

AZ ÚJ KOLOZSVÁRI VÁROSHÁZA

TÖBB ÉVTIZEDE foglalkoztatja Erdély fővárosának szakembereit és közönségét az a kérdés: hol épüljön fel az új kolozsvári városháza? Keresik, hol lenne számára a legméltóbb hely és hogyan oldható meg legcélravezetőbben a városnak ez a nagy kérdése. Valóban beható tanulmányt igényel a kérdés, mert a feladat nemcsak esztétikai, városrendezési, hanem pénzügyi, telekpolitikai, sőt nem utolsó sorban szervezési kérdés is.

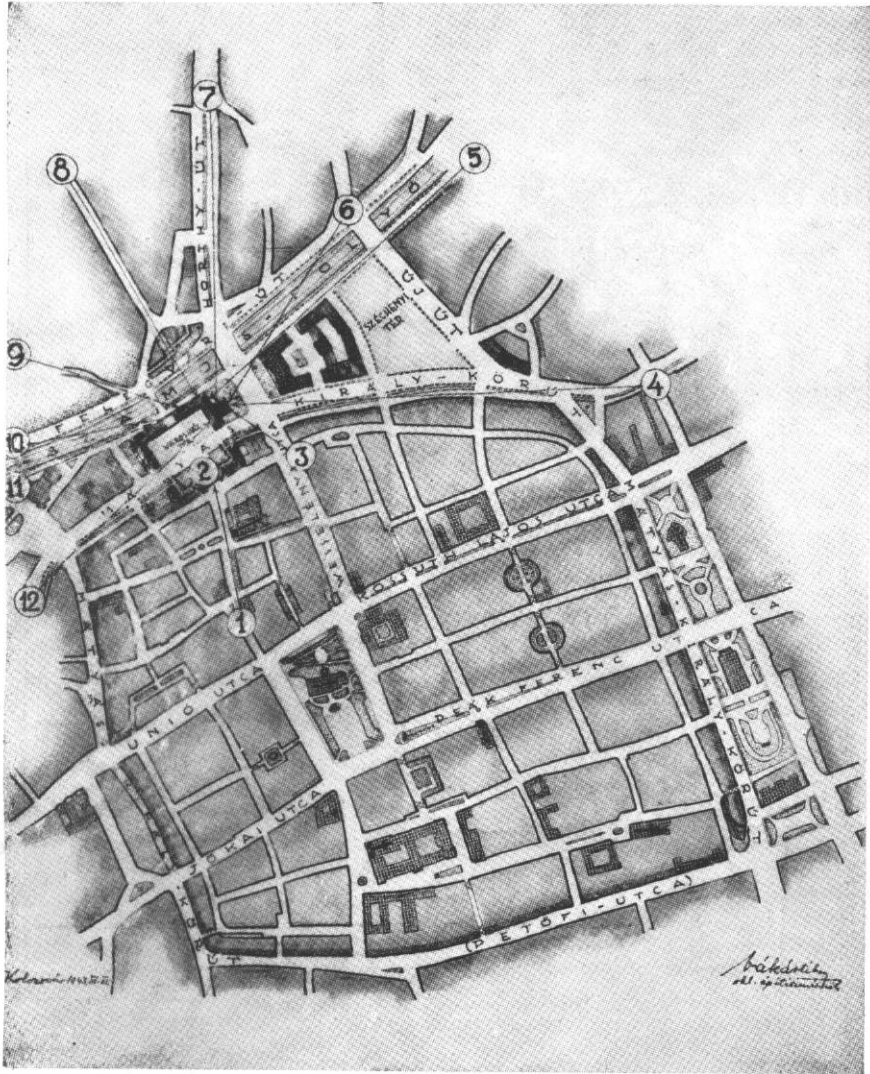
Ez a régi probléma a posta új kolozsvári székházának az építési terve miatt került újból előtérbe. A sürgető feladat az, hogy a posta-palota építésére ki kell jelölni a telket. A posta tulajdonában lévő és kitűnő helyen fekvő tyúkpiaci telkeket – ha a városnak szüksége volna rájuk – más, megfelelő helyen fekvő telektömbbel kellene kicserélni. De ettől függetlenül, már városrendezési szempontból sem odázható tovább a tyúkpiaci üres telkek beépítési tervének az elkészítése. Az ügy sürgős, s így az új városháza helyének a kijelölése is gyors léptekkel halad a döntés felé.

Így vált a századeleji évek problémája ma széles rétegek számára beszéd tárgyává Kolozsvárt, így lett az eddig pusztán műszaki feladat általánosan vitatott kérdéssé.

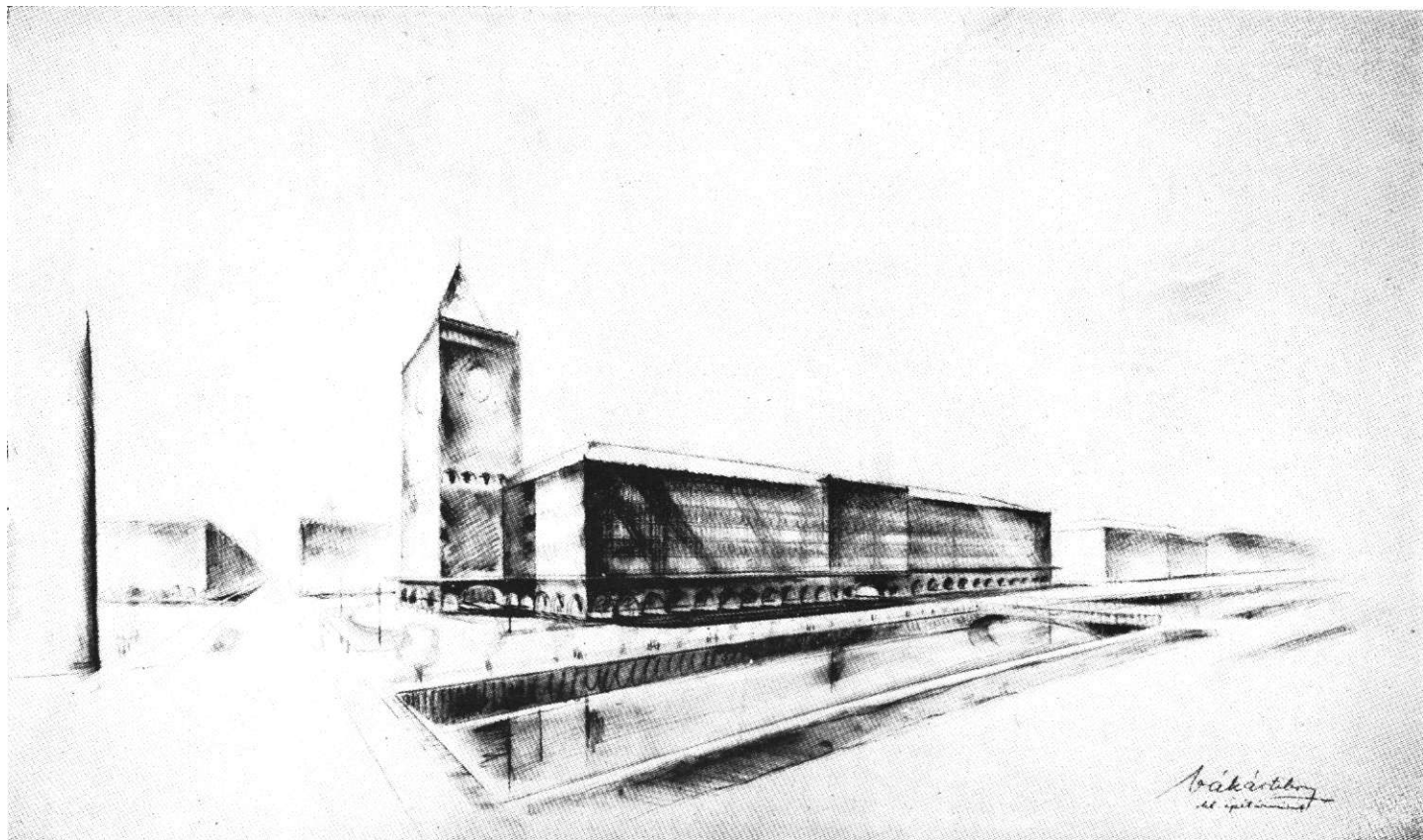
Az illetékesek az 1914–18-as világháború előtt éppen úgy foglalkoztak az új kolozsvári városháza kérdésével, mint később a románok az uralomváltozás éveiben. Tervpályázatok zajlottak le és felélénkült a nagyközönség érdeklődése. 1940-ben azután a felszabadult Kolozsvár friss életkedvvel és teljes erővel látott hozzá a kérdés megoldásához. Különböző terveken dolgoznak a mérnökök, a napilapokban cikksorozatok jelennek meg, a közönség mérlegeli a lehetőségeket s vitaesteken érlelődik Erdély fővárosának nagy építési terve. Amint Firenzében a palazzók építésének korában nyilvános hozzászólások során vitatták meg egy-egy palota főpárkányának megjelenését, úgy nincs ma Kolozsvárt a város sorsát szíven viselő ember, akinek ne volna véleménye az új városháza elhelyezése és felépítése kérdésében.

HOL ÉPÜLJÖN HÁT FÖL az új városháza? Milyen szempontok dönthetik el elhelyezését? Milyen legyen az épület megoldása, építészeti kiképzése? Nézzük meg: melyek a gyakorlati kivitel lehetőségei? Melyek azok a kötöttségek és gazdasági akadályok, amelyekkel számolnunk kell? Melyik a város fejlődését legjobban biztosító megoldás? S végül milyen az az álom, amely testet ölthet, milyen lesz az új városháza kőbeépített költészete?

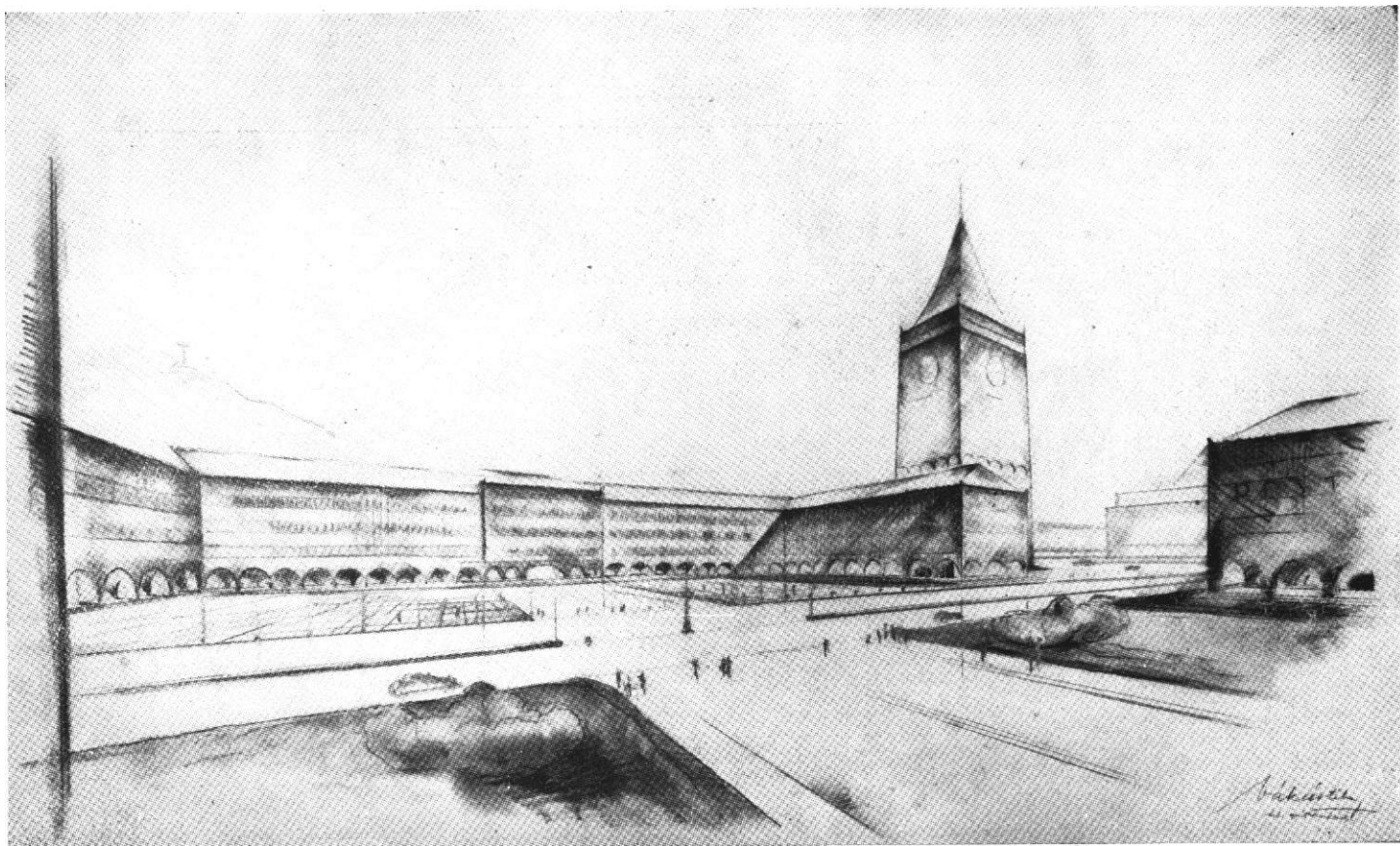
A *pénzügyi* keretek korlátokat szabnak és akadályokat gördítenek a tervező és városrendező építészmérnök elé, de meghatározzák a reális alapot, körvonalazzák, meddig mehet el eszményi elgondolásaiban. Ésszerű határokat szabnak és rideg számításra kényszerítenek. Alaposan meg kell vizsgálnia a telkek értékét, az építési költségeket, tudnia kell: hol fizetődik ki a bontás, he-



1. TERVRAJZ KOLOZSVÁR BELVÁROSÁNAK RENDEZÉSÉRE

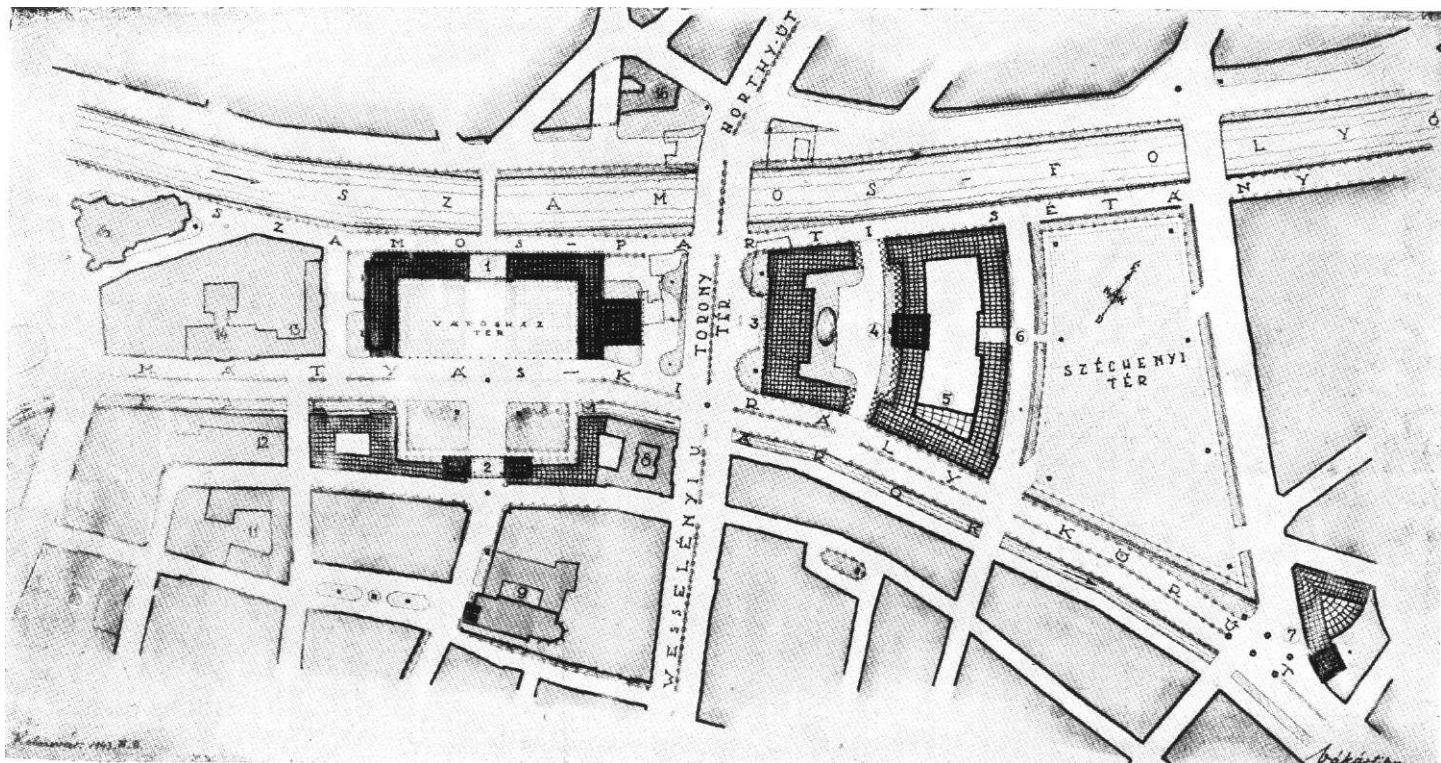


2. AZ ÚJ KOLOZSVÁRI VÁROSHÁZA KÜLSŐ TÁVLATI KÉPÉNEK TERVE
Erdélyi Magyar Adatbank



2. AZ ÚJ KOLOZSVÁRI VÁROSHÁZA BELSŐ TÁVLATI KÉPÉNEK TERVE

Erdélyi Magyar Adatbank



4. TERVRAJZ AZ ÚJ KOLOZSVÁRI VÁROSHÁZA ELHELYEZÉSÉRE

1. Városháza; 2. posta-palota; 3-6. üzletházak; 7. vásárcsarnok; 8. régi posta; 9. ferencrendi kolostor és templom; 10. az egyetem közgazdasági fakultása; 11. Erdélyi Nemzeti Múzeum; 12-14. állami tanintézetek; 15. Nyári Színpark; 16. Astoria-szálló.

lyes-e, ha nagyobb értéket csákány alá enged, milyen mértékben lehet áldozatot hozni akár telektömbök vagy városnegyedek újjáépítése szolgálatában?

Egy új nagy középület fölépítésével kapcsolatban a másik fő szempont az *esztétikai*. Összefügg az előbbivel, mert az építészetben az esztétikai szempont legtöbbször függvénye a pénzügyi lehetőségeknek. Csakhogy míg a pénzügyekben megfontoltan kell számolni, addig tervezés közben fiatalos lendülettel kell előretörni a messze jövőbe. Ennek a teremtő lendületnek kell jellemeznie az építész, aki papírra álmodja egyforma szeretettel a kis családi házakat és hatalmas arányú palotákat. Alkotni kell és nem ragasztgatni. Építeni kell és nem tatarozni, foltozni. S ha kialakultak a végleges tervek, akkor csak egy jel kell és megindul a városrendezési mű megvalósulása. Emberek ezrei kezében égni fog a munka s derűsen vonzó városrészek születnek pompás látványt nyújtó középületekkel, meleg otthonokkal, új magyar élniakarással.

GONDOLATOK A VÁROSRENDEZÉSHEZ

AMIKOR MINDEZT FONTOLÓRA VÉVE meg akarjuk határozni az új városháza helyét, hibát követnénk el, ha csupán egyetlen középület elhelyezésére keresnénk megoldást. Itt többről van szó, mint helykijelölésről vagy éppenséggel egy telek beépítés-módjának meghatározásáról. A kérdésbe jobban belemélyedve, láthatjuk, hogy a városháza elhelyezése a város szervezetében sokoldalú műszaki probléma: hely kérdése, városrendezési, városfejlesztési és város-szabályozási feladat, mely széles körűtekintést, lelkiismeretes viz-szapillantást és merész előrelátást kíván.

Sorra véve a szempontokat, keresnünk kell először a város egész területének, mint mértani síkidomnak a középpontját, azután a beépített, illetve beépítésre kijelölt területek súlypontját. Ennek a vizsgálatnak az eredménye szerint *a város súlypontja a Mátyás király-tér és a Szamos közötti területre esik*. Vizsgálunk kell továbbá a lakósűrűséget, az épületek emeletszámát, a városnak az épülettömegek által megszabott súlypontját, s úgy találjuk, hogy *ez az Óvár és a Széchenyi-tér közé esik*. Fontos ennek a helynek a meghatározása, mert eszményi megoldásnál nem közömbös, hogy a város minden negyedéhez egyformán közel esik-e a városháza, vagy sem.

Az úthálózat alakulása, az épülettömbök és a terek fekvése határozza meg a város forgalmának főirányait. Ezzel egyidejűleg számba kell vennünk a város domborulatait, a terep alakulásait, a hegyek, parkok zöld területeit, a folyó medrét, a tavak fekvését. Mindezek egymáshoz való viszonyát és a várost behálózó utak sűrűségét, irányát, valamint a forgalom nagyságát is meg kell vizsgálnunk mind a gyalogközlekedés, mind a járművek szempontjából. Vigyáznunk kell arra, hogy a városháza helyét a közlekedés főútjára mellé, vagy annak közelében jelöljük ki.

Kolozsvár főútvonalai: *észak-déli* irányban a vasútállomás–Mátyás király-tér–Egyetem-utca, illetve a vasútállomás–Szent

István-út és a betonhídról nyitandó új út; nyugat-keleti irányban a Malom-utca–Széchenyi-tér és meghosszabbítása, az Unió-utca–Kossuth Lajos-utca és végül a Jókai-utca–Deák Ferenc-utca. Az ipari negyed és a gyárövezet fejlődése a Szamos betonhídján túl várható. A legforgalmasabb útszakasz pedig a Wesselényi-útnak a Szamos vashídja környékére eső része. Nem vitás tehát, hogy valahol ezen a környéken kell végcélunkat megtalálnunk. Erre utalnak a természetadta alakulások is: a ma még elhanyagolt, esztétikailag kiaknázatlan Szamos-part, a Fellegvár stb.

Nem közömbös végül a városházának a többi középülettel és a forgalmi gócpontokkal való összefüggése. Ezért érdekelnie kell bennünk annak is, hogy hol helyezkednek el a fontosabb középületek, üzemek, gyárak, vasúti és egyéb forgalmi gócpontok, valamint a város értékes műemlékei, templomai.

Eddig három évtized alatt 16 terv született a kolozsvári városháza elhelyezésére, köztük nem egy első tekintetre is képtelennek tűnő javaslat. A sok közül három lehiggadt, reális terv maradt: az első a városháza mai helyén, a Mátyás király-téren keresi a megoldást, a második a Széchenyi-téren, míg a harmadik a Malom-utcában akarja az új városházát fölépíteni.

Ahhoz, hogy minden szempontból a legmegfelelőbb helyre építsük a városházát, tanácsos jól szemügyre venni az egyes tervbevetett helyek környezetét, gondolnunk kell az utak szabályozására, az épülettömbök helyes kialakítására. Egy ilyen nagyméretű építkezéssel kapcsolatban jó alkalom kínálkozik arra, hogy a várost megfelelően rendezzük. Nem szabad félmegoldásokkal megelégednünk s az efféle kijelentéseknek: „ha jó volt eddig, jó lesz ezután is” nincs helyük.

SOKTERV ÉS GONDOLAT kínálkozik itt megírásra, de helyszüke miatt csak azokra utalok röviden, amelyek szoros összefüggésben állanak a magam városháza-tervével.

Ha megnézzük Kolozsvár belvárosának a térképét, könnyű megállapítanunk, hogy a város alakulása szempontjából nagy hasonlóság mutatkozik Kolozsvár és Budapest belvárosa között. Ismert dolog, hogy Budapesten is, mint sok más külföldi városban, Bécsben, Kölnben nagy körutak épültek a régi várfal irányát követve, a várárok mentén. A várárkok vonala többé-kevésbé ma is feltalálható a körutak alaprajzi vetületein. Ezt a várfalon kívül körbeszaladó körutat a leghatározottabban meg lehet találni Kolozsvárt is. Gyűrű fogja körül a városmagot s mint a többi történelmi városban, ez keretezi a belvárost. Kolozsvárt teljesen nyitva áll a lehetősége annak, hogy kialakuljon a belváros körútja, amit nevezhetnénk „Mátyás király-körút”-nak, csak ki kell fejteni és mérnöki eszközökkel napvilágra hozni. (1. rajz.)

Induljunk el a Malomárok és a Postakert-utca kereszteződésétől a vízfolyás irányával szemben és járjuk körül a belvárost a kiépítendő körút mentén, az óramutató járásával ellentétes irányban. Legelső lépéseinkkel mindjárt egy nagy feladatba ütközünk: föl kell szabadítani a Malomárok északi partját, hogy a körúti for-

galom számára megfelelő széles területsávot kapjunk. Szerencsére több ilyen probléma nem áll fent. A tervezett körút a Timár-utcán, majd a Wesselényi-út keresztezése után a Malom-utcán át vezet a Bartha Miklós-utca, tovább a Hegedüs Sándor-utcán átmenve érinti a Majális-utca alsó szakaszát, azután befordul a Petőfi Sándor-utca, a Bethlen-bástya mellett pedig a Tordai-útba, a Hunyadi-tér és a Hitler-tér érintése után visszajutunk a Postakert-utca, s azon keresztül kiindulási pontunkhoz. Ezen az utolsó rövid szakaszon a Malomárok beoltozva az úttest alatt haladna, módot nyújtva a zavartalan útkereszteződések és csatlakozások megoldására, törésmentes, természetes összeköttetést létesítve a Hitler-tér és a Széchenyi-tér között.

Mindannyian naponta megállapíthatjuk azt is, hogy a Szamospart nincs Kolozsvárhoz méltóan rendezve. A Kolozsvárra ellátogató idegeneket akkor éri a legnagyobb csalódás, amikor a vashídra rálépve megpillantják a Szamost és két – enyhén szólva – rendezetlen partját. A föltáruló kép távolról sem egyezik azzal, amelyet elképzelték. Egymásra zsúfolta, a vízpartra szorult külvárosi jellegű épületek sorai fogadják a szemlélőt.

Ki kell szabadítani a Szamost emberalkotta, ráerőszakolt zártságából és vissza kell lopni a város belsejébe a természetet. Míg a történelmi kép hű megőrzése érdekében a belváros rendezésénél fontosnak tartom a keskeny utcák és szabálytalan alakú belső terecskék megtartását, addig a Szamos-parton, mely a történelmi falakon és a várárkon kívül fekszik, ahol bennünket nem köt a mult, egységes nagy bontást javaslok.

Kolozsvár szamosparti új városrésze számára meg kell tisztítani a Szamos déli partját a betonhídtól fölfelé egészen a Nyári Színkörig, a Szamos északi partját pedig az Astoria-szálló magasságáig. A két part rendezése megragadóan szép új városrésszel, a „Szamosparti-sétány”-nyal gazdagítaná Kolozsvárt. S ha ehhez hozzászámítjuk, hogy a Malom-utca felépülő városház tornya a Horthy Miklós-út szabályozása után már a pályaudvar épületétől látszik, akkor már meg is alkottuk azt a vonzó képet, amelyet a Kolozsvárt megforduló idegenek első benyomásként magukkal visznek majd a kincses városból.

HOL ÉPÜLJÖN FEL AZ ÚJ VÁROSHÁZA?

MEGGYŐZŐDÉSÜNK SZERINT az új városháza helyét keresve, nem lehet a Mátyás király-tér, a Széchenyi-tér, vagy a Malom-utca rendezéséről elszigetelten beszélni. A városháza elhelyezése *nem egyetlen térhez kötött feladat, hanem egy egész városrész rendezésének kérdése.* (4. rajz.) Rendezni kell Kolozsvár belvárosát, figyelembe véve az összes tényezőt, melyek a városháza helyének kijelölésében szerepet játszhatnak. Aki az ehhez szükséges előtanulmányokat lelkiismeretesen elvégezte és a városházát szervesen akarja a város testébe bekapcsolni, aligha juthat más eredményre, mint hogy a Széchenyi-térnek, a Wesselényi-utca torkolatának, a Malom-utcának és a Tyúkpiac területének egységes szemlélése alapján kell az

új kolozsvári városháza helyét megtalálnia. A város területi, lakosság- és forgalmi súlypontját matematikailag és geometriailag meghatározva, előtanulmányaink mind a Malom-utca és a Tyúki piac felé vezetnek. Ezt a most már lebontottnak feltételezett – mintegy 550x220 méter nagyságú – terület áll a tervezés rendelkezésére. A föld jó, telkei értékesek. A városháza a Szamos-partjára és a közlekedés fő ütőerei mellé épülne s a Fellegrvár rendezése után pompás kilátás nyílnék a városháza ablakaiból, valamint épp oly szép képet ígér több irányból is a rálátás a városházára. Közvetlen kapcsolata biztosítva volna a Mátyás király-térrel, a Hitler-térrel, a Szamos északi partjával éppen úgy mint a sétátérrel, a pályaudvarral, a gyári negyedekkel és a kereskedelmi göcponthal.

A főlépülő új városrész Kolozsvár legmodernebb városnegyede lenne, melynek különös értéket adna a „Szamosparti-sétány”, a tervbevetett „Mátyás király-körút”, a Wesselényi-utca és a Malom-utca torkolata meg a vashíd között a díszes „Torony-tér” s legfőként a „Városház-tér”, amelyet a Tyúki piac oldaláról a főlépülő *postapalota* s a Malom-utca oldaláról az új városháza zárna körül. A Szamos vashídját a Horthy Miklós-út és a Wesselényi-út szélességének megfelelően kell kibővíteni; magas vasszerkezetét pedig tanácsos volna a híd pályatesté alá súlyeszteni, hogy a híd fölött, szemmagasságban, szabad áttekintést biztosíthassunk. A Szamos mindkét partján a zavaró építmények eltávolítása után kellő szélességű út vezethető korláttal és növénysegéllyel izlésesen határolva.

A Tyúki piac ma beépítetlen területét *egészben a postapalota számára hagynák meg, s így a terület megmaradna régi gazdája kezében.* A 3–4 emeletes postapalota főpárkányának magassága azonos kell, hogy legyen a városháza főpárkány-magasságával, a két épületet föltétlenül összhangba kell hozni egymással, mert csak így lehetséges a Városház-tér esztétikailag kifogástalan megteremtése. Jelentős nagy előnye ennek a megoldásnak, hogy az új postapalota keleti szárnya szervesen csatlakozhatik a jelenlegi postapalotához. Az épület délről U alakban zárja le a Városház-teret; középen pilonszerű épület-kiemelés biztosítható 5–6 emelet számára. Az így kialakított épület – a régi posta nélkül – 3200 négyzetméterrel 660.000 légméter beépítését jelenti. A pilon alatt a Ferencrendiek-útja futna be a parkos déli és a kőlapburkolattal ellátott északi belső térre. Itt bő alkalom nyílik a szebbnél-szebb képek kialakítására. Tengely-lezárások, átlátások, távlati hatások, szobrok emelése és park létesítésének sokféle változata kínálkozik. Érdekes feladat és finom érzéket kíván az Óvár és a XX. századot jelképező Városház-tér találkozásának megoldása.

Éppen így rendezésre szorul a mai zeg-zúgos és három különálló részre tagolt s az egységes térhatást teljesen nélkülöző Széchenyi-tér. Különösen abban az esetben, ha a Malom-utca és a Tyúki piac területén megalkotjuk a Városház-teret, akkor a Széchenyi-tér Wesselényi-utcai torkolatát le kell zárunk egy üzletház céljaira igen előnyösen felhasználható épülettel s a tér helyett csak a többször említett Mátyás király-körút torkolna bele a Wesselényi-útba, a Városház-térrel átellenben. A mai Széchenyi-tér helyén egy

új egységes térhatású, körülbelül 160x300 méter nagyságú tér alakulna ki, amelyet nyugatról egy új üzletház, keletről pedig a betonhidről kiinduló új út határolna. Az új központi vásárcsarnok számára a Széchenyi-tér keleti csúcsán megfelelő hely kínálkozik. Magát a csarnokot 300 négyzetméteren emelt, üvegtetős, szellős, részben emeletes épületként képzeljük el. Ez a csarnok szerves kiegészítője volna a rendezett és egységesített Széchenyi-térnek. A térbe az összes főforgalmi utak bekapcsolódnának, forgalma tehát a legkisebb mértékben sem szenvedne kárt, viszont a tér nagy kőlapokkal borítva és világító felszereléssel izlésesen ellátva, kellemes látványt nyújtana.

A VÁROSHÁZ ÉPÜLETE

MILYEN LEGYEN AZ ÚJ VÁROSHÁZA tömegelosztása, megjelenése, hogy méltón képviselje Erdély fővárosát az idegenek és Kolozsvár rajongói előtt? Milyen legyen tehát az építészeti mű, melyben helyet kapnak a várost kormányzó hivatalok?

A fent részben felsorolt tervezési elveken kívül fontos továbbá, hogy az új városháza épülete *szabadonálló* legyen; beépítés előtt kellőképp meg kell vizsgálni, a *tájolás, szélirány, megvilágítás, hőátadás és terepemelkedés* adatait. Az épület által részben körülzárt tér megtervezése szempontjából lényeges, hogy a *nap és szél járása* tekintetében, valamint *akusztikailag* is megfelelő legyen. Nem tartjuk jelentéktelennek azt a szempontot sem, hogy *az új városházának az Óvár meghittebb épületeitől kissé távolabb kell esnie*, hogy azokat tömegével ne nyomja, s azok pedig a városháza stílusegységét meg ne bontsák. Mindezekon túl gondosan kell az új városházát elhelyezni *a városkép és az urbánus jelleg* szempontjából is. Az új palotának mind gyűlések tartására, mind magasrangú személyiségek fogadására megfelelő termekkel és csarnokokkal, tömegek felvonultatására és egyéb szabadtéri ünnepek céljára megfelelő térrel kell rendelkeznie. Mindezek a feltételek arra utalnak, hogy *az új városházának a Szamos partján kell fölépülnie*.

A városháza legmegfelelőbb helye a Malom-utca és a Szamos-part között fekvő terület és megépítésre legalkalmasabb egy, aljával a Szamos-part felé forduló U alakú megoldás. (2. rajz.) A három oldalról körülvevő térrel a város felé fordul az épület, barátságos fogadtatást biztosítva az érkezőknek. (3. rajz.) A postapalota által négyszögge zárt tér 100x100, azaz tízezer m² alapterületű. E beépítési módtól eltérő T, L vagy más alakú elrendezések nemcsak a városrendezés, hanem a tervező építésmérnök feladatát illetőleg is kevésbé célszerű megoldások.

Az épület keleti szárnyához szervesen csatlakozik a „Városház Tornya”. Ez a torony jellegzetes része lesz a városnak. Szinte azt mondhatnók: jelképe, miként a Szent Mihály-templom, vagy Fadrusz főtéri Mátyás-szobra. Éppen ezért nemcsak az épületet, hanem a tornyot is izléssel és odaadó gonddal kell megtervezni és a Szamos partjába gyökereztetni. A szamosparti homlokzat földszíntjén pillérek végigfutó árnyékvető, valamint a homlokzat élénkítésére er-

kély készülne. A négy négyzetméteres kőlapburkolatú teret színes mozaik-beosztás és stílusos lámpa-oszlopok díszítenék, a körút felől architektónikus lezárás volna javasolható.

A kolozsvári új városháza épületének adatai hozzávetőleg a következők volnának: hossza 150 méter, kifejtve 220 métert tesz ki. Traktusa, azaz menetmélysége átlag 15, helyenként 20 méterben határozható meg. A beépített földszint alapterülete 4000 m²; négy emeletet feltételezve – s a torony további emeletmagasságait és a pincét beleszámítva – összesen 28.000 m² áll rendelkezésünkre, ami kerekén százezer légmétert jelent.

HA A VÁROSHÁZA ÉPÜLETÉT az egész várossal összefüggésben szemléljük és sorra vesszük a rálátásokat, akkor meggyőződhetünk arról, hogy az egész városrészre kiterjedő tanulmányok nem voltak hiábavalók.

Kitűnő rálátás nyílik a városház épületére Bocskay szülőházától, vagy ha úgy tetszik, Mátyás király szülőháza mellől. Innen a postapalota diadalívén keresztül pillantjuk meg a városháza épülettömbjét (1). De talán még ennél is szebb városkép nyílik a posta-épület tövéből, a városháza belső udvarát a diadalív alól nézve (2). A Wesselényi-utcából jól érvényesül a keleti homlokzat (3). Az Apácai Cseri János-utca felől már messziről jól látható a Városház Tornya (4), ugyancsak távoli rálátás nyílik az épületre a Szamos déli partjáról (5). A Szamos-part északi kibontása után onnan is már 5–600 méter távolságból élvezhető, sikerült városkép tárulna elénk (6). Legértékesebb azonban valamennyi közül a Horthy-út felől megpillantott kép (7). Ugyanis ebből az irányból érkezve kapja a város szépségeit kereső idegen a legelső benyomást. A vasútállomás felől közeledve, már egy kilométer távolságból láthatja a jellegzetes tornyot. Ezt a képet sokezer idegen viszi majd magával örök emlékül. Ne feledjük azonban, hogy az Erzsébet-út magasabb szakasza felől is a tervezett árkád-lezárásokon át szintén látható a városháza egy része (8). A Fellegvár kilátójáról mintegy madártávlatból érvényesül az épület 150 méter hosszú homlokzata a Szamos előterével (9). A Nyári Szinkör felől (10) vagy a Szamos északnyugati partjáról (11) szintén jól látható az épület tömege, nemkülönben a Fürdő-utca újjárendezett torkolatából (12) (L. 1. rajz.)

Végül fölösleges is talán hangsúlyoznom, hogy a sok nagyvonalú építészeti szépség mellett számtalan alkalom kínálkozik a részletek ízléses, finom megoldására. Ezek felsorolásához kimeríthetetlen sokaságuk miatt hozzá sem kezdek.

A MÁTYÁS KIRÁLY-TERET mindenesetre meg kell hagyni történelmi hangulatában. A városháza mai helyén új épületet emelni, vagy akár *a régít toldásokkal javítani és bele hivatali helyiségeket erőszakolni nem célszerű*. A modern városrendezőnek nem ötven vagy száz esztendőre, hanem középületek esetében sokszorososan hosszabb időre, a város kialakítása szempontjából pedig több évszázaddal előre kell gondolnia. Most kitűnő alkalom nyílik a rendezésre s

megvan a lehetőség arra, hogy Európa keleti bástyájának fővárosában időtálló remeket alkossunk. Viszont lelkiismeretlenség volna ma olyat építeni, amiről előre tudjuk, hogy nem maradandó és nem jelent végleges megoldást. Szűkkeblőséggel nem lehet várost rendezni. Soha jóvá nem tehető, kényelmetlen építkezések hatalmas anyagi és erkölcsi veszteséggel járnak a késő jövőre. A mai nemzedék szűkkeblőségének árát a jövő nemzedék adja meg súlyosan. Ezért mi, erdélyi építészek, műszaki emberek és művészek csak a szívünkre és képzeletünkre hallgathatunk s nem rendelhetjük alá magunkat a szürke hétköznapiaknak, amikor esztétikailag a legszebb és gyakorlatilag a leghasználhatóbb új kolozsvári városháza fölépítésére javaslatot teszünk.*

VÁKÁR TIBOR

*E tanulmányban elmondottakat a szerző a Kolozsvári Mérnök- és Építész-Egylet 1943. március 15-i ülésén ismertette. Az itt előadott gondolatok részben vagy egészben való megvalósításának s a szükséges tervek elkészítésének minden joga a szerzőt illeti.