

Vita a Duna-partról

A Magyar Nemzet múlt vasárnapi számában vitát indított a Duna-part beépítéséről. Elsőként Finta Józsefnek, a Duna Intercontinental Szálló tervezőjének írását közöltük, most a belvárosi Duna-sor korszerű kialakításának több egymásba kapcsolódó problémájáról esik szó.

A Dunához méltóan

Ahogy emelkedtek a Duna Intercontinental falai, úgy erősödtek a bíráló hangok az épülő új nagyszálló körül. Szakemberek és laikusok, lelkes lokálpatrióták és egyszerű szemlélődő fővárosi polgárok kifogásolták több-kevesebb heveséssel a középmagas épület elhelyezését, kialakítását, aszimmetrikus formáját — de főként nagyságát, tömegét. Maga Finta József, a tervező is szinte mentegetőzve említi a Magyar Nemzetben közreadott cikkében a szállóépület testének Pest mai léptékéből kiugró nagyságát. Vannak azonban, akik tovább mennek, s egyenesen azt hangoztatják, hogy a Duna Intercontinental tömegénél fogva elnyúló városkép-alakító szerepet fog játszani ama kiemelt jelentőségű helyen, ahová telepítették. E nézet képviselői szívesen és sűrűn hivatkoznak a szomszédos Vigadóra, a régi Duna-part nosztalgikus érzéseket ébresztő műemléképületére. Ha azonban egy partközze hozott új épületet valamihez mérünk, igazunk, arányunk, a mérce mindenképp — a Duna kell hogy legyen.

Nincs még folyam, mely annyira egybeforrt volna egy világvárossal, mint a Duna Budapesttel. Nemcsak legfontosabb táji alkotóeleme, de városképi szépségének is legfőbb forrása. A magyar főváros látványa elsősorban azért oly megragadó, mert a kétmillió település az „országos nagy folyam” — Vörösmarty szavai — révén mindmáig megtudta őrizni közvetlen kapcsolatát a természettel.

Azon lehet vitatkozni, hogy a Duna-e a főtegyelje Budapest városnak (vagy a Kosuth Lajos utca—Rákóczi út—Thököly út), de az kétségtelen, hogy a legnagyobb szépségű út vonala. A múlt század végi telekuláció — s persze a kisserű városvezetés — igen keskenyre szabta Budapest főútvonalait. A bécsi Ring 59 méter széles, a berlini Unter den Linden 45, a londoni The Mall 61, a párizsi Champs-Élysées 80 méter, ugyanakkor a Rákóczi út szélessége mindössze 30 méter és a Nagykörút is csak 33 méter. Nincs egyetlen monumentális nagyvárosi út vonalunk — hatalmas, szép perspektívát egyedül a Duna vonala nyújt.

A folyam nagysága és páratlan panorámája adta lehetőségekkel azonban mind ez ideig alig éltünk, a Duna-parti építészeti alkotások nem emelik ki, nem hangsúlyozzák a folyam természeti nagyszerűségét. Hiszen a 330 méter széles Duna két partján épp-úgy három-négyemeletes házak sorakoznak, mint a 33 méter széles Nagykörúton. Ezért olyan lapos, ezért olyan nyomott főként a pesti Duna-part Budáról rátekintve, házáinak magassága semmiképp sincs arányban a folyam szélességével. Láttuk, mi történt a Blaha Lujza térről: a Nemzeti Színház lebontása után méretei megváltoztak, mai kiterjedése már nincs megfelelő arányban a három oldalát keretező épületek magasságával, ezért sivárrá, szegényessé, kisvárosiassá vált. A mai Duna-partunk is olyan, akár egy hatalmas tér, melyet apró házak kereteznek; az ember alkotásai mind ez ideig nem tartották tiszteltben a táj arányait.

Egyetlen partközébe hozott épület méltó csak a Dunához, az Országház (és a nemrég lebontott Elevátor volt még töb-

bé-kevesbé ilyen), most emelkedik fel másodiknak a Duna Intercontinental. Bírálhatják nyugtalan formáját, s főként az idomtalan toronyként föl-magasló lift-gépház otromba betonkockáját a tetőn, de azt el kell ismerni, hogy az épület tömegével, magasságával a Dunához igenis illő. Ha ki is ugrik Pest mai léptékéből — miként tervezője is megállapítja —, a lényeges az, hogy a legalapvetőbb városalkotó tájelemnek, a Dunának a léptékéhez nagyon is illeszkedik. Tömege ugyan az építkezés mostani előrehaladtáig túlságosan nehézkesnek tűnt, de érdekes módon úgy könnyebbedik, ahogy burkolatát magára veszi, s már látjuk, hogy az állványzat eltávolítása után szinte lebegni fog emeleteinek könnyed üvegkorlátai.

Ha megállunk a Lánchíd budai hídfőjénél, a budapesti Duna-iv felezőpontján, jóleső öröm látni, hogy az Országháznak mily hatásos ellenpárjaként emelkedik ki alacsony

A Vigadó védelmében

Az új Duna-parti szálloda befejezéséhez közeledtével Finta József tervező elmondta a pesti Duna-sorra vonatkozó nézeteit is. A cikk határozottan tagadja a Vigadó sokszor és sokak által „kolosszállássá növesztett” városképalakító szerepét. Azt is őszintén megvallja, hogy ezt az épületet nem szereti; homlokzatát hivatkozónak, magyartalanának, hamisnak látja. Ehhez még építészeti teoretikusok által vallott „Vigadócentrikus” világréproól szól.

Az állítások, amelyek a kultúránk ügyét folyamatosan szolgáló Magyar Nemzetben jelentek meg, nem csupán tévesek, de oly mértékben okozhatják a Vigadó építészeti értékelésének, művészettörténeti helyzetének szélesebb körű helytelen megítélését is, hogy azok nem hagyhatók szó nélkül. Építészeti kultúránk kimagasló értékéről van szó, amelyről tudnunk kell, hogy az az elsősorban Észak-Közép-Európában hatott, de kisebb mértékben Franciaországban sem ismeretlen XIX. századi építészeti romantikának az egyik legkiemelkedőbb értéke. Hozzátehetjük, az építészeti értékelése körül már leszűrt, megállapodott nézetek alapján, hogy e stílusirányzaton belül nem ismerünk jelentékenyebb alkotást a Vigadónál. A hazai művészettörténet, így Lyka Károly, Borbíró Virgil, Major Máté és velük együtt úgyszólván minden méltatója, az európai romantika kiteljesedésének látja az épületet; azt monumentalitása, nagyszerű szerkezeti és arányértékeivel együttes dús díszítettsége ezeket az építészeti nem könnyen egyensúlyba kerülő tényezőket oly harmonikus egésszé ötvözi, hogy az esztétikai szemlélet a Vigadót nem ok nélkül tartja számon az építészeti kultúra csúcserkéi között.

Ezek nyomán annál meglepőbb Finta Józsefnek az az állítása, amely a Vigadó magyartalanágáról szól. A romantika és az eklektika (hisztizmus), amelyeknek mind objektívebb méltatásai éppen az elmúlt napokban Budapest-néki kongresszuson hangoztak el, korszakukban országoként a nemzeti igényeket is kielégítették. Az épületnek ro-

környezetéből a Duna Intercontinental. A folyam egy kis szakaszán milyen határozottan billenti helyre a hiányzó egyensúlyt. A Duna-part jövődö léptékének előhírnökét kell üdvözölni benne, s egyben a „horizontális elv” dialát. Bizonyítja, hogy nincs szükség toronyházakra ahhoz, hogy a Duna nagyságrendjébe illeszkedő épületekkel szegjük be a két partsávot. A majdan kiteljesedő Duna-sort ilyen középmagas épületekkel tudjuk csak megnyugtató módon elképzelni! A tornyokkal, magasházakkal beépített Duna-part nyomasztó hatást keltő szurdokká tenné a folyam fővárosba eső völgyét, amellet a jobb parti magasépületek durván belemarnának a Budai-hegység sziluett-képébe. A Duna Intercontinental méretű, horizontális tendenciájú, középmagas házak viszont, miközben megteremtik az ideális arányt a folyam és a partjain magasló épületek közt, a legkisebb sérelmet sem ejtik az egybelátható Dunamenti városközpont nagyszerű panorámáján.

Véleményem szerint ez a legdöntőbb szempont. Hiszen arra a kérdésre, hogy miként kell a Duna-partot kiegészíteni (vagy mondjuk, beépíteni), egyetlen válasz lehetséges csak: a Dunához méltóan.

Antalfy Gyula

mán, moreszk, olasz trecento elemekből egységgé ötvöződő műformái azt az európai romantika nemzetközi értékévé is avatják, még jelentéktelen, tévesen magyarosnak tartott oldaldíszei (vitézkötéseknek nézett arabeszk stilizációi), plasztikai díszei mellett is.

A történelmi Belváros képeinek megőrzése

Minden elismerést megérdemelt a Magyar Nemzet vita-indítása a Duna-partról. Sajnos, ez a vita csak eső után köpönyeg, lényegében elkésett. A szállóépítés kérdését a tervezés során kellett volna a nagy nyilvánosság elé tárni. Mégis, az elkésett vitától is várható kézzelfogható eredmény. A Duna-part további rendezésének sorsa kilép eddigi szűk köréből és sokoldalú megvilágítás alapján remélhetőleg kielégítőbb megoldást nyer.

A szálló városképrontó hatását bizonyosan kifejtik majd azok, akik, hozzá hasonlóan, sohasem felejtik el azt a rossz napjukat, amikor a budai Duna-part Erzsébet-híd fölötti részéről először vették észre az épülő kolosszust. A szálló tetejéről tényleg elragadó kell hogy legyen a Budai-hegység panorámája, de ezt sajnos, aránytalanul kevesebben látják majd, mint ahány szemlélőt a szállóval megfajelt Duna-parti házsor képe lehangol.

Igazat kell adni Finta Józsefnek abban, hogy nem szabad a kérdést Vigadó-centrikus szemlélettel nézni, és abban is, hogy a Vigadó városképalakító szerepe nem túlságosan nagy, és nem nagy kár, ha tételileg korlátozódik. Egészen más a baj. Talán nem „szentségtörés”, a korszerűbb városrendezési elvekkel szemben”, ha kereken kimondjuk: az új szálló agyonüti a régi Belváros, a történelmi Pest képét.

A régi Belváros területét elfoglaló, a Deák Ferenc utca, Tanács-, Múzeum- és Vámház-körút vonalán belül elterülő régi város utcái — az Erzsébet-híd elhelyezése okoz-

Ugy hisszük, eléggé megállapodott a már jelenüktől 110 évnyi távolságba került Vigadó értékelése ahhoz, hogy a régi bécsi megjegyzéseket, aminők például az akkori császárváros vezető építészé, T. Hansené, („kikristályosodott csárdás”), de amelyek elismerést is tartogattak, a múlt tábára helyezzük és az avatottak egybehangzó ítéletét fogadjuk el.

Közvéleményünk aggodalommal figyeli a Duna-part sorsát, amelyről máris fővárosunk európai rangjelző értékei tüntek el (Európa-szálló, Lloyd-palota), most pedig a Duna-part horizontális, vagy vertikális jövőbeli kialakítása kerül szóba.

A kérdés természetesen hívja fel a figyelmet az új Duna-parti épültre is. A Duna Intercontinental Szállóra vonatkozó megállapításaink az elkövetkező várunk az elkészültét követő, szem elé táruló benyomásig, felső részeinek nyomasztó tömegeit illetően azonban a Duna-partot járó közönség soraiban minduntalan aggodalmaskodó, rossz érzéseket sejtető megjegyzéseket hallhatunk; az iskolázottabbak, építészek, esztéták pedig joggal teszik fel a kérdést, nem a funkcionális határain túllépő — ez esetben álmóder — öncélú modorosság esete áll fenn.

Semmiképpen sem tartható helyesnek az, hogy vitatható, matematikus esztétikai következményekkel járó új építések olyan kimagasló értékeinket is fenyegethessék, amelyek az utóbbi évszázad átértékeléseit sikerrel állották ki. A Vigadó ünnepélyes, hatalmas iv-ablakfelületeiből, monumentalitásából eredő nagyléptékűségével megfelelő rálátást kíván; valami újonnan kikényszerített szűk térre történő bebörtönzése korunkhoz méltatlan.

Kiss Akos

ma is a középkori utcák helyén vannak. Az épületek — igen kevés kivétellel — kicserélődtek ugyan, de ez a kicserélődés eléggé harmonikusan történt és bár „az épületek nagyságrendje meg-megugrot”, de nem annyira, hogy a régi tornyok magasságának az elérésével elveszett volna a városkép jellege. Városunk — amellet, hogy Európa legnagyobb folyami átkelőhelye és a legtöbb nevezetes ostromon átesett fővárosa — régi belvárosi részében szerkezeti régi, épületeiben pedig a régi szerkezethez harmonikusan alkalmazkodó, sok szempontból páratlan város-mag. Az az alapvető kérdés, hogy megtartsuk-e, más régi európai városokhoz hasonlóan ezt a városságot, vagy pedig hagyjuk tovább „ugrani”.

De egyáltalában indokolható-e a régi, harmonikusan továbbalakult városokban a tornyok — akár templom-, akár városháztornyok — magasságát elérő, vagy meghaladó magasságú házak építése? Meggyőződésem, hogy a Duna Intercontinental Szálló tervezője szintén nagyon sajnálja, hogy a kimagasló Leváltár odaépítésével sokat veszített a Várnegyed szépsége. Az ugyancsak kimagasló szálló odaépítése nem hasonló jellegű-e?

Nem ismerem a Belváros fejlesztési terveit, de Finta József cikke után kételem, hogy a talán nem legkorszerűbb, de Európa régi városaiban jelenleg gyakorlatban levő, fent zárolt, a régi városközpontot kímélő elveket követnék.

Korbonits András

ny. tudományos osztályvezető