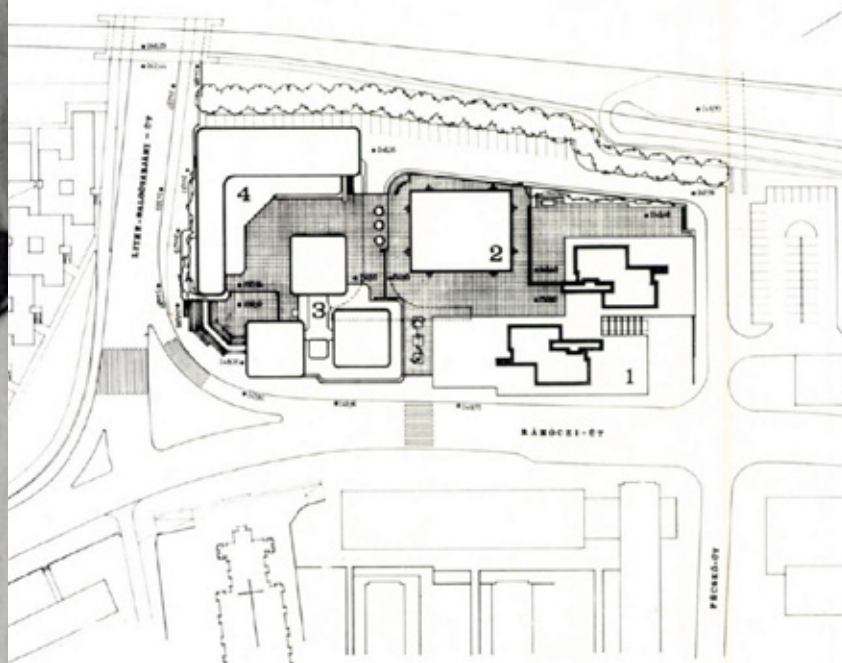


MŰEMLÉK- VÉDELEM

LXVI. évf.

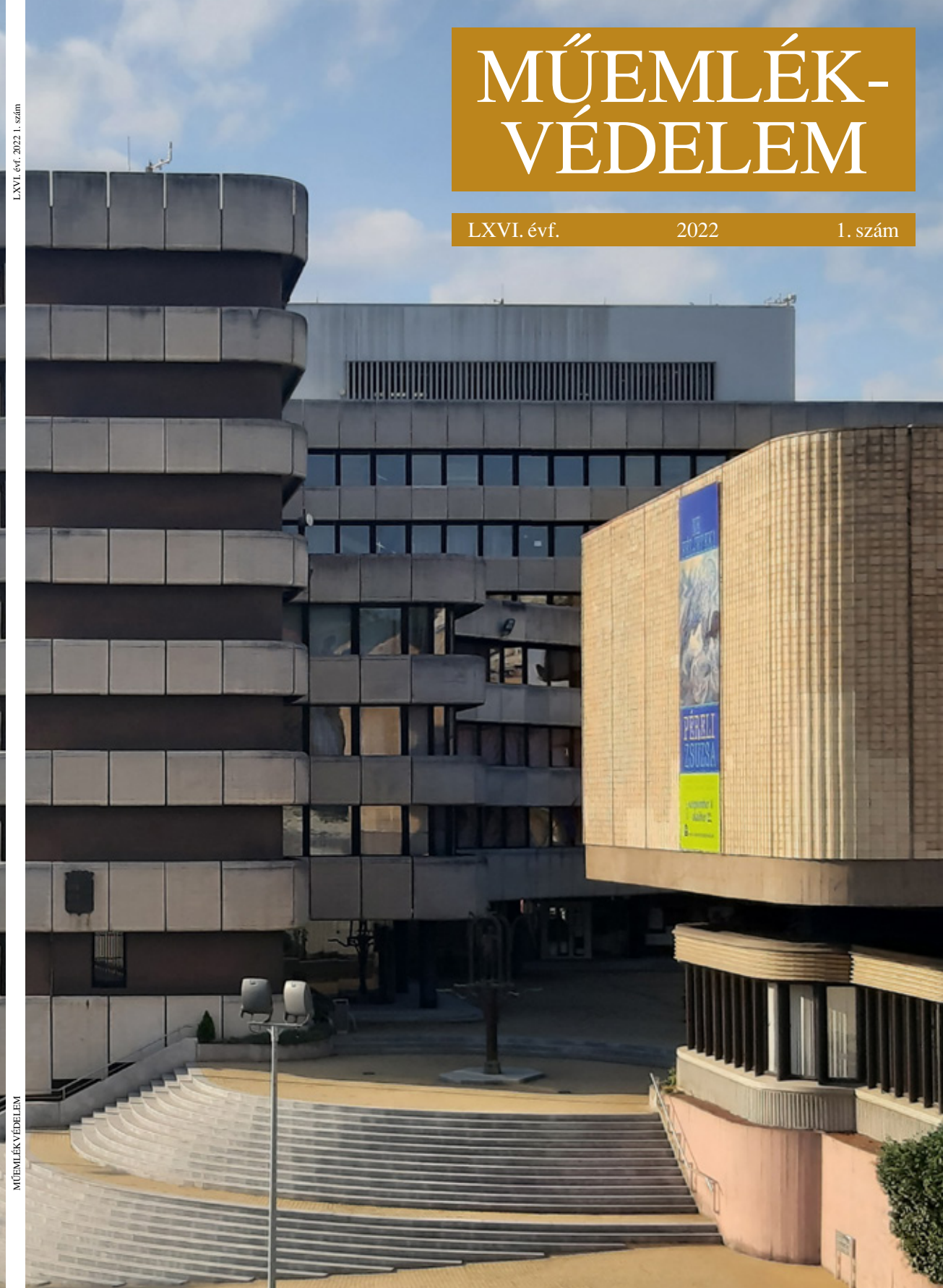
2022

1. szám



MŰEMLÉK-VÉDELEM

LXVI. évf. 2022 1. szám



MŰEMLÉKVÉDELEM

A MAGYAR MŰEMLÉKVÉDELEM KIADVÁNYA
LXVI. évf. 2022 1. szám

A kiadvány megjelenéséért felel:



MINISZTERELNÖKSÉG
Építésügyi és Örökségvédelmi Helyettes Államtitkárság

Alapította: Gerő László
Szerkesztőbizottság: Bogнар Gábor, Deák Krisztina, Fejérdy Tamás, Győr Attila, Koppány András, Krähling János,
Nagy Gergely Domonkos, Ritók Pál, Veöreös András
Főszerkesztő: Vukosavljev Zorán
Szerkesztőségi asszisztens: Szólik Krisztina; telefon: 06-1-795-2416
A Műemlékvédelem korábban megjelent példányai az ÉTK. Kft. könyvesboltjában (1074 Budapest, Hársfa u. 21.)
megvásárolhatók, illetve megrendelhetők a 2022. évi kiadványok megrendelhetők a konyvesbolt@etkkft.hu címen.

TARTALOMJEGYZÉK / CONTENT

A XXX. ORSZÁGOS MŰEMLÉKI KONFERENCIA TANULMÁNYAI AZ 1945 UTÁNI ÉPÍTÉSZETÜNK VÉDELMEÉRT I.
*THE 30th NATIONAL CONFERENCE OF MONUMENTS ON THE PROTECTION OF OUR POST-1945
ARCHITECTURE – STUDIES I*

150 éves a magyar intézményes műemlékvédelem – Henszlmann Imre törvényjavaslata történeti értékeink megőrzése és egy országos hivatal létrehozása érdekében (1869) / <i>150th anniversary of the institutionalized monument protection in Hungary – The bill presented by Imre Henszlmann in order to preserve our historical values and to establish a national office (1869)</i>	1
Nagy Gergely: Bevezetés az 1945 utáni építészetünk védelméért Salgótarjánban megrendezett XXX. Országos Műemléki Konferencia tanulmányai elé Salgótarjáni Felhívás '45 utáni építészetünk védelméért / <i>Introduction to the studies presented at the 30th National Conference on the Protection of Monuments held in Salgótarján for the protection of our post-1945 architecture</i>	5
Salgótarjáni felhívás '45 utáni építészetünk védelméért / <i>Salgótarján manifesto for the protection of our post-1945 architectural heritage</i>	8
Arnóth Ádám: Veszélyeztetett építészeti örökség – a 20. század második felének műemlék-helyreállításai / <i>Endangered architectural heritage – monument restorations in the second half of the 20th century</i>	12
Fejérdy Tamás: Helyreállítások műemlékvédelme / <i>Monument protection of restorations</i>	21
Csengel-Plank Ibolya és Csengel Péter: Tárművészet és építészet a '45 utáni Budaörsi Repülőtéren / <i>Co-art and architecture at post-1945 Budaörs Airport</i>	27
Gáspár Orsolya: Megfagyott modern – héjszerkezeteink építészeti világa / <i>Frozen Modern – the architectural world of Hungarian shell structures</i>	39
Mednyánszky Miklós: Felkiáltójelek az ég alatt – Érték-e az aknatorony? / <i>Exclamation marks under the sky – Are mine towers historical values?</i>	48
Veöreös András: Korszakos érték a buszpályaudvarokon / <i>Period-related values at bus stations</i>	58

Vendégszerkesztő: Nagy Gergely

A kiadvány tanulmányai lektoráltak.

A címlapon a salgótarjáni városháza és múzeum épületegyüttese fotója (Vukosavljev Zorán), a hátsó borítóíven a városháza előtti köztér-fórum archív fotója (közli: Magyar Építőipar 1989/1-2. 65.) és beépítési terve (Magyar Építőművészet 1976/1. 40.), valamint a díszteri beépítésben a Pécskő üzletház és a Karancs szálló archív fotója (MÉ 1969/2. 17.) szerepelnek.

Kiadásért felelős: Miniszterelnökség,
1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 2-4.
Nyomdai előkészítés, terjesztés: Építésügyi Tájékoztatási Központ Kft.
1074 Budapest, Hársfa u. 21.
Mohr László ügyvezető
Karácsony Tiborné kiadóvezető
telefon: 06-30-278-4247, e-mail: e.karacsony@etkkft.hu
Azonossági szám: 4/2022
Tipográfia: WOW Stúdió Kft.
Nyomdai munkák: Virtuóz Kft.
Felelős vezető: Tolonics Gergely
INDEX: 25 585; ISSN: 0541-243



150 ÉVES A MAGYAR INTÉZMÉNYES MŰEMLÉKVÉDELME

Henszlmann Imre törvényjavaslata történeti értékeink megőrzése és egy országos hivatal létrehozása érdekében (1869)

(főszerkesztő)

150TH ANNIVERSARY OF THE INSTITUTIONALIZED MONUMENT PROTECTION IN HUNGARY

The bill presented by Imre Henszlmann in order to preserve our historical values and to establish a national office (1869)

(editor-in-chief)

*In 1872, as a result of several years and decades of committed efforts, the first institutionalized form of an idea was realized with the establishment of the Műemlékek Ideiglenes Bizottsága (=Temporary Committee on Monuments). At the initiative of those dedicated to the preservation of historical values, this scientific and operational organization, even if initially only with a small group (with the participation of rapporteur Imre Henszlmann, president Ágoston Szalay, vice president Lajos Hegedűs, and architect Frigyes Schulek), established the intellectual context of the relationship with our monuments, which approach could later be embodied in legal aspects too. In addition to the 150th anniversary of the institutionalized monument protection in Hungary, this year we can welcome the 66th volume of the scientific periodical **Műemlékvédelem** (=Monument Protection), founded by former heirs. This year's issues aim to pay special attention to those activities in which processes can be identified that are comparable in value to a century and a half of tradition and represent high standards along modern principles as well. As a preamble, the proposal of the archaeologist-art historian Imre Henszlmann is quoted, who played a decisive role in developing the institutional system of the protection of monuments in Hungary, which proposal carefully formulated the intellectual expectations. Prepared by Minister of Religion and Public Education József Eötvös, but only about two years later, on April 7, 1872, Minister Tivadar Pauler established the first Hungarian monument protection organization, the Temporary Committee on Monuments.*

PROPOSAL

on the maintenance, conservation and renovation of historic buildings and monuments and antiques.

- 1. Historic buildings and monuments are to be placed under national protection and under the supervision of the government.*
- 2. Damaging them is prohibited, wrongdoers must be prosecuted by the police.*
- 3. Although the owner is entitled to maintain and expediently repair the monuments; however, if the owner could not maintain or renovate them in the style of their age: they are subject to state action, and in this case not only the buildings but also their land can be expropriated by the government in accordance with the Article LV of Act 1869.*
- 4. A national archaeological inspectorate based in Buda-Pest will be organized to maintain, restore and expropriate historical monuments, which institution will be subordinated to the Ministry of Religion and Public Education.*
- 5. This inspectorate consists of a national inspector; a secretary and a publisher; the latter also being an archivist.*
- 6. For the time being, the inspectorate provides a national archaeological council to be established for preserving the monuments with three specialists to be appointed for this purpose.*
- 7. The members of this council are the conservators and correspondents to be appointed in the countryside, who will hold this office as honorary officers.*

8. *The inspectorate should extend its responsibility to movable antiques of historical and artistic value, and endeavors, if possible, to acquire them in their original form or at least in a faithful copy, primarily for the Hungarian National Museum, and secondarily for a rural museum.*
9. *On the recommendation of the National Archaeological Council, the Minister of Religion and Public Education submits to the Parliament the proposal required for administration and for the search, excavation, drawing, renovation, maintenance, possible expropriation of monuments and the acquisition of movable antiques.*
10. *The Minister of Religion and Public Education is entrusted with the implementation of this law.*

JUSTIFICATION

I am submitting a bill to the Parliament, the subject of which has already become a reality in the homeland if not in the House. This topic, even if it does not relate to everyday material need, is all the more associated with the spiritual and reverential need for our past and our future; for if we do not act here and now, it is feared that we will not have anything to deal with later.

The subject of my bill is a measure on historical monuments in the form of a national inspectorate.

It is desirable to establish this national inspectorate for two types of monuments: real estate and movables;

a) the former group includes: pre-Roman stone or earth constructions and tumuli, Roman and medieval historical structures such as: temples, towers, castles, forts, standing camps, baths, aqueducts, milestones, tombs, sarcophagi, sacrificial and votive altars, town halls, monasteries, chapels, ancient funeral lamps, so called Devil's Dykes or Csörsz Ditches, Roman ramparts, or rings, that is, fixed structures to be called by any name;

b) movable antiques include: reliefs, sculptures, enamels, mosaics, paintings, painted boards and windows, miniatures, weapons, religious ceremonial instruments, furniture, musical instruments, crowns, clothes, rings, coats of arms, medals, seals, bracelets, pendants, all kinds of vessels, that is, antiques with old historical or artistic value to be called by any name.

A national measure or at least a central supervision for the protection of monuments already existed in Hungary; because when the absolute government set up the Central Archaeological Commission in Vienna in 1856, its influence was extended on Hungary until 1861. It can be said that during those five years far fewer monuments and antiquities went to waist in Hungary than in a similar period either before or after. Also, on a larger scale we only started to know what we possess; how many monuments have survived and how to get acquainted with the ones that have not yet come to our knowledge.

I hope that among the good and expedient measures that the absolute government (despite its illegal operation) has introduced in our country, neither our Parliament nor our government will allow this matter to be suspended.

This view was shared by the former Governors' Council itself, which, in almost seven years of correspondence with the Academy, urged national supervision of the monuments. However, the Council's days have passed, and it has left this matter, among many others, to the legacy of the present ministry, which has finally supported it in its latest budget.

In the last seven years, many of our monuments have permanently disappeared or been destroyed, as evidenced by the unsuccessful calls and requests for act issued by the Archaeological Committee of the Hungarian Academy of Sciences.

To give just one example: our most famous, best known and most esteemed monument is the Cathedral of Košice; this was distorted to ridicule by nonsense and ignorant pride after 1861; I call on the honorable representative of the City of Košice, who, if I am well informed, as the mayor "magna pars fuit" (had a big part in it) that the city of Košice voted 10,000 forints a year – hoping for something different than what was actually realized.

The striking case in Košice, which is almost equivalent to vandalism, has been and continues to be followed in many other places.

Currently, as the railways under construction are ploughing deep furrows in countless regions of Hungary, many antiques are rising from their 'grave'; but most of them, which could become gems of our National Museum and provide a wealth of material for scientific research, will be brought abroad, most notably to Vienna, which city is already rich in this respect.

Here, therefore, prompt and vigorous assistance and prestigious official action is needed so that what is still there and is found again will not be damaged, lost or brought abroad. However, this position cannot be fulfilled by the Archaeological Committee of the Academy, which has dealt with this matter so far, partly due to its cumbersome response, partly due to the lack of directness and sufficient authority, only the establishment of a national institute can help here.

*For all these reasons, I recommend my bill to the Honorable House for consideration and adoption.
(By Imre Henszlmann on December 16, 1869)*

1872-ben több éves-évtizedes elkötelezett kezdeményezések hatására egy idea első intézményesült formája valósulhatott meg azzal, hogy létrejött a Műemlékek Ideiglenes Bizottsága. A történeti értékek megőrzésében elhivatottak kezdeményezésére e tudományos és operatív szervezet, mégha kezdetben csak kis létszámmal is (Henszlmann Imre előadói, Szalay Ágoston elnöki, Hegedűs Candid Lajos elnökhelyettesi és Schulek Frigyes építész közreműködésével), de megalapozta műemlékeinkhez való viszonyunk szellemi környezetét, mely későbbiekben már jogszabályi vonatkozásokban is testet ölthetett. A hazai intézményesült műemlékvédelem 150 éves évfordulója mellett idén – egykori örökösök alapításában létrejött – **Műemlékvédelem** című tudományos periodika 66. évfolyamát köszönhetjük. Az idei év lapszámai különös figyelmet kívánnak fordítani azokra a tevékenységekre, melyekben a másfél évszázados hagyományhoz értékekben mérhető és a korszerű elvek mentén is magas színvonalat képviselő folyamatok azonosíthatók. Ehhez preambulunként idézzük fel a hazai műemlékvédelem intézményi rendszerének kialakításában meghatározó szerepet vivő Henszlmann Imre régész-művészettörténész szellemi elvárásokat gondosan megfogalmazó javaslatát. Eötvös József vallás- és közoktatásügyi miniszter előkészítésében, de csak mintegy két évvel később, 1872. április 7-én Pauler Tivadar miniszter létrehozta az első magyar műemlékvédelmi szervezetet, a Műemlékek Ideiglenes Bizottságát.

TÖRVÉNYJAVASLAT

a történeti és műemlékek, és régiségek fenntartásáról, biztosításáról és kijavításáról.

1. A történeti építmények és műemlékek országos védelem és a kormány felügyelete alá helyeztetnek.
2. Megkárosítása tilos, a kárttevők rendőri úton fenyítendőek.
3. Fenntartása és célszerű javítása a birtokost tulajdoni jogánál fogva illeti ugyan; ha azonban a birtokos azokat fenntartani és koruk szerinti stílusban kijavítani nem bírná vagy nem akarná: azok az állam intézkedése alá esnek, s ezen esetben nemcsak az építmények, hanem azok területének kisajátítása is a kormány részéről az 1869-ki LV. t.c. értelmében foganatosítható.
4. A történeti s műemlékek fenntartásának, javításának és kisajátításának eszközzésére egy Buda-Pesten székelő országos régészeti felügyelőség rendszeresítettik, mely a vallás és közoktatásügyi minisztériumnak rendeltetik alá.
5. Ezen felügyelőséget képezik: egy országos felügyelő, egy titkár és egy kiadó, mely utóbbi egyszersmind levéltárnok is.
6. A felügyelőség egyelőre három, erre kinevezendő szakférfiúval képezi az emlékek fenntartására felállítandó országos régészeti tanácsot.
7. Közégeit e tanácsnak képezik a vidéken kinevezendő konzervátorok és levelezők, kik e tisztséget tiszteletből viselik.
8. A felügyelőség kiterjesztendi gondját a történeti és műbeccsel bíró ingó régiségekre is, és igyekezendik, amennyiben lehet azokat eredetiben, vagy legalább hű másban, elsősorban a magyar nemzeti múzeum, másodikkban valamely vidéki múzeum számára megszerezni.
9. Az országos régészeti tanács javaslatára a vallás és közoktatásügyi miniszter terjeszti az ügykezelésre, valamint az emlékek felkeresése, felásatása, lerajzolása, javítása, fenntartása, netaláni kisajátítása és az ingó régiségek megszerzése végett szükséges előírányzatot az országgyűlés elébe.
10. Ezen törvény végrehajtásával a vallás és közoktatásügy, miniszter bízatik meg.

INDOKOLÁS

Oly törvényjavaslatot teszek le a ház asztalára, melynek tárgya, ha ugyan nem a házban, a hazában már valóság volt. E tárgy, ha a mindennapi anyagi szükségletet nem illeti, annál inkább a szellemi, a kegyeleti múltunk és jövőnk iránt; mert ha itt most nem intézkedünk, félő, hogy majd nem leend mi iránt intézkednünk.

Törvényjavaslatom tárgya a *történeti és műemlékek körüli intézkedés országos felügyelet alakjában*.

Ezen országos felügyelet kétféle műemlékre kívántatik, az ingatlanokra és az ingókra;

a) amazok sorába tartoznak: a római kor előtti kő- vagy földalkotmányok és halmok, a római és középkori történeti építmények, mint: templomok, tornyok, várak, erődök, álló táborok, fürdők, vízvezetékek, mérőföld mutatók, síremlékek, szarkofágok, áldozati és fogadalmi oltárok, községházak, kolostorok, kápolnák, halotti mécsesek, úgynevezett ördög vagy Csörszárkok, római sáncok azaz gyűrűk, szóval minden néven nevezendő meghatározott helyhez kötött építmények;

b) az ingó műemlékek közé sorozzuk: a domborműveket, szobrokat, zománcokat, mozaikokat, képeket, festett táblát és ablakot, miniatűröket, fegyvereket, vallásos szertartási eszközöket, bútorkat, hangszereket, koronákat, ruhákat, gyűrűket, címereket, érmekeket, pecséteket, karperecét, násfát, mindennemű edényt, szóval minden néven nevezendő régi történeti vagy művészeti beccsel bíró régiséget.

A műemlékek iránti országos intézkedés vagy legalább központi felügyelet nálunk már létezett; mert midőn az abszolút kormány 1856-ban felállította Bécsben a középponti régészeti bizottmányt, kiterjesztette ennek hatását Magyarországra is egész 1861-ig, és mondhatni, hogy azon öt év alatt sokkal kevesebb műemlék és régiség ment veszendőbe Magyarországon is, mint hasonló időszakban akár előbb, akár utóbb; mondhatni, hogy nagyobb mérvben csak akkor kezdtük megismerni, mink van, mennyi maradt fenn és miként kell megismerkedni a tudomásunkra még nem jutottal.

Remélem, hogy azon jó és célszerű közt, mit az abszolút kormány törvénytelenége dacára nálunk meghonosított, nem fogja tovább szünetelni engedni e tárgyat sem országgyűlésünk, sem kormányunk.

E nézetben volt maga a hajdani helytartótanács is, mely csaknem hét évi levelezésben az akadémiával sürgette az országos felügyeletet a műemlékekre. Azonban már számolva voltak napjai, és sok más közt ezen ügyet is örökségül hagyta a jelen minisztériumra, mely ezt legújabb ki költségvetésében elvégre felkarolta.

Az utóbb lefolyt hét év alatt számos műemlékünk végképpen vagy elenyészett vagy megrontott, tanúsítja ezt a magyar tudományos akadémia régészeti bizottmányának siker nélkül tett sok felszólítása és kérelmezése.

Hogy csak egyetlen példát hozzak fel: legjelesebb legismertebb és legtöbbre becsült emlékünk a kassai székesegyház; ezt az értelmetlenség és tudatlan gőg 1861 után a nevetségig elferdítette; felhívom tanúul Kassa város tisztelt képviselőjét, ki ha jól vagyok értesülve, mint polgármester „magna pars fűit” abban, hogy Kassa városa a templom tatarozására, hiszen mást remélvén, mint mi valóban történt, évenként 10,000 forintot megszavazott.

A kassai flagrans esetet, mely határos a vandalizmussal, számos más helyen utánozták és utánozzák még ma is.

Jelenleg, midőn a vasutak mély barázdákat húznak hazánk számtalan vidékén, sok régiségek támadnak fel a föld sírjából; de nagy része, mely nemzeti múzeumunknak díszére válhatnék és a tudományos kutatásnak bő anyagot szolgáltatna, kivándorol a külföldre, leginkább pedig az e tekintetben már amúgy is dúsgazdag Bécsbe.

Itt tehát gyors és erélyes segítség, tekintélyes hivatalos intézkedés kell, hogy ami még van, s újra feltalálják, ne rongálják meg, ne vesszen el, ne vándoroljon a külföldre, de e tisztet az akadémia régészeti bizottmánya, mely eddig ezen ügygel foglalkozott, nem teljesítheti, részint nehézkes mozgása, részint közvetlenség és kellő tekintély hiánya miatt, itt csakis országos intézet segíthet.

Mindezeknél fogva a tisztelt háznak törvényjavaslatomat ismételve figyelmébe és elfogadásra ajánlom.

(Henszlmann Imre, 1869. december 16.)

BEVEZETÉS AZ 1945 UTÁNI ÉPÍTÉSZETÜNK VÉDELMEÉRT SALGÓTARJÁNBAN MEGRENDEZETT XXX. ORSZÁGOS MŰEMLÉKI KONFERENCIA TANULMÁNYAI ELÉ

Nagy Gergely

Okleveles építészmérnök (BME 1981), műemléki szakmérnök. A Budapesti Városépítési Tervezőiroda építész tervezője, majd szakosztályvezetője 1996-ig. Azóta a Pannonterv Kft. tervezője, ügyvezetője. 2006-2015 között és 2018-tól az ICOMOS MNB elnöke.

E-mail: gergely.b.nagy@gmail.com

INTRODUCTION TO THE STUDIES PRESENTED AT THE 30TH NATIONAL CONFERENCE ON THE PROTECTION OF MONUMENTS HELD IN SALGÓTARJÁN FOR THE PROTECTION OF OUR POST-1945 ARCHITECTURE

In line with the renewed thoughts and ideas, each era is looking for a new way of self-expression. The new period thinks to find its own voice, form and way of self-realization primarily starting from the denial of the existing or the immediately preceding age. Perhaps this is one of the important drivers of development, because the new spirituality raises new questions, which are answered in new ways, with new means of expression. Similarly, with its new approach Modern architecture had to undertake to solve new issues completely different from the previous ones. Like in other European cultures, a new architectural era began to awaken in Hungary in the mid-1920s. Our post-1945 architecture grew out of the architectural world of the 1930s and 1940s. With more than 70 years of history of the post-1945 architecture, today it is clear to everyone that the world of this era is an independent style period equal to all predecessors. It must be seen that some of the buildings of the age have become part of our architectural history, our Hungarian culture, the most famous works of which are prestigious representatives of the period.

It is the duty and responsibility of science to put these buildings in a real context. Our present age has been given the opportunity to determine – on the basis of a well-founded scientific value judgment – which are the most characteristic, most significant architectural values created in the immediately preceding age, i.e. those worthy of monument protection! The 30th National Conference on the Protection of Monuments addressed the issue of exploring the values of our post-1945 architecture, the need to protect the era's values, the situation of their vulnerability, and the importance of their protection. The participants of the conference issued a statement entitled "Salgótarján Manifesto for the Protection of Our Post-1945 Architectural Heritage" in order to draw society's attention to the vulnerability of the values of this age and the urgent need to protect them. In 2022, the first two issues of the periodical Műemlékvédelem – compiled from the presentations given at the conference – undertake to present these values.

Megújuló gondolatainak megfelelően minden kor keresi önkifejezésének új lehetőségét. Elsősorban a meglévő, vagy a közvetlen megelőző kor tagadásából indulva véli megtalálni a saját hangját, önmegvalósítási formáját, módját. Talán ez a fejlődés egyik fontos motorja, mert az új szellemiség új kérdéseket vet fel, amire új módon, új kifejezési eszközökkel születnek válaszok. Új stílusok, művészeti korszakok ébrednek, vagy lépnek tovább. A gótika, a reneszánsz, a barokk, a klasszicismus, a historizmus, a szecesszió, a 20. század új építészete csodálatos önálló, az előző korokhoz mégis kötődő, folyamatosan megújuló és egymásból épülő művészeti-, építészeti világot hozott létre.

Az építészet, az építészeti gondolkodás, a kifejezési mód soha nem lehetett független a társadalom elvárásaitól. A modern építészet új szemléletével a korábbiaktól teljesen új kérdések megoldását kellett, hogy vállalja. Más európai kultúrákhoz hasonlóan Magyarországon is új építészeti korszak kezdett ébredezni a 20-as évek közepétől. A 30-as, 40-es évek építészeti világából nőtte ki magát az 1945 utáni építészetünk.

Amikor már több mint 70 évet ölel fel 45 utáni építészetünk története, mindenki számára nyilvánvaló, hogy ennek világa is minden korábbival egyenrangú önálló kor, korszak – ami tükrözi a 45 utáni időszak sokszoros társadalmi, kulturális változásainak. Sajnos sokakban ez az időszak egyet jelent egy elmúlt diktatórikus korszakkal – azzal a rendszerrel, amiktől szerencsére sikerült megszabadulnunk. Azonban abban a korban is éltek emberek, abban a korban is hoztak létre értékeket. Az építészet területén is. A felületes, kategorikusan negatív megítélésnek talán az is lehetett a kiváltó oka, hogy kezdetben egy pár évig az építészetre is igen erős hatást gyakorolt az előírt szocialista realizmus, ami „csak” egy jellegzetes, de pontosan lehatárolható időszakot jellemez. Ezért igen nagy tájékozatlanságra utal az az elterjedt téves nézet is, hogy szóhasználat, amikor mindent összemosva szocreál jelzővel bélyegzik meg az 1990-ig terjedő egész időszakot – fel nem ismerve a korszakon belüli jellemző szakaszokat. Ettől függetlenül azonban azt is látni kell, hogy a kornak egyáltalán nem minden, de egyes épületei építészettörténetünk, magyar kultúránk részévé vált, a legjelesebb alkotásai annak korszakos rangos képviselői. Mindemellett a nemzetközi tendenciák jellemző vonulatai is meghatározó módon jelentek meg ebben a korban is a magyar építészeti gondolkodásban. Az 50-60-70-es évek ipari építészete, a 70-80-as

évek műemlékhelyreállításai és műemlékvédelme elismerten a világépítészeti élvonalába tartozott. A világ elismerését váltotta ki az 1958-ban már külföldön is méltatott Balaton és környéke regionális rendezési terv, amit 1965-ben Abercrombie-díjjal ismertek el. (*Farkas Tibor*, a tervező csapat vezetője nem utazhatott ki a díj átvételére.)

Ma már ennek a hetvenéves korszaknak is láthatóan megvannak a maga lehatárolható, egymástól élesen elkülönülő belső korszakai. Az építészettörténeti és a művészettörténeti kutatás adottsága ennek a kornak a feldolgozása, értékeinek bemutatása. Reális társadalmi megítélését jelentősen segítené, ha a tudomány nagyobb hangsúlyt fektetne e kornak a kutatására, értékeinek a feltárására. E nélkül történelmünk ezen időszakának a legértékesebb kordokumentumai a jövő számára elvesznek.

Vannak, akik még álló régi épületeink tisztelétét azért kezdik ki, mert az elpusztult legfőbb értékek helyett csak a történelem folyamán véletlenszerűen ránk maradtakat őrizhetjük. Ez a meglátás igaz is lehetne, ha a fennmaradt tárgyi emlékeket önmagukban, történeti környezetükből kiragadva szemlélnénk. A tudomány kötelessége és felelőssége, hogy ezeket valós kontextusba helyezze. E példa tanulságul is szolgálhat a mának, mert először jelen korunknak adatott meg a lehetősége annak, hogy megalapozott tudományos értékítélet alapján határozza meg a közvetlen megelőző kor még álló építészeti értékeinek a legjellemzőbb, legjelesebb, vagyis védelemre méltó alkotásait! A még kellően nem értékelt '45 utáni korszakkal kapcsolatban adódik először lehetőség, hogy ezeket még akkor gyűjtsük össze, amikor még lehet, amikor azok még itt állnak a környezetünkben. A műemlékvédelemnek is kötelessége, hogy ezekre az értékekre felhívja a figyelmet, meghatározza a korszak jellemző alkotásait.

Most a 45 utáni építészetünk legkiválóbb épületeit bontjuk el érthetetlenül egyiket a másik után. Természetes, hogy nem lehet minden kor minden épületét megtartani, de ennek a kornak is meg kell őrizni jellemző értékeit. Ehhez persze túl kell lépni azon a szemléleten, hogy a mai megújulás csak a közvetlen előttünk lévő kor romjain épülhet fel.

Hajlamosak vagyunk sajnálkozni a hajdan megmenthető, de akkor – abban a korban hasonló elvek miatt – elbontott, vagy pusztulni hagyott régmúltból származó rangos épületeinket. Ha egy-kettőt újra fel is építenek, azok nem a saját,

hanem már csak újraépítésük koráról beszélhetnek. Lehet, hogy a most elbontásra ítélt 45 utáni épületeink közül az elpusztuló legjelesebbeket egyszer valakik vissza akarják építeni, de a hasonló új az eredetit akkor már csak idézni fogja, kortörténeti értékén azt megjeleníteni nem lehet képes.

Ezért a XXX. Országos Műemléki Konferencia a '45 utáni építészetünk értékeinek feltárásának kérdését, értékvédelmének szükségét, veszélyeztetettségének helyzetét, védelmének jelentőségét tűzte programra. A téma már önmagában is Salgótarjánt ajánlotta a konferencia helyszínének. A résztvevők „Salgótarjáni Felhívás '45 utáni építészetünk védelméért” címmel nyilatkozatot tettek közzé annak érdekében, hogy

ráirányítsák a társadalom figyelmét e kor értékeinek veszélyeztetettségére és védelmének halaszthatatlan szükségére. A Műemlékvédelem 2022. évi első két lapszáma – a konferencián elhangzott előadásokból – ezen értékek bemutatására vállalkozik.

A 2021. szeptember 30–október 2 között megrendezett konferenciát az ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottsága a Miniszterelnökség támogatásával szervezte. Ezúton is köszönettel tartozunk Salgótarján Megyei Jogú Város Önkormányzatának, a Dornyay Béla Múzeumnak és Bányászati Kiállítóhelynek, a salgóbányai Geocsodák Házának, hogy a szakmai tanácskozás a témához illő helyszínen valósulhatott meg.



A salgótarjáni fórum épületeinek több szinten elérhetőséget biztosító sokszínű térszínei

SALGÓTARJÁN MANIFESTO FOR THE PROTECTION OF OUR POST-1945 ARCHITECTURAL HERITAGE

Following the traditions of the biennial professional event, the participants of the 30th National Conference on the Protection of Monuments (Országos Műemléki Konferencia, OMK) again addressed the topical issue of the preservation of monuments and built heritage values. They focused on the future of the architectural values of the discussed era directly preceding the present period, the challenges in the field of preserving these values, the responsibilities, and the inventory of urgent tasks.

THOSE PRESENT

Considering that the activity forming and shaping our built environment creates outstanding works in all eras, which, on the basis of their self-value and through their positive environmental-shaping effect – in addition to their aesthetic value – also become irreplaceable historical documents, expressing and displaying the creative strength and talent of the nation as a whole and its outstanding personalities in all eras; at the same time

Being aware of the general phenomenon that the works of the period directly preceding the present are always accompanied by a kind of negative evaluation in the spirit of the new ideology replacing them, since the previous style period ends precisely because of the change of attitude, and

Also considering that in a situation shaped by significant socio-economic changes and accelerating environmental challenges, the functional transformation of the built environment's elements, in some cases even their complete depletion, results in the fact that these elements become redundant, which factor acts against the preservation of values, and

Recognizing that, in this regard, post-1945 buildings and their ensembles are particularly vulnerable in significant numbers and in many ways, as the main reasons for being endangered are the loss of function due to the changes, the (justified) reservations about the ideology defining the era, and the poor quality of the materials and structures used, which seem to severely degrade the significance of the architectural works, but all this does not give an excuse to waste values, much less an authority to destroy them; and based on this

Being aware that these are works of an already closed period, that of a non-renewable stock of built heritage, including the youngest buildings of our built heritage that are therefore the most intact in terms of their authenticity, as they have many original building elements due to their age, therefore with

With special responsibility in honor of our creator-predecessors and for preventing the value loss of next generations who will later evaluate these works as their own heritage,

THE PARTICIPANTS OF THE 30TH OMK SET OUT THE FOLLOWING SUGGESTIONS AND RECOMMENDATIONS IN THIS MANIFESTO:

- 1. First of all, and as soon as possible, a comprehensive, nationwide assessment of the architectural works of the period should be carried out, and a preferably complete inventory of the values should be prepared.*
- 2. In connection with the value assessment and action programs, it is necessary to develop a methodology partly to prepare and support them, and partly to be further developed on the basis of them.*
- 3. Within the framework of the inventory set out in Point 1, it is necessary to assess the circumstances and factors that endanger and/or promote the survival of the works – usage, technical condition, material quality, environmental context, etc. – and to record them in an inventory accessible to all interested and concerned.*
- 4. By evaluating the inventory according to Points 1 and 3, it is appropriate to establish a hierarchy of values for the architectural works of the period in order to determine the value-preserving obligation.*
- 5. Based on the value hierarchy set out in Point 4, an action plan should be drawn up as soon as possible to provide guidance on the preservation of values at national, regional, and local level.*

6. *In connection and/or in parallel with the inventory, it is justified to develop and implement specific, targeted conservation, utilization and rehabilitation programs or projects for the most valuable and most endangered works, buildings, ensembles, settlements (including the environment and related works of art).*
7. *There is an urgent need to develop the principles of restoration quality requirements and the related monument restoration methodology in connection with the restoration and use of materials of post-1945 buildings worthy of protection.*
8. *In the framework of the adaptive reutilization of the existing built environmental elements, the buildings of the period in question must not be discriminated against, their assessment should be based only on the architectural and architecture historical value they carry (sometimes also confirmed by their usage-economic value).*
9. *The implementation of the rehabilitation and reutilization approach should be a key principle, inter alia to avoid building demolitions burdening the environment with hazardous waste.*
10. *The restorations of monuments in the second half of the 20th century make a characteristic part of the architecture of the period, so in the event of a new intervention, they must be provided (as a separate construction period) with the same comprehensive assessment and protection as the previous historical layers.*
11. *It is justified to launch a value protection-integration program based on wide-ranging cooperation, the successful implementation of which is facilitated by a well-designed incentive system (tax reduction, methodological, professional, financial support, etc.).*
12. *Institutions performing the task of protecting the built environment and its elements and preserving architectural values, together with the legislative and law enforcement institutions and organizations, including government departments dealing with the protection of monuments, should be provided with the financial resources and professional capacity necessary to carry out the tasks set out in this manifesto.*

OMK participants, professionals and representatives of organizations dealing with monument conservations and monument sites in different ways and to different extents are ready to cooperate with all interested and affected communities, organizations and institutions that join the Manifesto and intend to participate in the implementation of the proposals.

The participants of the OMK express their gratitude for the support of the Prime Minister's Office, as well as to the Municipality of Salgótarján, the Dornyay Béla Museum and the Mining Exhibition Venue, and the House of Geological Miracles in Salgótarján, that the professional meeting took place in a location fitting the topic – and they welcome in advance the 100th anniversary of the City in 2022! Salgótarján, October 2, 2021

SALGÓTARJÁNI FELHÍVÁS '45 UTÁNI ÉPÍTÉSZETÜNK VÉDELMEÉRT

A XXX. Országos Műemléki Konferencia résztvevői – a kétévénként megrendezett szakmai esemény hagyományait követve – ez alkalommal is a műemlékek, épített örökségi értékek védelmével kapcsolatos időszerű témával foglalkoztak: a jelen időszakot közvetlenül megelőző korszak építészeti értékeinek sorsával, ezen értékek megőrzése terén jelentkező kihívásokkal, felelősséggel, a sürgető feladatok számbavételével.

A JELENLÉVŐK,

Tekintetbe véve, hogy az épített környezetünket formáló, alakító tevékenységnek minden korszakban vannak kiemelkedő alkotásai, amelyek önértékük alapján és pozitív környezetalakító hatásuk révén is megőrzendő értékként válnak az esztétikai értékükön túl mással nem helyettesíthető történeti kordokumentummá is, minden korszakban kifejezve és megjelenítve a nemzet egészének és a kiemelkedő személyiségeinek alkotó erejét, tehetségét; ugyanakkor

Tudatában annak az általános jelenségnek, hogy a jelenkort közvetlenül megelőző korszak alkotásait az azt felváltó új szellemében mindenkor egyfajta negatív értékelés kíséri, hiszen éppen a szemléletváltás miatt zárul le az előző alkotási-stílus periódus, valamint

Számba véve azt is, hogy a jelentős társadalmi-gazdasági változások, és az egyre gyorsuló ütemben jelentkező környezeti kihívások alakította helyzetben az épített környezet elemeinek funkcionális átalakulása, esetenként akár teljes kiürülése, ezen elemek feleslegessé válását eredményezve az értékek megőrzése ellen ható tényező, továbbá

Felismerve, hogy e tekintetben az 1945 utáni épületek és együtteseik jelentős számban és több szempontból is különösen veszélyeztetettek, mert a veszélyeztetettség fő okai között szerepel a változások következtében fellépő *funkcióvesztés, a korszakot meghatározó ideológiával szembeni – indokolt – fenntartások, ellenérzések, illetve az alkalmazott anyagoknak és szerkezeteknek az építészeti alkotások jelentőségét látszólag súlyosan lerontó gyenge (silány) minősége*, ám mindez nem ad felmentést az értékek elherdálására, még kevésbé felhatalmazást azok elpusztítására; s ennek alapján

Tudatában annak, hogy már lezárult korszak alkotásairól, azaz meg-nem-újuló épített örökségi értékcsoportról van szó, mely épületek épített örökségünk legfiatalabb, és így a hitelességüket tekintve legépebb csoportját képezik, hiszen koruknál fogva számos eredeti, építészeti épületelemmel rendelkeznek, s ezért különös

Felelősséggel tekintve az alkotó elődök tiszteletére és az alkotásokat majdan saját örökségükként értékelő következő generációk értékvesztésének megelőzésére,

A XXX. OMK RÉSZTVEVŐI A JELEN FELHÍVÁSBAN ALÁBBI JAVASLATOKAT-AJÁNLÁSOKAT FOGALMAZZUK MEG:

1. Mindenekelőtt, és minél előbb, el kell készíteni a korszak építészeti alkotásainak átfogó, országos vizsgálatát, az értékek lehetőség szerint teljes körű számbavételét,
2. Szükséges az értékfelmérési és cselekvési programokkal összefüggésben, részben azokat előkészítő-alátámasztó, részben azok alapján továbbfejlesztendő metodika, metodológia kidolgozása.
3. Az 1. pont szerinti számbavétel keretében szükséges az alkotások fennmaradását veszélyeztető és/vagy elősegítő körülmények, tényezők felmérése – használat, műszaki állapot, anyagminőség, környezeti összefüggések stb. – és rögzítése az összes érdekelt és érintett számára hozzáférhető inventáriumban.
4. Az 1. és 3. pont szerinti inventárium kiértékelésével indokolt a korszak építészeti alkotásainak a megőrzési kötelezettséget meghatározó értékhierarchiáját felállítani.
5. A 4. pont szerinti értékhierarchia alapján mielőbb meg kell fogalmazni a cselekvési tervet, amely országos, regionális és helyi szinten nyújt az értékek megőrzésére vonatkozó iránymutatást.

6. A számbavétel kapcsán és/vagy azzal párhuzamosan indokolt a legértékesebb, egyben leginkább veszélyeztetett alkotásokra, épületekre, épületegyüttesekre, települési összefüggésekre – beleértve a környezetet és a kapcsolódó társművészeti alkotásokat is – vonatkozó egyedi, célzott megőrzési-hasznosítási – rehabilitációs programok, projektek kidolgozása és megvalósítása.
7. Sürgősen ki kell dolgozni az 1945 után épült, védelemre érdemes épületek helyreállításával, anyaghasználatával kapcsolatban a helyreállítási minőségkövetelményi elveket és az azokhoz kapcsolódó műemlékhelyreállítási módszertant.
8. Nem érheti hátrányos megkülönböztetés a meglévő épített környezeti elemek adaptív újrahasznosítása keretében a szóban forgó korszak épületeit, megítélésük alapja egyedül az általuk hordozott – esetenként a használati-gazdasági értékkel is megerősített – építészeti, építészettörténeti érték legyen.
9. Kiemelt fontosságú elv legyen a rehabilitációs, újrahasznosítási megközelítés érvényre juttatása, egyebek mellett a környezetet veszélyes hulladékkal terhelő bontások elkerülésére.
10. A 20. század második felének műemlék-helyreállításai a korszak építészetének jellegzetes részét képezik, ezért egy újabb beavatkozás esetén azoknak – önálló építési periódusként – ugyanolyan átfogó értékelést és védelmet szükséges biztosítani, mint a korábbi történeti rétegeknek.
11. Indokolt egy olyan, széleskörű együttműködésre épülő értékvédelmi-integrációs programot indítani, amelynek eredményes megvalósítását célszerűen kialakított ösztönzőrendszer (adókedvezmény, módszertani-, szakmai-, anyagi támogatás, stb.) segíti.
12. Az épített környezetnek és elemeinek, az építészeti értékek védelmének feladatát ellátó intézmények, jogalkotó és jogalkalmazó intézmények és szervezetek – beleértve a műemlékvédelemmel foglalkozó kormányhivatali szervezeti egységeket is – számára legyen biztosított a jelen felhívásban szereplő feladatok megvalósításához szükséges anyagi fedezet és szakmai kapacitás.

Az OMK résztvevői, szakemberek és a műemlékekkel és műemlék-helyszínekkel különböző módon és különböző mértékben foglalkozó szervezetek képviselői készen állnak az együttműködésre a Felhíváshoz csatlakozó, a javaslatok megvalósításában részt venni szándékozó valamennyi érdekelt és érintett közösséggel, szervezettel és intézménnyel.

Az OMK résztvevői köszönetüket fejezik ki a Miniszterelnökség támogatásának, továbbá Salgótarján Megyei Jogú Város Önkormányzatának, a Dornay Béla Múzeumnak és Bányászati Kiállítóhelynek, a salgóbányai Geocsodák Házának, hogy a szakmai tanácskozás a témához illő helyszínen valósulhatott meg – előre is üdvözölve a Város 2022. évi 100 éves évfordulóját!

Salgótarján, 2021. október 2.

VESZÉLYEZTETETT ÉPÍTÉSZETI ÖRÖKSÉG – A 20. SZÁZAD MÁSODIK FELÉNEK MŰEMLÉK-HELYREÁLLÍTÁSAI

Arnóth Ádám

Okleveles építészmérnök (BME, 1981), Forster Gyula-díjas (2010), Rados Jenő Emlékérmes (2019) műemléki szakértő, 1992-től a Műemléki Tervtanács elnöke 2012-ig, majd a Központi Építészeti Tervtanács titkára 2013-2014 között. A felügyeleti, a tudományos kutatói, az építészeti, a szakmai továbbképzési, a tanácsadói, zsűri és nyilvántartási munkában a magyar műemlékvédelem ügyének képviselője – a több évtized folyamán annak számos szervezeti formájában. A hazai műemlékvédelem értékeinek megőrzéséért és építészeti színvonalának emeléséért végzett szakmai munkássága felöleli a kortárs építészet megjelenésének lehetőségeit a történeti környezetben, a kortárs építészetnek a műemlékvédelem gyakorlatban történő alkalmazásának magas nemzetközi színvonalú értékelését.

E-mail: adam.arnoth@gmail.com

ENDANGERED ARCHITECTURAL HERITAGE – MONUMENT RESTORATIONS IN THE SECOND HALF OF THE 20TH CENTURY

More than two decades ago, I had the opportunity to participate in the creation of the 20. századi építészeti kalauz (20th Century Architectural Guide), edited by Zsuzsa Lőrinczi. The book also includes monumental restoration projects of the era, which are part of contemporary architecture. I wrote the texts and took photos of the selected buildings. Since then, some of them have been rebuilt, destroyed, or their fate has become uncertain.



1. kép Az OMF emblemikus helyreállításai: Vértesszentkereszt, Simontornya, Nagyszekeres.
(A tanulmány fotói a szerző felvételei)

A tanulmány kidolgozásához előkerestem a korszakról szóló irodalom egyik alalművét, az 1972-ben a Corvina által kiadott *Magyar építészet 1945-70* című kötetet.² Hogy ez nemzetközi szinten is érdekes volt, mi sem bizonyítja jobban, mint a könyv pár évvel későbbi német kiadása. (Nem kelet-német kiadó, hanem a müncheni Callwey gondozásában.)³ Azért is érdekelte őket a hazai modernizmus, mert az lényegében hasonló szellemű volt, mint az ottani. Itt szólok hozzá a *szoc-modern* kifejezés vitájához. A szocializmus más dimenzió, mint a modernizmus. Van szocialista építéstud és városfejlesztés, de nincs szocialista modernizmus, ahogy van szocialista egészségügy, de nincs szocialista foghúzás. A szocreál kifejezésben a *szoc* a helyén van, mert az stílusdiktátum volt, parancsolt stílus. 1956 után éppen ez a diktátum szűnt meg. (A diktátum persze nem jelenti azt, hogy tehetséges, de egyúttal archaizálásra hajlamos és képes építés ne hozhatott volna létre értékes épületeket.)

A *szoc-modern* kifejezés sértő, rossz, populist és akár vulgár-marxistának is nevezhető. Arra utal, hogy ha az országban létező szocializmus van, akkor az építésze is nyilván szocialista. Holott aki szerint a 60-as 70-es évek építésze *szoc-modern*, azaz így kell felcímkézni *Szrogh Györgyöt*, *Jánossy Györgyöt*, csak azért, mert Salgótarján szocialista városként emlegették, az erősen téved. *Gulyás Zoltán* 1956 őszén meggondolta magát, és nem hagyta el az országot sok

kollégájához hasonlóan. Ha elmegy, az élete nyilván másképp alakult volna, de ha megbízást kap irodaházra, azt nyilván hasonló szellemben tervezte volna Stockholmban vagy Chicagóban is, mint Budapesten a Chemolimpex irodaházát.⁴ Az épületnek ez az egyik értéke: az internacionális modernizmus jellegzetes példája. Ha pedig valaki a cserépváraljai vagy hollóházi templomot (*Csaba László* *szoc-modernnek* nevezi, az nevezze *Makovecz Imre* akkori épületeit szocialista organikusnak, akár *szoc-orgnak*).

Az említett könyv a lakóépületek, középületek és ipari építészet fejezete után műemlék-helyreállításokat tartalmaz. Annak idején ugyanis egyértelmű volt, hogy több műemlék-helyreállítás a kortárs építészet részét is képezi (1. kép). Simontornya várának helyreállítása egyszerre kidolgozott az utolsó szögig a műemléki kíváncsok szerint és egyúttal modernista kompozíció. A modernizmus és a műemlék-helyreállítás természetes módon talált egymásra ebben a – valóban diktátumként létező szocreál stílus utáni – korszakban.⁵

A vértesszentkereszt bencés kolostortemplom egykori terének érzékeltetéséhez a szentély-négyszög zárókövét eredeti pozíciójában konzolos vasbetonszerkezet tartja. Ez a részlet tökéletesen ellentmond a rom, a romosodás logikájának – ettől lesz modern: kortárs az anyag, a szerkezet és az esztétika is, és mindez a műemléki megjelenítés érdekében.



2. kép A szombathelyi Ízisz-szentély kétféle helyreállítása és a töredékek mai múzeumi bemutatása

Miért jellegzetesen 20. századi a nagyszekeresi ártatlan, kívülről szinte érintetlennek tűnő középkori eredetű falusi református templom? A 20. századi művészetről olvasva ilyen kifejezéseket találunk: talált tárgy, eltérő részekből készített kompozíció, kollázs, montázs, több nézőpontból készült egyidejű ábrázolás, az idő érzékeltetése, absztrakció, analitikus szemlélet. Mindezeknek tökéletesen megfelel a nagyszekeresi belső. A gótikus boltozati háló töredékének és a 18. századi deszkaburkolatnak az együttélése úgy 20. századi, hogy látványában egyetlen 20. századi részlet sem szerepel. Mindez legkevésbé sem öncélú: drámai módon, testközelből, átélhető módon érzékelteti a templom, azaz a gyülekezet és a falu sorsát, élni akarását. Sokkal erőteljesebben, mintha teljesen rekonstruálták volna a boltozatát.

Vannak már – több-kevesebb sikerrel – átépült, továbbépített, néhány évtizedes műemlék-helyreállítások.

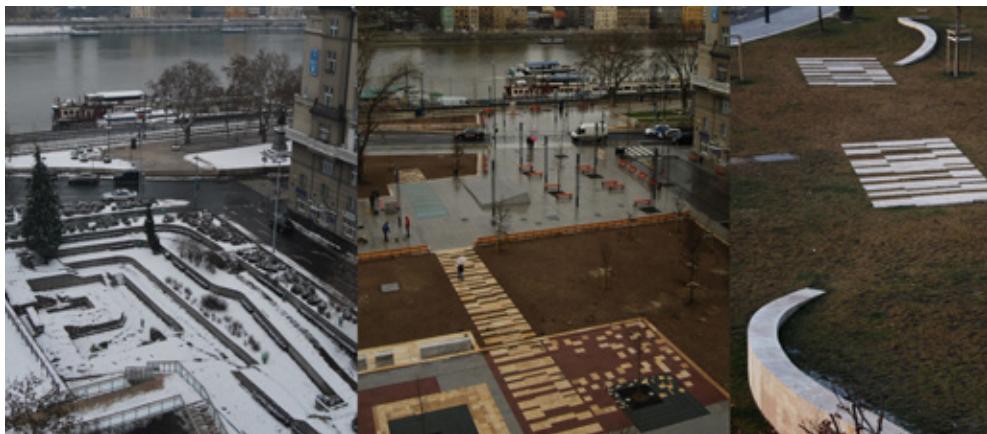
A soproni Tűztorony ott áll, ahol 2000 év óta a település egyik bejárata van. A helyreállításkor a 19. század végén elbontott ház helyére készült új épület három feladatot oldott meg: megtámasztotta a tornyot, bejáratot biztosított a toronyba és egyúttal védte a római maradványokat. Az új épület igen erős megfogalmazású vasbeton-szerkezet lett.⁶

Jó tíz éve felújították. Az újabb beavatkozás megtartotta a korábbi épület értékeit.⁷ A tetejére épített vendéglátóhely jó helyen van, de szerkezete a kelleténél durvább. Belül viszont az új látogatóközpontot a régi épület zavarása nélkül il-

lesztették be a vasbeton falak közé. A megújult közlekedőrendszer is a korábbi felfüggesztett megoldást tartotta meg.

A szombathelyi Ízisz-szentély 60-as évek helyreállítása során a megtalált töredékek kisserkesztés szerinti eredeti helyzetükbe kerülhettek vissza egy új absztrakt, vasbeton-konstrukció segítségével, *Hajnóczy Gyula* tervei szerint.⁸ Ezt a megoldást jó példaként ismerte el a Velencei Kartát 1964-ben elfogadó konferencia. Az új kutatások megkérdőjelezték a korábbi szerkesztés helyességét, ráadásul a beton ártott a kőfaragványoknak. Sajnos ezeknek a gondoknak a kijavítása elsöpörte a bemutatás módját is, pedig az megtartható, méltón megartandó lett volna. A kő és beton együttélése nyilván javításra szorult, de ennek ára túl nagy lett (2. kép). Az új megoldás, egy elképzelt másolat, meglehet, hogy formailag hi-telesebb anasztilóziszt alkalmaz⁹, de építészeti-leg kevésbé izgalmas. Lehet, hogy könnyebben érthető, de kissé szájbarágó módon. Az idő nem érzékelhető, az épületmásolat élettelen, az egy-kori szentély halotti maszkja lett. A mellette lévő épületben acélszerkezet tartja a megmaradt részleteket; ez jobban megfelel az eredeti szellemiségének, csak a kiállításon nem lehetett szempont a töredékek egymáshoz való viszonya. Az új helyreállítás résztvevői a római Titusz diadalívére hivatkoznak.¹⁰ Tény, hogy ott is jelentős a kiegészítés, de az új és a régi aránya egészen más, mint az Ízisz-szentély esetében.

A Titusz-diadalív 200 éves helyreállítása voltaképpen teljesen megfelel a Velencei Karta szellemiségének, értelemszerűen jóval a moderniz-



3. kép Contra Aquincum korábbi és jelenlegi bemutatása

mus korszaka előtt. Kérdés, miért kéne ma betartani ezt a közel 60 éves írományt? Azért, mert fontos, mondhatnánk, időtlen elveket fogalmaz meg. Sokak szerint a Karta káros, mert csúnya, modernista beavatkozásokat eredményez. Akik ezt állítják, azok nyilvánvalóan nem olvasták a Kartát, hiszen abban sem modernizmus, sem esztétika nem szerepel. A Karta a helyreállításoknak etikai alapvetése: az egyesek által kifogásolt részek a hamisításnak, a megtévesztésnek a – nagyságrendekkel régebbi – tilalmát alkalmazzza műemlék-helyreállításokra. Annyit ír, hogy a műemlék történeti dokumentum, ezért meghamisítani tilos, és az új beavatkozás legyen leolvasható. A leolvashatóság módja azonban nincs rögzítve, nem is lehetne.¹¹

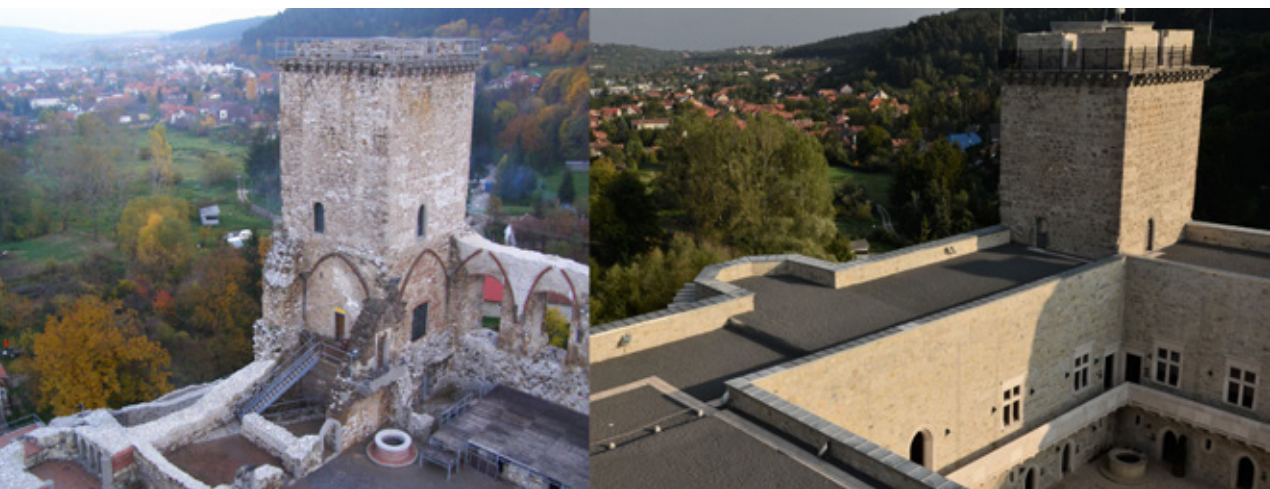
(E gondolatok helyénvaló értelmezéséhez kérem, olvassák el a hippokratészi esküt is. Az orvosok tudomásom szerint nem szoktak felháborodni, hogy több száz-, sőt több ezeréves gondolatokra esküdnek fel. Nyilván rengeteget változott az orvostudomány az elmúlt évezredekben, de a legfontosabb erkölcsi parancs változatlan: az orvos ne éljen vissza tudásával, gyógyítson, és ne ártson.)

Ha már a rómaiaknál tartunk: a világörökségként is számon tartandó limes része Contra Aquincum erődje, a pesti belvárosban (3. kép). A korábbi helyreállítást mindenki ismerte, kikerülhetetlen volt. Érzékelhető volt az erőd a maga „testi valójában”. A helyreállítás nyilván felújításra szorult, de az megőrizhette volna a korábbi jelleget. Ehelyett mára csak a műemlék emlékműve maradt: emléktáblák sora a római

építmények soráról. Az erődfalak mai jelzése nehezen értelmezhető, és alatta érzékelhetetlenül húzódik maga a rom. Föl kell mászni a piaristákhoz, hogy valami látható legyen az erőd jelzéséből.

A sárospataki Vártemplom oratóriumán valaha torony állt. Itt lapostető készült 1970 táján, ez jelezte, hogy a torony egykori formája rekonstrukcióhoz elegendő pontossággal nem ismerhető meg.¹² Ezt most kereszthajó-szerűen oromzatos magastetőre cserélték, mert egyesek szerint a helyzet igen egyszerű: a lapostető csúnya, a magas szép. A korábbi helyreállítás előtti kutatás megtalálta az oratórium nagy gótikus ablakát, de mérművét nem, ezért csak függőleges fémosztás készült az egykori osztósudarak vonalában, és szintelen üvegezést kapott. Az egyházközség figurális festett üveglablakot szeretett volna. Ez önmagában méltányolható, de ez is lehetett volna tekintettel a helyreállítás osztásaira. Most éppen a templom 16. századi átépítése előtti szentélymaradványát és a templom-, azaz városfal korábban bemutatott lőrésait tüntetik el. A műemlék-felügyeletnek vagy kellő hozzáértése, vagy kellő ereje nincs manapság.

A diósgyőri vár 1960-as évekbeli helyreállítása a kor emblematis darabja volt.¹³ A romként való megőrzés, a konzekvens anyaghasználat, a szellemes részletek kiemelik az OMF munkái közül. A beavatkozásnak itt is jellegzetes avantgárd íze van. Azaz volt: a friss beavatkozás ezt a történeti réteget eltörölte, holott az ugyanúgy ez értékelendő építészeti réteg lett volna, mint a korábbiak (4. kép).



4. kép Diósgyőr vára a jelenlegi beavatkozás előtt és után

Sajnos a korábbi periódusokból sem tartottak meg mindent. Az árkádok alatti padlóburkolat, amely főlháználta a középkort, teljesen eltűnt. De csorbult a nemzeti vár periódusának bemutatása is: ennek alaprajzát az eddigi helyreállítás bemutatta, a mostani nem. Érdemes volt-e ezt a réteget is eltüntetni? Érdemes volt-e beboltozni a pincét, hogy szarvasagancsok és a mai vendéglátós ízlés szerinti berendezés jelenhessen meg a nyugati szárnyban?

Igaz, hogy bizonyos funkciókhoz zárt tér szükségeltetik, de kár, hogy a megoldás építészeti megint csak sokkal érdektebb, mint a korábbi változat (rekonstruált boltozat szemben a vasbetonból kiegészített bordákkal). Ha a lovagterem boltozata hitelesen kiszerkeszthető volt, akkor megépíthető lett volna a jelenlegi homlokzatok nélkül is. A felépült homlokzatok ugyanis érdektelenek, neo-historizmusnak, neo-purizmusnak nevezhetőek. A vár eddig, romként élőbb volt, mint most sematikus kiépítettségében. És a munkák tovább folytatódhatnak: a végeredmény sokkal inkább hamisítványyszerű lesz, mint történetileg hiteles helyreállítás.

Hadd idézzük meg a századfordulós gondolkodást a „hitelesség” kapcsán *Forster Gyula* 1907-ben írt véleményével a historizáló helyreállításokról: „Csak akkor, ha a régi művek átépítésében a stilszenvedélyekkel fölhagyunk, fogunk a későbbi történet ítélőszéke előtt megállni. A hamisítokat azonban, bármilyen becsületes is a szándékuk, a jövő gyűlölete fogja elérni.”¹⁴ (Csak

nem ezért szűnt meg a köztisztelt gondolkodó nevét magára öltő, utolsó egységes műemlékvédelmi szervezet, a Forster Központ?!)

Diósgyőrben a zárt terek létrehozhatók lettek volna az 1970-es boltozatjelzések megtartásával is. Például ilyen készült a visegrádi Salamon-torony emeletén, vagy az egyik soproni zsinagóga terében. Aki szerint ilyen botrány csak a '70-es évek Magyarországon történt, annak szerepeljen itt külföldi példa is: Tintern hatalmas ciszterci apátságában megtartották a déli mellékhajót romos állapotban, de lefedték. (Ajánlom a tervezői ötletet a Zsámbékról gondolkodók figyelmébe is.)

Másik példa a 40 mártír emléktemploma Rómában, a Forum Romanumon. Az egykori – feltételezett – tömeg érzékeltetését téglakiegészítéssel oldották meg, természetesen úgy, hogy ez jól leolvasható kívül, belül egyaránt. A boltozatjelölés ragasztott fa tartókkal készült. Ez a helyreállítás már 21. századi, de a korábbi hazai példákhoz hasonlóan betartja a műemlék-helyreállítási alapelveket.

Nyilván lehet értelme eltűnt épületek szemléltető eszközként való újraépítésének. De ha ezek a meglévő romokra épülnek, az könnyen félrevezető lehet. A Városligetben járva igen kevesen gondolhatják, hogy magát a vajdahunyadi várat látják, de sokan gondolhatják így a (volta-képpen hasonló hitelességű) füzéri várpótlékról, hogy az Füzér középkori vára, mivel az ottani Várhegyen álló romokra épült.

A visegrádi Salamon-torony jól ismert példa: a helyreállítás során a középkori kőtorony vasbeton kiegészítést kapott.¹⁵ Nemzetközi szinten is sokan nagyra értékelik, míg mások legszívesebben átépítenék. A nyers vasbeton felületek ugyanolyanok, mint *Le Corbusier* vagy a kortárs angol brutalizmus esetében. Tudomásul veendő, hogy a torony nemcsak a középkor, hanem a 20. századi modernizmus, brutalizmus jellegzetes, megtartandó példája. És ez teljesen természetes. Igen naiv az a turista, aki a veronai Castelvecchio együttesét egyszerűen középkori műemléknek tekinti. A mai állapot leginkább egy – megkésített – historizáló helyreállítás eredménye. (Ugyanúgy, mint Júlia nagy tömegeket vonzó háza a híres erkéllyel.) De nem ezért szeretjük, hanem a *Carlo Scarpa*-féle modernista, szellemesen elidegenítő beavatkozás miatt.

Aki szerint ilyen botrány – középkori torony vasbeton kiegészítése – csak a '60-as, '70-es évek Magyarországon történhetett, az nézze meg Assisi várát, a Rocca Maggiorét. A látogatók közlekedésére szolgáló új elemek ugyanúgy fém-szerkezetek, mint valaha Diósgyőrben, és az egyik romos torony kiegészítésére, tömegének érzékeltetésére vasbeton szerkezetet alkalmazott a tervező (6. kép). Mindezt a Salamon-torony helyreállítása után kb. 40 évvel.

A Budai Várban manapság több, II. világháború utáni beavatkozás tűnik el. A lovarda mellett a levésett támpillérek helyett új betonszerkezet jelent meg, arra Hauszmann-rekonstrukció készült. A középkori falak nem voltak szalonképesek a késő 19. századi városképben, és úgy tűnik, ma sem azok. Itt is a neo-historizmus tombol. Holott a falak a századfordulós átépítések előtt is támpilléresek voltak.

Az említett könyvben kellő alaposággal mutatják be a Várnegyed háború után épített modernista házait, amelyek értékeit manapság a döntéshozók nem értik. Idézzük fel *Horler Miklós* kedvenc idézetét (Georg Dehio; több mint 100 éve): „Műemléki környezetben új építkezések esetén nem arra kell törekedni, amit az emberek 'stílusnak' neveznek, és ami általában nem más, mint mesterkélt, hamis régieskedés, hanem egyedül arra, hogy a tömegek arányai és a művészi magatartás [mai kifejezéssel: építészeti viselkedés] a meglevő utcaképpel összhangban legyen, ami igen jól lehetséges modern formákkal is.”

A vári új lakóházakat ugyanaz a hozzáállás jellemzi, mint az egyedi műemlék-helyreállításokat, csak nagyobb léptékben: a régi, megmaradt részek maradjanak minél érintetlenebbek, az új részek különüljenek el, de harmonizáljanak.

Ezúttal végül nem az egyedi épületekre, inkább az urbanisztikai koncepcióra szeretném ráirányítani a figyelmet. Azért erre, mert most ez a legveszélyeztetettebb. A századforduló idején a Várnegyedbe túlzott léptékű épületek sorát építették. Az ezt lehetővé tevő szabályozást már az 1920-as években hibának tartották, és a beépíthető magasságot csökkentették.

Ennek, a nyugodtan mondhatjuk „polgári jó ízlésnek” felel meg *Márai Sándor* szövege a budai várról¹. Pontosan fogalmaz: a budai vár „a régi magyar városi kultúra eleven emléke”. Léptéke megtartandó, így az ennek ártó épületektől jobb lenne megszabadulni. Négy épületet említ, amelyek agyonnyomják a vár arányait: egy sárga ház, a külügyminisztérium, a pénzügyminisztérium és a levéltár.



5. kép A 40 mártír templomának tömeg-bemutatása és boltozatjelölése, Róma, Olaszország



6. kép A Rocca Maggiore tornyai és fémszerkezetű lépcsőkorlátja, Assisi, Olaszország

Márai szerint „természetesen sürgősen és fel-tétlenül le kell bontani” azt a sárga házat, amely a Dísz tér északi térfala. A sárga ház egy hatalmas bérház, amely a barokk Marczibányi-ház helyére épült a 20. század legelején. Háborús pusztulása után *Farkasdy Zoltán* tervezte a helyére került új lakóházat, amely visszaállította a korábbi léptéket, biztosítva az emlékmű nyugodt háttérét és a Dísz tér egységes megjelenését legalább ezen az oldalon.

A „Külügyminisztériumot lebontani nincsen módunk...” – írja Márai a cikkben. Ez az épület is elpusztult az ostrom idején. Most visszaépítenék, holott a várban nincs keresnivalója az Andrássy út léptékének. Ahogy már közel száz éve, ma sem felelne meg az érvényben lévő szabályozásnak. De egy kiemelt beruházás esetén ez nem akadály.

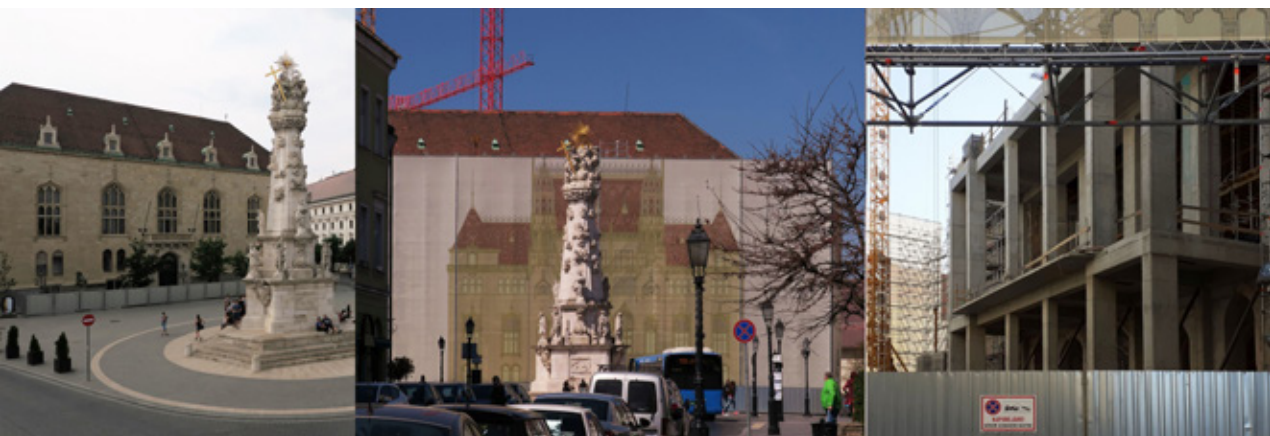
A Pénzügyminisztériumot „reménytelen épületnek” nevezi Márai. Már az építés idején megjelent kritikák is szóvá tették a Mátyás templommal konkuráló léptékét, neogótikus túldíszítettségét, és a pályázat nélküli megbízást. A háborús pusztítás után *Rados Jenő* tervezte az épület helyreállítását. Ez egyúttal az épület lecsendesítését is jelentette: a homlokzat egyszerűsödött, a magasság csökkent. Mindez a Várbi-zottság, az akkor még működő Közmunkatanács és MOB akkori előírásai szerint történt. Mint az akkori szakemberek megállapították, „szerencse a katasztrófában”, hogy megsérült több túlméretezett épület, így a városképet zavaró elemeket

vissza lehetett fogni. Jelenleg az egykori, túlépí-tett változat épül vissza, megalázva az akkori és a jelenlegi szakembereket. Ráadásul a még meg-maradt részekből is sokat visszabontanak, így a beavatkozás építészeti, városépítészeti, műemlé-ki és ökológiai szempontból egyaránt elítélhető. A munkákat jelenleg az állványzatra erősített molinó takarja, amelyen az épület végső képe látható, de felfevezető módon, kicsinyített lép-tékben.

Márai cikke szerint az Országos Levéltár „a Vár egyik legszerencsétlenebb épülethalmaza”. Korának megfelelően csupa történeti formát al-kalmaz, egyúttal nagyon kilóg a városképből. *Virág Csaba* villamos teherelosztója pont az el-lentéte (volt): a városképben való megjelenése léptékhelyes, de minden ízében kortárs.¹⁷ A két épület együttélése tanmese-szerű volt. Az épület lebontása – a szakmai szervezetek tiltakozása el-lenére – a közelmúlt legnagyobb építészeti bot-ránya.

A millennium idejének melldöngető lépté-két tervezik most visszaépíteni a Szent György tér nyugati oldalára is, pedig több más szellemű terv is készült az elmúlt évtizedekben. Legutóbb *Bujdosó Győző* és társai készítettek tervet – nemrég az Építészfórum is publikálta¹⁸ –, amely szintén bizonyította, hogy a várnegyed város-építészeti koncepciója a palota környékén is működhetne.

Reméljük, hogy talán még nincs minden veszve.



7. kép A volt Pénzügyminisztérium épülete a 2. világháború utáni állapotában és jelenleg

SZAKIRODALOM

- Almási József (et.al): A soproni tűztorony helyreállításaának bemutatása. *Vasbetonépítés* 2013/3. 2-14. (folyt. *Vasbetonépítés* 2013/4. 2-16.)
- Bujdosó Győző: Az eltűnt makett nyomában. *Építész-fórum* 2021. 06. 24. < <https://epiteszforum.hu/az-eltunt-makett-nyomaban>>
- Ferenczy Károly: A sárospataki rk. templom feltárása és helyreállítása. *Műemlékvédelem* XVI (1972) 3. 139-155.
- Komjáthy Attila: R.k. templom műemlékhelyreállítása, Sárospatak. *Építész: Ferenczy Károly (OMF). Magyar Építőművészet* 22 (1973) 1. 46-49.
- Ferenczy Károly: A diósgyőri vár műemléki helyreállítási javaslata – a magyar műemlékvédelem vizsgálatának keretében. *Magyar Építőművészet* 10 (1961) 4. 52-58.
- Bárányos Gyula: Fönntartás vagy helyreállítás. *Magyar Építőművészet* 1 (1907 aug.) 2.
- Hajnóczy Gyula – Szentlélek Tihámér: Római kori homlokzathelyreállítás Szombathelyen. In: *Magyar Műemlékvédelem 1959-1960.* (OMF Kiadványai II.) Szerk. Dercsényi Dezső – Gólya József – Entz Géza. Akadémiai Kiadó, Budapest 1964. 129-136.
- Horler Miklós: A visegrádi Salamon torony helyreállítása. *Építész: Sedlmayr János (OMF). Magyar Építőművészet* 16 (1967) 3. 46-51.
- Horler Miklós: A velencei carta alkalmazása a magyar műemlékhelyreállítás gyakorlatában. In: *Magyar Műemlékvédelem 1969-1970.* (OMF Kiadványai VI.) Szerk. Dercsényi Dezső et al. Akadémiai Kiadó, Budapest 1972. 185-224.
- Kissné Nagypál Judit: Történelmi városrekonstrukció és rehabilitáció Sopronban. *Műemlékvédelem* XIX (1975) 1. 13-22.
- Márai Sándor: Szépséges vár. *Képes Vasárnap* (1941. 10. 17.) 63 (1941) 42. 684-685.
- Mezős Tamás: A szombathelyi Iseum helyreállítás-története és új elvi rekonstrukciója. *Építés-Építészettudomány* 33 (2005) 3-4. 245-288.
- Mezős Tamás: Ízisz háza – A szombathelyi Iseum elvi rekonstrukciója. *Régi-Új Magyar Építőművészet* 2003/4. 42-43.
- Rudolf Mihály: A sárospataki Római Katolikus Bazilika külső rekonstrukciója. *Építészforum* 2015. 08. 13. < <https://epiteszforum.hu/print/a-sarospataki-romai-katolikus-bazilika-kulso-rekonstrukcioja>>
- Szabó Levente: Modernism and Changing Historical Context – Case Study of the Former Electric Power Distributor Station of the Hungarian Electrical Grid. *Studii de Istoria si Teoria Arhitecturii / Studies in History and Theory of Architecture* 7 (2019) 189-204.
- Szendrői Jenő – Arnóth Lajos – Finta József – Merényi Ferenc – Nagy Elemér: *Magyar építészet 1945-70.* Akadémiai Kiadó, Budapest 1972.
- Szendrői Jenő – Arnóth Lajos – Finta József – Merényi Ferenc – Nagy Elemér: *Neue Architektur in Ungarn.* Corvina Verlag, Budapest 1978.
- Vámosy Ferenc: Chempolimpex – OTP irodaház, Budapest. *Építész: Gulyás Zoltán (IPARTERV). Magyar Építőművészet* 13 (1964) 1. 24-35.
- Vukosavljev Zorán: Mai szemmel: Budavári Országos Villamos Telerosztó, Budapest (1972-1979) *Építész: Virág Csaba (1933-2015). Művészet* 6 (2015) 5. 3.
- Vukosavljev Zorán: Rekonstruált műemlékvédelem – a simontornyai vár 1964-75. évi helyreállítása. *Műemlékvédelem* LX (2017) 6. 310-323.
- A Karták könyve.* Szerk. Fejérdy Tamás. (2nd ed.) ICOMOS MNB, Budapest 2011. Elérhető digitálisan: <https://icomos.hu/datas/kartak-konyve/2d1be8f3a882b152d52fe689644a8ace.pdf>
- Vidéki építészeti kalauz – Provincial Architectural Guide. Magyarország – Hungary 20th Century.* Szerk. Lőrinczi Zsuzsa. 6Bt, Budapest 2003.

2. Szendrői Jenő – Arnóth Lajos – Finta József – Merényi Ferenc – Nagy Elemér: *Magyar építéset 1945-70*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1972.
3. Szendrői Jenő – Arnóth Lajos – Finta József – Merényi Ferenc – Nagy Elemér: *Neue Architektur in Ungarn*. Corvina Verlag, Budapest 1978.
4. Vámosy Ferenc: Chempolimpex – OTP irodaház, Budapest. Építész: Gulyás Zoltán (IPARTERV). *Magyar Építőművészet* 13 (1964) 1. 24-35.
5. A hazai műemlékvédelem jelentős korszakainak és alkotóinak értékes alkotásait elemzi mai megközelítésekkel, éppen példaként e vár-helyreállítás elméleti hátterét és gyakorlatát: Vukoszávlyev Zorán: Rekonstruált műemlékvédelem – a simontornyai vár 1964-75. évi helyreállítása. *Műemlékvédelem* LX (2017) 6. 310-323.
6. Kissné Nagypál Judit: Történelmi városrekonstrukció és rehabilitáció Sopronban. *Műemlékvédelem* XIX (1975) 1. 13-22.
7. A megerősítések műszaki aspektusairól: Almási József (et.al): A soproni tűztorony helyreállításának bemutatása. *Vasbetonépítés* 2013/3. 2-14. (folyt. *Vasbetonépítés* 2013/4 2-16.)
8. Hajnóczi Gyula – Szentlélek Tihamér: Római kori homlokzathelyreállítás Szombathelyen. In: *Magyar Műemlékvédelem 1959-1960*. (OMF Kiadványai 2.) Szerk. Dercsényi Dezső – Gólya József – Entz Géza. Akadémiai Kiadó, Budapest 1964. 129-136.
9. Mezős Tamás: A szombathelyi Iseum helyreállítás-története és új elvi rekonstrukciója. *Építés-Építészettudomány* 33 (2005) 3-4. 245-288.
10. Mezős Tamás: Ízisz háza – A szombathelyi Iseum elvi rekonstrukciója. *Régi-Új Magyar Építőművészet* 2003/4. 42-43.
11. A dokumentum könnyen hozzáférhető a nemzetközi ICOMOS szervezet honlapján, de ugyancsak könnyen magyar fordításban: *A Karták könyve*. Szerk. Fejérdy Tamás. (2nd ed.) ICOMOS MNB, Budapest 2011. Elérhető digitálisan: <https://icomos.hu/datas/kartak-konyve/2d1be8f3a882b152d52fe689644a8ace.pdf>. 2022-ben pedig, további dokumentumokkal bővítve, újabb kiadása is elérhetővé válik.
12. Ferenczy Károly: A sárospataki rk. templom feltárása és helyreállítása. *Műemlékvédelem* XVI (1972) 3. 139-155. Építészeti értékelés: Komjáthy Attila: R.k. templom műemlékhelyreállítása, Sárospatak. Építész: Ferenczy Károly (OMF). *Magyar Építőművészet* 22 (1973) 1. 46-49. (A *Magyar Műemlékvédelem 1969-1970*. (OMF Kiadványai VI.) Szerk. Dercsényi Dezső et al. Akadémiai Kiadó, Budapest 1972. 89-174. részletes feltárást ad több szakterületi tanulmányon keresztül a munkákról Détsly Mihály, Ferenczy Károly, Gervers-Molnár Vera és Gömöri János szerzőségével. A Vártemplom újkori helyreállításáról, az oratórium felett épült tetőfelépítményről: Rudolf Mihály: A sárospataki Római Katolikus Bazilika külső rekonstrukciója. *Építészfórum* 2015. 08. 13. < <https://epiteszforum.hu/print/a-sarospataki-romai-katolikus-bazilika-kulso-rekonstrukcioja>>
13. Tervezőmódszertanilag is érdekes, a helyreállítás fokozatait rekonstrukciós rajzokkal gazdagon alátámasztó fejlesztési terveket vetett papírra a tervező: Ferenczy Károly: A diósgyőri vár műemléki helyreállítási javaslata – a magyar műemlékvédelem vizsgálatának keretében. *Magyar Építőművészet* 10 (1961) 4. 52-58.
14. Báró Forster Gyula: Fönntartás vagy helyreállítás. *Magyar Építőművészet* 1 (1907 aug.) 2.
15. Horler Miklós: A visegrádi Salamon torony helyreállítása. Építész: Sedlmayr János (OMF). *Magyar Építőművészet* 16 (1967) 3. 46-51. A kortárs helyreállítás erős hangsúlyt kap a hazai gyakorlat nemzetköziségének bemutatása kapcsán: Horler Miklós: A velencei carta alkalmazása a magyar műemlékhelyreállítás gyakorlatában. In: *Magyar Műemlékvédelem 1969-1970*. (OMF Kiadványai VI.) Szerk. Dercsényi Dezső et al. Akadémiai Kiadó, Budapest 1972. 185-224.
16. Márai Sándor: Szépséges vár. *Képes Vasárnap* (1941. 10. 17.) 63 (1941) 42. 684-685.
17. Értékelésére csak két szöveget emelünk ki a közelmúltból: Vukoszávlyev Zorán: Mai szemmel: Budavári Országos Villamos Teherelosztó, Budapest (1972-1979) Építész: Virág Csaba (1933-2015). *Metszet* 6 (2015) 5. 3. és Szabó Levente: Modernism and Changing Historical Context – Case Study of the Former Electric Power Distributor Station of the Hungarian Electrical Grid. *Studii de Istoria si Teoria Arhitecturii / Studies in History and Theory of Architecture* 7 (2019) 189-204.
18. Bujdosó Győző: Az eltűnt makett nyomában. *Építészfórum* 2021. 06. 24. < <https://epiteszforum.hu/az-eltunt-makett-nyomaban>>

HELYREÁLLÍTÁSOK MŰEMLÉKVÉDELME

Fejérdy Tamás

Okleveles építészmérnök (1970), okl. műemlékvédelmi szakmérnök (1981), egyetemi doktor (1984), DLA (2009), címzetes egyetemi docens (BME), címzetes egyetemi tanár (Pannon Egyetem). A magyarországi központi állami műemlékvédelmi intézmény volt munkatársa (1976-2012), az ICOMOS MNB tiszteletbeli elnöke, a kőszegi FTI-iASK kutatója.

E-mail: tfejerdy47@gmail.com

MONUMENT PROTECTION OF RESTORATIONS

The restoration of monuments is carried out as an architectural activity within the framework of monument preservation with a fundamentally cultural basis. Thus and therefore the restoration of monuments is an architectural work that presupposes / requires versatile knowledge, talent and creativity combined with professional humility. The intervention aimed at ensuring the preservation of individual monuments and resolving their condition, fate and situation is by definition not continuous, but an activity – point-like in time – that is necessary, but the fewer times it takes place, the better, because this way the smaller and less change is made to the “original” essence / meaning of the monumental value. At the same time, it is justified to deal with the restoration of monuments in their own place and in the context of their own age, just like with architectural works – when examining the theoretical and practical aspects of “restoration of restorations”.

A MŰEMLÉKHELYREÁLLÍTÁS: ÉPÍTÉSZETI ALKOTÁS

A műemlékhelyreállítás, mint az egyes műemlékek megőrzésének biztosítását, állapotának, sorsának-helyzetének megoldását célzó beavatkozás értelemszerűen nem folyamatos, hanem olyan – „időben pontszerű” – tevékenység, amelyre szükség lehet (van), de minél kevesebbszer kerül rá sor, annál jobb, mert annál kisebb és kevesebb változás éri az „eredeti”, a műemléki értéket jelentő-hordozó lényegét (szubsztancia).

A műemlékhelyreállításnak ez a meghatározott időponthoz való kötöttsége-kötődése az a körülmény, amely a helyreállítás, mint építészeti alkotás szempontjából is meghatározó jelentőségű.

A műemlékhelyreállítás az alapvetően kulturális megalapozottságú műemlékvédelem keretében, de építészeti tevékenységként valósul meg – lévén, hogy tárgya, azaz a műemlék: épület. Innen egyenes út vezet ahhoz a megállapításhoz, hogy építészeti alkotás, alkotó építész viszont nem független a saját korától, saját korának fel-



1. kép Visegrád, alsóvár („Salamon torony”). A helyreállítást (1962-1966) Sedlmayr János tervezte.

Kép forrása: https://www.varbarat.hu/varak/im640/visegrad_a031.jpg

fogásától, alkotói attitűdjétől. Az adott jelenséget illetően revelációt jelentő gondolati megalapozást *Román András* fogalmazta meg, az Egri Műemlékvédelmi Nyári Egyetemen 1997-ben elhangzott „Elmélet arról, hogy mi szerint változik a műemlékhelyreállítások felfogása” előadásában.¹ Idézet: „Kiinduló pontom az, hogy a műemlék-helyreállítás – bármennyire is történettudományi alapon álló tevékenység – elsősorban mégis csak az építészet szférájába tartozó beavatkozás. A helyreállított műemlék éppúgy épület vagy építmény, mint a helyre nem állított.” „Ha viszont a műemlék-helyreállítás éppúgy építészeti tevékenység, mint valami újnak a felépítése, akkor hatni kell rá az építészeti stílusoknak. Az építészetben csak kicsit is jártas ember könyűszerrel felismeri az épületek stílusát, ezzel együtt a korát is. Tudja, hogy az illető korra, illető stílusra mik a legjellemzőbb ismérvek. Hipotézisem lényege az, hogy a műemlék-helyreállításokra, mint egyfajta építészeti alkotásokra érvényesek ezek a stílusok. Más szóval: az építészeti stílusok változásával együtt jár a helyreállítások változása is, nagyjából azonos ismérvek szerint.”

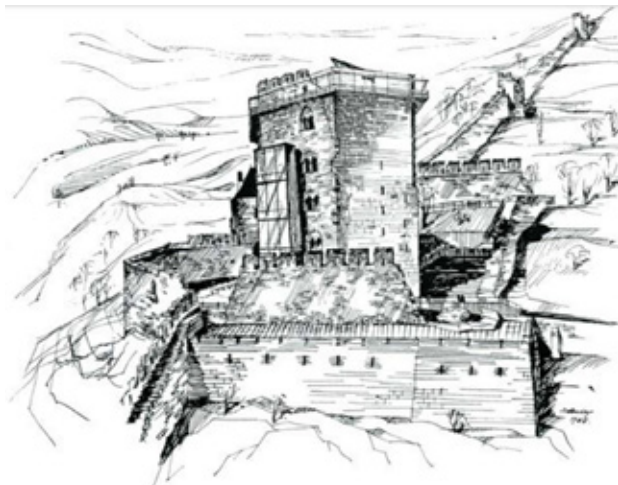
PERIÓDUSOK TISZTELETE – PERIÓDUSOK SORSA

A műemlékhelyreállítási szemléletben – trendekben, tendenciákban és gyakorlatban – éppúgy megkülönböztethetők az egymást követő periódusok, mint az építészet egészében. Nincs ez másképpen a hazai műemlékhelyreállítások esetében sem. A jelent közvetlenül megelőző korszakok, stílusok sorsa általában a kritika, hiszen a rákövetkező korszak általában az előzővel szemben alakítja ki, határozza meg önmagát. Ez alól a jelenség alól a modern építészet, és a korszakában megvalósított műemlékhelyreállítások sem kivételek – meg is állapíthatjuk, hogy emiatt bizony veszélyeztetettek is, mindkét területen: az e korszakban alkotott új épületek éppúgy, mint az e periódusban megvalósított műemlékhelyreállítások.

A korszak építészeti alkotásai közül emiatt számos kiemelkedő mű már el is veszett: nem érte, nem érhetette meg, hogy (akár műemlékké nyilvánítva) garantált legyen a fennmaradása, még kevésbé, hogy egyfajta „műemléki helyreállítása” biztosítsa azt; sajnos ez a „megtizedelési” folyamat napjainkban sem állt le. És ugyanígy: a korszak műemléki helyreállításait és érintik – inkább negatívan – a változások, változtatások.



2. kép Visegrád, Salamon torony – boltozat-megjelenítés hálóval. (Terv: Sedlmayr János)
Forrás: Sedlmayr 1999. 62. o.



3. kép Visegrád, Salamon torony, Sedlmayr János rekonstrukciós variánsa a helyreállításhoz, 1962.
Közlő: Bozóki 2014.



4. kép Dömös, prépostsági rom, attemplo. (Helyreállítva 1986-1989, terv: H. Nándori Klára, OMF).
Kép pforrása: <https://www.programturizmus.hu/media/image/big/partner/latnivalo/muzeum/muzeumok/15/3961-prepostsagi-romok-arpad-kori-attemplo-domos.jpg>

Nem lepődhetünk meg tehát azon, hogy az 1945 utáni korszak műemlékhelyreállításainak, visszamenőleges, ezért nyilvánvalóan anakronisztikus kritikája sem maradt el, és ezt még napjainkban is tapasztalhatjuk. A probléma nem mai keletű, hiszen a műemlékhelyreállítással foglalkozók előtt jól ismertek „a restaurálások restaurálásának” elvi és gyakorlati vonatkozásai. Lényeg az, hogy saját helyükön és saját koruk összefüggéseiben indokolt foglalkozni a műemlékhelyreállítási munkákkal, úgyis, mint építészeti művekkel.

Ha a szóban forgó korszakot egyetlen műemlékhelyreállítással kellene szemléltetni, akkor az a *Sedlmayr János* tervezte helyreállítás² lehet,

amelynek eredményeként Visegrádon az ún. Alsóvár („Salamon torony”) elnyerte a – kisebb, a lényegét nem érintő – változásokkal ma is fennálló formáját (1-2. kép).

Az anyaghasználatában domináns nyersbeton felület, az elveszett részleteket csak formájukban, de más anyag- és szerkezet használatával megjelenítő megoldásaival egyszerre egyedi és mégis tipikus, illetve bizonyos értelemben modellértékű példa.³ Hogy mennyire saját korának építészeti alkotása (3. kép), azt az újabban megfogalmazott (anakronisztikus) kritikák is jelzik – csak remélni lehet, hogy amiként egyre inkább elfogadottabbá válik a 20. századi építészeti örökség értékelése és megbecsülése, az akkori

műemlékhelyreállítások, mint építészeti alkotások („periódus”) is elfogadottakká, megbecsültekké válnak.⁴

A 20. század második felében kialakult, „jól bevált” magyarországi műemlékhelyreállítási szemlélettel (gyakorlattal) szemben megfogalmazott kritika is alapvetően építészeti megközelítésből erősödött fel, bár megfogalmazói között művészettörténészeket, régészeket is találunk; nyilván olyanokat, akik valamiképpen közel vannak a műemlékhelyreállításokhoz.

VÁLTOZÓ MEGÍTÉLÉS

Részletekbe menő elemzés helyett két fő megállapításban foglalható össze a szemléletváltás lényege. Egyrészt elutasítja a (helyreállítás-kori) kortárs építészetet, annak túl-hangsúlyos kiegészítéseit, a hozzátételek sokféleképpen és erősen kontrasztosan történő „modernista” megkülönböztetését, a hozzáadás építészeti dominanciáját, beleértve annak magyarázó-didaktikus mivoltát is. Másrészt nagyobb, sőt meghatározó jelentőségű érzékenységet igényel a fizikai valóságukban meglévő, mégoly szerény elemek, részek, részletek megőrzésében, miközben az alkotás (a műemlék) megjelenésében az egységes, harmonikus építészeti arculatot várja el. Az új, a hozzátétel akár azon az áron legyen hangsúlytalan, hogy a modern megelőző történeti építészeti korok eszköztárából merít. Továbbra is fenntartva a hitelesség megtartásának, a nem-hamisító kiegészítésnek az elvét, a mikénti megoldás „finomsága” és illeszkedő megformálása az igény, azaz alapvetően nem célja a rekonstruktív kiegészítés, még kevésbé a teljes újra-megépítést jelentő rekonstrukció elérése.

ÖSSZEFOGLALÁS

A műemlékhelyreállítás építészeti tevékenységként valósul meg az alapvetően kulturális meg-alapozottságú műemlékvédelem keretében. Így és ezért a műemlékhelyreállítás: sokoldalú tudást, tehetséget és sajátos, szakmai alázattal ötvözött kreativitást feltételező / megkövetelő építészeti alkotás (4. kép).

Nem csak arról van szó, hogy a hiányokat pótolja, kiegészít, felújít, restaurál stb. a helyreállító építész, hanem megszünteti a műemlék „erkölcsi avulását” is. A műemlékhelyreállítás önmagában is egy építési periódussá válik, amely a helyreállítást tervező építész (és az általa vezetett komplex szakmai együttműködő csapat) alkotása.



5. kép Megőrzött – és bemutatott – részlet a helyreállított Neues Museumból, Berlin, 2009.
(Helyreállítás ideje: 1997-2009-2019,
helyreállítást tervező: David Chipperfield)
(A szerző felvétele)

Annyiban viszont eltér a korábbi periódusoktól, hogy alkotói mozgásterét a meglévő értékek megőrzése határozza meg, mivel a műemlékhelyreállító építész a műemléket nem szabadon alakítható „nyersanyagnak”, hanem foglaltba helyezendő drágakőnek tekinti (5. kép).

A műemlékhelyreállítás önmagában is egy építési periódussá válik, amely a helyreállítást tervező építész (és az általa vezetett komplex szakmai együttműködő csapat) alkotása. Márpedig: „11. A műemlék épületen minden építési kor hozzátétele tiszteletben tartandó, mivel a restaurálásnak nem célja, hogy stílusegységet érjen el.” Velencei Charta, 1964.⁵

(A XXX. Országos Műemléki Konferencián Salgótarjánban 2021. október 2-án elhangzott előadás szerkesztett változata.)

SZAKIRODALOM

- Bozóki Lajos: Adalékok a visegrádi Alsóvár építés- és helyreállítás-történetéhez. *Műemlékvédelem* XXXIX (1995) 2. 85-97.
Bozóki Lajos: *A visegrádi Salamon-torony építés és helyreállítás története*. Kézirat, 2014.

Román András: Elmélet arról, hogy mi szerint változik a műemlékhelyreállítások felfogása. In: *Műemlék-helyreállítások tegnap, ma, holnap*. (A 27. Egri Nyári Egyetem előadásai 1997. július 1-9.) Szerk. Kovács Erzsébet. Országos Műemléki Hivatal, Budapest 1997. 49-52.

Sedlmayr János: A megvalósíthatatlan „visszafordíthatóság”. *Műemlékvédelem* XLIII (1999) 2. 57-63.

Sedlmayr János: A visegrádi lakótorony helyreállítása. *Műemlékvédelem* X (1966) 1. 17.

Szanyi József: A visegrádi alsóvár. *Műemlékvédelem* III (1959) 1. 11-21.

A Karták könyve. Szerk. Fejérdy Tamás. (2nd ed.) ICOMOS MNB, Budapest 2011. Elérhető digitálisan: <https://icomos.hu/datas/kartak-konyve/2d1be-8f3a882b152d52fe689644a8ace.pdf>

JEGYZETEK

1. Román András: Elmélet arról, hogy mi szerint változik a műemlékhelyreállítások felfogása. In: *Műemlék-helyreállítások tegnap, ma, holnap*. (A 27. Egri Nyári Egyetem előadásai 1997. július 1-9.) Szerk. Kovács Erzsébet. Országos Műemléki Hivatal, Budapest 1997. 49-52.
2. Sedlmayr János: A visegrádi lakótorony helyreállítása. *Műemlékvédelem* X (1966) 1. 17.
3. Szanyi József: A visegrádi alsóvár. *Műemlékvédelem* III (1959) 1. 11-21.
4. Bozóki Lajos: Adalékok a visegrádi Alsóvár építés- és helyreállítás-történetéhez. *Műemlékvédelem* XXXIX (1995) 2. 85-97.
5. *A Karták könyve*. Szerk. Fejérdy Tamás. (2nd ed.) ICOMOS MNB, Budapest 2011.

TÁRSMŰVÉSZET ÉS ÉPÍTÉSZET A '45 UTÁNI BUDAÖRSI REPÜLŐTÉREN

Csengel-Plank Ibolya

Fotótörténész, az Országgyűlési Múzeum fotógyűjtemény-vezetője. A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal és a Magyar Építészeti Múzeum 2003. évi Fény és Forma kiállításának társkurátora és az azonos című könyv társszerzője. Kutatási területe a modern építészet és a magyar fotográfia viszonyára fókuszál, doktori munkáját A Budaörsi repülőtér és fotómontázs mint a modernizmus szimbóluma címmel védte meg, PhD (PTE BTK Irodalom- és Kultúratudományi Doktori Iskola, 2015), a két világháború közötti modern építészet meghatározó személyiségeinek és az építészeti fényképezés témájának kutatója, számos publikáció szerzője.
E-mail: ibolyacsengelplank@gmail.com

Csengel Péter

Okleveles levéltáros-régész, jogász, műemléki kutató, számos feltáró ásatás és tudományos értékvédelmi dokumentáció készítője.
E-mail: peter.csengel@gmail.com

CO-ART AND ARCHITECTURE AT POST-1945 BUDAÖRS AIRPORT

This study attempts to present the situation of Budaörs Airport and the impact of its Gesamtkunstwerk pieces in the two decades after the war. Although the conference is held on the architectural period of the 1945s and 1960s, the Airport, which was built in 1937 and thus falls outside this epoch, still has a place among the conference topics. The architectural style of the airport, that is Modern, was not only still present during this period, but also became part of the struggles unfolding against the socialist realist trend that spread between 1948-50, and even played an important and special role in these 'fights'. The post-war history of the airport, including the transformations of its architectural and artistic values, can be an important addition to a more accurate understanding of the cultural policy debate unfolding around Modern and Socialist Realism and to the new approach. Virgil Borbíró, the designer of Budaörs Airport, one of the main theorists of Modern architecture, got involved in this debate in a special way, when in 1948 he stood up for functionalist architecture just with the example of Budaörs Airport. On the other hand, the operation of MASZOVLET, which started in 1948, also had special consequences, so its activities should be mentioned in the study. On the basis of a joint assessment of all this, it is possible to determine how the effects on the airport can be interpreted in relation to the change of era in 1945.



1. kép Budaörsi repülőtér, 1937. Fotó: Marsovszky Elemérné, Belvárosi Fotóműhely, 1937.
Forrás: Magántulajdon

Jelen tanulmány kísérletet tesz bemutatni a Budaörsi repülőtér helyzetét és összművészeti alkotásainak hatását a háború utáni két évtizedben. A konferencia időhatára ugyan az 1945-1960-as évek építészete, az 1937-ben épült repülőtérnek – amely korábban, 1937-ben épült, így kívül esik ezen a határon –, mégis helye van a konferencia témái között. A repülőtér építészeti stílusa, a modern ugyanis ebben a korszakban nemcsak továbbra is jelent volt, hanem részesévé vált az 1948-50 között kibontakozó szoc-reál irányzat ellenében kibontakozó harcoknak, sőt fontos és sajátos szerepet kapott abban. A repülőtér háború utáni története, beleértve az építészeti és művészeti értékeinek átalakításait, fontos adalék lehet a modern és a szocialista realizmus körül kibontakozó kultúrpolitikai vita és új szemlélet pontosabb megértéséhez. *Borbíró Virgil*, a Budaörsi repülőtér tervezője, a modern építészet egyik teoretikusa sajátos módon, maga is bekapcsolódott ebbe a vitába azzal, amikor 1948-ban éppen a Budaörsi Repülőtér példájával állt ki a funkcionista építészet mellett. Másrészt a MASZOVLET 1948-tól meginduló működése úgyszintén sajátos következményekkel járt, így ennek tevékenységét érinteni kell. Mindezek együttes értékelése alapján lehet meghatározni, hogy a repülőtér ért hatásokat miképpen értelmezhetjük az 1945. év korszakváltása tekintetében.

Elsőként a Budaörsi repülőtér, a repülőtér-építészet máig tartó fejlődéstörténetében érdemes elhelyezni. Az 1920-as évektől meginduló folyamat első időszakában az építészek még eredménytelenül keresték a hagyományos épülettípusok között azt, amely formai és funkcionálisan is megfelelt volna a légiközlekedés követelményeinek és a folyamatosan bővülő funkcióknak.¹

A legkorábbi épületek a repülés népszerűsítése és a közönségszalagató versenyek miatt hamarosan szűk és korszerűtlenné váltak, a háború nyomában fellendülő fejlődés így újfajta megoldásokat követelt. Az 1930-as évek elejétől az új közlekedési ágazat már saját épülettípusban gondolkodott, és a művészeti stílusok közül elsőként az *art deco* alkotott számos csodálatos épületet ebben az időszakban. Azokat az egyre bővülő funkcionális igényeket azonban, amelyeket egyetlen épületben kellett elhelyezni, a repülőtér-építészet irányát az 1930-as évek második felében már a modern stílus irányába fordították. Emellett szólt az is, hogy egy olyan új, modern jelenséget, mint a repülést, építészetileg csak olyan stílussal lehet kifejezni, amely a jövőbe mutat, és nem a múltból vesz át formákat és példákat.² A tömegforgalom növekedése miatt ugyanakkor új problémák keletkeztek, amelyekre a városközponthoz képest kedvezőbb elhelyezés mellett szintén a modern stílus keretei – funk-

cionális formák és alaprajzok – adták meg a megoldást. A Budaörsi repülőtér építész, Bierbauer (Borbíró) Virgil maga is szembesült a forgalmi torlódás kizárásának és racionális szervezésének a problémáival, amikor megkapta felkérését az első magyar közforgalmi repülőtér felépítésére.³

A repülőtér-építéssel kapcsolatosan problémákkal és megoldási kísérletekkel Borbíró több európai építészeti fórumon és személyes utazásai során is találkozott. A Budaörsi repülőtér végül a pályaterv jelentős módosításával kisebb léptékű tranzit repülőtérként épült meg.⁴ Szűk kapacitása miatt már 1938-ban megindultak a ferihegyi repülőtér előkészületei, ami egyértelműen a Budaörsi repülőtér háttérbe szorulásának a jele volt. Ennek ellenére jelentőségét az európai légiközlekedésben egészen 1954-ig megőrizte, amely abból eredt, hogy fontos csomópontja volt transzeurópai és transzkontinentális járatok vonalainak.

A repülőtér forgalmi épülete kör alakú, tömegformálásában háromlépcsős, teraszos kialakítású felépítménnyel épült fel, amelyhez kétirányból 1-1 hajlított ívű egyemeletes épületszárny kapcsolódik, lapos tetejű korláttal, illetve részben mellvédfallal övezett terasz kialakítással, két végén 1-1 további, innen induló lépcsőtoronnyal (1-2. kép). A pálya felőli oldalt szintén teljes szélességben korláttal kísért terasz övezi, a repülőtér legfontosabb funkciói – az irodák nagy része, a szálloda, étterem és fogadó csarnok is – a pálya felé kaptak kitekintést (3. kép). Az épület falai vakoltak, építészeti tagozatok és épületplasztikai elemek nélkül, egyszerű megjelenéssel. A fogadóépület áramvonalas formáját a lépcsőzetes teraszos kiképzés és a bejárat elé két irányból ívelő felhajtó határozza meg. A fogadóépületet felül a körcsarnok szervíz folyosóval körülrjáható kupola (4. kép) és az irányítótorony fém-üveg szerkezetű, parancsnoki híddal körbe ölelt, erőteljesen előrenyúló parancsnoki felépítménye (irányító torony, (5. kép) koronázza.

A belső téralkotás legfontosabb részét a körcsarnok képezi, amelyet 12 oszloppal tartott mellvéd kísér. A belső tér különlegessége a szintek eltolása, és a középső kör alakú utasváró rész süllyesztése a kapcsolódó terekhez képest, amely elsősorban a panoráma feltárulását és az átlátást hivatott elősegíteni. Megmaradt a belső tér tagolása és szimmetrikus megnyitása a felszállópálya felé, illetve a mellvéden körbefutó panoráma montázs. Bierbauer építészeti koncepciójában a

funkcionális egység ütközésmentes kezelése érdekében mindennek gondosan megtervezett helye volt.

A második világháború után a polgári repülés 1946 októberében indult újra. Elegáns megjelenéséből a repülőtér a háború után évtizedekben sokat veszített, ez jól nyomon követhető azon a kevés számú felvételen, amely erről fennmaradt.

Az a kérdés, hogy építészeti szempontból a Budaörsi repülőtér milyen okokból helyezhető el az 1945 utáni magyar építészettörténetben, a funkció tovább élésén kívül egyéb művészetpolitikai okokkal és összefüggésekkel magyarázható (6. kép).

Ennek középpontjában az 1949-ben kezdődő elméleti vita, a modern (más néven kozmopolita, formalista) és a szoc-reál közötti kialakult, majd kiélesedő harc áll. A pártállami diktatúra idején, Sztálin 70. születésnapjának évében, 1949-ben hoztak határozatot a szocialista realista építőművészet hazai megteremtése érdekében, és összehangolt támadás indult a kozmopolita építészet ellen. A vita lényege a lakó- és középületépítészetben a modern (stílus) bírálata és annak, konkrét épületek példáinak kiemelésével történő – MÉMOSZ, Erzsébet-téri autóbuszpályaudvar és mások – megbélyegzése, illetve az új, szovjet mintára formálódó szocialista realizmus, mint az új társadalmi rend építészeti stílusának előtérbe hozása volt. Nem támadták ugyanakkor a Ferihegyi repülőtér repülőgépet formázó felvételi épületét, amely szintén a modern építészet funkcionalista szemléletét képviselte.⁵ Kifejezetten azt a szemléletet, amelyet Borbíró és más európai építész is határozottan képviselt a két világháború között. Ilyen külföldi példa a Budaörsi repülőtér formájához nagyon közel álló Hesinki-Malmi repülőtér is, ahol a funkcionalista stílus kifejezetten erősen jelenik meg az épület alaprajzi elrendezésében és tömegalakításában (7. kép).

1948-ban, a helyreállítás építészeti államtitkárának tiszttségét betöltő Borbíró, az építész kollégáinak címzett, de el nem küldött, fiktív leveleiben szólt hozzá a szocialista realizmus teoretikus vitájához, reflektálva ezzel többek között a Major Máté, „Az Új Építészet elméleti kérdéseiről” címmel megjelentetett (1948) művére, illetve a körülötte kialakult problémákra.⁶ A repülőtéri kutatások során a hagyatékában feltárt 9 levél mellett előkerült egy névtelen újságírónak címzett levél is 1948. április 6-i keltezéssel „Az építészeti alkotás művészei értelméről” címmel.⁷ Ebben Borbíró éppen a Budaörsi repülőtér példáján keresztül védte meg a modern építészetet, fel-



2. kép Budaörsi repülőtér, az utascarnok zsinórüveg-borítású oszlopa. A mellvéden a Repülés élménye körkép.
Fotó: Marsovszky Elemérné, Belvárosi Fotóműhely, 1937. MMA MÉM-MDK Magyar Építészeti Múzeum

sorolva azokat az elveket, amelyek művészi szintre tudják emelni az építészeti alkotásokat. A szöveg egyik érdekessége, hogy Borbíró a funkcionalista téralkotásból és annak szükségességéből vezeti le az építészet és a művészet szükség-szerű kapcsolatát. Erről így ír: „Az építésznek tehát olyan teret, olyan tércsoportot kell teremte-

*nie amelyikben ez az életfolyamat, legsimábban, legsúrlódásmentesebben pereghet le – de alkotása művészi értékűvé csak akkor válhat, ha a tércsoport nemcsak célszerű, hanem azonfelül az abban rendelt életbe valami különös fénylést és ragyogást tud belevinni.”*⁸ A szöveg egyik konklúziója, hogy az építész nem csak a funkció-



3. kép A Budaörsi repülőtérén első útjára indítják a Magyar-Szovjet légiforgalmi Részvénytársaság (MASZOVLET) első Liszunov Li-2-es utasszállító repülőgépét. A háttérben az ünnepélyes alkalomra feldíszített forgalmi épület. Fotó: Mafirt, 1948. Forrás: MTI/MTVA

nalizmus lényegét, hanem a Budaörsi repülőtér időtállóságát is a funkciókat racionális rendben elhelyező tökéletes téralkotásban látta. A civilforgalom és a légi szolgálat, illetve a hatósági (vámellenőrzés) feladatok elválasztása szintén a racionális elrendezés elvei alapján történt, mindezek összessége indokolta a többemeletes elrendezést (2. kép). Ezekkel az igényekkel összhangban történt a külső, és a belső terek vizuális kapcsolatának – már említett – kialakítása a panoráma ablakokkal (4. kép), az ablakosorral a pálya felőli oldalon és a teraszokkal (1. kép), illetve a terek süllyesztése és eltolása, mint ahogy a légi-felvételekből álló expresszionista körkép is, ennek a művészi koncepciónak a részét képezte.

Borbíró a Budaörsön alkalmazott elvek igazolását a külföldön megvalósuló gyakorlatban és példákban látta. Ahogy arra büszkén hivatkozik is, 1946-ban az Egyesült Államok Légügyi Hivatala ezt az elrendezést írta elő a repülőtér építésére és 1948-ban a zürichi repülőtér is ennek mintájára épült fel.

Budaörs a szoc-reál kontra formalizmus/modernizmus vita egészét tekintve is figyelemre

méltó, hiszen abban a modern stílusa miatt kritizált épületek között sem a Budaörsi (1937), sem a Ferihegyi repülőtér (1954) nem szerepelt.⁹ Ennek gyakorlati okai lehettek, hiszen 1948-ban a Ferihegyi repülőtér még nem készült el, így a budaörsi volt az egyetlen fővárosi repülőtér. A korszak felfogásában továbbá a repülőterek inkább ipari épületeknek minősültek, amelyeket a lakóépületekkel és középületekkel szemben kevésbé támadtak. Amikor 1950-re a Ferihegyi repülőtér is elkészült, a Budaörsi repülőtér jelentősége és jövőbeni szerepe a légi közlekedésben alapjaiban értékelődött át. A háború után újjáépített Ferihegyi repülőtér, mint egyedüli fővárosi nemzetközi repülőtér, pótolhatatlan szerepe és jelentősége miatt túlmutatott a modern-szoc-reál vitán, annál is inkább, mert 1956 után a szoc-reál körüli politikai vihar, így a modern építészet elleni támadás is jelentősen mérséklődött. Ezek a sajátos körülmények együtt jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy a két repülőtér ebben a vitában háttérben maradhatott¹⁰ (8. kép).

A polgári forgalmat bonyolításában 1945 részben tényleges korszakváltást jelent, hiszen a



4. kép A Budaörsi repülőtér várócsarnoka az augusztus 4-ei ünnepségre feldíszített A repülés élménye körképpel.
Fotó: Magyar Képszolgálat. 1948. Forrás: MTI/MTVA

Magyar Légiforgalmi Rt. (MALERT) helyét MASZOVLET név alatt a Magyar-Szovjet Légitársaság vette át.¹¹ A társaság árképzésében – többségi szovjet tulajdon mellett is – lényegében a MALERT repülést népszerűsítését célzó üzletpolitikáját folytatta, e mellett több szociális programja is volt. A korabeli fényképeken építészeti szempontból az épületben nem látunk sok változást, és a feljegyzések szerint a háborús repeszérülések és üvegtörések, illetve a berendezés

széthordásán kívül jelentősebb kár sem keletkezett. A társaművészetek szempontjából azonban mégiscsak történt változás, új propagandaképek, jelképek és dekorációk jelentek meg. Már az első MASZOVLET repülőgép indulását megőrkítő felvételen jól kivehető a Szovjetunió 1936-46 között hivatalos címere, amely sokat elárul erről a politikai korszakváltásról.

A belsőépítészeti kialakítás mellett a panoráma körkép és a bútorzat tartoztak az épület legsze-

rülékenyebb tartozékai közé, ezekről csak néhány felvétel alapján alkothatunk képet (2. kép). A bútorzat, amelynek magas színvonala látványosan hozzájárult a térkialakításhoz, 1945-ben gyakorlatilag megsemmisült. A panoráma körkép – átalakítva ugyan – de ma is látható, eszmei értéke egyedülálló hazai és nemzetközi kitekintésben egyaránt. Borbíró, és a tervezett dekoráció kivitelezésére felkért *Marsovszkyné Ackermann Ada* fotográfusa, a forgalmi épület várótermében valami egészen egyedi, az épület funkcióját különösen kifejező látvány kialakítására törekedtek. A légifényképészet és a montázstechnika monumentális méretű alkalmazása révén végül egy magas színvonalú összművészeti alkotás született. Ennek része volt az utasforgalmi váróterem mellvédjét borító hatalmas körképen – „A repülés élménye” – kívül még a *Pekáry István* iparművész által készített két térkép (9. kép), a teljes modern bútorzat és a körcsarnok üvegmozaikok-



5. kép Budaörsi repülőtér. A felújításra váró irányítótorony terasz nélkül. Fotó: Bencze-Kovács György, 2020. Forrás: magántulajdon



6. kép Budaörsi repülőtér várótermének részlete. Az oszlopok mögött A repülés élménye körkép szelvényei. Fotó: Csengel Péter, 2020. Forrás: magántulajdon



7. kép Helsinki-Malmi repülőtér központi utascarnok. Építésszek: Vera Rosendahl és Dag Englund, 1936-1938. Fotó: Csengel Péter, 2020.
Forrás: magántulajdon

kal borított oszlopai, sőt még a kilátás és a tér-szervezés is ide sorolható. Hogy mennyire tudatosan készült Borbíró a társművészetek alkalmazására, azt mutatja, hogy már egy évvel a reptéri pályázat kiírása előtt, 1935-ben felvette a kapcsolatot *Wells Coates* (1895-1958) építésszel, aki elsőként alkalmazta Londonban a *Michael Egan és Eugén Mollo* által szabadalmaztatott fotómurália technikát egy elegáns, luxus lakóépületben.¹² Ennek alkalmazása Budaörsön technikai és kivitelezési okok miatt nem valósulhatott meg, a fotográfia mégis kiemelt helyet kapott a tér díszítésében. Bierbauer a modern technikai médiumok közül – szinte az utolsó pillanatban, 7 hónappal a reptér átadása előtt – a fotómontázst választotta és a tematika kidolgozásához légi-fényképeket használtak fel. Hazai és külföldi tájképek, városképek éppúgy megtalálhatók közöttük, mint felhőalakzatokat ábrázoló fotográfiák. A mű keletkezéstörténetének érdekes fejezete, hogy a fényképek többségének beszerzését Borbíró saját maga intézte, és Marsovszky né Acker-mann Ada fényképésszel együtt, végig aktívan részt vett a koncepció kidolgozásában, tervezésében.

A 44 méteres körpanoráma rendeltetése nem egyszerűen a légiközlekedésbe bekapcsolt célpontok naturalisztikus bemutatása volt, hanem sokkal inkább az, hogy a nézők már a felszállás előtt kapjanak egy erős vizuális benyomást a légi utazásról, és a képek és a látvány segítségével el-



8. kép Budaörsi repülőtér, ejtőernyőhajtogatás oktatás, háttérben a központi utascarnok épülete.
Fotó: 1966. Forrás: Fortepan/MHSZ
(Adományozó)

indítson egy olyan belső asszociációs folyamatot, amely segít elképzelni a repülést, illetve emlékezni a repülésre mindazoknak, akik már korábban átérték azt.¹³ A sokszínű ikonográfiát meglepő képtársításokkal és mozgalmas dramaturgiával tette a körkép szerzője teljesen egyedivé és izgalmassá.

Borbíró döntését a fotómontázs mellett körütekintő külföldi – elsősorban angol és olasz – kutatás előzte meg. Eredetileg egy olasz típusú légifestészeti alkotásban gondolkodott, Magyarországon azonban nem talált olyan művészt, vagy alkotócsoporthoz, akiknek kellő tapasztalata lett volna ilyen típusú és nagyságrendű mű elkészítésében. A naturalisztikus természetábrázolást, vagy a repülőgépeket ábrázoló plakátok egyszerű egymasmellé helyezését szintén elvetette, már a tervezés első fázisában. Végül, 1936 végén, a képzőművészet és a modern építészeti kapcsolatával foglalkozó Firenzei VOLTA kongresszust követően, és a futurista ideológus, *Filippo Tommaso Marinetti* hatására döntött a felülnézeti fotográfiák újszerű alkalmazása mellett.¹⁴ A fotómontázs kifejezés mellett gyakran használt fotómurália és fotófríz kifejezés a repülés élménye kompozíció kapcsán, annak falképszerűségére és épületben elfoglalt helyére utal.

A képek alapján sem lehet kétséges, hogy a körkép az építészeti tér egyenrangú szereplőjévé vált. Művészeti szempontból ennek megvalósulását az is segítette, hogy az 1930-as évek máso-



9. kép Budaörsi repülőtér, Magyarország térképe a váróteremben. Készítette: Pekáry István. Fotó: Marsovszky Elemérné, Belvárosi Fotóműhely, 1937. Forrás: MMA MÉM-MDK Magyar Építészeti Múzeum

dik felében Európa már túl volt a szigorúan vett dekoráció nélküli modernizmus időszakán, és a korszak monumentális propagandaművészeti alkotásai világszerte egyre természetesebb módon kaptak helyet az építészetben. A nagyméretű muráliák egyik leggazdagabb seregszemléjére éppen a Budaörsi repülőtér átadásának évében, 1937-ben került sor a párizsi világkiállításon. A modern művészet hatásai mellett a légközlekedés stratégiai jelentősége – és ezen keresztül a modern repülőtér építészeti fejlődése – tette lehetővé azt, hogy társzművészetek ilyen minőségben kapcsolódjanak össze az építészettel.

A körképről és a repülőtérrel a Tér és Forma építészeti szakfolyóirat közölt először professzionális felvételeket, ezeket vette át nem sokkal a reptér megnyitása után az összes külföldi szakfolyóirat is. Ugyancsak itt láthatók azok a forrásrékú illusztrációk is, amelyek a körkép egyes elemeit kiterített frízként ábrázolják.¹⁵ Ezekből lehet a legpontosabban rekonstruálni a körképet. A társzművészetek közül az iparművészet kapott

még nagyon fontos szerepet, erről szintén az eredeti fényképek tanúskodnak. A váróteremben látható népművészeti motívumokkal díszített textil térképek szépen illeszkedtek az enteriörhöz. Pekáry István magyaros stílusú és Marsovszkyne avantgárd alkotásai jó példái annak, hogy miként lehetett egyszerre hagyomány őrzően nemzeti és európai módon modern stílusú egy 1937-ben épült korszerű repülőtér.

A körkép egységébe 1946-ban történt az első beavatkozás, a még teljes körkép-folyam két elemét ekkor cserélték ki olyan fényképekre, amelyek Moszkva, illetve a szovjethatalom ikonikus épületeit ábrázolták. Ezzel kétségtávan megszakadt a panoráma körkép eredeti képciklusa, azonban képalkotási koncepciója bizonyos értelemben nem tört meg, hanem sajátos körülmények között „csak” új tartalommal egészült ki a váróterem frekvenciált részein. Az új képrészletek beillesztése során próbálták követni az eredeti képszerkesztési elveket is. Az egyes képmezők újra komponálásának politikai üzenete ugyanak-



10. kép Budaörsi repülőtér. A repülés élménye című körkép egyik 1948-ban átalakított részlete.

Fotó: Ágh András, 2011. Forrás: magántulajdon

kor kézzelfogható a Vörös tér épületeinek, a szovjet lakótelepek és az orosz felségjelű repülőgépek szerepeltetésével (10. kép). Az átalakítások jellege még arra is utalhat, hogy az orosz többségű vezetés inkább üzletpolitikai és turisztikai propaganda lehetőséget, és nem annyira önmagáért való, független építészeti dekorációt látott a fotómontázsban. Mindeközben az új dekoráció stílusa azonos maradt az eredetivel. Az orosz többségű vezetés a körkép elpusztítása helyett tehát inkább a maga hasznára fordította a kompozíciót, aminek következtében A repülés élménye körkép megmenekült. Ugyanez már nem mondható el az 1984-es átalakításról, amikor az utasvárócsarnok megerősítése és aládúcolása miatt a képciklus egyes elemeit az oszlopoknál kivágták és kidobták. A visszafordíthatatlan károk és a szakszerűtlen építkezés miatt a Budapesti Műemléki Felügyelőség törölte a repülőtér fogadóépületét a védett épületek nyilvántartásából.¹⁶

Amennyiben korszakhatárokat kellene megállapítani az építészet és a társzművészetek közös történetében, akkor elsősorban a művek mondanivalója és ideológiája mentén lehetne fordulópontokat megállapítani. Számos példa bizonyítja ugyanis, hogy az 1945 előtti időszakokban is számos közintézményt és bérházat díszítettek mozaikokkal, festményekkel és szobrokkal. A Tér és Forma folyóiratban 1941 után kifejezetten megszáporodtak azok a szövegrészletek és fényképek, amelyek az építészet és a társzművészetek

együttműködéséről szóltak. Ez a folyamat 1945 után tovább folytatódott, bár a művészekről ekkor már az új társadalmi rendszer alapvetéseit – munkás-paraszt hatalom, a munka dicsérete, a sport, a közösségi élet szerepe a társadalomban – kellett tematizálni a szocialista realizmus eszközeivel és elbeszélő módjában.

Budaörsön ezzel szemben egy bonyolultabb nyelvet használó, nehezebben megfeythető alkotást láthatunk. A társzművészetek és az építészet szoros kapcsolatrendszerében nem lehet szó nélkül hagyni a repterekről készült modern építészeti fotográfiákat sem, hiszen ez a műfaj az építészeti propagandát is teljesen átalakította, modernizálta. Az építészek világszerte a magazinok és a szakfolyóiratok képanyagain keresztül ismerték meg a szakmájuk legfrissebb alkotásait és trendjeit. A jó minőségű képek cseréje és igénye óriási volt, így kerültek be az újonnan megnyitott Budaörsi repülőtér fotói is a nemzetközi szakirodalomba. Az építészeti fotográfia fejlődése a második világháború után megszakítatlanul folytatódott, különösen az ipari épületek fényképezés területén.

Nemzetközi összehasonlításban két hasonló tematikájú repülőtér dekorációról van tudomásunk, az egyik a LaGuardia Airport, New York (The Marine Air Terminal) köralakú várótermének körképe (James Brooks: Flight, 1942), a másik a Gander International Airport, Newfoundland (Canada) termináljának falképe (Ken Lochhead:

Flights and Its Allegories, 1958.). Mindkettő aviatikai témájú, ez utóbbi rekonstrukciója 2015-ben fejeződött be az eredeti bútorok és művészeti alkotások megtartásával és civil összefogással. A Budaörsi repülőtér fotómontázsának az állapota ezekkel szemben elérte a kritikus határt, és restaurálása megkerülhetetlen (11. kép).

Összességében azt mondhatjuk, hogy – leszámítva a könnyen elmozdítható berendezési tárgyak és művészeti alkotások pusztulását – a Budaörsi repülőtér egészen 1950-ig szinte változatlan fizikai és műszaki valójában működött. Nem húzható meg éles korszakhatár 1945 körül sem, hiszen a körülötte zajló művészetpolitikai vita – még ha célszerűségi okból is – nem kezdte ki az épület eredeti stílusát és belső kiképzését. Nem vitásan nagyrészt stratégiai okokból sem, létjogosultságát pedig a folyamatos használata tartotta fenn.

(A XXX. Országos Műemléki Konferencián Salgótarjánban 2021. október 2-án elhangzott előadás szerkesztett változata.)

SAKIRODALOM

- Bierbauer Virgil: Repülőterek építészete. I. közlemény. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 72 (1938) 27–30. 257–268.
- Bierbauer Virgil: Repülőterek építészete. II. közlemény. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. 72 (1938) 31–34. 277–283.
- Csengel-Plank Ibolya: *A Budaörsi repülőtér és fotómontázsa mint a modernizmus szimbólumai*. Doktori disszertáció. Pécsi Tudományegyetem BTK Irodalomtudományi Kar Kultúrtudományi Doktori Program, Pécs 2015.
- Elischer Pál: A budapesti repülőtér építésének megszervezése. In: *A Budapesti új közforgalmi repülőtér*, 210–212.
- Fehérvári Zoltán – Prakfalvi Endre: A Fehérvári repülőtér 1. termináljának építése. In: *Modern és szocreál. Építészet és tervezés Magyarországon 1945-1959*. Szerk. Fehérvári Zoltán – Hajdú Virág – Prakfalvi Endre. Magyar Építészeti Múzeum, Budapest 2006. 19-34.
- Gordon, Alastair: *Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*. University of Chicago Press, Chicago 2008. 7-63., 102-104.; Bierbauer Virgil: Repülőterek építészete. I. közlemény. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 72 (1938) 27–30. 257–268.; Bierbauer Virgil: Repülőterek építészete. II. közlemény. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. 72 (1938) 31–34. 277–283.
- Prakfalvi Endre: Borbíró Virgil levele elé. In: *LAPIS ANGULARIS. Források a Magyar Építészeti Múzeum gyűjteményéből*. Hauszmann Alajos, Maróti Géza, Kozma Lajos, Kotsis Iván, Borbíró Virgil, Fischer József, Gádosor Lajos. Szerk. Hajdú Virág – Prakfalvi Endre. OMvH Magyar Építészeti Múzeum, Budapest 1995.



11. kép A Budaörsi repülőtér metamorfózisai című kiállítás a FUGA Építészeti központban. Fotó: Zsitva Tibor, 2018. Forrás: FUGA Építészeti Központ

- Prakfalvi Endre – Szűcs György: *A szocreál Magyarországon*. Corvina Kiadó, Budapest 2010.
- Rév Pál: Adatok a MASZOVLET történetéhez. In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve IV. 1976-1978*. Szerk. Czére Béla. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest 1979. 521-563.
- Rév Pál: A budaörsi közforgalmú repülőtér létesítésének története. In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve VIII. 1985-1987*. Szerk. Czére Béla. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest 1988. 503–523.
- Rév Pál: Az első közforgalmi vállalatunkról. *Közlekedéstudományi Szemle* 30 (1980) 5. 221–224.
- [K.M] Építészett-szobrászat-festészet. *Vállalkozók Lapja* 1937. január. 14., 4.
- A Budapesti új közforgalmi repülőtér*. Különnyomat a Tér és Forma 1937. 8. számából
- A légiforgalom jelentősége. In: *Magyarország közlekedésügye 1937*. Szerk. Dr. Pártos Szilárd. Pallas Rt., Budapest, 1937. 279–286.;

JEGYZETEK

- Gordon, Alastair: *Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*. University of Chicago Press, Chicago 2008. 7-63., 102-104.; Bierbauer Virgil: Repülőterek építészete. I. közlemény. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 72 (1938) 27–30. 257–268.; Bierbauer Virgil: Repülőterek építészete. II. közlemény. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. 72 (1938) 31–34. 277–283.
- Gordon, 2008. 50.
- K.H.: A budapesti repülőtér forgalmi épülete. In: *A Budapesti új közforgalmi repülőtér*. Különnyomat a Tér és Forma 1937. 8. számából, 213-224.

4. A légiforgalom jelentősége. In: *Magyarország közlekedéssége 1937*. Szerk. Dr. Pártos Szilárd. Pallas Rt., Budapest 1937. 279–286.; Elischer Pál: A budapesti repülőtér építésének megszervezése. In: *A Budapesti új közforgalmi repülőtér*, 210–212.; Bierbauer I. 1938. 257–268.; Bierbauer II. 1938. 277–283.
5. Prákfalvi Endre – Szűcs György: *A szocreál Magyarország*. Corvina Kiadó, Budapest 2010. 53–62.
6. Prákfalvi Endre: Borbíró Virgil levele elé. In: *LAPIS ANGULARIS. Források a Magyar Építészeti Múzeum gyűjteményéből*. Hausmann Alajos, Maróti Géza, Kozma Lajos, Kotsis Iván, Borbíró Virgil, Fischer József, Gádosor Lajos. Szerk. Hajdú Virág – Prákfalvi Endre. OMvH Magyar Építészeti Múzeum, Budapest 1995. 303.
7. MÉM-MDK-Magyar Építészeti Múzeum: Borbíró-hagyaték. 12. doboz: „18/a. ép.elm./a.” tékában „Tíz levél az építészetről 1948” dosszié. „Építészeti elmélet/a. dosszié) 411/BV-1948.” Bierbauer az „Egy újságíróhoz” címzett IV. levélben ír a repülőterről, és annak térszerkezetéről. Lásd: „Az építészeti alkotás művészi értelmezéséről. Kelt: Budapest, 1948. IV. 6. Gépirat. 1-11.
8. u.ott.
9. Prákfalvi–Szűcs, 2010. 61.
10. Fehérvári Zoltán – Prákfalvi Endre: A Ferihegyi repülőtér 1. termináljának építése. In: *Modern és szocreál. Építészet és tervezés Magyarországon 1945-1959*. Szerk. Fehérvári Zoltán – Hajdú Virág – Prákfalvi Endre. Magyar Építészeti Múzeum, Budapest 2006. 19–34.
11. Rév Pál: Adatok a MASZOVLET történetéhez. In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve IV. 1976-1978*. Szerk. Czére Béla. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest 1979. 521–563.; Rév Pál: A budapesti közforgalmi repülőtér létesítésének története. In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve VIII. 1985-1987*. Szerk. Czére Béla. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest 1988. 503–523.; Rév Pál: Az első közforgalmi vállalatunkról. *Közlekedéstudományi Szemle* 30 (1980) 5. 221–224.; Winkler László: A magyar repülés fejlődésének története II. rész. 1920-1945. (*Budaörs története* 52-53. lap, 59-62. lap) HL Winkler-hagyaték. 456. doboz. In: Hadtörténeti Levéltár: Winkler László repüléstörténeti hagyaték. 1926-2001. Personália. 452481. doboz. VII. 276.
12. „All this work has been carried out by Messrs. Photographic Spraying, Ltd., a subsidiary company of Mollo and Egan, architectural decorators and inventors of the process. All photography also by Photographic Spraying, Ltd.” The True Photo-Mural. A new technique of decoration. In: *Decoration. The Architectural Review Supplement*. February 1937, 85–88., Complete specification. A New Method of Decorating Large Surfaces by Photography. *PATENT SPECIFICATION* 429, 173. (Application date: Oct. 2., 1934. No. 29524/33. Complete Specification Accepted: May 27, 1935.)
13. Bierbauer Virgil: A fotófreskóról. In: *A Budapesti új közforgalmi repülőtér*, 224–226.
14. [K.M] Építészet-szobrászat-festészet. *Vállalkozók Lapja* 1937. január. 14., 4.
15. *A Budapesti új közforgalmi repülőtér*, 207–209.
16. Csengel-Plank Ibolya: *A Budaörsi repülőtér és fotómontázs mint a modernizmus szimbólumai*. Doktori disszertáció. Pécsi Tudományegyetem BTK. Irodalomtudományi Kar Kultúrtudományi Doktori Program. Pécs 2015. 210–211.

MEGFAGYOTT MODERN – HÉJSZERKEZETEINK ÉPÍTÉSZETI VILÁGA

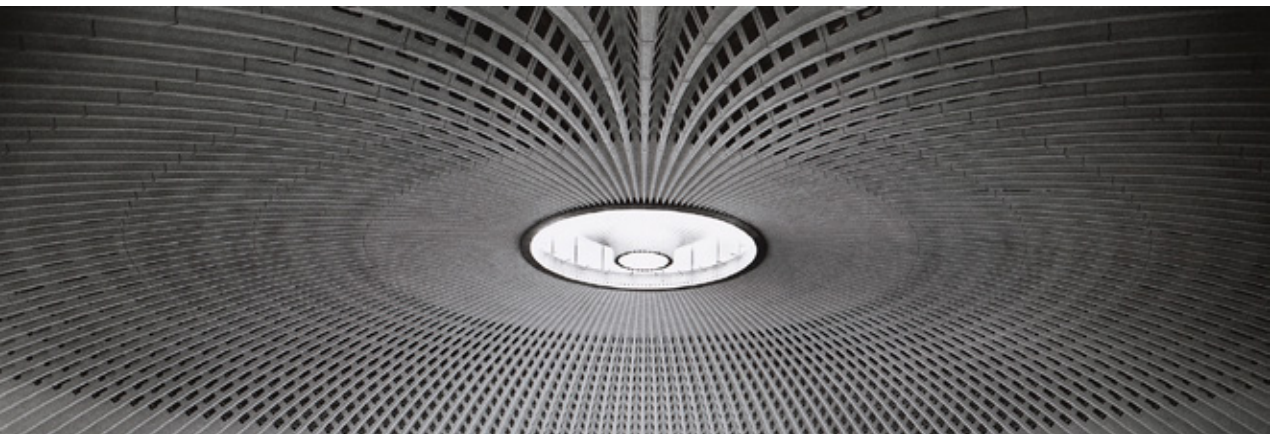
Gáspár Orsolya

Okleveles építészmérnök (BME ÉPK, szerkezettervező modul, 2010), Phd (BME Csonka Pál Doktori Iskola, 2020), egyetemi adjunktus a BME Szilárdságtani és Tartószerkezeti Tanszéken. Kutatásai felölelik a falazott ívek állékony-sága, a húzószilárdság nélküli gömbkupolák optimális geometriája és működésének mechanikai modellje, a magyarországi vasbeton héjépítészeti, illetve a geodetikus kupolák topológiája témákat.

E-mail: gaspar.orsolya@epk.bme.hu

FROZEN MODERN – THE ARCHITECTURAL WORLD OF HUNGARIAN SHELL STRUCTURES

The most prolific period of reinforced concrete shell architecture in Hungary was the approx. 15-20-year long era starting from the end of the 1950s. Since then, the buildings and their supporting structure system implemented at that time have reached, typically exceeded, the planned lifespan of 50 years. Most of them are still standing today, their renovation is definitely a topical issue, and their further utilization is typically also an important topic. In this article, I attempt to show that Hungarian shell architecture is hiding in many ways, yet it forms an elementary part of our twentieth-century architectural heritage. I point out that (from the point of view of structural history) the shell structures realized after the Second World War are the heirs of a significant tradition at international level too.



1. kép Nagy Sportpalota, Róma, 1958-60.

BEVEZETÉS

A vasbeton héjak azon kevés, alapvetően funkcionális, térfedő szerkezetek közé tartoznak, melyek különleges formájuk miatt a laikusok számára is érdekesek. Csak érdekesek vajon vagy szépek? *Vladimir Suhov* orosz szerkeszttervező mérnök, a rácshéj szerkezetek egyik korai mestere szerint a „mérnöki szakma hálátlan, mert ahhoz, hogy a tartószerkezetek igazi szépségét megértse valaki, értenie kell, hogyan működnek”. Szavainak különös jelentősége van a magyar vasbeton héjépítészeti örökségének tárgyalásakor. A magyar vasbeton héjak formái inkább szikárok, mint expresszívok, és tipikusan ipari csarnokokat fednek. Ugyan a 20. században vasbeton héjakat az egész világon elsősorban ipari környezetben alkalmaztak, hazánkban nem épültek (meg) olyan ikonikus, héj-lefedésű középületek (mint a CNIT Párizsban¹), vagy sportlétesítmények (Kis-és Nagy Sportpalota, Róma²) (1. kép), melyek révén a héjak a huszadik századi építészeti kánon részévé váltak. Az alábbiakban arra teszünk kísérletet, hogy megmutassam, a magyar héjépítészeti ugyan sok szempontból rejtőzködő, de elemi részét képezi a huszadik századi építészeti örökségünknek. Rámutatok, hogy a második világháborút követően megvalósult héjszerkezetek (tudománytörténeti szempontból) nemzetközi szinten is jelentős hagyomány örökösei.

Ha hiszünk Suhovnak, akkor a héjakhoz vezető út a megértésükkel kezdődik. A vasbeton héjak formailag a boltozatokkal rokon szerkezetek, és sok szempontból működésük tekintetében is. Kö-

zös bennük, hogy az erőjátékukat döntően befolyásolja a (görbült) geometriájuk. Ez azt jelenti, hogy *elsősorban* a formájuktól és a megtámasztásuktól függ, hogy milyen típusú igénybevételek ébrednek bennük (csak normál-és nyíróerők, esetleg nyomatékok is) – nem pedig a teheről. Ez nem minden szerkezettípusra igaz, ellenpélda az alul-felül sík lemez. A boltozatok és héjak „rokon-ságát” mutatja, hogy a vasbeton anyag korai alkalmazására hazánkban templomok boltozott fedésénél találunk példát, ilyen a budapesti fásori református templom³. *Csonka Pál*, a 20. századi hazai héjelméleti kutatások egyik legnagyobb hatású alakja a boltozatok és héjak viszonyáról így ír (a szöveg a vasbeton héjakra héjboltozatként utal): „A héjboltozatok a régi boltozataitól főleg a boltozat vastagsági méretében különböznek. (...) a régi boltozatanyagai: kő, téglák és beton, olyan falazatot adtak, melynek nem volt számításbevehető húzószilárdsága, addig (...) a vasbeton a nagy nyomószilárdság mellett tekintélyes húzóhatásokat is elbír. (...) emez értékes tulajdonsága folytán most már olyan alakú boltozatokat is építhetünk, aminek megvalósítására a bennük keletkező húzóerőkre való tekintettel eddig még csak nem is gondolhattunk.” (in: *Csonka, 1931*⁴) *Csonka* idézett könyvében egy szemléletes ábrán illusztrálja, hogy a nagy szilárdságú vasbeton és a mérnöki héjelmélet kidolgozása milyen drasztikus mértékben csökkentette a terek lefedéséhez szükséges szerkezetek vastagságát (2. kép). A 2. képen négy, különböző korban épült, de nagyságrendileg azonos fesztávú (~ 40 m) kupolájának arányos vastagsága látható. Ezek, balról jobbra: a római Panthe-

on (II. sz), a firenzei dóm (XV. sz), a római Szent Péter Bazilika (XVI. sz) és a jénai Schott-gyár (1923) kupolája. Talán szükségtelen hangsúlyozni, hogy az első három boltozat, az utolsó vasbeton hég. A különbség közel 30-szoros.

A következőkben először a második világháború utáni magyar hégépítészeti általános jellegzetességeit ismertetem⁵, majd 3 tipikus, de mégis önkényesen választott hégformán keresztül mutatom be a megvalósult vasbetonhégak karakterét. A dolgozatot, egyfajta összegzésként, a magyar hégépítészet nemzetközi ismertségének, illetve elismertségének rövid áttekintése zárja.

A HAZAI HÉJÉPÍTÉSZET JELLEGZETESSÉGEI

Címszavakba foglalva (az ennek megfelelő sarkos egyszerűsítésekkel) egy tipikus 1945 után épült magyar vasbeton hég ipari csarnokot fed le, nemzetközi viszonylatban megkésétt, formáját analitikus úton választották ki – és épített örökségként szinte láthatatlan, szó szerinti és átvitt értelemben is. A magyar héjszerkezetek formája és szerkesztési logikája az ún. Német (illetve bizonyos mértékig a Francia) Iskola⁶ hagyományain alapszik. Ez azt jelenti, hogy matematikailag egyszerűen, zárt képletekkel leírható formákat használtak, melyek számítását analitikus úton el tudták végezni. A Német Iskola hatása közvetlenül is megjelent hazánkban, hiszen a Zeiss-Dywidag (a német hégépítés egyik meghatározó képviselője) cég építette a két világháború között az első hég-lefedésű csarnokokat Magyarországon: a Nagyvásárcsarnokot (3.kép). Csepelen (1931), és a pétfürdői (megsemmisült) söraktár épületét (1932). A Nagyvásárcsarnok jelentősége a magyar hégépítészeti szempontjából túlmutat saját magán: állítólag ez inspirálta Menyhárd Istvánt, akinek érdeklődése ekkor fordult a héjszerkezetek tervezése felé. Személye a magyar hégépítészet történetében megkerülhetetlen – a második világháborút megelőzően a hazai hégépítészeti úttörője volt, illetve egyéni ambíciói is segítették⁷, hogy a második világháborút követően újra épüljenek vasbeton hégak. A háborút követően kialakuló fahiány miatt (zsaluzat) nemzetközi viszonylatban meglehetősen későn, 1957-58-tól (KÖFÉM, Székesfehérvár, IPARTERV)⁸ valósulhattak csak meg újra vasbeton hégak Magyarországon. Tipikus alkalmazásuk ipari csarnokok, illetve közlekedési épületek fedése, többek között a Szántódi rév (1967, UVATERV) volt – az utóbbiak révén a nagyközönség számára is láthatóvá váltak.



2. kép Boltozatok és hég – vastagság arányok.
(Csonka, 1931 nyomán)

HÁROM HÉJTIPOLÓGIA

A második világháborút követő magyar hégépítészet egy lehetséges csoportosítását, jelentőségét önkényesen, de nem indokolatlanul, Menyhárd István három korai, még 1945 előtt megvalósult munkája köré szervezve mutatom be. Ennek oka, ahogy a következőkben részletezem, hogy Menyhárd második világháború előtti hégjai (pontosabban a kelenföldi és a kőbányai) világviszonylatban is újdonságnak számítottak. A második világháború utáni hégépítészet ennek a kényszerűen félbeszakadt fejlődési folyamatnak a része – ezt fontos látni⁹, mert egyébként, megkésétsége miatt a hazai hégépítészet nemzetközi, kortárs összehasonlításban volumenében és elemeiben sem kirívó.



3. kép Nagyvásárcsarnok, Budapest. (1931)

A sorolt – Kelenföld

A Nagyvásárcsarnokot előképként kezelő Kelenföldi úti buszgarázs (*Padányi Gulyás Jenő és Menyhárd István*) 1941-re épült meg (*4. kép*). Ennek sorolt, ún. elliptikus-transzlációs héjlefedése van. A 6 cm vastag héj feszávja 90 m-es – ez akkor a világon a legnagyobb ilyen típusú héjszerkezet volt.¹⁰ Menyhárd 1945 után először a székesfehérvári alumíniumöntöde (KÖFÉM) csarnoklefedése kapcsán valósíthatott meg *újra* héjszerkezetet, 1957-58-ban. Székesfehérváron ugyancsak egy sorolt, transzlációs felületen alapuló megoldást választott (ilyen értelemben viszszaült a buszgarázs koncepciójához), de a *KÖFÉM lefedése* hiperbolikus felületekkel történt (*5. kép*). A KÖFÉM csarnok esetében az igazi innováció a rendkívül hatékony építést lehetővé tevő, mozgatható, újra felhasználható zsaluzat alkalmazása volt (*Semsey Lajos* munkája). Ennek óriási szerepe volt abban, hogy a javasolt megoldás gazdaságossága (és a szoros határidő ellenére) a megvalósíthatósága igazolható volt. Menyhárd ekkor az IPARTERV statikus főmérnöke volt, így az ő, illetve tanítványai/ közvetlen kollegái nevéhez több tízezer¹¹ négyzetméter ipari csarnok sorolt, héjszerkezetű lefedése köthető

1957 és 68 között. Ezek szerkesztési elve hasonló, rokon a KÖFÉM-nél bemutatottal, bár a formai megvalósítás egészen eltérő is lehet. Itt csak két példát említek, a Csepeli Célgépcsarnokot¹² (1968, IPARTERV) illetve a GANZ-MÁVAG csarnokot¹³ (*6. kép*) (1962, IPARTERV).

A centrális – Magyar Szentföld templom

A Magyar Szentföld templom¹⁴ Menyhárd István által méretezett kupolája a *második világháború alatt épült*, de végül sosem készült el, csak a zsaluzata. A kupola meglehetősen lapos, ellipszis alaprajz fölé szerkesztett. Hasonló geometriával valósult meg a taksonyi Szent Anna templom kupolája (1957)¹⁵ (*7. kép*). Ez egyike azon kevés középületnek, mely héjlefedést kapott. *A bevezetőben már kitértem rá, hogy vélhetően pozitívan befolyásolná a magyar vasbeton héjak jövőbeli sorsát, ha több nevezetes héjszerkezet lenne.* Igazán ismert, ikonikus példa kevés van, a tihanyi Posta (1962, IPARTERV)¹⁶ *gömbháromszög lefedése*, illetve a néhai Villanyautóház (1971)¹⁷ (*8. kép*) ezek közé (volt) sorolható. Menyhárd tervéhez hasonlóan sosem valósult meg a *Kollár Lajos* nevével fémjelzett Új Budapest Sportcsarnok épülete (1967-1969)¹⁸ (*9. kép*), ami ugyancsak betölthetett volna ilyen



4. kép Kelenföldi úti buszgarázs (1941). Fotó: Hargitai Bence

szerepet. Ez a hiány nem kizárólagos, de mindenképp sajátos vonása a magyar héjépítészet történetének. A korábbi keleti blokkban is számos ellenpélda akad, ilyen a nemrég lebontott, berlini Ahornblatt¹⁹ étterem épülete is. Ez, ugyan a fentebb említett példákhoz hasonlóan centrális teret fed le, de hiperbolikus paraboloidok sorolásával ez átvezet az utolsó csoportba, mely a Kőbányai Tápszergyár malátázó csarnokainak lefedése köré szerveződik.

A torznégyszög héjak világa – Szent István tápszergyár

Menyhárd István ezt a héjat 1938-39-ban építette, ezzel lényegében egy időben, a Csepeli Szabadkikötőben is épültek hasonló elven tervezett héjai²⁰ (10. kép). A tető mindkét esetben torznégyszögek (ezek a hiperbolikus paraboloidok egy speciális fajtái) sorolásával valósult meg. *A szabadkikötőben álló raktárak még a világháború alatt megsemmisültek, de a Tápszergyár malátázója egészen 2006²¹-ig állt, utána viszont elbontották. A hiperbolikus paraboloidokat Felix Candela tette igazán ismerté (pl. Los Manantiales étterem /1958/). Érdemes megjegyezni, hogy az ő tervei 50-es évektől valósultak meg, több mint 10 évvel*

Menyhárd után! Menyhárd az elsők között volt, akik ezt a héjformát használták – vele egy időben Giorgio Baroni Olaszországban, illetve a hiperbolikus paraboloidok membránelméletét publikáló Ferdinand Aimon, Franciaországban épített ilyen szerkezeteket.

A torznégyszögek alkalmazása a második világháborút követően elsősorban a közlekedési épületek lefedéseként terjedt el, az UVATERV mérnökeinek munkája nyomán. Az alkotók beszámolója szerint²² Menyhárd közvetlen hatása²³ érvényesült ezekben a tervekben. Ezek egy része a helyszínre adaptált „típusterv” volt, ilyen Budapesten a Bukarest utcai autóbusszpályaudvar (1963, mai Transzit kávézó épülete)²⁴, a veszprémi²⁵ (1965) vagy a zalaegerszegi²⁶ (1965) autóbusszállomás. Egyedi megoldások is születtek: szoliter épületek a már említett Szántódi rév (11. kép), vagy a debreceni buszpályaudvar felvételi épülete, illetve sorolt elemekkel valósult meg az egri buszpályaudvar (1967)²⁷ (12. kép). Az UVATERV hiperbolikus paraboloid héjainak jelentős részénél a nagyelemes előregyártás eszköztárát alkalmazták: akár a teljes héjakat, vagy egyes héjmezőket a helyszínen előre gyártották. Ez a törekvés elvi összhangban volt a nemzetközi



5. kép KÖFÉM, Székesfehérvár (1957-58). Forrás: MIEA IPARTERV archívum



6. kép GANZ-MÁVAG csarnok (1962).
Fotó: Mándoki Réka



7. kép Szent Anna templom, Taksony (1957).
Fotó: Michelisz Éva

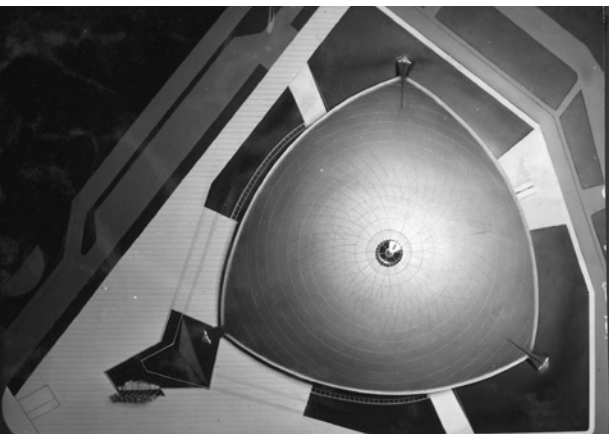
trendekkel, többen, köztük *Pier Luigi Nervi* is nagy lehetőséget látott a vasbeton héjak minél magasabb szintű előregyártásában²⁸. Ez elsősorban a költséges zsaluzat és állványzat radikális csökkentését célozta.

ISMERTSÉG ÉS ELISMERTSÉG

A héjak tervezése, építése annak korai korszakában nemzetközi szinten is egy viszonylag szűk szakmai kör²⁹ érdeklődésére tartott számot, a ké-



8. kép Villanyautóház (1971). Fotó: Hargitai Bence



9. kép Budapest Sportcsarnok épülete, makett (1967-9). Forrás: MIEA IPARTERV archívum



10. kép Raktár, Csepeli Szabadkikötő (1938-1939)

sőbbi fejlődés alapjait ők fektették le. Ehhez a később egyre bővülő körhöz több, kiváló és kiterjedt nemzetközi kapcsolatrendszerrel bíró magyar héjelméleti szakember kötődött, köztük *Csonka Pál*, *Kollár Lajos*, *Dulácska Endre*, *Hegedűs István* és *Tarnai Tibor*. Ennek ellenére, a magyar héjépítésszervező megvalósult épületei nemzetközi szinten alig ismertek.³⁰

1957-ben Oslóban tartottak egy héjszerkezetekkel foglalkozó konferenciát, ezen *Ove Arup*, a brit mérnöktársadalom meghatározó alakja úgy fogalmazott, hogy „*The honeymoon period of shells is over*” (in *Arup*, 1957)³¹, vagyis, a héjak nagy korszakának vége. A nyugati világban ekkorra komoly kritikák érték a héjak vélt gazdaságosságát (ami építőanyag szintjén elvitathatatlan, de magas építési költség társul hozzá). Alkalmazásuk ipari csarnoklefedésként ezt követően fokozatosan visszaszorult, elsősorban fém, könnyűszerkezetes megoldások váltották fel ezeket³². A héjak különleges formája viszont megragadta az építészek fantáziáját, így a kései korszak (körülbelül az 1970-es évekig) expresszívebb formákat eredményezett (pl. Commonwealth Institute, London (1962)³³, Pavilion Sicli, Genf (1969)³⁴, Musmeci-híd, Potenza (1971)³⁵ vagy a Sydney Operaház³⁶ (1973), természetesen elsősorban kiemelt jelentőségű beruházások esetében. Magyarországon azonban ekkor (1957-ben) kezdődött a héjak „klasszikus” korszaka, dominánsan ipari alkalmazással. A gazdaság fejlődésével párhuzamosan rövidesen hazánkban is felváltották a könnyű fém szerkezetek a héjakat

a csarnoklefedések terén. A „korszakhatár” nagyjából a 70-es évek elejére tehető. Igazán expresszív korszak Magyarországon így nem volt (alig volt rá idő), de elvéve találunk példát szabad formálású héjakra, bár kisebb léptékben: ilyenek *Zsuffa András* fürdői (Lepence/1977)³⁷, Miskolc-Tapolca/1972³⁸ (13. kép), melyeket a MÉLYÉPTERV építésztervezőjeként készített.

A nemzetközi ismertséget a fentiek fényében több tényező is hátráltatta: egyrészt a publikációs lehetőségek korlátozottak voltak, másrészt a hazai szinten vitathatatlanul jelentős eredmények nemzetközi összehasonlításban megkéstettek.³⁹

ÖSSZEFOGLALÁS

A magyarországi héjépítésszervező öröksége hazai szinten jelentős, kiemelkedő tervezői és kivitelezéstechnikai eredményeket őriz. Ráadásul egy olyan hagyomány örököse, amely nemzetközi összehasonlításban is úttörő (Menyhárd korai héjai). Megismerése és megismertetése a szélesebb szakmával és a nagyközönséggel fontos feladat. A szakmai közegben ennek a kortárs építészeti trendek, melyek révén újra előtérbe kerültek a görbült felületek, illetve a fokozódó törekvés az anyagtakarékos, gazdaságos építésre, kedvező kereteket teremt. A még meglévő héjak megőrzése, korszerűsítése nem csak kultúrtörténeti, hanem fenntarthatósági szempontból is kiemelten fontos: ezek anyagfelhasználásukban rendkívül gazdaságos, jó szerkezetek, melyek jellemzően a tervezett élettartamukat jóval meghaladóan ál-



11. kép Szántódi rév (1967). Fotó: Hargitai Bence



12. kép Egri autóbusszpályaudvar (1967).
Fotó: Peschka Krisztián

lékonyak – azonban elbontásuk rendkívül nagy környezetterhelést jelent, mivel a vasbeton (jelenleg) nem hatékonyan hasznosítható újra. Különleges formákat építeni ma sem egyszerű, vagy olcsó – találni viszont meglepően könnyű: ismerjük meg a hazai héjakat – és vigyázzunk rájuk.

(A XXX. Országos Műemléki Konferencián Salgótarjánban 2021. október 2-án elhangzott előadás szerkesztett változata, tartalma támaszkodik a 2016-ban, a FUGA-ban rendezett azonos című kiállítás⁴⁰ eredeti anyagára.)

JEGYZETEK

1. Robert Camelot, Jean de Mailly, Bernard Zehrfuss, Jean Prouve és Nicolas Esquillan, 1958.
2. Kis Sportpalota: Annibale Vitellozzi, Pier Luigi Nervi, 1957., Nagy Sportpalota: Marcello Piacentini, 1957-60.
3. Müller Félix: *Vasbetonszerkezetek a magasépítésben*. Stampfel, Budapest 1912.
4. Csonka Pál: *Bevezetés a héjboltozatok elméletébe*. Budapest 1931.
5. A témáról a héjak és az előregyártás viszonyát vizsgálva bővebben írtunk: Gáspár, Orsolya – Sajtos, István: The economy of the exotic: The relation of shell architecture and industrialization in Hungary between 1949–1970. *Építés-Építészettudomány* 45 (2017) 1-2. 91-116.
6. Billington, David P: *The tower and the bridge: the new art of structural engineering*. Princeton University Press, Princeton 1985. Eltérő megközelítést alkalmazott a Svájci vagy az Olasz Iskola, ahol a modellezésnek, formakeresésnek hagyományosan nagyobb szerep jutott.
7. Erényi Iván: *Menyhárd István*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1990.
8. Farkas Ipoly, Semsey Lajos, Menyhárd István, 1957-59.
9. Terjedelmi okokból itt most csak a megépült héjakkal foglalkozom, és nem térek ki (pedig nem függetleníthető) a magyar mérnökök nemzetközileg is elismert héjelméleti munkájára. Gáspár–Sajtos 2017. ezt vázlatosan ismerteti.
10. Erényi, 1990.
11. Reisch Róbert: Shell Structures in Hungary. In: *Proceedings of the IASS Annual Symposium 1965*. Budapest 1968.
12. Pál Balázs, Reisch Róbert
13. Horváth Csongor, Menyhárd István
14. Építész-tervező: Molnár Farkas
15. Arkay Bertalan(?), Csonka Pál, 1957-58.
16. Bérczes István, Szittya Béla, Gnädig Miklós
17. Füzy Jenő
18. Gulyás Zoltán, Rimanóczy Jenő, Kollár Lajos, Andreánszky Imre, Hegedűs István. Ez nem vasbeton, hanem fémrács kupola – de működése a héjakéval rokon.



13. kép Miskolc-Tapolcai fürdő (1972). Fotó: Michélsz Éva

19. Gerhard Lehman, Rüfiger Plaeth, Ulrich Müther, 1973
20. Csak erről maradt ismert korabeli fotó.
21. Erről csak közvetett források állnak rendelkezésünkre, pl. <https://index.hu/belfold/budapest/maglsorgy/> (elérés 2021.12.09), illetve a Google Earth archív felvételei
22. Személyes beszélgetés Varga Árpáddal, aki az UVATERV vezető statikusaként több közlekedési épület héjszerkezetű lefedését tervezte
23. Menyhárd oktatóként is népszerűsítette a héjszerkezeteket az építőmérnök hallgatók körében
24. Félix Vilmos, Varga Árpád
25. Hoffmann Félix, Varga Árpád (?)
26. Félix Vilmos, Varga Árpád
27. Dianóczki János, Detre Dezső
28. Nervi mind kiselemes, mind nagyelemes előregyártással kísérletezett. Ferrocementet, bennmaradó zsalupaneleket használt, mellyel hatékonyan tudta az állványzat mennyiségét csökkenteni.
29. A ma is létező, a héjak iránt érdeklődő gyakorlati és elméleti szakembereket tömörítő, neves nemzetközi szakmai szervezet, az International Association of Shells and Spatial Structures (IASS) 1959-ben alakult meg, ez tekinthető a kezdeti informális szerveződések szellemi örökösének.
30. Ez annak ellenére igaz, hogy az IASS éves kongresszusát 1968-ban Budapesten tartották, ahol Reisch Róbert beszámolt a magyar héjépítészeti eredményeiről. (Reisch, 1968)
31. Arup, Ove: Some recent notable shell structure designs. In: *Concrete Shell Roof Construction: Oslo, 1957*. Aas & Wahl, Oslo 1957. 1-11.
32. Vasbeton héjakat a mai napig rendszeresen alkalmaznak a mélyépítés területén – érdekes példa a tengeri olajfúró kutak alapozása.
33. Robert Matthew Johnson-Marshall & Partners
34. Constantin Hilberer, Heinz Isler
35. Sergio Musmeci
36. Ennek a jelenségnek egyszerre jó és rossz példája a Jorn Utzon építés és Ove Arup szerkezettervező együttműködéséből született Sydney Operaház (1959-73), ami egy város jelképévé vált ugyan, de rendkívül sokba került. Nem utolsó sorban azért, mert az erőjátéka, íves formája ellenére egyáltalán nem kedvező (ellentétben azzal, amit egy héjtól várunk).
37. Statikus tervező: Kollár Lajos és Németh Árpád. Hosszú évek kihasználatlansága, állagromlása után, talán a közeljövőben megújul.
38. Statikus tervező: Márkus Gyula
39. Fellelhető, bár kevés külföldi publikáció, mely a magyar héjépítészeti is tárgyalja, pl. Hungary builds. *AR* 130 (1960)
40. Megfagyott Modern, 2016. május 5-24. FUGA, Budapest. Kurátor: Gáspár Orsolya

FELKIÁLTÓJELEK AZ ÉG ALATT – ÉRTÉK-E AZ AKNATORONY?

Mednyánszky Miklós

Okl. bányá- és geotechnikai mérnök, műemlékvédelmi szakértő, földtani szakértő, a Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat bányafelügyeleti főmérnöke
E-mail: m.mednyanszky@gmail.com

EXCLAMATION MARKS UNDER THE SKY – ARE MINE TOWERS HISTORICAL VALUES?

From the end of the 19th century, the image of the landscapes affected by mining has changed. Mine towers used for the transport of materials excavated in the mine to the surface, for the ventilation of the mine or for the transport of the working personnel stand out from the characteristic image of the industrial sites. The importance of these special structures is exemplified by the fact that by the last significant period of the industry, the sixties and seventies, the traditional mining emblem, namely the hammer-decorated mining badge was replaced by a characteristically shaped steel mine tower.

The architecture of mine towers, like all other building trades associated with our profession, is the greatest example of practicality and functionality, from design to implementation. Over the past roughly three decades, traditional mining has almost completely disappeared, and a significant portion of its buildings has been destroyed. Almost in the 24th hour, those feeling responsibility for the profession and the history of the industry realized that these structures were definitely worth preserving, since they are not only to be conserved from the point of view of industrial and architectural history, but also important elements of the preservation of the centuries-old traditions and identity of the mining society.



1. kép Tokod, Erzsébet-akna kettős akna tornya



2. kép Pilisvörösvár – Bányatelep

A bányászat az emberiség történetében mindig fontos szerepet játszott. Bár napjainkban a társadalom jelentős része e tevékenységet a föld alatti szénbányászattal azonosítja, a bányászat évezredek óta sokkal inkább azoknak az ásványoknak és érceknek a kitermelését jelentette, amelyek lehetővé tették az ember számára a termelőeszközök és szerszámok készítését, s ezáltal a gazdasági és műszaki fejlődést. Nem véletlen, hogy az írott történelem előtti korszakokat azokról a tárgyakról nevezték el, amelyekhez az ember a bányászat révén jutott. A kőkorszakot követő korokat az adott időszakban használt fémek után réz-, bronz- és vaskorszaknak nevezzük. Igaz tehát az a vélemény, hogy e mesterség nélkül nem létezne az emberiség. A bányaiparnak van egy különleges tulajdonsága: az ásványi kincseket ott kell kitermelni, ahol a föld mélye rejtje őket.

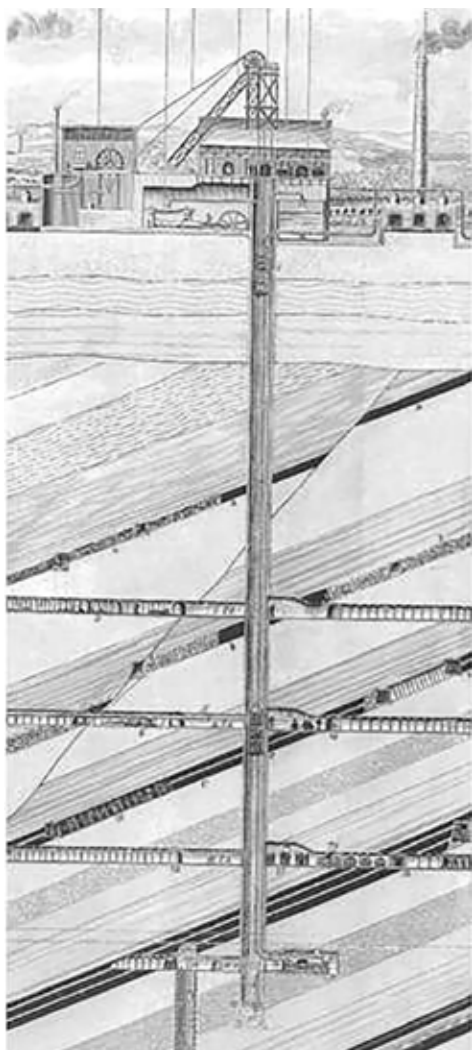
A 19. század végétől a bányászattal érintett tájak arca megváltozik (1-2. kép). Az egyre nagyobb volumenű termelés, az egyre mélyebben húzódó ásványi kincsek kitermelése olyan építmények, épületek megjelenésével jár a felszínen, amelyek korábban nem voltak jelen. A bányák működéséhez elengedhetetlen épületek, aknatornyok, a csillepályák oszlopai és kötélpályái, az érc- és szénfeldolgozáshoz szükséges építmények egytől-egyig több évszázados tapasztalatok és pontos mérnöki számítások alapján, a funkcióiknak alárendelt helyen és módon létesültek – egyben sajátos képet is adva a bányászattal érintett tájaknak, településeknek. Legelsőként a termeléshez kapcsolódó létesítmények jelentek meg, de volt, ahol egész településrészek – közismert nevükön kolóniák – vagy éppen új települé-

sek születtek a bányákban dolgozó emberek kiszolgálására iskolával, bolttal, esetleg saját templommal, kultúrházzal, moziépülettel.

Közülük is kiemelkednek a bányában kifejtett anyagok felszínre szállítására, a bányaszellőztetésre vagy éppen a dolgozó személyzet szállítására szolgáló aknatornyok. Hogy ezek a különleges építmények mennyire fontosak voltak, azt jól példázza, hogy az iparág utolsó jelentős időszakára, a hatvanas-hetvenes évekre a hagyományos bányászjelképet, a kalapácsos-ékes bányászjelvényt felváltotta a jellegzetes formájú, acél aknatorony.



3. kép A Ranzinger-kilátó átadására készült emléklaplett



4. kép Szénbánya akna és bányajaratok keresztmetszete (XIX. századi metszet)

Ábrázolása egyre gyakrabban jelenik meg az okleveleken, bélyegeken, nemegyszer az érmeiken, jelvényeken és plaketteken is (3. kép). Még egy templom oltárképére is felkerült egy aknatorony. A Komárom megyei Csolnok Szent Borbála bányásztemplomának oltárképén Borbála mellett az egykori helyi aknatorony képe látható. Sehol máshol a világon nem találni ilyen oltárképet...

Az elmúlt nagyjából három évtizedben a hagyományos – szakszóval mélyművelésű – bányá-

szat szinte teljes egészében megszűnt, és a hozzátartozó épületek jelentős része megsemmisült. Szinte az utolsó pillanatban ébredtek rá a szakmáért és az ipartörténetért felelősséget érzők, hogy mindenképpen megőrzésre érdemesek ezek az építmények, mert nemcsak ipar- és építészettörténeti szempontból megőrzendők, de a bányásztársadalom évszázados hagyomány- és identitásörzésének is fontos elemei.

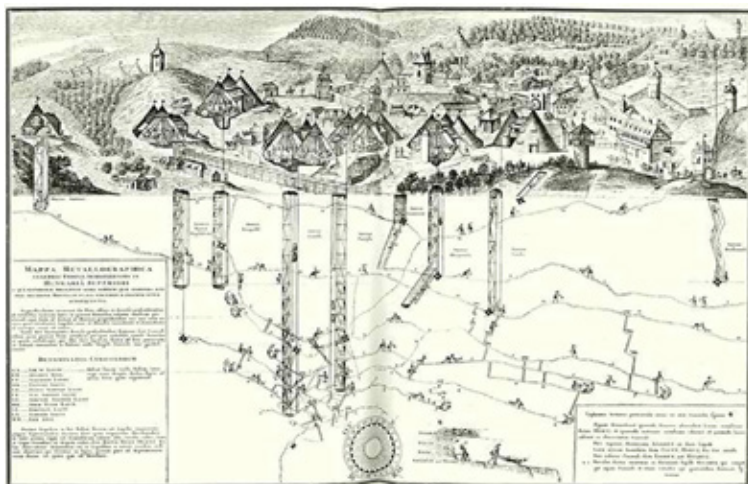
MI AZ AKNATORONY? MIÉRT VAN RÁ SZÜKSÉG?

A föld alatt megbúvó kincsek, ásványok megközelítésének – azaz a bányászatuknak – két módja alakult ki: ha volt rá lehetőség, a bányatérseget vízszintes vagy enyhébben, erősebben lejtő „alagutakkal”, szaknyelven tárókkal, vágatokkal közelítették meg a bányászok (4-5. kép). Azonban sokkal elterjedtebb volt az a módszer, amikor függőleges kürtöket, azaz aknákat alakítottak ki, s ezeken keresztül jutottak le a bányászok a mélybe, szállították ki a kifejtett anyagot háncksötelekre rögzített zsákokban, kosarakban, bödönökben.

Minden bizonnyal már az ókori bányászok is használtak olyan eszközöket, amelyek ezt a feladatot megkönnyítették, de a középkorban született meg az erre szolgáló, igazán célszerű és hatékony szerkezet, az ún. *vítla*. Ez az akna fölé állított, kerekesházhoz hasonló szerkezet volt, amelyet első időkben kézzel forgattak, majd később állati erőt használtak e célra. A hengerre tekeredő kosár, vagy fából ácsolt bödönbe került bele a kibányászott anyag, s húzták fel a felszínre.

A termelékenységét idővel úgy igyekeztek növelni, hogy a kötél mindkét végére egy-egy kosarat, bödönt rögzítettek, ezáltal amikor az egyik leért az akna aljába, a másik éppen feljutott a felszínre. Ezt addig ki lehetett üríteni, amíg a másikat lent a bányászok megrakták. Ilyen kézi vitlát örökített meg az ötvös a selmecbányai akadémia legendás bányaművelési jutalomérmének hátoldali képének bal alsó sarkában.

A kézi erővel történő emeléssel csak kis mélységekből lehet az anyagot kiszállítani, nagyjából 20 öl, azaz 40 m-es mélységig. Azonban a bányászoknak egyre mélyebbre kellett lehatolniuk az ércért, így született meg az állati erővel hajtott járgány, amelyekben két-négy ló vagy ritkább esetben szarvasmarha hajtotta a felvonót. A függőleges tengelyre szerelt hosszú rudakhoz fogatott állatokat, és körbe-körbe jártak, és így a tengelyre (dobra) tekeredett fel a kötél. A lójárgá-



5. kép Részlet G. Agricola művéből – aknaházak Selmezbánya környékén (XVIII. század).

nyos bányaemelők nagyjából az 1270-es, 80-as években jelennek meg, és még a 19. században is használták őket.

Am nem csak az anyag kiszállítása jelentett problémát, hanem a bányász lejutása – illetve az onnan történő kijutása – is a mélybe. Addig, amíg csak néhány öl mélyre leszállni, a létra is megfelelt, de amikor már ennél mélyebbre kellett lejutni, igencsak sok időt vett igénybe a művelet, és fáradtságos is volt. Többféle módot is kidolgoztak, közülük a legelső volt az, amikor csúszdán jutottak le a bányába az emberek. Ehhez ún. farbórt kötözték a fenekük alá, ami megvédte a ruházatukat és a testüket a sűrűlődtől. A farbórt a mai napig a bányások egyenruhájának fontos tartozéka.

Sok-sok évszázadon át az aknabéli személyszállítást az anyagok kiszállítására szolgáló kötélzettel oldották meg. A bányászok beleálltak a bödönökbe álltak bele, de volt, ahol hurkokat kötöttek a kötéltre, és a munkások abba akasztották a lábukat szállítás közben. A köteleket vezető kötélszorong fából készültek, úgy, hogy a jó 2-2,5 méter átmérőjű korong kerületén egy fémlemez ki-bélelt mélyedést alakítottak ki, amiben futott a kötel – így a kötel nem koptatta el a fakorongot. Később a korongok öntöttvasból készültek.

Az aknabéli szállításra kenderkötélet használtak, ám egyrészt azokat nagyon vastagra kellett sodorni (hogy elég erősek legyen), másrészt igen nehézek voltak. Emiatt drágák voltak, és bizony hamar elkoptak a használatban. Amíg egy-egy kötel új állapotban akár 1700 kg súlyt is képes volt mozgatni, kopottan már alig 15-20%-át bírta el a ráterhelt súlynak. És ez igen nagy veszélyt jelentett a személyszállítás során, nem egy bányász vesztette életét az elszakadt felvonókötél miatt.

Az aknában való kötélzettel az akkor vált biztonságossá, amikor 1834-ben a németországi Clausthalban megszületett az első, acélból készült sodronykötél. Ekkor jelent meg az új szállítási mód.

Az aknában való kötélzettel az akkor vált biztonságossá, amikor 1834-ben a németországi Clausthalban megszületett az első, acélból készült sodronykötél. Ekkor jelent meg az új szállítási mód.



6. kép Az első csille szén a tatabányai XV. akna fogadószintjén (1942)



7. kép Dorog, Kálvária-hegyi aknatorony emlékmű (helyi védelem alatt)

tószerkezet is, az ún. kas. Kevésbé ismert, de a sodronykötélgyártás nagyüzemivé válása is a magyar bányászatnak köszönhető: 1837-ben Selmechbányán készítették el az első sodronykötélgyártó gépet és segítségével jó és megbízható minőségű acél szállítókötetet.

Már az első aknafelvonókat, a lőjárgányokat, emelőket, a kötelek felcsévéelésére használt gépezeteket is igyekeztek megvédeni az időjárás viszontagságaitól. Erre a célra készültek kúpos formájú *járgányházakat*, vagy elterjedt nevükön *aknaházakat* építettek, amelyek évszázadokon át hozzátartoztak a bányavidékek képéhez. Ilyen, kúp formájú aknaházakkal ma már nem találkozunk, de több hazai bányászati múzeumunk is őriz ilyen makettek. És képeken, de még érmén is találkozunk velük: például a legismertebb bányászati érmén, a selmeci bányászati akadémia tanulmányi jutalomérmén.

AZ AKNATORNYOK MEGJELENÉSE

Az aknaházakban kialakított kézi hajtányokat és lőjárgányokat aztán a 19. században felváltották a különféle gépi meghajtású szerkezetek, s ezek komoly tartószerkezeteket, valamint kisegítő-, kiszolgálóberendezéseket kívántak. De miért is volt szükség toronyszerű szerkezetekre az aknák fölött? Ennek oka ugyanis az, hogy a kibányászott anyagot szállító bődönt, kast egy bizonyos magasságig a terepszint fölé kellett emelni ahhoz, hogy ki lehessen üríteni. Ennek az úgynevezett „kifutási hosszának” a mérete 5 és 20 méter között változik, a kasa, a bődön méretétől és funkciójától függően.

Az első aknatornyok gerendákból ácsolt szerkezettel készültek, jellegzetes zárt oldalfalazattal, dobozszerű konstrukcióval. Ezek azonban csak körülbelül a 150–200 méter mélységig lenyúló aknákat tudták kiszolgálni, a kötélzet, az emelőszerkezetek, nem volt alkalmas nagyobb mélység elérésére. Készültek téglából is aknatornyok, de ezek nem igazán váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. Drágák voltak, és ha a termelés növelése érdekében bővítésükre volt szükség, problémát jelentett átalakításuk. Mai napig áll Ausztriában a magyar határ melletti Ritzing településen egy téglából épült aknatorony – az egykori magyar bányászat egyetlen ilyen emléke.

A 19. század második felében a mérnöki-statikai számítási módszerek és a vaskohászat, majd az acélgyártás fejlődésével megjelennek bányavidékeinken a fémből, később a vasbetonból készült aknatornyok. Korábban ezekben is bődönökben szállították az anyagot, de az is modern aknaszállítás a közismert liftek klasszikus fülkéihez hasonló felvonókkal, az úgynevezett kasokkal működnek. Ezek a közhasználatú lifteknél jóval nagyobbak teherbírásuk akár 15–20 tonna is lehet. Magasságuk meghaladta a 4-5 métert, de készültek többszintes szerkezetek is, amelyekben egymás fölött több csillét lehetett elhelyezni. Ezáltal gazdaságosabbá vált a működésük (6. kép).

A torony konstrukciójának meghatározó eleme a felvonó meghajtószerkezetének, azaz az aknagépnek az elhelyezkedése. A legismertebb és leglátványosabb megoldás, amikor az aknagép a torony mellé kerül az úgynevezett aknagépházba, ahonnan a felvonókötél ferdén fut fel az aknatorony tetejére, majd ott függőleges irányba fordul és mélyül le az aknába. A kötélerők ellensúlyozására a torony ilyenkor két ferde támaszt kap – így alakult ki a klasszikus bányászati aknatorony képe (7. kép).

Minden bánya életében az első torony az aknamélyítők által felállított torony. Az első időkben ezek is fából készültek, de az aknamélyítők is hamar igénybe vették a fémszerkezeteket erre a célra. Az aknamélyítésre szolgáló tornyok fontos tulajdonsága, hogy szétszedhetők, az akna végleges kialakítása után elbonthatók, áthelyezhetők az újabb bányanyitás helyére. Emléküket az egykori Bányászati Aknamélyítő Vállalat emléktárgyai (oklevelek, hivatalos iratok fejlécei, plakettek, érmek) őrzik.

AZ AKNATORNYOK TERVEZÉSE, ÉPÍTÉSE

Nemcsak az aknamélyítés, az akna tervezése is külön szakágnak számított a bányáiparban. A régi időkben magáncégek tervezték őket, hazánk számos bányájában az utolsó percekig ezek a szerkezetek szolgálták ki a bányászatot. Volt köztük olyan (például az ajkai Ármin-akna ma is meglévő akna tornya), amelyet nem kisebb cég, mint a cseh Skoda vállalat mérnökei terveztek.

Az aknatornyok tervezésekor a biztonságos működésnek való megfelelés volt a legfontosabb szempont. Nemcsak hatalmas statikus terhet kellett tartaniuk, de jelentős dinamikus, azaz mozgásból eredő teher is hatott rájuk, hiszen a mozgó szállítóeszközök, a föl-alá futó kötélzet, az annak mozgatását biztosító hatalmas kerek a kívülálló számára elképzelhetetlen mozgási energiával és erővel terhelik a toronyszerkezetet.

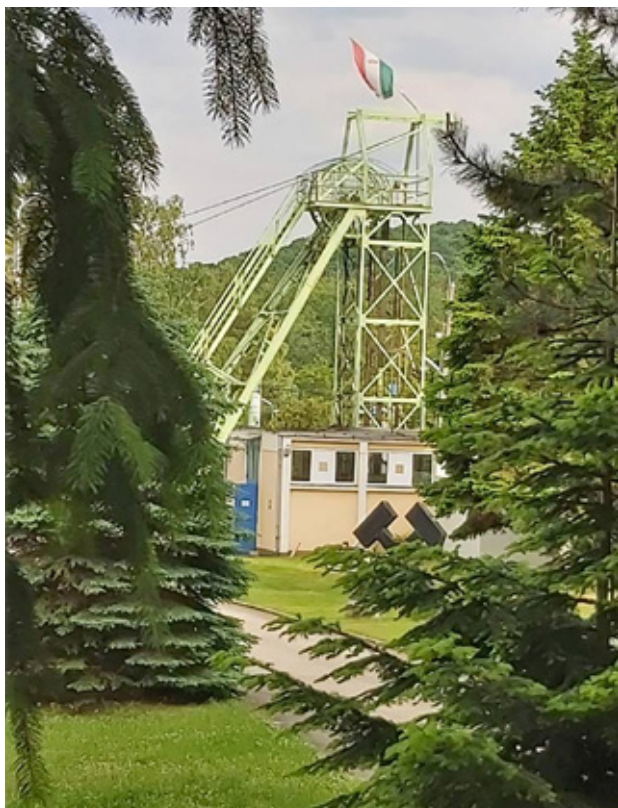
A toronynak biztosan kell állnia hóban, fagyban, hőségben – és nem szabad elfelejtkezni a magas épületszerkezetek egyik fő ellenségéről, a szélről sem.

Az acél aknatorony részei:

- először téglából, később betonból készült alapozás,
- a toronylábak, amelyek tartják magát a toronyszerkezetet az akna, a torony kezeléséhez szükséges vízszintes erkélyeket, a közlekedést szolgáló lépcsőzetet.
- a toronyfejen található a kötélhárcsák csapágyaikkal, itt fut keresztül a sodronykötél.

A kötélhárcsák gyakran az 5 méteres átmérőt is eléri.

Az aknák általában kör keresztmetszettel készültek. Az aknatornyok alapjainak, lábainak az akna szelétől kellő távolságban kellett állniuk, hogy ne terheljék az aknafalat. Az aknatornyok alapjai sokszor 3–4 méter mélyre is lenyúltak. Az acél aknatornyok elemei szegecselt, csavarozott



8. kép Tatabánya XIV: akna tornya, ma vízkivételi mű

keretszerkezetekként készültek, méretezésükkor a rúd és keretszerkezetek méretezési eljárásokat alkalmazták.

AZ AKNATORNYOK MŰKÖDÉSE

A szállítógépeket kezdetben gőzgépek hajtották, amelyet szénnel fűtöttek, majd később a 20. század tizedes éveiben áttértek az elektromos meghajtásra, amihez az energiát, azaz a villamos áramot a bányauzem szintén magának állította elő. A meghajtásra rendszerint egyenáramú berendezéseket használtak, ugyanis a váltóáramú berendezéseknél jobban és főleg hatékonyabban tudták kielégíteni azokat az üzemi feltételeket (gyorsítás, fékezés, irányváltás), amelyek az aknaszállításhoz szükségesek voltak.

Az aknák működtetése mindig veszélyt hordozott magában, ezért fokozott figyelmet kellett



9. kép Tatabánya Ranzinger-kilátó részlet

fordítani a biztonságra. A bányahatóság, bányakapitányság nem is adta meg az akna üzembe helyezésére az engedélyt, ha a szükséges biztosítóberendezések, eszközök nem kerültek beépítésre és nem voltak működőképesek. Fontos kellék volt a felszín, a gépház és a mélyben dolgozó munkások közötti kommunikációra használt eszköz, hiszen a gépkezelőknek tudniuk kellett, hogy mikor indulhat egy kas felfelé vagy lefelé. Ehhez különféle jelzőberendezéseket építettek be.

Az akna kialakításának és működésének szigorú szabályai voltak. Csak néhány érdekesebb példa az 1973-ban kiadott Általános Bányászati Biztonsági Szabályzatból:



10. kép Tatabánya Ranzinger-kilátó, egykori XV. akna tornya (helyi védelem alatt)

- a kötél Dobokat úgy kell kiképezni, hogy a kötelek egy rétegben, a menetek egymás mellett tekeredjenek fel, közöttük 1–4 mm távolság legyen,
- a szállítógépeket sebességmérő készülékkel kell felszerelni, sőt, bizonyos sebesség felett ennek rögzítenie is kellett a működési sebességet,
- a kasoknak akkora méretűnek kellett lenniük, hogy egy személy részére legalább 0,2 m² alapterület és 1,80 méter szabad magasság jusson,
- az akna minden olyan szintjére, ahol ki- vagy berakodás, ki- vagy beszállás történt,

egy személyt – az ún. csatlóst – kell beosztani, aki felelős az ott történetekért. Csatlósnak csak azt lehetett kijelölni, akinek megfelelő tapasztalata volt, és legalább a 21. életévét betöltötte,

– az aknák, aknagépek, fékek, a műszerek állapotát naponta ellenőrizni kellett, és ezekről naplót kellett vezetni.

AZ AKNATORNYOK, MINT JELKÉPEK

Az aknatornyok az évtizedek alatt annyira a bányászat szerves részeivé lettek, hogy lassan-lassan a bányászat jelképévé váltak: felváltották a klasszikus kalapácsos-ékes bányászjelvényt. Megjelentek grafikai műveken, numizmatikai darabokon, cégek emblémájaként. S nemcsak hazánkban, de minden bányászatára büszke nemzet, ország bányász jelképei között megtaláljuk az aknatornyok ábrázolását művészeti darabokon, emléktárgyakon, legyenek azok német, lengyel vagy éppen angol nyelvterületről származók. Tatabányán pedig, a Szent Borbála út 6. számú panelház oldalán a 2017-es „Jó szerencsét!” emlékév hivatalos megnyitójaként avatták fel 2016. december 16-án az egykori I/A aknatornyát ábrázoló hatalmas falfestményt. Sajnos az alkotás ma már nem látható.

A HAZAI AKNATORNYOK BEMUTATÁSA

A hazai szénbányászat fénykorában volt olyan időszak, amikor több, mint száz aknatorony állt bányavidékeinken. Kimutatás, statisztika sosem készült a hazai aknatornyokról. Számuk a bányászati üzemek szükségletei szerint folyamatosan változott, számos torony lebontása után másik bányászati üzemben született újjá. Napjainkra ezekből tíz településen összesen 14 maradt fenn. Közülük néhány új, a köznapi emberek számára is hasznos funkciót kapott, nevezetesen kilátótoronyként működik, mint például a Tatabánya felett magasodó Ranzinger-kilátó, amely egykor a XII/A akna tornya volt. A másik aknatorony, amibe fel lehet mászni az érdeklődőnek, Oroszlányban áll, az ottani bányászati múzeumban.

A ma álló aknatornyaink:

– Dorog, Kálvária-hegyi aknatorony. (7. kép)

– Tatabányán három aknatorony maradt az egykori több mint húszból.

A XIV/A vízakna tornya. (8. kép)

Ranzinger kilátó – a tatabányai XII/A akna tornya

A XV-ös akna tornya eredeti helyén, a jelenlegi szabadtéri bányászati múzeumban (skanzenben). (9-10. kép)



11. kép Pécs, Gróf Széchenyi István akna tornya (műemléki védelem alatt)



12. kép Egykori úrkúti mangánbánya aknatornya (műemléki védelem alatt)

- Oroszlány, XX. szállítóakna tornya a jelenlegi múzeumban
- Bátorterenye, Tiribes-akna tornya, eredeti helyén
- Mátraszentimre, aknatorony
- Pécs István-akna tornya
- Pécs, Gróf Széchenyi-akna tornya. (11. kép)
- Kővágószőlős, egykori uránbánya tornya
- Úrkút, egykori mangánbánya 2 db tornya (12. kép)

Volt olyan időszak, amikor Magyarországon száznál több aknatorony állt. Legtöbbjük a 19.



13. kép Bátorterenye – Terebesi-akna tornya (helyi védelem alatt)

század végén, a 20. század első felében készült, de még az 50-es-70-es években is épültek.

Európában és hazánkban is kétféleképpen helyezték el az acélszerkezetű tornyokat: leggyakrabban önálló építményként, de ismertek olyan tornyok is, amelyek egy-egy épület, azaz az aknaház felett állnak. Ilyen például a ma már műemléki védelmet élvező ajkai Ármin-akna tornya és aknaháza vagy a tatai Bányászati Skanzenben álló aknatorony. Ezek esetében a torony alatti házban helyezték el azokat a szerkezeteket és berendezéseket, amelyek a mélyben működő bánya és az aknaszállító eszközök kiszolgálását látták el.

Gyakran itt vezették be az aknába a szellőztetés vagy a vízkivétel berendezéseit is.

Hazánkban ma mindössze 14 aknatorony áll. Közülük az alábbiak élveznek műemléki védelmet:

- a kővágószőlősi uránbánya acélanyagú tornya,
- az egykori úrkúti mangánbánya két szintén acélanyagú aknatornya,
- a pécsi kőszénbánya két nevezetes aknatornya, a Széchenyi akna és a Szent István akna tornya, amelyek vasbetonból épültek.

De több még ma is álló aknatoronyunk helyi védeltséget élvez – köztük az egyetlen, Salgótarján közelében álló, a nógrádi szénmedencének emléket állító aknatorony, a nagybátányi (bátónyterenyi) Terebesi aknatornya (13. kép).

Mindenképpen szólnom kell az acél tornyok mellett arról a két vasbeton aknatoronyról, amelyhez hasonló mindössze egy van a világon, Csehországban. A pécsi Széchenyi-akna és a Szent István akna két testvér. A különleges, Vierendel tartós vasbetonszerkezetű tornyok egészen különleges képűek. Mindkettő az 2000-es években műemlékké lett nyilvánítva, de sajnos egyre rosszabb állapotban vannak, ahogyan azt a mellékelt fotókon is láthatjuk (11. kép).

Érték-e az aknatorony? Teszi fel a kérdést az előadás címe. Szerintem mindenképpen. A hazai bányászat gyér emlékei között a legértékesebb ipari építmények az aknatornyok. Ennek alapvető oka, hogy az aknatornyok építészete – csak-

úgy, mint minden más, a szakmánkhoz kötődő építőmesterség – a tervezéstől a megvalósításig, a kivitelezésig a célszerűség és a praktikum építészetének legnagyobb sikerű példája (14. kép). Szerencsére azt mondhatjuk, hogy a mai tulajdonosaik, kezelőik vigyáznak rájuk. De ez jelentős részben annak tudható be, hogy a bányász-társadalom hagyományörző lelkülete él a mai napig is...

Végül egy személyes adalék.

Jó egy éve gimnazista lányom azzal hívott fel napközben, hogy: – Apa, kellene egy előadást tartani a suliban a geológiáról és a bányászatról. Amikor jelentkeztem, a többiek kinevettek, azt mondták, hogy Magyarországon nincs is bánya már. Ugye ez nem igaz?

Mit mondhat erre egy bányamérnök...? – Nem, nem igaz kislányom... Magyarországon ma több mint 1200 bánya van, és abból nagyjából nyolcszáz működik is. Persze itt most nem olyan bányára kell gondolni, mint amiben Hófehérke törpéi dolgoznak – de életünk, mindennapjaink máig elképzelhetetlenek a bányákból kikerülő anyagokból....

Ajánlom az olvasóknak ezt a tudnivalót.

És az írás végén engedjék meg, hogy a régi bányász köszöntéssel kívánjak el:

JÓ SZERENCSET!

(A XXX. Országos Műemléki Konferencián Salgótarjánban 2021. október 2-án elhangzott előadás szerkesztett változata.)



14. kép Miskolc – Pereces aknatorony (műemléki védelem alatt)

KORSZAKOS ÉRTÉK A BUSZPÁLYAUDVAROKON

Veöreös András

Okleveles építészmérnök (1998), műemléki szakmérnök (2002), PhD (2007). Műemléki szakügyintéző a GyMSM Kormányhivatal Győri Járási Hivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztályánál. Tanszékvezető egyetemi docens a Széchenyi István Egyetem Építész- Építő- és Közlekedésmérnöki Kar Építészettörténeti és Városépítési Tanszékén.
E-mail: veoreos.andras@gyor.gov.hu

PERIOD-RELATED VALUES AT BUS STATIONS

The 30th National Conference on the Protection of Monuments, held in Salgótarján on October 1, 2021, examined the architectural heritage of the second half of the 20th century and the possibilities of preserving this built heritage. The presentation of the research on the architectural processing of the period's bus stations – started in cooperation with the Department of History of Architecture and Town Planning, Faculty of Architecture, Civil Engineering and Transport Sciences at the Széchenyi University, the Department of History of Architecture and Monument Preservation, Faculty of Architecture at the Budapest University of Technology and Economics, and Volánbusz Zrt. – was fitted into the theme of the conference. Given that the research has recently started, in the current phase we can only report on the research plan, the planned methodology and the final objectives of the research that are still being developed, rather than on the results.

A KUTATÁS FŐ CÉLJA

A kutatás kapcsolódik a 20. századi hazai építészet emlékeinek minél teljesebb körű számbavételével kapcsolatos általános építészeti kutatásokhoz, melynek célja az emléktárgy feldolgozása, egy építészeti adatbázis létrehozása. Az adatbázis tartalmát az épületek, a tervezők, és az épületekkel kapcsolatos legfontosabb forrásanyag jelentheti. Ezen belül is a jelenlegi kutatómunka egy speciális épülettípusra: az autóbusz-állomásokra és megálló épületekre koncentrál¹. A vizsgált épületek léptékük szerint tartozhatnak a nagyvárosi autóbusz-pályaudvarok közé, lehetnek kisvárosi buszállomások de – a rendkívül nagy számú emléktárgyra való tekintettel valószínűleg a teljesség igénye nélkül – foglalkozunk az építészeti szempontból jelentősnek ítélt falusi vagy külterületi megálló épületekkel is.

A kutatás tárgyát képező épületállomány építési ideje a második világháború és a rendszerváltás közötti időszakra tehető. Természetesen áttekintjük az építészeti előzményeket és a meglevő épületek tekintetében kitérünk az 1990 utáni jelentősebb építészeti beavatkozásokra, felújításokra is. Földrajzi értelemben a magyarországi területeket vizsgáljuk, de szeretnénk tenni egy rövid nemzetközi, legalább Közép-európai léptékű kitekintést is. Az épülettípusok vonatkozásában kutatás az utasforgalmi épületekkel foglalkozik és nem vizsgálja mélyrehatóan a buszközlélekedéshez tartozó üzemi épületeket (garázsok, szervizek, üzemanyagtöltő állomások, irodaépületek).

A kutatási eredményeket szándékaink szerint szeretnénk közkinccsá tenni egyrészt időről időre, illetve a kutatás lezárásakor elektronikus, illetve nyomtatott formában, másrészt az épületeken elhelyezett információs táblák formájában. A munka önmagán túlmutató másik célja pedig egy építészeti értékleltár és épületvédelmi stratégia összeállítása. Céljaink között szerepel az épületállományon belül a védendő épületek körének a meghatározása, a kiválasztott épületek védelem alá vonása, illetve az ezekhez kapcsolódó helyreállítási javaslatok kidolgozása.

KUTATÁSMÓDSZERTAN

Első lépésként a kutatás szempontjából releváns buszállomások jegyzékét állítottuk össze. A jelenleg ötven körüli épületet tartalmazó jegyzék folyamatosan bővül. A kutatás korai fázisában került sor a releváns szakirodalmi források átte-



1. kép Sopron autóbusz-állomása a Kisalföld Volán brand színére festve. (A tanulmány képei a szerző fotói – egyéb esetben külön jelölve)

kintésére. Az Arcanum adatbázis segítségével vizsgáltuk a vonatkozó folyóiratokat, a legfontosabb források a Magyar Építőművészet, a Magyar Építőipar, a Közlekedéstudományi Szemle 1950-1990 közötti lapszámainak átnézése volt. A folyóiratok alapján kiderült, hogy a téma tudományos feldolgozottsága csekély, néhány általános bevezető tanulmányon² kívül csupán egy-egy épülettel kapcsolatban lelhető fel építészeti szempontú cikk³. Jelenlegi tudásunk alapján a korszak buszállomásairól építészeti szemléletű összefoglalást csupán az UVATERV-ben tervezett buszállomások némelyikét bemutató, 1981-ben megjelent könyv ad⁴.

A szakirodalom mellett a kutatás elsődleges forrásának magukat az épületeket tekintjük. A helyszíni bejárások alkalmával sor kerül az aktuális állapot dokumentálására, az épületek építészeti értékeinek a számbavételére, illetve a helyben rendelkezésre álló, építészeti szempontból fontos információk összegyűjtésére. A munka kezdeti fázisában elsősorban dunántúli épületek bejárása történt meg, ezért a tanulmányban szereplő példák többsége is erről a területről származik. Az ország távolabbi területein elhelyezkedő épületek személyes megismerése a következő időszak feladata.

A harmadik forrásanyagot az épületek archív tervei és fotóanyaga képezi, ennek felkutatása, számbavétele és értékelése a kutatás egyik legiz-



2. kép Héjszerkezetű perontető Szekszárdon

galmasabb része, melyre a közeli jövőben kerül majd sor. Jelenlegi ismereteink szerint az UVATERV tervtára és fotógyűjteménye a Lechner Lajos Tudásközpontban található. Az egykori MÁVAUT fotóanyaga a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban kutatható.

Az eredményes kutatómunka érdekében a SzE Építészettörténeti és Városépítési Tanszék, a BME Építészettörténeti és Műemléki Tanszék és a Volánbusz Zrt. együttműködési megállapodást kötött.

AZ AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉS TÖRTÉNETE

Az autóbuszközlekedés elmúlt közel száz éve alatt természetesen sokat változott a szervezet felépítése is⁵. A kezdeti magánvállalkozások mellett 1927-ben alakult meg a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalat Részvénytársaság (MAVART), melynek elnevezése 1935-től Magyar Királyi Államvasutak Közúti Gépkocsiüzem (MÁVAUT) lett. A szervezet 1969-től VOLÁN néven működött, erre az időszakra tehető a vállalat fénykora, mely a személyszállítás mellett intenzív teherfuvarozást is végzett (TEFU). A közúti személyszállítás felvirágzásában fontos szerep jutott az 1968-as közlekedéspolitikai koncepciónak, mely a gazdaságtalan vasúti mellékvonalak bezárását és a forgalom közútra terelését irányozta elő. A nyolcvanas években megyei Volán társaságok jöttek létre – ebből az időszakból származik az épületek

színezése az adott társaság brand-színének megfelelően. Így lett kék a Vasi Volán arculatának megfelelően a kőszegi, sárvári, szombathelyi buszállomás; vagy narancsvörös a győri, soproni, kapuvári épület, melyek a Kisalföld Volán színeit kapták meg (1. kép). 2012-ben ismét regionális szervezeti rendszer alakult ki (Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ), majd 2019-ben megalakult az ismét egységes Volánbusz Zrt.

Autóbusz típusok

Jelen tanulmánynak, illetve a kutatásnak nem célja a járműfejlődés történeti bemutatása, ugyanakkor az épületeket ábrázoló archív felvételek korának meghatározásánál nagy segítség az egyes autóbusz típusok hozzátétőleges ismerete.

A két világháború közötti időszak jellegzetes autóbusz típusai többnyire teherautó alvázza épültek, a motor a vezetőfülke előtt kapott helyet, ami alapvetően meghatározta a járművek megjelenését is. A külföldről beszerzett típusokat követően hazánkban 1928-ban Mercedes-Benz licenc alapján indult meg az autóbusz alvázak gyártása, de mindenképpen meg kell említeni az Uhry Imre által külföldről vásárolt alvázakra épített autóbusz felépítményeket. Uhry Imre gyárából nőtt ki később az Ikarus, mely a világháború után korszerű autóbuszok gyártásába kezdett. Az Ikarus 30-as típus gyártására 1951-től került sor, a buszcsaládból készültek távolsági- és turista buszok egyaránt. A hazai buszközlekedés ikonikus típusa a farmotoros Ikarus, az Ikarus 55-ös, illetve



3. kép A szombathelyi buszállomás mára elbontott, csúcsára állított gúlból készült peronlefedése.
(Forrás: Herczegh Károly Dr. 1981. 71. o.)

66-os sorozat, melyet 1952-73 között gyártottak. Ehhez a típushoz is tartoztak távolsági- és turista, illetve helyi közlekedésre szánt buszok, de készültek reprezentatív, nemzetközi forgalomra szánt példányok is. A harmadik, legnagyobb példányszámban készült Ikarus típus, a 200-as sorozat, ennek gyártása 1967-ben kezdődött, a járművek helyi, helyközi, távolsági és luxus kivitelben kerültek ki a gyárból. Ez az autóbusszalad elkerült a világ legtávolabbi országaiba is, öregbítve ezzel a magyar ipar hírnevét.

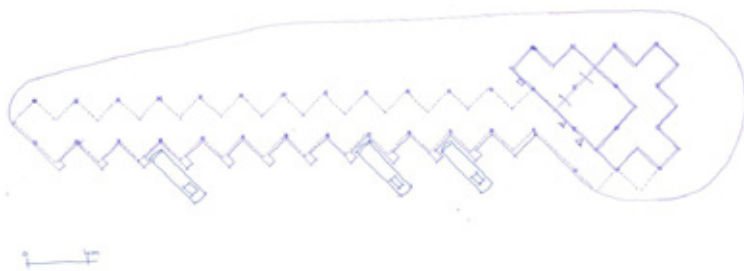
Az autóbusz típusok kapcsán érdemes gondolatban egy rövid kitérőt tenni a „régiről”, mint fogalom jelentésének átgondolására⁶. A két világháború közötti időszakban, de akár még a hatvanas-hetvenes években készült, autóbust vagy más járművet és kortárs épületet együtt ábrázoló fényképeken feltűnik, hogy az épület mai szemmel is modern megjelenésével szemben a járműveket sokkal inkább régeinek, „old timer”-nek érezzük. A technikai fejlődés és ennek következtében a formák változása, a korábbi formák amortizációja sokkal gyorsabban következik be a járművek esetében, mint az építészetben. A harmincas évek csőrös buszai ma már szinte kizárólag dokumentumokon léteznek, de a hatvanas évek típusaiból is csupán néhány példány van működőképes állapotban. Az épületek ellenben – noha ezek is magukon viselik az évtizedes használat nyomait, és átalakításokon is átesetek – jelleükben, fő vonásaikban ma is állnak és szolgálják az utazóközönséget.

BUSZÁLLOMÁSOK ÉPÍTÉSZETE

Előképek – buszállomások a két világháború között

A buszállomások építésze az építészettörténet – amennyiben az 1990-ig tartó korszak emlékei a történeti építészet körébe sorolhatók – egyik legfiatalabb épülettípusával foglalkozik. Az autóbusszközeledés 20. század eleji megindulását követő első évtizedekben még nem épültek speciális, a busszközeledést kiszolgáló közösségi épületek. Létesültek természetesen a fenntartáshoz kapcsolódó műszaki épületek, de ezek vizsgálatára a kutatásaink egyelőre nem terjednek ki⁷.

Magyarországon a legkorábbi, építészeti szakirodalomban is jegyzett buszmegálló épület a *Rimanóczy Gyula* által tervezett, 1937-ben épült pasaréti buszvégeállomás, mely a korabeli templommal együtt alkot szerves építészeti és városképi jelentőségű együttest. Győrött *Lakatos Kálmán* tervei alapján készült el 1938-ban az Ibusz⁸-pavilon, amely az autóbuszok megállóhelyéül is szolgált. Mindkét épület a korai modern építészet jelentős emléke. A pasaréti állomás vasbeton pillérekre támaszkodó lapos tetős tömege konvex negyedkör ívben veszi körbe a peront és alkot térfalat, a pillérek között a tető alá visszahúzza kaptak helyet az épület zárt helyiségei. A győri – szintén negyed kör alaprajzú – épület ezzel szemben domború oldalával fordul a közönség felé, ahol az előtető alatt egy egységes, íves



4. kép Helyszínrajzi vázlat Veszprém autóbusz-állomásról a várócsarnok jelölésével. (A vázlat a 2021. július 5-i bejáráson készült)

üvegfal futott végig. Utóbbi épületet 1972-ben elbontották.

A hazai buszállomások legismertebb példája a Budapest, Erzsébet tér téri épület (Nyíri *Isván*, 1940). Ez az egyetlen buszállomás Magyarországon, amely műemléki védettség alatt áll⁹. Az épület a kétezres évek elején funkcióváltáson és felújításon esett át.

Elméleti megalapozás

A második világháborút követő másfél évtizedben ugrásszerűen megnőtt az autóbuszal szállított utasok száma, emiatt az autóbuszközeledés országsszerte növekedésnek indult¹⁰, amit a járművek fejlesztése és a viszonylatok számának növelése mellett az épületek oldaláról is ki kellett szolgálni¹¹. Az épületek elhelyezésével és kialakításával foglalkozó elméleti összefoglaló írások jelentek meg a Közlekedéstudományi Szemle 1955-ös és 1962-es számaiban. A vasúti építészterén is közismert *Kubinszky Mihály* tanulmányában nagy hangsúllyal szerepel az autóbusz-állomások telepítésének és elrendezésének szempontrendszere, melyet az autóbuszok méretei és mozgásuk paraméterei határoznak meg. Az építészeti szempontok közül leginkább az utascarnokkal kapcsolatos funkcionális igényeket elemzi, az építészet művészi oldala mindössze egy rövid bekezdés erejéig jelenik meg: „végül pedig biztosítani kell a felvételi épület szerény, de mégis megfelelő, a városi környezetbe illő, esztétikus külső homlokzati részlet képzését is.”

A következő évek feladata volt a mérnökök számára, hogy a létesítendő autóbusz-állomások kialakítására vonatkozó elméleti, műszaki és építészeti alapelveket kidolgozzák. *Soltész Béla* néhány évvel később íródott cikke¹² – mely forrásként több, az UVATERV-ben 1957 és 61 között készült tanulmányra hivatkozik – már tudatos célként tűzi ki az autóbuszhálózatra vonatkozó fejlesztési terv készítését, az autóbusz-állomások mélyépítési létesítményeire vonatkozó irányel-

vek kialakítását és a magasépítési létesítményekre vonatkozó típustervek kidolgozását. Méretük szerint megkülönböztet kis-, közepes- és nagy állomásokat (6-10-18 álláshellyel), de megjegyzi, hogy országosan van 4-5 kiemelkedő forgalmú állomás, melyek nem sorolhatók be a nagy állomások közé sem. A forgalom függvényében alakuló helyszínrajzi elrendezés bemutatásán túl elemzi az utasforgalmi épületek építészeti kialakítását is. A perontetővel kapcsolatban két konkrét megoldást javasol: az acélszerkezetre helyezett hullámeternit fedés alternatívájaként megjelenik a vasbeton héjszerkezet alkalmazásának lehetősége. A hiperbolikus paraboloidként meghatározott héjszerkezetet kifejezetten alkalmasnak tartja a könnyűszerkezetes perontetők leváltására. A cikk közöl homlokzati javaslatokat is, melyeken ugyancsak a vasbeton héjjal fedett peronok jelennek meg. Érdeklenség, hogy az elhagyni javasolt rácsostetős épületforma a következő évtizedben vasbeton szerkezettel születik újjá és válik rendkívül népszerűvé. A tanulmány négyzetméterekre lebontva részletes helyiséglístát is ajánl a különböző méretű állomásokhoz. A tanulmányban közölt alaprajzi séma a későbbi sziget-rendszerű épületek elrendezését vetíti előre, és a különböző helyszínrajzi javaslatok közül is több ismerhető fel a megvalósult épületek esetében.

Buszállomások a hatvanas években – a vasbeton hég

A hatvanas évek buszállomásai közül több épületen is megjelenik az évtized elején elméleti szinten már ajánlott vasbeton héjszerkezet a peronok lefedéseként. A hiperbolikus paraboloid (nyeregfelület) szerkezettel alapvetően négyzet alaprajzú terek fedhetők le. A szerkezet egyik leggyakoribb típusa, amikor négy nyeregfelületet összeforgatnak egy nagyobb négyzetté olyan módon, hogy a felületek mélypontja a négyzet közepén helyezkedjen el, a szerkezetet itt támasztja egyetlen pil-



5. kép Nagykanizsa, az autóbusz-állomás várócsarnoka

lér. A felület pereme ebben az esetben egy vízszintes síkban helyezkedik el. Ilyen típusú perontető épült például a szekszárdi, vagy a Bukarest utcai állomások esetében (2. kép). A szerkezet formai alternatívája úgy alakítható ki, hogy a nyeregfelületek helyett egy egyszerű, csúcsára állított gúlát képeznek négy azonos oldalú háromszögből (Szombathely) (3. kép). Alapvető látványbeli különbség a két típus között, hogy a síkidomokból kialakított gúla esetében a felületeket határozott élek választják el egymástól, míg a nyeregfelületből kialakított szerkezetnél az oldalak között finom, íves átmenet képződik, ezáltal könnyedebbé, légiesebbé téve az építményt. A csapadékvíz elvezetése mindkét esetben a középben elhelyezett pillér belsejében történik.

A kétféle szerkezet között egyrészt esztétikai értelemben van különbség: a héjszerkezet íves felülete sokkal lágyabb vonalvezetést ad a gúla alakú elem robusztusabb megjelenésével szemben. Tartószerkezeti szempontból szintén a héjszerkezet a kedvezőbb: a leginkább húzásra igénybe vett felület vékonyabb vasbeton szerkezettel, tehát kevesebb anyagból alakítható ki, mint a hajlított lemez. Ugyanakkor a gúla forma síkfelületekből zsaluzható, tehát megépítése egyszerűbb, míg az egymáshoz képest kitérő helyzetben levő egyenes alkotókból álló, tehát deszkából jól zsaluzható nyeregfelület elkészítése

magasabb mesterségbeli tudást igényel. A hatvanas években a viszonylag olcsó élő munkaerő tette lehetővé ilyen szerkezetek nagy számban való megépítését.

Az egyes elemek többféle módon sorolhatók. A buszok beállási irányával párhuzamosan felállított, oldalukkal egymás mellé helyezett elemek összefüggő perontetőt alkotnak (Szombathely, Székesfehérvár, Kaposvár), míg az eltolt, az épület tengelyéhez képest elforgatott megoldás a fűrészfogas beállást követi (Szekszárd, Bukarest utca). A négyzet keresztmetszetű pillér elhelyezkedhet a négyzet alaprajzú mező oldalával párhuzamos helyzetben, vagy ahhoz képest 45 fokkal elforgatva.

A vasbeton héj több esetben jelenik meg a váróterem lefedéseként, a héjszerkezetű perontetővel rendelkező állomások mellett Debrecen buszpályaudvarát kell megemlíteni. Különleges a szekszárdi pályaudvar, ahol a héjfelülettel fedett váróterem ötszög(!) alaprajzú.

A héjszerkezetű perontetők másik típusa a veszprémi és vele szinte teljesen azonos kialakítású zalaegerszegi pályaudvarokon fordul elő. A szintén négyzet alaprajzú mezők ebben az esetben nem rendelkeznek vízszintes záróélekkel. A négyzet formájú mezők átlós sarkai közül kettő mélyebben, kettő magasabban helyezkedik el. A szerkezet a két alacsonyabban elhelyezkedő sar-



6. kép Tata, autóbusz-állomás

kon kerül alátámasztásra, az élek ferde vonal mentén futnak.

A veszprémi és a zalaegerszegi példák kapcsán meg kell jegyezni az épületek rendkívül izgalmas alaprajzi szerkesztését. Az alap modul az átlós sarkain alátámasztott, négyzet alaprajzú, nyeregfelülettel lefedett peronszakasz; ennek sorolásával alakul ki a perontető és a zárt épületrészek is. A rendszer különlegessége abban rejlik, hogy a szigorúan négyzethálóra szerkesztett pillérraszterben a térhatárolások a pillérek hálózathoz képest 45 fokos szöggel elfordítva, átlós irányban kerültek kialakításra. A váróterem tetőszerkezete ugyanerre a raszterre épített, de magasabb pillérekre helyezett héjszerkezet. A megoldás egyrészt rendkívül változatos épülettömeget eredményez, másrészt szervesen illeszkedik az autóbuszok 45 fokos parkolásához, mindenhol fedett beszállóhelyeket biztosítva (4. kép).

A kutatás jelenlegi fázisában még nem tudjuk, hogy miért, de megállapítható, hogy a héjszerkezetekkel fedett perontetők jellemző módon a Dunántúlon létesültek.

A monolit vasbeton szerkezettel épült autóbusz-állomások közül építészeti minőségét tekintve kiemelkedik az egri pályaudvar (*Dianóczy János*, 1968).¹³ Az épületről a Magyar Építőipar című folyóirat is beszámolt. Az épületet egy gyűrű alakú monolit vasbeton perontető fogja egységbe, melynek kialakításánál a tervező kihasználta a helyben készülő szerkezet formálásmódjának minden előnyét, szinte futurisztikus épületet alkot-



7. kép Az esztergomi buszállomás. A hosszú horizontális tömeget a pénztárterem vertikális, kövel burkolt pengéfalai ellensúlyozzák

va. A gyűrű belsejében hegyesháromszög alaprajzú, csúcsával a kör középpontja felé mutató forgalmi épület helyezkedik el. Rendkívül korszerű megoldás a gépjármű- és gyalogos forgalom terpviszonyoknak megfelelő szintbeli szétválasztása, a szinteket összekötő lépcsők szervesen fordulnak rá a gyűrű ívére.

Buszállomások a hetvenes években

A monolit vasbeton szerkezetek más jellegű alkalmazása figyelhető meg a hévízi és a sümegi pályaudvarok esetében.

Hévízen a homlokzat síkja elé állított, lefelé keskenyedő vasbeton pillérek tartják a szintén tektonikus formában kialakított, elvékonyodó konzollokkal alátámasztott, az épület középtengelye felé lejtő lemeztetőt. Az épületnek jellegzetes arculatot ad a helyi köburkolat alkalmazása is.

Sümeg esetében a tetőt tartó trapézalakú vasbeton keretek innovatív módon a tető síkja fölé nyúlnak és a lemezt átszúrva támaszkodnak a talajra. Itt is megjelenik a helyi kő, mint homlokzatképző anyag. Egészen finom építészeti megoldás a forgalmi iroda ablakának néhány fokos szögben való kiemelése annak érdekében, hogy az indulási oldal teljes mértékben belátható legyen az irányítóközpontból.

A monolit vasbeton építészet terén a héjakat ebben az időszakban a cikk-cakk vonal metszetű, hajtogatott lemezszerkezetek váltották fel (Sze-



8. kép Kaposvár, buszállomás. A perontetőt könnyed acél oszlopok támasztják alá

ged, Miskolc, Nagykanizsa, 1971). Nagykanizsán a váróterem ferde síkban elhelyezkedő hajtogatott lemezből készült lefedése az épületeknek különleges megjelenést ad, Szegeden pedig az épülettömegén kívül elhelyezkedő, legyező szerűen szétnyíló vasbeton keretek teszik attraktívvá az épületet (5. kép).

A hetvenes években új épületszerkezetek és ezzel együtt új építészeti kialakítású épületek jelennek meg. Általánossá válik az előregyártott vasbeton vázas szerkezetek alkalmazása¹⁴. Ennek következtében a monolit szerkezetekre jellemző változatos, íves vagy héjfelületként kialakított épületrészek helyét a modulméretben az előregyártás technológiája szerinti épületelemekből létrehozott, a lehetőségekhez képest szép építészeti részletekkel gazdagított épületek veszik át. A vasbeton váz kitöltő felületeként szívesen alkalmazzzák a klinkertéglát, de találkozzunk köburalattal, monolit vagy előregyártott betonfelülettel és egyedi gyártású kerámiafelületekkel is, de természetesen fontos homlokzat- és térformáló szerep jut a fém szerkezetű üvegfalnak is.

Az épületek telepítésére jellemző, hogy sziget-szerűen helyezkednek el, többnyire mindkét oldalon azonos rangú álláshelyek veszik körül párhuzamos vagy fűrészfogas beállókkal. A sziget épületek között különleges helyet foglal el a tatai autóbusz pályaudvar (1974), amely északi végének ferde szögben való kiszélesítésével fog-

lalja építészeti keretbe a fűrészfogas autóbusz beállókat. Az épület másik végén az irányítóközpont homlokzati síkból való kiemelése képezi az ellenpontot. Az épület szép példa arra, hogy az előregyártott szerkezetek kötöttségei ellenére kreatív építészeti megoldásokkal ezzel a szerkezeti rendszerrel is lehet izgalmas épületet létrehozni (6. kép).

A buszállomások tervei több helyen is megvalósításra kerültek. Jellegzetes példa a sárvári és a bonyhádi, azonos típusú adaptálásával létrehozott állomásépület. A szükséges funkciókat itt három, egymáshoz képest eltolt, földszintes tömbben helyezték el. A középső épületrészben található a váróterem, mely mindkét oldalról megközelíthető, ilyen módon a széles szigeten elhelyezkedő épület és az álláshelyek között ki-váló közlekedési kapcsolat alakul ki. Mindkét oldalon fedett peront helyeztek el.

Tipikus alaprajzi elrendezésnek mondható az a megoldás, amikor az autóbusz-állomás egy keskeny járdaszigeten helyezkedik el, maga az épület is hosszú, keskeny formát vesz fel, az autóbuszok párhuzamosan állnak be a peron két oldalán, a perontetőt az épület túlnyúlott tetőfödémje alkotja. Ilyen kialakítású többek között Komárom, Esztergom, Devecser állomása, de találunk példát olyan megoldásra is, amikor az épület két hosszanti oldalához acélszerkezetű, könnyed perontetők csatlakoznak (Balassagyarmat).



9. kép Építészetileg igényesen megformált buszmegálló Egyeden. (Győr-Moson-Sopron megye)

A váróterem helyet kaphat az épület középső részén, kijáratall mindkét oldal felé, de elképzelhető az épület végén való elhelyezése is. A forgalmi iroda és a váróterem között kap helyet a pénztár. A mosdó helyiségek általában külön bejáratall rendelkeznek és az épület végén helyezkednek el (7. kép).

A szigetépületek szélességi méretének növelésével tágasabb belső terek alakíthatók ki (Sümege), sőt lehetővé válik a két perontető egymástól való elhúzása és a közöttük levő területen a zárt épülettömegek között intim belső udvarok, zöldfelület kialakítása is. Ilyen megoldásra láthatunk példát többek között Sopron (Nyíri Mária, 1965), Győr (Nyíri Mária, 1967) vagy Kapuvár esetében. Közülük a kapuvári épület esetében a vasbeton szerkezetet acélváz váltja ki, ezáltal az egész épület sokkal könnyedebbnek, szellősebbnek, légiésebbnek tűnik (8. kép).

A széles szigetépületek közül dimenzióival és anyaghasználatával egyaránt kiemelkedik a pécsi autóbusz pályaudvar (Nyíri Mária, 1982). a nyersbeton-, vakolt-, kő- vagy téglaburkolatú felületeket itt a korszakban legkorszerűbbnek gondolt fémburkolatok váltották fel.¹⁵ A perontetők között elhelyezett, leemélyített pihenőudvarban gazdag növényzet található.

Az átlagos épületek sorából kiemelkedik a balatonalmádi autóbusz-állomás (Nyíri Mária, 1976). A főépületet három egymásba metsződő hengeres tömb alkotja, melyet elkeskenyedő, le-



10. kép Plasztika a tatai buszállomás pénztárcsarnokának bejáratánál

kerekített formákkal épült perontető tesz teljessé. A kazánház előregyártott csatornaelemekből készült kéménye szintén építészetileg megformált, függőleges motívumként ellenpontoszza a horizontálisan elnyúló perontetők látványát.

Az épületcsoportot kiegészíti a számlálhatatlan mennyiségű falusi buszváró-buszmegálló épület, melyek változatos építészeti kialakítással, akár egyedi tervek alapján készültek (9. kép). A cél az eső és a szél elleni védelem, az épületek jellemző módon téglalap alaprajzúak, a peron felé nyíló bejáratall és ablakokkal, oldal irányban sokszor kitekintő nyílásokkal. Jellegzetes az előreugró szélvédő pofafalak negatív dőléssel való kialakítása, sok épületnek ez kölcsönöz dinamikus arculatot. A megálló épületek között találkozunk zárt vagy nyitott változatokkal egyaránt.

Tárművészet

Az épületek értékei kapcsán mindenképpen szót kell ejteni a tárművészeti alkotásokról. A Bukarest utcai épületben a belső falburkolat mellett absztrakt, autóbuszokat ábrázoló fém plasztika jelenik meg a homlokzaton. Balatonalmádiban a várótermet díszíti egy égetett kerámia elemekből készült, repülő madarakat ábrázoló alkotás, Pécsen pedig a pihenőudvarban helyeztek el szobrot. Tatán a váróterem bejárata előtt található egy absztrakt térplasztika (10. kép). A különböző technikával készített kép-



11. kép Mára elburkolt plasztikus homlokzati betonfelület a soproni buszpályaudvaron.
(Forrás: Herczegh Károly Dr. 1981. 98. o.)

zőművészeti alkotások plasztikus formáiknak köszönhetően oldják a technikai jellegű épületek szigorú hangulatát, emberivé teszik az épületeket.

AZ ÉPÜLETEK MAI ÁLLAPOTA

A kutatás egyik fő célja az épületek építészeti értékeinek számbavétele és az értékek megőrzésére vonatkozó stratégia kidolgozása. Az első bejárások tapasztalatai alapján megállapíthatjuk, hogy a sok átalakítás ellenére számos épület őrzi az építészeti architektúra fő jellegzetességeit, sok helyen maradtak meg eredeti nyílászárók, falfelületek, padlóburkolatok, akár berendezési tárgyak.

Az átalakítások leggyakrabban a nyílászárókat érintették, de a homlokzati felületek is sokszor estek a hőszigetelés áldozatává (11. kép). Gyakran találkozunk az épületek használatának változásaiból adódó módosításokkal: mosdók lezárása és elfalazása, büfék-üzletek megszüntetése, majd az épülethez nem illeszkedő toldalékban való újra nyitása, újabb forgalmi irodák beépítése. Ezek a módosítások általában az épületek természetes használatából következnek, sajnálatos módon a meglévő épülethez való harmonikus illesztés szándéka a legtöbbször hiányzik, emiatt gyakran találkozunk zavaros kinézetű, leromlott hangulatú állomásokkal. Reményeink szerint a kutatás hozzájárul az épületállomány megbecsüléséhez, megőrzéséhez és méltó használatához.

SZAKIRODALOM

- Bartha Jenő Dr. – Jaklics Ervin Dr.: Autóbuszközlekedés könnyűszerkezetes személyforgalmi létesítményei. *Magyar Építőipar* 23 (1974) 4-5. 241-246.
- Erdősi Ferenc Dr.: A Dél-dunántúli autóbuszhálózatának kialakulása és területi sajátosságai. *Közlekedéstudományi szemle* XXX (1980) 8. 365-378.
- Gábor László Dr.: *Építésszerkezetek I-IV*. Tankönyvkiadó. Budapest 1988.
- Hartmann Gergely: IBUSZ-pavilon. *www.moderngyor.com*. (Letöltés ideje: 2021 november)
- Herczegh Károly Dr.: *Autóbuszállomások, vasútállomások*. Műszaki Könyvkiadó. Budapest 1981.
- Kameniczky Ákos – Vonnák Attila – Zsigmond Gábor Dr.: *Az Oktogontól a Népligetig. Képes időutazás Volánbusszal*. Volánbusz Zrt., Budapest 2017.
- Kubinszky Mihály: Autóbuszállomások telepítése és tervezése. *Közlekedéstudományi szemle* V (1955) 11. 420-430.
- Nyíri Mária: Autóbusz pályaudvar, Balatonalmádi. *Magyar Építőművészet* 29 (1980) 5. 38-39.
- Pamer Nóra: *Magyar építésszet a két világháború között*. Terc Kiadó, Budapest 2001.
- Schéry Gábor (szerk.): *A magyar tervezőirodák története*. Építéstudományi Tájékoztatói Központ Kft., Budapest 2001.
- Soltész Béla: Autóbuszállomások építése és telepítése. *Közlekedéstudományi szemle* XII (1962) 3. 116-125.
- Szell László Dr.: *Magasépítéstan I-II*. Tankönyvkiadó, Budapest 1957.
- Veöreös András: Miért fontos megőrizni azt, ami régi? *Soproni Szemle* LXXIV (2020) 2. 165-172.
- Autóbuszállomás, Pécs. *Magyar Építőipar* 32 (1983) 1-2. 98-99.

Egri autóbuszpályaudvar. *Magyar Építőipar* 17 (1968) 1. 54-55.
Esti Hírlap. V. évfolyam. 124. szám. 1960. május 27. péntek.
 Magyarország műemlékjegyzéke. Hozzáférés a GyM-SMKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztályának adatbázisán keresztül
www.oldikarus.hu. Letöltés ideje: 2021 augusztus

JEGYZETEK

1. Terminológia: a létesítmények elnevezése már a hatvanas években is kérdés volt. A pályaudvar, állomás, és megálló elnevezések közül Soltész Béla tanulmánya alapján a városi létesítményekre az autóbusz-állomás kifejezést használjuk, a falusi vagy útmenti, autóbuszok huzamos tartózkodására nem szolgáló építményeket pedig a megálló kifejezéssel jelöljük Soltész Béla: Autóbuszállomások építése és telepítése. *Közlekedéstudományi szemle* XII (1962) 3. 116. Az írásmódnál az MTA helyesírási javaslatait követtük: buszállomás, autóbusz-állomás, buszpályaudvar, autóbusz-pályaudvar. Ugyanakkor a források megjelölésénél az eredeti írásmódot közöljük, akkor is, ha a jelenlegitől eltér.
2. Kubinszky Mihály: Autóbuszállomások telepítése és tervezése. *Közlekedéstudományi szemle* V (1955) 11. 420-430.; Soltész Béla: Autóbuszállomások építése és telepítése. *Közlekedéstudományi szemle* XII (1962) 3. 116-125.
3. Egri autóbuszpályaudvar. *Magyar Építőipar* 17 (1968) 1. 54-55.; Nyíri Mária: Autóbusz pályaudvar, Balatonalmádi. *Magyar Építőművészet* 29 (1980) 5. 38-39.
4. Herczegh Károly Dr.: *Autóbuszállomások, vasútállomások*. Műszaki Könyvkiadó. Budapest 1981.
5. A szervezeti változásokat Kameniczky Ákos – Vonnák Attila – Zsigmond Gábor Dr.: *Az Oktogontól a Népligetig. Képes időutazás Volánbuszszal*. Volánbusz Zrt., Budapest 2017. alapján mutatjuk be
6. A témával kapcsolatban lásd bővebben: Veöreös András: Miért fontos megőrizni azt, ami régi? *Soproni Szemle* LXXIV (2020) 2. 165-172.
7. A kiszolgáló épületek közül mindenképpen említésre érdemes a Récsey autóbuszgarázs, mely műemléki védettség alatt áll (törzsszáma: 16042) és jelenleg bevásárlóközpontként működik, illetve a szerkezeti szempontból a nagy fesztávolságú héjszerkezetével kiemelkedő Hamzsabégi úti garázs.
8. Hartmann Gergely: IBUSZ-pavilon. www.moderngyor.com. (Letöltés ideje: 2021. november)
9. Műemléki törzsszáma: 15344
10. Erdősi Ferenc Dr.: A Dél-dunántúli autóbuszhálózatának kialakulása és területi sajátosságai. *Közlekedéstudományi szemle* XXX (1980) 8. 365-378.
11. Esti hírlap 1960. május 27.
12. Soltész, 1962.
13. Egri autóbuszpályaudvar. *Magyar Építőipar* 17 (1968) 1. 54-55.
14. A korszak jellegzetes épületszerkezeit Széll László Dr.: *Magasépítéstan I-II*. Tankönyvkiadó, Budapest 1957. és Gábor László Dr.: *Épületszerkezettan I-IV*. Tankönyvkiadó, Budapest 1988. épületszerkezettani könyvei ismertetik, Bartha Jenő Dr. – Jaklics Ervin Dr.: Autóbuszközlekedés könyvűszerkezetes személyforgalmi létesítményei. *Magyar Építőipar* 23 (1974) 4-5. 241-246. pedig speciálisan az autóbusz-állomásokhoz kifejlesztett szerkezeti rendszert is bemutat.
15. Autóbuszállomás, Pécs. *Magyar Építőipar* 32 (1983) 1-2. 98-99.

MŰEMLÉKVÉDELEM

A MAGYAR MŰEMLÉKVÉDELEM KIADVÁNYA

LXVI. évf.

2022

1. szám

Főszerkesztő: Vukosavljev Zorán
Szerkesztőség: 1054 Kossuth tér 2-4.
e-mail: krisztina.szolik@me.gov.hu

REZÜMÉ

150 éves a magyar intézményes műemlékvédelem – Henszlmann Imre törvényjavaslata történeti értékeink megőrzése és egy országos hivatal létrehozása érdekében (1869)

1872-ben több éves-évtizedes elkötelezett kezdeményezések hatására egy idea első intézményesült formája valósulhatott meg azzal, hogy létrejött a Műemlékek Ideiglenes Bizottsága. A történeti értékek megőrzésében elhivatottak kezdeményezésére e tudományos és operatív szervezet, mégha kezdetben csak kis létszámmal is (Henszlmann Imre előadói, Szalay Ágoston elnöki, Hegedüs Candid Lajos elnökhelyettesi és Schulek Frigyes építészti közreműködésével), de megalapozta műemlékeinkhez való viszonyunk szellemi környezetét, mely későbbiekben már jogszabályi vonatkozásokban is testet ölthetett. A hazai intézményesült műemlékvédelem 150 éves évfordulója mellett idén – egykori örökösök alapításában létrejött – **Műemlékvédelem** című tudományos periodika 66. évfolyamát köszönhetjük. Az idei év lapszámai különös figyelmet kívánnak fordítani azokra a tevékenységekre, melyekben a másfél évszázados hagyományhoz értékeiben mérhető és a korszerű elvek mentén is magas színvonalat képviselő folyamatok azonosíthatóak. Ehhez preambulunként idézzük fel a hazai műemlékvédelem intézményi rendszerének kialakításában meghatározó szerepet vivő Henszlmann Imre régész-művészettörténész szellemi elvárásokat gondosan megfogalmazó javaslatát.1

Nagy Gergely: Bevezetés az 1945 utáni építészettünk védelméért Salgótarjánban megrendezett XXX.

Országos Műemléki Konferencia tanulmányai elé

Megújuló gondolatainak megfelelően minden kor keresi önkifejezésének új lehetőségét. Elsősorban a meglévő, vagy a közvetlen megelőző kor tagadásából indulva véli megtalálni a saját hangját, önmegvalósítási formáját, módját. Talán ez a fejlődés egyik fontos motorja, mert az új szellemiség új kérdéseket vet fel, amire új módon, új kifejezési eszközökkel születnek válaszok. A modern építészettől új szemléletével is a korábbiaktól teljesen új kérdések megoldását kellett, hogy vállalja. Más európai kultúrákhoz hasonlóan Magyarországon is a 20-as évek közepétől kezdett ébredni egy új építészeti korszak. A 30-as, 40-es évek építészeti világából nőtte ki magát az 1945 utáni építészettünk. Amikor már több mint 70 évet ölel fel '45 utáni építészettünk története, mindenki számára nyilvánvaló, hogy ennek világa is minden korábbival egyenrangú önálló kor. Látnunk kell, hogy a kornak egyes épületei építészettörténetünk, magyar kultúránk részévé váltak, a legjelesebb alkotásai annak korszakos rangos képviselői.

A tudomány kötelessége és felelőssége, hogy ezeket valós kontextusba helyezze. Jelen korunknak adatott meg a lehetősége annak, hogy megalapozott tudományos értékítélet alapján határozza meg a közvetlen megelőző kor még álló építészeti értékeinek a legjellemzőbb, legjelesebb, vagyis védelemre méltó alkotásait! A XXX. Országos Műemléki Konferencia a '45 utáni építészettünk értékeinek feltárásának kérdését, értékvédelmének szükségét, veszélyeztetettségének helyzetét, védelmének jelentőségét tűzte programra. A résztvevők „Salgótarjáni Felhívás '45 utáni építészettünk védelméért” címmel nyilatkozatot tettek közé annak érdekében, hogy ráirányítsák a társadalom figyelmét e kor értékeinek veszélyeztetettségére és védelmének halaszthatatlan szükségére. A Műemlékvédelem 2022. évi első két lapszáma – a konferencián elhangzott előadásokból – ezen értékek bemutatására vállalkozik.....5

Salgótarjáni Felhívás '45 utáni építészettünk védelméért

A XXX. Országos Műemléki Konferencia résztvevői – a kétvétenként megrendezett szakmai esemény hagyományait követve – ez alkalommal is a műemlékek, épített örökségi értékek védelmével kapcsolatos időszaki témával foglalkoztak: a jelen időszakot közvetlenül megelőző korszak építészeti értékeinek sorsával, ezen értékek megőrzése terén jelentkező kihívásokkal, felelősséggel, a sürgető feladatok számbavételével. A konferencia felhívást fogalmaz meg a második világháború utáni építészeti értékek felismerése, adatrögzítése és az értékes példák megtartása módszereinek kidolgozása érdekében. Közelmúltunk értékei megismertetését saját kulturális önazonosságunk érdekében kiemelten fontosnak tartjuk.....8

Arnóth Ádám: Veszélyeztetett építészeti örökség – a 20. század második felének műemlék-helyreállításai

Jó két évtizede vehettem részt a Lőrinczi Zsuzsa szerkesztésében készülő 20. századi építészeti kalauz létrehozásában. A könyvben a korszak műemlék-helyreállításai is szerepelnek, amelyek a kortárs építészettől körébe

tartoznak. A szövegeket és képeket én készítettem a kiválasztott épületekről. Azóta néhányuk átépült, megsemmisült, vagy csak bizonytalanra vált a sorsuk. Erről a problémakörrel szövegek.....12

Fejérdy Tamás: Helyreállítások műemlékvédelme

A műemlékhelyreállítás építészeti tevékenységként valósul meg az alapvetően kulturális megalapozottságú műemlékvédelem keretében. Így és ezért a műemlékhelyreállítás: sokoldalú tudást, tehetséget és sajátos, szakmai alázattal ötvözött kreativitást feltételező / megkövetelő építészeti alkotás. Az egyes műemlékek megőrzésének biztosítását, állapotának, sorsának-helyzetének megoldását célzó beavatkozás értelemszerűen nem folyamatos, hanem olyan – „időben pontszerű” – tevékenység, amelyre szükség van, de minél kevesebbszer kerül rá sor, annál jobb, mert annál kisebb és kevesebb változás éri az „eredeti”, a műemléki értéket jelentő-hordozó lényegét. Ugyanakkor a saját helyükön és saját koruk összefüggéseiben indokolt foglalkozni a műemlékhelyreállítási munkákkal, úgyis, mint építészeti művekkel – amikor „a restaurálások restaurálásának” elvi és gyakorlati vonatkozásait vizsgáljuk.....21

Csengel-Plank Ibolya és Csengel Péter: Társzművészet és építészet a '45 utáni Budaörsi Repülőtér

Jelen tanulmány kísérletet tesz bemutatni a Budaörsi repülőtér helyzetét és összművészeti alkotásainak hatását a háború utáni két évtizedben. A konferencia időhatára ugyan az 1945-1960-as évek építésze, az 1937-ben épült repülőtérnek – amely korábban, 1937-ben épült, így kívül esik ezen a határon –, mégis helye van a konferencia témái között. A repülőtér építészeti stílusa, a modern ugyanis ebben a korszakban nemcsak továbbra is jelent volt, hanem részesévé vált az 1948-50 között kibontakozó szocreál irányzat ellenében kibontakozó harcoknak, sőt fontos és sajátos szerepet kapott abban. A repülőtér háború utáni története, beleértve az építészeti és művészeti értékeinek átalakításait, fontos adalék lehet a modern és a szocialista realizmus körül kibontakozó kultúrpolitikai vita és új szemlélet pontosabb megértéséhez. Borbíró Virgil, a Budaörsi repülőtér tervezője, a modern építészett egyik teoretikusa sajátos módon, maga is bekapcsolódott ebbe a vitába azzal, amikor 1948-ban éppen a budaörsi repülőtér példájával állt ki a funkcionalista építészet mellett. Másrésről a MASZOVLET 1948-tól meginduló működése úgyszintén sajátos következményekkel járt, így ennek tevékenységét érinteni kell. Mindezek együttes értékelése alapján lehet meghatározni, hogy a repülőtér ért hatásokat miképpen értelmezhetjük az 1945. év korszakváltása tekintetében.....27

Gáspár Orsolya: Megfagyott modern – héjszerkezeteink építészeti világa

A magyar vasbeton héjépítészet legtermékenyebb korszaka az 1950-es évek végétől kezdődő mintegy 15-20 éves periódus. Az akkor megvalósult épületek, illetve a tartószerkezeti rendszerük, már elérték, jellemzően meg is haladták az 50 éves tervezési élettartamukat. Többségük ma is áll, felújításuk feltétlenül, további hasznosításuk jellemzően aktuális kérdés. Jelen cikkben arra teszek kísérletet, hogy megmutassam, a magyar héjépítészett ugyan sok szempontból rejtőzködő, de elemi részét képezi a huszadik századi építészeti örökségünknek. Rámutatok, hogy a második világháborút követően megvalósult héjszerkezetek (szerkezzettörténeti szempontból) nemzetközi szinten is jelentős hagyomány örökösei.....39

Mednyánszky Miklós: Felkiáltójelek az ég alatt – Érték-e az aknatorony?

A XIX. század végétől a bányászattal érintett tájak arca megváltozik. Az ipari telepek jellegzetes arculatából is kiemelkednek a bányában kifejtett anyagok felszínre szállítására, a bányaszellőztetésre vagy éppen a dolgozó személyzet szállítására szolgáló aknatornyok. Hogy ezek a különleges építmények mennyire fontosak voltak, azt jól példázza, hogy az iparág utolsó jelentős időszakára, a hatvanas-hetvenes évekre a hagyományos bányászjelképet, a kalapácsos-ékes bányászjelvényt felváltotta a jellegzetes formájú, acél aknatorony.

Az aknatornyok építésze – csakúgy, mint minden más, a szakmákhöz kötődő építőmesterség – a tervezéstől a megvalósításig, a kivitelezésig a célszerűség és a praktikum építészetének legnagyobb példája. Az elmúlt nagyjából három évtizedben a hagyományos bányászat szinte teljes egészében megszűnt, és a hozzá tartozó épületek jelentős része megsemmisült. Szinte az utolsó pillanatban ébredtek rá a szakmáért és az ipartörténetért felelősséget érzők, hogy mindenképpen megőrzésre érdemesek ezek az építmények, mert nemcsak ipar- és építészettörténeti szempontból megőrzendők, de a bányásztársadalom évszázados hagyomány- és identitásörzésének is fontos elemei.....48

Veöreös András: Korszakos érték a buszpályaudvarokon

A 2021. október 1-jén Salgótarjánban megrendezett XXX. Országos Műemléki Konferencia a XX. század második felének építészeti örökségét és ezen épített örökség megőrzésének lehetőségeit vizsgálta. A konferencia tematikájába illesztve került sor a győri Széchenyi István Egyetem Építész-, Építő és Közlekedésmérnöki Kar Építészettörténeti és Városépítési Tanszék, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építésmérnöki Kar Építészettörténeti és Műemléki Tanszék, valamint a Volánbusz Zrt. együttműködésével megkezdett, a korszak autóbusz-állomásait építészeti szempontból feldolgozó kutatás bemutatására. Tekintettel arra, hogy a kutatás a közelmúltban kezdődött, a jelenlegi fázisban eredmények helyett inkább csak kutatási tervről, a tervezett módszerekről és a kutatás még formálódó végső célkitűzéseiről tudunk beszámolni.....58

ABSTRACT

150th anniversary of the institutionalized monument protection in Hungary – The bill presented by Imre Henszlmann in order to preserve our historical values and to establish a national office (1869)

In 1872, as a result of several years and decades of committed efforts, the first institutionalized form of an idea was realized with the establishment of the Műemlékek Ideiglenes Bizottsága (=Temporary Committee on Monuments). At the initiative of those dedicated to the preservation of historical values, this scientific and operational organization, even if initially only with a small group (with the participation of rapporteur Imre Henszlmann, president Ágoston Szalay, vice president Lajos Hegedűs, and architect Frigyes Schulek), established the intellectual context of the relationship with our monuments, which approach could later be embodied in legal aspects too. In addition to the 150th anniversary of the institutionalized monument protection in Hungary, this year we can welcome the 66th volume of the scientific periodical **Műemlékvédelem** (=Monument Protection), founded by former heirs. This year's issues aim to pay special attention to those activities in which processes can be identified that are comparable in value to a century and a half of tradition and represent high standards along modern principles as well. As a preamble, the proposal of the archaeologist-art historian Imre Henszlmann is quoted, who played a decisive role in developing the institutional system of the protection of monuments in Hungary, which proposal carefully formulated the intellectual expectations. 1

Gergely Nagy: Introduction to the studies presented at the 30th National Conference on the Protection of Monuments held in Salgótarján for the protection of our post-1945 architecture

In line with the renewed thoughts and ideas, each era is looking for a new way of self-expression. The new period thinks to find its own voice, form and way of self-realization primarily starting from the denial of the existing or the immediately preceding age. Perhaps this is one of the important drivers of development, because the new spirituality raises new questions, which are answered in new ways, with new means of expression. Similarly, with its new approach Modern architecture had to undertake to solve new issues completely different from the previous ones. Like in other European cultures, a new architectural era began to awaken in Hungary in the mid-1920s. Our post-1945 architecture grew out of the architectural world of the 1930s and 1940s. With more than 70 years of history of the post-1945 architecture, today it is clear to everyone that the world of this era is an independent style period equal to all predecessors. It must be seen that some of the buildings of the age have become part of our architectural history, our Hungarian culture, the most famous works of which are prestigious representatives of the period.

It is the duty and responsibility of science to put these buildings in a real context. Our present age has been given the opportunity to determine – on the basis of a well-founded scientific value judgment – which are the most characteristic, most significant architectural values created in the immediately preceding age, i.e. those worthy of monument protection! The 30th National Conference on the Protection of Monuments addressed the issue of exploring the values of our post-1945 architecture, the need to protect the era's values, the situation of their vulnerability, and the importance of their protection. The participants of the conference issued a statement entitled "Salgótarján Manifesto for the Protection of Our Post-1945 Architectural Heritage" in order to draw society's attention to the vulnerability of the values of this age and the urgent need to protect them. In 2022, the first two issues of the periodical Műemlékvédelem – compiled from the presentations given at the conference – undertake to present these values. 5

Salgótarján manifesto for the protection of our post-1945 architectural heritage

Following the traditions of the biennial professional event, the participants of the 30th National Conference on the Protection of Monuments (Országos Műemléki Konferencia, OMK) again addressed the topical issue of the preservation of monuments and built heritage values. They focused on the future of the architectural values of the discussed era directly preceding the present period, the challenges in the field of preserving these values, the responsibilities, and the inventory of urgent tasks. The conference calls for the development of methods for recognizing, recording, and preserving architectural values built after the Second World War. We consider the dissemination of Hungary's recent heritage to be extremely important for our own cultural identity. 8

Ádám Arnóth: Endangered architectural heritage – monument restorations in the second half of the 20th century

More than two decades ago, I had the opportunity to participate in the creation of the 20. századi építészeti kalauz (20th Century Architectural Guide), edited by Zsuzsa Lőrinczi. The book also includes monumental restoration projects of the era, which are part of contemporary architecture. I wrote the texts and took photos of the selected buildings. Since then, some of them have been rebuilt, destroyed, or their fate has become uncertain. I will talk about this issue.12

Tamás Fejérdy: Monument protection of restorations

The restoration of monuments is carried out as an architectural activity within the framework of monument preservation with a fundamentally cultural basis. Thus and therefore the restoration of monuments is an architectural work that presupposes / requires versatile knowledge, talent and creativity combined with professional humility. The intervention aimed at ensuring the preservation of individual monuments and resolving their condition, fate and situation is by definition not continuous, but an activity – point-like in time – that is necessary, but the fewer times it takes place, the better, because this way the smaller and less change is made to the “original” essence / meaning of the monumental value. At the same time, it is justified to deal with the restoration of monuments in their own place and in the context of their own age, just like with architectural works – when examining the theoretical and practical aspects of “restoration of restorations”.21

Ibolya Csengel-Plank and Péter Csengel: Co-art and architecture at post-1945 Budaörs Airport

This study attempts to present the situation of Budaörs Airport and the impact of its Gesamtkunstwerk pieces in the two decades after the war. Although the conference is held on the architectural period of the 1945s and 1960s, the Airport, which was built in 1937 and thus falls outside this epoch, still has a place among the conference topics. The architectural style of the airport, that is Modern, was not only still present during this period, but also became part of the struggles unfolding against the socialist realist trend that spread between 1948-50, and even played an important and special role in these ‘fights’. The post-war history of the airport, including the transformations of its architectural and artistic values, can be an important addition to a more accurate understanding of the cultural policy debate unfolding around Modern and Socialist Realism and to the new approach. Virgil Borbíró, the designer of Budaörs Airport, one of the main theorists of Modern architecture, got involved in this debate in a special way, when in 1948 he stood up for functionalist architecture just with the example of Budaörs Airport. On the other hand, the operation of MASZOVLET, which started in 1948, also had special consequences, so its activities should be mentioned in the study. On the basis of a joint assessment of all this, it is possible to determine how the effects on the airport can be interpreted in relation to the change of era in 1945.27

Orsolya Gáspár: Frozen Modern – the architectural world of Hungarian shell structures

The most prolific period of reinforced concrete shell architecture in Hungary was the appr. 15-20-year long era starting from the end of the 1950s. Since then, the buildings and their supporting structure system implemented at that time have reached, typically exceeded, the planned lifespan of 50 years. Most of them are still standing today, their renovation is definitely a topical issue, and their further utilization is typically also an important topic. In this article, I attempt to show that Hungarian shell architecture is hiding in many ways, yet it forms an elementary part of our twentieth-century architectural heritage. I point out that (from the point of view of structural history) the shell structures realized after the Second World War are the heirs of a significant tradition at international level too.39

Miklós Mednyánszky: Exclamation marks under the sky – Are mine towers historical values?

From the end of the 19th century, the image of the landscapes affected by mining has changed. Mine towers used for the transport of materials excavated in the mine to the surface, for the ventilation of the mine or for the transport of the working personnel stand out from the characteristic image of the industrial sites. The importance of these special structures is exemplified by the fact that by the last significant period of the industry, the sixties and seventies, the traditional mining emblem, namely the hammer-decorated mining badge was replaced by a characteristically shaped steel mine tower.

The architecture of mine towers, like all other building trades associated with our profession, is the greatest example of practicality and functionality, from design to implementation. Over the past roughly three decades, traditional mining has almost completely disappeared, and a significant portion of its buildings has been destroyed. Almost in the 24th hour, those feeling responsibility for the profession and the history of the industry realized that these structures were definitely worth preserving, since they are not only to be conserved from the point of view of industrial and architectural history, but also important elements of the preservation of the centuries-old traditions and identity of the mining society.48

András Vöörös: Period-related values at bus stations

The 30th National Conference on the Protection of Monuments, held in Salgótarján on October 1, 2021, examined the architectural heritage of the second half of the 20th century and the possibilities of preserving this built heritage. The presentation of the research on the architectural processing of the period's bus stations – started in cooperation with the Department of History of Architecture and Town Planning, Faculty of Architecture, Civil Engineering and Transport Sciences at the Széchenyi University, the Department of History of Architecture and Monument Preservation, Faculty of Architecture at the Budapest University of Technology and Economics, and Volánbusz Zrt. – was fitted into the theme of the conference. Given that the research has recently started, in the current phase we can only report on the research plan, the planned methodology and the final objectives of the research that are still being developed, rather than on the results.....58

AUS DEM INHALT

Der ungarische institutionelle Denkmalschutz ist 150 Jahre alt – Imre Henszlmanns Gesetzentwurf zur Bewahrung unserer historischen Werte und Errichtung eines Landesamtes (1869)

Als Ergebnis jahrelanger und jahrzehntelanger engagierter Initiativen wurde 1872 mit der Gründung des Temporären Komitees für Denkmäler die erste institutionalisierte Form einer Idee verwirklicht. Auf Initiative derjenigen, die sich für die Bewahrung historischer Werte einsetzen, begründete diese wissenschaftliche und operative Organisation, wenn auch zunächst in kleiner Anzahl (unter Beteiligung von Imre Henszlmann als Referent, Ágoston Szalay als Präsident, Lajos Hegedűs Candid als Vizepräsident und Frigyes Schulek als Architekt), das intellektuelle Umfeld unserer Beziehung zu unseren Denkmälern, das später auch in rechtlichen Kontexten verkörpert werden konnte. Neben dem 150. Jahrestag des institutionalisierten Denkmalschutzes in Ungarn können wir dieses Jahr den 66. Jahrgang der von ehemaligen Erbfolgern gegründeten wissenschaftlichen Zeitschrift mit dem Titel **Denkmalschutz** begrüßen. Die Aktivitäten bilden einen besonderen Schwerpunkt in den diesjährigen Ausgaben, in denen Prozesse identifiziert werden können, die sich an Wert messen lassen und einen hohen Standard nach modernen Prinzipien darstellen. Als Präambel erinnern wir an den Vorschlag des Archäologen und Kunsthistorikers Imre Henszlmann, der eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung des institutionellen Systems des ungarischen Denkmalschutzes spielte.1

Gergely Nagy: Einführung in die Studien der in Salgótarján stattfindenden 30. Nationalen Denkmalkonferenz zum Schutz unserer Architektur nach 1945

Im Einklang mit seinen erneuerten Gedanken sucht jedes Zeitalter nach einer neuen Gelegenheit zur Selbstdarstellung. Jederzeit glaubt die Menschheit, seine eigene Stimme, Form und Art der Selbstverwirklichung vor allem ausgehend von der Verleugnung des bestehenden oder unmittelbar vorangegangenen Zeitalters zu finden. Vielleicht ist dies einer der wichtigen Motoren der Entwicklung, denn die neue Spiritualität wirft neue Fragen auf, die auf neue Weise, mit neuen Ausdrucksmitteln beantwortet werden. Im Vergleich zur vergangenen Problematik musste die moderne Architektur auch mit ihrer neuen Betrachtungsweise Lösungen für völlig neue Fragestellungen anbieten. Wie in anderen europäischen Kulturen begann Mitte der 1920er Jahre auch in Ungarn eine neue Architekturepoche zu erwachen. Unsere Architektur nach 1945 erwuchs aus der Architekturwelt der 1930er und 1940er Jahre. Mit mehr als 70 Jahren Geschichte der Nachkriegszeitarchitektur ist jedem klar, dass die Welt dieser Epoche ein mit allen anderen gleichwertiges und eigenständiges Zeitalter ist. Wir müssen sehen, dass einige Gebäude dieser Zeit Teil unserer Architekturgeschichte, unserer ungarischen Kultur geworden sind, deren berühmteste Werke zu den bedeutendsten Vertretern der Epoche zählen.

Es gehört zur Verpflichtung und Verantwortung der Wissenschaft, diese in einen realen Kontext zu stellen. In unserer Gegenwart haben wir die Möglichkeit, die repräsentativsten, namhaftesten, das heißt, schutzwürdigsten Werke der architektonischen Werte der unmittelbar vorangegangenen Zeit auf der Grundlage eines fundierten wissenschaftlichen Werturteils zu bestimmen! Die 30te Nationale Denkmalkonferenz befasste sich mit der Erforschung der Werte unserer Architektur nach 1945, dem Schutzbedarf, der verletzlichen Situation und der Bedeutung des Schutzes ihrer Werte. Die Teilnehmer veröffentlichten eine Erklärung mit dem Titel „Aufruf von Salgótarján zum Schutz unserer Architektur nach 1945“, um die Aufmerksamkeit der Gesellschaft auf die Verletzlichkeit der Werte dieser Zeit zu lenken und die dringende Notwendigkeit, diese zu schützen. Die ersten beiden Ausgaben des Denkmalschutzes 2022 – über die Vorträge der Konferenz – verpflichten sich, diese Werte zu präsentieren.5

Aufruf von Salgótarján zum Schutz unserer Architektur nach 1945

Die Teilnehmer der 30. Nationalen Denkmalkonferenz – in Anlehnung an die Traditionen der alle zwei Jahre stattfindenden Fachveranstaltung – beschäftigten sie sich auch dieses Mal mit einem aktuellen Thema des Denkmal- und Baudenkmalschutzes: mit der Zukunft der architektonischen Werte der Epoche unmittelbar vor der heutigen Zeit, mit den Herausforderungen und Verantwortlichkeiten im Bereich der Erhaltung dieser Werte und der Bestandsaufnahme dringender Aufgaben. Die Konferenz ruft zur Entwicklung von Methoden zur Erkennung, Erfassung und Bewahrung wertvoller architektonischer Werte nach dem Zweiten Weltkrieg auf. Wir halten die Verbreitung unserer bisherigen Werte für äußerst wichtig für unsere kulturelle Identität.8

Ádám Arnóth: Bedrohtes architektonisches Erbe – Restaurierungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Über zwei Jahrzehnte hatte ich die Möglichkeit, bei der Erstellung des Architekturführers zum 20. Jahrhundert, welcher von Zsuzsa Lőrinczi gestaltet wurde, mitzuwirken. Das Buch enthält auch Restaurierungen aus der Epoche, welche Teil der zeitgenössischen Architektur sind. Ich habe die Texte und Bilder von den ausgewählten Gebäuden erstellt. Einige von ihnen wurden seitdem umgebaut, zerstört oder ihr Schicksal ist ungewiss. Ich spreche über diese Problematik.12

Tamás Fejérdy: Denkmalschutz restaurierter Gebäude

Die Restaurierung von Denkmalgebäuden wird als architektonische Tätigkeit im Rahmen des Denkmalschutzes mit grundsätzlich kultureller Grundlage durchgeführt. Demnach und deshalb ist die Restaurierung von Denkmälern: eine architektonische Arbeit, die vielseitiges Wissen, Talent und Kreativität kombiniert mit professioneller Demut voraussetzt / erfordert. Der Eingriff, der darauf abzielt, die Erhaltung bestimmter Denkmäler zu gewährleisten und ihren Zustand und ihr Schicksal zu retten, ist natürlich nicht kontinuierlich, sondern eine zeitlich „punktuelle“, notwendige Aktivität, aber je seltener sie stattfindet, desto besser, nämlich desto kleiner und geringer Veränderung der „ursprünglichen“, bedeutungstragenden Essenz findet statt. Gleichzeitig ist es begründet, Restaurierungsarbeiten als architektonische Arbeiten am eigenen Ort und im Kontext der eigenen Epoche zu betrachten – bei der Analyse theoretischer und praktischer Aspekte der „Restaurierung von Restaurierungen“21

Ibolya Csengel-Plank und Péter Csengel: Partnerkunst und Architektur am Flughafen Budaörs nach 1945

Die vorliegende Studie versucht, die Situation des Flughafens Budaörs und die gesamt künstlerische Wirkung der dortigen Schöpfungen in den zwei Jahrzehnten nach dem Krieg darzustellen. Obwohl der Zeithorizont der Konferenz sich auf die Architektur der 1945er und 1960er Jahre beschränkt, und der Flughafen – der früher, im Jahr 1937 gebaut wurde –, außerhalb des betroffenen Zeitraums liegt – hat er dennoch einen Platz unter den Themen der Konferenz. Der architektonische Stil des Flughafens, der moderne Stil blieb nicht nur weiterhin präsent in dieser Zeit, sondern wurde auch Teil der Kämpfe, die sich gegen die sozialistischen Strömungen zwischen 1948 und 1950 entfalteten, und spielte sogar eine wichtige und besondere Rolle. Die Nachkriegsgeschichte des Flughafens, einschließlich der Transformationen seiner architektonischen und künstlerischen Werte, kann eine wichtige Ergänzung für ein genaueres Verständnis der kulturpolitischen Debatte rund um den modernen und sozialistischen Realismus und des neuen Ansatzes sein. Virgil Borbíró, der Entwerfer des Flughafens Budaörs, einer der Theoretiker der modernen Architektur, mischte sich auf besonderer Weise in diese Debatte ein, als er 1948 mit dem Beispiel des Flughafens Budaörs für funktionalistische Architektur plädierte. Andererseits hatte der 1948 aufgenommene Betrieb von MASZOVLET auch spezifische Folgen, so müssen seine Aktivitäten angesprochen werden. Anhand der gemeinsamen Bewertung aller Faktoren lässt sich feststellen, wie die Auswirkungen auf den Flughafen in Bezug auf den Epochenwechsel von 1945 zu interpretieren sind.27

Orsolya Gáspár: Gefrorenes Moderne – die architektonische Welt unserer Stahlbetonschalen

Die produktivste Periode der ungarischen Stahlbetonschalenarchitektur ist der Zeitraum von etwa 15 bis 20 Jahren ab Ende der 1950er Jahre. Die damals errichteten Gebäude sowie deren Tragwerkssystem haben ihre 50-jährige Lebensdauer bereits erreicht und typischerweise überschritten. Die meisten von ihnen sind heute noch da, ihre Renovierung ist durchaus ein aktuelles Thema. In diesem Artikel versuche ich zu zeigen, dass die ungarische Schalenarchitektur in vielerlei Hinsicht verborgen ist, jedoch bildet einen elementaren Bestandteil unseres architektonischen Erbes aus dem 20. Jahrhundert. Ich weise darauf hin, dass die nach dem zweiten Weltkrieg realisierten Stahlbetonschalen (aus strukturbaugeschichtlicher Sicht) auch auf internationaler Ebene Erben einer bedeutenden Tradition sind.39

Miklós Mednyánszky: Ausrufezeichen unterm Himmel – Vertritt der Bergwerksturm Werte?

Ab Ende des 19. Jahrhunderts veränderte sich das Gesicht der vom Bergbau betroffenen Landschaften. Aus dem charakteristischen Erscheinungsbild von Industriestandorten erheben sich auch die für den Transport der im Bergwerk gewonnenen Materialien, für die Belüftung des Bergwerks oder für den Transport des Arbeitspersonals benutzte Fördertürme an die Oberfläche. Die Bedeutung dieser besonderen Bauwerke wird auch dadurch deutlich, dass das als traditionelles Bergbauemblem geltendes hammerverzierte Bergbauzeichen in der letzten bedeutenden Epoche der Branche, den sechziger und siebziger Jahren, durch einen charakteristisch geformten Bergwerksturm aus Stahl ersetzt wurde.

Die Bergwerksturmarchitektur ist – wie alle anderen, mit unserem Beruf verbundenen Baugewerke – das großartigste Beispiel für die Architektur des Praktischen und Nützlichen, vom Entwurf über die Ausführung bis zum Bau. In den letzten rund drei Jahrzehnten ist der traditionelle Bergbau fast vollständig verschwunden und ein erheblicher Teil seiner Gebäude wurde zerstört. Fast im letzten Moment erkannten Personen, die sich für die Berufs- und Industriegeschichte verantwortlich fühlen, dass diese Bauwerke durchaus erhaltenswert sind, weil sie

nicht nur aus industrie- und architekturgeschichtlicher Sicht sollten erhalten werden, sondern auch wichtige Elemente der Bewahrung der jahrhundertealten Tradition und Identität der Bergbaugemeinde bilden.....48

András Veöreös: Epochenwert an Busbahnhöfen

Die am 1. Oktober 2021 in Salgótarján organisierte 30. Nationale Denkmalkonferenz untersuchte das architektonische Erbe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und die Möglichkeiten, dieses bauliche Erbe zu bewahren. Die Abteilung für Architekturgeschichte und Stadtplanung der Fakultät für Architektur, Bau- und Verkehrsingenieurwesen der Széchenyi István Universität in Győr, die Abteilung für Architekturgeschichte und Denkmäler der Fakultät für Architektur der Technischen und Wirtschaftsuniversität Budapest sowie die Volánbusz Zrt. präsentierten die die Busbahnhöfe der Epoche architektonisch verarbeitende Forschung. Da die Forschung erst vor kurzem begann, können wir in der aktuellen Phase statt Ergebnisse nur über den Forschungsplan, die geplanten Methoden und die noch zu formenden Endziele der Forschung berichten.....58