

Egy ország arculatát a természeti és táji adottságok mellett döntően az ember alkotta – és ezen belül elsősorban az épített – környezet határozza meg. Ez utóbbiba történő beavatkozás meghatározó résztvevői a környezet tervezői: az építészek és a településrendezők. Indokolt tehát, hogy a társadalom elismerje az emberhez méltó és esztétikus környezet és ezáltal nem utolsósorban az országunkról alkotott kép formálása terén kiemelkedő tevékenységet felmutatók munkáját.

Az építészeti művek alkotói több területen és címen részesülhetnek díjazásban. A településrendezési tervezésben közreműködők azonban, akiknek eredménye, munkájuk minősége – a feladat jellegéből adódóan – nehezen mérhető, csak három díjra pályázhatnak: az állami elismerést jelentő Ybl Miklós-díjra, a Magyar Urbanisztikai Társaság által alapított Hild János-díjra, valamint „Az év főépítésze” díjra, amelyet Nagykanizsa Megyei Jogú Város és az V. Országos Főépítész Konferencia alapított.

Az Ybl-díj közismert díj, a díjazottakat megbecsülés övezi, de a köztudatban építészeti díjként van számon tartva, és túlnyomórészt épülettervezők kapják. Alátámasztja ezt az a tény, hogy az 1995 óta eltelt időszakban mindössze hárman részesültek településrendezési tevékenységükért Ybl-díjban. Ezért szakmai körökben hosszabb idő óta fölmerült egy célzottan településrendezési állami díj létrehozásának gondolata.

Kolber István, a regionális fejlesztésért és felzárkóztatásért felelős tárca nélküli miniszter 31/2005. (X. 21.) TNM rendeletében az építésügy körében adományozható új díjakat is alapított.

A Palóczy Antal-díjat először 2006-ban, az Építészet Világnapja alkalmából adja át az építésügyért felelős miniszter a településrendezés területén legalább 10 éven át végzett kima-



gasló – tervezői, oktatói, kutatói, főépítési – tevékenység elismeréséül. A díjjal emlékérem, az adományozást igazoló oklevél és jutalom jár. Évente két díj adományozható személynek, illetve olyan tervezőcsoport tagjainak, akik a településrendezés területén tartósan, illetve több esetben együtt dolgoznak, hiszen a településrendezés eszközei sok szakterület művelőjének együttműködése eredményeképpen jönnek létre.

Palóczy Antal nevével az építészek közül is csak kevesen találkoztak, a tervezett díj elnevezése hallatán sokan feltették a kérdést: miért nem ismertebb személy a névadó.

Talán éppen a településrendezés lényegével magyarázható az, hogy maguk az építészek is bizony keveset tudnak a megelőző korok mégoly sokrétű tevékenységet folytató várostervezőiről. A települések területfelhasználásának és infrastruktúra hálózatának kialakítására, az építés helyi rendjének szabályozására, a tágabb és szűkebb közérdek és a jogos magánérdek összhangjának megteremtésére irányuló, a környezet természeti, táji és épített értékeinek fejlesztését és védelmét szem előtt tartó tevékenység eredménye általában csak hosszú idő után és akkor sem kézzel fogható formában jelenik meg. A településrendezés az átlagost meghaladó problémamegoldó képességet és a közjó iránti alázatot igényel.

Ezt a gondolatot fogalmazza meg Dr. Fábián Gáspár, amikor „Nagy magyar építészek” címmel 1936-ban kiadott könyvében Palóczy Antalt így méltatja: „Egy gigantikus kornak volt munkatársa... Van abban valami tragédia, hogy nevéhez ki-mondott monumentális építőművészeti alkotás mégsem fűződik, mert erejét önzetlenül másoknak adta, közreműködően a magyar nemzet monumentális alkotásainak létrejöttén, illetve elhelyezésén. Lényét, jellemét képezte az önzetlen, önfeláldozó, csak a közt néző, azért harcoló tevékenység. Ambíciója volt ez. És a hibásnak vélt tervek megjavítása neki lelki kielégülést okozott. Ez tanári működésének volt velejárója...”

A díj névadójáról a „Településtudományi Közlemények” című folyóiratban, 1970-ben jelent meg alapos elemzés. Következzen itt e mű átdolgozott, rövidített változata a szerző, VAJDOVICHNÉ DR. VISY ERZSÉBET tollából:

PALÓCZI ANTAL

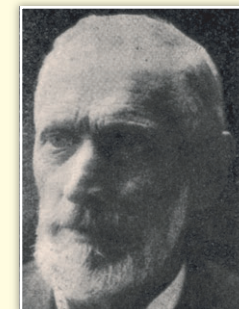
A MODERN URBANISZTIKAI GONDOLKODÁS

KORAI MAGYAR KÉPVISELŐJE

A XIX. századi urbanizációs folyamat hatására Európa-szerte kibontakozó modern városépítési szemlélet már kialakulásának időszakában ismert volt Magyarországon, de a modern elmélet ismerete nem tükröződött kellőképpen a városépítési gyakorlatban. Az urbanizációs fejlődés csak késedelmesen követte az európai folyamatot, ezért a városépítés elméletének új irányát kidolgozó újítókkal szemben inkább olyan rendszerezők tevékenységére volt szükség, akik a külföldi eredményeket összefoglalták és a hazai körülményekhez igazították.

Ezt a feladatot végezte el a múlt század végén Palóczy Antal, aki már a 80-as évektől figyelemmel kísérte a modern városrendezés elméletének különböző irányzatait, és igyekezett elfogadtatni új elvrendszereit. Mint a problémakör első hazai szakszerű ismerőjének és szakmai képviselőjének munkássága úttörő jellegű volt. Tevékenysége nem előzmények nélkül indult meg.

József nádor kezdeményezésére Pesten jelentős városrendezési akciók folytak. 1805-ben készült el Hild János rendezési terve. Ekkor írta Széchenyi István is a „Pesti por és sár” című munkáját, melyben a társadalmi reformer nézőpontjából közelítette meg a problémát. Ugyanebben az időben a vidéki városokban is folyt tervszerű fejlesztési akció. A fejlődésnek indult történeti városokban a régi erőrendszerek lebontása is



lehetőséget adott a tervszerű fejlesztésre, mivel elég nagy területek szabadultak fel beépítési célokra.

A szabadságharc bukása után, az önkényuralom idején megtorpan magyarszági kapitalizálódási, urbanizálódási folyamat a kiegyezés után indult új erővel. Az ipari termelés fellendült, és az ország bekapcsolódott a nemzetközi gazdasági életbe. A feudalizmusból örökölt városrendszer felbomlott, ipari góccok alakultak ki, emellett a jelentősebb alföldi városok is tovább fejlődtek. Többnyire egy nagyobb létesítmény elhelyezése vagy természeti katasztrófa pusztítása adott indítékot arra, hogy a központ vagy egyes városrészek tervszerűen épüljenek fel. Így vált szükségessé Szeged újjáépítése az 1879-es árvíz után. Lechner Lajos tervére Európa legnagyobb városrendezési művei hatottak, elsősorban Haussmann párizsi rekonstrukciója.

A 70-es évektől kezdve az ország városfejlesztő energiái Budapestre koncentráltak, és megkezdődött a későbbi Nagybudapest agglomeráció körvonalainak kibontakozása. Mint a legnagyobb iramban növekvő magyar városban, a fejlődéssel járó problémák is itt mutatkoztak meg a legerőteljesebben.

A XIX. század folyamán az egyre népesebbé váló főváros tervezése nagyjából lépést tartott az európai színvonallal. A Hild-féle rekonstrukció megvalósítása a klasszicista Pest képét alakította ki. 1872-re végre sikerült elérni Buda, Óbuda és Pest egyesítését. Az 1871-ben kiírt nemzetközi pályázat eredményeképpen született Lechner-féle szabályozási terv körút-sugárút rendszerű koncepcióján, az axialitás érvényesülésén, a sugárutak kiszélesítésén, a városképi vonatkozások hangsúlyozásán elsősorban szintén Haussmann párizsi rekonstrukciójának hatását lehet látni. A terv elsősorban az újra fővárosi szerephez jutott Budapest reprezentatív megjelenésére fektette a hangsúlyt annak megfelelően, hogy a királyi udvar, az annak szolgálatában álló arisztokrácia, a kormányzervek és egyéb intézmények számára kellett megfelelő városi miliót létrehozni. Így

a század végére Budapest is éppen olyan problémákkal állt szemben, mint Európa többi nagyvárosa. A fővárosi szerepkör növekedése, az ipari koncentráció, a nagyarányú bevándorlás révén népessége hirtelen gyorsasággal nőtt. A maga idejében nagyjelentőségű szabályozási terv már nem volt elégséges. Az egyre fokozódó építkezési kedv és a kisajátítások nehézségei miatt a beruházások egy része rendszertelenül, a telkek maximális kihasználásával folyt, sokszor a tervben lefektetett elgondolások érvényesülése nélkül. Egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a „vad”, rendszertelen építkezés helyett tervszerű városfejlesztésre van szükség. *„Minden fejlődésben levő városnak olyan város-tervre van szüksége, mely külső terjeszkedésre, valamint a belső részek javítása céljára egységes és bő területet ölel fel”*¹. Ennek felismerése volt az alapja a német, angol és francia városépítők újszerű elgondolásainak. Ebből indult ki Howard és Sitte, Stübben és Tony Garnier, és ez volt a vezérelve Palóczy Antal munkásságának is, aki az előbbieket követője, a modern városépítés-elmélet összefoglalója, lelkes zászlóvivője volt.

I.

Palóczy Antal (1849-1927) Bécsben és Budapesten tanult, építésszérmérnöki diplomáját a budai József Műegyetemen szerezte meg. 1871 és 76 között a Műegyetemen, ezzel egy időben Steindl Imre tanár irodájában mint vezető építész dolgozott. 28 éves korában nyerte el a *„Pro Litteris et Artibus”* kitüntetést, amely akkor a legnagyobb elismerésnek számított (Steindl, az Országház alkotója ezt a kitüntetést életművéért kapta). 1877-től kezdve önállóan működött, több bérházat épített, díjat nyert a brassói vármegyeház tervpályázatán és Székesfe-

¹ PALÓCZI ANTAL: *A városok rendezése, Budapest viszonyainak egybevetésével*, Budapest 1903. p. 47

hervárótt kiállított terveivel. Sikeres építész volt tehát, de érdeklődése és tanulmányai egyre inkább a városépítés irányába tereltek a figyelmét.

Elgondolásainak kialakításában elsősorban Sitte és Stübben művei hatottak rá. Sittét a modern nagyváros egyhangúságával szemben táplált ellenérzése a romantika felé vezette. Az olasz városok példáját idézve hívta fel a figyelmet a művészet jelentőségére a várostervezésben. Stübben a század végén kitűnő szintézist alkotott a tudomány eddigi eredményeiről. A városépítés elméletére és gyakorlatára vonatkozó, minden részletre kiterjedő ismereteket kézikönyvben foglalta össze. Palóczy korának városépítési eszméi közül Stübben műve azért is jelentős, mert benne az újfajta gondolkodás reális alapokra helyezése, normatívákban, szabályokban való lefektetése, tehát a műszaki megvalósítás szempontjainak érvényesítése is jelentkezik.

Az irányadó gondolat, amelyet Palóczy ebből a szemléletből merített az volt, hogy egy város fejlesztésének fő módja nem reprezentatív objektumok építése, hanem az egész városra kiterjedő, összefogó terv következetes megvalósítása. Ezt az elvet szinte egyedül képviselte kollégái között, és fő törekvése ennek elfogadtatása volt mind az elmélet, mind a gyakorlat terén. Részt is vett több vidéki város szabályozási tervének elkészítésében mint tervező vagy tanácsadó (Arad, Brassó, Nagyszeben, Nyíregyháza, Pancsova, Pozsony, Újvidék, Sopron, Besztercebánya, Zólyom stb.). Városépítési munkájának és törekvéseinek színhelye azonban mindenekelőtt Budapest volt, mert úgy látta, hogy a problémák koncepciózus megoldása itt a leg-sürgetőbb, és a főváros iránti szeretete is arra készítette, hogy elsősorban annak javát szolgálja. *„Az a lángoló szeretet, mely a szülővárosomhoz csatol, mely egész valómat áthatja, mint ahogy ezt számos ízben szóval és tettekkel is tanúsítottam, megütözik azon a rideg egykedvűségen, azon a száraz bürokratikus kezelő módon, amellyel a székesfőváros városi berendezésének e fontos munkálatai*

*terveztetnek, végrehajtatnak.”*² írta a Közmunkatanács 1898. évi működésének bírálatában. Még a vidéki városok rendezési tervével foglalkozó munkáiban is, ha csak tehette, érintette a fővárosra vonatkozó tennivalókat és problémákat. Wälder József tervéhez készített szakvéleményében például így írt: *„Sopron sz. kir. város előttem fekvő jelen szabályozó és fejlesztő tervét általánosságban, a modern és a legújabbban megvalósulásra törekvő városépítés eszméin nyugvónak találom, és bizonyos irigységgel vagyok kénytelen mint budapesti arra gondolni, hogy ezzel a tulajdonságával jóval fölötte áll hazánk fővárosának kiépítése alapjául szerkesztett várostervnek.”*³ A 90-es évektől kezdve állandóan sürgette a főváros új, a modern városépítés-elmélet eredményeit felhasználó rendezési tervének elkészítését, mert látta, hogy Budapest fejlesztése többé nem képzelhető el az 1870-es évek elején készült városrendezési terv alapján, és nem helyi átdolgozásokra, hanem új általános tervre van szükség. Ennek érdekében 1903-ban új tervpályázat programjának előkészítésére tanulmányt állított össze *„A városok rendezése Budapest viszonyainak egybevetésével”* címmel. Művében a városépítés korabeli elveit foglalta össze.

A tanulmány lényegében Stübben *„Der Städtebau”* című könyvén alapul. Tanulmánya három fő részből áll, az első részben *„a város kialakítását befolyásoló tényezőket”,* a másodikban a város tervének megszerkesztéséhez szükséges tennivalókat tárgyalja, végül pedig rövid áttekintést ad a *„városterv fogantatása”* ügyében végzendő teendőkről⁴.

² PALÓCZI ANTAL: *A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1868. évi működéséről szóló hivatalos jelentések kritikai ismertetése.* Építő Ipar. Bp. 1899. 6. p.

³ PALÓCZI ANTAL: *Szakvélemény Sopron szab.kir. városnak Wälder József főmérnök által szerkesztett városszabályozó és fejlesztő tervéről.* Sopron. 1906. 10. p.

⁴ PALÓCZI ANTAL: *A városok rendezése Budapest viszonyainak egybevetésével,* Budapest, 1903.

A város kialakítását befolyásoló tényezők közül Palóczy először a „lakásügyet”, azaz a lakóépületek elhelyezésének, méretezésének problémáját tárgyalja. A lakóépületek kialakításáról szólva összehasonlítja a zárt sorú és a nyílt „építőrendszert”. Zárt sorúnak azt az építőrendszert nevezi, amelyben a házak egymás mellett helyezkednek el, nappali világításukat csak az utcafront vagy a körülépített udvarok frontja felől kapják. A nyílt építőrendszerben a házak körös-körül vagy legalább három oldalról szabadon állnak. Rámutat arra, hogy bár az előbbinek kétségtelen előnyei vannak a gazdaságos telekkihhasználás szempontjából, mégis fontos feladat az utóbbi előtérbe helyezése. Így levegősebb, világosabb lakásokat lehet kialakítani, és ez előnyös hatását környezetére is kiterjeszti.

A lakóépületek nagyság szerinti osztályozásánál hangsúlyozza annak szükségességét, hogy – angol, holland mintára – minél több családnak legyen alkalmja önálló családi házban lakni, mert ez egészségügyi előnyei mellett fokozza az ott lakók ragaszkodását lakóhelyükhöz, ezen keresztül hazájukhoz. Ezt a körülményt Széchenyi is hangsúlyozta „Pesti por és sár” című könyvében. Bérházakra szerinte csak azoknak van szükségük, akik örökös áthelyezésnek vannak alávetve, gyakran kénytelenek változtatni lakóhelyüket: a munkásság egy része, hivatalnokok, katonák. Palóczy az a bérházaktól való idegenkedése abból a Budapestre és Európa legtöbb nagyvárosára jellemző helyzetből ered, hogy „a város minden kerületében csak óriási bérkaszárnnyák, az üzérkedés kedves objektumai ütik és üthetik fel tanyájukat”. A korszerűtlen, körülépített telkes, zárt sorú beépítés, az egészségtelen és drága lakások miatt van az, hogy a budapesti lakók kétharmad része évenként változtatja lakását.

Palóczy azt a fontos követelményt hangsúlyozza, hogy a város egyes területeinek sajátos jelleggel kell rendelkezniük. A rendezett városban, mint a rendes lakásban „külön-külön

részekben foglal helyet egy-egy használati rendeltetés, szalonját a középületek, paloták képezik, dolgozó helyisége az ipar, a kereskedelem, a gyárak, a hálósoba a lakóvidék stb. Budapestten ilyen rend ma nincs”. A városi terület rendeltetési felosztása (lakó-, ipari területre, városközpont) és az egyes részek közötti megfelelő kapcsolat létesítésére vonatkozó, akkor újszerű elgondolás tervezési elveinknek jelenleg is fontos része.

A továbbiakban Palóczy a városi forgalommal, az úthálózattal, vasútvonalak vezetésével, a vízi utak szerepével foglalkozik. Ő is a sugaras-gyűrűs hálózatot tartja a legmegfelelőbbnek, de nem a reprezentatív városkép elérése szempontjából, hanem azért, mert ez szolgálja legjobban a városközpont felé irányuló forgalmat. Mivel a központ a forgalmi erek súlypontjában van, gazdasági szempontból az a legelőnyösebb, ha a város földrajzi központjával egybeesik, és a városi terület megközelítően kör alakú. A városi terület nagyobbodásával és a forgalom növekedésével a kör- és a sugárutak metszéspontjai között átlós utak létesítése válik szükségessé. Palóczy nehezményezi az ilyen átlós utak hiányát a pesti oldalon. Szerinte ez az oka a helyi közlekedési hálózat tökéletlenségének. Az átlós, kör- és sugárutak találkozásánál csomópontok alakultak ki. Ilyen helyeken a közúti forgalom megoldása érdekében forgalmi teret kell kialakítani. Ez a javaslat kielégíti a forgalom követelményeit, de meglehetősen merev séma. Éppen ezért jelentős az a megállapítás, amellyel a terephez, a földrajzi adottságokhoz való alkalmazkodás szükségességét is hangsúlyozza.

A vasúti forgalomban fontosnak tartja a teher- és személyforgalom elkülönítését, az utóbbinak a város belsejébe való bevitelét, fejállomások mellett átmenő állomások építését, a vasúti és városi közúti forgalom kereszteződésének elkerülését (viaduktok építésével). A közúti-vasúti forgalmat a térszint alatt kívánja vezetni, elválasztva a közúti közlekedés egyéb formáitól.

A vízi utak tárgyalásánál kiemeli a vízfolyások, patakok, folyók jelentőségét mind forgalmi, mind esztétikai szempontból. Rámutat arra, hogy a vízfolyások – különösen a hajózható folyamok – rendkívül előnyös természeti adottságot jelentenek a város területén, ezért megfelelő kihasználásuktól nem szabad eltekinteni. E kérdés tárgyalásánál Palóczy összekapcsolja a funkcionális és esztétikai szempontokat: a vízi utak forgalmi jelentőségén és az ezzel járó feladatokon túl (a hajózás parti forgalmának és a belső városi útforgalomnak az elkülönítése stb.) kitér a folyónak, mint természeti adottságnak a várostervben való kiemelésére, a part mentén haladó utak kellő hangsúlyozásával. Ezzel kapcsolatban veti fel, hogy Budapesten a Duna sem forgalmi, kereskedelmi, sem esztétikai szempontból nincs jelentőségéhez képest kihasználva: *„Budapest nem a Duna mentén, hanem a Dunától elfordulva fejlődik”*. Javaslatot tesz a városközpont jobb-parti folytatására, további hidak, kikötők építésére és egy a fővárosból kiinduló, a Dunát a Tiszával összekötő hajózható csatorna létesítésére.

A következő fejezetet Palóczy a középületeknek szenteli. *„Geográfiai elhelyezésükről”* írt gondolatsora a mai értelemben vett szolgáltatási rendszer kialakításának korai felvetése. *„Központos”, „elosztó” és „külső”* épületekről ír. Az első csoportba a városközpontban elhelyezendő közintézményeket sorolja (városháza, parlament, főposta, törvényszék, múzeum stb.), a másodikba az alapfokú és középfokú intézményeket (posta, templom, iskola, üzlet, fürdő stb.), a *„külsők”* közé pedig azt a meg lehetőségen egyes csoportot, amelynek elhelyezése *„a város külsőbb részén, esetleg határán megengedett, célszerű vagy éppen meg is okolt”* (kaszárnya, fogház, kórház, vágóhíd, temető stb.). Hangsúlyozza, hogy a *„geográfiai elhelyezés”* fontosabb tényező, mint a középületek közvetlen környezetének kialakítása, bár a városképre az utóbbi van befolyással. A funkcionális tényező előtérbe helyezése, az egyes részletek alárendelése az egész

városszerkezetnek a funkcionális szemlélethez való közeledésre mutat, ebben Palóczy egy lépéssel előbbre jutott Sitténél és Stübbennél is.

A tanulmány második része a város tervének elkészítését tárgyalja részletesen.

Előjáróban Palóczy kiemeli a jó városrendezési terv legfontosabb tulajdonságait. Ilyen az egységes fejlesztési koncepció (*„nem lehet tehát a részleteket csak egymás mellé összeilleszteni”*). Ellenzi azt a városfejlesztési módszert, amely csak a szabad területek beépítésére szorítkozik, miközben a meglévő részek felújítás nélkül maradnak. Szerinte az a helyes, ha a városmagtól aránylag nem nagy távolságban kezdődik az új beépítés, így új városrészek fognak kialakulni. Az egész terület pedig akkor épül ki folyatódólagosan, ha a városmaghoz való csatlakozást átfogó terv megvalósításával teszik lehetővé. Igen fontos követelmény a bő terület felölélése a város határain túl is, tehát a terv kiterjesztése a városkörnyékre, hogy a további növekedés zavartalan legyen. Hasonlóképpen figyelemmel kell lenni a jövő előrelátható igényeire. A tervet bizonyos távlatra – nem egy-két évre, hanem évtizedekre – kell megalkotni, túllépve a közvetlenül szükséges teendőkön, napi követelményeken. A városterv helyes távlata 25 éves időtartam, mely azt is jelenti, hogy ezután új terv elkészítésére van szükség.

A tervezésnél figyelembe veendő szempontok közül a beépítést (telekméreteket) a forgalmat, a közegészséget (közmoskítás, jó levegő, világítás, parkosítás) és a szépséget tartja a legfontosabbnak.

Részletesen foglalkozik a telkek, tömbök kialakításával. A tömbök méretezésére vonatkozólag számszerű normatívákat közöl, a városrészek, épületek jelleg szerinti megkülönböztetésével. Az utcák hossz- és szélességi méretére vonatkozóan külföldi példákat sorakoztat fel. Fontos követelményként emeli ki, hogy a lakások megfelelő benapozása és elégséges friss

levegő érdekében a házak magassága ne legyen nagyobb az utca szélességi méreténél.

A forgalom mértékétől és a beépítés jellegétől függően különböző utcaszélességeket javasol. Lényegesnek tartja a változatos útprofilok kialakítását, a fő- és mellékútvonalak világos megkülönböztetését. Az útkeresztmetszet kialakításának kérdésével behatóan foglalkozik. Az út jellegétől függően határozza meg a kocsit és a járdák szélességi arányát. Parkosított sétautaknál és főútvonalaknál nagyobb útszélességet tart helyesnek. Különleges földrajzi adottságok (hegytető, folyópart) és az út két oldalának különböző beépítési módja esetén aszimmetrikus keresztmetszet kialakításával ért egyet, de ellenzi ezt a formát ott, ahol ilyen tényezők nem jelentkeznek. Kitér az utak hossz méretének meghatározására is. Esztétikai szempontból kedvezőtlennek tartja a hosszú egyenes irányú utcavezetést (rámutat, hogy ez káros a szélképződés szempontjából is, bár a forgalom számára a legmegfelelőbb), ezért az utca szélessége és hossza közötti arányt 1:25-ben állapítja meg. Az út hosszabb lehet (a szám 1:50-ig nőhet), ha konkáv esésű vagy hajlított irányú. Felhívja a figyelmet arra, hogy a városi utakat 1–3%-os eséssel kell tervezni.

Az útszinttel kapcsolatban hangsúlyozza, hogy a vízszintesen kialakított út merev hatást kelt, a domború pedig egyenesen sértő, mert ilyenkor a domb elvágja az útképet és megakadályozza a távlati hatást. Fontosnak tartja ezért a homorú útszintre való törekvést.

A második rész utolsó fejezetében a terek formájával, méretezésével, díszítésével foglalkozik részletesen. Külföldi példák elemzésével támasztja alá javaslatait, mondanivalója illusztrálására sok rajtot, sémát, vázlatot ad közre. Funkció szempontjából forgalmi tereket, vásártereket, sétatereket (square) és építészeti tereket különböztet meg, az utóbbiak jelentős középületek vagy emlékművek elhelyezésére szolgálnak. Sorra

veszi a lehetséges téralakzatokat (kör, sokszög, négyzet, ill. nem központos terek esetén félkör, téglalap, ellipszis, szabálytalan idom). Fontos tényezőként emeli ki a forgalom igényeit, a parkosítást, a középületek, emlékművek megfelelő hangsúlyozását, a rálátást. A tér kialakítására vonatkozó, itt felvetett esztétikai szempontok – a térszint variálása, megfelelő perspektíva biztosítása, a fontos középületek hangsúlyozása az elhelyezés révén is, a térméret meghatározásának feltételei – jelenleg is érvényes városépítészeti tételek.

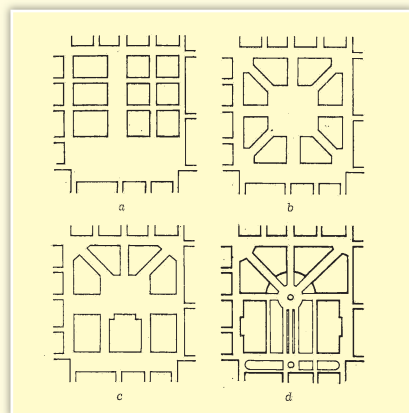
A harmadik részben Palóczy a városterv megvalósításával kapcsolatos problémákról ír. Kitér a parcellázás, a kisajátítás feltételeire és módjára, mint a terv megvalósítása szempontjából lényeges körülményre, hiszen telekredezés nélkül nem képzelhető el eredményes városrendezési akció (a kisajátításról szóló átfogó törvény, ami minden városrendezés alapja csak 1881-ben született meg). Hangsúlyozza, hogy a kisajátításkor nem csak a megfelelő útfelületre, hanem mindenféle kereskedelmi, forgalmi, közegészségügyi létesítmény elhelyezésére is tekintettel kell lenni.

A munka utolsó fejezetében Palóczy az építésügyi szabállyal foglalkozik, mint a városterv kiegészítő részével. Felhívja a figyelmet a rugalmasság követelményeire, mivel a merev rendeletek közvetve több kárt okoznak, mint amennyi előny egy-egy részlet szabályozásával jár. Különös figyelmet fordít a közegészségügyi és szociális szempontokra: rámutat arra, hogy az egészségtelen, zsúfolt lakóterületek nemcsak a bennük lakók életkörülményeit rontják, hanem károsan befolyásolják az egész városról szerzett benyomást is. Javaslatot tesz az erre vonatkozó normatívák előírásaira. A pincelakások feltétlen megszüntetését kívánja. Befejezésül megállapítja, hogy a legújabb építésügyi szabályzat sok olyan határozatot tartalmaz, melyeket „a közegészségügyi, szociális kívánalmakkal összeegyeztetni nem lehet”, szükséges ezért azt gyökeres revízió alá venni.

Palóczy tanulmánya alapján a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet kidolgozta a tervpályázat programjavaslatát, a pályázatot azonban mégsem írták ki. A könyv jelentőségét azonban ez nem csökkenti. A külföldi szerzőktől megismert gondolatoknak a budapesti viszonyokkal való következetes egybevetése teszi Palóczy művét a magyar városépítés-elmélet első összefoglaló dokumentumává, amely egységes, a kornak megfelelő színvonalú városépítési szemléletet tükröz.

II.

Az írásban kifejtett tétéleket Palóczy igyekezett a gyakorlatban is megvalósítani. Tervei közül azonban mindössze egy, a Szabadság tér kialakítására készített került kivitelezésre, az sem egészen az általa javasolt formában.



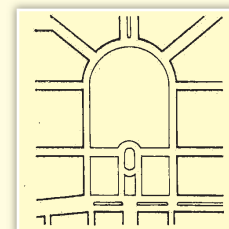
A Szabadság-tér rendezésének különböző változatai
a) A Főváros által benyújtott pályaterv (1894);
b) A Közmunkatanács által benyújtott pályaterv (1894); c) Palóczy 1895-ben készített terve;
Palóczyinak az „Építő Ipar”-ban közölt terve (1897) (Preisich Gábor: Budapest városépítésének története a Kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig, Budapest, 1964.)



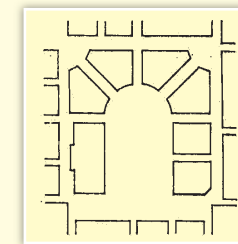
Budapest ORTOFOTÓK
Székely és Társa Kiadó, Pécs, 2001. p. 97.

A rossz emlékű Új-épület lebontása után telkének rendezése az 1890-es évek közepén került napirendre. Erre a célra több terv készült, tervpályázatot is kiírtak, de végül „a Magyar Mérnök- és Építész-Egyletnek egy ismeretlenül maradni kívánó tagja” (Palóczy) által az „Építő Ipar”-ban közölt elgondolás bizonyult a legszínvonalasabbnak. Ennek alapján Palóczy 1897-ben, a Közmunkatanács megbízására elkészítette a tér szabályozási tervét. A bécsi Neue Freie Presse a Szabadság teret Budapest legszebb terének tartotta⁵, pedig – mint ezt Palóczy több írásában keserűen jegyezte meg⁶ –, a tervet a Közmunkatanács átdolgozása durván elrontotta. Palóczy a keleti oldalon, a tőzsdével szemben, azzal azonos tömegű középületet helyezett el, de ezt a térfalat megbontották, a tér szimmetriája így eltorzult.

A terv kompozíciójára gyakorolt külföldi hatás (a mannheimi Wasserturm-Platz) nem csökkenti a tér esztétikai érde-



A mannheimi Wasserturm Platz
(tervezője: R. Baumeister, 1872.)
(J. Stübgen: Der Städtebau, Leipzig, 1924.)



A Szabadság-tér rendezési terve
a Közmunkatanács átdolgozásában
(1899) (Preisich Gábor: Budapest város-
építésének története a Kiegyezéstől
a Tanácsköztársaságig, Budapest, 1964.)

⁵ NEUE FREIE PRESSE: „Die Regulierung des Freiheitsplatzes ist der bestgelungene Teil der nicht sehr glücklichen Stadtregulierung”, Bécs, 1904.

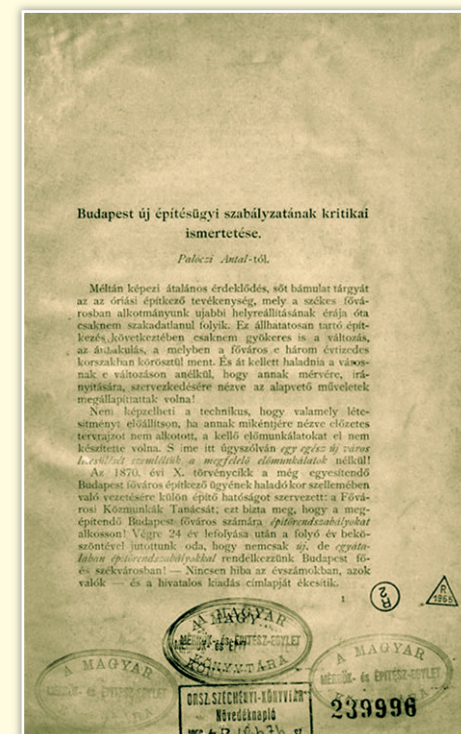
⁶ Lásd: PALÓCZI ANTAL: Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1898. évi működéséről szóló jelentések kritikai ismertetése, Budapest, 1899, 13.p.

meit. A város szerkezetébe szerencsésen illeszkedik bele. Északi falától sugárirányban futó utak segítségével nagyvonalú kapcsolatot teremt a Lipótváros és az Országház között, egyben szerves része a belváros észak-déli tengelyének. A forgalom, a szépség és a monumentalitás igényeinek harmonikus találkozását jelenti, gazdag parkosítása pedig kellemes átmenet a sűrű beépítés és a Duna partszakasza között. Mindez a Szabadság teret a századvég egyik legsikeresebb téralkotásává teszi, és jelentős eredménynek tekinthető az, hogy az Új-épület helyére parcellázás és egyszerű útkeresztesződés helyett – mint ahogyan ez a Fővárosi Tanács és a Közmunkatanács 1894-es tervein, sőt Palóczi első, 1895-ben készült koncepcióján látható – impozáns tér került.

III.

Palóczi munkásságának jelentős része közéleti tevékenysége. Pályafutása során nagy tekintélyt szerzett magának mint a városrendezési ügyek egyik legalaposabb ismerője. Harrer Ferenc visszaemlékezése szerint a századforduló éveiben Bakos János és Devecis Ferencen kívül (mindkettő földmérő, és mindketten hivatalos apparátus birtokában intézték Budapest fejlesztésének ügyeit) őt ismerték el a városszabályozás irányadó szaktekintélyeként annak ellenére, hogy ez irányú tevékenységét nem hivatalból, hanem csak társadalmi szervezetekben végezte.

A századforduló nagy városrendezési akcióinak – a Sugárút, a Nagykörút kiépítése, a Belső körút rendezése, a dunai hidak felépítése, a rakpartok kiépítése, terek kialakítása, középületek emelése – központi irányítását, költségvetését és ellenőrzését még a Közmunkatanács tartotta kézben. Ezért a Budapesti Tanács, amelyre csak a végrehajtás egy része maradt a főváros autonómiájának megsértését látta a működésében.



(1870-ben a Közmunkatanács felállításakor annak fő feladata az egyesítés előtti Pest, Buda és Óbuda fejlesztésének központos irányítása és a szabályozási terv elkészítése volt. E feladatait teljesítve a századforduló idejére működését anakronisztikusnak, visszahúzó erőnek tartották.) E két egymással szembenálló hivatalnoktestületen kívül harmadik erőként a műszaki szakembergárda sorakozott fel. Budapesten a műszaki szakvéleményt a szervezetekbe tömörült műszaki értelmiség képviselte, szakegyesületein (Országos Iparegyesület, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet stb.) keresztül hallatva hangját. Palóczi az ő szószólójuk volt. Társadalmi feladatának érezte a főváros ügyeiben tevékeny rész vállalását. Felemelte szavát

minden vitában, amely Budapest egyes részeinek rendezéséről, új létesítményekkel való gazdagításáról folyt. Hozzászolt minden tervhez, javaslatához, amelyet nyilvánosságra hoztak (a Közmunkatanácsot és a főváros tanácsát több ízben bírálta is, amiért a tervek nagy részét nem bocsátották közszemlére, és nem kérték ki velük kapcsolatban a szakemberek véleményét). Tanáros szigorral követte figyelemmel a fővárosi építkezéseket.

A pesti oldal rendezésével összefüggő vitáinak egyik fontos szakasza a Városháza és környékének rendezésével kapcsolatos. 1901-ben keményen bírálta Devecis Ferenc tervét⁷. Szerinte a kijelölt terület, a Károly kaszárnya telke nem alkalmas a

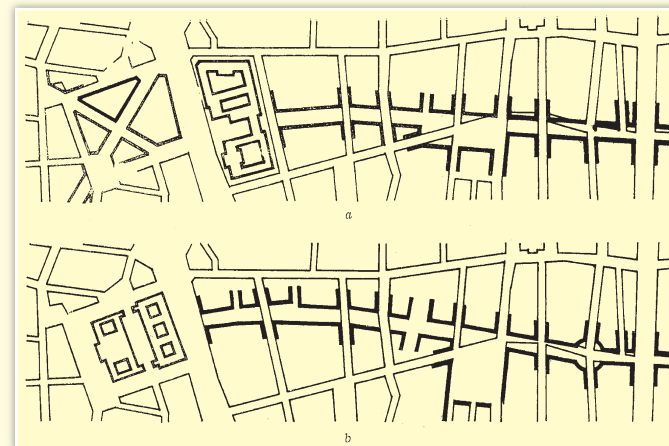
városháza elhelyezésére, erre a célra ugyanis a Duna-partot vélte alkalmasabbnak. A tervvel kapcsolatban gúnyosan jegyezte meg, hogy annak fő érdeke: „a legalaposabb érvet, a leghathatósabb akadályt adja meg arra nézve, hogy az új városházának itten való fölépítése örökké lehetlenné tétessék”. Kritizálta a Károly laktanya homlokzatának művésztelen megbontását és a tér túlmeretezését, rossz arányait. Bírálathoz mellékelte saját tervét, amelyen díszter kialakításával hangsú-



A Városháza elhelyezése a Károly kaszárnya helyén, és környékének kialakítása.

a) Devecis Ferenc terve (elfogadták 1901-ben);
b) Palóczy Antal tervjavaslata (1890). (Építő Ipar, 1901)

⁷ PALÓCZI ANTAL: *Budapest új székházáról*. (Tervbírálat és indítvány), Építő Ipar, Budapest, 1901.



Az Erzsébet sugárút kialakítása és a Városháza elhelyezése

a) Wargha László 1913-ban elfogadott terve;
b) Palóczy Antal tervjavaslata. (Palóczy Antal: *Budapest új városházának az Erzsébet sugárúttal kapcsolatos elhelyezéséről*, Budapest, 1913)

lyozta a Városháza homlokzatát, a körút felé fordított harmonikus építészeti együttest alkotott.

Hasonló szigorral ostromozta az 1912-ben készített Erzsébet sugárút tervét. Az Erzsébet sugárút létesítése 1900 óta vajdó és végül megoldatlanul maradt probléma volt. Az eredeti elképzelés szerint az lett volna a szerepe, hogy a belváros és a Városliget között az Andrassy úthoz hasonló fásított összeköttetést biztosítson. Több terv került elfogadásra, majd avult el az időközbeni építkezések miatt. A szóban forgó tervet Wargha László készítette, kompozíciójában helyet kapott az új Városháza is. Palóczy bírálataiban⁸ elhibázottnak tartotta az út vezetését. Szerinte az út létesítésének egyik fontos célja, hogy a VII. kerület hosszú telektömbjeit átszelve egészséges beépítést tegyen lehetővé. A tervezett út azonban nem a Király utca közelében, a kerület leghosszabb telkeinek átszelésével halad, hanem délebbre, ahol a telkek kevésbé hosszúak, „tehát nemcsak nem javít az egészségtelen helyzeten, csak éppen nagyobbítja a költ-

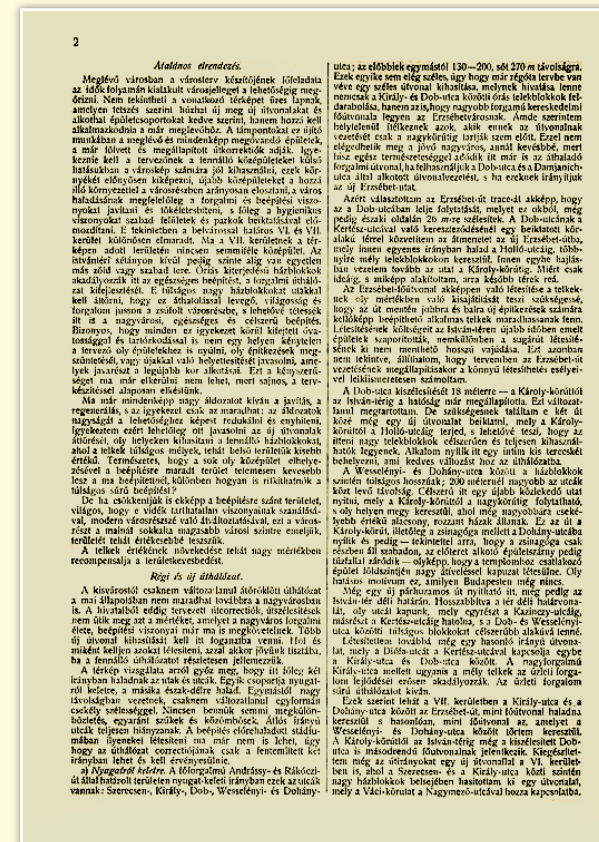
⁸ PALÓCZI ANTAL: *Budapest új városházának az Erzsébet úttal kapcsolatos elhelyezéséről*. Tervbírálat és indítvány. Budapest, 1913

segeket, amivel több és kisebb, de értékesebb, mert kevésbé alkalmatlan telkeket ejt áldozatul”. „Művészi szempontból” bírálva az utat, annak hibájául rótta fel, hogy 2 km-es hosszúságához képest túlságosan csekély 26 m-es szélessége, mivel csaknem egyenesen fut. Hiányolta a terekkel való tagoltságot is, ami egy hosszú útnál szinte elengedhetetlen. A központi városháza elhelyezését a sugárút torkolatában még kedvezőtlenebbnek látta, mint a Károly laktanya helyén. Ez elgondolás megint csak annak következménye, hogy „nincs alapos városépítő program, nincs a városépítésünk intézésében semmi következetesség...”.



Szűkösebb térvizonyok közé kerülne itt a városháza, és felépítése jóval költségesebb lenne. Ehhez a bírálatához is mellékelte saját tervét, amelyben igyekezett kijavítani azokat a hibákat, amelyeket a hivatalos tervnél felrótt. Elgondolása szerint a városháza a Károly kaszánya helyén marad, így a Sugárút tengelyébe kerül. Az utat északabbra kissé ívelten vezeti, kiszélesíti, és két térrel tagolja.

Budapest fejlesztésével kapcsolatban az említetteken kívül is sok javaslatot tett, és szívósan kardoskodott azok végrehajtása mellett. Fontos és sürgető feladatnak tekintette a budai



oldal rendezését. Már 1882-ben felvetette egy állandó kiállítási terület kialakításának tervét, helyéül a Lágymányost jelölte meg. Javasolta Buda fürdővárossá való fejlesztését. 1884-től kezdve sürgette a dunai hidak építését. Egy 1907-ben írt cikkben hangsúlyozta⁹, hogy az 1873-as egyesítés óta eltelt 33 év során nem sikerült elérni az egységes város megvalósítását. Pest – Buda – Óbuda még mindig külön fogalmak. Ennek oka szerinte a kevés híd és a hídvámrendszer volt, valamint az, hogy „a városépítés műveletében szembetűnő különbséggel pertraktáltak a főváros két parti városát”.

Tervet dolgozott ki a Tabán szabályozására¹⁰, mert ez a városrész szerinte – a pesti belvárossal együtt – „Budapest legközpontosabb vidéke”, természeti szépsége teljesen kiaknázatlan, és „mindezek dacára ezidőig ... minden jelentékeny fejlődéstől elzárattott”. Tervének fő kiinduló pontjai: „1. a létesítendő (Erzsébet) híd kihatásának mérlegelése, 2. a királyi palota környékének méltó kiképzése”. Szükségesnek látta a Rákóczi út – Kossuth Lajos utca által képzett főútvonalat a Duna jobb partján is folytatni. Tervjavaslatot is készített a „budai körútra”. Az Erzsébet hídtól a Gellérthegy, Naphegy és Várhegy által bezárt völgyön, majd a Vármező, a Városmajor mentén és a Hűvösvölgyön keresztül vezetette 30 m szélességben a város határáig. A királyi palota előtt impozáns teret alakított ki. Ez az út szerinte alkalmas lenne arra, hogy összekapcsolja a főváros legsűrűbb beépítésű részeit a budai hegyekkel. Az új út kiépítésével kapcsolatban kerülne sor a Tabán rendezésére, amelyet „a székesfőváros legfontosabb városépítő feladatának” tartott. A szanálást úgy akarta elvégezni, hogy előbb az ott lakók részére egészséges, kényelmes lakóhelyet építenek. „Egyetlen háznak vagy kunyhónak falait sem szabadna addig lebontani, amíg annak lakója biztos helyre

⁹ PALÓCZI ANTAL: *A budai körút*. Magyar Ipar. Budapest, 1907.

¹⁰ PALÓCZI ANTAL: *A Tabán újjáépítése*. Előadás a Magyar Építőművészek Szövetségében. Budapest, 1909

át nem költöztetett”. Az új beépítésnél feltétlenül el akarta kerülni a zárt udvarokat. Csak az út mentén akart építeni, a mélyebben fekvő részeken 3-4 emeletes házakat, a terep emelkedésével fokozatosan csökkentve az emeletek számát és fokozatos átmenetet képezve a zárt sorú beépítéstől a szabadon álló „villalakások” felé.

A Tabánon áthaladó főútvonalat a Kossuth Lajos utcával azonos jellegű üzletutcává akarta kiképezni, a budai színházat a Szt. János térre, a Horváth-kert mellé, a nyári színház helyére tette, az egyetemet a Vármezőre akarta áttelepíteni, „mint ahogy a külföldi városokban azt többnyire az uralkodó székhelye szomszédságában látjuk”. A királyi palota környékét a párizsi, berlini, bécsi és római példa alapján fórum kialakításával kívánta rendezni. Ezt Budapesten különösen szükségesnek látta, mivel „a 96 m-re felnyúló palota élvezhetése és érvényesülésére megfelelő hely szükséges, hogy a szemlélő azt a kellő távolságból nézhesse”.

Palóczi vitái eredménytelenségének fő oka volt, hogy a világháború közbejött megakasztotta a városrendezési akciókat, és az azt követő gazdasági problémákkal terhes időszakban a felmerülő kérdések többsége megoldatlan maradt.

IV.

Városrendezési elveinek összefoglalásán kívül Palóczi törekedett arra is, hogy lépést tartson a városépítés tudományának további fejlődésével. Németország, Olaszország városait többször beutazta, tanulmányozta a párizsi világkiállítást, a berlini és a drezdai városépítési kiállításokat. A berlini kiállításról készített részletes beszámolójában¹¹ elsőként tudósított olyan külföldi eredményekről, mint a New yorki közúti forgalom

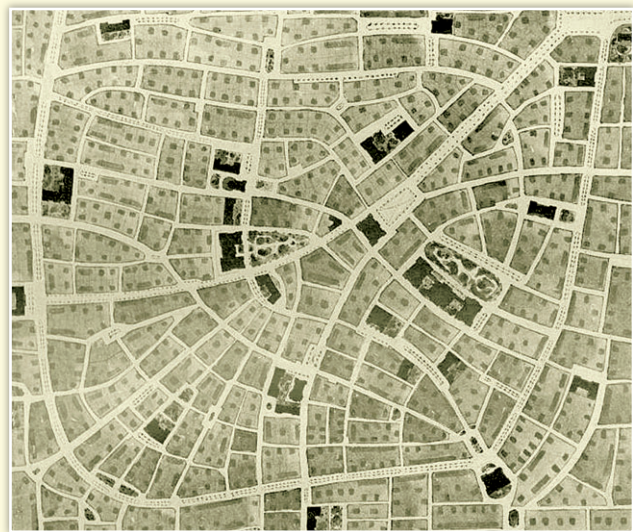
¹¹ PALÓCZI ANTAL: *A berlini városépítő kiállításról*. Építő Ipar. Budapest, 1911.

többszintes kialakítása, a német rekonstrukciós munkálatok. Leírást adott a zöldterület kialakítás külföldi eredményeiről is, arról az egyre népszerűbbé váló irányzatról, amely nagy fontosságot tulajdonít a lakosság számára egészséges levegőjű pihenésre, üdülésre alkalmas nyújtó parkoknak, sport- és játszótereknek. Felhívta a figyelmet a Bécsset körülvevő parkgyűrűre, a müncheni állatkertre, ahol *„első ízben kísérlék meg a tudományos és képző momentumokat a művészivel egyes zárt és önmagukban is karakterisztikus képekbe gyűjteni”*, a düsseldorfi Kaiser-Wilhelm parkra, mely sport- és játszótereket is magába foglal, a chicagói parkokra, melyek az egész várost átszövő zöldterületi rendszert alkotnak.

Részletesen méltatta és elemezte a kertvárosokat is. Közülük elsőként a howardi gondolat első megvalósítói, Unwin és Parker műveivel, Letchowrth és Hampstead tervével foglalkozott. Értékelte a bennük biztosított egészséges életmódot, a forgalmi utaknak a lakóutcáktól való megkülönböztetését, a tömbbelsőik intim kialakítását, a parkok, játszóterek, sportpályák

bőséges terjedelmét. Az angol példát hamarosan követő németek kertvárosaikat főképpen munkáslakótelepek céljára építették. Palóczy az angol és német kertvárosok közötti különbséget abban látta, hogy az előbbieken a szabályosság, egyenes vezetésű utak, szimmetria domináltak, az utóbbiak szerint szabadabb, festőibb, a terephez jobban alkalmazkodó elrendezé-

Palóczy Antal tervjavaslata a kispesti munkástelep kialakítására. (Művész, 7. évfolyam, 1908. 6. szám, p. 373-377)



sűk. A beszámolóban közli saját tervét is, melyet – a német városok mintájára – a kispesti munkástelep kialakítására készített. Észrevehető törekvése a forgalmi és lakóút megkülönböztetésére és a szabad, festői elrendezésre. Egyes részletei bensőséges, harmonikus hatásúak.

Tervével első díjat nyert a Mérnökegyet pályázatán, de a lakótelepet mégsem így, hanem szabályos rendszerű, merev, geometriai vonalazású terv szerint építették fel, melyből éppen Palóczy festői hatású részletei hiányoztak.

V.

Palóczy Antal egész munkásságával arra törekedett, hogy elfogadtassa és meghonosítsa a modern urbanisztika elveit, amelyeket külföldi várostervezőktől sajátított el. Bár elgondolásainak propagálásával tekintélyt szerzett magának, mint a szakterület alapos ismerője és a tervek szigorú kritikusa, életének ellentmondása – ezt mindig sérelmesnek érezte –, hogy minden igyekezete ellenére tevékenységét csak kis mértékben tudta megvalósítani a gyakorlatban a budapesti városfejlesztési akciók során.

Palóczy munkássága mégsem volt hatástalan a magyar városrendezés területén. A német forrásokból szerzett ismereteinek rendszerbe foglalásával és a magyar – elsősorban a budapesti – viszonyokra való alkalmazásával a hazai urbanisztika fejlődésének fontos alapját teremtette meg. Vitáival, ismertetéseivel sikerült felhívnia mérnöktársai figyelmét a külföldi eredményekre és azok felhasználásának hazai lehetőségeire. A fordítás során alkotott szakkifejezései ma részben másképpen hangzanak, de jelenleg is használt fogalmakat jelölnek meg. Érdeklődése volt a csatorna, amelyen keresztül a modern urbanisztikai szemlélet már térhódításának korai szakaszában eljutott Magyarországra.

A 2006 ÉVI DÍJAZOTTAK

Egy díj rangját nyilvánvalóan meghatározza az adományozó személy vagy szervezet elismertsége, társadalomban elfoglalt helye, de nagymértékben befolyásolja a kitüntetettek, különösen az első alkalommal kitüntetettek személye is.

A Palóczy Antal-díjra 2006-ban, az adományozás első évében méltó két személyt a miniszteri rendeletben szabályozott módon közzétett felhívásra érkezett javaslatok közül¹² az Építészeti és Építésügyi Díjak Bizottsága¹³ alapos mérlegelést követően választotta ki. A díjat az építésügyért felelős miniszter ünnepélyes keretek között adja át minden év október első hétfőjén, az Építészet Világnapja alkalmából.

Ebben az évben Dr. Lamperth Mónika önkormányzati és területfejlesztési miniszter KISMARTY-LECHNER GYULA okleveles építészmérnöknek több mint ötven éves munkássága során a településtervezés területén kifejtett kiemelkedő és sokoldalú tevékenysége, életműve elismerésül és KÖRNER ZSUZSA okleveles építészmérnöknek kimagasló színvonalú oktatói tevékenysége, előre mutató gondolatosságú városrendezési tervek készítésében való részvétele és az építészeti-városrendezési értékeket bemutató műveinek elismerésül adományoz Palóczy Antal-díjat.

¹² Az előírt határidőre 13 javaslattevőtől tizenkét személy, illetve egy tervező szervezet díjazására érkezett javaslat.

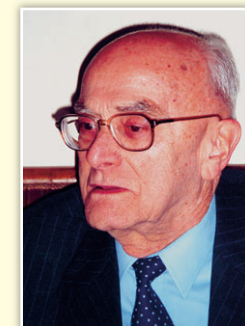
¹³ A bizottság elnöke FEGYVERNEKY SÁNDOR építésügyi elnökhelyettes, Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal (OLÉH), tagjai: KÖRMENDY IMRE főosztályvezető, OLÉH Településrendezési Főosztály, ACZÉL GÁBOR elnök, Magyar Urbanisztikai Társaság, FIALA ISTVÁN elnök, Magyar Építész Kamara Terület- és Településrendezési Tagozat, VIRÁNYI ISTVÁN elnök, Országos Főépítész Kollégium.

Kismarty-Lechner Gyula

KISMARTY-LECHNER GYULA 1919-ben született Budapesten, Lechner Ödön, a XX. század eleje stílusreformátora építészeinek családjából. A nagy alkotó után a szélesebb rokonságban hatodikként, közvetlen családjában – édesapja és két bátyja után – negyedikként választotta az építész szakmát. Az architektúra iránti érdeklődést és szeretetet így a gyermekkorából hozhatta magával. Pályafutása során azonban a többi családtagtól eltérően a városépítést választotta, munkássága ezen a területen egyéni, sokoldalú és kimagasló.

Az építészmérnöki oklevelet 1942-ben a budapesti József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen szerzi meg. A világháború idején katonai szolgálatot teljesít, pár hónapos hadifogság után csak 1945-ben kezdheti meg szakmai tevékenységét. Először a Fővárosi Közmunkák Tanácsa városrendezési osztályán dolgozik, majd annak megszűnése után az első állami szervnél, az Építéstudományi és Tervező Intézetnél, ezt követően az abból kivált Ipari Tervező Intézetnél tervező. 1949-ben a későbbi nevén Budapesti Városépítési Tervező Intézetbe kerül, ahol hamarosan műteremvezetővé nevezik ki. 1957-től 1962-ig az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékén adjunktus. 1962-től nyugdíjba vonulásáig, 1994-ig a Városépítési Tudományos és Tervező Intézetben tölt be vezető beosztást.

Az első tervezői években magasépítési tervezéssel foglalkozik inkább, ami később a városépítési munkássága mellett elmarad. Megvalósult épületei többek között a petőfibányai bányászfürdő és irodaépület, a Bolgár Kultúrház (Budapest, IX. kerület Vágóhid utca), a Csepeli Könyvtár és Klubépület, a budapesti Alkotás utca 39. szám alatti társasház. Középületekkel foglalkozó tervpályázatokon – Hatvani Pályaudvar, a Szombat-



helyi Városháza, a Gödöllői Agráregyetem és a Fehérgyarmati Kórház – eredményesen vesz részt többnyire testvéreivel: Kismarty-Lechner Ödönnel vagy Kamillal.

A Budapesti Városépítési Tervező Intézetnél töltött évek alatt a nagybudapesti városrendezési feladatok megoldásában – az általános rendezési terv és részletes rendezési tervek készítésében – tervezőként, illetve irányítóként vesz részt. Munkatársai többek között Mester Árpád, Pomsár János, Preisich Gábor. Ezen idő alatt és a műegyetemi években számos, elsősorban Budapesttel kapcsolatos városrendezési tervpályázaton szerepel kiemelkedő eredménnyel (Kispesti lakótelep, József Attila lakótelep, a Marx tér építészeti és forgalmi rendezése stb.).

A Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékén töltött öt évben elsősorban a városépítési diplomatervek konzulense volt. Tanítványai közül többen váltak a városépítési szakterület kimagasló művelőivé (Ürmösy Teréz, Meggyesi Tamás). Tanszéki feladatai közé tartozott a városépítés elméleti oktatásának kialakítása és vezetése az Építőmérnöki Kar hídépítő, szerkezetépítő, és vízépítő szaka számára.

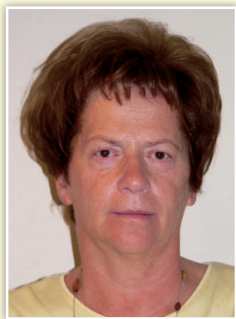
Az ország legjelentősebb városfejlesztéssel, településrendezéssel és városépítéssel foglalkozó tervező intézményében, a Városépítési Tudományos és Tervező Intézetben eltöltött mintegy három évtized során bontakozott ki sokoldalú alkotó tehetsége a hazai településrendezés területén. Az ország legtermékenyebb várostervezője volt. Először a három észak-keleti megye területi főépítésze lett, ezután a Településtervezési Iroda vezetőjévé nevezték ki, később építészeti szakági főmérnökként dolgozott. E harminc év alatt a magyar településekkel kapcsolatos tervek az ő irányításával, ellenőrzésével, jóváhagyásával készültek. Az intézeti tervtanácsot megelőző napon a fiatal tervező asztala mellett feltett halk, segítő kérdéseivel nagyban megkönnyítette a tervezést, a plénum előtti szereplést. A tervek kialakítását a kapcsolódó szakterületek – közlekedés, közmű-

vek, zöldterület fejlesztés – szempontjainak és a települések építészeti értékeinek széleskörű figyelembevételével, a tágabb összefüggéseket is átlátva és láttatva vezette.

A XX. század eleje építészetének, de különösen Budapest építészetének közismerten kiváló ismerője. Ennek is köszönhető, hogy az irányító munkában mindig a helyes út felé mutató „mester”-ként jelent meg, aki a fiatalabb kollégák számára valóban tanítómester tudott lenni. Olyan nemes életviteli elveit, mint a segítőkészség, mások személyének és véleményének megbecsülése, a tolerancia, élete minden területén, így a munkában is érvényre akarta és tudta juttatni. Soha nem törekedett a hatalom közelébe, azon igyekezett, hogy a fiatal tehetségeket megnyilvánulási lehetőséghez juttassa, kibontakozásukat elősegítse, támogassa.

Kismarty-Lechner Gyula a szakmatársadalmi munkában tevékenyen részt vett. A Magyar Építőművészek Szövetségének alapító tagja, vezetőségi tagja, a Magyar Urbanisztikai Társaságnak alapításától tagja, az Építőipari Tudományos Egyesületnek 1964-68 között vezetőségi tagja volt. A tervpályázatoknak nemcsak résztvevője, de számos alkalommal bíráló bizottsági tagja is. Szakmai rendezvényeken gyakran tartott előadásokat, ahol nagy tapasztalatának, szakmai áttekintésének eredményeit tette közkinccsé. Irodalmi munkássága, szakcikkei gyakorlati tevékenységéhez kapcsolódnak. 1970-ben az Építésügyi Minisztérium Kiváló Munkáért kitüntetéssel jutalmazta. A Hild János emlékérem tulajdonosa, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem címzetes docense, gyémántdiplomás építészmérnök.

Körner Zsuzsa



KÖRNER ZSUZSA a BME (akkor Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem) Építészmérnöki Karán 1969-ben jeles diplomával végzett. Már hallgatói terveivel kitűnt évfolyamtársai közül, diplomatervét a Magyar Urbanisztikai Társaság jutalom-ban részesítette. Ugyanebben az évben gyakornoki állást kapott a Városépítési Tanszéken, egy év múlva tanársegédnek nevezték ki, jelenleg is ugyanitt – a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Urbanisztika Tanszékén – dolgozik adjunktusi beosztásban.

Az első években számos városrendezési tervpályázaton szerepelt sikerrel. Oktatási munkája mellett évi négy-öt tervezési munkát vállalt tanszéki megbízások keretében, a tervek többségét kollégájával, Kotányi Zoltánnal készítette. 1985-ben védte meg egyetemi doktori disszertációját, amit az orosz avantgárd építészetéről és várostervezéséről írt. Már e dolgozatából kitűnt kutatói ambíciója és képessége, amit a legutolsó években kiemelkedő sikerrel kamatoztatott.

Az 1970-es években az Ybl Miklós Műszaki Főiskolán vezetett gyakorlatokat, később ugyanitt urbanisztikai előadássorozatok is tartott szakmérnöki tanfolyamon. 1987-ben a karok közötti hallgatói tervpályázatok szervezéséért rektori dicséretben részesült „az egyetem érdekében végzett eredményes munka” elismeréseként. Oktató munkája az Urbanisztika Tanszéken teljesedett ki a tervezési gyakorlatok vezetőjeként, majd egyre gyakrabban előadóként. Mindkét tevékenységében kitűntek kiváló emberi tulajdonságai: rendkívüli szorgalma és munkabírása, pontossága, segítőkészsége, különlegesen erős igazságérzete és – ha ennek szükségét látja – kellő szigora is. Az elmúlt években több tárgy vezetését vállalta el, az építész-hallgatók számára tart nagy sikerű előadásokat a középkori

európai városok építéstörténetéről, ő adja elő a településtervezési ismereteket az egyetem Építőmérnöki Karán. 1990-ben a hollandiai Leeuwarden Műszaki Főiskoláján is tanított, ami nagyban hozzájárult angol nyelvtudása tökéletesítéséhez. Évek óta előad az Építészmérnöki és Építőmérnöki Kar angol nyelvű képzésében. Korábban jó építési képességeire alapozva a tanszéken folyó építészeti tervezési oktatásból is komoly szerepet vállalt. 1988 óta a területrendezési tervezés szakterületén műszaki szakértő, öt éve a központi településrendezési tervtanács tagja.

Az 1990-es évek végétől kezdve oktatási és tervezési munkái mellett rendkívüli fontosságú kutatómunkát végez. Igen részletes jegyzetet írt az európai városépítés történetéről, majd az építésügyért felelős tárca Településrendezési Főosztályától kapott kutatási megbízásokat. Kutatási eredményei (a városszabályozás története, a szabályozásért felelős szervek tevékenysége, XVIII. és XIX. századi építési előírások, a telepszerű lakásépítés története 1945-ig, majd 1945 után) igen komoly mélységű levéltári és térképi kutatásokon alapulnak. E munkáira alapozva, azokat továbbfejlesztve három terjedelmes könyvet adott ki, ezek mindegyike a szakma alapművének számít. Különleges értékük az átfogó szemlélet, a mindenkori indítékok, okok keresése és bemutatása, a kiváló rendszerezés és a gazdag, a megértést segítő szép ábra- és képanyag. Bár nem tankönyvnek készültek, kiválóan alkalmasak főként posztgraduális egyetemi tanfolyamok, PhD. képzés számára. Jelenleg is egy kevésbé feldolgozott témán dolgozik, a hagyományos városi beépítési formák bemutatásán, kialakulásuk és átalakulásuk okainak kutatásán. Várhatóan e munkája újabb szép könyvet eredményez majd.

2005-ben kiemelkedő eredménnyel szerezte meg az egyetemi doktori fokozat mellé a PhD. fokozatot is. A második világháború előtti telepszerű lakásépítésről szóló disszertációját

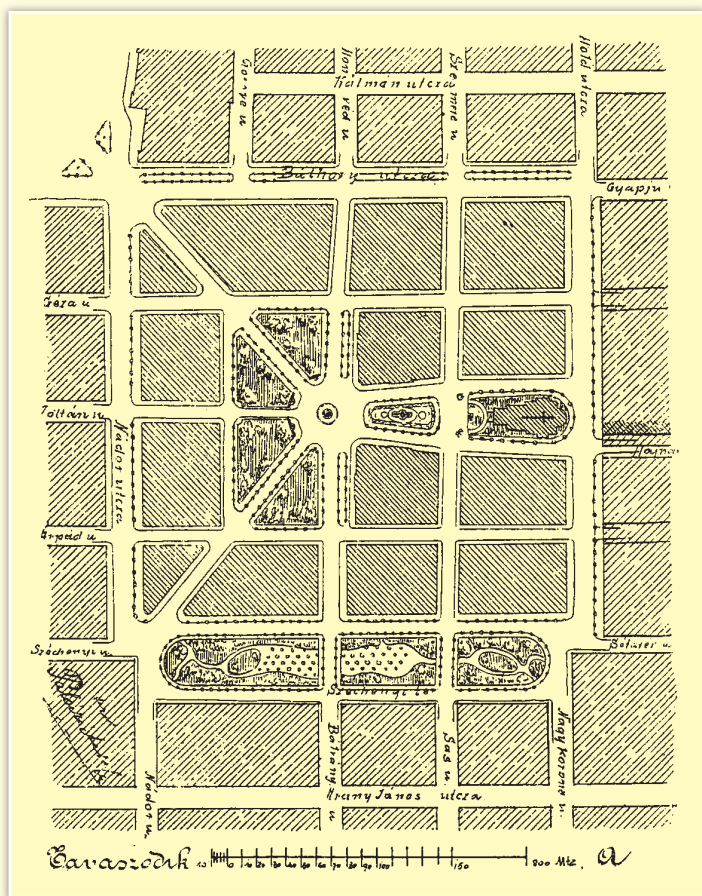
a hazai és nemzetközi lakásügy legelismertebb szakértői is dicsérettel értékelték. Körner Zsuzsa munkáiban és háromgyermekes családja mintaszerű életvezetésében is hagyományt követ, Kossuth-díjas építész édesapját, akinek szorgalmát és tehetségét örökölte, ugyanúgy, mint a hasonlóan építésszé lett bátyja és a zenei élet szervezésében tevékenykedő öccse.



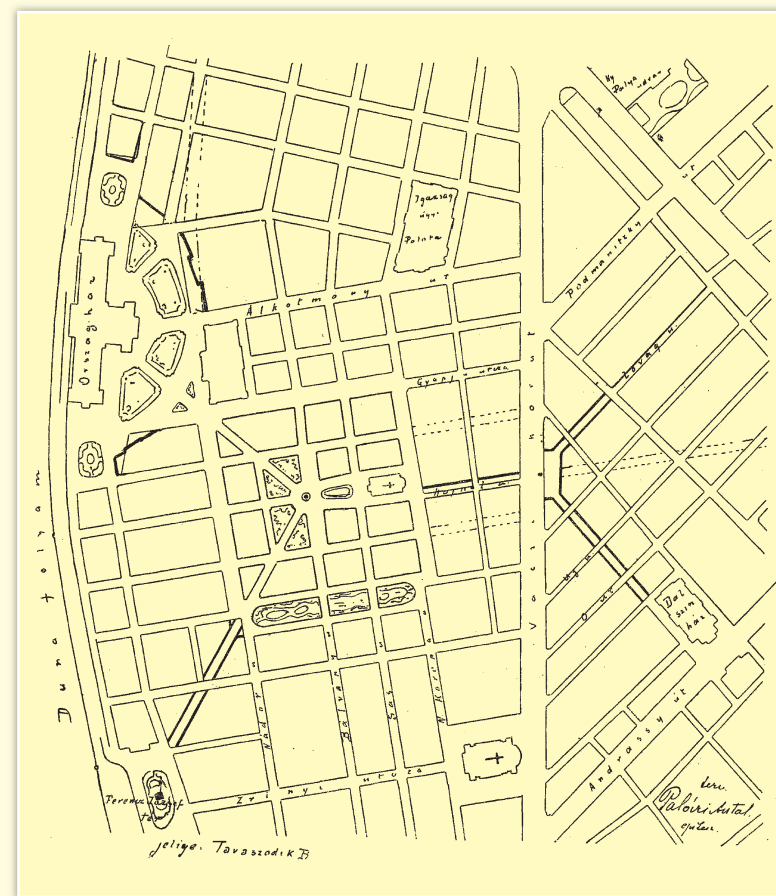
KIADTA az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium
Építésügyi és Településrendezési Főosztálya
a Palóczi Antal-díj átadásának első évében

FELELŐS KIADÓ ■ Dr. Szaló Péter területfejlesztési és építésügyi szakállamtitkár
SZERKESZTETTE ■ Krakler Judit, Településrendezési Osztály
CÍMLAPFOTÓ ■ Szemerey-Kiss Balázs szobrász, az érem alkotója
HÁTSÓ BORÍTÓ ■ Művészet, 3. évfolyam, 1904. 3. szám, p. 157.
TIPOGRÁFIA ■ Dobó Nándor
NYOMTA ÉS KÖTÖTTE ■ Stádium Nyomda
FELELŐS VEZETŐ ■ Gyarmathy László

ISBN 963 06 1017 5

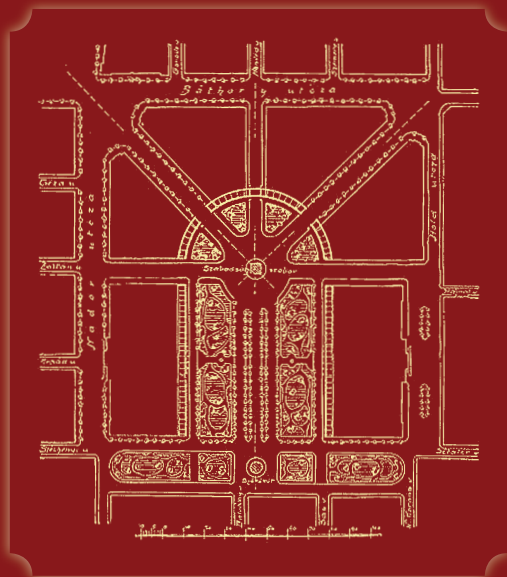


Palóczi Antal pályadíjat nyert terve a Szabadság tér rendezésére
(FITTLER KAMILL: Az újépület terének rendezése,
Magyar Mérnök- és Építész-Egylet közlönye 1892. p. 292.)



Palóczi Antal pályadíjat nyert terve a Szabadság tér rendezésére
– a tágabb összefüggések ábrázolása
(FITTLER KAMILL: Az újépület terének rendezése,
Magyar Mérnök- és Építész-Egylet közlönye 1892. p. 294.)

Palóczy Antal-díj



ÖNKORMÁNYZATI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

BUDAPEST, 2006