

# Építészeti problémák

(Töredékes jegyzetek Dunaújvárosról)

Dunaújváros főépítésének, *Weiner Tibornak*, sokirányú feladattal kellett számot vetnie, amit így fogalmazott meg: a szocialista városnak helyet kell biztosítania „az élet minden árnyalatának, a teljes emberi élet minden kívánsága teljesülésének, a közösség minden társadalmi megnyilvánulásának: munkának, ünnepnek, pihenésnek, szórakozásnak, otthonnak, nevelésnek, egészségnek, betegségnek, halálnak: egy város életének.”

A város építésének történetét követve s kritikailag elemezve, voltaképpen nem is kellene mást tenni, mint a főépítész által felvázolt követelményeket *világszínvonalon*, vagy ha jobban tetszik, *európai* színvonalon számonkérni. Alacsonyabb mértékkel a szocialista építészet sem mérhet, még ha ezen a mérlegen a városépítészet egy s más tekintetben könnyűnek találtatna is. Természetesen a világszínvonal mércéje nem jelenti az adott gazdasági-társadalmi viszonyok szem elől tévesztését.

A város-tervezés már az induláskor azt a feladatot kapta, hogy „szocialista” várost hozzon létre. A tervezők közül többen szívesen hivatkoznak arra, hogy olyan körülmények között dolgoztak, amikor még nem volt egészen szocialista a társadalom, mégis szocialista ember számára kellett megtervezni a szocialista várost. Ezt sok mindenre mentségül bocsátják előre, holott a középkor építkezése is olyan világban történt, amikor az emberek még nem voltak keresztények (legfeljebb megkereszteltek és egyháztagok) s mégis az ő számukra épültek a lakóházak, a székesegyházak, a

tanács(város)házak, amelyek ma is csodálatraméltóak. Így a fönti kifogást szocialista körülmények között sem fogadhatjuk el. Annál kevésbé, mivel a szocialista ideológia több évtizedes tapasztalataival együtt rendelkezésre állt.

Kezdetben a Vasműre tekintők úgy gondolkodtak, hogy a város helyett készenléti lakótelep is elég lesz, a munkaező zöme elfér a környező falvakban! Ez az elgondolás élesen ellentmondott annak, hogy város szülessék, kivéve, ha minden korszerű élet alapját, a közlekedést is megfelelően modernizálják, annyira, hogy Adony, Pusztaszabolcs, Dunaföldvár, Kecskemét, Székesfehérvár stb. körzetéből egy óra alatt elérje a munkavállaló otthonát, illetve munkahelyét, ami korunkban egyáltalán nem vágyálom. Enélkül azonban a készenléti lakótelep és az építendő város ellentmondása élesen rávilágít arra, hogy mennyire nem világosan megfogalmazott s mennyire nem tisztázott szempontok szerint indult a tervezés és a városépítés. A készenléti vonatkozó elképzelésen rövidesen változtatni kellett, s a munkaező-biztosítás szempontja lényegesen meghatározta az első ötéves terv dunaujvárosi kereteit. Be kellett tervezni 4000 lakás megépítését s melléje a nőtlen dolgozóknak egy 800 fő befogadására alkalmas munkásszállót. Ez a terv tehát már húszezer lakosú város megépítésével számolt.

A fejlődés üteme ezt a tervet egy év alatt túlhaladta. Az 1952-ben módosított terv már 40—45 ezer főnyi lakossággal számolt, és egy nemsokára 60 000 lakost magába ölelő város kialakításának lehetőségét is fölillantotta.

Az 1952-es új program a Vasmű első tervezett teljes befejezéséig 10 000 lakás építését irányozta elő, figyelembe véve az egyéb (könnyű-, építő stb.) iparok telepítésével járó lélekszám növekedést. 1966-ra a Vasmű és egy sor — kezdetben előre nem is tervezett — üzem építése befejeződött, de a megépült lakások száma alatta maradt a 10 000-nek. Az említett terv számolt a járási jelentőségű középületekkel, középiskolákkal, szakiskolákkal, kórházzal és egyéb egészségügyi intézményekkel. A második ún. általános rendezési terv alapján készültek a városépítés részletes rendezési tervei. 1964-ben költségvetésileg biztosítottak 150 000 Ft-ot általános rendezési terv készítésére. Ezt az ÉM Városépítési Tervező Vállalat 1965-re ígérte. Ugyancsak 1964-ben a városi tanács építési és közlekedési osztálya egész sor javaslatot terjesztett a tanács elé, éppen a várható általános rendezés gyakorlati érdekeire tekintettel. Az esedékes kisajátítási és tervezési költségekre az 1965. évi költségvetés 400 000 Ft hitelkeretet biztosítson. Mindebből megállapítható, hogy Dunaujváros 1966-ban, másfél évtized múltán sem rendelkezett érvényes és teljes értékű rendezési tervvel. Tizenöt év alatt nem akadt fórum, amely az elkészülő rendezési tervekért a felelősséget vállalni mert volna.

\*

A város építésének történetében három szakaszt lehet megkülönböztetni. Az első 1950-től 1951-ig tartott. A második 1951-től 1953-ig. A harmadik — átmeneti zökkenőkkel — 1953 óta tart.

A Vasmű és a város építése közben vált világossá, hogy várost nem lehet úgy tervezni, hogy egy-egy — tegyük fel 5 éves — időszakát zárt egységnek képzeljék el s egyáltalán nem lehet úgy, hogy ne legyenek tekintettel a város növekedéséből adódó, előre nem látható problémákra. Ilyenek már az indulásnál kezdtek felbukkanni, nemcsak azért, mert nem volt világos, hogy készenléti telep épül-e, vagy pedig város, hanem azért is, mert a tervező irodák között sem létesült megfelelő összhang. Külön dolgoztak egyrészt a Vasmű üzemait, a gyáregyüttest és a várost tervező irodák, másrészt külön a beruházó vállalat. Ez utóbbi felvonulási épületeivel elindította a „nőtt” város települését, alig tudva valamit magáról a tervezésről — írta később Weiner Tibor. Így aztán bekövetkezett az a furcsa helyzet, hogy a kétféle építkezés, tehát amit véglegesnek szánt a tervező és amit ideiglenesnek (felvonulási épületeknek) a beruházó, külsőben néha alig tért el egymástól. Sőt, a véglegesnek szántak némelyike el is maradt az ideiglenestől. Más szóval: összeütközött a tervezés és a közben kialakuló organizmus — ismeri be Weiner később. Ebben a mérközésben szükségképpen annak a szempontjai győztek, amelyekben az élet erősebben lüktetett: a növekvő városi organizmusé, amely közben, a gyakori termódosítások is bizonyítják, újra meg újra túlnőtte az előirányzott keretet. A főépítész, Weiner Tibor azt vallotta, hogy a tervezett város fogalma idejét múlt s oly tévedés, amelynek erőltetése csak a hibák halmozását jelenthetné. Ez az állítás egyáltalán nem állja meg a helyét, mégha némi igazság-magocska akad is benne. De amíg erre a főépítész rájött, már soha el nem tűntethető „ellentmondások” keletkeztek az új

városban, éppen a tervezés bizonytalansága, kapkodása, egyszóval koncepciótlansága miatt. Következményeit évtizedeken át sínyli — többi közt — a város kereskedelme, amelynek raktárhiánya 1966-ban is súlyos probléma, s még jó ideig az marad. Azután a helyiipar elégtelensége és részben rossz elhelyezése, amelyen évek múlva is csak részben tudtak enyhíteni — a kikötői épületben Ruhagyár még 1965-ben is! — az iskolai hálózat (tantermek) elégtelensége, amely évek múlva is csak a születések éppen nem kívánatos csökkenése árán szűnik majd meg s az egész társadalom sínyli a megfelelő városközpont hiányát. Mind olyan következmények, amelyek a tervezés koncepciótlanságából eredtek. A lakások egy részében a konyhák — a minisztériumi előírásoknak megfelelő, de feltűnő — kicsinsége egyik oka marad a lakásnyomorúságnak, mert kiderült — ismerte el később a főépítész —, hogy a még oly kislétszámú családnak is szüksége van a közüzemi étkeztetés mellett is — a szokványos méretű konyhára, éppen a lakások általánosan kicsiny alapterülete miatt, amit ugyancsak a minisztérium írt elő a tervezőknek. Az ellentmondások szembe-tűnők, az ún. Technikumi negyedben, ahol a Kohászati Technikum és az Építőipari Tanulókiskola mellett könnyűipari üzemek — Fésűsfonóda, — a technikum számára készült épületekben — működnek, a már korábban említett közüzemeken kívül. Részben ellentmondás a Vasmű szomszédságában a fürdő, azután az autóbusz-állomás, amely városképi szempontból okoz problémákat.

Az kétségtelen, hogy törvényes segítség alig állt a tervező építésszek rendelkezésére. Az 1937-es törvény, valamint a rendeletek általánosságokban mozogtak, s szívesen mentegőztek némelyek, köztük Weiner Tibor is azzal, hogy az egy-egy városra, falura, vagy éppen a pusztá mezőn építendő új városra nézve tervezőink kezdetben meglehetősen magukra voltak utalva. Hisz éppen a minden megkötöttség-től mentes pusztá mező jelentette az egyik előnyt! Igaz viszont, hogy a meglévő és születő hivatalos rendeletek sok tekintetben megkötötték az építész, a tervező képzeletét és korlátozták alkotói tehetségét, majd a típusterek erőltetése — több vonatkozásban bénítólag hatott az építész munkára s nagymértékben lett okozója — mint majd később látjuk — a város külső szín- és jellegtelenségének. Az egyébként szükséges tipizálás a gazdasági nehézségek növekedése arányában fokozódott, annak ellenére, hogy az ország lakosságának lélekszáma alig emelkedett, sőt messze elmaradt a lengyel, román, nyugatnémet, s egyáltalán, a világ valamennyi népe mögött, sőt az utóbbi évtizedben egyenesen meg is állt, még Dunaujvárosban is. A szaporodás tehát nem állította az építőipart, a népgazdaságot tovább, illetve többletlakásépítési feladat elé s még enélkül sem tudta évről évre kielégíteni a már korábban — hirtelen — kialakult lakásigényt.

Igaz, hogy pusztá mezőn építendő városra nézve rendeletek formájában segítség nem akadt, de azért a hazai várostervezés és építés nem előképek nélkül foghatott volna munkához, ha hozzáértő honi építőmérnöki gárdából neveznek ki tervezőt, főépítést, az új városához.

A baj ott kezdődött, hogy már az ország újjáépítése megindulásánál sem hozzáértő emberekre bízták a kérdések megoldását. A minisztertől kezdve a főosztályvezetőikig legtöbbször olyanok döntöttek a fölmerülő sorsformáló ügyekben, akik vagy nem a szakma területéről jöttek, tehát eleve nem lehettek szakemberek, vagy ha egyik részük onnan érkezett is, többnyire nem voltak gyakorló építésszek. Akik tehát csak írtak, írtak, döntöttek és ítéleztek anélkül, hogy valaha is egyetlen komoly épületet fölhúztak volna. S ez nemcsak az építészeti művészi oldalára nyomta rá bélyegét, hanem építőipari tekintetben is válsággal indította az építkezést. Nem érvelhetünk azzal, hogy nem voltak városépítésben használható szakembereink, vagy akár európai nivójú építészaink. Kvalifikált emberek igen akadtak a hivatali funkciók betöltésére, építészeti és építőipari feladatok megoldására. S akkor az ország első szocialista városának építését mégis rábízták olyan valakire, aki — mint kiderült — valóban nem rendelkezett elégséges gyakorlati tapasztalattal, ami nélkül várostervezésre és építésre semmi sem jogosít, hacsak nem szabályt erősítő kivételként, amit viszont a gyakorlati eredményeknek kell bizonyítaniok. A mi városunk nem tartozik a kivételek közé.

Ilyen körülmények között érthető, de nem menthető, hogy Dunaujvárosban város-észtétikai egység miért nem alakulhatott ki, s hogy építészeti szempontból nem hivatkozhat olyan eredményekre, mint mondjuk ipari építészet tekintetében a Dunai Vasmű, még hozzá nemcsak hazai, hanem számos vonatkozásban nemzetközi viszonylatban is.

A modern várostervezés alapelvül hirdeti, hogy a lakó- és az ipari negyedek

nem állhatnak ellenségesen egymással szemben. Ezt a kérdést idevonatkozó s érvényben levő rendelkezések szabályozzák. Ezek szerint az ipari negyedeket is úgy kell telepíteni, a lakónegyedek mellé, hogy azok érdekösszeütközésbe ne kerüljenek. *Perényi Imre* szerint Dunaújvárosban és Kazincbarcán erre a kívánalomra nem fordítottak elég gondot. Ehhez azonban hozzá kell tennünk, hogy az 1950-es évek tervezési körülményei között kellő körültekintéssel az építések nem járhattak el, mint ahogy nem vehették figyelembe a lakóterület belső egységének kialakításánál a lakosság lakás- és közszükségleteit, valamint egészségügyi, közlekedési stb. érdekeit sem. E sorokban azonban mentegetődzés is észlelhető. A körülményeket azok teremtették, akiktől azok alakulása függött. Így a fennálló s még ezután bekövetkező építészeti, tervezési és kivitelezési hibák a népgazdaságot és a lakosságot egyaránt súlyosan érintő fogyatékoságok okozói elsősorban azok, akik az építési minisztériumnak, minisztereknek és főosztályvezetőknek az utasításokat adták. Továbbá, akik fedezték azokat az elgondolásokat, amelyeket az építések zöme kellő indoklással elutasított, s amelyekről csakhamar ki is derült, hogy a kritikát nem bírják el. S hogy a kellő következtetéseket is csak látszólag és legfeljebb írásban vonták le, mi sem bizonyítja jobban annál, mint hogy a helyzet lényegében 1966-ban is változatlan!

Ami a lakó- és ipari negyedek összehangolását illeti, az részben attól függ, milyen ipari üzemek épülnek a lakónegyedek mellett. Nyilvánvaló, hogy pl. Szombathelyen nem okozott problémát egy szinte hangtalanul dolgozó Remix-üzem elhelyezése a lakott városnegyedben, a volt katonai laktanyák épületeiben. De már egészen más a helyzet, mondjuk egy szénahydráló, vagy vegyi terméket gyártó üzem elhelyezésénél, még a város peremén is, ha a füst, a kénés gázok a szabadban szállnak el, mint ez Várpalotán, Pétfürdőn, Inotán, Fűzfőn stb. s bizonyos fokig még Dunaújvárosban is tapasztalható. Nem elég délre tájolni az üzemeket, mert déli-délikeleti és délnyugati ellenszél már a lakónegyedek levegőjét fertőzi meg. Ugyanakkor a földfelszín viszonyai is közbeszólnak s még ahol tisztázottak is a fenti szempontok esetleg még ott sem mindig lehetséges a legjobb megoldás megvalósítása. Hogyan állunk Dunaújvárosban e tekintetben?

Dunaújvárosban a vegyi üzemeket nem lehetett külön a Vasmű többi üzemétől s egyben a várostól is még messzebb, a szükséges 10 km távolságra telepíteni. A helyes megoldás az lett volna, ha a gyárat legalább 1 km-rel még távolabb építik a várostól. A Vasmű finom pora, amely azonban egészségügyi szempontból éppen nem ártalmatlan, továbbá a vegyi üzemek ártalmas gőzei és gázai kevésbé szennyeznék a város levegőjét. Ez esetben nem kellene idővel újabb anyagi beruházással gondoskodni a levegőtisztaság megőrzéséről.

Az építkezés II. szakaszában, 1953–1956-ig Dunaújvárosban a város építése csak vontatottan haladt, de éppen ez tette lehetővé a tervezőnek, hogy egyrészt a létrejött hibák következményeit levonja, másrészt a kezdeti modernbb szempontokhoz visszakanyarodjék s annak alapján a „stílus” új, immár III. szakaszát előkészítse. Ezekben az években különböző alternatívák születtek a függőben maradt s újonnan fölmerült kérdések megoldására s ennek a későbbi városképek hasznát látták. Ami addig, 1955-ig épült, *Perényi Imre* szerint a „maga egészében” a hibák ellenére is, elismerést érdemel. Csakhogy *Perényi* véleménye kevésbé vette figyelembe a tények ellentmondásait.

Megállapítása önkéntelenül is kritikája a város építészetének, amire szükség is volt. „A városi főút (Sztálin út, később Vasmű út) nyugati oldalának beépítésénél — írta *Perényi* — tervezőinknek sikerült kellő monumentális hatást elérni. Az összképet azonban az útvonal kedvezőtlen aránya (szélessége), valamint kétoldali beépítésének összehangolatlanlansága rontja.” — Kár volt — mondja tovább — a város központjában, a Vasmű úton az ötemeletnyi magasságot háromemeletesre csökkenteni, mert „így az önmagában jól, arányosan megoldott szálloda és irodaház épületei” a legfontosabb megközelítés felől a város központjának előkészítését bizonytalanná teszik. — Megoldatlan a városnak a Dunával való kapcsolata, noha a part mentén fekszik. Azután: a kertvárosiasan szabadon álló építési módtól a szalagházakig az eklektikus épületek egész sorával lehet találkozni, ez sem szolgál előnyére a városnak, aminthogy az sem, hogy „az első ütem modernista épületeit vakolat párkányokkal kiegészítve” vélték „korszerűsíteni”. (1964–1965-ben ezeket a párkányokat levették s a falak teljesen síma fölületet s némi színbeli árnyalást kaptak.) De elismeréssel szól az első ütem építészeti egységéről, (amelyet pedig 1951-ben el-

ejtettek s Orlov szovjet építésszel is elítéltettek) és megállapítja, hogy az ettől való későbbi eltérésben felelősség terheli az „elmúlt periódus bírálóbizottságait” is. Majd így összegezi elemzését: „Nem vitatható azonban a várostervezés erénye sem. Világos, jól áttekinthető a város szerkezete. Igen jó — úgyszólván klasszikus megoldás — a lakó- és az ipari terület kapcsolata. (Korábban nem találta megnyugtatónak.) Helyesen meghatározott a városközpont helye — a főútvonalak találkozásánál. Vannak kiválóan megoldott részek, ilyen pl. a szálloda és a filmszínház-komplexum kialakítása.” — Mint látható, *Perényi* szinte pontról-pontra az ellenkezőjét mondja, mint négy évvel előbb Orlov, sőt, mint amit 1953-ban saját maga is leírt. *Perényi* szerint a város építészeti szempontból fölülte áll a népi demokráciákban felépült hasonló méretű városoknak. Úgy látja, hogy ha a tervezés továbbra is az eredeti tervező — *Weiner Tibor* — kezében marad, akkor még számos jól kialakított együttes megépítésére kerülhet sor. Mint tudjuk, valóban az ő kezében maradt. S hogy milyen „eredménnyel”, azt alább meglátjuk.

Már az eddigiekben is számos *ellentétes* tartalmú megállapítás észlelhető ugyanarra a témára vonatkozóan. Pedig ez még csak a nyitány. S hogy milyen nívón mozogtak a nagyszabású építészeti kérdésekről rendezett viták, erre íme egy példa.

*Reischl Antal* műegyetemi tanár 1952. május 11-i — a Magyar Nemzetben megjelent — *Milyen legyen Sztálinváros városképe?* c. cikkében helyesli, hogy a város lakói és dolgozói megvitadják a lakásokkal kapcsolatos problémákat (a helyiségek, berendezések nagyságát, bútorozhatóságát, az ajtók, ablakok méreteit, az épületek külső megjelenését stb., stb.) s javaslatokat tesz azok kedvesebbé, díszesebbé tételére, az erkélyek virágokkal való ellátására, az utcák, terek parkosítására, szobrokkal való ellátására stb. Mint egyszerű vívmányt üdvözölte, hogy az építések és építőmunkások „minden épület építésének megindítása előtt közösen megtárgyalják a terveket, közösen állapítják meg a rendelkezésre álló anyagok és gépek figyelembevételével az építés legjobb, leggyorsabb és leghelyesebb módját”. — Mert — szerinte — a tervezők új elképzelései csak akkor lehetnek reálisak és helyesek, ha az építők állandóan támogatják a tervezőket. — Holott a szakembernek eleve tisztában kell lennie feladatával, amihez természetesen hozzátartozik az összes érdekeltet szempontjainak ismerete, mérlegelése, anélkül, hogy ehhez külön tömeggyűlés jóváhagyására volna szükség.

Ezek után érthető, ha *Perczel Károly* 1956-ban a szocialista város néhány alapvonását vizsgálva, pártos jóindulata mellett is úgy látta, hogy Dunaújvárosban csak a gyári együttes mutat egységes építészeti képet, a város már kevésbé, bár az utóbbiakban is talált jól megoldott részeket. Tehát csak részeket!

Íme, Dunaújváros építészetét illetően egységes megítélésről nem beszélhetünk, pedig számos igen lényeges kérdéssről még nem is esett szó.

*Altalánosságban* már 1953-ban elhangzottak olyan kritikai megállapítások, amelyek az elkészült városrendezési terveink legnagyobb hiányosságául a városkompozíciós kérdések elhanyagolását tették szóvá. A tervek „a város kompozíciós tengelyeinek, a döntő útvonalak vezetésének és kialakításának a város sziluettjének, a város és természet kapcsolatának kérdéseit” nem oldják meg (*Perényi Imre*). Már itt föltehetnők a kérdést: *hát akkor ugyan mit oldottak meg?*

Dunaújváros esetében a városközpont terv-alakban történő kialakításához több mint 10 évre volt szükség, noha közben 20-féle terv is készült, az első 1951-ben. Éppen ezért a városközpontnak 15 év alatt mindössze *egyetlen* objektuma, a *pártház* (*Weiner Tibor*) épült meg. Az akkori hivatalosan fémjelzett, de szárnyszerű építészeti ízlés a városközpont tervét modernnek, formalistának minősítette. Az 1952-ben meghirdetett pályázat csak két tervet eredményezett s ezek alapján 1953-ban újabb terv készült, amelyet legfelsőbb szinten nem hagytak jóvá. Csak 1954-ben született meg az a változat, amelyet akkor minden fórum elfogadott. Tehát éppen abban az esztendőben, amelytől fogva a város építése megtorpant.

A közben eltelt évek új felismerésekre vezettek s ezek ismét új terv készítését tették szükségessé. Az 1956-ban született terv három gócpontot javasolt. Az egyik a városi Tanácsház környéke a Dunára vezető sétányokkal, amely tehát végre megoldandó a város és a Duna kapcsolata. A másik a központi Kultúrpalota, a harmadik pedig a járási jogú város leendő központja. Látható tehát, hogy éppen a város-tervezési és építési szempontból legdöntőbb kérdések maradtak megoldatlanok, annak ellenére, hogy 1956 október elején a város főépítész is úgy látta, hogy építészeti tekintetben *újra kell szülni* az egész várost, hogy a Vasműtől függetlenül is város legyen.