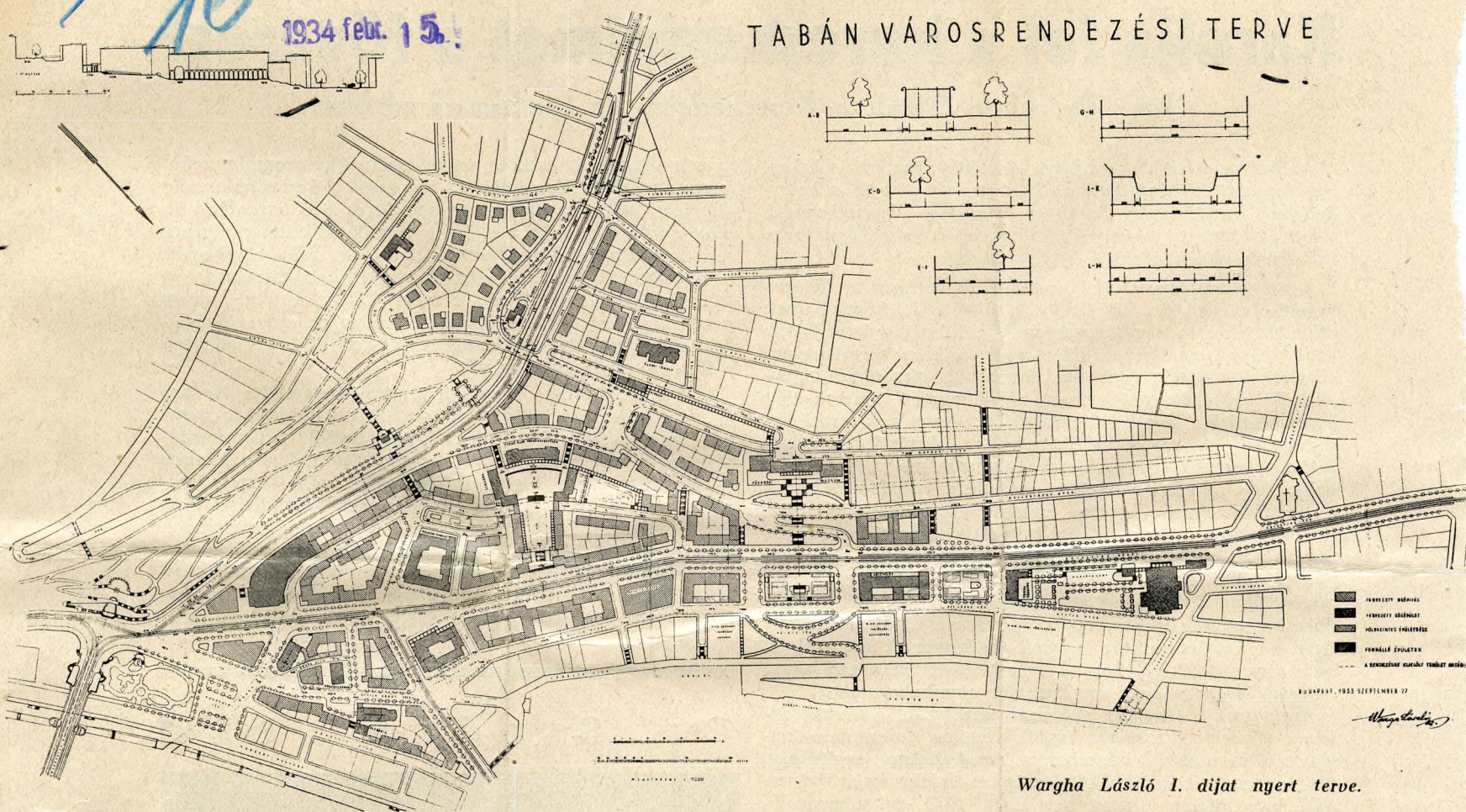


1934 febr. 15.

TABÁN VÁROSRENDEZÉSI TERVE



Wargha László I. díjat nyert terve.

Lelkesítő feladatnak vallja a festői Tabán-völgy ujjáépítését Vágó József a genfi népszövetségi palota tervezője

Vágó József a magyar építőművészetnek egyik legnagyobb értéke. A magyar építőkultúra nagy kárára évek óta itthon nem dolgozik. Rómában és Párisban él. A Népszövetség céljára Genfben építendő hatalmas palota tervpályázatán ötödmagával *első díjat nyert* és a palota kivitelezésére alakított ötös bizottságnak is tagja. A világ nemzetei reprezentáló épület megalkotásával a kis magyar nemzet hatalmas géniuszának lett a hirdetője. Bár itthon nem nyílik alkalmá kiváltóságos tehetsége érvényesítésére, — a mérnöki kamara nem vette fel tagjai közé ezt a világhírességet —, érdeklődése nem lanyhult el Budapest iránt, amit bizonyít, hogy a tabáni pályázatra «hors concours» beküldötte egészen eredeti, ötletes elgondolását. Vágó József így világította meg, hogy mi vezette tervének kidolgozásánál:

— Talán nincs még egy világváros, melynek olyan nagyszerű természeti adottságai lennének, mint Budapestnek. Csak kellőképpen ki kellene használni őket, kellőképpen érvényre juttatni a Duna, s a budai hegyek fölülmulthatatlan szépségét, hogy Budapest elismerten is a világ

egyik *legszebb fővárosa legyen*. Egyik oldalán a Várhegy, a monumentális királyi palotával, a másikon a festői Gellérthegy a maga citadella-koronájával, a lankás Naphegy, s végül a Duna közelsége, a Tabánt még a budapesti szépségek között is első helyre emelik. *Lelkesítő feladat* igaz művészeknek, ide várost tervezhetni. Még lelkesítőbbé teszi a feladatot az a körülmény, hogy már meglévő épületek, kialakult közlekedési utak, kiemelendő látképek is komplikálják a helyzetet, de amely komplikációk helyes megoldása számtalan, *máshol el nem érhető festői hatáshoz vezet*.

Nem szabad eltakarni a budai hegyeket!

— Nem szabad még egyszer megtörténnie annak, ami a Lágymányos építésénél történt, hogy a város legfőbb szépségét, a budai hegyeket, *ujjonnan épített magas bérházakkal eltakarják*. Pedig az ügyosztály — több mint két évtizeden át tanulmányozott mindkét terve e tévedésbe esik. Utcákat szab, melyek éppúgy lehetnének a József- vagy Terézvárosban s keresztül vezet bennünket az egész városrészen anélkül, hogy észrevehetnők, milyen gyönyörű, festői völgyben járunk. Mivel pedig az ügyosztály mindkét terve

közismert s mert a pályázati kiírás is szemmel láthatólag e meglévő tervek alapján indult el, a pályatervek is nagy valószínűséggel nyilvánvalóan ugyanazt a hibát tartalmazták. E meggondolások indították arra, hogy tervet mutassak be, anélkül, hogy valamilyen pályadíj-jutalomra igényt tartanék. Bemutattam e tervem azzal a szilárd meggyőződéssel, hogy az összes felmerülhető problémákat a lehető legegyszerűbb, legtermészetesebb módon oldja meg.

Négy főszempont!

— E vázlatos tervem készítésénél *négy főszempontot* tartottam szem előtt: közlekedési, higiénikus, esztétikai szempontokat és a fürdőváros jellegét.

— Tervem súlypontja a főutvonalnak (Attila-körút) és a Szarvas-térnek elhelyezése. A 30—35 méter széles Attila-körút a Gellérthegy lábánál indulna, (ott ahol most a Hegyalja-ut indul) s folyton a hegy lábát követve, *egyenesen csatlakozik a Krisztina-körúthoz*. Az Erzsébet-hídfő kiszélesítésével így a hidról közvetlen közlekedés és panoráma nyílik a Tabán-völgybe. Ez némiképp javít azon a helyzeten is, hogy *most a híd vakon nekimegy a hegynek*. Az az utrész, melyet ma Attila-körútnak neveznek, s amely most is már egyenes és természetes folytatása az Attila-utcának, nálam egész a Szarvas-térig «Attila-utca» lenne s betöltené azt a természetes hivatását, amit a másik, már kialakult fele most is betölt: *itt lenne a zavartalanabb kocsis- és autóforgalom*. Ez az utca vagy a Szebenyi Antal-utcán át az Erzsébet-híddal, vagy a Dunára nyíló utcákon át a Dunaparttal tartaná fenn a kapcsolatot. A Szarvas-tér régi, természetes, logikus alakulat. Itt ágazik

igy azokat elnyomta s eltakarta, a jövőben mindent el kell követni, hogy Budának sajátos jellege mindjobban kidomborodjék. E célt szolgálná az Alagut-utca általam ajánlott kiszélesítése is. A legsűrűbben beépített Belvárosból a Lánchidon, s az Alaguton átjőve, egyszerre érezni kell azt a nagy különbséget, mely a Duna két partján épült városrészek között tényleg fönnáll. Ezért ajánlom én az Alagut-utca kiszélesítését, a közepén virágágyakkal, két oldalt fasorokkal és előkertekkel, hogy ez a különbség — kiérve a sötét Alagutból — annál megkapóbb legyen.

Uj pályaudvart!

— Javaslom azonkívül a Déli pályaudvarnak a tervemen föltüntetett helyen való ujjáépítését. E pályaudvar természetesen csak személyforgalomra szolgálna. Most, hogy a régi Déli vasut vonalai is a MÁV tulajdonába kerültek, ez könnyen lehetséges. Teherpályaudvarnak ott van Lágymányos. Az uj pályaudvar lehetne Budapest legszebb, legmodernebb pályaudvara, hol méltóan fogadhatná idegenből jövő vendégeit. Innen volnának indítandók ugyanis az összes dunántúli vonalak, tehát az Itáliába, s Nyugat-Európába menő vonatok. A pályaudvar így az egész városból a legjobban megközelíthető lenne. Az uj és igazán elegánsan kiállított pályaudvar építési költségei bőven megtérülnek a fölszabaduló telkek értékéből, s az egész ottani városrész is nagyot nyerne, ha nem lenne többé olyan furcsán elvágva a város többi részétől.

— Pár szót még az Ördög-árokrol! Sokat tanakodtam, vajjon kell-e, érdemes-e ily nagyszabásu munkánál, mint a Tabán rendezése, sok tekintettel lenni erre a kacskaringós csatornára, mely minden szebb, komolyabb lehetőségnek csak kerékkötője. Arra a meggyőződésre jutottam, hogy nem. Az uj csatorna az építendő Attila-körut alatt lenne vezetendő.

A világ legérdekesebb utvonala

— Ha így most végigtekintjük azt a változatos szépséget, amit az általam proponált Attila-körut adhat, akkor belátjuk, hogy ez az uj budai körut az Erzsébet-hidtól a Széll Kálmán-térig nemcsak Budapestnek lenne legszebb, legérdekesebb utvonala, hanem az egész világon is ismert és a maga nemében páratlan nevezetesség. Megoldásom minden tekintetben a legolcsóbb és a leggazdaságosabb. Amit lehetett, érintetlenül hagytam, csak a Görög-utca 12. számú házat bontom le. Azt is csak azért, mert lehetetlen csuryán nehezedik rá a szomszédos templomra. Ezek a régi, kisvárosi templomok csak úgy állhatnak meg, ha körülöttük megfelelő, szintén kissé régies izű, alacsonyabb házakból álló környezetet teremtünk. Az utak vonalvezetése a lehető legracionálisabb. Az egyetlen, ami egyelőre némi akadályba ütköznék, az Alagut-utca kiszélesítése. Itt ugyanis áll már néhány két- és háromemeletes, ujabban épült ház. A többi itt is lebontásra váró viskó. De nem muszáj ily nagyobb-szabásu munkának egy-két év alatt teljesen elkészülnie. Más utcakiszélesítés is — nálunk is, és az egész világon — néha sok-sok évig eltart. Itt ugyanaz lesz talán az eset. De előre kell látni a jövőt! A szebb jövőt, amely egyszer csak mégis újra fölvirrad. Ne találjon bennünket készületlenül, s ne legyünk mi, maiak akadályai az utánunk jövő uj generációknak.