyre nógatták Gross-Berlin megteremtésére. A dolog húzódott a háború miatt, végre egy 1920-i törvény Berlin neve alatt 8 várost, 59 községet és 27 egyéb lakott helyet, összesen tehát 94 közigazgatási egységet egyesített egyetlen várossá. Ez a 94 különböző közigazgatási egység a háború végén igen szomorú képet mutatott. Az egész terület lakossága mintegy 200.000 emberrel csökkent a háború alatt. Sok község annyira el volt

adósodva, hogy a teljes anyagi összeomlás várt rá. Soha nehezebb feladat előtt városvezetőség nem állott még, mint az új Nagy-Berlin emberei. Infláció, politikai bizonytalanság, a veszített háború utóhatásainak egész sorozata kísérte szervező munkájukat. A törvény egységesítő szavát a valóság egységesítő tetteinek kellett követnie, ami számtalan érdekellentétet és egységesítésellenzést teremtett. A szét-szórt régi szervezetekből azonban sohasem nőhetett volna ki az új feladatok most annyira csodálat mérhetetlen tömege. Az új Berlin parancsnak ismerte el, hogy a törvényes és társadalmi egyenlőség elvének megfelelően minden polgáraitól egyformán gondoskodjék; a felduzzadt város közigazgatását racionalizálja. Mindenekelőtt a közműveket hozta rendbe, hálózatukat is egyidejűleg fejlesztve. Gondoskodott Nagy-Berlin mocsaras területén a talajvizek megfelelő levezetéséről. Ma a berlini lakások 50%-a el van már látva villannyal, míg 1924-ben csak 24%-uk. A gázzal való felszerelés az utóbbi négy év alatt 40%-kal emelkedett. 1928-ban 297 kilowattóra esett egy berlini lakosra, 1919-ben csak 139. A közlekedési pályákat és eszközöket megvették a magánvállalatoktól, ami náluk valóban a polgárság hasznát szolgálta. Berlin nem tartja képtelenségnek, hogy a villamosról az autóbusszra vagy megfordítva átszállhasson az ember; egységes jegy, egységes menetdíj, ez a berlini közlekedés. Berlin-Tempelhofon megcsinálták a világ legnagyobb repülőterét. Berlint Közép- és Keletnémetország legnagyobb belső kikötőjévé tették, a teheráruforgalom kétötöde vízen bonyolódik le. A földalatti vasúthálózatot egyre fejlesztik, pedig bent egy kilométernyi pálya 14 millió pengőbe kerül. A népgondozást és egészségügyi szolgálatot a mai idők szempontjai alapján egységessé és újraszervezetté tették. Hatalmas vágóhidat teremtettek a környékkel együtt számított ötmillió ember húsellátására. A mai Németország egész munkaközvetítésének több, mint hatodrésze Berlinből történik. Amit a háború előtt még nem lehetett elérnie, elnyerte most: a német birodalom kereskedelmi, közlekedési, igazgatási és tőkeközpontja lett. Előretörése eddig példátlan Európában.

A modem német építőművészet immár világhírűvé vált alkotásainak nagy részét azonban egyebütt találjuk, nem Berlinben, mégis az új stílus mindennapos építészeti eredményeit megadják a város új részei. A mostani évtized a Friedrich-Strasse helyébe a Kurfürstendammet tette meg Berlin főútövére és a Kaiser Wilhelm Gedachtniskirchét a forgalom legfőbb pontjává a Potsdamer-Platz mellett. A templom terén, az Augusta Viktoria-Platzon 1928 augusztus 14-én 8 órától 20 óráig 38.998 áthaladó járóművet számláltak meg; 1924 augusztus 14-én csak 19.747-et. A tér forgalma négy esztendő alatt tehát megkétszereződött. Ez a vidék a Halenseeig futó Kurfürstendamm-szakasszal a mai legmagasabb városi kultúra helye, s az új Kurfürstendamm-stílus után megy önkénytelenül Párizs is, mikor az előkelő Champs Elysées-re kezdi átvinni legragyogóbb üzleteit. A berlini „Wanderung nach Westen“ másolata ez. Bizonyos a Kurfürstendamm hatása a tizenkilencedik század világának legelegánsabb, legnagyobbvárosibb utcájára, a londoni Regent Streetre is. A Kurfürstendamm nem arisztokratikus többé. Van valami benne a kisvárosok

Main-Streetjéből, Grande Ruejéből vagy Breite-Strasséjából: az önkénytelen zsúfoltság és kénytelen hivalkodás ez; természetesen mégis a lehető legmagasabbfokú finomsággal. Talán a mai ember turista-szellemé óla a Kurfürstendamm trónrajutásának; a Friedrich-Strasse meg a Leipziger-Strasse fátlanságából akart a teremtő modem városi lélek kimenekülni. A szűk, elegáns nagyvárosi utcák fénykora lejárt, a mi Váci-utcánk szerepe is levegősebb útvonalnak fog jutni. A magyar főváros „Wanderung nach Westen“-je az Erzsébet-sugárút lesz, ez a mi eljövendő Kurfürstendammunk. Az új városi kultúra sok zöldet kíván. Szakít azzal a hittel, hogy az előkelő boltok csak gettószerű utcákban lehetnek. Már tisztán az autók miatt is szükséges ez, a fás, tágas Kurfürstendammokon a benzingázók sem olyan fojtogatok, mint a Friedrich-Strassékon. Egy dán építészeti író, Steen Eiler Rasmussen megkapó sorokat ír a zöldnek és az üzletnek, a falomnak és a fényreklámnak összeszövetkezéséről; a házaknak csak az alsó homlokzatát kell átépíteni modernre, a magasabb emeletekre úgy sem lát fel az ember; ezeknél szebb dolgokra tekinthet, zöld fakoronára meg kék égre.

Berlin egyik legjobb igazolása annak, mennyire foglalkoztatja az egyik új művészet a másikat, a mozi a „tárgyilagos“ építészetet. Csak az Univerzum-mozira, az Ufa „Pracht-Theater“-j éré, meg a steglitzti Titania-Palastra kell gondolnunk. A nagyáruházak szintén elsőrangú foglalkoztatók ebben a nembn a kibővített Wertheim-áruházat csodálhatjuk meg a Leipziger-Strasse és Leipziger-Platz sarkán; még nem teljesen az új formák épülete, de már erős átmenet, valamikor kortörténeti példa lesz az építészetben. Ilyen a Tietz is, még inkább a Grünfeld-áruház a Kurfürstendammon, legújabban pedig a neuköllni Karstadt-áruház. Egész Németország tele van a háború után épített szebbnél-szebb iskolaépületekkel, ebből az igazán nemes versenyből Berlin sem marad el, csak a Bochumer-, Ofener-, Ystadter-Strassék iskoláit ragadom ki a tömegeből. Az „ipar székesegyházai“ Berlinben is szaporodnak. A Siemens és Schuckert-művek Berlin-Siemensstadtban épített hatalmas arányú magasfeszültségű áramfejlesztő telepe talán legnagyobb a sorozatból, nem sokkal marad el mögötte a Klingenberg-Grosskraftwerk sem. A különböző Siedlungok mérhetetlen tengerét alig lehet számontartani; munkás- és hivatalnoklakóházak tömegeit jelentik ezek. Tágas, fás útaik, szokatlan templomaik, szabad és üvegborította játszóhelyeik, napfürdős lapos tetejük, sok sporttelepük a háború után támadt új világot jelentik. A Siedlungok Berlin polipkarjai a környék mezőire; általuk dagad évente egy-egy Miskolccal vagy Debrecennel a város. Hová fog eljutni, hol áll meg, nem tudja ma senki. Négymillió háromszázezer lakosával és olthatatlan építőkedvével már maga alá gyűrte Párizst, s a kontinensen az új nagyváros eszményképét jelenti. Páneurópa fővárosa lesz, mondják a németek. A tobzódó berlini építőláz a kismúltú város régi épületeihez is egyre jobban hozzányúl: átalakít, kibővít, told. Át kell alakítani az Operaházat, ki kell bővíteni második épülettel a birodalmi gyűlés palotáját, megtoldják a Deutsches Sportforum nagyarányú építkezéseivel a grunewaldi stadiont; átépítik a Gendarmenmarkt harmonikus két

templomát; a Dominsel nem büszkeségük többé, ott is modemesíteni óhajtanak. A városháza még a félmillió kisfiú-Berlin korában épült. A hivatalok nagyrésze magánházakban van és szűk, kicsiny. A központi vásárcsarnok csak játékszer a mai Berlinnek, a pályaudvarok messze elmaradnak a birodalom többi nagy városának pályaudvarai mögött. Így azután az építési program szédítően hatalmas. A magánvállalkozás természetesen szintén benne él az átalakító lázban. Ma a Herpich-cég házát teszik modernné, holnap a Scherlét, holnapután a Scherk-parfümgyárat, a Deukon-házat. Aki kilenc esztendeje látta Berlint, ma elámul rajta. Még ráismer 1929-ben, de ha így megy tovább, 1939-ben aligha.

Berlinnél együtt az egész Németország átalakul. Csak a történelem és művészet együttes szenthelyei állnak változatlanul az újjászületés lihegésében: Nürnberg, Rothenburg ob der Tauber, Heidelberg, Hildesheim, Lübeck, Münster, Würzburg, Augsburg, bár a gondosan óvott belső gyönyörűségeken túl ezekben is az új építésé a város.

A „felhőkbe törő gótika“, amint igen magas építményeiket az amerikaiak nevezni szeretik, az igazi gótika földjén valójában még nem vert gyökeret. Egy tavaly rendezett körkérdésen kiderült, hogy ami jó Newyorkban, nem feltétlenül jó Berlinben; a berlini telekárak mellett, bármennyire fejlődik is a város, a hatodik-hetedik emeletől felfelé már nem fizetődik ki a felhőkarcoló. Az áruházak tapasztalatai szerint az európai közönség a földszinten elhelyezett osztályokat sokkal sűrűbben látogatja, magasba menni nem szeret. Berlin nincsen Newyork módjára szigetbe beleszorítva, fejlődhetik a síkságon akadálytalanul. Newyorki tapasztalatok szerint egy-egy felhőkarcoló évekre tönkreteszi az egész környékét, mindent magához szív és az egész vidéket elértékteleníti, e mellett még a fényt és levegőt is megvonja. Egyelőre tehát csupán kivételesen engedhető meg Berlinben a felhőkarcoló.

Az építő Németország nagyarányú modem házkatulyáival érdekes párhuzamban fut az úgynevezett Schrebergarten-ek intézménye. Minden német várost, igazán kivétel nélkül, e Schreberkertek széles övezete vesz körül; aprócska konyha- és virágoskertek ezek, kis fakunyhókkal, tarkafestésű kerítésekkel, élénk zászlókkal. Az ipari foglalkozású németiség a lélek mélyén vágyakozó, ősi agrárhajlamnak áldoz itt; a kertek elnevezése első propagálójukról, Schreberrel ered.

A klasszikus építészeti irányt szívből gyűlölő modemek sem kerülhetik el az akadémiasságot: Hamburgot sikerült a lefolyt rövid idő alatt is híressé tenni modem irodaházaikkal, melyek immár „klaszszikus" példái lehetnek az átalakuló Németország új külsejének. Aki a Chilehaus, Ballinhaus, Sprinkenhof épülettömbjeit, a Dovenhofot, az Europahaust, Asiahaust, Afrikahaust, a Mönckeberg-Strasse irodaház sorát látta a BarkhofFal, a Klöpfer-, Levante-, Roland-, Rappolt- és Hansehausokkal, a Domhoffal, kitanulta a legmodernebb építőművészet fejlődéstörténetét. Hamburgban szerencsés véletlen kedvez a teljes átmodemesedésnek: az öreg Hamburg roskatag, fletszéli házai mostanában értek meg egészen a csákány számára; egész tömegek haltak meg belőlük, helyet adva egy-egy palotának.

Céltudatosak, komorak és mégis szépek ezek a házak; nem díszítésekben, inkább méreteikben lenyűgözők. A Chilehaus volt az első, benne Hamburg életigenlését akarta megmutatni a nagy városállam. A melléje sorakozott Sprinkenhof és Mohlenhof 1.500 kereskedelmi és ipari irodát fogad magába. Nemcsak modemek e világhírű Kontorhausok; a germán erő háború utáni fellegrái is. Legtöbbjük sötét-téglafalú, ez itt az építés anyaga egy évezred óta, Brémától Hamburgon, Lübecken, Stralsundon át Stettinig. A „Backsteinbau“-hoz hívek maradtak az új évezred fordulóján is; talán nehézkesek ezek az új házak, talán mammutméretűek, de erősek és nem hazugok. Hamburg szintén megsokasítja házait a hozzákapcsolt községek területén. Ebből a szempontból legnevezetesebbek Hamburg-Barmbeck kislakásos háztömbjei, az újstflusú lakóházak nagy kóhasábjai azonban kifelé Stellingen irányában is megtalálhatók, nem szólva Hamburg-Veddelről, mely városrész valójában a szabad kikötő egy darabja. Valamikor magában árválkodott itt a Hamburg-Amerika-Linie barakkvárosa. A „Wanderung nach Westen“ jelszava Hamburgban is érvényre jutott; régebben a Belső-Alster partján, a Jungferstiegen volt a város legfőbb forgalmi helye, ma ez a zajos élet, a nagy forgalom a Reeperbahn-ra húzódott át, a Sankt Pauli külvárosba. A Reeperbahn széles, fás útvonal, egy részét a Spielbuden-Platz adja, a világ tengerészeinek híres mulatóhelyeivel. Hamburg igazi lakónegyedei, melyek az Alster jobb- és baloldalán vannak, régebben sem nélkülözték a fát és a fűvet. Manapság alig van ezekben utca fa nélkül, a parkok és játszóhelyek sokasága csodálkozásra készíti az idegent. A Heiligengeistfelden hatalmas testgyakorlóhelyet rendeztek be, központi helyzeténél fogva ez a legszerencsésebb stadionok egyike Németországban. Az építő Németország tette Hamburgot egyetemi várossá, a mindössze tízéves egyetem roterbaumi építkezései a német birodalom második városához illőek. Az új egyetem világarányokra szabott intézetekkel dolgozhatik (világgazdasági levéltár, trópusi intézet, spanyol-portugál-amerikai intézet, Ázsia és Afrika valamennyi nyelve, stb.).

Azt mondják a hamburgiak, hogy városuk élete ma csupán a fele a világháború előtti Hamburgnak, de még mindig a világ harmadik és a kontinens első kikötője; csupán Newyork és London múlja felül. Ezt a helyet minden erőfeszítésükkel megtartják, épít a hajógyarak tömege is, ha nem is szárazföldi arányban. A Poroszországgal tavaly kötött megegyezés biztosítja most már a kikötő közlekedési és gazdasági fejlődését, megadja a szükséges mozgási szabadságot és terjeszkedési lehetőséget.

Stuttgart Hindenburg-tere már „jövő városa“ képe. Egyik felén a pályaudvar emelkedik, másik oldalán az új stílus üzlet- és lakóházszörnyetege, mely mögött 1929 nyarára készült el egy még nagyobb méretű épület. Az érkező utas lenyűgözötten áll meg: íme, a falanszterbirodalom. De még a modernizmus ellenségei sem tagadhatják, hogy szép ez a tér, ha elüt is a megszokottól.

Zöld mély tányér fenekén aranyló, piros, kék, sárga bájos folt: ez Stuttgart. Elragadó régi, színes német házak csoportja. Parókáscopfos világ fliegendebblätteri kacagása. E házak között él és hat talán

legjobban az új német építőművészet, mert e két szélsőség városa lett Stuttgart. Új házai a legeslegmodernebbek, a Neues Stuttgarter Tagblatt tizenötemeletes vékony épülete a régi színes házikók között a delizsánsz kocsijai közé robogó autóbusz. Az új építőművészetet itt ismerheti meg az ember legegélyesebben: még néhány új középület kell a modern magánházak mellé és Stuttgart lesz az első újstílusú város. A huszadik század eljövendő lakóhelye. Miért éppen Stuttgart egyike a legmodernebbeknek? Két tényező teszi ezt: a környező nagyipar, meg a nagyhírű műegyetem. A pályaudvar kilencemeletes tornyának, mely a veronai Scaliger-híd tornyának modern másolata, már komoly története is van: a Spartakusz-harcokban a torony tömör, nehéz építése várat biztosított az üldözött kormánynak és védelmi központot a rendőrségnek; többször is megtette ezt a tőle nem várt szolgálatot. Lassan építették az épületet tovább, míg végre 1922-ben átadhatták a forgalomnak. Ma szeretik és büszkélkednek vele, külön nevet is adtak neki: „a svábok köldöke.“

Mint valami modern, technidzálts lovagvár, olyan kívül-belül ez a pályaudvar. Csarnokai magasak és fatetősek, a hatalmas falak közt szinte eltörlődik az ember. A nyüzsgő tömeg láttán olyanféle érzése van az embernek, akár Bologna főterén, a magas nyersfalak tövében. Stuttgart áruházai szintén a legmodernebb és legcélszerűbbnek tartott alkotások; acélvázak testükön, hosszú ablakaikon és nagy reklámfelületeiken ugyancsak van bámulnivaló. A hagyományos Giebelhaus-stílust igyekeznek összeegyeztetni a legmodernebbel Stuttgart legújabb épülete, a Németiség Háza (Haus des Deutschtums), mely a Charlotten-Platz régi házai között érdekesen hat ritmusosan ismétlődő tetőszobáival. Ez ad hajlékot az 1917-ben alapított Deutsches Ausland-Institutnak. Kétségtelen, hogy az új német építőművészetnek immár a stuttgarti műegyetem a központja. Bizonyos mértékig európai központot is jelent ez, hiszen Németország jár az építés terén legelői. A stuttgarti építésztanítványok elsősorban Stuttgarton próbálják ki friss tudományukat, ezért látunk a városban olyanféle lapos lakóházakat, melyeknek utcai fala csupa ablak. Figyelemreméltó kísérletei közé tartozik a szakkörökben sokat emlegetett új lakótelep, a Weissenhof-Siedlung is. Lapos, díszítő kiugrások nélkül épült fehér házkatulyák sok sora ez, legjobban így tudom érzékeltetni a képüket: szanatóriumosan tiszta és célszerű, modernizált afrikai utcák. A nagy fehér simaságokat sok és jól alkalmazott élő zöld tarkítja.

Köln nagyszabású sajtókiállítását, a Pressa tette az építő Németország említésre érdemes helyévé. A Pressán mutatták be többek között a Stahlkirchét, az acélból való templomot. A bemutatás célja az volt, hogy ránevelje az idegenkedő egyházi köröket a modern technika alkalmaztatására. Hangsúlyozták, hogy a templomépítés elvilágiasodásától, az egyházi épületek „gyárformájúságától“ nem kell félni; az ily épületek templomjellege bármely építőanyag alkalmazásánál, bármely technikánál feltétlenül kifejezésre jut.

A Pressának nevezetes jelentősége van Köln építéstörténetében. A sajtókiállítás céljaira ugyanis a Rajna jobboldalán levő terület mutatkozott legmegfelelőbbnek, míg a régi Köln maga a folyam balpartján

fekszik. A rendes kiállítási terület mellett még a tőle északra fekvő egyéb részeket is felhasználták a Pressa céljaira s az egész balpartot rendezték ebből az alkalomból. Ezáltal megvetették az új, modern Köln alapjait a régi balparti város teljes érintetlenségével. Kölnnek szintén megvan már a maga felhőkarcolója a Hansa-Ringen: üzleti épület, van vagy tizenhét emelete. A város nagyarányú lakásépítő programja teremtette meg Köln-Zollstock, Köln-Kalkerfeld és Köln-Mühlheim kiterjedt Siedlungjait. A kor szavát követve készült el Köln modern stadionja is.

Lengyel-Szilézia elcsatolásával nagyot nyert jelentőségében Szilézia ősi fővárosa: Boroszló, Kelet-Németországban az ipari és mezőgazdasági áruk főpiaca. Gazdag, forgalmas, erős. Lakossága 600.000 főnyi, ami komoly nagyvárossá teszi. Az építési versenyben előkelő helye van még a háború előttről. Az 1913-ban elkészült Jahrhunderthalle a világ legnagyobb kupolájával dicsekedhető vasbetonépület s az 1924-ben épített Messehoffal együtt nevezetes előfutárja az új épületformáknak. Kiválik Boroszló a kertépítészetben is; a Jahrhunderthalle és általában a kiállítási épületek körül megteremtett parkja páráját ritkítja. Történelmi kertsorozatában a barokkert, a fejedelmi reneszánszkert, a polgári reneszánszkert, a minnesängerkert, a Karolingek korának kertje, meg a japánkert gyönyörködte. Legújabb épületei közül az 1928-ban elkészült Stadion érdemel figyelmet. Budapest boldog lehetne egy ilyen nagy, ennyire célszerű és ilyen szép stadion birtokában. Erdők övezik tágas testedző mezeit, nagy-szerű öntözőhálózat gondoskodik az üde zöldről. A ruhatárak, öltözők, fürdők az új belső építészet lehető leggyakorlatibb eredményei. Boroszló bíróságai is tavaly költöztek be új stílusú épületóriásukba, a rendőrfőnökség pirostéglás mammutpalotája is 1928-ban készült el; rohamosan alakulnak az üzletek a kurfürstendammi példák után; a Petersdorff-áruház a mai irány egyik reprezentatív épülete. Siedlungokban itt sincsen hiány; annyival inkább, mivel a város az elvesztett Posen-tartomány menekültjeivel is erősen szaporodott. Érdemes megemlíteni azt a nagy nyaralóhely- és télisportkultúrát, mely az Óriáshegységben ér el egyre nagyobb arányokat. Az építő Németország egyetlen parkká varázsolta az egész hegységet.

Lipcse háború óta való fejlődését egyetlen adat megmondja: a vásárlátogatók száma az utolsó békeévben 20.000-et tett ki, ma 180.000. A vásárok szükségleteire folyton újabb és újabb csarnokokat kell emelni. Az 1895-ben elkészült Städtisches Kaufhaus hamarosan elégtelennek bizonyult, megépítették a Handelshofot. A Zentralmesspalast meg a Speckhof mellett a vásárpületek egész serege követte őket, 1925-re azután megnyitották a 89 m hosszú és 45 m széles Untergrundmesshaus-t. Ez volt az első földalatti vásárhelyisége a világnak, mely megszabadította a város történelmi épületekben bővelkedő vásárterét a hosszú facsamokoktól. Gazdasági és nemzetközi jelentőségében minden egyéb vásárt felülmúl az 1920-ban alapított Technische und Baumesse. Láttam az 1929-i Főire de Paris-t, a franciák legnagyobb ilyenmű intézményét; ez a lipcsei mellett egészen eltörlődött. A hatalmas tágas csarnokok egész városa épült külön e vásárfajta céljaira; tizenhat

levegős, világos csarnok mellett még kiterjedt szabadtéri kiállítási hely várja a 2.500 kiállító céget (ezidén ennyi volt). A világot uralmába vett technikai kultúra minden ötlete, valahány sikere és próbálkozása mind idejön; huszonegy ország állította ki legjobb és legmodernebb gépipari alkotásait. Szerszámgépek, textilgépek, mezőgazdasági és gyarmati célokat szolgáló gépezetek, a különleges gépek minden fajtája, motorok, forrasztó és vágóberendezések, szállítási készülékek, az elektrotechnika, a hőtechnika, rádió, közlekedés, a vas- és acélgyártás minden foka a nyersanyagtól a kész gyártmányig, a precíziós mechanika, a kémiai technika, az építőanyagok, építkezési gépek, új szerkezetek mind bemutatásra kerülnek. A lipcsei vásárból legcélszerűbben lehet megismerni a világ egy-egy esztendei technikai előbbretűtését. A Bugramesse (Buchgewerbe und Graphik) önmagában is nagyjelentőségű intézménye egyre növekvő fontosságra jut a hozzákapcsolódó papíráru-, irodaszükségleti és reklámcikkek vásárával. Az építő Lipcse három moderm alkotása még a Grassi-Textilmesshaus, a Messhaus Union és a Ringmesshaus. A háború alatt, 1916-ban, fejeződött be a Deutsche Bücherei épülete, ebből az érdekes intézményben minden németnyelvű könyv megvan, amely 1913 január 1-e óta bárhol a világon megjelent.

Brémában nincsenek bérkaszárnnyák, 300.000 lakosa csupa családi házban él s a családi házak e városa nagyobb kiterjedésű, mint némely milliós város. Berlinben átlag 76 ember esik egy házra, Hamburgban 39, Boroszlóban 52, Brémában csupán 8. Ez a jólét felmenti Brémát a Siedlungok építése alól. Modernség tekintetében azonban a brémai Böttcher-Strasséban lelhetjük meg Németország egyik legfurcsább épületét, a Paula Modersohn-házat. Az asszír építmények díszítő formáit látjuk rajta különös modernséggel keverten; az északias vörös téglá betonlemezekkel együtt van alkalmazva nyugtalan hatással, akár valami klasszikus ornamentikával ellátott kubista festmény. Jellemző példája annak a szellemi bizonytalanságnak, melyben a német lélek egysége él. Bréma kikötője úgy regisztrertonnára, mint hajószámra 1926-ban elérte a legutolsó békeesztendő forgalmát; az 1928 évi adatok regisztrertonnákban háromszor akkora forgalmat mutatnak ki, mint az 1913-beliek, a hajószám pedig mintegy harminc százalékkal magasabb. Bremerhaven, Brémának hatvankét kilométerre fekvő tengeri fiókja tonnára elérte már a régi állapotot, hajószámra azonban még nem. Legújabban a műtrágya szerepel erősen Bréma kiviteli áru között; a kálisók számára nemrégiben építettek nagy raktárakat. Gyapotban Bréma az európai szárazföld első piaca. Még a háború alatt megépítették Európa legnagyobb gabonatarolóját. Bremerhaven elsősorban a személyforgalom lebonyolítására szolgál. A Lloyd-csamokhoz az 1927-ben megépített Columbus-rakodópart csatlakozik a Columbus-pályaudvarral és az új utascsamokkal. A banánfogyasztás óriási elterjedése teremtette meg Bremerhaven külön banánpályaudvarát, mely a Norddeutscher Lloyd Kanári-szigetekre járó banányorshajóinak rakományait helyezi át vasúti kocsikba. Új nagyipari vállalatok a Roland-malom kilenc silójával, meg a Hag-káv (Kaffeehandelsaktien-gesellschaft) nagy telepe.

A hajóépítés rendíthetlenségét a Weser-gyár által készített új Bremen óceánjáró mutatja. Mint a Hamburg-Amerika Linie, úgy a brémai Norddeutscher Lloyd is megindult az egykori világpozíció visszaszerzésének útján.

A három nagy Hansa-város közül legcsendesebb a legkisebb, Lübeck. Oly szép a Backsteinbau e régi városa, vörös falaival, zöld tetőivel ma is annyira frissen ható, hogy vétek hozzányúlni. Nincs is egyéb háború utáni épülete a belsővárosban, mint a hamburgi nagy Karstadt-cég áruháza, mely nem nagyon rí ki a középkori keretből. (Figyelmet keltő, hogy a Karstadt-cégnek most a nyáron készült el egy palotája Párizsban a Boulevard Montmartreon.)

Karlsruhéban van a legrégebb német műegyetem, a város pedig a „fejedelmi“, a koncentrikus városrendezés régi iskolapéldája. Legyező az egész Karlsruhe, minden utcája a nagyhercegi kastélyba fut. A sugárutcaikat körkörösen szaladó harántutcák szelik, a kastély körül pedig nagy körút gyűrűződik a Zirkel-Strasse teljességeként a kastélykertben. Az egész legyezőt szalagként átszeli egy szép széles út. Azt várhatnák, ily építészeti múlttal Karlsruhe is igyekszik új stílusú épületekkel növelni érdekességét. Az új építőművészet azonban nem hatolt beljebb a pályaudvarnál, mely bizonyos mértékig hasonlít a stuttgartihoz.

Majna-Frankfurtban a nagy városátalakító tervek most készülnek. Az új stílus monumentális épületeit még nem látjuk, új lakóháztelepei már vannak. Régi kereskedelmi vásárai 1919 óta mint minta- és behozatali vásárok szerepelnek, nagy népszerűségük Lipcse példájára építkezésekre szorítja a várost. A fő üzleti útvonal, a Zeil élénk részt vesz a német üzletek ragyogási és modernizálódási versenyében.

Düsseldorfot régi művészeti akadémiaja a német képzőművészet egyik központjává tette. A város ezért hajlamos az építészeti moderniségre; nagy erőfeszítése, az ismert Gesolei-kiállítás, kiemelkedő eseménye volt a háborúutáni németiség életének.

Hannover a németek tudatában „Grossstadt im Grünen“ néven szerepel. Hatalmas rétek nyomulnak be északnyugatról és délről a város testébe, keletről pedig erdőség fogja be félkörben. A világháború kezdetéig oly jól moderiüzték az egész várost, hogy a mai országos építőkedvben alig akad Hannovernek teendője. Az 1914-ben befejezett Stadthalle hatalmas kupolatermével és hangversenycsamokáival előfutárja már a tárgyilagos építésnek; a Stadthalle mögött, az Eilenriede ölén szép stadiont rendeztek be. Legmodernebb épülete ma az egyik napilap felhőkarcolószerű palotája, melynek tetején csillagvizsgáló van.

A közelben levő Hildesheim ódon épületszépségei mellett nyitotta még Hindenburg 1928 májusában Európa legnagyobb belső zsilipjét, mely az Innerste vizét kapcsolja be a Mitterand-csatomarendszerbe.

Essen modern, új kiállítási csarnoka a város nagyméretű kiállítási parkjának fődíszé és különösen esti világító berendezéseivel keltett erős feltűnést.

Mannheim óvárosa régtől fogva híres 136 téglalappól álló, sakk-táblaszerű háztömbjéről. A newyorki számozott, egymást derékszög-

ben szelő egyforma utcák nem jelentenek „amerikai“ kitalálást, még 1606-ban így alapította Mannheimet IV. Frigyes pfalzi választófejedelem. Az utcáknak nincsenek neveik, hanem a háztömbök kaptak betű- és számmegjelöléseket. Az egész négyszög-várost körbefutó széles út veszi körül a Rajnától a Rajnáig. Mulatságos, hogy Mannheim újabb, modernebb városrészei lettek görbébbek. Annál nyílegyenesebbek azonban az Erlenhof nevű most épített lakótelep utcái és épületei. Nagy „Siedlung“ ez az Erlenhof, melyben kétszobás lakásnak 48—56, háromszobásnak 70—75, négyszobásnak 100—109 márka a havi bére. Németországban nem akarják az új ház teljes értékét pár év alatt kipereselni a lakókból.

Magdeburg az 1927-i színészed kiállítás épületeivel írta bele nevét a legújabb építési törekvések történetébe. A születési kiállítás tornya felhőkarcolóként emelkedik azóta a város fölé; a belső kiállítási helyiségek kubista újszerűsége érdekesen elütött a történelmi anyagtól. Magdeburg egyébként is hálás talaja az új építészetnek, legismertebb ilyen épülete az általános betegsegélyző pénztáré; érdekes, különösen ható, nem kendőzött vasbetonalkotás. A lakótelepek inkább a mi vidéki apró sorházainkhoz hasonlítanak.

Drezdában az építési láz aránylag csaknem annyira szembetűnő, mint Berlinben. Az Elbe Vogelwiesének nevezett árterületén a modern házak egész új városa keletkezett, melyben a Bürgerheimek óriási épületei nevezetesek. Ezekben minden öreg drezdai polgár nyugodalmas és szép otthont talál. Minden hatvanöt évét betöltött drezdai férfi meg nő helyet kap itt, külön elegáns szobája van minden „szegénynek“; hideg-melegvíz a szobában, öreg házaspároknak két szoba, szép bútort, fürdő, virág. A második Bürgerheim még szebb, mint az első. Drezda polgárai külön adót fizetnek erre a célra. Az 1928-ban rendezett drezdai technikai kiállítás épületei közül világhírre tett szert a Kugelhaus. Vasbetonból készült gömbalakú épület ez, mely korongtalapzaton áll. Üzletek voltak benne a kiállítás alatt, meg egy kávéház. Csupán technikai bravúr. Drezda Berlin mintájára szintén lakások és iskolák építését helyezi legelőbbre. Modern iskolalapotáit a Bárczykorszak századeleji iskolaépítő lendületére emlékeztetnek. Az új gyárépületek közül bizonyos elismertséghez jutott a drezdai Ememann-Werke. Nem feledkezhetünk el Drezdában sem a stadionról, mely a Grosser Gartenben van. A régi „Sport-Platz“ kibővítésével itt a többi nagy német városhoz illő nagyszabású sportterületet nyertek. Megjegyzendő, hogy e modern német testgyakorlóléhelyek nem egyesületek kizárólagos birtokai, hanem azokat mindenki használhatja egyéni személyi garancia vagy felelős vezető mellett.

Műtörténeti és építéstechnikai szempontból a Zwinger megmenetése Drezda legnagyobb feladata. Éveken át végzett gondos munkával sikerült már félig rendbehozni, most a második résszel harcol az építész-tudomány.

Potsdam az Einstein-toronnyal adta jelét a legújabb építési stílus iránt való fogékonyságának. Hatásában olyan e torony, mint az Einstein-elmélet maga: magyarázatok után is homályos.

Heidelberg minden bájosága mellett még szebb akar lenni: új

egyetemi épületekre hirdet pályázatot. A modern építőművészeinek próbaköve lesz ez a pályázat; monumentalitással nem szabad Heidelberget agyonütni.

Mintha a nagy építő bajor királyokkal, I. Lajossal, II. Miksával és II. Lajossal befejeződött volna a bajor építés korszaka, Bajorország nem vágyódik új alkotások után. Heim und Technik címén tavaly nyáron rendezett München mintalakásos kiállítást, nagy építkezésről azonban nem beszélhetünk a bajor fővárosban, kivéve a germán szellem egyik legnagyobb háború utáni alkotását, a Deutsches Museumot. A múzeum szigetén buzgón dolgoznak, a mai technikai világszemlélet legérdekesebb gyűjteménye tanulmányi épületet kap hétmillió márka költséggel. A földkerekség legnagyobb épülete lesz ez a Studienbau. A háború vége óta sok szó esik München művészeti jelentőségének hanyatlásáról. A tizenkilencedik század gyönyörű eredményei után nehéz meg nem látni a stagnálást; kiváló és sikeres művészegyéniségekben a mai München igazán nem bővelkedik. A város maga nagy erőfeszítéseket tesz Kunststadt hírének és jelentőségének fenntartására, az ilyesmit azonban nem lehet erőltetni. A képzőművészeti ágak közül ma az építészet áll legközelebb a technikai világképhez, München éppen ezt hanyagolta el, Stuttgart ebben ugrott az élre.

A többi bajor várostól nehéz modernesedést kívánni. Nürnberg, Augsburg, Regensburg, Würzburg, Bamberg hogyan is vezethetne modern építkezések dolgában? Kétségbeejtő önmegtagadás volna minden ilyen lépésük a belsőváros területén.

Nürnberg a korszerűséget valóban nagyszabású stadion építésével szolgálja. Még 1921-ben felállította testgyakorlási hivatalát (Stadtamt für Leibesübungen), mely 1927-ben szép és rendkívül célszerűen berendezett épületet kapott. Kitűnő sporttelep csatlakozik a hivatalhoz. A stadion ötvenezer nézős főversenypályával, gyakorló pályákkal, úszóstadionnal, napfürdővel, számos tennispályával, tomaépülettel, pompás öltözőkkel és fürdőekkel a Duzendteich közelében épült fel; a hozzátartozó erdővel és üdülőparkkal Nürnberg modern büszkesége. Egységes nagy építkezési tervet szintén készítettett Nürnberg a régi városon kívüli részek számára. Újstílusú épületei közül a Phoebus-Palastot említhetjük fel, meg a Herschelschule és Uhlandschule melletti lakótelepeket. Ez utóbbiak 2.000 lakást jelentenek.

Augsburgban van tudvalevőleg a világ legrégebb kislakásos telepe, a Fuggerei, százhat lakással 1519-ben építtette ezt a három Fuggereifivér, ma is kiváló állapotú az egész és mindössze évi 4 márka 12 pfenniget kell fizetni benne egy lakásért. Ennél olcsóbbat a modern Augsburg sem tud építeni.

Vissza kell térnem Berlinre, az építő Németország Szívére. Azt mondják róla, hogy mindig csak lesz, de valójában nincs meg soha. Így is van, kevesebb berlini születik, mint amennyi meghal; halódó város félelmes növekedését látjuk. Berlin felülmúlta már Párizst, de egyben követi: a birodalom minden értékét magábavonni igyekszik. Nemcsak az áruházakat szaporítja benne a központosító gazdaságpolitika, hanem a nagyipart is arra ösztönzi, hogy telepeit Berlinbe tegye át. Különösen a nyugati nagyvállalatok jönnek Berlinbe egyre

sűrűbben. Grünewald és a város között erősen folynak az 1930-i nagy építési kiállítás munkálatai, melyekre tizenhárommillió márkát szavazott meg a tanács. A kiállítás épületei és parkjai tíz évig szolgálják majd az építőművészet és ipar oktató céljait; a terv az építő Németország állandó iskoláját óhajtja itt megteremteni. A Stadtbahn a kiállítás forgalmi igényeinek kielégítésére háromemeletes pályatestű új pályaudvart kap. A talajmunkálatok kiásott földjéből nyolcvan méter magas mesterséges hegyét akarnak építeni. A birodalmi gyűlés tervezett új palotáján kívül új palotát kap a birodalmi hadügyminisztérium, a birodalmi bank, a berlini egyesült közlekedési vállalatok központja. Négy monumentális új palota hosszú korszaknak is elég, nem egy lendületes évtizednek.

A panasz, a közeljövő miatt való bizonytalankodás általános ma a németeknél. E mellett szórakozók és vígabbak, mint a franciák. Dolgozni rengeteget kell Németországban, de az őszinte és érdektelen szemlélő azt állapítja meg helyszíni tapasztalataiból, hogy Franciaországban még többet dolgoznak. Furcsán hangzik, de ezjajigazság: a nyertes francia nem épít annyit, nem szórakozik annyit, mint a vesztes német, de legalább annyit dolgozik. Nem elegánsak ma sem a német városok emberei, de a nagy tömegek is rendesen öltözöttek. Elegáns nő és különösen elegáns férfi sokkal több van Magyarországon, viszont sokkal több rongyos és szennyes is. Meztlábos felnőtt embert Németországban nem látni, még gyermeket is alig. Koldus nagy ritkaság. Magyarország a kevesek jóllétének, Németország a tömegek rendes életének hazája ma is, a nyomasztó gazdasági helyzet és általános panasz idején. A polgári és emberi öntudat nagyobb benne. Az emberek nem köpködik tele a gyalogjárókat, nem szemetelnek. Azt a bizonyos német neveltlenséget Berlin mutatja leginkább, ahol divattá vált újabban a nagy munkaütemmel, lázas sietéssel menteni minden rosszmorúságot. Azt hiszik, ez az igazi „amerikai tempó”. Berlin szellemi vezetőinek volna kötelességük e nagy tévedést a berliniek szeme elé tárni. Ma már az amerikaiak hasonlíthatatlanabban európaiabbak, mint sok berlini. Általánosságról van természetesen csak szó, a durvák azonban maradandóbb hatást keltenek és ők adják a város modortalanságának hírét. Az igazi urbanitas hiányzik Berlin lakosainak többségéből; vidékről feljött emberek nekidölyfösödő, félművelt városiassága érződik rajtuk; a vidék szerény tisztességtudását már elfelejtették, a város finom érintkezési technikáját még nem tanulták meg.

Az építő Németország ma világérdeklődés tárgya. Amily mértékben elismerés éri, olyan arányban vannak kételkedő szemlélői is. Sok véleményt hallottam arról, hogy ennek a nagy előrerohanásnak valami rettenetes összeomlás lesz a vége. Lehet. A világ gazdasági élete új formák küszöbén áll, de bármi jöjjön is, amit építettek, megvan, nem fűjja el semmi gazdasági átcsoportosulás. Gondoljunk el egy, a háborúvég óta kíméletlenül építő Magyarországot, mennyivel nagyobb volna ma a nemzeti vagyon és mennyivel könnyebb az élet! Az egységes Németbirodalom az ő életének legnehezebb évtizedét átépítette, s ezt bizonyára jól tette.

KILIÁN ZOLTÁN