

Tervek és valóság

Ezt a témát és címet választva, utóbb gondolnom kellett Goethe *Költészet és valóság* című csodálatos művére, a hozzám legközelebb állóra valamennyi nagy alkotása közül. Elsősorban a címére, amit, ha nem is szándékosan, de nyilvánvalóan utánozok. Úgy olvastam valahol, hogy művének címe kezdetben fordított sorrendű volt — tehát valóság és költészet —, és vagy hangzási, vagy más megfontolásokból cserélte fel később e szavakat. Számomra ez a cím: *Tervek és valóság* nemcsak ilyen örökségként lehetett adott, hanem azért is, mert e témával kapcsolatos élményeim, várakozásaim és csalódásaim — amikről szólni szeretnék — időrendben is emígy sorakoznak. Kezdetben a valóságot alig ismerve terveztem épület- és városterveket, s csak apránként fordult meg bennem a sorrend; mindinkább megismertem a valóságot, és mind kevesebbet terveztem. S ha egyáltalán illő volt ilyen hatalmas alkotóra, alkotásra, világokat átfogó témájára utalnom, még megtévesztő is lehet. Az én témám más, és jóval szűkebb: miként képzlődött egy építész itthon az elmúlt évtizedek során terveiben, mi és hogyan valósult meg belőlük, mi miért, vagy miért nem? S mindez nem könyvméretben, hanem kisebb írás keretében, és igen-igen vázlatosan.

Ezeket csak előljáróban mondtam, szinte mentegetőzősként, mert voltaképpen azzal kell kezdenem, mi is a tervezés, mi a terv? Nyelvünkben mindkettő sok értelmű szó. Vonatkozik az egész ország tervezésére, gazdasági, fejlesztési, műszaki és egyéb értelemben. Vonatkozik megyék, városok, épületek, mérnöki művek, de ugyanúgy intézmények, kiadók, vállalatok terveire. Sőt mindenféle alkotások tervezésére, még szobrok, freskók, zeneművek, könyvek terveire is. Wagner írta egy levelében (én magyarul olvastam, s nem tudom, hogyan írta németül): „Agyamban zsong egy Tristan terve.” Nyelvünkben ez a többértelműség nemegyszer zavart okoz; más nyelvekben például a gazdasági, átfogó fejlesztési terveket és a műszaki tervezést, települések, objektumok térbeli megtervezését külön szavakkal jelzik. Ilyen például a *planning* és a *design* megkülönböztetés az angol nyelvben. Én persze az építészeti, a város-tervezésre gondolok most. Mégis úgy vélem, nem véletlen, s nem is hiábavaló, hogy erre ez a közös szavunk van. A tervezés és konkrétabb megnyilvánulásában a terv — voltaképpen tudatosan vagy tudattalanul, ilyen vagy amolyan szektorában az életnek, az emberi tevékenységnek, egy társadalomnak — lényegében a jövőbe gondolás a ma ismeretei alapján. Az egyén esetében az én kiragadása a mából és jövőbe vetése, a társadalom esetében is az, hogy milyen legyen, milyen akar lenni. Olyan állapotba vetülés tehát, amilyen majd egyszer később lesz, lehet. S itt máris egy furcsa buktató jelentkezik — nem szólva arról, hogy milyen ismeretek, milyen bennünk levő erők, igények, vágyak alapozzák meg és teszik lehetségessé a tervet —, az, hogy a terv egy későbbi megvalósuló állapotra irányul, de hogy az úgy marad-e, s hogy azután mi lesz, arra tervezője már nem gondol, nem is gondolhat talán. A terv tehát többnyire egy előrevetített jelen, jelen pillanat. S ez sok esetben jogosult is. Wagner joggal szólt „egy Tristan tervéről”; később megalkotta, s egy ilyen mű, természetéből eredően végleges, sőt örökre szóló, későbbi sorsával alkotója már nem foglalkozhat. De városok, sőt újabb épületek esetében is, egyre inkább felmerül a kérdés: meddig szól a terv, és mi lesz azután? Az újabb évtizedek, a „gyorsuló idő” hozzatták azt a felismerést, hogy folyamatban élünk, s előrelátásunk korlátozott; korábban az emberiség mintha inkább állóképekben gondolkodott volna, az idő folyamatának egy-egy metszetében. Sőt, olykor az idő megállítására is törekedve. Holott az élet, a fejlődés egyre filmszerűbbé válik — talán ezért is lett korszakunknak oly jelentős kifejező eszköze a film —, s korábbi időérzékelésünk naivnak bizonyul. Ahhoz képest, hogy milyen hamar kiismerte magát az ember a térben, amit a geometria, a földrajz, a csillagászat tudományának korai kibontakozása tanúsít, oly kevéssé és primitív fokon ismeri ki magát az

időben. Nemegyszer visszafelé is — a történettudományokban —, ahol a régmúlt valóság feltárása, bizonyítása mind kérdésesebb, de még inkább előrenézve, a jövőjében. Efféle különbség van a fiatal és az idősebb nemzedékek időérzékelése között is. Szerb Antal mondta egyszer, hogy egy csecsemő, akit magára hagytak a bölcsőjében, alighanem azért sír, mert úgy érzi, örökre magára marad. Mintha ehhez hasonló állapotban lennénk még ma is olykor, amikor a pillanatban élünk, s előre nem, vagy tévesen, többnyire mint egy eljövendő pillanatra gondolunk.

E gondolatok voltaképpen a téma egyik alapvonását és a mondandók egyik konklúzióját is érintik, mégis előre kívánkoztak, annak jelzésére, miről is van, lenne szó. De saját élményeimhez, tapasztalataimhoz szeretnék visszatérni, illetve ezekből elindulni, hiszen többre nem lehetek jogosult. Ezeknek a tapasztalatoknak némelyike igen korai, az ifjúkorból való, az arra jellemző infantilitással, ami végtére a képzőművészek egyik gyökere. Megmarad később is, sőt még napjainkban is tapasztalható tervek esetében. Gimnazistakorom végén középületeket „terveztem”, helyesebben rajzoltam, de csak kívülről, homlokzataikat, s ezek mind hasonlítottak a századforduló díszes, kupolás, kollonádós középületeire. Valójában az építészet plasztikai varázsa kapott meg, és grafikai előadásra, hatásra törekedtem, ami máig tapasztalható nem egy építészeti terven, sőt alkotáson. Az érthető, hogy a századforduló épületei ihlettek, hiszen mást akkor nemigen láthattam. De még az érettségi előtt átléptem egy küszöböt, amire ma is büszke vagyok. Nagy, díszes operaházat kezdtem tervezni, a budapesti, a bécsi, a párizsi operaházak mintájára, de most már belülről is — díszes lépcsőházzal, foyer-val, nézőtérrel, és suta vázslataim nyomán úgy éreztem, hogy ismernem kellene legalább egy operaházat belülről is. A már akkor is oly bámulatosnak látott Operaházunkat igyekeztem megismerni. Nem resteltem az előadások szüneteiben bejárni minden zugát, lépcsőjét, folyosóját a nézőtér körül, lelépve, sőt centiméterrel méregetve a szélességeket, távolságokat, a lépcsőfokokat. Majd egyre inkább izgatott, mi van hátrább, a vasfüggöny mögött, milyen a színpad világa, tehát mondhatni: a lényeg. Mert már a lexikonban közölt hosszmeteszétéből is láthattam, hogy az mily hatalmas, sőt túlnyomó része az épületnek, s a valóságban még inkább annak bizonyult zsinórpaddalásával, többszörös pincéjével. Meg is ismertem úgy, hogy több ízben elmentem statisztálni egy ismerős jóvoltából, s itt olyan térfelületek, olyan meglepetések érték, amikre nem is gondolhattam. A terv elkészült, persze primitív és utánérvett „alkotás” lett; de azt — és ez ma sem mindig érvényesül eléggé városok, épületek tervezésében —, hogy ismernünk kell tőviről hegyire annak valóságát, annak célját, amit tervezzük — mert e nélkül tervünk merő képzelődés marad —, tulajdonképpen itt sejtettem meg.

Úgyanezekben az években már városokat is „terveztem”, hasonló kezdetlegességgel, mint első épületeimet. Lerajzoltam egy-egy képzetbeli várost alaprajzban, amilyent szeretnék látni — minden részletével. Sok egyenes és kanyarodó utcával, sok térral, parkkal, középülettel, fasoros, széles utakkal, sűrű hálózatú villamosvonalakkal, vasúti pályaudvarokkal, alagutakkal — az alagutak különösképpen vonzottak —, voltaképpen egy idealizált budapesti belvárost más formában. S belehajszolva mindazt, amit a Belvárosban — akkor talán mások véleménye nyomán — hiányoltam. Itt megint valami kezdődött, ami minden tervezésnek egyik alapja ma is — olyant tervezni, amiben megvan többé-kevésbé mindaz, amit most hiányolunk. Egyetemem hallgató koromban kezdtek első ízben külön tárgyként oktatni a városépítést, s én nyomban ehhez csapódtam, ez a tantárgy érdekelt a leginkább. Foglalkozni kezdtem Budapest akkoriban emlegetett városrendezési problémáival, és szinte kötelességemnek véltem, hogy az egyik legismertebbre: az akkori Andrássy út belvárosi torkolatának megoldására tervet készítssek magam is. Milyen lett ez a terv? Párizsi inspirációjú, talán a Place de la Concorde lebeghetett előttem. Az akkori Erzsébet (ma Engels) tér és az egykori Váci körút (ma Bajcsy-Zsilinszky út) között akkor még létezett háztömb helyén egyetlen hatalmas, díszes, négyszögű

teret képeztem, szobrokkal, közepén felmagasló emlékművel, ez utóbbit úgy elhelyezve, hogy egyaránt beleessen az Andrássy út és az akkor Károly, ma Tanács körút tengelyébe, azok lezárását alkossa, a forgalom körülkeringje és itt oszoljon szét a Belváros felé. Csaknem mindenki efféleképpen képzelte el akkor a méltó megoldást. Az, hogy egy hatalmas teletömböt kisajátítani, lebontani nehéz és később egyre nehezebb lesz, eszembe sem jutott; de másoknak sem. Láthattam akkoriban, majd később is olyan terveket, amelyek a fél Belvárost felforgatták, az Andrássy utat elkanyarítva, a Bazilika mellett egyenesen a Lánchídhöz vezették, még a Gresham-palota eltüntetésével is. Mindannyian így gondolkodtunk akkor. Talán a századforduló hatalmas belső átépítéseinek emléke élt még mindenkiben, amikor például az Erzsébet-híd megközelítése érdekében az útban álló tornyos, nagy pesti városházát is lebontották, a Sugár utat, a Nagykörutat úgyszólván behasították a város testébe, s alig két évtized alatt megépítették. Azt, hogy a városok alakulása, általában az idő folyása más irányokat követ, sokáig senki sem érzékelte. Talán az egy Harrer Ferenc kivételével, aki elsőnek ismerte fel a városfejlesztés minden ága-bogának, a belső és külső fejlődésnek az összefüggéseit. Alapjában véve díszlettervezési szemlélet élt csaknem mindenkiben, s leginkább a klasszikussá vált, főként a párizsi és bécsi példák nyomán.

Következő tervem mégis már realisabb volt, s ma sem vélem bolondságnak, talán — lényegét tekintve — még utópiának sem. Ekkor már mérnökgyakornokként a főváros városrendezési osztályán működtem, s hamar megismertem a tömbök osztása, a telkek méretezése, a kisajátítás és egyebek problémáit. Mindenekelőtt a forgalomét, aminek helyes megoldása mindinkább alapvető követelmény lett. Korábban a széles utak, a terek tervezése inkább ornamentális, reprezentatív, tehát formai célokat követett. Minden előkép nélkül — nem emlékszem, hogy hallottam volna efféle elgondolásról előbb — most már városrész méretben készítettem otthon, magánszorgalomból egy tervet. Részben reprezentatív, részben gyakorlati célokból. Ennek lényege az volt, hogy a Bécs felől érkező országutat a budai hegyvidéket át és a Hidegkúti úton (ma Vörös Hadsereg útja) bevezetve gondoltam megoldani a Széna térig, a sivár óbudai beérkezés helyett, innen a Csalogány utca kiszélesítésével tágas, hatásos sugárutat terveztem a Duna-partig. Kilestem ugyanis, hogy a parlament kupolája ebben a tengelyben már a Retek utcából is látszik, s úgy gondoltam: az erre irányuló bevezetés igen hatásos lehet. Amellett megvalósítás szempontjából sem volt irreális, mert a Víziváros e része akkor még túlnyomórészt őcska, földszintes házakból állt. De a leginkább gyakorlatinak vélt, s talán ma is annak mondható része, voltaképpen fő gondolata az volt a tervnek, hogy az új út közepén a forgalom egy alagútba torkolljon, ferdén áthaladva abban a Duna alatt, és a Lánchíd táján, a pesti Duna-parton érjen újból a felszínre. Publicitásra nem törekedtem e tervvel, megmutattam néhány kollégának és a főnökömnek is, akik egybehangzóan azt mondták, hogy érdekes gondolat, de sok minden megvalósíthatatlan benne. Valóban így volt. A Csalogány utcát ugyan később kiszélesítették, új, nagy bérházakkal szegélyezték, s ma a Duna-partra torkollik. Az alagút gondolata azonban mindmáig megvalósíthatatlan maradt. Később felbukkant, ugyanezen a helyen, hivatalos tervekben is, aligha az én tervem nyomán, hiszen magától értetődő lett, hogy a Lánchíd és a Margit-híd között kellene még egy átkelés, de kevésbé a panorámát megbontó híd, mint inkább alagút alakjában. Az akkori forgalmat tekintve abban sem hibáztam nagyot, hogy a Lánchíd-főhöz torkolltattam ki az alagutat, ez már csak mai forgalmunkban tűnik képtelenségnek. De leginkább azt vélem sajátosnak, érdekesnek, hogy ilyen közúti, Duna alatti átkelés e környéken, persze távolabbi kitorkollásokkal — mondhatni egy expresszút — ma egyre szükségesebb; s előbb-utóbb talán lesz is. Továbbá azt, hogy az én tervem éppen negyven éve készült, s még évtizedek telhetnek el, míg ilyesmi megvalósul. Talán ilyenekből tűnik ki leginkább, hogy mily bizonytalanok a távlatok a városépítésben, mi minden bizonyul hamar elavulónak, és mi minden távolinak, csaknem vágyálomnak. Ezt a jelenséget később gyakorlati működésem, tervezéseim során mindinkább tapasztalhattam.

Ez időszakban kezdtem tervpályázatokon részt venni, részben épületek, részben városrendezési témák tervpályázatain. Ilyen lehetőség egyre több volt; nemrégén utána számoltam: 1943-ig, az utolsóig mintegy tizenhat ízben adtam be tervet, alig nyolc év alatt. Eleinte tervezőtársakkal készítettem őket, később egyedül, vegyesen építészeti és városrendezési pályaterveket. A hivatali tervezés többnyire untatott; részlet-, rutin-feladatokat kellett megoldani; sok meg is valósult belőlük, még több nem. Leginkább a budai hegyvidék úthálózatának, beépítésének kialakulását látom most, utóbb, akkor készült hivatali terveink egyik fő és értékelhető megvalósulásának. A tervpályázat viszont mindig izgalmas volt; a téma is, a nyeresége is. Építészeti témákra főként azért vállalkoztam, mert nem akartam elszakadni az épületek tervezésétől, ha már sorsom úgy alakult, hogy a városrendezésre, közhivatali munkára adtam a fejemet. Némelyik idősebb és már sikeres kollégám felfigyelt rám, az újoncra, és bevettek társnak a pályázatokon. Az első ilyen 1936-ban volt, a mai Petőfi-híd — akkor még teljesen beépítetlen — budai hídfője környékének rendezésére. Úgy emlékszem, a nemzetközi vásár ottani elhelyezése már akkor követelmény volt, az egyetem bővítéséről viszont szó sem esett; így egyébként szabad kezet adtak a hídfők, a hídlejárók és a mögöttes területek kialakítására. Heim Ernővel pályáztam, közlekedési szakértőként Orczy Gyula társult hozzánk. Akkor már a svédországi izgalmas, újszerű városterveknek, a későbbi ottani új lakótelepek, új városok előhírnökeinek hatása alatt voltunk, folyóiratok alapján. Ilyesfélét is terveztünk; szabadon hagyva a vásárnak a hídtól délre eső Duna-parti részt, kiképezve a hídfőt és környékét akkor még csaknem teljesen újszerű módon: párhuzamosan és az útra merőlegesen állított rövid sávházak elkanyarodó soraival. Addig csak egy ilyesféle tervet láthattam itthon: az előzőleg lezajlott, s akkoriban lebontott Tabán beépítésére hirdetett tervpályázaton. Itt Hönsch László nyert tervezőtársaival második díjat, ők terveztek ilyen kereszt-sávos nyílt beépítést az Attila út hegy felőli oldalán, hogy ne falazza el a hegyoldalt, a első ízben felvetették a gondolatot, hogy a Tabánt nem beépíteni, hanem parkosítani kell. Ez meg is valósult hamarosan, hiszen építést nem igényelt, a telkeket már kisajátították, de a házsort nem. Mint hallottuk, nagy viták voltak tervünk felett, úgy volt már, hogy a második díjat nyerjük, de a végén egyesítették a pályadíjak összegét, és rangsor nélkül, azonos összegben elosztva adták ki a díjazandóknak. Meglátva a többi tervet, megértettem, miért. A mi tervünkben a közlekedési megoldás bizonyult valamennyi közül a legjobbnak, a hídfőnél általunk tervezett, akkor itthon újszerű patkóalakú lehajtók rövidesen meg is épültek. De a beépítés tekintetében a legtöbb terv konvencionális volt: klasszicizáló, zárt négyszögű tér a hídfőnél, hagyományos körtér a hídról levezető út végében, toronyház a híd tengelyében — effélék. A hivatalos szemlélet az ilyenek felé hajlott, s a körtér egységes homlokzatú kiépítését nem sokkal később meg is kezdték, de abbamaradt. Mindez azért emlékezetes, mert első pályázatomból volt, s ma közel négy évtized után az egész probléma még mindig megoldatlan, a terület jórészt beépítetlen, kivéve a Műszaki Egyetemnek a hídfeljáróig történt terjeszkedését, amiről akkor még szó sem volt, és a vásár kihelyezésének legutóbb és másként megoldott problémáját. Már első ízben érzekelhettem tehát a terv és valóság összefüggéseit, ellentmondásait egy nem kis jelentőségű témában. S hányban még ez után!

A sok pályázat közül — többnyire nyertünk vagy nyertem valamit — még kettő-három bizonyult ilyen szempontból különlegesnek, jelentősnek. Az egyik az ezt követő évben a pesti városközpont, az Andrásy út torkolata és a Városháza környéke rendezésének pályázata. A századvég óta megoldatlan problémáé tehát. Hárman — Heim Ernő, Hönsch László és én — készítettünk közösen pályatervet. A közfelfogás addig az volt — amilyen az én diákkori tervem is —, hogy reprezentatív módon, fórumként, a bécsi Ring példáját követve kell megoldani. Mi nyomban egyetértettünk abban, hogy ennek értelme és realitása nincs, túlhaladott dolog, itt a forgalomnak kell korszerű módon rendet teremteni, minél kevesebb bontással s minél előbb megvalósíthatóan. Így is tettünk, ugyanezért viszonylag kevés munkával járt. Az Erzsébet teret meghagytuk zárt park jellegűnek, a Kiskörút nyugati

oldalán a Bazilikáig, az avult háztömbök helyén telkenként, de egységes, közös udvaros, fokozatosan megvalósítható új beépítést javasoltunk, a Kiskörút e szakaszának olyan szélesítésével, hogy az Andrássy út torkolatánál a forgalom keresztesmentes elosztása elválasztó parksávokkal megoldható legyen. Magát az Andrássy utat pedig az addigi, hatásosnak szánt lezárási törekvések helyett egyszerűen bekanyarítottuk a mai József Attila utca felé, görbe, tölesérszerű szűkülettel. A Deák téren hatalmas körforgalmi megoldást terveztünk, az épületek minden változtatása nélkül, a Városháza körüti, elavult szárnya helyén modern irodaházak sávját. Ennyi volt az egész. Itt már szinte vihar támadt e terv körül, mint kiderült, az egyetlen ilyen volt, a többi mind az addigi felfogást tükrözte. Ezért a zsüri nagy része a miénket szegényesnek, megalkuvónak ítélte. Elsőnek Bierbauer (Borbíró) Virgil állt a zsüritagok közül tervünk mellé, később hozzá csatlakozott Harrer Ferenc is, holott a korábbi fórum-konceptió kezdeményezője volt. Végül megnyertük a kitűzött első díjak egyikét, elég nagy összeget. S mi lett a valóság? Nekem először kisebbfajta elégtételelem volt, hogy a Deák tér forgalmát rövidesen ugyanúgy rendezték, ahogyan én kiszámítottam, felrajzoltam — az ilyen aprólékos munkát társaim nemegyszer reám hagyták. Utána a háború végéig semmi sem történt, az ostrom alatt az Erzsébet tér felé eső háztömb súlyosan sérült, később fokozatosan lebontották, s a helye parkoló lett. Lebontották a József Attila utca másik sarkán álló öreg házát is, és a Népköztársaság útját, helyesebben úttestét pedig pontosan úgy, ahogyan mi terveztük, bekanyarították a József Attila utca felé. A Deák tér forgalmi rendje később megváltozott, s most újra változik. Az Engels tér szegélyére autóbusz-pályaudvar került, korábban előre nem látott dolog. Ennyi történt hát e közel évszázados probléma megoldásában, s ehhez is részben a pusztulás segített; „szegényes” tervünk is még túl nagyralátó volt. Annyit azonban tapasztalhattam már akkor is, és azóta e terv kapcsán is, hogy a forgalom hamarabb tör magának utat, mint az építészeti kiképzés, gyakrabban változik, és így voltaképpen a legjobb terv az olyan, mely helyet, teret hagy a váltakozó forgalmi megoldásoknak.

Óbuda hídfője és központja volt a soron következő pályázat, még ugyanabban az évben. A Flórián tér környéke a Duna-partig. Akkor már épülőfélben volt a híd, és behasítani készült a csendes, ódon kisváros közepéig. Szabad kezlet adtak, a forgalmi adottságok figyelembevételével tervezhettünk, amit akartunk. Ismét együtt pályáztunk hárman, ugyanazok, vérszemet kapva az előző eredménytől. Csak néhány műemléket hagytunk meg a hídfőnél tervezett hatalmas parkosított térség közepette, és vadonatúj, Budapesten „soha nem volt” városrészt terveztünk. A hídfeljáró mentén kehelyszerűen befelé szélesedő, térségszerű utat, két oldalán merőlegesen álló rövid sávházak szétnyíló laza csoportját az egykori főtérig, ahová a Vörösvári út és a Szentendrei út torkollik, szembe ezzel a kehelyszerű alakzattal körívben, arra szintén merőlegesen sorakozó rövid sávházakat, úgy, hogy közöttük át lehessen látni a hegyekre, a sávházak között pedig be lehessen vezetni eredeti vonalukon a Vörösvári és a Kiscelli utat. (A legtöbb terv ugyanis ezek eltérítésével, új vonalvezetésével bajlódott, amit mi irreálisnak tartottunk.) A kétségtelenül fureska alakzatot egy, akkor még létező falusias kisváros közepén a zsüriben megdöbbenéssel fogadták, „Napoleon-kalap”-nak nevezték el, s a zsüri legtekintélyesebb, de konzervatív ízléséről ismert tagja, hírneves egyetemi tanár, mint hallottuk, első pillantásra összezsáptá kezét és felkiáltott: Ez rettenetes! Ki is akarták rakni a tervet a díjazandók közül, végül mégis kisebb összegű megvételben részesültünk. Ezután újabb és újabb tervek készültek, még most is, nemrég, míg csaknem mindtől eltérően megvalósult az, amit ma ott láthatunk. Elfalazva a hegyeket, sűrű, nyomasztó háztömeget alkotva, a régészeti emlékeket pusztítva. Ha visszagondolok a mi, akkor valóban merész, sőt sokakat elképesztő tervünkre, akkor kissé keserűen azt gondolom, hogy a mai házgyári előállítási sorházakkal a miénket is meg lehetett volna valósítani, azt a rendszert, ami kehelyként kinyílik a város belsejével és épületkoszorújával a hegyek felé. S e terv esetében nem lett volna később annyi probléma az előkerülő régészeti emlékekkel sem, bár azokról akkor mi sem tudhattunk.

E tervpályázati időszakról szólva befejezésül még egy érdekes és jelentős pályázatot emelnék ki a sok közül, amin részt vettem. Ezek többségükben középület-pályázatok voltak, volt, amelyik fel is épült a nyertes terv alapján, volt, amelyik nem. Én megelégedtem a díjakkal, nem törekedtem első helyre, felépítésre, megbízásra, hivatali helyzetem sem engedte. Pedig egy ízben ennek lehetőségéhez közel voltam: egy pécsi gimnázium épületének tervpályázatán egyedül nyertem a második díjat úgy, hogy az elsőt nem adták ki, tehát voltaképpen első lettem. Ez a gimnázium fel is épült, egy másik terv alapján. Az a tervpályázat, amiről még szólni szeretnék, a tabáni gyógyszálló tervpályázata volt, közvetlenül a háború kitörése előtt. Kismarty Lechner Jenővel pályáztunk, nagyobb nyeresi eshetőség nélkül, mert mindenki tudta, hogy nyertesei Lauber László és Nyiri István lesznek, akik akkor építették fel, ugyancsak első díjas tervük nyomán, a Szabadság téri Pénzüntézeti Központ székházát, ami ma minisztérium. Az első, modern, nagyszabású belvárosi középületet. Kiemelkedő tehetségüket senki sem vonta kétségbe. Mi tervünkön a Hegyalja út aljában homorúan ívalakú épület tervét készítettük el úgy, hogy az magába foglalta a Rácz-fürdő műemléki értékű részeit is. Főbejáratát, amely felett emeletenként tágas hallok voltak, nagy üvegablakokkal, gondosan megválasztott helyre tettük, ahonnan az Apród utcára, azon át a Várkert kioszkra, túl rajta a fák koronái felett a Lánchídra és a Parlament kupolájára lehetett látni — eléggé hatásos látnivaló ma is. Akkorra már eldöntötték, hogy a Tabán park marad, más nem épül ott. Máig úgy emlékszem rá, mint igen jó tervre. Különösen a bonyodalmas, nagy igényű éttermi és konyharész sikerült jól, aminek tervezéséhez az öreg Gundel, ismeretségünk révén, hasznos tanácsokat adott nekünk. Megmutatta, telve panasszal, a Gellért szálló akkori konyhaberendezését, annak minden hibáját. Ezt a konyhát is úgy néztem meg, mint egykor az Opera színpadát. Megvételt kaptunk, szép nagy összeget. Valóban Lauber és Nyiri nyerték az első díjat, igen szép tervvel. Ők ugyanoda, arra a kilátásra szervezve, de magasabbra, a Hegyalja út mellé helyezték kecses, szépen formált épületüket. Nagy kár, hogy nem épülhetett meg. S hogy ez a gyógyszálló azóta sem, bár időnként szó van róla. Íme, terv és valóság. De egy megkapó emlékem fűződik e tervpályázathoz. A kiváló tehetségű Nyiri István — később az Engels téri autóbusz-pályaudvart építette egyedül, a felszabadulás után, e nehéz feladatot finoman, sőt bravúrosan megoldva — csendes, szerény, visszavonult, a munkájának élő ember volt. A beadás napján, amikor már készen voltunk, átvittük becsomagolás előtt tervünket a Városházáról az ő közeli műtermükbe, főként azért, hogy lássuk az övéket. Meg is néztük. Csak Nyiri volt jelen. Nem vártam azt, hogy ez a sikeres, hírneves, nálunk jóval idősebb építész ilyen tüzetesen, érdeklődéssel nézi végig lapról lapra a mienket. Minduntalan megszólalt: — Ez itt milyen jó! — Ez itt jobb, mint a mi tervünkön! — ilyeneket mondott. Nem él már, Lauber sem. Szabadság téri művük áll, a gyógyszálló terve meghiúsult. De ez a látogatás bennem szép emlék maradt az igazi, s oly ritka kollegiális megbecsülésről, érdeklődésről. Temetésén jelen voltam a Farkasréti temetőben; hazajövet onnan kegyeletből is, érdeklődésből is megnéztem a Hegyalja út mentén, a Sashegy alatt épített saját házát. Olyan volt, mint ő maga: kívül az út felől szerény, csaknem jelentéktelen, annál gazdagabb, szebb, intimebb belül, az a kert felől.

S elmentek már a többiek is csaknem mind, akiket jórészt e tervpályázatok alkalmából megismertem — egy szegényes korszak tehetségben oly gazdag építész-nemzedéke. Dávid Károly — később a Népstadion építője —, Janáky István — később a kecskeméti Aranyhomok szálló építője —, Kozma Lajos, Ligeti Pál, Molnár Farkas, Rimanóczy Gyula és még sokan. Megvalósult terveik, műveik itt állnak: a szép budai villák, a Napraforgó utcai kis minta villatelep, a Köztársaság téri lakóházcsoport, a Palatinus fürdő, a pasaréti templom és még mennyi más! Ha valaha bánni kezdem, hogy nem lettem épületeket alkotó építész, akkor ez a tervpályázati korszak végén kezdődött, amely korszakomtól — a megújuló magyar építézet hőskorától — és már nem élő kiváló alkotóitól itt búcsúzom. Mert akkor kezdtet mindinkább látni, tudni, hogy a megtervezett épület, ha nem is mindig,

de megvalósulhat, műként fennmaradhat, ellenben a megtervezett város úgyszólván soha, legalábbis ritkán, kis részleteiben. Aki erre a hivatásra, a várostervezésre adta magát, annak számára terv és valóság viszonya, és hogy mi voltaképpen az ő műve, helye, szerepe benne — ez a gond akkor kezdődött, elhagyni pedig már nem is fog.

A felszabadulás után sok minden más lett, de kezdetben a korábbi nyomokon indult. Ezért röviden még ezekről kell szólnom. Összeverődtünk, már a háborús években a *Tér és Forma* munkatársaiként Fischer József, a szerkesztő körül. Major Máté, Kismarty Lechner Jenő is köztünk volt. Az újért, a megújulásért hevíltében nem éltem soha, már csak azért sem, mert ez egyben politikai ellenállás volt, ellenzéki helyzetből, bár veszélyekkel övezve, de hivatalos felelősség nélkül. Hevíltem, társaimmal együtt a városoknak, az építészetnek a társadalmi megújódással egybekötött megújulásáért. Minderről és az itt következőkről részletesen szoltam már *Itthon éltem* című könyvemben. Itt most csak annyit, pusztán a tervek és a valóság viszonya szempontjából, hogy ebben az ellenzéki helyzetben kerültem teljesen a Bauhaus, itthon a korábbi Cirpac építészcsoporthoz eszméinek hatása alá, azt megelőzően csak közeledtem hozzá. S hogy e hatás sokféle más között két fő dologban nyilvánult meg. Az egyik: a meglévőnek, az egykorinak csaknem teljes elvetése, némelyik társunknál már csaknem gyűlölete. Ebben viszonylag még én voltam a legmérsékeltebb, a realitásokat leginkább ismerő. De a lényegben, abban, hogy mindent újszerűen kell megtervezni, megoldani, a múltat voltaképpen nem figyelembe venni, a többiekkel csaknem egy voltam. A másik: hogy a városépítést mint tervezést egynek vettük az épületek tervezésével — nemcsak olyan értelemben, hogy mindinkább városépítésre, építészcsoporthoz létesítésére gondoltunk egy-egy épület helyett, hanem abban is, hogy egy-egy épületet mindig nagyobb, megtervezett városépítési koncepció keretében gondoltunk el. Ezek jórészt a Bauhausból származó elvek voltak. Megvalósulásra ez utolsó években már nem volt mód, még egy-egy épületére sem, de terveztünk, ideáltervekben gondolkodtunk, ilyenekről cikkeket írtunk, a szembenállókkal vitakoztunk. Így ért a város pusztulása is, majd a felszabadulás, amikor nyomban az újjáalakult *Közmunkatandés*, és az országos újjáépítési kormánybiztosság magja lettünk, telve feladatokkal, reményekkel, vélt vagy igazi lehetőségekkel. De immár felelősséggel is, s ez mint vezetőt, főként engem terhel. Olyan problémák zúdultak reánk, mint a rom-helyzet, a leomlott házak helyén földszinti üzletsorok építésének áradata, a házhelyosztás tömeges igénye, szinte forradalmi követelése — egyre több olyan téma, amit nehéz volt egyeztetni elveinkkel, terveinkkel. Napi küzdelmeket kellett vívni vállalkozókkal, telektulajdonosokkal, házhelyeket követelőkkel. Szinte kárpótlásként is tervezésbe merültünk, tehát egy jobb jövőbe, akár korábban a hivatali rutinmunkák mellől a tervpályázatokba. A közelebbi vagy távolabbi jövőnek szóló, vélt vagy remélt realitású terveket készítettünk. A többes szám azt jelzi, hogy ezek már csoportok, kollektívák tervei voltak, s nem egyeseké, miként később is a várostervezésben. Építési tálalmat rendeltünk el a Krisztinaváros erősen romos belső részére, mert ott toronyházak csoportját terveztük építeni, a telektulajdonosok perbe fogtak. Építési tálalmat rendeltünk el a Parlament környékére azzal az elgondolással, hogy a Vár pusztulása folytán az lesz a kormányzati negyed, s csak tervszerűen elrendezett hivatalok épülhetnek ott. Megterveztünk a belső Erzsébetváros előregedett, sőt részben romos épületei helyén egy modern, új városrészt — akár korábban pályatervünkön Óbuda belsejére —, voltaképpen új lakótelepet a város belsejében. A *Tér és Forma*, mely a lapunk maradt, mint a többi tervet, ezt is közölte, és sokan sokáig szép, előremutató tervnek ismerték el a Bauhaus szellemében. Megterveztük sok más között az Erzsébet-híd pesti hídfőjét, megkezdtük a Várnegyed tervezését, s ott a romokban heverő, kirívóan nagy épületek bontását, kibebíbtetését. Pályázatot hirdettünk az elpusztult szállodasor felépítésére, s az egyik nyertes terv alapján tervet készítettünk, mely négy nagyobb, horizontális jellegű szállodaépület együtteséből állt.

S mi lett mindebből, mindenki tudja. Főként gazdasági erő és kellő hatalom hiányában. A Várnegyed kivételével, ahol ha lassan is, de tervszerű és sikeres helyreállítást folyt. A Krisztinavárosban helyreállították az öreg romos házakat, s az eredeti tervből csak annyi maradt, hogy egyetlen és értelmetlenül kiemelkedő magas ház épült később az Alagút utcában. A kormányzati negyed elgondolás elsikkadt, ötletszerűen létesültek később új hivatalok, többnyire helyreállítások révén. Az Erzsébet-híd új, pesti hídfője jóval később megvalósult, lényegében tervünk szerint. A belső Erzsébetvárosban azóta semmi sem mozdult, a jelenlegi elgondolás — helyesen — inkább a patinás városrész fokozatos rehabilitációja felé mutat. A Duna-parton pedig egyetlen hatalmas, a városból kicsúcsosodó szálloda épült, elfalazó jelleggel, jóval később.

Ezek csak kiragadott példák egy hevíült, realitást alig ismerő tervezési időszakból, amihez a rom-helyzet adott illúziókat; a gazdasági lehetőségek ismerete pedig teljesen hiányzott. Még inkább így jártunk az akkori Nagy-Budapest, a mostani Budapest általános rendezési tervével. Ilyen terv addig még nem volt, Nagy-Budapest sok önálló igazgatási egységből állt. Előremutató kezdeményezés volt tehát. A mai Budapest később nagyrészt úgy állt össze igazgatási egységbe, ahogyan mi terveztük. Hozzáterveztük már akkor a környékét is, ugyancsak nagyjából azt a területet, amit ma budapesti agglomerációnak tekintenek, s egységes, egybehangolt terve, erre illetékes központi hatósága mondhatni máig sincs. Volt sok más előremutató vonása ennek az akkori első tervvázlatnak, ezeket a szakirodalom feltárta, s később belőle egy s más így vagy úgy megvalósult. Már elkészülte után ismerhettük meg Nagy-Londonnak a háború alatt készített átfogó tervét, örömminkre sok hasonló törekvéssel. A gyorsvasút megoldására azt terveztük, hogy az egy kelet—nyugati és egy észak—déli vonalnak a Belvárosban találkozó tengelykeresztjéből álljon, mely egyfelől a Keleti és a Déli pályaudvart, másfelől a Nyugati és a Boráros teret köti össze, s ezáltal a pályaudvarokba érkező nagyvasúti vonalakat, amelyeket a gyorsvasút meghosszabításaként a környéki közlekedésre szándékoztunk felhasználni. Csaknem így, de jobban valósult meg, illetve van megvalósulóban sok év után. A nagyvasút gyorsvasútként való felhasználásának gondolatát akkor közlekedési szakemberek elvetették, mostanában kezd újraéledni az időközben — terveink ellenére — megnőtt budapesti agglomeráció közlekedési gondjainak egyik megoldásaként. Így hát többféle reális és előremutató gondolatot vetett fel ez a terv. De nem egy olyat is — lényegeset —, amit akkor helyeseltem, de mindinkább érzem, hogy a tervezésnek valami furcsa eufóriájában, amiben akkor élünk. Így tervünk egyik fontos részeként felemelt autópályákból álló hosszúkás útnégyszöget terveztünk Budapest sűrűn beépített részei szélén, csaknem függetlenül az eddigi úthálózattól, mondhatni árkon-bokron át, egy szakaszát még a Városliget fölött is. E négyszög sarkpontjaihoz csatlakoztak volna a kívülről beérkező autópályák, s célja ily módon a belső városrészek elkerülése, forgalmuknak felszívása lett volna. Annyi került belőle a későbbi, realitásos tervekbe, hogy a Hungária körútnak szánunk ilyen szerepet, s — ahogyan mi is — gyorsforgalmi közúti átkelést terveznek a Dunán az összekötő vasúti híd mellett. Tervünk többi része jórészt lázalomnak bizonyult. (Az itt jellemzett első tervvázlatot ismertette ábrákkal a *Tér és Forma* 1945. évi 11. száma, a többiről részletesen szoltam a *Budapest* folyóirat 1971 áprilisi számában.)

Ezután, a negyvenes évek végén jött a fordulat, és sok minden megváltozott számunkra. Újabb elvekkel, szervezetekkel, személyekkel irányították a dolgainkat, a városépítést is. Budapest általános rendezési tervének kormányzati tárgyalásán első ízben bukkant elő az az alapvető probléma, hogy az, ami már megkezdődött, nincs összhangban a népgazdasági tervezéssel, s így realitása kétséges. De ez a probléma bukkant fel később is minden várostervezésnél, annál inkább, mert a népgazdasági tervezés eleinte jórészt improvizált, nemegyszer kapkodó volt, nemigen lehetett mire támaszkodni. Az én helyzetem is mindenestől megváltozott; idetartozó ebből az, hogy akkor, a negyvenes évek végén hagytam abba végleg a tervezést, de még sokáig a tervezés körében éltem hivatalokban, tervezőintézetek-

ben. Tanácsadóként, bírálólként, tervezési szabályzatok készítőjeként. Addig főként a főváros valóságos problémáit ismerhettem meg, most már vidéki városainkét is. Ez első éveken, az ötvenes évek elején a meglévő városokat nem olyanképpen becsülték le, mint mi korábban, hogy teljesen felforgatni, megújítani akartuk, hanem úgy, hogy szinte sorsukra hagyták, nem újtottak fel bennük semmit, viszont új és izgalmas feladatként jelentkeztek az új városok vagy a meglévő városokhoz, sőt falvakhoz kapcsolódó új lakótelepek a bányászok, az ipari munkások számára. Ez utóbbiak közül csak példákat: Tatabánya, Várpalota, Inota, Ajka, Kazincbarcika bővítése, Miskolc jelentős bővítése, Pécssett az urán-városrész kezdetei ez időszakban. Mindez néhány év alatt és olyan lendülettel, sietséggel, amilyent addig a városépítésben nem tapasztalhattam, s leginkább a századforduló városépítési lendületére emlékeztetett. A terveket szinte elragadták a tervezők asztaláról, hogy mielőbb építhessenek.

Ha van valami álomszerűség a tervezésben, akkor ez most félig-meddig az álmok valósággá válása lett. Bár sokat szenvedtünk a ránk erőszakolt historizáló formálási követelmények miatt, mégis érezhető, sőt szemmel látható volt, miként valósulnak meg nyomban a tervek, többnyire városrész-méreteken emelkednek új lakóházcsoporthoz, nagyszabású iparüzemek szerte az országban. S a másik furcsa dolog: e historizáló formák köntösében mégis jórészt a Bauhaus, itthon a Cirpac ideái érvényesültek, megszervezett, iskolával, egyéb közszolgáltatásokkal felépült tágas, kertes környezetű lakóházegyüttesek városépítési egységekben. Teljesen újonnan, s a városépítési hagyományokat nem követve. Ilyenre korábban csak csenevés kísérletek történhettek, mint a budapesti Köztársaság téri lakóházcsoporthoz vagy az almásfűzitői lakótelep. Most mindenfelé emelkedtek, kezdtek az ország új képét alakítani. S egy másik, a Bauhausból, de oda is régebről, talán még a reneszánsz kori ideális várostervekből származó gondolat érvényesült: az, hogy mindent egészében, egységesen, egyszerre felépíthetően kell megtervezni, tehát egységként, akár egyetlen épületet. Ilyen elveket vallottunk már a *Tér és Forma* körül, persze modern és nem historizáló formákkal.

S itt újra, újféle csalódás ért tervezés és valóság viszonylatában. Mert még e nagy lendületű építési korszakban, a tervgazdálkodásra és a területek köztulajdonba vételére alapozottan is elhúzódtak a felépítések, főleg, ha nagyobbak voltak, városrész méretűek. Egységesen csak az valósult meg imitt-amott, ahol kisebb, egyszerre felépíthető egységek létesültek. Ahogy múlt az idő, változtak a tervek, vagy nem tartották be őket, mert sürgősen másként kellett továbblépni. Építési rendszert, építési szabályzat olyan szigorral, mint amilyen fővárosi mérnökgyakornok koromban — nem volt. Különösen vidéken nem, még megbízható alaptérképek, tervnyilvántartás sem. Az építető állami szerveknek pedig mind nagyobb, minden akadályt elsőprő lett a tervek-rehivatkozást akadékoskodásnak bélyegző lendülete. Beható előzetes vizsgálódásra sem volt elegendő idő. Változtak tehát az építési követelmények, elvek, s így a tervek is úgyszólván évenként, de főként változtak a programok, a beruházási keretek, elgondolások a tervgazdaságnak e kezdeti időszakában. Hiszen a népgazdasági tervek sem voltak amíg a valóság ismeretére alapozva. Alig volt olyan városépítési terv, mely egészében vagy lényeges részében az eredeti elgondolás szerint valósult volna meg. Munkánk jó része az eredeti tervért való viaskodásokból vagy — ugyanarra a témára — újabb tervek készítéséből állt. Az közhelyként gyakran elhangzott, hogy a jóváhagyott terv kötelező jogszabály, de ezt nemigen vették a valóságban tudomásul. Leginkább Dunaújváros, az akkori Sztálinváros tükrözte ezt. Egységesnek elgondolt módon kezdték építeni, minden épület helyét, alakzatát megrajzolták, de már egy év múlva változott a terv, az építés, s ezután is újból meg újból. Változott több ízben az épületek stílusa is. Dunaújváros néhány év alatt tervszerű, befejezett egész helyett nőtt, azóta is növekvő város, s ha van, lett valamiféle atmoszférája, az talán innen is ered. De még mindig úgy terveztünk nagyobb városrészeket is, mintha azok felépíthetőek, egyszerre és ugyanúgy felépíthetőek lennének. Ez időszak vége felé történt — az ötvenes évek közepén —, hogy egy ilyen terv bemutatása, vitatása közben

szinte feljajdultam: felrajzoljuk részletesen, nagy munkával azt az egyetlen megoldást, amely biztos, hogy így nem valósul meg! — S ezt nem is magam találtam ki, hanem sajtószerű módon Proust-tól olvastam korábban, aki leírja, hogyan várja szerelmének válaszlevelét, részletesen elképzeli, mit fog neki válaszolni, majd arra a következtetésre jut, hogy elgondolta az egyetlen levelet, amit biztos, hogy sohasem kap meg.

Az idő robbant be tehát, nem első ízben e térbeli mesterségbe, a városépítésbe. Korábban a lassuló, most a gyorsuló idő, s talán elsőnek én éreztem meg, de hamarosan kollégáim is. Tanúsítja az, hogy 1952-ben, e korszak közepén előadást tartottam szűk szakmai körben *Az idő jelentősége a városépítésben* címmel, akkor csak sokszorosították, 1955-ben már a *Magyar Építőművészetben*, majd később egyik kötetemben megjelenhetett. Utóbb eszméltem rá, hogy ez a probléma már régóta bennem motozhatott, egy-két jóval korábbi tanulmányban is céloztam rá, de e hányattatások idején világosodott meg, s lett későbbi munkáim, szemléletem egyik tengelyévé. Tervek és valóság egyre bonyolultabbnak mutakozó problematikájában. Talán még ennek a beszámolóknak a szakaszolásából is kiténik: korábban tíz-tizenöt év alatt történt annyi vagy annyi sem, mint 1945 után négy-öt évenként. Kívülem is, és bennem is.

Ez időszakban történt az irodalom felé fordulásom — a *Vallomás és búcsú* című munkám 1949-től 1956-ig készült —, alighanem vigasztalt a kudarcok, hányatások, csalódások miatt. Akár egykor a pályatervek a hivatali munka unalma, majd egy utópisztikus tervezés felé fordulás a rom-helyzet miatt. Ám leginkább szembenézésként a múlttal és egy várható jövővel. S valamiféle alkotásigénnyel, ha már építészként nem alkothattam. Ezzel egy időben a városépítés terén a tudományos vizsgálódásba, kutatásba mélyedtem, és a tervezéstől, még passzív, tanácsadói, bírálói szerepben is lassan eltávolodtam. Utolsó, félig-meddig még alkotás-értékű s a tervezés körébe tartozó munkámnak tekinthetem az 1959-ben kiadott *Budapest holnap* című könyvünket, Polónyi Károllyal. Én írtam, ő rajzolta. Felhasználtuk benne nemegyszer mások elgondolásait is, de jórészt a mieink voltak. Így például a Duna-parti szállodasorra, ami később egészen másként, s félig valósult meg. De sok minden azóta megvalósult, e könyv felvetéseivel egybeesően. Nem annyira a könyv nyomán, hanem mert időszzerű és másokban is élő elgondolásokat tartalmazott. A könyv a küszöbön álló legfontosabb részfeladatokról szólt, ezek ésszerű sorrendjéről. Voltaképpen tervek és valóság közelítésére törekedett.

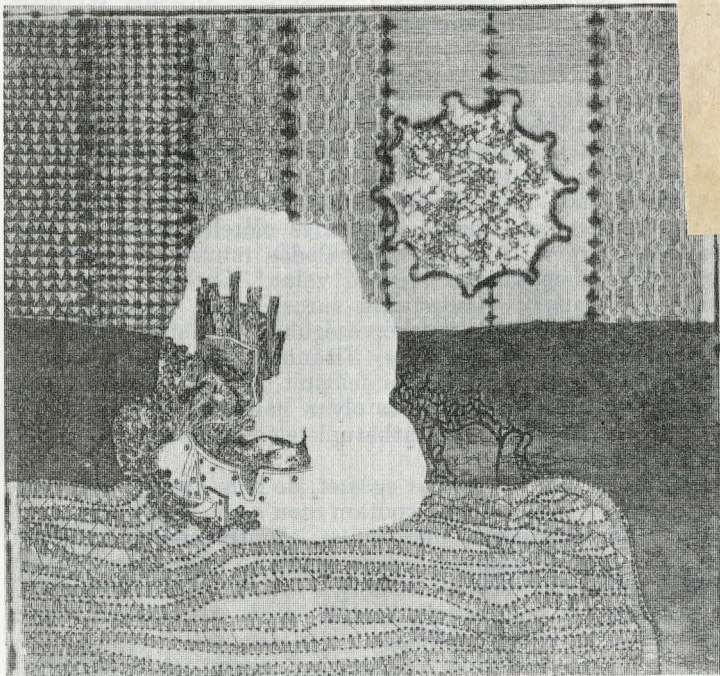
Irodalomnak és kutatásnak az összefüggéseiről szóltam a *Valóság* 1969. 8. számában *Töprengések a tudományról* címen. Most a tervezés ilyen alakulása és a valósággal kapcsolatosan megmutakozó konfliktusai indítottak arra, hogy egyfelől e téma múltját, múltbeli tapasztalatait kutassam, másfelől, hogy firtassam a jelenlegi és az eljövendő valóságot, megtervezésének lehetőségeit, szerepét, határait. Mert mindinkább láttam — és ezt a felismerésemet az 1956 utáni idők sem másították meg, bár sok előrehaladás történt azóta e téren is —, hogy a város történeti kategória, múltja, és ebből is eredő jövője van, fejlődése folyamat, megalkotása tehát nem egyszeri aktus, mint egy épületé, s hogy ezt mindaddig kevésbé vették figyelembe. Másfelől láttam, hogy azok, akik terveznek — beleértve magamat is —, mily kevésbé ismerik nemcsak a múltat, hanem a jelenvalóságot, s az abból a jövőre levonható következtetéseket. A városépítés elméletileg túlzott mértékben azonosult a tervezéssel, a formai törekvésű tervekkel, amik már-már műnek számítottak, akár megvalósultak, akár nem. A tervezés elszakadt a beruházástól, a végrehajtástól, az igazgatástól — amiknek pedig mindinkább városalakító befolyása támadt —, s olyan elméletekre, szabályzatokra, előírásokra támaszkodott, amelyeket jórészt építészek alkottak, köztük magam is, kevés ismeretével a valóságnak. Értve ezen az élet szokásokat, az eszmei, a pszichikai, a fizikai igényeket, feltételeket, a közeli vagy távolabbi megvalósítási lehetőségeket. Ezért fordultam később inkább a szociológiai, történeti, településföldrajzi, pszichológiai

mögközelítések, tehát a valóságnak mélyebb megragadása felé. S egy csaknem merőben spekulatív elméletekre alapozott tudománynak olyan szemlélete, lehetőségei, módszerei és feladatai felé, amelyek nagyobb mértékben támaszkodnak empiriára, s főként a társtudományok felismeréseire — tehát az interdiszciplináris művelésre, az úgynevezett urbanisztika egészére. A társadalmi igények és a társadalmi tudatra való hatások ismeretére, amiket a Bauhausból is származó korábbi építészeti elméletek és gyakorlat alig vett figyelembe, mert úgy vélte, az építész ezeket mind tudja, tudhatja, s elő is írhatja az embereknek, hogyan éljenek; a közületeknek, hogyan építsenek. S legfőképpen az világosodott meg apránként, hogy épületek és városok építése nagyon is különböző feladat, még ha sok is a kapcsolat, rokonság közöttük, sőt közös eredetük is van. De az épület megépül, a város pedig folyton épül, az épületet akár egy személy is építheti, a város mindig a közösség, a társadalom műve, sőt tükrözése. Az egyikből többnyire ki lehet iktatni az idő folyását, a másiktól sohasem. S hogy mindezt felismerve, tudatosítva a tervezést jobban a valóságra kell alapozni, a jövő finomultabb látására, hogy a tervek valósággá is válhassanak. Hogy ne hájgák át vagy módosítsák őket minduntalan. Nem mindent apróra megtervezni, úgy, ahogyan sohasem valósulhat meg, hanem megszabni tágabban a legfőbb kereteket, irányokat, de lehetőleg még e gyorsuló időben, bonyolódó fejlődésben is időállóan. Ezt az itt egészen röviden érintett problematikát tárgyalja szerzőnek *Ember és látvány városépítészetünkben, és Építészet és urbanisztika* című két könyve. (Akadémiai Kiadó, Budapest, 1972., 1973.)

Sokan hiszik, s néha magam is, hogy eltávolodtam az építészettől, íróvá és kutatóvá lettem, „elméleti” emberré. Hiszen épületet nem építettem... Mélyen magamban azonban azt hiszem, vallom, hogy építész maradtam, annak valamilyen más, tágabb értelmében, és még az íráshoz is mindig ez segített... A gyakorlatot vélem szolgálni, nem a spekulációt. Minden élményem, tapasztalatom, és csaknem mindaz, amit ma építeni látok, azt sugallja nekem, hogy szélesebb tudással, a valóság mélyebb megismerésével kell felruházni az építészeket, helyüket, jogukat, szerepüket a megvalósításban határozottabbá, teljesebbé kell tenni. Az építés folyamatát egybehangolni a jelenlegi szakaszok — oktatás, kutatás, tervezés, építőipar, végrehajtás, igazgatás — elmechanizált szétszabdalása helyett. Felhagyni azzal a szemlélettel, mely a városépítési tervet többnyire önmagáért való műnek tekinti. Vizsgálni azt is — mint az orvosok szokták —, hogy sikeres volt-e a gyógy mód, hogyan vált be a beavatkozás. Hiszen tervezőknek ma erre alig van módjuk, és még a kutatók is főként szobákban, könyvtárakban kutatnak. A valóság az ország egésze, az, ami épült, amit láthatunk, amiben élünk, s ez igen sokszor más. Gyakran felemelő, de nemegyszer lehangoló. Lehangoló nem egyedül az építészek miatt, hanem az egész programadási, ipari és végrehajtási mechanizmus mondhatni tankszerű, mindent elsöpítő, lehangoló, szinte félelmetes előrehaladásával, láncfolyamatának együttes eredményével. S ez az előrehaladás mintha túlzottan, és nem is eléggé megalapozottan közgazdasági eredetű volna! Közben elpusztul a növényzet, fák, fasorok, megmészulnak hátrányukra városjellegek, szenvednek új ártalmaktól emberek, elveszítik közösségalkító képességüket, és elbizonytalanodik a jövő, a most felépült új városrészek jövője is. Eltűnnek régészeti, műemléki értékek. Holott a valóság mindig az marad, ami felépült, ahogyan mindez még fennáll egy-két évszázadig. Olyan változásokkal és olyan hatásokkal az emberi, a társadalmi tudatra, amit ilyen távlatban alig láthatunk előre jelenlegi felkészültségünkkel, de a felelősség a miénk marad.

Kívülebbről és távolabbról látom ma már az egészet, de félig-meddig még mindig belülről is. *Tervek és valóság* — sokat gondolkodtam ezen a címen, de más címet nem adhattam. És saját sorsom is példázza, mily furcsa, ellentmondásos kapcsolat van, volt e kettő között. Tervezőnek indultam, eleinte épület-, majd városterveket készítettem. De mindinkább éreznem kellett a tervek és a valóság közötti szakadást. Ez vitt el, látszólag távolabbra az építészettől, ez tett íróvá és kutatóvá, abba hagyva a tervezést. Így voltaképpen saját indulásom, életem — az, hogy építész leszek, tervezek, építek — sem válhatott valósággá. Tervezni jól az építészet-

ben is csak hittel, mély meggyőződéssel lehet, egyebként rutinnak, a valóról vett, megalkuvásos dolog marad. Mégsem tudom mással zárni, mint azzal, hogy e sokféle probléma, nehézség ellenére is hiszek abban — s erre nem egy újabb terv fel fogása, újabb szemléletű fiatal tehetségek felbukkanása, az ilyen problémák megoldására irányuló intézményes erőfeszítések is készítetnek —, hogy e kettőt: terveket és valóságot szélesebb körű megalapozással, szervezéssel egymáshoz közelebb lehet hozni. Nem tételezhetem fel ugyanis, előrenézve, hogy igaz, elhivatott tervező nem hisz terve értékében, előbb-utóbbi megvalósíthatóságában. Mert különben miért tervezne? Más állása is lehetne. Márpedig a valóság, az egyre bonyolultabb valóság ma már, bizonyíthatóan, nem nélkülözheti semmilyen téren sem a terveket, a tervezőket. A terv mind az egyén, mind a társadalom számára a jövő igénylése, a jövőnek többé-kevésbé a valósággal egyező képe. Nem élhetünk a pillanatnak, mint Szerb Antal csecsemője, aki azért sír, mert úgy hiszi, örökre magára hagyták. Akinek nincs terve, az — már vagy még — voltaképpen nem is él, csak vegetál. S hogy visszatérjek végül Goethe *Költészet és valóság* című művére, a tervezés és valóság jóval prózaibb szférájában mégis alighanem a valóság a megvalósulás, építészeti téren különösen, sőt nemegyszer még költészeti hatással is — a tervezés pedig ugyancsak az építészet terén szükségszerűen többé-kevésbé mindig költészet volt és marad.



SAJTÓFIGYELŐ

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI
KÖNYVTÁR

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI

Telefón: 133-068, 337-748,

725.0

VALÓSÁG 10

1974 ... 1

Stefanovits Péter:
Lovag