

BUDAPEST VÁROSRENDEZÉSE

BUDAPEST városrendezési kérdései több, mint fél évszázadnyi szünet után ismét az érdeklődés központjába kerültek. 1871-ben készült utoljára általános városrendezési terv a fővárosról,¹ ettől az időtől fogva a megadott keretek betöltése, a lázas terjeszkedés jellemzi a város fejlődését. Ez a terjeszkedés sokkal rohamosabb volt annál, semhogy a közben felvetődő rendezési kérdések kellő időben tárgyalhattak volna. Amikor a kormány az 1870: X. t.-c.-ben a tervezett Sugár-út (a mai Andrásy-út) területének kisajátítására a szükséges anyagi eszközöket a Közmunkák Tanácsának rendelkezésére bocsátotta, még sok zúgás, morgás fogadta e terveket. Sokan voltak, akik az egész ötletet az idős Andrásy és Tisza Lajos arisztokratikus szeszélyének tartották csak, s dacára a rendkívüli adókedvezményeknek,² előre is csúfos kudarcot jósoltak az egész vállalkozásnak. Ehelyett pedig mi történt? Ha megnézzük az egykori jegyzőkönyveket, azt látjuk, hogy a Tanácsnak majd minden ülésén szerepel egy-egy sugárúti telekvétel és beépítés. Gyorsan kiépül a Sugár-út, sőt valamivel később a nagykörút is és tizenkét évvel a kishitűek sopánkodása után már „oly nagyszerű volt a haladás, hogy hozzá hasonlót — tekintve a város népességét és a rendelkezésre álló eszközöket — a régi Európában egyáltalában nem találunk, vele versenyzőt pedig csak igen keveset és csak az Újvilág, Amerika, rohamos fejlődésének mezején kereshetünk“.³ Ezt a megállapítást joggal teszi Országh Sándor 1883-ban, mert ha csak 1867-re tekint is vissza, amikor Budának, Pestnek és Óbudának lakossága 186.360 lélek volt, az ő idejében való 412.000-hez viszonyítva, a fejlődést rendkívülinek kellett ítélnie. Ma pedig, amikor a főváros lakossága 984.738 főre rúg,⁴ joggal mondhatjuk, hogy ez a terebélyesedés sok mindent érthetővé — ha nem is menthetővé — tesz az elmúlt fél évszázad városrendezési mulasztásaiból.

Budapest úgynevezett „újváros“. Hagyományai, tapasztalatai nem voltak elegendőek az eléje tornyosuló feladatokhoz képest, amelyeket így kifogástalanul meg sem oldhatott. A feladatok viszont

¹ 1871 november i-én járt le a Közmunkák Tanácsa által Budapest általános szabályozási és beosztási tervzetére hirdetett pályázat, melyet 10 pályamű között Lechner Lajos nyert meg. Feszt Frigyes II. díjat kapott.

² Az 1871: XLII. t.-c. az első 15 éven át teljes adómentességet, a második 15 évben pedig házbéradómentességet engedélyez a Sugár-úton és a Nagy-körúton épülő házaknak.

³ „Budapest középítkezései 1868—1882“, írta Országh Sándor miniszteri tanácsos, országgyűlési képviselő, a Közmunkák Tanácsának és a székesfőváros törvényhatósági bizottságának tagja.

⁴ Illyefalvi I. Lajos 1929-es fővárosi statisztikai zsebkönyvéből.

halasztást nem tűrtek. A nemzet 1867-ben kibékült királyával, önállósága újra törvényesen biztosított, de bár Széchenyi István gróf már a 40-es években belátta egy „szép, gazdag és hatalmas magyar központnak szükségét“, az országnak még akkor sem volt méltó fővárosa. Gondoljuk meg: a Duna pesti partsorát a régi Lloyd-épület fejezte be, a Ferenc József-tér „sár, vagy por fészke volt“, melyben az Akadémia egyetlen épülete jelentette a „jövő Fel-Duna-sor kezdetét“. Maga az egész Dunapart mindkét oldalon „csúnya, bűzös hely vala, hová a város szemetjét rakták le, csak a belső utcák voltak még köveze, a Váci-körút, a Kerepesi- és Üllői-utak télen csaknem járhatatlanok voltak“. „A Terézváros a keskeny, szűk és bűzös utcák tömkelegét képezte, mely minden betegségnek, minden járványnak fészke volt“. A városliget „szúnyogoknak volt csendes tanyája“. A várhegy lábazatát „ott bozontos cserjék, dísztelen bokrok, itt alacsony, kétes jellegű, rozszant kis házak vette: körül“. Egy pár elemi iskola, rozszant házakban; pár középiskola, még a németesedés átkai alatt nyögve; egyetemünk épületek nélkül, két német és az egy Nemzeti Színház alkották Pest-Budát akkor — valóban édes-kevés ahhoz, amit egy új erőre kapó nemzet fővárosától elvárhatott.

Ha Széchenyi és József nádor ékkor élnek: Budapest páratlanul érdekes fejlődésnek néz elébe. Széchenyi azonban már csak emlékében élt, József náddal pedig hosszú időre sírba szállt a művészi ízlésű, szuverén ítéllettel bíró, nagy városépítő. Ha azon idők erre vonatkozó eseményeit és irodalmát figyeli az ember, rezignáltan kénytelen megállapítani a tényt, hogy nem volt igazán alkalmas férfi, aki ezt a nagy feladatot megoldhatta volna. Idősb Andrássy Gyula gróf elvégre akármennyire is át volt hatva a cél fontosságától, mint miniszterelnök, nem csinálhatott meg maga mindent. Életre hívta a Fővárosi Közmunkák Tanácsát, a londoni Board of Works példájára (de a főváros önkormányzati jogára való tekintettel annál sokkal kisebb jog- és hatáskörrel)¹, saját maga elnökölt az első üléseken, majd átadta helyét Tisza Lajosnak, Szapáry Géza grófnak, s utóbb Podmaniczky Frigyes bárónak. Kétségtelen, hogy a nehéz feladatot vállalt Tanácsnak vezetői mind kiváló, feddhetetlen jellemű hazafiak, akik igen sokat tettek is. Kétségtelen továbbá, hogy különösen Podmaniczky alatt alapvetően fontos alkotások kerültek tető alá (a főváros csatornázási terve, az építési ügyeket szabályozó utasítás, stb.), mégis lehetetlen attól a benyomásunktól szabadulni, hogy a főváros rendezésének fontos ügye a Széchenyi és József nádor alkotó lendületéből mindinkább a lassú, de biztos elburokratizálódás útjára siklott.² Fatálisán hiányzott azidőben a nagy városépítők átfogó szemlélete.

A baj mindjárt a városrendezési tervekkel kezdődött. Az 1810-i budai tüzvész, mely 600 házat hamvasztott el s az 1838-i árvíz, mely Budán és Pesten 5.016 házból 2.952-öt rombadöntött, tulajdonképpen tabula rasat teremtettek, s méltán számíthatjuk mindkét szerencsétlenséget legnagyobb városrendezőink közé. Kétszeresen hiba tehát,

¹ OrSzágh Sándor i. m.

² Ezt az átmenetet igen szemléltetően jellemzi Jeszenszky Sándor, „Szép Budapest“ című művében (Budapest, 1928.)

hogy a már említett 1871-i tervpályázaton egy olyan munkának adták a pálmát, amely a maga szürkeségében, koncepciótlanságában arra érdemes igazán nem volt. Bár a Dunát teszi meg (helytelenül) a város főtengelyének, később a partokat szerencsétlen módon vezetett építkezésekkel elzárja a forgalomtól,¹ semmi tekintettel nincs a város szellőzésére, s ami még nagyobb hiba, Pest akkori elrendezésén semmi változtatást nem tart szükségesnek a szomszéd községek jövődő bekapcsolásával összefüggésben. Jeszenszky Sándor igen szellemes és elfogadható magyarázatát adja ennek az érthetetlennek látszó pályázati döntésnek: Lechner terve készült „a legtöbb bürokratikus körültekintéssel“, nem forgatta fel azt, ami eddig történt, nem vetett fel kényelmetlen új ideákat, s így legkönnyebben be is volt illeszthető a rendelkezésre álló hitelkeretbe. Erről a tervről hitték akkor, hogy a főváros fejlődésének „egy-két századra nyújtja a keretet és alapot!“

Ahogy ez a kardinális fontosságú ügy, a város rendezési tervezete, elintéződött, olyanformán történt a többi ügyekkel is. A Közmunka Tanács 1874-ben küldi át „A főváros középítési rendszabályaidnak tervezetét a fővároshoz, ahonnan nyolc esztendeig nem kapta azt vissza. Az a sajnálatos dolog, hogy a főváros még a legégetőbb kérdéseket is hatásköri szempontból ítélte meg, okozta, hogy a szabályzatok csak 1882-ben, az „észrevételek, megjegyzések, javaslatok és módosítások egész özönével“² kerültek vissza a Közmunkák Tanácsához, hogy mint „Az építési ügyet a fővárosban szabályozó utasítás“ végre 1886-ban lépjenek életbe. Azt hinné az ember, hogy ezek után Valami jó szabályzatot kaptunk. Nem így történt. Talán mai szemmel túlságos élesen vennők észre a hibákat, s ezért csak azt említjük meg, hogy a szabályzatot a szakkritika már megjelenésekor elhibázottnak tartotta.³ Rossznak találták az övezeti beosztást, keveselték a villaszert, előkertes rayonokat, a tereket, sétányokat, s általában a növényzetet. Igen helyesen úgy látták, hogy az övezeti beosztás mintha a város erőszakos terjesztésére irányulna, az egyes építési övek határainak kitolása által. Meglepően modem felfogást tükröz vissza az az aggodalom, hogy a cottage-rendszer, a családi házak érvényesülése el van fojtva, ilyenek építése a mostoha közlekedési, csatornázási, vízvezetéki és közbiztonsági viszonyok közt lehetetlenné van téve. A városlígt és a III. övezet legnagyobb része csak villák és nyaralók építésének kedvez, a II. övezet pedig ki van szolgáltatva a bércaszárnyák elszaporodásának. Ha körülnézünk a fővárosban, meg kell állapítanunk, hogy az 1886-ban írt jóslás tökéletesen beigazolódott. Budapestnek csak villái és tömeglakásai vannak. A cottage, a polgári és kispolgári lakónegyed, mely szociális, közegészségügyi és minden egyéb szempontból annyira szükséges, Újpestre, Pesterzsébetre, Rákospalotára száműzetett. Ma sem mondhatunk mást, mint 42 évvel ezelőtt, hogy tudniillik a szabályoknak azon részét, mely a magasabb városrendezésre, szabályozásra vonatkozik, szeretnők „megváltoztatva látni“.

Vájjon nem kell-e szóról-szóra aláírnunk továbbá a szabályzatokat

¹ Jeszenszky Sándor i. m.

² Országh Sándor i. m.

fogadó kritika azon megállapítását, hogy „Budapest természetes fejlődési iránya a Dunapart, kivált észak felé, míg befelé a város további terjedése nagyon hosszú időre meg van akasztva a vasútvonalak és a város egyetlen nagyobb kertje, a Városliget által“? Ez bizony mind igaz. A halásorompók,¹ főpályaudvaraink, a kelenföldi vasúti töltés, mely mind fojtogatóbb hurokként feszül ennek a nagyráhatott városrésznek a testére, mind legidőszerűbb gondjainkat képezik, amelyeket már 1886-ban előre láttak avatott szemek, s melyeket mi mégis addig hagyunk fejlődni, hogy ma már a napi sajtó biztonsági szelepem sívít fel az elkeseredés.

Mi okozta azt, hogy azok, akik ezt belátták, csak a kritikára Szorultak, s akik viszont a város rendezését intézték, mindebből semmit sem láttak? Rakovszky Iván, a Közmunkák Tanácsának jelenlegi elnöke, nemrégiben nyilvánította ki azt a szándékát, hogy a külső Lipótvárosból lakónegyedet szeretne formálni. Persze, egyelőre nagy akadályai e terveknek az e vidéken, s a Duna jobb partján is elterülő gyártelepek, melyek csak akkor fognak innen eltakarodni, ha az óbudai híd megépültével a telkek fokozatosan értékesebbé, s így gyár- és raktártelepek számára hovatovább irrentabilissá válnak. De műyen hosszú út lesz ez! Könnyebb volna, ha annak idején azokra is hallgatnak, akik úgy látták, hogy „északi irányban az aquincumi szép völgy ismét nagy tért nyit, mely vidék mindazonáltal dacára, hogy a passzát szelek irányában leginkább előretolt helyzetben van, s így minden időközön át legegészségesebb vidéke leend a fővárosnak — csak a legtávolabbi jövőben képezheti majd egy épülendő külváros terjeszkedési irányát“, mivel a szabályozási tervezet az „óbudai hajógyár nyomán az egész vidéket gyárvárosnak veszejt“, az újpesti hajógyár miatt nemkülönben, a villanegyedet viszont a rákosi homokra képezeli!² A kicsinyesség, a szűk látókör jellemzik ezeket az intézkedéseket. A város urai, mintha még mindig a nagy árvíz okozta rémület borzongatná őket, a küszöbmagasságok minuciózus pontossággal való megállapítását esetenként maguknak tartják fenn. „A Duna-jobbpart kőpartja 24'-ről 27'-ra emeltetik fel“ (1878). „A II. kerületi Ilona-lépcső nyughelyein beállott süppedések a Közmunkák Tanácsának közgeivel (!) kijavították“ (1878). A Kálvin-tér díszítésére a Tanács négy darab díszkandelábert rendelt (1880) és elégtétellel jelenti, hogy viszont a Lánchíd lámpaoszlopainak dísztelen deszkaburkolatait eltávolította! A sugárúti körönd parkja számára gumitömlők szereztek be, „melyeknek alkalmazása által tetemes munkabér fog megkíméltem^!). Ez a biedermeieres aprólékosság így az idők távlatában kedvesnek is látszhat, csupán az vegyít némi ürmöt az örömbé, hogy mindez a pepecselés akkor történt, amikor például a fővárosnak még nem volt általános csatornázási terve sem,³ mikor közben oly ügyek is szőnyegen voltak, mint például a Fehérvári-út

¹ A fővárosi Építési Bizottmány 1878-ban több pályaszintű útátjárót engedélyezett (Építő Ipar, 1878. évf. 189. oldal) s ezek a problémák már akkor vetődtek fel. Az előre nem látó intézkedések következményei persze sokkal később váltak csak nyilvánvalókká.

² Építő Ipar, 1886. évf. 183. lap.

³ A terv csak 1885-ben készült el

kitűzése (1878), a kelenföldi pályaudvarhoz vezető út kiépítése (indokolatlan és érthetetlen törésekkel!), az Üllői-út szabályozási terve, a Nagy-körút kiépítése (melyből a kontinens egyik legsivárabb, legunalmasabb körútját sikerült elővarázsolni), a Rudas-fürdő kibővítése (hagyományos szerencsével az Erzsébet-híd tervezése előtt 12 évvel!). 1891 február 25-én „foglalkozott a tanács a Zsigmond-utca azon szakaszának rendezésével, mely a Lukács-fürdő előtt terül el“. Az ember azt gondolná, hogy most legalább hosszú időre biztosítják ezen már akkor is fontos utunk fejlődését, s tekintettel lesznek a Lukács-fürdőnek, mint gyógyfürdőnek szempontjaira is. De nem ez történik: „a fürdőt ugyanis a szabályozási vonalon részben tömör fal, részben csinos vaskerítéssel látják el a tavasszal. E miatt felhívja a Tanács a fővárost, hogy az említett kerítés létesítése folytán felszabaduló területnek az utca testéhez csatolása és rendezésére nézve tegye meg a szükséges intézkedéseket“. Lehet, hogy a főváros tőle telhetően a legjobban eleget tett e felhívásnak, de a Zsigmond-utca, különösen ezen a szakaszán, szűk voltával és rendtelenségével, mégis a főváros egyik legnyomorúságosabb útvonala lett. Típusa ez a szerencsétlen részintézkedéseknek, amelyekkel azidőtájt lépten-nyomon találkozunk, miközben fontos kérdések nyitva maradnak, vagy fel sem ismertetnek. Mivel nincs jó, általános rendezési terv, mely a főközlekedési irányokat előre kitűzné, az esetenként felmerülő kívánalmakat esetenként honorálják. 1879-ben szerzik meg a közúti vasút vágányainak Óbudától a Margit-híd felé való fektetése céljára szükséges területet az Irgalmas szerzettől, melynek „évenként egy aranyat“ tartoznak ezért fizetni, s 1891-ben engedélyezik az Erzsébet-malom iparvágányait, s azóta tolatnak és füstölnek a tehervonatok a Császár-és Lukács-fürdők előtti jobb sorsra érdemes Dunaparton, átellenben a festői Margit-szigettel. Ebben az időben építik fel az Andrassy-utat, mely „sehonnan sehová sem vezet“, ekkor dolgoznak azok az építőbizottságok, amelyek krajcárig kimutatják a lipótvárosi „Bazilika“ építéséhez felhasznált oltott meszet, de elfelejtkeznek egy kevés levegőt hagyni a templom körül; ekkor tervezi meg Ybl az Operát, a kontinens és azon század legnemesebb renaissance-ában, de amely elé a tér megváltására már csak 28.415 forintot számoltak ki, s örvendeztek, hogy szűk mellékutcák veszik körül, mert legalább nem kell az oldalhomlokzatokra holmi költséges kiképzés. Nem csodálkozhatunk, ha az Erzsébet-híd és az Eskü-tér rendezése (1894) meghaladták e korszellem teljesítőképességének határait,¹ s főként szerencsénknek² tudhatjuk be, hogy például a királyi Vár, a Halászbástya, a Szabadságtér, s az Országház alakjában oly fontos alkotások is maradtak ránk, melyekre mindig büszkén tekinthetünk. Közben a legképtelenebb ideák foglalkoztatják a főváros Tanácsát. Többek közt egy, a Tabánba vezető gyaloghíd építésének terve, mely „mint komoly dolog, már a jogügyi megbírálatás közegei elé jutott“ (1886). Már 1891-ben kér-

¹ Lásd Rados Jenő: „Budapest városépítészetének története“ (Technika, 1928. évf. 10. sz.).

² A szerencse abban állt, hogy például a Szabadságtér helyén az új épület lebontott óriási tömegei adtak lehetőséget, az Országház kifogástalan megoldása pedig nem volt befolyásolható „pénzügyi tekintetek által“.

vényt ad be a Közmunkák Tanácsához bizonyos Miller Ede Vince a „Gellért-hegyre vezetendő sikló, vagyis villamos fogaskerekű sodronypálya“ ügyében. Még nemrég a miatt főtt a feje a város urainak, hogy a Nagy-körút nem tud végre teljes hosszában kiépülni, de már új területek után kutatnak, s feliratban fordulnak a földmívelésügyi miniszterhez (1891), hogy a lágymányosi telkeket a Duna kotrási anyagával feltöltené.¹ Ugyanez évben vetődik fel egy, a Duna alatt építendő alagút eszméje is,² s ezekben a korai időkben kezdődött meg a fővárosnak reklámokkal való elárasztása is, amennyiben 1878-ban már egy Ghorin nevezetű polgár hirdetési oszlopok felállítására ad be kérvényt, s 1880-ban már a Középítési Bizottmány előtt fekszik Zilzer és Freund ajánlata, az útmenti fákat védő rácsokon alkalmazandó hirdetések ügyében.

Még egy körülmény játszott közre, amely a város fejlesztésének zavartalan menetét károsan befolyásolta: a főváros tanácsának érzékenysége, amely hatásköri villongások alakjában jelentkezett. Miután Széchenyi nyugati perspektívákhoz szokott szeme és izzó fantáziája felfedezte a „pesti homok és sár“ alatt egy nemzet fővárosának kifejleszhető körvonalait; miután az ő lelkes agitatódjára a fővárostól független tényezők, úgymint a törvényhozás, egy angol mérnök és a Rothschild hitele létrehozták a Lánchidat; s miután a berlini kongresszusról hazatért idősb Andrássy — felismerve a Széchenyi-féle koncepció jelentőségét, törvénnyel biztosította Budapest fejlődését: felocsúdott a municipium is, s egyszerre mellőzöttnek kezdte magát érezni és mind gyakoribb, hogy hevesen nekiment a Közmunka Tanácsnak, amelynek alapítása előtt a fővárosnak még csak pontos háromszögelési és lejtmerési terve sem volt.³ Városrendezési tervet is a Közmunka Tanács adott a fővárosnak, úgyszintén az építési szabályzatot is a Közmunka Tanács készítette el. A Közmunkák Tanácsa akkoriban haladást, európaibb látókört és anyagi lehetőségeket jelentett egyben, ugyanakkor, mikor a Városi Tanács az egyetlen fővárosi főmérnöki állás megszüntetését tervezte (1879) és fázósan elzárkózott egy vállalkozó ajánlata dől, aki kísérletképpen díjtalanul felszerelte volna az első távbeszélő berendezést a vízművek igazgatósága és a telep közt (1878).

E kicsinyes huzavonákkal szemben bizonyos, hogy Budapest nemcsak önmagáé, hanem az egész országé s amily mértékben élvezi egyrészt az egész ország szeretetét és támogatását, valamint az országos ügyekre való természetes befolyását, oly mértékben van joga az országnak is a főváros fejlesztésének munkájába befolyni. A múltat

¹ A készülő Zsolnay-gyár számára kellett volna a terület. A földmívelési miniszter még az évben visszairt, hogy nincs módjában a lágymányosi telkeket feltölteni. 35 évvel később a Tanács visszaadta a kölcsönt, egy másik miniszternek ugyan; ezúttal Klebelsberg Kuno gróf kérte a Tanácsot a Lágymányosi-tó feltöltésére s most a Tanács volt az, aki erre egyelőre nem volt hajlandó. Az eredmény egy maradt: a Lágymányos ma sincs feltöltve!

² „Tunel a Duna alatt“, Építő Ipar, 1891, 115. lap.

³ Pesten folyamatban volt ugyan a munka, de azt a fővárosi pénzalap segítette befejezéshez 12.000 forinttal. Budán és Óbudán ilyesmire nem is gondolhatták, itt 74.000 forinttal létesítette a pénzalap a méréseket, melyek végeredményben 1876-ban fejeztettek be.

tanulmányozva világossá lesz előttünk, hogy a város fejlesztésének, rendezésének termékeny időszakai éppen azok voltak, amikor a „kormány és a fővárosi törvényhatóság egyaránt át voltak hatva a feladat nagyságától”¹ s mikor azért kölcsönösen áldozatot is tudtak hozni.

A jelek azt mutatják, hogy Budapest fejlődésének újabb kritikus stádiumába jutott. Kívül esik kereteinken annak a megvizsgálása, hogy ez micsoda anyagi és szellemi okokra vezethető vissza, de tény az, hogy a városrendezés kérdései iránt úgy a szakkörökben, mint a közönség köreiből egyre fokozódó, örvendetes érdeklődés jelentkezik. Míg régebbi időkben a közfigyelem inkább egyes építészeti alkotásokra, egy-egy épület szépségére, stílusára, egy-egy építész munkásságára volt inkább irányozva s szinte arra is képtelennek látszott, hogy egyes objektumokat az őket körülvevő térben helyesen felfogjon (a Lipótvárosi Bazilika, az Opera, a Postatakarék, s még számos egyéb épületünk eltorlaszolója jellemzőek), most egyszerre mintha mindenki ezer méterrel Budapest felett lebegve nézné a várost, úgy tologatják az épülettömböket, úgy nyitják az utcákat, úgy tarolják le a többemeletes bérház-blokkokat (papiroson!), mintha játékházikkal játszadoznának. Egyszerre mindenki felismerte, hogy a főváros közlekedési rendje rossz. Nem is valamirevaló polgár az, akinek eredeti terve nem volna a Nemzeti Színház elhelyezésére. Mar nem házelkeket vizsgálgatnak az emberek, a legkisebb lépték 1:15.000, a főváros térképének léptéke, vonalzókat fektetnek végig az útvonalakon, érdekes, új rendezési lehetőségeket fedeznek fel. Nem lakást, nem nyaralót tervez a pesti polgár, hanem várost. Ha az ember elmegy egy vitaestre, melyen valamely városrendezési kérdés van tárgyként kitézve, meglepetéssel konstatálhatja, hogy ha minden új ötlet megvalósítható, Budapesten kő kövön nem maradna.

Bizonyos, hogy ezen felületi jelenségek mögött Budapest rendezésének igen kritikus problémái merednek a tárgyilagos szemlélő elé és hogy egész sora van a nem is nagyon halasztható kérdéseknek, amelyek egyrészt a háború, másrészt az azt követő zavaros esztendőök miatt összetorlódtak.

Az eddig felvetődött s többé-kevésbé megvitatott kérdések közül a Nemzeti Színház elhelyezése, az Erzsébetváros rendezése és az Andrássy-út belső torkolatának megoldása voltak azok, amelyek a közvéleményt is szélesebb körökben megmozgatták, s amelyek a szorosabban vett régi Budapest hibáit igyekeznek orvosolni. Míg azonban az új Nemzeti Színház problémája túlnyomórészt anyagi természetű (attól függ, mikor lesz pénzünk a könnyelműen, nagy hirtelenül lebontott régi helyébe újat építeni) — hiszen szép és városépítészeti is megfelelő megoldás könnyen kínálkozik a régi telek, s a gróf Vigyázó-féle ház felhasználásával, addig például az Erzsébetváros jelentősége már elvi kérdéseket is érint. Ez a fülledt, szűk utcájú, rossz levegőjű, elmaradt negyede a városnak azzal akadt meg fejlődésében, hogy Károly-körúti oldalára a főváros túlnagyszabású tervet készített. Minthogy azonban azokat ezidőszerint keresztülvinni

¹ Országgh Sándor i. m.

nem tudja, egyszerűen nem ad ki építési engedélyeket erre a városrészre. Nem lehet eléggé helyeselni a Közmunkák Tanácsának azt a legújabb keletű elhatározását, mellyel erre a területre is építési engedélyek kiadását határozta el. illetve rövid úton tisztázatni kívánja a fővárossal azt, hogy miképpen képzelte el e városrész rendezését? Némileg összefügg e kérdéssel az Andrassy-út belső torkolatának megoldása is. Mindkét rendezési terv ugyanis kombinációba veszi a Városház leendő kibővítését. Hogy a Belvárosnak ez a Nemzeti Színháztól a Bazilikáig terjedő szakasza a közeli jövőben lényegest átalakuláson fog keresztül menni, az valószínűnek látszik.

De ezeken a napisajtóban is részletesen meghányt-vetett kérdéseken kívül még sok egyéb is van. Itt van például az állandó kiállítás és vásárterület problémája. A jelenlegi Iparcsamok szűk és egyébként is a Városliget nem arra való, hogy vásárokat tartsanak benne. Az állat- és mezőgazdasági kiállítások és vásárok úgyis máshol, más időben bonyolíttatnak le. Igazán nagyszabású megoldása e kérdésnek szinte csak a vámmentes kikötővel kapcsolatban képzelhető el, de a főváros városrendezési osztálya ezt a sok lármával, zajos közlekedéssel és nagy tömegek forgalmával járó intézményt a „lágymányosi tó“ feltöltött részén, a Műegyetem és a tervezett tudományos negyed (a „magyar Dahlem“) csendjének tözsomszédságába véli elhelyezhetni. Súlyosbítja a zavart, hogy a leendő kiállítási területnek tulajdonképpen nincs is még gazdája: az Iparkamara, a város és a kereskedelmi minisztérium egyaránt érdeklődhetnének sorsa iránt. A Nemzeti Stadion ügye ehhez nagyon hasonló. Hol itt, hol ott tűnik fel egy-egy megoldási lehetőség, de amilyen gyorsan találnak neki helyet, olyan magától értetődő, hogy holnap másikat találjanak. Íme, két igen fontos, közlekedési, idegenforgalmi, telekpolitikai szempontból egyaránt jelentős intézmény, amelyek úgy keringenek, kóvályognak a város planumán, mintha a valóságban több, egyformán jó helyünk is volna számukra, hogy aztán végül, Isten tudja miféle szempontok szerint, esetleg a legrosszabb helyen rekedjenek meg. Itt van a Rókus-kórház is. Bent a város szívében terpeszkedik egy elhanyagolt, kórházi célokra ötven éves princípiumok szerint is alkalmatlan épület. Százszámra állanak meg előtte naponta a beteget szállító autók, pedig külseje után ítélve, bolthajtásos kapuja alatt piócát árulhatnak, s az ajtófélfához támaszkodva, hosszú csípővással a kezében várhatja fogfájós pácienseit a borbélymester. Még a tervei sincsenek meg az új Rókusnak, pedig még ekkor is milyen hosszú az út a megvalósításig!

A nagy feladatokon kívül pedig a kisebb feladatok egész légiója kiált megoldás után. A már említett Zsigmond-utcai rókatorok, mely egész Bécs felé irányuló autóforgalmunkat lenne hivatva lebonyolítani, a Császár- és Lukács-fürdők előtti Dunapart botrányos elhagyatottsága, az Erzsébet-híd budai hídfőjénél uralkodó tűzfalkompozíció, s vele az egész Rudasfürdő környékének ziláltsága, a Berlińi-téri „Westend“ likvidálása, a Keléti pályaudvar környékének s a szégyenletes gödöllői villamosvégállomáson kívül összes helyi érdekű villamosaink borzas fővárosi állomásainak kissé helyrefésülése mind hozzátartoznak egy — idegenforgalomra áhító — főváros

legsürgősebb tennivalóihoz. Még tovább menve, az egészen apró, de a maguk bosszantó apróságában is roppant jellemző esetekig: ugyan kinek tetszik az a rendetlen és gusztustalan bódétábor, amely a Széna-téren kezdve, a Krisztina-, Gellért-, Vámház-, Lövház-, Garay-, stb. tereken keresztül mindenütt megüli az útvonalakat, s amelyeknek zsbivásárjához képest egy vidéki hetivásár a maga tisztcsizmadia-, szabó- és mézeskalácsos-sátraival, aránylag utolérhetetlen nyugati kultúrát jelent? Azt is jó volna tudni, hol tanulta Budapest a reklámozásnak ezt az idegcsiklandozóan kínos, élénk ötletzuhatagát, amellyel a kiszuperált gázoszlopok félrebillent, vízfejű háromszögeitől a legutolsó csenevész, portól és szeméttől fulladozó fácska védőrácáig mindent eláraszt? Ezek a tünetek erőtlenségre vallanak. A város kiejtette kezéből a gyepőt, a haladás erői úrrá lettek a kívánatos renden. Hogy várjunk határozott és céltudatos megoldásokat nagyszabású városrendezési problémáink terén, ha a Budapestet felverő apró gyim-gyomok is ennyire elhatalmasodni képesek.

Pedig a nagy kérdések még fel sem vettek. Amelyekről eddig szó volt, az csak a régi hibák lehető orvoslása, mi lesz azonban az új Budapesttel? Hol bontakoznak ki a város további fejlődésének körvonalai? Merre csoportosulnak az új lakónegyedek, merre a gyárak? Hogyan hajlítsuk vasútvonalainkat, hol jelöljük ki az irányt előre létesített közművekkel? Hogyan kapcsolódjék a város a környékkel? Vagy talán ezeket a kérdéseket is az „övezeti beosztásra“ bízzuk? Már napjainkban is sűrűn jelentkeznek nehezen orvosolható balfogások jelei. 1886-ban, a Ferenc József-híd építésének első hírére írták az alábbi sorokat: „... erősen él bennünk a remény, hogy nemsokára, rövid évtizedek múlva egy egészséges, rendezett, befásított városrész derült utcái terjednek el a Gellért-hegy lábainál; tágas térségek, széles utcák, egy-egy templom, majd kimagasló, szabadon álló középületek képei váltakoznak egymással... Kelenföld az egyetlen alkalmas terület a fővárosnak a Széchenyi szellemében való nagystílű, külterjes fejlesztésére.“ Ha a suta Gellért-térre gondolunk, az idegenszerű megjelenésű, nyugtalan külsejű Gellért-szállóval, ha a Horthy Miklós-út unalmas bérházsora jut eszünkbe, s a gyárak, melyek ennek a vidéknek arcát is megrontják, azt kell mondanunk, hogy ami eddig történt, az aligha felelne meg a régiek álmainak. De ez még hagyján. Ott látjuk azonban már jeleit az eddig szabad területek tervszerű elcsúfításának. A mezőn rendszertelenül elszórt, idétlen kis házak és ipari üzemek közt diadalmasan meredeznek az ég felé csupasz tűzfalaikkal a II. övezet dédelgetett kedvencei, a hatemeletes bérkaszányák, jóvátehetetlen kárára ennek a kedves és egészséges városrésznek. Ez csak Kelenföld, de ha nem vigyázunk, sorra kerülnek többi területeink is, a Tabán, a külső Lipótváros, Sasad, mind-mind teljesen szabályszerűen, a hatósági előírások pontos betartása mellett, helyrehozhatatlanul tönkremennek. Itt van az új Budapest egyik legégetőbb problémája, a lakáskérdés. A székesfőváros 1929 évi statisztikai zsebkönyvének adataiból könnyen kiszámítható, hogy a főváros szobanélküli, egyszobás és kétszobás lakásaiban, — melyeknek száma (168.911) az

összes (209.874) lakásoknak több, mint kétharmadát teszi ki, — összesen 661.092 ember lakik. Ebből az következik, hogy Budapest lakosságának 68%-a harmadmagával lakik egy szobában. Ezek a számok igen jellemző adatait képezik a lakásínségnek. Valamivel komplikáltabb számítás kellene hozzá, de azt hiszem könnyen kimutatható volna, hogy mennyit takarítana meg a főváros kórházi fenntartási és tüdőbeteg-gondozói tételekben, s a közegészség javulásában, ha ezt az ijesztően csúnya százalékarányt korszerű lakáspolitikával megjavítaná. Hogy ma Budapest lakossága egészségtelen bérházakban van összezsúfolódva, annak okai az építésügyi szabályzatokban gyökereznek. A telek-minimumok megalapítása, s a főváros helytelen övezeti beosztása (melyet már ötven évvel ezelőtt is rossznak tartottak) okozza azt, hogy Pesten a telkeket „kiuzsor ázzak“ s hogy egészségesebb, egy-négy-lakásos, cottage-rendszerű házak építése csak a dúsgazdagok és a pest-környéki helységek kiváltságai maradtak. Pesten még ma is csak bérkaszányát és villát ismernek az emberek. A kettő közötti átmenet, a külföldön annyira kedvelt s oly jól bevált 2—3 lakásos házakból álló kedves, egészséges telepek (siedlungok), nálunk még ismeretlen fogalom, hacsak az Augusztai- és egyéb barakktelepek nyomorúságait ide nem sorozzuk. A lakáskérdés helyes megoldása csak úgy képzelhető el, hogy a főváros egyes területeit ilyen célra kijelöljük, oda gyárát, bérkaszányát emelni nem engedünk, ellenkezőleg úgy közlekedés, mint közművek tekintetében ilyen lakótelepek kifejlődését elősegítjük. Budapestet nem kell már jobban városiasítani, inkább ellenkezően a vidék több levegőjét, több zöldjét kell számára a továbbiakban biztosítani. A megépült Budapest Belvárosának hibáin is kétségtelenül sokat javíthatunk, ez azonban már csak gyógykezelés, afféle „testgyógyászat“, amellyel szemben az új Budapest a preventív intézkedések egész sorára, a szabad várostervezésre szorul. A megépült Budapest 3.180 hektárnyi területét a parkozott terület már csak megmarad 4,000.000 négyzetméternek, de az új Budapestet már több zöld területtel kell megterveznünk, „nagyobb tüdővel“ — mint Györy Tibor mondta igen találóan. A kérdések ekkora tömkelegében az ember szeme fix pontokat, irányokat keres, amelyekhez tennivalóit szabja. Budapest rendezésének nagy munkáját csak akkor tudjuk elvégezni, ha az erre hivatott tényezők mindegyikét az összefogó, közös munka vágya s az alkotás szelleme hatja át. Meg kell szünnie a bizalmatlanságnak, mely a Közmunka Tanács kezdeményező lépéseiben állandóan az autonómia sérelmét látta, s az autonómia védelmének hiszemében minden kívülről kezdeményezett lépést elgáncsolni igyekezett. Annál kevésbé volna helyénvaló az efféle gáncsoskodás, mert a Közmunkák Tanácsa a múltban is, mint láttuk, nemcsak hogy kezdeményezett, de terveit keresztül is tudta vinni. Megalkotta a Sugár-utat, a Rákóczi-utat, megnyitotta és fel is építette a Nagy-körutat (annak esztétikai hibái más lapra tartoznak), megcsinálta a főváros építésügyi szabályzatát: remélhetőleg a jövő is munkásságának termékenységét fogja igazolni.

Kívánatos volna, ha a részéről megnyilvánuló kezdeményezésre egy felelősséggel dolgozó lelkes, fővárosi, városrendezési ügyosztály

rezonálna. Csakis mindkét faktor harmonikus együttműködése tudja elvégezni a ma belátható legszélesebbkörű fejlődéssel is számoló, a modem városépítés elveinek színvonalán álló, közlekedési, egészségügyi és szociális szempontokat egyaránt figyelembe tartó új, általános városrendezési tervezetet, s az ezen alapuló új, korszerű szabályzatot.

Láthattuk, hogy a múltban is itt történt az első mulasztás, melyből feltartóztathatatlanul folyt a többi. 1870-ben, Bécs, Berlin, Párizs példáit figyelembe nem véve, elvetélték a főváros rendezésére kiírt pályázat várható eredményeit, elfogadva a legszürkébb, legkényelmesebb tervet. Abból, hogy sohasem volt nagyszabású, előrelátó várostervünk, következett mindaz a tétovázás, ötletszerűség, amely városépítés esetében százszorosán veszedelmes. Vigyázzunk, mert a kapkodás és céltalanság jeleivel ma is lépten-nyomon találkozunk! Ha gyaloghídat ma már talán nem akarunk is, de itt kísért például a Gellért-hegyi citadella idegenforgalmi boszorkánykonyhává való átalakításának eszméje, félig a sziklába vajt lifttel és hasonlók, melyek magukban véve igen dicséretes tervek lehetnek, de megvalósításukra csak abban a rendben kerülhet sor, amint azt a főváros rendezésében és fejlesztésében körültekintő gonddal, az arra hivatottak együttes munkájával előre megszabjuk. Mi sem háborút nem nyertünk, hogy annak sarcaiból ötletszerű alkotásokkal kápráztassuk el a világot, sem áldozatkész dinasztiák nem trónolnak a Várban, akiknek uralkodói szava és erszénye sok mindent megengedett és megkönnyített más nagy városoknak. Mi egy jelenleg szegény, megcsonkított ország fővárosa vagyunk és magunknak kell igyekeznünk, hogy ha már Budapestünk nagy várossá lett, azt mi most széppé, egészségessé és vonzóvá tegyük, a modem városépítő kultúra mindazon eszközeinek felhasználásával, amelyeket nekünk kell elsőnek megmutatnunk Észak, Dél és Kelet felé.

PADANYI GULYÁS JENŐ