

A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉS-ZAGYLET KÖZLÖNYE

OFFIZIELLES ORGAN DES UNGARISCHEN INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINES

BUDAPEST, IV., REÁLTANODA-UTCA 13—15

ALAPÍTÁSI ÉV: 1866

TELEFON: 185-330

GRÜNDUNGSJAHR: 1866

Melléklete: „A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉS-ZAGYLET KÖZLÖNYÉNEK HAVIFÜZETEI”

TARTALOM: Adatok és szempontok a magyar városépítés problémájához, *Rihmer Pál*, 269. old. — A budapesti telefonhírmondó keletkezéséről, *Taróczy Jenő*, 275. old.

SZEMLE, Rovatv.: *Beliczay András*, A közúti vasúti közlekedés megszüntetése, *Szabó Dezső*, 278. old. — Kisiklási kiserletek a délafrikai vasutakon, *Thoma Albert*, 278. old.

SZAKIRODALOM, Rovatv.: *dr. Lósy-Schmidt Ede*, Az árelle-nörzés jogszabályai, 279. old.

EGYLETI KÖZLEMÉNYEK, Személyi hírek, 279. old. — Tervpályázati eredmények, 279. old. — Terypályázati határidők meghosszabbítása, 279. old. — Építészek részvétele a Protestáns Kiállításon, 279. old. — Tudósítás az Anyaegyletben megtartott szakosztályi ülésekről. Az út-, vasút- és hidépítési szakosztály 1939. évi április hó 13-án tartott ülésének jegyzőkönyve, *Gyengő Tibor*, 279. old. — Jegyzőkönyv a mű- és középítési szakosztályok 1939. évi április hó 17-én tartott rendezéséről, *Bardon Alfréd*, 280. old. — Az út-, vasút- és hidépítési szakosztály és a gépészeti, elektrotechnikai és gyáripari szakosztály 1939. évi április 27-én tartott együttes ülésének jegyzőkönyve, *Gyengő Tibor*, 280. old.

Adatok és szempontok a magyar városépítés problémájához.*

RIHMER PÁL,

Az elmúlt száz év folyamán nem csak a társadalmi, gazdasági törekvéseket irányította az erők szabad játékának, a szabadversenynek az elve, hanem a városoknak egymáshoz viszonyított fejlődését, növekedését is. Hazánkban a városok közötti szabad versenynek, rendkívüli lehetőségek és feltételek birtokában, minden magyar várost messze maga mögött hagyva, csak egy diadalmas győztese lehetett: Budapest! A kiegyezés óta a környék községeit is beleértve, lakosainak száma közel 300%-kal növekedett, ugyanakkor erősebben növekvő városaink közül Pozsony, Szabadka, Arad 125, Debrecen, Kassa, Nagyvárad 150, Miskolc 200%-kal. Európai viszonylatban pedig példátlan volt növekedése: 1800-ban még mint Pest-Buda az európai városok sorában a 42-ik, 1920-ban pedig mint Nagy-Budapest már a 6-ik! Nagy-Budapest összes lakóinak száma ma kerekén véve másfélmillió, *ugyanannyi, mint a csonkaország összes többi városai lakóinak száma együttvéve!***

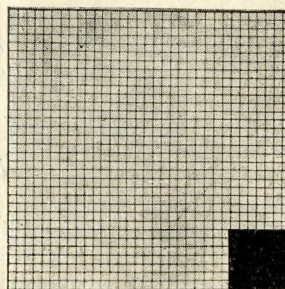
Tagadhatatlan, hogy ennek az aránytalan megnövekedésnek indítókai a fővárosnak az osztrák-magyar monarchiában elfoglalt helyzete volt; páratlan földrajzi fekvése egy hatalmas, dűsan termő medence természetes középpontjává tette és nem volt érthetetlen az sem, hogy az iparosodás útjára alig rátérő ország ipari centrumává is a központi fekvésű főváros lett. Ugyanakkor azonban a fővárosnak ezt a páratlan földrajzi és hatalmi helyzetét az akkori céltudatos központosító politika is nagy mértékben növelte, és csak miután a fővárosnak juttatott kedvezmények, az ide összpontosított közigazgatás, közlekedés s kulturális, kereskedelmi és hitelszervezetek nyilvánvalóvá tették Budapest monopolisztikus helyzetét, — csak akkor ismerte fel a közvélemény ennek a centralizációnak hátrányait, csak akkor kezdtek emlegetni Budapest túlzott nagyságát, a vízfejű fővárost, a decentralizációt.

Pedig az ország mai helyzetét tekintve, bizvást

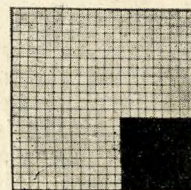
* Szerzőnek az *Ország Útja* 1938. V. számában megjelent tanulmánya nyomán készült előadása. Elhangzott a mű- és középítési szakosztályok 1939. január 2-i ülésén.

** Az előadás az ország megnagyobbodása előtt, a csonkaország adatai alapján készült.

mondhatjuk, hogy fővárosunk akkori nagysága, viszonyítva az ország akkori területéhez, de még a vidéki városokéhoz is, ha arányára nagyobb is volt, mint általában az európai fővárosoké, — mégsem volt túlzot-tan, egészségtelenül nagy-nak mondható. Annál túlzot-tabbnak, egészségtelenebbnek kell tekintenünk fővárosunknak azt a fejlődését, amelynek az ország meg-csonkítása óta vagyunk tanúi: Budapest nagysága nem-csak közvetett értelemben vált aránytalanúvá, amennyiben egy 21 milliós ország, sőt annak határain is túlterjedő gazdasági közösség fővárosából egy kilenc-milliós, vámsorompókkal körülzárt ország fővárosa lett, — hanem az azóta eltelt két évtized folyamán még erősen meg is növekedett. Ebben a megnövekedésben különösen Budapest környéke játszik nagy szerepet, melynek megnövekedése egyenesen íjesztő arányú! Míg maga Budapest lakosainak száma 1910—1935-ig 20 százalékkal emelkedett, addig Nagy-Budapesté ugyanezen idő alatt 50 százalékkal! Kétségtelen, hogy ebben a meg-döbbenő növekedésben jelentékeny része van a megszállt területekről idemenekültek tömegének, de kétségtelenül az is, hogy a városiasodásnak, a városias életnek az ország területén való egyenletesebb megoszlása esetén ez a menekült lakosság is inkább eloszolhatótt volna az ország különböző városaiban. A fővárosnak és környékének túlzott megnövekedését és a vidéki városoknak csaknem vesztelő jellegét tárja elénk egy másik kiragadott adat: 1920-tól 1930-ig Budapest főváros lakosainak száma 14%-kal emelkedett, a fővároskörnyéké 30%-kal, ugyanezen idő alatt pedig összes vidéki városaink és 10.000-nél nagyobb lélekszámú községeink lakosainak száma mindössze 7%-kal! De a főváros arány-

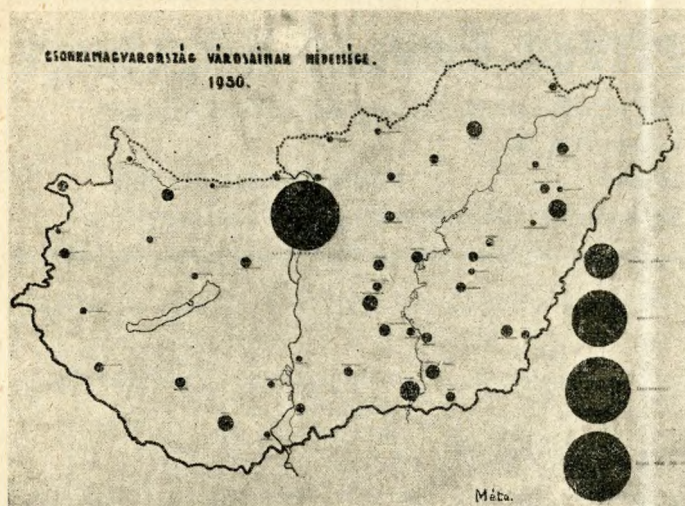


1910



19

1. ábra. Budapest és Magyarország lakosságának aránya.



2. ábra. Csonkagyarország városai lakosságuk arányát feltüntető grafikus ábrázolásban. (A térképen kívül megrajzolt fekete körök felülről lefelé Budapestkörnyék, Budapest, Nagy-Budapest és az ország többi városának összlakosságát tüntetik fel.)

tanul megnövekedése nemcsak a lakosság számának emelkedésével mutatható ki, hanem az ipari termelés számadataival is. 1935-ben az ország ipari termelésének 43%-át nyújtja Budapest, az ipar által foglalkoztatott lakosság az ország ipari lakosságának 42%-a. — mindehhez pedig hozzá kell még vennünk, hogy az idézett adatok csupán Budapest területére vonatkoznak, már pedig köztudomású, hogy az ipartelepnek az elmúlt évtizedek folyamán nagy mértékben kitelepedtek a főváros környékére, tehát megközelítő becsléssel mondhatjuk, hogy az ország iparának legalább 60%-a összpontosul a fővárosban és közvetlen környékén. És a legszembetűnőbb, hogy a főváros iparának ez a preponderáns helyzete a 30-as évek folyamán, a gazdasági válság ellenére is emelkedett, ami bizonyos fokig megérteti velünk azt az érdekes jelenséget, hogy a főváros lakosainak száma miért emelkedett erősebb ütemben éppen a 30-as válságévek folyamán, mint a 20-as évek gazdasági fellendülése alatt. A gazdasági válságtól első sorban sújtott agrárlakosság húzódik ekkor még erősebb ütemben a főváros felé! A vidéki élet szervezetlenségének, a gazdálkodás elmaradottságának, az egészséges vidéki centrumok hiányának az áldozatai ezek; egyetlen és utolsó reménységük az ország fővárosa lévén, szakadatlan sorokban húzódnak oda és a főváros terheit gyakran nem bírván viselni, megülik a főváros környékét, a szomszédos községeket és városokat. Ami pedig ennek a fővároskörnyékének civilizációs hátramaradottságát, vígasztalan megjelenését illeti, elegendő talán, ha egy plasztikus számadatot ragadok ki Ruisz Rezsőnek abból a munkájából, melyben ezeknek a fővároskörnyéki községeknek út- és közlekedési viszonyait ismerteti. Az itt közölt kimutatások szerint Budapest összes utainak területéből a fele kiépített úterület, ezzel szemben a környező községek útterületének mindössze *egytizedrésze* kiépített útterület, a többi por, sár, homok!

Ha tehát a főváros milliós lakosságát el is fogadjuk, mint a páratlan természeti és egyéb adottságok által teremtett helyzet következményét, ezt a fővárost övező félmilliónyi, nagobbára proletár agglomerációt, mely igen nagy részben a háború utáni éveknek, a csonkaországnak szüleménye, aligha fogadhatjuk el. Ezt a fővárost övező félmilliósi agglomerációt, viszonyítva az ország lakosainak számához, az ország többi városának nagyságához és eloszlásához, nem tekinthetjük egészséges fejlődés, kiegyensúlyozott városiasodás eredményének. Mert egészséges, kiegyensúlyozott városiasodás, egészségesen fejlődött vidéki városi élet esetén ez a félmilliónyi tömeg is ott kellett volna, hogy

eloszoljon, a vidéki városok életét, városiasodását egészséges és kedvező irányba terelvén. Mai állapotában azonban ezt a félmilliónyi porban, sárban, szemétdob, sötétben élő, mégis az ország fővárosába, ha egy szalmaszállal is, de megkapaszkodó, magát még ilyen áron is fővárosinak vallani akaró lakosságot nem tekinthetjük másnak, mint egy félresiklott városiasodás, természetellenes irányba tévedt városfejlesztés, városzsemlelet áldozatainak!

Itt kell rátérnem arra, ami az eddig elmondottakból is bizonyára kitűnik, hogy városfejlesztő elgondolásaink, városzsemleletünk, mindeddig aligha jártak helyes úton. Hiszen a tudatos városfejlesztési törekvések mindeddig jóformán csak a fővárost kívánták emelni, csak a fővárossal kapcsolatban beszélhettünk egyáltalán városfejlesztő koncepciókról és cselekedetéről, a vidéki városokkal kapcsolatban alig vagy egyáltalán nem. A monarchia idején a nemzet büszkesége ifjú fővárosra lett és a főváros fejlesztésében, megítélésében a mindenkor mérték a szomszédos vetélytárs, Bécs volt, azt kellett utólrinni, elhagyni, megszegyeníteni. És talán ez adta magját annak a pszichózisnak, amelyben azóta is élünk: a világváros pszichózisának. Világvárossá akartuk tenni fővárosunkat és ahol ez valójában nem sikerült, ott legalább annak akartuk látni. Ujjongva üdvözlöttük, midőn lakóinak száma elérte a milliót, szívesen számoljuk hozzá a környező félmilliót, mert így jobban hangzik. Szégyenkezünk a valódi világvárosokhoz mérten gyér utcai forgalma miatt, szégyenkezünk, hogy nincsen gyorsvasútunk. Mert milliós lakosság, nagy forgalom, gyorsvasút, ezek a világváros látható jegyei; Budapest pedig világváros kellett hogy legyen, Duna királynője, tündökölnie, ragyognia kellett, hatásos kirakatot mutatnia Európa felé. A kirakat mögött pedig tornyosultak a gondok, kivándorolt a magyar, amíg tehetett, — mióta nem teheti, odahúzódik a tündöklő dunaparti metropolis köré, ott lapul meg a sötét, poros, csatornázatlan elővárosokban, hogy a világváros tündöklésében valami csekély része neki is legyen. Aki pedig már egyszer ide jutott, lenézi a vidéket, a vidéki városokat. És sokszor joggal! Mert városoknak alig nevezhetők, vagy egyáltalán nem azok! Van Budapestet utánozó főterük, főútjuk a pályaudvarig, soha meg nem valósuló szabályozási tervük, de nincsen öntudatuk! Van néhány fővárosi mintára épült hivalkodó középületük, néhány emeletes városi bérházuk, de szinte rejtegetik azt, ami bennük különleges, jellegzetes! Közigazgatásunk ismer törvényhatósági jogú városokat, megyei városokat, de vajjon elmondhatjuk-e azt, hogy ismerünk magyar városokat, mint ahogyan ismerünk olasz, flámand, német városokat? Alig van tehát képünk a magyar városleányegről, alig van képünk a magyar városok lehetőségeiről, eljövendő szerepéről a magyar életben! Egy kirakatnak, idegenforgalmi attrakciónak szánt, világvárosi ambícióktól fűtött óriás főváros; a fővárost utánozó, de ugyanakkor lankadt, lenézett, alacsonyrendűségi érzetekben élő kis vidéki városok. — ez fejezi ki a magyar városzsemleletet, a magyar várostudatot, de ez egyben magyar földön a városiasodásnak, a városalkotó erők eloszlásának a mérlege is!

Fel kell, hogy vetődjön most már a kérdés, milyen eszközökkel segíthetünk ezen a helyzeten, konkrét értelemben véve tehát milyen feladatok várnak reánk a városiasodás előmozdítása, a magyar városépítés terén? Mindenekelőtt határozottabban kell körvonaloznunk azt a fogalmat, amelyet mindeddig csak igen általános értelemben használhatunk, határozottabban kell körvonaloznunk, hogy mit értünk városiasodás, városias jelleggel? Roppant nehezen meghatározható fogalom, végérvényes, minden igényt kielégítő meghatározása voltaképpen nincs is, annyiféleképpen értelmezhető, ahány szempontból közeledünk hozzá. A földrajztudomány a várost mint a tájnak emberkéz előidézte módosulását tekinti, és kizáróan morfológiai szempontból

közelíti meg, térbeli megjelenését vizsgálja. A földrajztudós szempontjából tehát a városias jelleg külső, látható jegyeiből áll: a település zártágából, a terület fokozottabb kihasználásából. A szociológus számára a város az emberi együttélés bizonyos formája, melyben megosztódnak a hivatások, differenciálódnak a képességek és az igények; sűrűsödik, fokozódik, gyorsul az élet. A gazdaságtudomány a városokat mint a gazdaságkodás megannyi stratégiai pontját tekinti, ahol messze vidékek termelése koncentrálódik, számára tehát annál városiasabb egy város, minél nagyobb területek termelését minél kisebb helyen sűríti össze. A mérnök a városias jellegben a civilizációs haladottság bizonyos fokát látja, melynek kritériumai a közművekkel való ellátottság, a kiépített utak, a szabályozott, rendszeres építkezés. De külön szempontjai vannak a város meghatározására a közigazgatásnak, a statisztikának és általában mindazoknak az ismereteknek, amelyek a várossal bármilyen kapcsolatban állanak. Nyilvánvaló tehát, hogy a városiasodás, a városias fogalma nem tartozik a legegyszerűbben meghatározható fogalmak közé. Mindezeknek a megközelítési lehetőségeknek a felemlítésével csak arra kívánok rámutatni, hogy a városiasodás előmozdítása, a városfejlesztés is a legkülönbözőbb síkokon, a legkülönbözőbb szempontok szerint mehet végbe. A legkülönbözőbb irányú célkitűzések és tevékenységek eredménye lehet az, amit mi azután egyetlen szóval, egyetlen képzetté összesűrítve városnak érzünk és nevezünk. A városias fejlődést szolgálhatják kulturális célkitűzések és cselekedetek: ilyen volt például a multban a vidéki egyetemek felállítására, amelyhez hasonló cselekedetekre bőven nyílt alkalom. A városias fejlődést szolgálhatja bizonyos közigazgatási kérdéseknek megfelelő megoldása, mint például a városok kül- és belterületének célszerű szétválasztása, a tanyakérdés rendezése. Még hatékonyabbnak kell tekintetünk azokat a városfejlesztési törekvéseket, amelyek a városiasodásnak gazdasági előfeltételeit teremtik meg vagy fokozzák. Mert hiszen a kulturális városfejlesztési törekvések, akárcsak a közigazgatási, vagy éppenséggel a műszakiak egyképpen veszítenek jelentőségükből, ha nem támasztja alá azokat a gazdasági életnek, a megélhetésnek, az általános életszínvonalnak bizonyos előrehaladottsága, ami elsőrendű feltétele annak, hogy a lakosság vállalhassa a városias élettel együttjáró költségesebb életmódot, nagyobb közterheket. Éppen ezért igen jelentősek azok a városfejlesztő célkitűzések, amelyek a városiasodásnak gazdasági alapjait teremtik meg és lehetővé teszik, hogy mindazok a városok, amelyeket ma csupán a közigazgatás tekint annak, vagy a statisztika, valóban városokká váljanak. — lehetővé teszik, hogy azok a városrészek, amelyekre a városrendező mérnökök pompás szabályozási terveket készítenek, ne csupán tervek maradjanak, hanem valóságban is városias jellegű, városias életet tárjanak elénk.

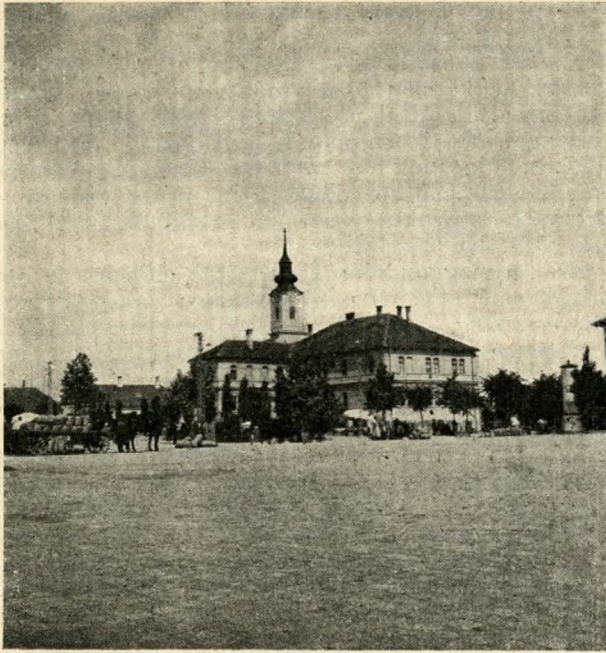
Civilizációnk mai állása szerint mindama gazdasági tényezők közül, amelyek a városiasodást előmozdíthatják, legjelentősebbnek az iparosodást kell tekintenünk. Nyilvánvaló azonban, hogy az ország iparosításában mindeddig Budapestnek csaknem egyeduralmi helyzete volt. Ennek oka elsősorban az, hogy Budapest az ország legjelentékenyebb fogyasztópiaca, de előnyös közlekedési helyzete folytán az egész országot uralmában tartja. Továbbá itt központosul az ország kereskedelmi és hitelszervezete, valamint itt található mindenkor a képzett munkaerők. Az újabb ipartelepülési elméletek szerint azonban a fogyasztópiacok közelségének számos esetben kisebb jelentősége van az ipari településre, mint a nyersanyagok vagy az olcsó munkaerők közelségének. Ily módon tehát számos olyan iparág van, amelynek nincsen feltétlenül szüksége arra, hogy a fővárosban vagy annak közvetlen környékén telepedjen meg. Ilyen iparágak például azok, amelyek további feldolgozásra szánt termékeket állítanak elő, tehát nem szorulnak a nagy fogyasztópiacok közvetlen közelsé-

gére, ilyen iparok azok, amelyeknél a kész termék jelentékenyen értékesebb, mint a felhasznált nyersanyag, amikor tehát a szállítás szempontjából gazdaságosabb a nyersanyag közelségében való település, — ilyeneknek tekinthetjük általánosságban igen nagy részét mindazoknak az iparágaknak, amelyek hazai nyersanyagokat dolgoznak fel, olcsó munkaerőket keresnek és akár a megfelelő közlekedés, akár pedig a megfelelő piacszervezés következtében nem szorulnak rá a fővárosnak közvetlen közelségére.

Ezek a megfontolások juttatták előtérbe az ipari decentralizáció kormányzati körökben felmerült eszméjét. Az ipari decentralizációnak azonban nem lehet célja a Budapesten már meglepedett iparnak felosztása és vidékre telepítése, hanem csak a még ezután létesítendő iparágakra és ipartelepekre vonatkozhatik. Ez a jövőbeli iparosítás eszmei szempontból szorosan összefügg azokkal az alapvető gazdasági és nemzetpolitikai célkitűzésekkel, amelyek az ország gazdaságkodását, termelési rendszerét és nyersanyagkérdéseit kívánják új alapokra fektetni. A fokozottabb iparosítás eszméje azóta került előtérbe, amióta nyilvánvalóvá vált, hogy egyedül a mezőgazdaság még a mainál fokozottabb termelés, arányosabb birtokmegosztás esetén sem lenne képes megfelelően eltartani azt a 3 milliónyi nincstelen agrárlakosságot, mely igen alacsony színvonalon él, mert munkaereje távolról sincsen kihasználva, s melynek felemelésére minden eszközzel törekednünk kell. Egyre nyilvánvalóbb, hogy csak a termelés fokozása segíthet és ennek útja ez aligha lehet más, mint az iparosítás. Ugyanakkor ez a hárommillió, annyira alacsony színvonalon élő agrártömeg, mely ma csaknem teljesen ki van zárva az ipari termékek fogyasztásából, amennyiben idővel magasabb életszínvonalat ér el és fogyasztóképesé válik, jelentékeny többtermelési lehetőséget nyújt az iparnak. De az iparosítás mellett szólnak a nyersanyaggazdálkodás, valamint a kivitel-behozatal szempontjai is. Az újonnan létesítendő iparágak kizáróan hazai nyersanyagokat dolgoznának fel, elsősorban mezőgazdasági nyersanyagokat, ugyanakkor a bizonytalan értékesítési lehetőségekkel küzdő agrártermékek helyett kivitelünkben fokozottabb szerephez jutnának ipari termékeink, amelyek a mezőgazdaságiaknál lényegesen nagyobb munkaértéket képviselnek.

Ez a jövőbeli iparosítás tehát jelentős tömegeket vonhat el a ma oly nehéz sorban sínylő agrárlakosság sorából, magasabb életszínvonalhoz juttathatja és vidéki városaink lakosaivá teheti őket. Nyilvánvaló tehát, hogy az iparosítás tervszerű és fokozatos végrehajtása nagy lehetőséget nyújt országszerte a városiasodás előmozdítására, de ugyanakkor a városiasodásnak a mainál egyenletesebb elosztására, a főváros aránytalan nagyságának és vonzóerejének ellensúlyozására is. Az iparosítás által az arra hivatott tényezők mintegy varázsvesszőt nyerhetnek, amellyel a városiasodást ott és olyan mértékben fakaszthatják, fokozhatják, amilyen mértékben azt az országos szempontok megkívánják. Az iparosítás lehetőséget nyújt arra, hogy a nemzetnek az a nincstelen rétege, mely egy fájdalmas, de találó megállapítás szerint *a nemzet alatt él*, belekapcsolódjék az ország vérkeringésébe; nem úgy mint eddig, amikor is magatehetetlenül sodródott a főváros felé és annak perifériáin megvetette alapjait egy kelevényszerű, óriás proletár agglomerációnak, — hanem belekapcsolódjék az ország vérkeringésébe úgy, hogy növelje annak általános intenzitását, fokozza életerejét, emelje a vidéki élet, a vidéki városok fejlődésének ütemét és színvonalát.

Tévedés lenne azonban azt hinni, hogy egyedül az iparosítást tekinthetjük jelentős gazdasági természetű városfejlesztő tényezőnek, egyedül az iparosítástól várható városaink előrehaladását, városias fejlődését. Igen optimisztikus számítások szerint is az iparosítás által legfeljebb néhány százezer lakost lehetne elvonni az agrárnépesség sorából. Az iparosítás tehát



3. ábra. Jellegzetes magyar városkép (Nagykőrös).

jelentős mértékben előrelendítheti országszerte a városiasodást, de egyáltalán nem várhatjuk és nem is kívánhatjuk azt, hogy városaink most már az európai ipari államok városait kövessék nyomon fejlődésükben, azokéhoz hasonló életformát és megjelenést öltsenek. Hiszen az európai államok iparosodása az elmúlt évszázad eredménye és a természeti nyersanyagadottságokon, valamint a gyarmatok meg a világkereskedelem által biztosított piacokon nőtt nagygyá, — az európai városok mai alakjukban legnagyobb részben ennek az iparosodásnak köszönhetik létüket és ennek folytán egy eliparosodott, technikai felépítésű civilizációnak jegeit viselik úgy arculatukon, mint életmódjukon, életütemükön, problémáikon egyaránt. Ezzel szemben jövőendő hazai iparosításunknak alapjai elsősorban a hazai mezőgazdasági termékek és a hazai fogyasztótömegek lehetnek, jövőendő iparosításunk tehát mindkét pillérével, mind a nyersanyagokat, mind a fogyasztókat illetően a magyar medence specifikus energiáin, igazi örök lényegén: mezőgazdasági jellegén nyugszik. Mezőgazdasági termékeket dolgoz fel és a mezőgazdaság által foglalkoztatott tömegek kell hogy adják fogyasztóinak jelentős részét. A tervbevett iparosítás ellenére is hazánk végeredményben agrárország marad, ez a szerepe a közép-európai térben és ezt a szerepet kell minél nagyobb felkészültséggel, minél korszerűbben és eredményesebben betöltenie!

Az iparosítást tehát adott viszonyaink között csak részben tekinthetjük városfejlesztő tényezőnek. Sőt az újonnan létesítendő vidéki ipartelepek munkásságát nem is vehetjük majd egyedülvaló ipari lakosságnak, mert minden bizonnyal legnagyobb részük továbbra is megmarad akár mint alkalmi munkás, akár mint kisbirtokos a mezőgazdaság kötelékében és csupán kihasználatlan munkaerejét bocsájtja az ipari termelés szolgálatába. Itt azonban most már fel kell tennünk a kérdést, mely régóta kísért: beszélhetünk-e egyáltalán városias fejlődésről, városképződésről akkor, midőn a lakosság túlnyomórésze mezőgazdasággal foglalkozik? Nem azt tekintettük-e a városias fejlődés ismertető jelének, hogy megosztódnak a hivatások, koncentrálódik a termelés, ennek folytán fokozódik a terület kihasználása, a beépítés, sűrűsödik a lakosság? És beszélhetünk-e egyáltalán fokozottabb városias fejlődésről a magyar vidéken akkor, midőn egy óriásivá nőtt főváros látását szerint hosszú időre magához szívott minden olyan kulturális, társadalmi, gazdasági energiát, amelyet a városiasodás szempontjából nélkülözhetetlenek

kell tartanunk? Ennek az aránytalanul megnövekedett fővárosnak visszafejlesztéséről józan elképzelés szerint nem lehet szó! Itt csak az vethető fel, hogy a fővárosban összpontosult városalkotó energiákon kívül vannak-e még az országban jelentős városalkotó erők és elegendő mértékűek-e ahhoz, hogy fokozzák országszerte a városiasodást?

Ahhoz, hogy ezekre a kérdésekre felelhessünk, nyilvánvalóan más értelmezést kell találnunk magyar földön a városiasodás számára, mint aminőt Európa nyugati országai sűrűbb lakosságuk, hatalmasan fejlődött iparuk, évszázados világkereskedelmi kapcsolataik folytán kialakítottak és vallanak! Mert hiszen midőn a városiaság fogalmát vizsgáltuk, azt kellett látnunk, hogy annak kritériumai között abszolút érvényűt nem találunk. A városiaság fogalmának valamennyi kritériuma relatívum. Amikor azt mondjuk, hogy a városiaság fogalma fokozottabb termelést, gyorsabb életütemet, differenciáltabb társadalmat, sűrűbb beépítést jelent, csupán fokozásokkal élünk, tehát lényegében összehasonlításokkal. Ami pedig az összehasonlítás alapjául szolgál, az mindenkor a város környezete, tehát a táj, a közösség, amely a várost szülte, amelyből léte kisarjadt. A város fogalma tehát viszonyított fogalom, korelatívuma annak a tájnak, melyben a város maga gyökeredzik. Legyen szabad hivatkoznom egyik multbeli előadásomra, ahol ugyanezt a felfogást egy más gondolatmenet kapcsán így fogalmaztam: *A város fogalmát nem az emeletek száma, nem az utcai forgalom nagysága határozzák meg, hanem az emberi együttélésnek és kapcsolódásnak mindenkorai okai és lehetőségei!*

Ha már most ezt a meghatározást alkalmazni kívánjuk hazai viszonyainkra, úgy meg kell állapítanunk, hogy a magyar földön az emberi együttélésnek bizonyos mértékig mások az okai, de mások a lehetőségei is, mint az általános európaiak. Ezt a következtetést levonta a földrajztudomány is akkor, amidőn megállapítja, hogy a magyar települési formák bizonyos típusai, elsősorban az alföldiek egyedülállóak a maguk nemében. Maga a táj is tehát bizonyos jellegzetes megjelenést ad városainknak, azoknak térbeli alakját erősen befolyásolja, mintegy magához idomítja. Mert az a horizontális kiterjedtség, mondhatnánk elterpeszkedés, az a laza, feloldott jelleg, azok a széles utcák, terek, alacsony arányú házak, az a végtelen nyugalom és megállapodottság, ami mindebből fakad és amit csak magyar városainkban tapasztalhatunk,



4. ábra. Jellegzetes magyar városkép (Makó).