



HITELES REKONSTRUKCIÓ A BÉKÉSCSABAI VASÚTÁLLOMÁS ÉPÜLETEGYÜTTESÉNEK HELYREÁLLÍTÁSA

ÉPÍTÉSZEK ARCHITECTS: **B. TERBE ERZSÉBET, BÁNSZKY SZABOLCS**

SZÖVEG TEXT: **GARAI PÉTER**

FOTÓK PHOTOS: **BUJNOVSZKY TAMÁS**

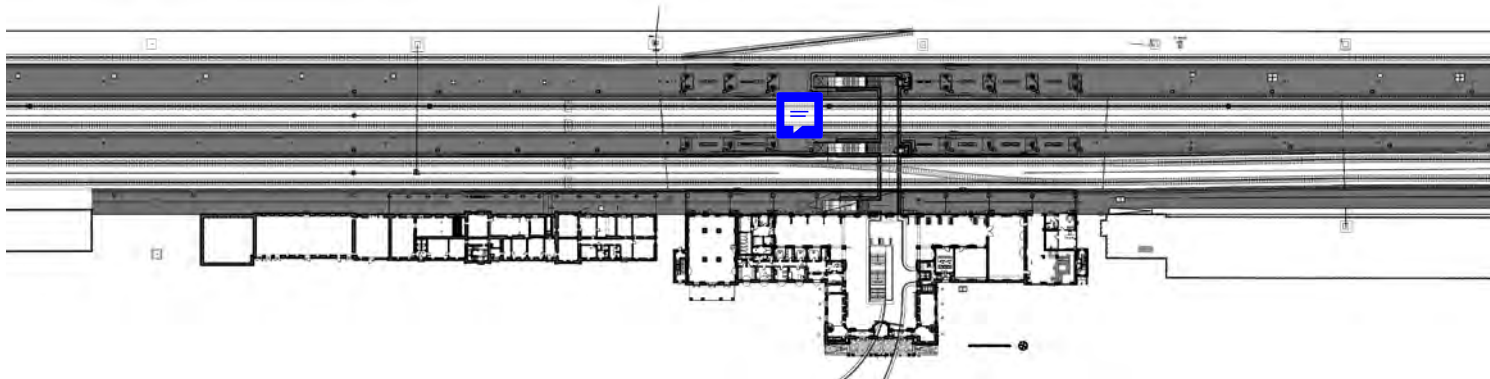
Évtizedekig tartó hiányos és töredékes állapota után újra eredeti formáját mutatja az utazóknak Békéscsaba vasúti kapuja. A hazai építészet történetében egyedülálló műemlékegyüttes helyreállítása és korszerűsítése 2017-ben Építőipari Nívódíjat kapott a közlekedési létesítmények kategóriájában.

Az évek múlásával egyre több és egyre fiatalabb épület kerül az örökségvédelem látóterébe. A kezdeti időszak középkor-kultusza után a barokk, majd a klasszicizmus kitüntetett emlékei váltak megőrzésre méltóvá, az 1970-es évektől kezdődően a népi építészet alkotásai kerültek védelem alá, a 20. század végén pedig megkezdődött az előző évszázad mérnöki alkotásai, az ipari és közlekedési célú építmények számbavétele, értékelése – sok esetben a végső pusztulás előtti pillanatban. Az összkép talán ezen a területen a legváltozatosabb, hiszen itt számos funkció és azt tükröző épületforma előfordulhat, az uradalmi magtártól a gázgyárig és az autóbusz-garázsig, nem beszélve az építészeti megjelenést alakító stílusáramlatok kavalkádjáról. Speciális csoportot képviselnek a vasúti építmények, amelyek megmaradt emlé-

kei közül több példamutató módon megújult az elmúlt években, elég csupán a gödöllői Királyi Váró, a pécsi, kaposvári vagy karcagi állomás épületére gondolnunk.

A Viharsarok központjaként ismert Békéscsaba 18. századi újratelepítésének köszönhetően erős szlovák gyökerekkel és mezővárosi múlttal rendelkezik. A Fényes Elek által „Európa legnagyobb faluja” névvel aposztrófált település vezetői a 19. század közepén bölcs előrelátással és komoly lobbival elérték, hogy a Szolnok–Arad közötti vasútvonal Békés és Gyula helyett Csabán haladjon keresztül. (Hasonlóan bátor lépés nyomán vált Nyíregyháza is ebben az időben vasúti csomóponttá.) 1858. október 25-én gördült be az első szerelvény a bécsi székhelyű Tiszavidéki Vasúttársaság tervei alapján elkészült, egyemeletes felvételi épület elé. Kubinszky Mihály kutatásaiból tudjuk, hogy ezen állomások szabványtervei a császárvárosban készültek, a település akkori nagyságához igazodó méretben, a gótizáló romantika építészetét idéző oromzatokkal, jellegzetes párkányokkal és ablakkeretezésekkel. Békéscsaba III. típusú, középen öttengelyes, oldalrizalitokkal tagolt épületet kapott, melyhez hasonló Biharkeresztes, Encs-Forró, Karcag és Sáp állomásokon készült és áll ma is. A magyar építészet történetében ez volt az első típusversorozat, amelyhez hasonlót a MÁV fejlesztett ki az 1880-as évektől kezdődően.

A város és a vasúthálózat gyors fejlődése miatt már 1871-ben, majd 1910-ben további oldalszárnyakkal bővítették az épületet, így az egyre hosszabban „nyújtózt” a vágányok mentén. A földszinten öntöttvas szerkezetű veranda húzódott, az emeleti ablakokon bizonyos időszakokban zsalutáblákat örökítettek meg a korabeli ábrázolások. Bár a bővítések az eredeti épületmag stílusát követték, a romantikus architektúra egyre fogyatkozott, egyszerűsödött az évtizedek alatt, a funkcionális el-



rendezés pedig egyre kevésbé felelt meg a növekvő áru- és utasforgalom igényeinek.

Trianon után Békéscsaba csomóponti szerepe még inkább felértékelődött, ezért már az 1920-as évek elején grandiózus tervek készültek vágányok alatti aluljárórendszerrel, a meglévő épület bontásával számolva. Ez a csupán leírásokból ismert koncepció végül a források szűkössége miatt nem valósult meg, egyes elemei viszont redukált formában megjelentek Goszleth Béla MÁV-mérnök tervein, amelyek alapján 1931–1933 között egy nagyvonalú, tágas terekkel rendelkező állomásépület készült. A kevésbé ismert építész pályája kezdetén együtt dolgozhatott Pfaff Ferencsel a Magasépítmenyi ügyosztályon, így a legendás főmérnök nevéhez fűződő, pavilonokkal tagolt nagyvárosi pályaudvar-típus formálási elvei megjelentek az évtizedekkel későbbi békéscsabai épületen is, immár a korszak divatos neobarokk architektúrájával. A háromszögletű oromzattal és klasszikus körtemplomokat idéző tornyokkal hangsúlyozott új állomáson a történeti formaelemek mellett a tervező korszerű szerkezeteket és anyagokat alkalmazott: ezt tükrözi a központi indulási csarnok hatalmas fiókos dongaboltozata, valamint az üvegfalak és a műkő díszítmények, burkolatok jelenléte. A város új kapujának szánt épület különlegessége abban áll, hogy az a két világháború közötti vasúti építészet kevés nagyszabású emlékének egyike. A hamar kimerült forrásoknak köszönhetően elmaradtak a peronokhoz vezető aluljárók és megmenekülhetett a romantikus indóház is. Ennek eredményeként egyedülálló épületegyüttes jött létre, amely a világháborús pusztítás ellenére napjainkig fennmaradt. (Hasonló, romantikus és Pfaff tervezte épületből álló páros állt Nyíregyházán is, ám azt a második világháborúban földig bombázták.)

1944. szeptember 21-én Békéscsabát súlyos légitámadás érte, amely a pályaudvar épületeiben is komoly, de még helyrehozható sérüléseket okozott; főként a tetőszerke-

ÉPÍTÉSZET, GENERÁLTERVEZÉS // ARCHITECTURE:
MÉRTÉK ÉPÍTÉSZETI STÚDIÓ
KFT., PAULINYI-REITH &
PARTNERS
(RÉGI NEVÉN: MÉRTÉK GROUP
ZRT.)

FELELŐS ÉPÍTÉSZ-BELSŐÉPÍTÉSZ // LEADING

ARCHITECT AND INTERIOR DESIGNER:
B. TERBE ERZSÉBET

MŰEMLEKI TUDOMÁNYOS DOKUMENTÁCIÓ // MONU-

MENT HISTORY EXPERT:

DR. CZÉTÉNYI PIROSKA

ÉPÜLETSZERKEZET // STRUCTURE:

TOMBI GERGELY – PATAKY ÉS
HORVÁTH ÉPÍTÉSZIRODA KFT.

TARTÓSZERKEZET // FRAMEWORK:

DONÁCZI PÉTER – POND KFT.

ÉPÜLETGÉPÉSZET // HVAC:

PAVLICS KÁROLY – TREFFTERV

KFT.

ÉPÜLETVILLAMOSÁG // ELECTRICAL ENGINEERING:

BALÁZS JUDIT – ARTVILL KFT.

TŰZVÉDELMEZÉS // FIRE PROTECTION:

NÉMETH KRISZTINA

KIVITELEZŐ // MAIN CONTRACTOR:

SVÁBBAU KFT.

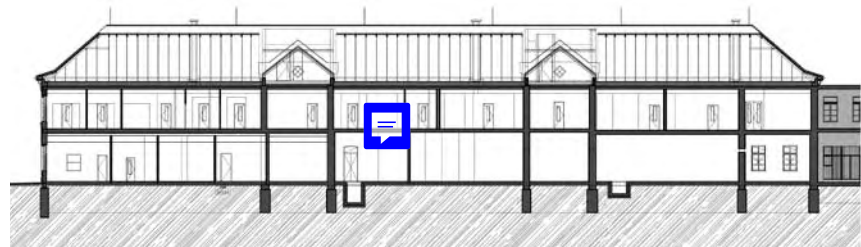
ELŐZMÉNYES TERVEZŐ // PREVIOUS ARCHITECT:

BÁNSZKY SZABOLCS – MATA-
DÓR ARCHITEKTÚRA KFT.



zetek, nyílászárók és portikusok károsodtak. A háború utáni évtizedekben sem igény, sem forrás nem mutatkozott az elpusztult részletek történeti hűség szerinti helyreállítására, ahogyan a színezés megtartására sem. Az ezredfordulót már igen leromlott és csonka állapotban érte meg az épületegyüttes, amelynek megmentésére Bánszky Szabolcs vezetésével a Mata-Dór Architektúra Kft. készített engedélyezési és kiviteli terveket. A vasúti pálya fejlesztéséhez kapcsolódva sor kerülhetett az épületek átfogó helyreállítására is, amelynek során a romantikus indóház módosított engedélyezési és kiviteli terveit a Mérték Építészeti Stúdió készítette B. Terbe Erzsébet vezetésével. A kezdetben helyi, majd 2009-től műemléki védeltséget élvező együttes kutatási dokumentációját Czétényi Piroska állította össze. A védetté nyilvánítás szerencsésen találkozott a MÁV értékes épületeinek megújítási programjával, így az üzemeltetői támogatás komoly segítséget jelentett a teljes folyamatban.

Az 1930-as évek óta utasforgalmi funkcióját elvesztett régi állomásépületbe irodák, kiszolgáló terek és a biztosítóberendezések kerültek. Örökségvédelmi szempontból a legnagyobb kihívást a romantikus architektúra visszaállítása jelentette, amelyre Dobos Albert helyi építész kutatásai és az analógiák feltérképezése nyomán nyílt lehetőség. A tervezők számára a kiindulópontot a legkorábbi, 1906-ból származó ábrázoláson szereplő tagozatok rekonstrukciója jelentette. Az összkép hiteles és meggyőző lett: a lapostetős, purizált homlokzatú üzemépület helyett most az eredeti megjelenést idéző épülettömeg látható visszaépített oromzatokkal, fedélszékekkel, rekonstruált ívsoros párkányokkal, falsávokkal és kváderezett földszinttel. A nyolcosztatú, kétrétegű, filigrán profilozású ablakok újragyártásához a város fe-



lői oldalon tanúként megmaradt szerkezetek szolgáltak mintaként. Korabeli analógiák alapján épült újjá az öntöttvas veranda, a homlokzatok eredeti színezését falkutatások során tárták fel. Elbontották a régi és az újabb állomás közötti utólagos nyaktagot, így mindkét épület újra önállóan érvényesülhet.

A T alaprajzú, impozáns neobarokk pályaudvar helyreállításánál is a minél teljesebb, hitelesebb rekonstrukció volt a tervezők és a vasúttársaság közös célja. Az eredeti tervek alapján visszaépítették a lebombázott portikusokat és manzárdtetőket; az elpusztult műkö tagozatok, vázák, rácsok, padlásszellőzők részleteit a megmaradt elemek alapján készítették el. A belső elrendezés átláthatóbbá vált, a központi csarnok immár tisztán közlekedési célokat szolgál, mivel a jegypénztár a déli pavilonba került. A visszafogott mennyezeti színezés és az újragyártott csillárok mellett a megtisztított, kiegészített műkö falburkolat és az eredeti mintázatot követő, gránitlapokból rakott új padló szürke tónusa határozza meg a belső hangulatát. A legnagyobb mérnöki kihívást a közeli buszpályaudvarról a központi csarnokba érkező és a peronokhoz vezető aluljáró kivitelezése jelentette, amely határoló üvegkorlátjával szinte feloldódik a történeti térben.

Az állomás előtti teresedés kertépítészeti újragyártása a Garten Stúdió munkája, amely méltó keretet biztosít az Andrassy út tengelyét lezáró épületegyüttes feltárlásához. A közreműködők népes csapatának munkája eredményeként a történeti értéket megőrző, a hiányokat pótoló, egyszersmind az utazáshoz korszerű körülményeket biztosító helyreállítás született, a város és az ide látogatók öröme. A megvalósításra az épületegyütteshez méltó minőségben került sor Szathmáry Béla, Szabó Mihály és munkatársai irányításával (Svábbau Kft.), ami az építkezésben részt vevő szakemberek odaadó hozzáállását dicséri mind a szervezés, mind a kétkezi munkák terén.



FOTÓ: MATA-DÓR KFT.

ÉPÍTÉSZET // ARCHITECTURE:
BANSZKY SZABOLCS
 ÉPÍTÉSZ MUNKATÁRS // FELLOW ARCHITECT:
**KORMÁNYOS ANNA,
 FÁY KRISZTINA**
 ÉPÜLETGÉPÉSZET // HVAC:
SZENTPÉTERI LÁSZLÓ
 ÉPÜLETVILLAMOSÁG // ELECTRICAL ENGINEERING:
ATOVICS LÁSZLÓ
 ÉPÍTETTŐ // CLIENT:
NIF ZRT.
 MÉRNÖKSZERVEZET // ENGINEERING:
**GY-B-L MÉRNÖK (VEZETŐ:
 ECO-TEC KFT.)**
 KIVITELEZŐ // MAIN CONTRACTOR:
CSABA-2013 KONZORCIUM
 TULAJDONOS // OWNER:
**MÁV ZRT., KISS CSABA FELE-
 LŐS VEZETŐ**



AN AUTHENTIC RECONSTRUCTION RESTORING THE RAILWAY STATION COMPLEX IN BÉKÉSCSABA

The railway gate of Békéscsaba has been restored to its original design after having stood in an incomplete and fragmentary condition for several decades. On October 25th, 1858 the very first train arrived in front of the single-storey building built after designs by the Tisza region railway Station, which had its headquarters in Vienna. In the history of Hungarian architecture it was the first series of typological design and the Hungarian Railways worked out a similar one from the 1880s on. The rapid development of the town and the railway station necessitated the extension of the building in 1871 and then in 1910 with further lateral wings. The turn of the millennia saw the station in a badly deteriorating and mutilated condition. However, the comprehensive reconstruction of the buildings was only started recently. The simple flat-roof facade of the plant building has been replaced with restored gables, roofing, reconstructed arched cornices, wall bands, and quarried ground floor that evoke the exterior of the original structure. Based on contemporary analogies, the cast-iron porch was also reconstructed. The formerly existing neck-structure between the old and the more recent station has been demolished, so that both buildings have the chance to prevail independently of each other.



FOTÓ: MATA-DÓR KFT.