

VÁC

HAZÁNK gazdasági, közigazgatási és művelődési rendjének újabb bírálói elsősorban a túlságos központosítást hibáztatják s megállapítják, hogy az ország fővárosa, ez a túlfejlesztett központ az ország erejének jelentős részét emészti fel. Budapest csak azért vált 12. században, illetve a külvárosokkal együtt 1-7 millió lakosú várossá, mert az ország minden erejét felszívta magába. És ez a nagyság a csonka országhoz viszonyítva indokolatlanul magas lélekszámúval lehetetlenné teszi a vidéki városok egészséges fejlődését.

Ez a joggal helytelenített állapot az 1867—1918 közötti félévszázad során jött létre, mégpedig egyfelől kormányzati intézkedések, másfelől a gazdasági erők játéka folytán. Az elsőt a nemzet ősi egységének érzete magyarázza. Más országokban, ahol a nemzeti egység nem ilyen évszázados keletű, például a Németbirodalomban, az egyes kisebb államok, királyságok és fejedelemségek fővárosai természetesen fejlődtek ki és a birodalmi egység kialakultával is tovább növekedtek, különleges feladataiknak éltek. A gazdasági életnek Budapestre mint központba sűrűsödése már csak az előbbinek természetes következménye volt: az 1867 után alapított kereskedelmi vállalatok az országos kormányzat közelében kívántak megtelepedni, nyilván mert ez számukra sok előnyt és kényelmet jelentett. 1938-ban az ország 2549 részvénytársasága közül 1922 Budapesten bírt telephellyel. Kivételt csak azok az ipari vállalatok tettek, amelyek a termelőhelyhez voltak kötve, cukorgyárak, bányák és kohók; de jellegzetes az is, hogy az állami vasművek a diósgyőri acélgyárakat kiegészítő gépgyárat Budapesten állították fel. Az ország legnagyobb ipartelepei, például a csepeli művek, amelyek úgyszólván az élet minden szükségletére termelnek, ugyancsak a főváros közvetlen szomszédságába települtek. Tették ezt nyilván egyrészt azért, mert a már 1890-ben félmillió nagyvárosban legjobban biztosíthaták munkásszükségletüket, hisz ekkor az ipari keresők száma már elérte a 100.000 főt, másrészt mert az addigra kialakult és Budapestre központosított vasúti hálózat előnyeiket így használhatták ki a legjobban.

Iparvállalataink, amelyek a liberális gazdaság korszakában a leglényegesebb kérdésekben is szabadon dönthettek, úgy tetszik, ez előnyökkel szemben mindenféle másnemű elképzeléstől távol állottak, a vidéki telephelyekre úgyszólván nem is gondoltak, sőt azoktól szinte irtóztak, bár ma természetesen látszanék, ha a gyárakat a főváros tágabb körzetében alapították volna, annál is inkább, mivel a vasúti összeköttetés az alapítások idején nagyjára már megvolt: Vácé 1847-ben, Ceglédé 1853-ban, Szegedé 1857-ben, Székesfehérvaré 1861-ben, Ászódé és Hatvané 1867-ben.

E felfogás kárát elsősorban a vidéki városok látták, amelyeknek ipara fejlődésükben csaknem teljesen megállt, s nem egyszer országos jelentőségű kereskedelme teljesen elsorvadt. Tanuk erre Győr és Komárom, amelyek még 70—80 év előtt is a magyar gabonakereskedelem központjai voltak és ahol ezzel kapcsolatosan jelentős hajóépítőipar virágzott. Ezt a kereskedelmet és ipart Budapestnek vasúti és beraktározási központtá növelésével halálra ítélték. Hasonlóan járt Székesfehérvár, amely 1860-ban, mikor a Komárom—Győr—Bécsi, majd a Nagykanizsa—Marburg—Trieszti vasúti vonalak megnyíltak, még jelentős kereskedőváros volt, de a következő évtizedben fokozatosan elsorvadt. Más városok is megállottak fejlődésükben, mivel a vasúti fővonal elkerülte őket, ez történt Gyöngyössel és Egerrel 1870-ben.

Mindennek eredménye a vidéki városok egész sorát ma is jellemző különös és a látogatót meglepő pangás. Csendes, álmos, élettelen városok maradtak, vagy ilyenekké váltak, miközben Budapest nyüzsgő, milliós várossá nőtt. Sőt, úgylátszik, hogy ezt az állapotot leginkább a Budapest közelében fekvő városok szenvedték meg. Székesfehérvár az utolsó évtizedbeli felvirágzásáig szintén tepedő város volt, ahol alig is lüktetett élet, mert úgyszólván csak a megyeigazgatásra, az iskolákra szorítkozott; némi eleveiséget csak

a hetipiac és a vásár hozott. Mindez azt jelenti, hogy a város úgyszólván csak a környező terület termeléséből élt, maga alig, legfeljebb a saját szükségleteire s a falu életének jelentéktelenebb kisipari szükségleteinek kielégítésére termelt. És amit Székesfehérvárról megállapítottunk, az vonatkozik a magyar városok egész sorára. Elszomorító például az is, hogy előszeretettel csábítják magukhoz a nyugdíjasokat. Városaink egész sora nevezte el magát magyar Grácnak. Ez csak arra vall, hogy városaink nem a termelő munkából kívánnak gyarapodni, hanem az ellátott Öregek számával, jövedelmével szeretnének növekedni és közben megfélelkeznek arról, hogy ezzel meddőségükről tesznek tanúságot.

Ez az elképesztő állapot már vagy 15 éve szemébe szökött a magyar élet figyelőinek, a magyar gazdaság szakértőinek és 10 év óta alig hangzott el miniszteri beszéd, amely az ipari vagy kulturális decentralizáció feladatát ne hangoztatta volna. De állapítsuk meg, hogy ezen a téren a kormányzat oldaláról mindezideig csak édes-kevés történt — eltekintve attól, hogy az utóbbi évek eseményei követelte nagyobb gyárak építése katonai szempontok szerint, a fővárostól távolabb fekvő helyeken indult meg.

Az eddig elmondottak vidéki városaink egész sorára illenek, ezúttal azonban elsősorban Vác esetét kívánom megvilágítani. Vác példáján igyekszem egyrészt a kérdést közelebbről megvizsgálni, másrészt a kiútra rámutatni. Vác ősi magyar város: az első tíz püspökség egyikének csaknem évezredes székhelye. Püspöki várát már a középkorban jelentőssé tette az, hogy a dunaparti várvonulatnak — Győr, Komárom, Esztergom, Visegrád, Buda — egyik értékes láncszeme volt. A dunaparti terrasznak déli végén épült vártól északra jelentős polgárváros fejlődött ki és piaca nyilván eleven volt, mert az Ipoly és a dunaközi dombvidék dunamenti vásárhelyévé lett. 1255-ben Vác az országgyűlés székhelye. Külső formáját építő kedvű püspökei adták meg, köztük a legnagyobb Báthory Miklós volt. Középkori székesegyházát kibővítette és Bakócz Tamás érseket megelőzve olaszízlésű, pompás vörösmárvány kápolnával toldotta meg, iskolákat, kórházat, rendházakat épített, palotájának fényéről Galeotto Marzio lelkesedve írt. Mindez a dunaparti renaissance építkezések gyöngysorába, Esztergom és Visegrád mellé fűzte Vácot.

A XVI—XVII. század során a város majd a török, majd a királyiak kezén van, mert mindkét fél átérzi a dunai út mentén a Felvidék lábánál fekvő város fontosságát. A felszabadulás után a teljesen feldúlt várost a XVIII. században új életre keltették egymást követő püspökei, akik a felvilágosodott abszolútizmus jegyében mint földesurak, fejedelmi módon szinte versenyeztek egymással, hogy a várost szebbé és díszesebbé tegyék. Az első püspökök: Balogh Miklós és Dvornikovich Mihály a mai Konstantin-téren, a középkori polgárváros templomának helyén, székesegyházat építettek, püspöki palotát emeltek, amely ma a süketnémák intézetének főtéri szárnya. Elősegítették a domonkosok, a ferencesek és a piaristák építkezéseit. Althahn Ferenc a püspöki pincével és a Vörösházzal a püspöki uradalom gazdálkodását vitte előre, felvetette a Vác—Szolnok közötti Duna—Tisza közötti csatorna gondolatát. Gazdaságialkotásainak árnyékában megizmosodik a város ipari, tizenhét céhet teremt és dolgozik. Székében Forgách Pál, majd Eszterházy Károly követik. Eszterházy a későbbi egri mecénás püspök, az alig hatvan éve épült székesegyházat korszerűtlennek tartja, főként suta elhelyezését kifogásolja, s a vár és a polgári negyed közti terület nagyszabású rendezését tűzi ki célul magának. E területet feltölteti és barokkos formájú új székesegyház építéséhez fog, de mikor Egerbe kinevezik, az építkezés abbamarad. Utódja az ugyancsak építő lelkületű Migazzi Kristóf bíboros elveti Eszterházy tervét, mert már korszerűtlennek találja, hiszen Franciaországban már az új klasszicizmus formái dívnek! Onnan hí tehát építész, Canavallet, akivel megépítteti az ország első, görögös előcsarnokú, kupolás székesegyházat, ugyancsak vele terveztetű 1763-ban, Mária

Terézia látogatása alkalmából, a rómaiak jellegű diadalívet, az úgynevezett kőkaput, díszes palotát épített magának. Így a fejedelmi lelkületű és gondolkodású püspökök egymással vetekedve két emberöltő alatt formás és korszerű várossá építik ki a századforduló romhalmazát.

De a XVIII. századi építkezések befejeztével együtt úgyszólván megszakad a város felfelé törő fejlődésének vonala. Vácból csendesesen álmodó, magának élő város lesz, melyen nem segít a rövid időre idetelepedett katonaiskola, amelyből csakhamar fegyház lesz. Nem segít a városon az sem, hogy az országban elsőnek kap nyugatra nyúló vasúti fővonalat. A kiegyezés után pedig minden erőt elszívja a közeli főváros. Mintha minden alkotó erő hiányozna a városból, eltesped, s nincs kedve-bátorsága a fővárossal, akárcsak a maga keretei között is, felvenni a versenyt. Pangó, útmenti város lesz, mint annyi más magyar társa. Elevebb polgárai Budapesten keresnek és találnak munkát, és Vácra a legtöbb ember igyekezete az, hogy minél közelebb lakják a pályaudvarhoz, ahonnan Pestre lehet utazni. Vácból így „megháló” város lesz, ahol is a reggeli vonat indulásával az élet megáll és csak a délutáni, esti vonatok érkezésével elevenedik meg.

Egynéhány, a város továbbfejlődésére jellegzetes esemény következik be Vácott századunk első évtizedében. Az egyik az, hogy a város mögötti magaslaton magánkezdeményezésből kertváros kezd kialakulni. E megindulásban többféle akarat jelentkezik: az egyik a jobb, egészségesebb lakásra való törekvés, a másik a fővárosi lakosok Vácra csábításának kísérlete, nyaralásra, egészsévi tartózkodásra. Néhány tucatnyi telek hamar beépül és a zsíros lösztalajon gazdag növényzet virul fel. A kísérlet részbeni sikerének hatása alatt csakhamar a vasút közelében egy kertváros körvonalait szabják ki, de benne 35 év alatt mindössze egy ház épült fel. Úgy magyarázzák, azért, mert ennek az új kertvárosnak nem volt útja, de viszont ha a fejlődés megindult volna, bizonyára az út is megépült volna. Meg kell állapítani, hogy ezek a kísérletek a kertváros gondolatnak csak az egyik oldalát fogták meg, a lakását; teljes célt pedig csak akkor értek volna el ezek a próbálkozások, ha új munkaalkalmak is jöttek volna létre és a város új lakói nem lettek volna kénytelenek munkára a 30 kilométerre fekvő fővárosba utazni. Az ilyen egyoldalú kertváros-alapítás nem mozdíthatta ki a várost a tepsedésből.

Rövidesen más kísérlet következik be, és pedig külföldi, sőt Európán kívüli kezdeményezés: az északamerikai Eastmann cég felállítja a Kodak fényképezeti anyaggyárat és ezzel Vácott a modern iparosodás alapelveit teszi le. Felette jellemző, hogy az amerikai cég saját tapasztalatai, gyakorlata alapján gyártelepét nem a főváros külvárosaiban helyezi el, hanem rajta kívül, de jól megközelíthető helyen. Úgy tetszik, mintha ez a példa utat mutatott volna a következő időkre. Rövid idő múlva cipőgyárat alapítanak, később pedig textilipari, finom bőripari gyár telepedik ki Vácra, felismervén azt az egyedüli helyes elvet, hogy az ipar helye nem a fővárosban van, hanem rajta kívül — és különösen kedvező e célra a közeli kisváros.

Trianon és a második világháború kitörése közti évtizedek az egymást követő nehézségekkel teljes idők voltak: a városfejlődés országszerte csak lassan haladhat előre, az ipari kezdeményezések csak 1930 után vehetnek nagyobb lendületet. Így van ez Vácott is; mégis a város nagy erőfeszítéseket tesz jobb jövőjének biztosítására, elsősorban közműveinek tökéletesítésén fáradozik: korszerűsíti útjait, csatornázását, mintaszerű vízművet épít egy dunai szigeten s végül mintaszerű vágóhidat épít, s mindezekkel az alkotásokkal nem egy tekintetben példát mutat kisebb városainknak.

De mintha a lassú évtizedes fejlődés immáron talajra talált volna Vácott, abban a városban, amely földrajzi helyzeténél, közlekedési berende-

zéseinél fogva minderre elsősorban hivatott. Vegyük szemügyre ezeket a tényezőket: Vácra halad át az ország egyik legfontosabb vasúti vonala, a legjobb vonalvezetésű nyugati vasúti vonal. Ehhez csatlakozik a Vác—Balassagyarmati vasútvonal, amely a salgótarjáni medence szénét közvetítheti. Hasonló szolgálatot tehet a Duna, amely a dorogi medencéből olcsón szállíthatja a szenet. A távolabbi jövőbe tekintve a pozsony—budapesti országút — nevezetesen a Párkány—Vác közötti szakasz kiépítése után—a későbbre várható gyorstehergépkocsi forgalom legfontosabb útjává válhatik. Mindez nyilvánvalóan megadja a lehetőségét annak, hogy a fővárosból könnyen és kényelmesen, igen gyorsan elérhető ponton, sokszínű ipartelepsoport alakulhasson ki, amely termékeit innen könnyen elszathatja a főváros, a Balkán és a nyugat piaci felé. Öröndetes, hogy a legutóbbi hónapokban a fővárosi, sőt a trianoni határon túli ipartelepek egész sora nemcsak bejelenti szándékát, hogy Vácra akar telepedni, hanem akarátának gyári telkek vásárlásával is kifejezést ad.

Nyilvánvaló, hogy mindez a város jövőbeli fejlődésének érdekeit is szolgálja: a lakosság helyben találhat munkát és épp ezért a lakosság gyarapodásnak indulhat, a város odavándorlókra számíthat. Ennek folyománya lehet az, hogy a közterhek jobban eloszolhatnak, de ugyanakkor az adósok számának növekedésével a városi bevételek is emelkedhetnek, miáltal a városnak módjában áll, hogy közműveit jobban kiépítse. Szerepet játszik az is, hogy az adóbevételekhez erősen hozzájárul az ipar, melynek nyersanyag-nemesítésből eredő haszna a város összességének javára válhatik. De a fejlődés körforgását gyorsítja az is, hogy a munkahelyek számának gyarapodásával az otthonok számának is gyarapodnia kell, tehát erősebb ütemet vehet az építőipari tevékenység, ami a gyáriparhoz hasonlóan tovább fokozza a város jólétét.

Lényeges az a várospolitikai elgondolás, amelyre a város vezetősége helyezkedik. Alapfeladata az ipari letelepedés, gyárterületek megszerzését mindenképpen megkönnyíteni és elősegíteni — persze ezzel szoros kapcsolatban az ipari területek megfelelő elrendezését, feltárását, közlekedését biztosítani — tehát úthálózatot, iparvágányt és dunai rakodót létesíteni. Azonban világos, hogy ez önmagában a város egésze szempontjából nem elégséges. Amint félmegoldás volt lakótelepeket, kertvárosokat munkahely nélkül kialakítani, — tehát a városon kívül munkálkodókat lakásra befogadni — hasonlóképpen félmegoldás volna csak gyárat építtetni és eltúrni azt, hogy más községekből utazzanak oda a dolgozók. S tegyük hozzá, hogy ennek Vácra igen nagy a veszedelme, hiszen Szödliget és Göd, sőt Verőce és Zebegény lakóiból is kialakulhat az új gyárak munkássága. Ha ez megtörténék, ez a város fejlődésbeli hasznának jó részét elvenné Váctól. A munkahelyek és otthonok építését tehát párhuzamos fejlődés vonalába kell állítani, hogy az új keresők állandó váci lakosok legyenek.

Épp ezért a gyártelepekkel párhuzamosan gondoskodni kell megfelelő házhelyek feltárásáról, sőt gondoskodni kell arról, hogy a dolgozók e telkeket minél könnyebben megszerezhessék, s ott az építőanyaghiány megszűntével minél kedvezőbb és könnyebb anyagi feltételek között építkezhessenek. Véleményem szerint azonban ez csak úgy lehetséges, hogyha a város vezetősége és az ipar vezetői kellőképpen egymás kezére dolgoznak, ami mindkettőjük egyenlő érdeke. Az ipar érdeke, hogy munkássága közel lakjon, mert hisz az a dolgozó, aki 15—30 percnyire lakik a munkahelyétől és gyalog vagy kerékpáron juthat el a munkaterembe, értékesebb, mint az, akinek naponta kétszer 30—60 percet kell utaznia, tehát többé-kevésbé fáradtan érkezik és a munka végeztével mielőbb hazatérni igyekszik, mindezen felül pedig még az utazás költségeit is viselnie kell. De még jobb munkás lesz az,

aki lakásgondoktól mentesen helyi fekvésű, saját tulajdonú házánál fogva a helyi gyárral szorosan egybefűzve fog dolgozni. Ez az előny sokszorosan megéri a szervezési munka terhét.

Távolabbi vonatkozásban az így városba ölelt teremtő és kereső új lakosság gazdasági ereje, más tekintetben is előbbre lendíti a város életét. Nemcsak adózói minőségben, hanem azzal is, hogy keresetét a városban költvén el, kereskedelmét és kisiparát is táplálja. Mindez a város által közcélokra elkölthető bevételeit növeli: a város tovább fejlesztheti közműveit, kulturális és emberbaráti intézményeit: az iskolákat és kórházakat, mindazokat az intézményeket, amelyek előrehaladásához tartoznak.

Így a vidéki városi élet újra sarjadhat. Míg régen a földbirtok-vagyonból gazdagodó földesurak, sok helyen a püspökök bizonyos mecénási gesztussal teremtettek életet, — aminek Vác egyik szép példája — most a városi polgárság munkája lesz az előrehaladás megteremtőjévé.

Persze mindennek alapjai csak igen messzemenő tervszerűséggel és következetes, elsősorban nem egyéni érdeket szolgáló cselekvéssel érhetők el. Ez összefüggésben reá kell mutatni egy különlegesen fontos szempontra. A XIX. századvégi magyar városfejlődés — a Budapestnek és vidéknek egyaránt — jellegzetes kísérője volt a földüzérkedés. A városiasodás legfőbb haszonélvezői a régi, mezőgazdaságra rendelt földek tulajdonosai voltak, — vagy azok jogutódai — akik a városok népességének növekedésével, de sajnos nem vele arányosan, hanem sokkal magasabb mértékben, sokkal gyorsabban házhelyekké szabták szántóikat és rétjeiket, s a korábbi földértéknél jóval magasabb áron értékesítették, így roppant arányú értékkülönbségek adódtak, amelyek, akárcsak a kártyanyereségek, a város összeségének vagyonából gyorsan és nyomtalanul eltűntek. Ennek a nyaklónélküli földérték-átalakulásnak átkos következményeit városaink évszázadokon át sem fogják kiheverni. Mivel rendszertelenül, a szükségesnél jóval több házhelyet szabtak ki, azok csak kis részben és szétszórta épültek be, felesleges és kihasználatlan utak, vezetékek keletkeztek. Ezeket a városok részben kiépíteni — kezdetlegesen kiépíteni — kényszerültek és így sokkal többet költöttek részleges és kezdetleges közművekre, mint amennyire a házak számához képest szükség lett volna. Kétségtelen, hogy ennek a folyamatnak az új fejlődés küszöbén álló vidéki városokban minden esetre elejét kell venni. Egyfelől csak az új, valóban jelentkező lakásszükségletnek megfelelő területeket szabad házhellyé felosztani, szigorú tervszerűséggel, másfelől gondosan figyelni kell arra, hogy a beépítés tömören és főleg összefüggően történjék. Tömörségen a magam részéről nem annyira kisméretű telkeket értek, hanem arra gondolok, hogy az új lakóház, az új lakótelek szorosan a már beépítetthez simuljon, ház házhoz tapadjon, nem úgy mint a múltban történt, amikor ház és ház között évtizedeken át beépítetlen üres telkek sora maradt, sorvadta mint ugar, s emellett a telektömb 2—3 házának tulajdonosa utat, vizet, világítást követelt és kapott; a város tehát alig kihasznált közművek hálózatának terhet viselte.

Mindebből az következik, hogy az eddig mezőgazdasági célra szolgáló földeket csak fokozatosan szabad városi házhelyekké alakítani s a tulajdonosok csak arányos hasznát láthatják a város összességének munkájából eredő fejlődésnek. Világosan át kell látni azt, hogy a dolgozók életét nem lehet néhány telektulajdonosnak prédául odadobni, s ezért a fejlődésnek induló vidéki városok vezetőségének a tervszerűség erősen kiépített sziklájára kell helyezkednie és helyes utakra kell terelnie az élet új áradását. Elismerem, hogy ez a legnehezebb feladatok közé tartozik, mert nehéz a különféle követelésekkel szemben szigorúnak maradni, a tervszerűség mellett kitarítani. De a jószívűségből eredő könnyelmű engedékenység a következő évtizedek átkát idézi fel.

Az eddigiekben a város fejlődési kérdéseit a mai városrendezés értelmében főként a gazdasági, szociális és lakásügyi szempontból világítottam meg. De nem elég, ha a város az ilyen nagyobbára anyagi igényeknek eleget lesz. A város több mint emberek materiális célú együttélése, együvé telepedése — a városok fejlődésének mélyében mindenkor magasabb szellemi célok

éltek. Polgárai nemcsak anyagi, gazdasági előnyökért ragaszkodtak városainkhoz, azokat áldozatos munkával széppé és szeretetreméltóvá is igyekeztek tenni. Mélyebb ragaszkodásuk az erőfeszítésekben és ezeknek eredményeiben gyökereztek és fejeződtek ki. Mindebből következik az, hogy a városfejlesztő munkának lényegi, bekoronázó vonása a városszépítő munka.¹

Ha legjellegzetesebb vidéki városaink múltbeli fejlődését megfigyeljük, azt látjuk, hogy egykori gazdag uraik, püspökeik mennyit áldoztak a városok szépítésére. Más módon, de ugyanennek kell a jövőben is, a jövő városrendezési munkájában is megnyilvánulnia. Ha például a kiválasztott Vác esetét vesszük szemügyre és a szépítés lehetőségeit keressük, úgy elsősorban a város földrajzi fekvésének varázsa ötlük szemünkbe. Legjobban és legteljesebben bontakozik ki ez akkor, hogyha a szentendrei sziget parti pagonyából, az ódon, zömök dunaparti csárda árnyas terraszáról pillantunk a városra és festői háttérére. A város dunaparti házsora az elég hirtelen, öt méter magasra emelkedő terrazon épült és így a dunaparti fasor mögött az egymás fölé emelkedő tetők, az udvarokból kikandikáló fák zöldje festői képet adnak, amelynek elevenítő elemei az egymás mellett sorakozó templomtornyok: a Ráctemplomnak, a Fehérek templomának, a piaristák és ferencesek templomának tornya és a közülök kiemelkedő hatalmas dómkupola. Ez az egész mozgalmal kontúr a város mögötti kertekkel, szőlőkkel beelepített dombok elé rajzolódik, még hátrább pedig a Naszály hatalmas erdőborította gerince nő bele az ég kékjébe. A szigetről, az elhaladó dunai hajókról nézve, ma is csalogatóan szép ez a Duna áramló vize fölé emelkedő kép. De ha a réven átkelünk, kiszállunk a part-sétányra és a Fő-utcára vezető meredek közökön felkapaszkodunk, bepillantunk a mellékutcákba, akkor ez a kép sokat veszít varázsából, és pedig azért, mert a város életének utolsó évszázadbéli eltespedése, elszegényedése folytán a házak leromlottak, elkócosodtak, szennyes, viharvert arculatot kaptak. A távolról festői benyomás közlő cigányos rendtelenségnek látszik. Vác e részének újjáformálása a helyi városrendezés egyik legszebb és leghálásabb, bár tán legnehezebb feladata. A városrendező dolga az, hogy a lejtős telkeken álló házakból megmentsen amennyit csak lehet és előkészítse azok kellemes, kényelmes és szép házakká alakítását, ahol pedig erre nincs mód, a telkek újra beépítésének rendjét úgy szabja meg, hogy egyfelől a lejtőn egymásmögé sorakozó régi és új házakból tetszetős, összefüggő és egységes kép alakuljon ki, másfelől úgy, hogy minél több háznak — átépítettnek vagy újnak — mind szebb kilátást biztosítson a szemközti kéklő pilisi hegyekre. A megoldás nem egyszerű. Műszakilag arra kell törekedni, hogy a jövő beépíthetőség mindjobban kihasználja a lejtő adta lehetőségeket, tehát a beépítés befelé mind magasabb legyen. Így szó sem lehet arról, hogy minden teleknek szabatosan azonos beépíthetőség adassék. A megoldásnak egyensúlyt kell teremtenie a közösség érdekében a tetszetős és formás városkép, az egyéni érdekek és a telek jobb kihasználása között. Világos, hogy minden egyes telek nem kaphatja a maximumot, viszont az egységes átrendezés az összes telkek értékét felfokozza márcsak azért is, mert az újra formált, kedvesebb és tetszetősebb környezetben a házak relatív értéke is magasabb lesz, mint a legszebb házá a zavaros környezetben.

Ami e részletkérdés vizsgálatánál kiderül, az általában vonatkozik a városrendezés eredményeire. A város csinosítása is értéknövelő hatású mind anyagi, mind eszmei síkon — annak ellenére, hogy egyes esetekben az utca-szabályozás, a beépíthetőség mértékének meghatározása a telekben eddig rejlő lehetőségeket pillanatnyilag károsítani látszik. Nevezetesen a legfájóbb rendszeren az, ha a tulajdonosnak a telekből bizonyos bármily kis részt az

¹ V. ö. szerzőnek Komáromról szóló tanulmányát, amely e vonatkozásokat világította meg: Magyar Szemle 1941 december.

utcaszabályozás kedvéért át kell adnia. Azonban a jobban, célszerűbben beépíthető, rendesebb utca mentén fekvő telek mindig többszörösét éri a nagyobb rendetlen, rosszul kihasznált, girbe-görbe utcán fekvő teleknek.

Hasonlóan állunk azokkal a terhekkkel és áldozatokkal, amelyeket a város közössége érdekében hoz. Nemcsak a jobb közművek, hanem az eszmei célú alkotások is, egy közkert, egy emlékmű általános értéknövelő hatást gyakorolnak a városra. Szép épületek, kertészetileg gondozott ligetek, ápolt fasorok és gyepsávok, művészi emlékek, szobrok és falfestmények, mozaikok legtöbbször fényűzésnek látszanak, de ha a város arcukat ékesítik, a város vonzóereje mind nagyobb lesz. Polgárai szívesebben élnek ott, már nemcsak kényszerűen ott élő és máshová elvágó lakók lesznek, és az idegenek szívesen felkeresik a várost, szívesen ott maradnak és észrevétlenül könnyen költik el ott pénzüket. Így egészíti ki a városszépítés a célszerűségi szempontú városrendezést.

Ismételten hangsúlyoztam, hogy Vácot csak például választottam és az, amit Vác állapotának, fejlődési lehetőségének vizsgálatánál megállapíthattam, számos vidéki városunkra vonatkozik. Hozzá kívánom tenni, hogy ez a fejlődés, amely bizonyos jelek szerint Vác esetében a közeljövőben várható, nem egy vidéki városban is lejátszódott az utolsó húsz év alatt. Statisztikai számokkal igazolható fejlődésük mögött ugyanazok a tények és tünetek rejtőznek, amelyekről Vác esetében szóltam. Más városokban is a Váchoz hasonló fejlődések előszelét érezzük. A követendő utak, bármennyire különbözők is az adottságok, sok tekintetben azonosak.

BIERBAUER VIRGIL