

A társaságban jelen volt Lándor Tivadar szerkesztő is, aki a következő kérdést intézte a fiucs-kárhoz:

— Én most harmincnyolc éves vagyok; hány perce élek már?

Jasznig Bertalan rövid gondolkodás után bemondott egy hatalmas számösszeget . . .

A társaság melegen tapsolt a fiúnak, de szíve mélyén még senki nem volt meggyőződve a szám helyességéről.

Valakinek az az ötlete támadt, hogy a főpincérrel utánaszámoltatnak.

A főpincér ceruzát, papírost vett elő és előbb kiszámította, hogy mennyi harmincnyolcszor 365. Majd az ebből keletkező összeget megszorozta húszonnegygyel, végül az egészet hatvannal szorozta meg.

Most következett a meglepetés!

A papírosan kiszámított összeg kilenccel több volt, mint a fejszámolás eredménye.

Ki tévedett?

Ujból számolni kezdtek s végül több számtantanár kiderítette, hogy a kis fiúnak volt igaza.

A főpincér hirtelen homlokára ütött és isápadtan szólt:

— Pardon! pardon! . . . ugy történt, hogy mind a három szorzásnál külön-külön még hármat hozzávettem. Megszokásból . . . a borzavallót . . .

## FŐVÁROS.

### Csákány és vonalzó.

A városrendező, a léniás ember, a vonalzóján kívül csákánnyal a kezében igyekszik egyenesre kényszeríteni minden elgörbült utca-vonalat, ez a drága — rengeteg pénzbe kerülő — férfi, már azt hittük, egészen kiveszett. Rosszul hittük. Csak aludt, csak alkalomra várt s most, hogy itt az alkalom, nem is egy, hanem tulságosan sok példányban ébred fel újra. Az alkalom: a Marokkói-utca rendezése. A Marokkói-utca tulajdonképpen ugyanaz, mint a Fürdő-utca. Régi és bizony nem nagyon tág utvonal. Szűk volta azonban mindeddig nem okozott tulságosan sok bajt. Estefelé kissé megtágítottak benne a kocsik s óvatosan kellett hajtaniok. Ez megtörténik a széles Andrassy-uton és a Rákóczy-uton is. A sűrű közlekedés végre a nagyvárosiasság esalhatatlan jele. Idegbetegeknek nem való. De egészséges szemnek szép és érdekes, éleves, lüktető étellel teljes. A Marokkói-utcát azonban a fővárosi építkezések gondviselése, a közmunkák tanácsa, türehtetlenül szűknek találta és ragaszkodott hozzá, hogy kibővítsék. Mihelyt nyilvánosságra került ez a szándék, tömegesen jelentkeztek rögtön az ideákka, városrendezési ideákka ellátott emberek, akik mind az Andrassy-ut és a Marokkói-utca környékét akarják bontani, szabályozni, rendezni, kiegyenesíteni, kiszélesíteni, árkádokkal ellátni. A tervek közt, amelyek nyilvánosságra kerültek, van önmagában véve szép és artisztikus is. Csakhogy minden nap újabb idea kerül napvilágra, fantasztikus s részben nem is szakemberektől származó tervek mellett indul agitáció. Szükséges hát ezekkel szemben megállapítani, hogy a fővárosnak sem gazdaságilag, sem esztétikai szempontból nem érdeke, hogy e fényűző ötletek bármelyikét megvalósítsa.

A közmunkák tanácsánál, ahol Budapest fejlődésének, építésének, lakásviszonyainak annyit ártottak már s a városházán úgy látszik nem vesznek tudomást róla, hogy a házbonatás, utcaegyenésítés, csákánnyal való szépítés seholy a világon nem divatos már. Hajdan száz ezreket kiadtak nagy városokban, csupán azért, hogy egy kiszögellő sarkot letompítsanak, egy utvonalat jelentéktelenül kiszélesítsenek. Az európai városrendezők, technikusok és művészek gazdasági, meg esztétikai szempontok miatt egyaránt, abba hagyták ezt a léniázást, csákányozást. Mert kiderült, hogy nincs analmasabb, sivárabb, művésztlenebb valami, mint a nyilegyenes és derékszögben metsződő utcákkal teli sakktábla-város. A modern irányzat az, hogy az egészen új telepeken is — ahol füres területen, az utak iránya szabadon hatá-

rozható meg — az utvonalakat nem tulszélesen, nem egyenesen, hanem megtörtén, hajlottan, tehát változatosan kell tervezni. Általában alkalmazkodni kell a talajhoz, a meglévő természetes kivánságokhoz. Meglévő épületeket lebontani, méregdrága telkeket kisajátítani egy kis bővítés, egy kis ál-szépérezék kedvéért, ez meg egyenesen barbarizmus. A nyilegyenes amerikai utcánál szebb, hangulatosabb a régi városok kanyargó házsora s ami fő, megtartása jelentékenyen olcsóbb, mint barbár szabályozása. Ezt a modern irányt nem holmi rajongó esztéták képviselik, hanem olyan komoly, gyakorlati és tudós szakemberek, mint például — hogy tekintélyre hivatkozzunk — Félix Genzmer, a berlini műegyetem tanára, titkos udvari építészeti tanácsos.

Nagyon könnyű nekik ezt a csákány-ellenes, rombolás-ellenes irányt képviselni, védelmezni, mert tökéletesen harmonizál a város pénzügyi érdekeivel. A modern városrendező valóban csak végső esetben rombol. Esztétikai felleobanásból soha. Az utcabővítést is tizszer meggondolja. Mert, amint már jeleztük, az, hogy egy utca szűk-e vagy bő-e, nagyon relativ valami. Általában a közlekedés könnyű és zavartalan lebonyolítására nézve nem a méretek, hanem a rend és az utcai publikum nevelése a fontos. O Kálvin-tér cseppet sem szűk. Rajta mégis kábitóan veszedelmes a közlekedés, mert a villamos vágányok helytelenül, rendszertelenül vannak lefektetve, mert kalauz, kocsis, sofőr úgy rohan, ahogyan neki tetszik, mert a rendőr, pompás lován minden ok és cél nélkül trónol a tér közepén. Hasonló okokból állandó a zavar a Rákóczi-ut és a Kossuth Lajos-utca torkolatánál. A nyugati pályaudvar mellett a Váci-utat ép testtel átlábalni, valóságos csoda: mert tulságosan széles az utvonal és a kocsik rendszertelenül bárhol közlekedhetnek. A keleti pályaudvar mellett, a szűk Thököly-uton átjutni sokkal könnyebb.

A Marokkói-utca, tagadhatatlanul szűk. Két ügyes, tapasztalt rendőr azonban olyan pompásan eligazithatja rajta a kocsikat, hogy semmi baj nem történhet. S két rendőr: jelentékenyen olcsóbb beruházás, mint milliók telkek, házak kisajátítása. Vissza kell tehát utasítani, a város helyesen felfogott gazdasági érdekeire való hivatkozással még a legszerényebb és legszebb szabályozási, helyesebben bontási terveket is, hogy a fantasztikus, árkádok ideákról és a spekuláció diktálta próbálkozásokról ne is beszéljünk. Az Andrassy-ut önmagában, nagyon szép. De hogy még hosszabb és még egyenesebb legyen, arra legfeljebb kisajátításért epedő telektulajdonosoknak van szükségük. Amugy melleslegesen jegyezzük csak meg: a Fürdő-utca táján előreláthatólag nem fog nagyon megnövekedni a forgalom. A Lánchidat javítani kell, el kell zárni, mindenesetre egyre nagyobb mértékben másfelé terelni a forgalmat.

Végül, ha szép tereket, „megoldásokat” akarnak tervezni Budapest építőművészei, vagy éppen a közmunkatanács ambiciózus bürokratai: rendelkezésükre áll Budapest egész, óriási, beépítetlen területe. A közmunkatanács már a közelmúltban is gyönyörű feladatokat oldhatott volna meg, egészen ingyen, rombolás nélkül, de nem tette. A Margitid környékén sablonos, sivár utcákkal népesítették be a legközelebbi jövőben már kiépülő Dunapartot. Budán, a Lágymányos táján szintén a vonalzó szerepelt, mint egyedüli utcarendező. Tereket, különösen a Dunaparton, nem hagytak. Miért vágyakoznak hát annyira a csákány után? Bölesebb volna, ha e rendszertelen, ötletszerűen felmerülő szabályozási ideák táplálása helyett pályázatot írnának ki Budapest általános szabályozási tervére. Meg kell állapítani végre, hogyan, merre kell fejlődnie a városnak a legközelebbi évszázadban. Telektulajdonosok, művészek, technikusok esztendőök óta sürgetik ezt a tervet, amely nélkül nagy koncepciójú városépítő politika nem képzelhető el. Sürgeti Ferenczi Imre is, lakáspolitikai és szociális okokból abban a könyvében, amelynek megjelenése után a főváros szociálpolitikai előadóivá választották. S ennek a tervnek el kell készülnie, természetesen nem a bürokrában, hanem elsőrangú építőművészek és technikusok atelierjében. Nem a csákány buzdó működésének irányítását várjuk ettől a tervtől, hanem a meglévő értékek óvatos kimélése mellett a be nem épített területek felosztását, a városfejlődés főirányainak egészséges, gazdaságos és esztétikus kijelölését. Programot várunk, amely egyebek között a gyors elhatározásu s nem mindig üzlettől ment városrendezők felburjánzását is lehetetlenné teszi.