

Budai Krónika

1. évf. 27. szám
Megjelenik minden szerdán

TÁRSADALMI, EGYESÜLETI ÉS KULTURÁLIS HETILAP

Budapest,
1939. szeptember 6

Irjanak ki pályázatot az új Óbuda és a Római part terveire

A Budai Krónika mozgalma, amelyet a Római fürdő és a Római part végleges rendezése és jövő fejlődésének biztosítása érdekében indított, élénk érdeklődéssel találkozik mindazokban a körökben, amelyek már régóta sürgetik ennek a nagy jövőre hivatott és fejlődésre kiválóan alkalmas városrésznek kiemelését szinte hihetetlenül elhanyagolt, tarthatatlan állapotából. Illetékes tényezők is kezdik már elismerni, hogy itt komoly és sürgős tennivalók vannak, és hogy a Római fürdő és a Római part fejlődése nem helyi, hanem egyetemes fővárosi érdek, amelyért áldozni nemcsak érdemes, hanem kötelesség is.

Erősen biztató jelnek vettük azt a készséget, amellyel Vályi Lajos dr. országgyűlési képviselő és törvényhatósági bizottsági tag kapcsolódott be a nagyfontosságú városrendezési kérdés megoldására irányuló mozgalomba. Az ő hozzáértése, tudása, eltökélt akarása erős ösztönzés és segítséget kapott abban az emlékiratban, amelyet Kézdi Kovách László festőművész, a Római Fürdőtelep Egyesület elnöke adott át neki és amelyben, mint a Római fürdő régi törzslakója szigorú tárgyilagossággal tárja fel az orvoslásra váró sérelmeket, bajokat és kívánságokat.

Az eredmény biztatóbb beteljesedése érdekében teret igyekezünk adni olyan szakembereknek is, akik behatóan foglalkoznak városrendezési kérdésekkel.

Megkértük az Olgay fivéreket, Viktort és Aladárt, az ismert építészmérnököket, akik különösen a Budai Naplóban közzétett Via Antica tervükkel keltek méltó feltűnést és éveken át tanulmányozták az európai és amerikai nagyvárosok városrendezési rendszereit, mondják el elgondolásaikat a Római fürdő és Római part felszínre került problémáival kapcsolatban. Készséggel állanak rendelkezésünkre.

— A külföldi nagyvárosok rendezésének kiindulópontja; — mondják — a városmag, a város legbensőbb területe,

mint amilyen Budapesten a Belváros. Ez az üzleti központ. A lakóházak a távolabbra eső, egészségesebb, szabadlevegőjű területeken helyezkednek el. Ez a Trabanten System, a „bolygó rendszer”, amely a lakóhelyek minél célsebb elrendezésénél a szél irányára is tekintettel van. A szél irányát Budapesten már régen megállapították, kiderült, hogy 1000 szélességi foknál 750 észak-északnyugati irányú. A szél magával sodorja a gyárak környékének kormos levegőjét, szennyét és ez teszi célszerűvé, hogy a pesti gyárakat az északi részekből a déli kerületekbe helyezzzék át. Ez indokolja a kikötő szerencsés fekvését, illetve elhelyezését is Csepelen.

— A külföldi városok lassanként mindenütt megvalósítják a „bolygó rendszert”. Az úgynevezett súlypont-eltolódás a városmagtól a külső területekre a fővárosban is szinte ösztönyszerűen ment végbe a múltban. A fejlődés itt három irányt mutat: Az Andrásy-út megnyitásával alakul ki a Körönd körüli villanegyed és a Vilma királyné-utat szegélyező egészségesebb épületcsoport. A második irányzat a Gellért-hegy és Sashegy felé, a harmadik pedig a Rózsadomb felé irányul. A Svábhegy, Zugliget és Hűvösvölgy nyaralótelepekből alkultak át lakóhelyül szolgáló városrészekké.

— Az újabb fejlődési irány Óbuda, amelyet a most épülő Árpád híd juttat a fejlődés és a városrendezés előterébe. A nagyarányú kisajátítások, egész utcasorok lebontása itt tágabb teret nyit az elgondolásoknak. Valósággal szűz terület áll rendelkezésre, amelyen a Via Antica bekapcsolásával grandiózusan volna megoldható az egész óbudai városrendezés. Ez természetesen egészülne ki a Római fürdő és a Római part megfelelő beillesztésével és útrendezésével.

— Az új óbudai híd volna a Pestről irányuló forgalom főútjára, a Via Antica pedig a budai forgalomé. Ennek az elgondolásnak a megvalósítása egycsa-

pásra megoldaná a tényleg nagyon elhanyagolt Római part problémáját is. Minden terv nélkül indult meg itt a „vadtelepülés” és egészen egyéni sportélet fejlődött ki. Egységes terv alapján ezen az istenáldotta, nagyszerű fekvésű területen nemcsak egészséges lakótelep, nemcsak sportcentrum, hanem igazi sportváros alakulhatna ki, amelyet nagyban emelne annak a tervnek a megvalósítása, amely a Stadiont a Római fürdővel tözsomszédos Aranyhegy alján tervezi.

— A jövő évben Budapesten lesz a városok nemzetközi kongresszusa. Természetes tehát a gondolat, hogy a világ városi szakembereinek bemutassák az új Óbudát — a legeszményibb, de egyúttal legmegvalósíthatóbb tervekben. Akár a Közmunkatanácsnak, akár a fővárosnak pályadíjakat kellene kifizetni a városrendezési tervekre, amelyek egyetemesen oldanak meg egymással való összefüggésükben az összes problémákat. A fiatal építészgárda lelkes örömmel venne részt egy ilyen pályázaton, ahol végre „kirukkolhatna” elgondolásaival.

— Minden elgondolás azonban — fejezik be érdekes fejtegetéseiket az Olgay fivérek — csak megfelelő közlekedés biztosításával valósítható meg tökéletesen. Rendezett utakon mentő több autó és autóbusz! Newyorkból naponta 1,200.000 gépkocsi hozza be az ember-tömeget és ugyanannyi robot ki az elévgett munka után.

A németek a Reichsautobahn hálózából mellékutak hosszú sorát építik ki a nagyvárosok mentén, hogy a gépjárművek közlekedését fejlesszék és biztosítsák. Nálunk is többet kellene törődni a rendezett utakkal. Erre buzdít a gépjárművek számának emelkedése is. A statisztikai adatok szerint 1933-ban 3444 jármű futott az utakon, 1937-ben 7523, 1938 decemberében 8502, 1939 március havában 8728, májusban pedig már 9748. Ez a rohamos emelkedés is bizonyossága annak, mennyire kell törődni minden nagyvárosnak azaz, hogy te-

rületének végleges és modern rendezésével biztosítsa a forgalom minél tökéletesebb lebonyolítását. Ez az alapja minden városfejlődésnek.

Kétségtelen, hogy az Olgyay fivérek elgondolása helyes. Az új Óbudát ne a főváros hivatali szobáinak iróasztalain teremtsék meg, hanem legkiválóbb művészeink közreműködésével. Szomorú példák egész sora figyelmeztet arra, milyen sívár, művészietlen és léleknél-

kül való a „hivatalos” iróasztal, elég ha a „Csikágó”, az új Lipótváros és a Kelenföld riasztó példaira utalunk. Óbuda újjáépítésével nem lehet a friss, világlátott, nagytehetségű magyar építőművészgárdát mellőzni. Sorompóba kell állítani a meglévő nemzeti értéket, hogy ne a sablon és rutin szürke, disztelen városa legyen az új Óbuda, hanem Budapest büszkesége, a magyar kultúra nagyszerű eredménye.

már el is lehet jutni Budáról Budára autóbuszon, anélkül, hogy előbb át kellene mennünk Pestre, ez nekünk nem elég. Kivánjuk, hogy Szent Imre városból a Pasarétig fusson át valami társaskocsi és ne kelljen kétszer átszállni annak, aki, mondjuk a Széll Kálmán térről óhajt egyenesen a Lenke térre jutni. Nem is beszélve arról, hogy bizony elkelne egy-egy kocsi a kelenföldi pályaudvarnál is. Mert szép (?) és jó (?) a villamos, de az autóbusz még százszor szebb.

Kendifi

Hogyan lehetne tovább létezőt...