

OBSERVER

UJSÁGSZELVÉNY-VÁLLALAT ÉS BIBLIO-
GRAFIAI INTÉZET

Bécs, I., Concordia-tér 4. Telefon sz. 12.801.

Képviselőiségek: Budapest, Berlin, Genf, London, Páris,
Róma, Kristiania, Stockholm, Kopenhagen, Szt.-
Pétervár, New-York és Chicago-ban.

Lap:

Megjelent:

Pesti Napló, Budapest

Nagy Budapest felé.

Budapest, február 25.

Akárhogy is szépítjük is a dolgot, immár eltagadhatatlan tény, hogy a népszámlálás eredménye súlyos csalódást hozott számunkra. Valahol hiba van a főváros fejlődésében, mert az előző tíz esztendő rohamos szaporodása megakadt és Budapest lélekszáma nem érte el az egymilliót. Ezen pedig nem segíthetnek az olyan okoskodások, hogy Budapest már régen milliós város volna, ha hozzákapcsolták volna azokat a környező községeket, amelyek gazdasági tekintetben amúgy is Budapesthez tartoznak. Mikor ugyanis mi a millió lakosról beszélünk, ezt a Budapestet értettük és nem azt, amelyik esetleg később más községek beolváztatása után fog kialakulni. Itt csak a belső szaporulatról volt szó, nem azoknak a községeknek az idecsatolásáról, amelyek többé-kevésbé Budapest érdekszférájába tartoznak, de mégsem vonhatók annak a fogalomnak a kalapja alá, amelyet mi Budapestnek ismerünk.

Hiábavaló itt a Bécs példájára való hivatkozás. Ha a papíron kimutatott Bécs lakossága eléri is a kétmilliót, az igazi Bécs mindig csak az marad, ami belülről fejlődött és a hozzákapcsolt községeket a köztudat csak akkor fogja igazán Bécsnek elismerni, ha a tényleges kapcsolat, az összeépülés tényleg végbemelegy. Az ilyen összekapcsolás-politika nagy számok produkálása szempontjából szép lehet, de alapjában véve hamis. A számokkal való dobálódzás ugyanis egymagában még nem adja meg a nagyvárosnak a kritériumát, az az intézményeken és az életen múlik. Akárhány közép nagyságú városnak sokkal inkább megvan ugyanis a nagyváros jellege, mint más milliós városoknak. Az amerikaiak, aki Hamburgot igazi nagyvárosnak tartja, Bécsset ellenben egy rendkívül nagy kisvárosnak, sok tekintetben igaza van.

Ez az összehasonlítás pedig sok tekintetben reánk is áll. A lakosság számát tekintve, nagyváros volnánk már a millió nélkül is, az intézményekből, a külsőségekből, az emberek gondolkodásából azonban sok tekintetben még hiányzik a nagyvárosi vonás. A nagy ideák, a nagy gondolatok, amelyeknek egy modern nagyváros városfejlesztési politikájában meg kell nyilatkoznia, nálunk tökéletesen hiányzanak. Mesterségesen a város hatalmába keríteni azt a publikumot, amely éppen a városnak különböző terheit, bajait elől menekül a szomszédos falvakba, községekbe, ez az egyetlen gondolat, amelyet Budapestnek városfejlesztő bölcsesége produkálni tudott. Minden egyéb vonása a nagyvárosi politikának hiányzik. Ilyenformán ha egy kis tulzással élünk, akár Vácot is Budapesthez lehetne kapcsolni, hiszen semmi nehézsége sincs annak, hogy egy harmincöt kilométerre fekvő várost egy idegen központból igazgassanak. Vannak amerikai nagyvárosok, amelyeknek kiterjedése tényleg ilyen nagy, miért ne lehetne ezt itt is megcsinálni. A dolognak csak ott van a bökkenője, hogy odaát a fejlődés természetes volt, nálunk ellenben mesterséges, erőszakolt.

Tessék csak jól, látó szemmel megnézni egyszer ezt a mai Budapestet, félretéve minden hiúságot és büszkeséget. Megdöbbenve kell arra a tapasztalatra jutnunk, hogy ami szép és megkapó van ebben a városban, az ugyyszólván a hivatalos vezető körök akarata ellen jött létre. Valami rettenetes, bántó igazság van annak a zürichi műegytemi tanárnak a szavai-

ban, aki előadását azzal kezdi, hogy van a földkerekségnek egy városa, amelynek a természet mindent megadott, hogy a világ legszebb nagyvárosa legyen belőle és amelyben az emberek mindent elkövettek, hogy ez be ne következzen. És ez a város, — fölösleges mondanunk, — Budapest. Van egy szűk, idétlen körutunk, középületek nélkül. Az egyetlen középület, amely a körutat érinti, a Népszínház épülete, az is háttal fordít neki. Szabad tere a városnak alig van és ami megmaradt, annak buzgó beépítéséről is gondoskodnak. Legujabban a Tisza Kálmán-tér van erre a sorsra kijelölve. A Kossuth Lajos-utcát ferdén vitték neki a hidnak, talán mert attól féltek, hogy máskülönben a dunai szél el fogja vinni a keleti pályaudvart. Egyetlen nagy és szép gondolat volt, amit keresztül tudtak vinni ennek a városnak az ujjaalkotásánál, az Andrassy-ut kiépítése. De hogy még ez se lehessen tökéletes, sürgősen gondoskodtak róla, hogy ne jusson el a Dunáig, a Városligetnél pedig befejezték egy emlékműfelével, nehogy a város abban az irányban tovább merészkedjék fejlődni. És ha nem a jó öreg abszolutizmus csinálta volna az alagutat, akkor talán még azt is görbén furták volna a hegy alá, hogy a tulsó oldalon okuk legyen kisajátítani valakinek két leanderes dézsáját.

Hosszu időközön keresztül nem volt senkiben annyi koncepció, hogy szabad szárnyat mert volna engedni a város fejlődésének. Valami beteges aggodás, az agorafóbiának egy csudálatos fajtája nyilatkozott meg a város építése körül. Itt mindig provizóriumokra, kisvárosi arányokra rendezkedtek be és mindig attól féltek, hogy bő lesz az a ruha, amit a városra szabnak.

Ez a csodálatos félelem, iszonyodás, a nagy arányokkal szemben, már mintha rányomta volna bélyegét a város lakosságára is. Csak tessék megnézni Budapest vásárló publikumát. Van már egy pár szép, nagy, tágas, modern üzletünk, amelyek egy fillérrel sem drágábbak a mellékutcákban rejtőzködő zugboltocskáknál. És a publikum mégis az utóbbiakat keresi fel. Félnék a levegőtől, félnék a nagyszabásutól, éppen úgy, ahogy a város bölcsői rettegnek tőle. Vagy tessék végigmenni a köruton: borbélyüzlet, szabó, gallértisztító, cukorkás, órás, aki zálogcédulával kereskedik, azután megint borbély és szabó és a sorozat többi variációja. Nagy, nagyvárosi jellegű üzlet az egész köruton alig van és kivétel csak a kávéházak tesznek, amelyek hamis pompájukkal, hamis nagyváros képét mutogatják.

Ezzel a kisszerű politikával szemben tessék elképzelni a természetes fejlesztés politikáját, amely, sajnos, nem valósult meg. Ha például lett volna bátorságuk az embereknek az Andrassy-utat a Városligeten keresztül meghosszabbítani messzire, akár kilométerekre, hogy természetes útvonalaikat, természetes kapcsolatokat létesítsenek ki felé. Ha például ugyanezt csinálták volna a Rákóczi-utal. Ha természetes útöregket létesítettek volna, amelyek a környéket igazán belevonták volna a nagyváros vérkeringésébe. Ha gondoskodtak volna, hogy megszakítatlan, egységes forgalmat teremtsenek Budapest és környező községei között, mert hiszen azt nem lehet tagadni, hogy az egy városnak a számbeli összekapcsoláson kívül a forgalom egységessége is föltétele.

Hogy állunk e tekintetben Budapestben? Azt mondják, ide kell kapcsolni Ujpestet, Cinkotát, Kispestet és Szentlőrincet. Ha Ujpestre akarok menni, már a nyugati pályaudvarnál át kell szállnom egy idegen vasutra, Cinkota felé a keleti pályaudvarnál kezdődik egy idegen vasút, Kispest felé pedig az Üllői-ut végén kell átszállni. Hát hol van itt az egységre való törekvés? Erre természetesen a hivatalos bölcsesség azt mondja, hogy ezt nem lehet megcsinálni, mert szerzett jogokba, szerződésekre és nem tudom még mibe ütközik. Éppen úgy nem lehet tisztességes nagyvárosi belső forgalmat csinálni, mert

Beretvás-pastilla a legmakacsabb fejfájást is elmulasztja.

előbb különböző szerződéseket kellene megsemmisíteni. Magyarán megmondva, semmit sem lehet csinálni, mert mindenütt bizonyos számú magánosok érdeke szemben áll az összességnek, a köznek az érdekével. Mi még ott tartunk, hogy mindig az egyéneknek az érdekét féljük és az egyének jogára gondolunk és a köz csak másodsorban jöhet tekintetbe. Mikor lesz meg ennek a városnak a Luegere, aki órával kezében kontrollálta a bécsi villamosok menetrendjét, hogy jogot találjan a megrendszabályozásukra és ha kell, akár a kisajátításukra is.

A városnak egyik főutvonala a Krisztinától az alaguton, a lánchidon és Andrásy-uton át a Városligetbe vezet. Eltekintve a csonka földalatti vasuttól, ennek az utvonalnak egyetlen megszakítatlan közlekedési eszköze a piszkos és rozoga omniláda, amelynek egyetlen előnye, hogy rendesen nem is lehet helyet kapni rajta. Mikor az egész világon már mindenütt gyors és kényelmes automobil-omnibuszok bonyolítják le a forgalmat, nálunk nem lehet megcsinálni, mert — szerzett jogokba, vulgo privilégiumba ütközik. A Rákóczi-uton reggel és este valósággal lehetlenség számba megy, hogy valaki helyet kapjon egy villamoson. A kocsik minduntalan megakadnak, kinos lassúsággal döcögnek a Múzeum-körutól a Keleti pályaudvarig, de nem lehet semmit sem tenni ellene, mert — szerzett jogokba ütközik. Ahol hatalmasokról van szó, ott mindenütt szerzett jogok vannak. A községi és cipésműhelynél a város nem keresi a szerzett jogokat. Pedig legalább is csinál akkora konkurenciát a becsületes lábtyűművészeti iparnak, mint valamelyik villamosnak egy újabb közlekedési vállalat.

Tudtunkkal egy izben már merült fel olyan terv, amely ezeket a nyomoruságos közlekedési viszonyokat szanáta volna és előmozdította volna a város természetes fejlődését is. Mikor a lóvasutakat villamossá alakították át, Hieronyminek első minisztersége idején, a miniszter az akkori Kerepesi-uton csak földalatti vasutra akart koncessziót adni. Előrelátható volt, hogy az automobil- és kocsiforgalomnak fejlődése valamikor a mai villamos rendszert ezen az utvonalon lehetlenné teszi. Ma már körülbelül elérkeztünk ehez az időponthoz. Huzni, halasztani lehet a dolgot, de teljesen elodázni nem. És a dolgoknak ebben a stádiumában ismét kínálkozik egy nagyszerű idea, amelyet aránylag könnyen meg lehet valósítani. Ma az Andrásy-ut csonka földalatti vasutjának forgalma alig van. Egyszerre megváltozik azonban a helyzet, ha ezt a vonalat egyrészt a Városligeten keresztül kivisszük Fótig, másrészt a Váci-utca és Kossuth Lajos-utca alatt összekötjük a Rákóczi-ut alatt lefektetendő és a Keleti pályaudvaron túl messze meghosszabbítandó új földalatti vonallal. Ez az óriási V-betű formájú vasut egyszerre természetes összeköttetést létesítene Budapest és a községek között. Akkor nem volna erőszakolt idekapcsolásra szükség, hanem a természetes fejlődés alapján lennének szerves részei az új és modern Budapestnek.

A kisvárosi és kerületi politika nagyjainak ez a gondolat talán tulságosan merész. Bizonyosan megint előállnak a szokott aggodalmakkal és toldoznak, foldoznak addig, míg újból sikerül elrontani azt, ami egyedül természetes és célravezető. Már pedig kicsinyes eszközökkel nagyvárost csinálni nem lehet és akik kicsinyes eszközeikkel bevágják a nagyváros fejlődésének útját, azok ne sopánkodjanak, ha a nagyváros nem akar létrejönni. Csak nagyszabású gondolatokkal és a nagy arányok kibontakozásával haladhatunk az óhajtott cél, a nagy Budapest felé,

Tonelli Sándor.