

Jansen Hermann Budapesten

Beszélgetés Berlin ujjáépítőjével — A városrendezés reformja

Budapest, január 16.

Körülbelül két esztendeje, hogy Jansen Hermann, Berlin város ujjáépítője, Budapesten járt. Akkor, mint szakértőt városszabályozási ügyekben a főváros látta vendégül a híres német műépítést, aki éles kritikájával már akkor is nagy feltűnést keltett. Hogy most milyen célzattal kereste fel a magyar fővárost, erről ő maga diszkrétan hallgat, azt a múlt héten megjelent hírt azonban, hogy csak Belgrád felé átutazóban tartózkodnék a fővárosban a leghatározottabban megcáfolja. A *Magyar Építőművészek Szövetsége* két előadásra lekötötte a kiváló városépítőt, aki első előadását csütörtökön este tartotta meg a Szövetségnek Ferenciek-terén levő helyiségében. Második előadását, vetítőképekkel, szombaton este ugyanott tartja meg.

Jansen Hermann, aki csak nemrég nyerte meg a tempelhofi mező beépítésére kiírt pályázat első díját (a kivített, természetesen, egy jól beprotégált akadémikusra bízták), egészen eredeti, szokatlan és teljesen ismeretlen városesztétikai elveket fejtett ki mostani előadásában, melyet a főváros jelenvolt képviselői: *Bárczy István* polgármester, *Harrer Ferenc*, *Kratky Ferenc*, *Fock Ede* tanácsnokok, *Bakos János*, *Garancsy Mihály*, *Francsek Imre* és *Warga László* műszaki tanácsosok is a legnagyobb tetszéssel honorálták.

Új városrendezés

Előadásában Jansen Hermann abból a tényből indul ki, hogy a városépítési terveknel rendszerint 30—40 százalékot vesznek tartalékul, ami be nem építhető. A sablonos városszabályozásnál ugyanis abból a téves felfogásból indulnak ki, hogy ezt a 30—40 százalékot utcák és terek építésére kell fordítani, mert azt hiszik, hogy a város csak így juthat jó közlekedéshez, levegőhöz, világosságához, üdülőhelyekhez és sétahelyekhez. Ennek következtében azt látjuk, hogy építenek sok széles utat, gyakran igen közel egymáshoz, építenek sok kis utcát, szintén igen közel egymáshoz, az utcák között levő területet lehetőleg sok kis udvarral építik be, a terek pedig úgy létesülnek, hogy egyes utca-keresztezéseket kineveznek térnek.

Ha itt-ott gondoskodnak is egy-két nagyobb térről, ezek sincsenek arányban a lakosság sűrűségével és alig szolgálnak pihenőhelyül. A régi időkbeli visszamaradt terek, amikor 100—200 embernek szolgáltak nyugvópontul, amikor a zajos nagyvárosi forgalom még nem verte fel a csendjüket megfélemlítve a célnak, de ma, amikor 1000—2000 ember szorul azokon össze, amikor a modern forgalom páncélja recsegve-ropogva övezi, nem elégítheti ki az igényeket. Olyanok ezek a kis terek — mondotta — a két-három padjukkál, amelyeken körülbelül 12 ember foglalhat helyet, a hirdető-oszlopukkal és szódavizes állomásukkal, mint a kis lakások Hall-nak nevezett előszobája, melynek fogasán legföljebb, ha két kabát, két kalap és két esernyő fér el.

Ennek következtében a városi életre kárhoztott ember, aki egész nap hivattal, munkával van elfoglalva, nem juthat pihenéshez, mert mindenfelől zajos utcák, sőt zajos terek veszik körül, éppen ezért van az, hogy a modern városokban legkevésbé a levegős utcákon és a levegős tereken nem lehet lakni. A legmodernebb városépítési elvek tehát azt követelik, hogy úgy építsük a várost, hogy az utcák és forgalommal körülvett terek mennél csekélyebb számmal szerepeljenek és, hogy mégis mennél több levegőt, mennél több igazi, csendes pihenőhelyet tudjunk nyújtani a lakosságnak. Ezt a problémát igyekezett ő, a maga elvei alapján, a lehető legjobban megoldani.

Forgalmi alapul a leggyorsabb járművet, az automobilt vette és bizonyítja, hogy az automobil éppenséggel nem felel meg a mai berendezésű városok gyorsabb forgalmi lebonyolításának. Az elgázolások ijesztő nemzetközi statisztikájával igazolja, hogy az automobil a mai városban nem fejt-

heti ki gyorsaságát. Mert ha kifejti, ha csak félig is kifejti, — eredménye ez a szomorú statisztika, de nem is fejtheti ki, mert hiszen a számtalan keresztutaknál, különösen a perifériák felé keskenyedő és meg-megtörő utaknál egyebet se kell tennie, mint folyton fékezni, leszállítani a menetsebességét. Ebből pedig nemcsak az tűnik ki, hogy a mai utcák nem alkalmasak a modern forgalom lebonyolítására, hanem viszont az is, hogy az ilyen forgalmu utcák sem a pihenésre sem az üdülésre, sem az életbiztonságra nem a legalkalmasabbak. Nem marad tehát más hátra, mint hogy szakítanunk kell a mai utca- és térrendezéssel. De hogyan? Jansen erre is megadja a feleletet.

A tempelhofi mezőt ő 1500 méter hosszú és 300 méter széles parcellákra osztotta és minden ilyen parcellát egy elv szerint, de külön-külön rendezte be. Egy-egy ilyen parcellának egyetlen, széles forgalmi utja van, mely körülbelül a kétharmad hossza a parcella hosszának és tulajdonképpen nem egyéb a parcella megnyújtott középpontjánál. A parcella két szöglete felől, enyhe szög alatt két-két küllős forgalmi ut vezet ehhez a főúthoz, de olyként, hogy ne képződjenek éles-szögű telektömbök. A parcellát a két oldalán széles forgalmi ut szegélyezi, amelyekből a 750 méter távolságon alkalmazott megállótól, egy forgalmi ut vezet be a főútra. A többi bevezető utca csak gyalogjáróknak szolgáló átjáró. A parcellát hosszában kétoldalt hosszú sétatér-ut hasítja keresztül, ide nyílnak mindazok a házak, amelyeknek első homlokzata a forgalmas főútra nyílik. Ez a sétatér-ut el van szigetelve a forgalom zajától s az az előnye, hogy pihenés céljából nem kell külön fölkeresni, hanem utban hazafelé, utban a munkához is megadja azt a pihenést és levegőszükségletet, amelyre minden embernek szüksége van s azonkívül is mindenkinek, ugyyszólván, „kéznél van“. Az udvarok legyenek nagyok, levegősek és kertesek, magát a közlekedést pedig a földalattival kombinálva kell tökéletesíteni, azzal kell összekötni az át nem alakítható belső várossal. E beosztás szerint magán a parcellán még a gyalogjáróknak sincsenek lényeges távolságok, a középületek pedig ideálisan helyezhetők el.

A megkritizált Budapest

Előadása után a *Világ* munkatársa megkérdezte Jansen tanártól, hogy mi a véleménye a tervezett új Erzsébet-sugárutról?

— Teljesen feleslegesnek tartom. — felelte Jansen — és pedig minden szempontból. Forgalmi szempontból felesleges, mert a ligetbe való forgalmat a Rákóczi-ut, az Andrássy-ut, Király-utca, Podmaniczky-utca s a többi parallel utcák teljesen lebonyolítják, csak a közlekedési eszközök tökéletesítésén mulik hogy a forgalom zavartalanabbul bonyolítottassék le. Aztán ez az új sugárut különben se vezetne a ligetbe, hanem egyik végével neki menne a Royal-szállodának, a másik végével pedig az új városházának. Mi a célja ennek? Hogy az egész utvonalat csak azért létesítsék, hogy az új városháza méltó beállítását nyerjen? . . . Nevetéses. Be lehet azt anélkül is állítani, még pedig kitűnően. Az sem igaz, hogy a Belváros forgalmának, pláne üzleti életének használna ez az új utvonal. Ellenkezőleg: ártana. Olyan forgalommal, zajjal támadná derékon ezt a városrészt, melyet a magánforgalomnak nyitott utakkal amugy is ungs-untalan meglékelnek, hogy egyenesen feldulná a Belváros üzleti életét. Ezt a speciális üzleti életet a zárt jellege szolgálja a legcélszerűbben. Maga az új sugárut a legkevésbé járulna hozzá ahhoz, hogy az uttesti forgalmat gyorsítsa és simábban bonyolítsa le. Hiszen a számtalan tervezett mellékutca, a számtalan keresztvezés, egyenesen meg bénítaná ezt a forgalmat is.

Az az argumentum pedig, hogy az új utvonal azért szükséges, hogy levegőt kapjon ez a tömört és fulzsufolt városnegyed — a leghamisabb. Az utca, különösen az ilyen forgalmasnak tervezett utca, nem levegőrezervoár. Ha levegőt akarnak szivattyuzni ebbe a városrészekbe, hasítsanak egy óriási teret a szívébe és a térhez ne forgalmi utakat, hanem csendes sétautakat vezessenek. A levegő élvezéséhez csend is kell, biztonság is kell, nem pedig csak üzlet, kocsik, benzinszag, zaj és bérkaszar-

nya. Tessék a forgalmat a városnegyed alatt, földalattival fejleszteni, ez olcsóbb is, gyorsabb is, csendesebb is és a levegőt is kevésbé rontja. Ott vannak egymás mellett az Andrássy-ut, a Szerencsen-, Király-, Dob- és Wesselényi-utca, Rákóczi-ut. Hát ez is sok. Ettől származnak a szűk telektömbök, a szűk udvarok, a tulzsufolt házak, a levegőhiány. Mi haszna ennek a városnegyednek abból, ha majd lesz egy nagy, emberekkel tömött utvonala, amelyen kijuthat a ligetbe, hogy ott aztán pihenjen. Mire kijut, elfárad. Be kell hozni a ligeteket a városba, legalább ott, ahol arra alkalom adódik, mint például a rendezendő Erzsébetvárosban. Ki tudom mutatni, hogy ez a luxurióznek tetsző megoldás sem költségesebb, sőt: olcsóbb. Budapest épp úgy, mint az összes nagy városok, az utcák túltengését mutatják, mely nemcsak a levegőhiány oka, hanem egyik oka a telkek és lakások drágaságának is.

Budapesten általában nagyon tévednek a levegőt illetőleg. Mért oly büszkék például a pesti Duna-korzóra, amikor sokkal büszkébbek lehetnének rá, ha t. i. több okot szolgáltatna erre, amint-hogy szolgáltathatna. Mért az igaz, hogy levegő mindig elég van a Dunánál, de erre azt felelem, hogy viszont ezt a levegőt csak nagy nehezen lehet élvezni, csendesen, pihenve élvezni. Azt hiszem hogy például Nápolyban a tengernél mégis csak több a levegő és ott mégis nagyszerű plage-ot fektettek a tengerpartra. Mért ne lehetett volna ezt Pesten is? Az Erzsébet-hídtól a Lánchidig itt-ott tér van, de ugyszólván egyik sem használható abból a szempontból, amely szempontból a tereket tudniillik használni kellene. Ha a közbe épített bérházak és hotelek helyett egy tér lenne az egész: ha a sétaut, plage, csendes pihenőhely lenne, aminthogy lehetne, vagy legalább is lehetett volna, akkor joggal lehetnénk büszkék a korzóra. Így is szép, de úgy jó is, hasznos is lenne és mégis csak még szebb lenne.

Még valamit szeretnék Budapest figyelmébe ajánlani és azt elsősorban, mint idegen ember teszem. A nyugateurópai városokban ugyanis a városi forgalom mindenütt ellenkező irányu, mint Budapesten, képzelhető tehát, mennyire megzavarja ez az idegent, a magyar fővárosban. Hát, ha máu ezt a forgalmi irányvt nem is kell megváltoztatni, legalább annál gondosabban kellene az idegenek tájékozásáról gondoskodni. Ezt pedig nem csak feltűnő feliratokkal és pedig többnyelvű feliratokkal kellene intézni, hanem este, világító transparensekkel is, mint Berlinben, Párisban és máshol, közbevetve meg kell mondanom, hogy én is azt tartom, hogy az idegenek azt a várost keresik fel legszívesebben, amely a saját maga lakosságának a legtökéletesebben van berendezve. De azért az idegenről sem szabad megfeledkezni. A földalatti állomásokról az idegen azt se láthatja, vajjon az földalatti állomás-e, azután azt se tudja, melyik irányba megy, hová, melyik a végállomás és melyek a közbeneső állomások. Ezt pedig térképpel, magvarázó táblákkal kellene a tudtára adni. Budapestre, úgy hallom, sok török, román és szerb jön, mért nem tájékoztatja őket semmi sem? Nem is szólva a németekről, franciákról, angolokról stb. Egy példát csak: Ha én a Vörösmarty-utcába mennék, mit használ az, hogyha azt tudom, hogy a kocsi a ligetbe megy. Honnan tudjam én azt, hogy a Vörösmarty-utca a liget irányában van? De, ha egy táblán azt olvasnám, hogy Opera—Oktogon—Vörösmarty-utca . . . akkor már tudnám, melyik kocsira üljek, anélkül, hogy kérdezősködjem, amire senki sem tud felelni. Ha a villamos megállónál azt olvasnám, hogy pld. 22-es számú kocsi az Elevátor irányába megy, a közbeneső állomások pedig: Király-utca, — Dob-utca, — Wesselényi-utca, — Dohány-utca és én a Dohány-utcába mennék, akkor már nem kellene kérdezősködnöm. Ezek csak apróságok, de egészükben nagyon fontosak. Egy város, amelyiknek nincs idegenforgalma, de szeretné, hogy legyen, annak az ilyen apróságokkal is kell törődnie. Elvégre kis hibákból lesznek a nagyok . . .