

KÖNYVSZEMLE / BOOK REVIEWS

Sipos András: A jövő Budapestje 1930–1960. Városfejlesztési programok és rendezési tervek (Napvilág Kiadó, Budapest, 2011.)

BRENNER JÁNOS

Hogy mindjárt a következtetéssel kezdjem: a mai várostervezőt saját munkája várható eredményeire gondolva enyhe melankólia tölti el azon nagy koncepciók szinte teljes sikertelensége láttán, amelyeken Budapest tervezői a könyv által felölelt korszakban dolgoztak. Legalábbis a recenzens ezzel az érzéssel tette le a kezéből Sipos András szinte regényszerűen olvasmányos, ugyanakkor komoly tudományos apparátussal tűzdelt, levéltári forrásokra támaszkodó könyvét.

Témája előzményeinek tárgyalásánál Sipos kitér a 20. század eleji reformkorszakra. Bárczy István polgármester – többek között német példák hatására – a városfejlesztést új koncepcionális alapokra akarta helyezni, szakítva Pest 1872. évi és Buda 1876. évi szabályozási tervének az addigi gyakorlat szerinti kissé fantáziátlan „továbbkötögetésével”. A város és az agglomeráció népessége a katasztrofális következményekkel járó első világháború után is növekedett, a térbeli szerkezet és a városszövet fejlesztése – a háború előtti remények szétfoszlása ellenére – alapvető döntéseket igényelt. Milyen alternatívák kínálóztak? A sugaras-gyűrűs rendszer továbbvitele, szemben a Dunával párhuzamos lineáris fejlesztéssel; a keretes beépítési mód mint a korábbi körülépített telkek reformváltozata, szemben a weimari Németország példájával, a „Neues Bauen” nyitott, sávós beépítési formáival. Ez utóbbi irány felé fordulást eleve megnehezítette, hogy Budapesten hiányoztak a weimari köztársaság korában sok német nagyváros által kezdeményezett nagystílusú szociális lakásépítési program előfeltételei, például az ottani finanszírozási módszerek.

Ebben a helyzetben bízták meg 1932-ben Harrer Ferencet (1874–1969) a fővárosi közgyűlés szerepét betöltő törvényhatósági bizottság ad hoc különbizottságának vezetésével, amelynek feladatául a városfejlesztési program kidolgozását tűzték ki. Harrer mint volt tanácsnok és alpolgármester (1918–1919-ben néhány hétig a Külügyminisztérium megbízott vezetője), korának egyik legbefolyásosabb fővárosi politikusa volt. Felsőházi tagként pedig döntő része volt annak az 1937. évi városrendezési és építésügyi törvénynek a kidolgozásában, amely korának



szinte avantgardisztikus alkotása volt, messze megelőzve például Németországot, ahol még a náci parancsuralom alatt sem sikerült egységes (tartományok feletti) településrendezési és -fejlesztési törvényt alkotni. Harrer édesapja a város-egyesítés előtt Óbuda első – és egyben utolsó – polgármestere volt, ő maga pedig a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) tagjaként is szinte predesztinálva volt a városfejlesztési program „atyjának” szerepére – személyes tekintélye, betekintése mind a kormány, mind a főváros és azok aktorainak helyzetébe kiegyenlítő és integráló hatással járt.

A közgyűlés által 1940-ben elfogadott városfejlesztési program mértékletesre sikerült: a koncentrikus városszerkezet folytatása mellett voksolt. Sipos utal a városrendezési ügyosztály modellszámításaira, amelyek a sűrűség lényeges csökkentésének lehetőségeire mutattak rá. Budapest új építési szabályzata, amelyet a FKT 1940-ben fogadott el, és amely figyelembe vette a programot, a háború miatt már alig járt gyakorlati következményekkel. A Közmunkatanács működése új, bővebb tartalmat kapott azáltal, hogy elnyerte a város és a környező községek együttes szabályozására és rendezésére szóló illetékességet. Érdekes Sipos utalása egy 1942. évi gyorsvasúti hálózati tervre, amely már akkor tartalmazza a mai metró később megvalósult észak-déli vonalát. Ezekben az években több javaslat született Nagy-Budapest létrehozására, a környező községek becsatolásával, amely javaslatok részben közel álltak a később ténylegesen alkalmazott megoldáshoz.

1945-ben Fischer József (építész körökben „Fischer Juszuf” beceneven közzismert) szociáldemokrata politikus és építész lett a Közmunkatanács új elnöke. Fischer olyan fiatal urbanisták csapatával vette magát körül, akik vele együtt a pusztulásban esélyt láttak a radikális újrakezdésre. Az általuk kidolgozott általános rendezési terv a város szerkezet szomszédsági egységekre tagolását irányozta elő. A sűrűn beépített városrészek körül – részben árkon-bokron, a meglévő beépítést ignorálva vezetett nyomvonallal – autópályagyűrűt, pontosabban négyszöget terveztek. A vasúti koncepcióban föld alatti gyorsvasúti vonalak kereszteződése és új központi pályaudvar szerepelt.

A tervezők hamarosan rájöttek, hogy az épületállomány súlyos veszteségei ellenére a fennmaradt műszaki infrastruktúra komoly tehetelenségi erőt képviselt, ami – különösen a háború utáni gazdasági helyzetben és a súlyos lakáshiány mellett – ellenáll az alapvető szerkezeti beavatkozásoknak. A politikai mozgástér is egyre inkább szűkült: a szociáldemokraták és a kommunisták 1948 nyarán történt egyesülése, ami a gyakorlatban a szociáldemokraták teljes alávetését jelentette, már a kommunista diktatúra árnyékát vetítette előre. Fischer 1948 márciusában, a Közmunkatanács feloszlásával, elvesztette hatalmi pozícióját. 1948. áprilisban a főváros törvényhatósági bizottsága még elfogadta a városfejlesztési program új változatát az általános rendezési terv alapjaként, Nagy-Budapest ezen alapuló általános rendezési terve azonban nem lépett hatályba. A terv kivonatolva megjelent ugyan egy szakfolyóiratban, de Sipos könyvéből kiderül az is, hogy a szerzők már ezért is pártfegyelmet kaptak.

1950-ben végre létrejött a várostervezési szempontból hosszú ideje áhított Nagy-Budapest, ami azonban a kommunista diktatúra keretei között, az önkormányzatiság gyakorlatilag teljes felszámolása után, korlátozott jelentőségű maradt. A tervezés szovjet példákat követve, reprezentatív tengelyekben és terekben kezdett gondolkodni. Szerencsére ezek a tervek, legalábbis a városközpontban, papíron maradtak, ugyanakkor egyes lakótelepek, például a Kerepesi úti (amely a recenzens édesapjának, Brenner Jánosnak és tervezőtársainak, Heim Ernőnek és Fülep Sándornak a műve), mint együttesek kifejezetten nívós városépítészeti térképzéssel sikerültek. A rezsim egyre agresszívabb militarizálódásának egyik tüneteként a katonai szervek a Déli és a Nyugati pályaudvar közt olyan vasúti kapcsolatot követeltek, amely ugyan bombabiztos lett volna, de Sipos szerint a városi közlekedés tehermentesítéséhez szinte egyáltalán nem járult volna hozzá.

Hosszú vajúdas után 1960-ban az illetékes szervek, beleértve a kormányt is, végre jóváhagyták a főváros általános rendezési tervét. Figyelemre méltó volt a terv regionális vetülete, amely Budapest körül bolygóváros-gyűrűt irányzott elő. Ebből éppúgy semmi nem valósult meg, mint a városkörnyéki „cs-lakás”-szerű családiházak övezet kiépülésének megakadályozására irányuló szándékból – így megismétlődött az, ami Kis-Budapest körül korábban már megtörtént. A kezdődő tömeges lakásépítés a terv egy másik alapgondolatát is halomra döntötte, a belülről kifelé egyenletesen csökkenő sűrűség gondolatát. Sipos többek közt az átlagosan tízszintes újpalotai lakótelepet és a régi Óbuda brutális lebontását (amiben ki nem mondottan a még Harrer emlékirataiban is tetten érhető „braunhaxler” [óbudai német szőlőművelő] hagyomány kiirtásának németellenes mellékzöngéje is szerepet játszhatott), majd hasonlóan magas beépítését említi. A szerző idézi Granasztói Pált, a harmincas évek óta valamennyi tervezési folyamat résztvevőjét, aki 1976-ban visszatekintve így ír generációja várostervezési felfogásáról: „Azt, amit terveztünk, nyomban megvalósíthatónak gondoltuk, s olyanok, ami később is ugyanolyan jó lesz, hasznos lesz. Voltaképpen a klasszicizmus öröksége élt bennünk, még ha a legújabb, a Bauhausból és másoktól eredő formálással, eszményekkel is – egység, komponáltság, maradandóság, egy kor felfogásának tükröződése. Akár egyetlen épületé, amit most felépítünk, csak éppen városméretben, sok épület csoportosításával.”

Sipos azzal a – nagyon is általánosítható – megállapítással zárja könyvét, hogy Budapest tervezői 1930–60 között a város mint „Gesamtkunstwerk” (a wagneri értelmű „összműalkotás”) megalkotásának régi vágyát követték, bizalmukat a tervezés társadalomalakító erejébe vetve. Bizonyára nem Budapest az egyetlen európai nagyváros, amelynek tervezői hasonló eredménnyel szembesültek, és nem ez a generáció volt az egyetlen, amely grandiózus módon belebukott a lehetetlen küldetésbe.