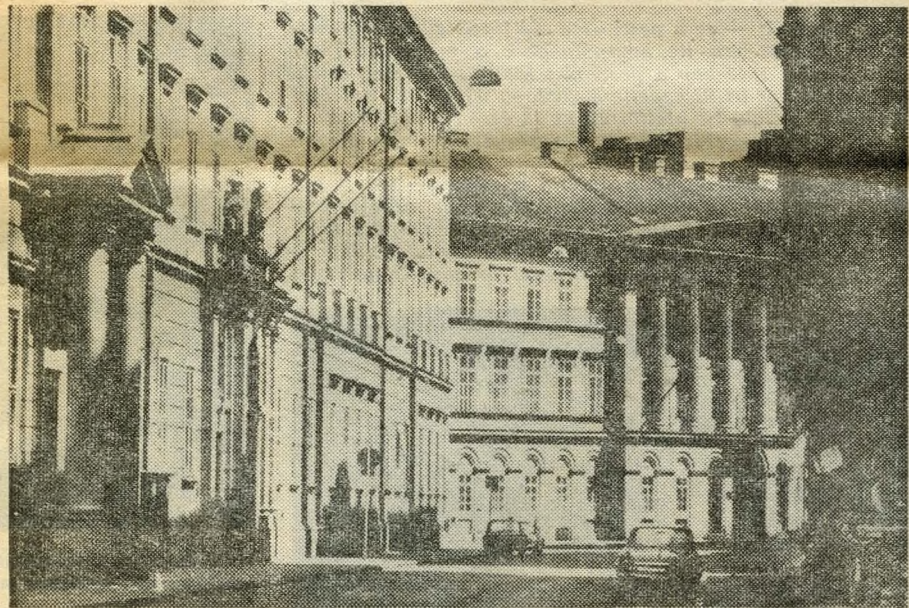


MŰEMLÉKEK KÖZÖTT

Mártonhegyi úti lakásunk három héten át láttuk égni-füstölni a budai királyi palotát, a máskor békés Németvölgyi út fasorai, és mellékútjai térdig törmelékkel, kihullott oszlopokkal voltak teli, a Krisztinaváros egyik házának emeleti ablakából pedig egy repülőgép fara állt ki. A mérhetetlennek látszó pusztulást harminc éve az első mérnöki felvételek számszerűen is mu-

kezdeményezést voltak, akik akkor vitták, de a felfogást azóta szerencsére a többi műemlék-helyreállítás számára is elfogadták, amivel Budapest addig szürke képe derűsebb, színesebb lett. Megindult az Országház, az Opera helyreállítása is, és általános lelkesedést keltett a régi szép klasszicista formájában újjáépített Lánchíd megnyitása 1949-ben.



A fővárosi tanács épülete és szemben a régi vármegyeháza.

tatták, és úgy látszott a romok helyreállításához isten tudja hány emberöltőre lesz szükség.

De nemskára megtaláltuk — itt egy pincében, amott egy hátsó udvar alagsorában — az első kőműveseket, ácsokat, tetőfedőket, bádgosok műhelyeit, és máris megindulhatott a munka: a romeltakarításokkal egyszerre a veszélyes szerkezeti részek, pillérek, gerendaállások megerősítése. Az egyik legkorábbi műemléki munka a pesti Megyeháza helyreállítása volt. Lelkesen és válogatás nélkül gyűjtötte ide az idegen épületbe a restauráló építész a közelében levő romos udvarok gazdátlanul maradt szobrai, kútjait. De hát ki is hibáztathatta volna akkor ezért? Am csakhamar következett a Központi Városháza barokk homlokzatának helyreállítása — meghezőz a barokk kort újra felidéző sokszínűségével. A merész

A legsúlyosabban sérült városrészben, a budai Várban szinte kezdettől, 1946-tól folyt tudományos kutatás. A palotát körülvevő sérült kertekben ásás kezdődhetett a XV–XVII. századi okmányokban annyit emlegetett híres középkori királyi palota maradványainak feltárására. Ugyanakkor a várbeli lakóházak sérülései nagyszabású és részletes kutatásra kényszerítettek — a nagy pusztulás áraként — a tudomány számára eddig nem volt lehetőséget. E munka számos ismeretlen részletet hozott napvilágra a középkori város egészéről, másrészt módszerei és eredményeinek bemutatása újabb műemlékvédelmünk egyik mintája lett. A várbeli példák nyomán a helyreállításokat eddig ismeretlen részletességű előzetes kutatás előzhetette meg országsszerte és ez módot adott az eredeti történeti részek kiemelésére.

Sok vita volt a budai egykori királyi

A Belvárosból már rég kitelepítették a zsúfoltságot okozó, a városképet sértő raktárakat, az üzletek ellátásáról kicsiny — többségükben elektromos meghajtású — járművekkel gondoskodnak.

Hogy hová lettek innen a gépkocsik? A Belváros legnagyobb részéből kitiltották őket. Van ugyan néhány nagy átteresztőképességű gyorsforgalmi út, amely elsősorban a budai oldallal való közvetlenebb kapcsolatot segíti, de a gyalogosok sehol sem találkozhatnak a járműáradattal. Ugyanis az üzletek zöme a gyalogos-aluljárókba és az úgynevezett passzázsokba került.

Kérdézhetné bárki: ha a közúti járműforgalmat kirekesztették egyes városrészekből, akkor vajon hogyan boldogulnak a már harminc év előtt is nehezen közlekedő autósok, akiknek a száma alaposan megnőtt? Akármilyen hihetetlen, jóval könnyebben közlekednek, mint valaha. Hiszen régi megszűntek már az olyan forgalmi dugókat okozó kereszteződések, mint amilyen a harminc év előtti Marx tér volt, a sugárutakon folyamatosan és gyorsan haladhat a forgalom. Megépült már az egykori Kossuth-híd helyén a *dunai alagút*, az Újpestet Csillaghegygel összekötő *Északi-híd* és a *Déli autópálya-híd*, valamint az összes autópálya bevezetőszakasza. Igaz ugyan, arról ma már többnyire le kell mondani, hogy az autó háztól-házig szállít, mert parkolni csak a kijelölt helyeken szabad, és persze, nem korlátlan ideig.

Metró, gyorsvasút

Ma már 65 kilométernyi metróvonal van a fővárosban. A kelet–nyugati vonalon kívül — amelyet az Őrs vezér tértől meghosszabbítottak Gödöllő irányába — megépült már az észak–déli összeköttetés: az Újpesttől — újabban már Káposztásmegyertől — a Deák téren át Kispestig, pontosabban már Lőrincig vezet. Közben elkészült a dél-budai vonal is, amely a látványosságoknak és a budafokiaknak csupán néhány pernyi távolságra hozta a Belvárost. Közvetlen összeköttetést kapott a metróhálózattal Csepel és a soroksári Du-

na-ág üdülőkörzete is, mivel a gyorsvasút végállomását — a Batthyány téri megoldáshoz hasonlóan — behozták a Kálvin térre.

Az eddig leírtakból sokaknak talán feltűnt, hogy a tömegközlekedés gerincét jelentő metró- és gyorsvasúti hálózat *sugaras rendszerű*, holott valaha éppen az ezeket keresztező *körgyűrűs* forgalom volt a jellemző. Nyugtassuk meg őket: a Nagykörút és a Hungária körút tömegközlekedési jelentősége nem csökkent: a metróhoz kapcsolódva az előbbin gyorsvillamosok, az utóbbin gyors- és expressz autóbuszjáratok szállítják az utasok tízezreit.

Több zöldterület

És városnéző körsétánk végén nyugtassuk meg azokat is, akik harminc évvel ezelőtt — látván Budapest gyors urbanizálódását — környezetünket, a zöldterületeket, a levegőt és a víz tisztaságát féltették. A budai oldalon az erdős hegyek-völgyek máig is, a hajdaninál még szebben, gondozottabban óvják a város levegőjét, amelyet már nem szennyeznek a gyárak és a régi lakóházak kéményei, és a technikai fejlődés következtében a gépjárművek által kibocsátott égéstermékek mennyisége is csökkent. Növekedett a zöldterület, hiszen az új lakótelepeken ligetek, parkok is helyet kaptak. Átalakult a *Margitsziget*. Megtisztították az oda nem illő épületektől, létesítményektől. Rendeltetés: pihenőpark, kulturális központ. Sportligetté alakult a hajógyári sziget északi része is.

Jelentékeny mértékben csökkent a Duna szennyezettsége, hiszen működnek már a szennyvizek biológiai tisztítására szolgáló berendezések. És nem gond már a hajdan a városszájban gyűlő szemét sem: elégetjük, s az így nyert energiával lakótelepek fűtését, melegvízellátását oldjuk meg.

Egyetlen dologról nem szóltunk: a mostani, az ezredforduló utáni Budapest gondjairól, problémáiról. Hogy vannak-e ilyenek? Hogyne lennének!

De ezekről majd harminc év múlva tessék olvasni!

MEDVECHY LÁSZLÓ

palotaegyüttes körül is. Voltak, akik romnak kívánták, kifogásolták az ostrom előtti neobarokk épülettömeg nagyságát, megjelenési formáját, a kupola megtartását is. Csakhamar kiderült azonban, hogy a szétszabdalt az egykor átgondolt tervezés összefüggései miatt lehetetlen, és döntően esett latba a városképre is jellemző együttes megszokott formája. Így a kezdetben egyszerűbb alakban épített tetőket is gazdagítani kellett, a sarok-manzardkupolákat visszaállítani, sőt a hosszúra nyújtott Hausmann-féle palota középhang-súlyát kiemelő kupoláról sem akart a főváros lakossága lemondani. Ezért készült el az új kupola, amely az elpusztult réginek szecessziós-eklektikus részleteit elhagyva a Mária Terézia-féle barokk palota egyszerűbb elemeire kívánt támaszkodni.

Érdekes párhuzama a budai palotának az egykori varsói királyi palota, amit eleinte szintén romként kívántak volna hagyni, most azonban (1972–75) teljesen helyreállították. Mi is gyakran hallottuk, miért nem követjük a régi Varsó visszaállításának példáját. Am az a helyzet, hogy a németek elpusztította Lengyelországban sokkal kevésbé tudományos-műemléki — mint nemzeti érvek szóltak a teljes és feltétlen visszaállítás mellett. A lengyelek nem kívánták elveszíteni sokkal tudatosabban megsemmisített fővárosuk történeti jellegét, még ha az csak utcahálózat alaprajza, legfeljebb a földszinti helyiségek maradtak is meg. Ez a fajta, nemzeti szempontból magyarázható túlzott mértékű helyreállítás azonban kétségeket támaszt éppen az együttes legfontosabb, *eredeti történeti és művészeti értéke* iránt, a hitelessége hiányzik. Ezért határoztuk el a kutatásokban előkerült kis részeket megmutatása mellett, hogy az *eredeti részek hitelessége érdekében* semmi esetre sem készíthető itt régi stílusban új (azaz hamis) épület.

A várnegyed romjainak lehordása, és a Vérmező gödrének majdnem teljes föltöltése után először fölépült házak ugyan még a korábbi olasz műemlékelvek alapján stílus nélküli, ún. „semle-



A várpalota rekonstrukciója során helyreállított buzogánytorony.

ges-modorban” készültek, 1950-től azonban a régi épületek értékét is kétségesre tevő hamisítások, vagy akárcsak jellegtelen épületek helyett műemlékvédelmünk tudatosan az új kor épületeit mai köntösben hagyja megjelenni a történelmi együttesben. Tegye csak a mi korunk is hozzá a sok színű kockák mozaikjához a maga sajátos színeit. Hiszen éppen a különböző korok együttese adta mindmáig is a történelmiség élményét. Természetesen a történelmi együttes harmóniájára, tagoltságára, tetőire, utcavonalaira most is ügyelnek. E védelem gyakorlatát, és a nyomában sok magyar vár és más műemlék helyreállítását egyébként a nemzetközi szakvélemény is elfogadja, hiszen azok össz-



hangban vannak a műemlékvédelem legutóbb — 1964-ben — megfogalmazott alapokmányával, az úgynevezett „*velencei chartá*”-val.

A tetőzetüktől megfosztott, félig romos műemlékek — mint a Fő utcai Királyi fürdő török, majd barokk-klasszicista épülete, az Apród utcai Semmelweis-ház későbarokk épülete — nem sokat jelentettek a közönségünknek. Milyen mások azonban most, igényes helyreállításuk után! Környezetünk észereivé váltak, mennyivel szegényebbek lennének nélkülük. Elég, ha csak a Népköztársaság útjának méltóságos épületsorára, a Majakovszkij utca helyreállított szakaszaira, vagy a Nemzeti Múzeum, a Vigadó műemlék épületeire gondolunk.

Ha mérleget készítünk Budapest harmincéves műemlék-gazdálkodásáról, legfeljebb néhány olyan műemlék elharmarkodott elbontásában marasztalható el, mint a Hild-féle Lloyd-palota a Roosevelt téren, az Ybl-féle fürdőépület a Margitszigeten, a régi Szt. János Kórház barokk temploma, a Vám utcai kis későbarokk lakóház és a Váci u. 21. alatti klasszicista lakóház. Általában és egészében jó gazdája volt e 30 évben műemlékeink.

A budai történelmi együttes *városméretű védelme* és helyreállítása egyébként az egyik első Európában, amelynek nyomán a negyed nem vált holt múzeummmá, hanem szerencsésen meg tudta őrizni élelenségét, sok lakóháza, vendéglője révén. A Tóth Árpád basztasétány változatos utcaberendezése pedig sok városunknak nyújt szellemes — és nem is drágán követhető — példát.

Felsorolhatatlanul sok műemlék-helyreállítás segíti az aktív mérleget, köztük a budai klasszicista villák, a Magyar Tudományos Akadémia pesti székháza, a Batthyány téri házak, a Belvárosi-, az Egyetemi-, a Mátyás-templom. Az esztétikailag-tudományosan mind igényesebb helyreállítást mutatja a Meggyfa utcai római mozaikok, Aquincum rommezijének és a pesti római tábor maradványainak konzerválása és méltó bemutatása. Különös gonddal készültek el a klasszicizmus és romantika korából megmaradt avult lakóház-műemlékek korszerűsítései, költséges és fáradságos felújításai. Az emlékjelelű történeti épületek megbecsülésének fokozódását jelzi, hogy legújabbban a fővárosi tanács 16 műemlék környezetét vontta védelem alá. A forgalom követelte útszélesítések sem műemlékbontásokkal, hanem — mint például a József Attila utcában, a Veres Pálné utcában — árkádossítással készültek.

A főváros műemléki munkái is hozzájárultak ahhoz a nemzetközi elismeréshez, amelyet az UNESCO műemléki szervezete, az *International Committee of Monuments and Sites* budapesti III. konferenciája nyugtázott, ahol 350 külföldi szakértő fogadta és ismerte el a hazai gyakorlatot. E gyakorlat azonban nemcsak az elmélet, és a szakemberek ügye, hiszen történeti-művészeti hagyatékunk tartósan csakis a nép széles tömegeinek segítségével folytatható.

DR. GERŐ LÁSZLÓ
állami díjas

BUDAI VÁR, 1975



(Rév Miklós fotográfiája.)