A BUDAÖRSI REPÜLŐTÉR

HORVÁTH TAMÁS

Bevezetés

A nemzetközi légiforgalom kiszolgálására 1937-ben megnyitott Budaörsi repülőtér Magyarország első igazán világszínvonalú, a korabeli európai példákkal egyenrangú légikikötője. Hazánk két világháború között létrejött legjelentősebb közlekedési célú épületegyüttese. Az elmúlt évtizedekben valaha volt fontossága egyre inkább a feledés homályába veszett. Napjainkra az ország egyik méltatlanul elhanyagolt, eredeti jellegéből kiforgatott modern emlékévé vált. Egyedülálló értékei, történeti szerepe elismeréseként a tavaly megszerzett műemléki védelem mellett nagyobb figyelmet, több gondoskodást érdemelne.

A magyar légiforgalom fejlődése[1]

Az első motoros repülőgép 1909 nyarán érkezett Magyarországra Dr. Kutassy Ágoston jóvoltából. Az ő kísérletei a Rákosmezőn kezdetben nem sok sikerrel jártak, mégis a magyar repülés kezdeteit jelentették. A fővárosiak először Louis Blériot bemutatóján győződhettek meg a repülés sikeréről 1909 októberében. Az érdeklődés óriási volt, a bemutatót több mint kétszázezer ember látta. A sikeres repülés hatására több mérnök csatlakozott Kutassyhoz, létrejött az első magyar repülési vállalat, a repülőgépek építésével, szervizelésével foglalkozó Aero Rt.

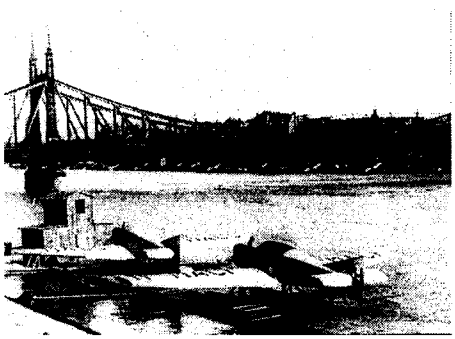
A magyar repülés kicsit késői kifejlődése, lemaradása a nyugatibb országokétól nem a tehetség, a hozzáértés hiányára vezethető vissza. Mint ismeretes, az első világháborús vereség Magyarország számára előnytelen békeszerződéssel végződött. A területi és népességbeli veszteségek, az új helyzethez való igazodás nehézségei miatt az anyagi lehetőségek is beszűkültek. A legyőzött országok az 1919-es párizsi légiforgalmi egyezményhez sem csatlakozhattak és bizonyos teljesítménynél nagyobb gépeket sem állíthattak elő. Ebben a helyzetben a fejlődést a magyar és a környező országok illetékes hatóságai közötti együttműködés könnyíthette volna, de erre egyik oldalon sem volt meg az akarat.

Mindezek ellenére 1920 februárjában létrehozták a Magyar Aeroforgalmi Rt.-t, ismertebb nevén a MAEFORT-ot. A vállalat 1920 májusában kezdte meg a kísérleti repüléseket, majd november 7-én elindult az első belföldi légipostajárat Budapest és Szombathely között, a győri és a pápai rendeltetésű postazsákokat az adott város fölött ejtőernyővel dobták le. Az első sikeres járatot később természetesen továbbiak követték, a kormány pedig úgy döntött, igaz, részben katonai okokból, hogy három éven keresztül, évi 14 millió korona szubvencióban részesíti a vállalatot. A támogatás kezelésével tehát a honvédséget bízták meg, így az közvetlen beleszólást nyert a cég ügyeibe. Kötelezték a

MAEFORT-ot egy 25 egységből álló század felállítására, és arra, hogy a cég a repülőtereket a honvédség igényeinek megfelelően építse ki. Mindezt természetesen a környező országok kormányai nem nézték jó szemmel. A céget végül alapítása után két évvel kellett megszüntetni, mert a békeszerződés értelmében, a tulajdonában lévő, korábban a hadikincstár tulajdonát képező eszközök, így a repülőgépek is hadianyagnak minősültek, tehát meg kellett őket semmisíteni.

A vállalat megszűnése elsősorban a Franco- Roumain francia- román légitársaságnak kedvezett, mely 1921 januárjában már kizárólagos jogot kapott a Párizs- Strasbourg- Prága- Bécs- Budapest- Belgrád- Bukarest vonal repülésére. Magyarország szempontjából a lehetőségek 1922-től kezdtek szélesedni. Ez év szeptemberében feloldották a teljes magyar repülési tilalmat, majd kicsit később megszüntették a fentebb említett francia- román cég kizárólagos repülési jogát a Bécs- Budapest- Belgrád szakaszra. Emellett a magyar állam újfent elhatározta, hogy dotálni fogja a magyar légiforgalmi vállalatokat.

1922-ben két vállalat is alakult a menetrend szerinti légi közlekedés lebonyolítására. A Magyar Légiforgalmi Rt. hat darab Hollandiából vásárolt Fokker F-III. típusú géppel kezdte meg működését. Ezek a repülők már öt utas szállítására voltak alkalmasak akkori felfogás szerint kényelmes körülmények között. A gépek hatótávolsága 550 km, végsebessége 140 km/óra volt. A másik céget Aeroexpress Rt. néven alapították. A vállalat fő részvényese a Junkers német repülőgépgyár volt. A géppark hat darab Junkers F-13-as gépből állt, melyek teljesen fém építésűek voltak és az akkori technika csúcsát jelentették. A társaság gépei hidroplánként is működtek, az egykori állomás helyére a Szabadság híd budai hídfőjénél tábla emlékeztet.



1. Az Aeroexpress Rt. hidroplán-állomása a Szabadság híd budai hídfőjénél.

Hiába rendelkeztek a cégek modern gépekkel, a szomszédos államokkal kötött légi egyezmények hiánya miatt sokáig csak sétarepülések céljára tudták őket használni. Az első nemzetközi járatot a ML Rt. indíthatta 1923 júliusában Bécsbe, majd 1925-ben Grazba. Az Aeroexpress Rt. is elindította saját járatát az osztrák fővárosba a jogot megszerzett ÖLAG osztrák légiforgalmi vállalat megbízásából. Így azonban, mivel a külföldi cég helyett repült, nem kapott a magyar államtól szubvenciót, ami, mint már láttuk, feltétlen szükséges lett volna a nyereséges működéshez. Az óriási veszteségek miatt a cég 1925-ben kénytelen volt leállítani a többi már megszerzett jog ellenére egyedüliként elindított járatát is. A versenytárs nélkül maradt ML Rt. szinte töretlenül fejlődött tovább. Állami szubvenciót is folyamatosan kapott, igaz ennek fejében katonai jellegű repülőiskola fenntartását is vállalnia kellett.

A cég akkor került újabb súlyos válságba, amikor Szegő Rezső, a vállalat egyik fő részvényese zavaros pénzügyi manipulációi miatt az országból való távozásra és részvényei eladására kényszerült. Az új résztulajdonos az igencsak tőkeerős és a

repülőgépek gyártásában is érdekelt Weiss Manfréd Művek lett. Az ML Rt, a gépgyártó cég belépése után 1931-ben felvette a MALERT nevet. A fejlődés tulajdonképpen ezután gyorsult fel igazán, a cégnek lehetősége nyílt nagyobb kapacitású, modern repülőgépek beszerzésére. Ilyen volt az ötszemélyes Fokker F-VII-es és a nagyobb Fokker F-VIII-as típus, mely már 15 utas szállítására is képes volt, sőt utasteréből már egy mosdó is nyílt. A vállalat új gépeivel új nemzetközi járatokat indított, az egyiket például Klagenfurton keresztül Velencébe. 1930-tól újraindult a belföldi forgalom is a Budapest- Pécs-Kaposvár és a Budapest- Nyíregyháza- Debrecen vonalakon.

A magyar cég egyre kiterjedtebb Budapest központú járatai mellett a 30-as évek elejétől egyre több külföldi légitársaság is igénybe vette a mátyásföldi repteret. Az ÖLAG és a Lufthansa mellett leszálltak itt a holland KLM járatai is. Budapest a Közel- Keletre és a távol- keleti gyarmatokra irányuló forgalom fontos állomása lett. Emellett egyre több olasz, cseh és angol városból érkeztek repülőgépek hozzánk, így Mátyásföld kedvező földrajzi helyzetéből adódóan az európai légi közlekedés egyik centrumává vált.

A harmincas évek közepére tehát a repülést leginkább a menetrend szerinti nemzetközi és belföldi járatokon lebonyolódó forgalom jelentette. A légiközlekedés már nem néhány megszállott hobbija volt csupán, hanem egyre jobban jövedelmező üzlet. A harmincas években a fejlődésnek még csak az elején tartottak, még sok probléma várt megoldásra, de már egyértelmű volt, hogy vége a repülés hőskorának. A közlekedési ág jövőjét a legtöbb kortárs pozitívan szemlélte. Bierbauer Virgil, a vizsgált épület egyik tervezője a Tér és Forma akkori főszerkesztője szerint a repülésnek a jövőben az emberek közötti kapcsolatokat kell tovább építenie. A közlekedés a légi járművek segítségével felgyorsul, a világ egyre több pontjára lehet majd gyorsan és kényelmesen eljutni, az emberek azáltal, hogy könnyebben utazhatnak, könnyebben tudnak majd kapcsolatokat építeni. Az emberek közeledése szerinte hosszú távon azt eredményezheti, hogy a most még ellenséges országok is egy idő után közeledni fognak egymáshoz. Reménykedik abban, hogy mindez segít elkerülni az újabb háborúkat, és a repülőgép nem válik megint a pusztítás eszközévé.[2]

A Budaörsi repülőtér építésének előzményei

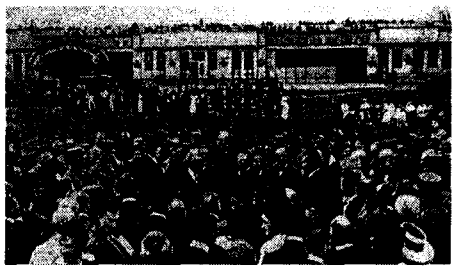
A magyar légiközlekedés korai infrastruktúrája

Az első világháború előtt a repüléseket a Rákosmezőn tartották, ahol hangár is épült, hogy helyet adhasson az első próbálkozóknak. Ez a terület még nem volt igazi repülőtér, mert az állandó forgalom biztosításához nem voltak, nem lehettek meg a technikai feltételek. 1918-tól magyar polgári repülés központjává Mátyásföld és az Aeroexpress Rt. révén rövid időre a Gellért rakpart vált.

Mátyásföld új település, csak 1887-ben parcellázták ki a területet nyaralók számára. A telkeket gazdag budapestiek vették meg, akik villákat, uszodát, teniszpályákat építettek a területen. Közigazgatásilag 1933 január elsejéig Cinkotához tartozott, de attól teljesen különböző karakterű terület volt, nem munkások lakta, szegény elővárosnak számított. A repülőtér azért került ide, mert 1915-ben a Magyar Általános Gépgyár itt épített repülőgépgyárat és hozzá kapcsolódóan repteret. A repülőgépek mellett a gyárban készítették az első magyar gyártmányú gépkocsikat, a Magotax és a Magomobil

márkanevű autókat is. Erről a repülőtérről indult az első menetrend szerinti, nemzetközi légipostajárat Bécsbe, majd ez a reptér vált több mint tizenöt évre a magyar repülés központjává.[3]

A Mátyásföldi repülőtéren meglehetős összevisszaságban hangárok kisebb barakkszerű irodák, a nemzetközi forgalom elindulása után vámhivatal, rend- és csendőrség helyezkedtek el. Igaz, a kezdeti szerény igények kielégítésére ez a helyszín is megfelelt. Az eléggé kényelmetlen repülőutat kezdetben csak kalandvágyóbbak vállalták, a jómódúak többsége megmaradt a vonatnál. A komoly üzletet jelentő postaszállításhoz pedig nem kellett elegáns repülőtér. Talán nem véletlen, hogy a húszas évek elején még egyetlen európai nagyváros sem rendelkezett igazán korszerű, tetszetős és kényelmes légikikötővel. Mátyásföldön mindemellett nem volt az éjszakai forgalmat lehetővé tevő kivilágítás, vagy kezdetleges rádióirányító berendezés sem.



2. Az első légiposta járat indulása a Mátyásföldi repülőtérről 1918-ban

A korai fejlesztések legmaradandóbb eredményei vidéken létesültek. A belföldi közlekedés megteremtéséhez ugyanis szükség volt a nagyobb városok repülőtereinek használhatóvá tételére is. A MAEFORT Rt. rövid működése során öt olyan vidéki repteret hozatott rendbe, melyek aztán több évtizeden keresztül szolgálták a belföldi repülést. A vidéki repülőterekkel ellentétben a mátyásföldi forgalma fokozatosan bővült. A nemzetközi forgalomba való bekapcsolódása során Közép- Európa egyik közlekedési centrumává fejlődött. A gépek befogadóképessége a 30-as évekre elérte a 15 főt, ráadásul gyorsabbak és kényelmesebbek is lettek. A légiközlekedés iránt egyre nagyobb kereslet mutatkozott, az emberek elfogadták a repülést, az utasok teljesen átlagos jómódúak voltak, nem kellett már túl szívósnak, vagy bátornak lenni a repüléshez. A légiközlekedés megszokottá válásával azonban az azt igénybevevő jómódú réteg már nem elégedett meg a korábban megszokott reptéri állapotokkal, szeretett volna pénzéért minőségi földi szolgáltatásokat is kapni. Emellett a gépeket egyre több magas rangú politikus, üzletember használta, a pályaudvarokon ők is megszokták a különleges bánásmódot, így joggal várhatták el azt a repülőtereken is. Az egyre növekvő civil forgalom miatt a légikikötők kapuvá, egy ország kirakatává váltak. A géppel ideérkezők legelőször a repteret pillantják meg, az indulók utolsó itteni állomása is ez, a tranzitutasok pedig csak ennyit látnak az országból. Reprezentatív célokra a mátyásföldi repülőtér nyilvánvalóan alkalmatlan volt, ugyanis területén egységes szemléletű, igényes fejlesztés egyáltalán nem valósult meg, a barakkok mindig csak a leginkább szükséges célokra épültek. Emiatt azonban még nem vetették volna fel egy teljesen új reptér építésének gondolatát, le lehetett volna bontani a barakkokat és fel lehetett volna építeni egy teljesen új, minden igényt kielégítő épületet. A legnagyobb gond az volt, hogy a terület túl kicsinek bizonyult, a megnövekedett forgalmat már nem tudta kiszolgálni, ráadásul elég messze is volt a városközponttól. Mindenképpen új helyet kellett találni.

A repülőtér lehetséges új helyszínei

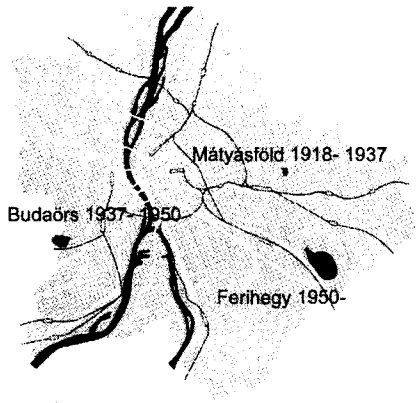
Egy új repülőtér igénye komolyan végül a 30-as évek elején merült fel. Először egy nagy, összefüggő területet kellett találni, olyat, ahol a le- és felszállást nem zavarják hegyek, magas házak vagy gyárkémények. A keresést nehezítette a szűkös pénzügyi keret. A kiválasztott teleknek mindenképpen fővárosi tulajdonban kellett lennie, hogy ne kelljen a területért is külön fizetni. A legfontosabb szempont azonban a leendő repülőtér városközponttól való távolsága volt. Olyan hely kellett, amihez közel a fővárosból kivezető egyik főút halad. A belvárostól való távolság a repülőgépek még mindig viszonylag alacsony sebessége miatt volt a mainál sokkal fontosabb szempont. A húszas évek elején egy repülőút Bécsbe nagyjából 115, később is minimum 80 percig tartott.[4] Ha a reptérre utazás túl sokáig tart, akkor alacsonyabb jegyárai miatt a vonatot mindenképpen jobban megéri választani. Alig, vagy akár egyáltalán nem lassabb a repülőnél, mert a pályaudvarok a belvárosban vannak, így könnyű elérni őket. Manapság ez nem gond, mert a repülőgépet távolabbi utazásokhoz használják, akkoriban azonban a légi utak nagy része közelebbi városokba irányult, mert a gépek hatótávolsága nem tette lehetővé távolabbi települések közbenső leszállás nélküli elérését.

Az új repülőtér megvalósításának 1931-es ötlete pénzügyi nehézségek és a gazdasági válság miatt nem realizálódhatott azonnal. A kormány, a fővárossal egyetértésben 1935-re határozta el, hogy új, modern közforgalmú repülőteret épít. A helyszín kérdésében eleinte nem volt egyetértés, több lehetséges terület neve is felmerült.

Az egyik a Csepel sziget északi, jobbára ma is beépítetlen csúcsa volt. Ez ugyan megfelelő méretű lett volna és ráadásul a központhoz is közel van, de gyakran van a Duna miatt a területen köd és a csepeli gyárkémények is közel vannak.[5] Ez az adottság a beszerezhető kezdetleges repülésirányító berendezések miatt eleve kizárta a területet, a kémények bontása pedig tönkretette volna az ipari üzemeket és irreálisan drága is lett volna.

Egy másik, Bierbauer Virgil által javasolt helyszín a Svábhegy teteje volt.[6] Ennek tervnek nyilvánvaló előnye az volt, hogy a hegytetőn kedvezőek a látási viszonyok és nincsenek a környezetben magas épületek, vagy természeti képződmények. Nyilvánvaló azonban, hogy a leszállópálya kialakításához rendkívül nagy földmunkára lett volna szükség, ami nemcsak drága, de súlyos környezeti károkat is okoz. Ráadásul a repülőtér nem lett volna szabadon bővíthető. A terv utópia jellegét mutatja, hogy az illetékes bizottság megvalósításának kérdését végül nem is tárgyalta.

A harmadik terület a mai közforgalmú repülőtér helye, Ferihegypuszta volt.[7] Ez a helyszín tűnt repüléstechnikai szempontból a legkedvezőbbnek, itt állt rendelkezésre a legnagyobb sík terület és magas épületek sem voltak a közelben. A helyszín nagy hátrányát jelentette akkoriban, hogy majdnem kétszer olyan messze van a városközponttól, mint a végül kiválasztott Kőérberki- dűlő, így a kijutás is sokkal körülményesebb. A Ferihegyi repülőtér könnyű megközelíthetőségét máig sem tudták biztosítani, így az, hogy emiatt a sok tekintetben hátrányosabb Budaörs határában fekvő területet választották közforgalmú repülőtér céljára egyáltalán nem volt megalapozatlan.



3.A három közforgalmú repülőtér elhelyezkedése - területek távolsága a városközponttól: Mátyásföld: 18 km, Budaörs: 9 km, Ferihegy: 23 km.

A végleges helyszín tehát a Kőérberki- dűlő lett Budaörs határában. Kisebb ugyan, mint Ferihegy, de mindössze kilenc kilométerre van a belvárostól. A terület környezete is sokkal szebb, akármelyik másik helyszínénél. Az idegen egy hosszúkás völgyben, a Budaörsi árokban elterülő reptérre érkezik, amit változatos formájú hegyek vesznek körül.[8] Ez a látvány akkoriban teljesebb lehetett a mainál, mert a hegyoldalak és a völgy még nem voltak beépítve. A területet nem úgy kell elképzelni, ahogy ma kinéz, akkoriban Budaörs csak egy kis falu volt a házak rengetegében ma elvesző katolikus templom környékén. Természetesen a völgyet ma kettévágó autópálya a kísérő dobozáruházakkal nem létezett, mint ahogy a lakótelep és az irodatornyok sem. A terület nem volt utakkal felszabdalva és teljesen ötletszerűen beépítve. Akkoriban sokkal tágasabbnak, nagyobbnak tűnhetett a völgy, a környező beépítés, mivel nem létezett, nem is zavarhatta a navigálást. A navigációs gondokat itt a földrajzi környezet okozta. A 126 méter magasságban elterülő lapályt északról és délről 200- 300 méterrel fölé magasodó hegyek veszik körül, melyek szépek ugyan, de megnehezítik a gépek biztonságos irányítását a völgyben gyakran megülő ködben, vagy éjszaka.[9] Tökéletes területet találni lehetetlen lett volna, az akkori társadalmi és technikai követelmények mellett a Budaörsi helyszín jó választásnak tűnt.

Korabeli repülőterek példái[10]

A budapesti közforgalmú repülőtér építése tulajdonképpen nem volt a többi európai reptérhez képest megkésett beruházás. Volt ugyan néhány nagyváros, ahol már állt modern légikikötő, de a legtöbb repülőtér a budaörsivel párhuzamosan épült. A tervezésre szóló pályázat kiírói, a Kereskedelmi és Iparügyi és a Közlekedési Minisztérium vélhetően azért, hogy a lehető legjobb pályázati kiírás készülhessen el 1- 1 szakértőt küldött 12 napos európai útra tanulmányozni a már álló létesítményeket Ausztriában, Németországban, Hollandiában, Belgiumban és Nagy- Britanniában.[11] Bierbauer Virgil is vizsgált létező repülőtereket és ideális repülőtérterveket mielőtt hozzákezdett a tervezéshez. Emellett, mivel az európai légikikötők többsége is ekkor épült, a budapesti tervezése és kivitelezése során is folyamatosan figyelte a legújabb, témával kapcsolatos európai fejleményeket. Lehet, hogy ezért, de lehet, hogy a funkcióra és használhatóságra összpontosító gondolkodása miatt pályaterve, majd megvalósult épülete több olyan megoldást is tartalmaz, melyek csak jóval később váltak elfogadottá a repterek tervezésében.

A modern európai repülőterek akkoriban teljesen más elrendezésűek, más léptékűek voltak, mint manapság. Az egyik nagy különbség a kifutópályák kialakításában jelentkezett. Ugyan már egyre inkább terjedt a betonpálya építése a fel- és leszállás megkönnyítése miatt, de ez még nem volt alapkövetelmény, mivel a kis gépek okozta terhelésre a füves pálya is tökéletesen megfelelt. Az akkoriban használatos kis gépek viszont sokkal érzékenyebbek voltak a szélirány változásaira, erős hátszélben, vagy oldalszélben a fel- és leszállás veszélyes lehetett. Ennek kivédésére az 1920-as években sokhelyütt kör vagy ellipszis alakú repülőtereket építettek, ennek peremén helyezkedtek el a hangárok és a fogadóépület. Ha viszont a kifutópálya betonból készült, a felszállás iránya nem lehetett már kötetlen, így a betonozott pályával akkoriban nem minden időjárási helyzetben tették könnyebbé és biztonságosabbá a repülést. A kétfajta kifutópálya előnyeit úgy próbálták meg ötvözni, hogy egyszerre két, esetleg három irányba is beton sávokat építettek, így mindig a legkedvezőbb szélirányban fekvőt lehetett használni. A növekvő forgalom azt is megkövetelte, hogy növelni lehessen a forgalmi órák számát. A műszeres irányítás fejlődésével lehetővé vált, hogy kijelölt leszállási irányokban a pályára vezető fénysávokat helyezzenek el. A repülőgépek rádiós navigációjának fejlődése igényelte, hogy a reptereken rádió irányadókat is telepítsenek, amik lehetővé tették rossz idő esetén is a biztonságos földetérést.

A harmincas évek elejétől egyre több helyen jelentek meg a repülőterek egyre inkább elengedhetetlen részei, a reprezentatív fogadóépületek is. Ezen létesítmények tervezésénél már akkor is elengedhetetlen követelmény volt, hogy az utasok körforgását ne szeljék át az egyéb szállítási, kiszolgálási funkciók körforgásai, a posta, az étterem, a szálloda ellátó útvonalai. Az utasok várótermét tehát nem keresztezhette a poggyászforgalom, a pilótákat, a repülőgép személyzetét az utasoktól lehetőleg elkülönített helyen kellett elhelyezni. Néhány probléma megoldása repülőterenként eltérő volt, ez azt mutatta, hogy sok tervezési kérdésben még nem sikerült egyértelműen jó megoldást találni.

Az egyik ilyen kérdés a várócsarnok elrendezése volt. Ezekben a termekben az utas a poggyászleadás helyétől a vállalati pultok és a várakozásra szolgáló térrész érintésével az ellenőrző helyek felé haladva mozgott. Sok reptéren, leginkább Németország nagyvárosaiban, Münchenben, Hamburgban, vagy Berlinben, a terem elrendezése harántirányú volt, így nem követte a közönség mozgásának irányát. Az érkezőknek belépés után hirtelen derékszögben el kellett fordulniuk, hogy a vállalati pultokhoz érkezhessenek. Innen pedig újra vissza kellett térniük a közép--tengelybe, hogy folytathassák útjukat a gépek felé.

Bierbauer Virgil és a többi megépült repülőtér tervezőjének nagy része szerint is egy másik, először a 20-as évek végén a London- Croydon reptéren alkalmazott megoldás volt kedvezőbb. Itt az utas a bejárattól a gépek felé tartó egyenes mentén halad, erre vannak felfűzve a már említett funkciók. A haladás iránya, legalábbis a várótermen belül, töretlen. Ennek az elrendezésnek egyik legszebb példája a budapestinél kicsit később épült birminghami reptér. Az épület egyetlen, a repülőgépek várakozóhelyébe benyúló hosszú, fekvő hasáb, melynek közép-vonalában haladva intézik el az utasok összes beszálláshoz szükséges teendőjüket, majd az épület oldalán kilépve a rossz időjárás hatását mérséklő óriási, konzolos tető alatt érik el járműveiket.

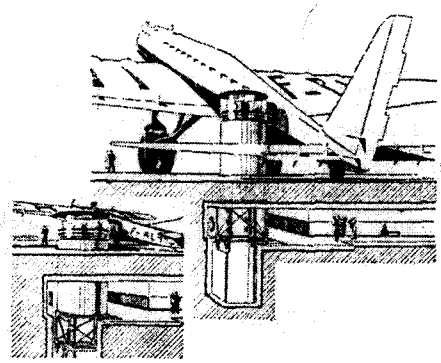
Ezzel el is érkeztünk a repterek tervezésében akkor még megoldatlan, legsúlyosabb problémához, a repülőgépek biztonságos és kényelmes megközelítésének kérdéséhez. A legtöbb korabeli repülőtéren az utasok az ellenőrző helyiségből kilépve az épület előtti betonpályán juthattak gépeikhez. Ez egyrészt kellemetlen volt esős, szeles, hideg időben,

másrészt komoly veszélyforrást is jelentett. Az indulás előtt beindított nagy fordulatszámmal forgó légcsavar könnyen okozhatott súlyos balesetet, esetleg halált, ha a közelébe kerülő személy nem vigyázott. Az emberek biztonságáról a kifutópályán is a repülőtereknek kellett gondoskodniuk, ezért az utasok csak kísérő segítségével közelíthették meg beindított gépeiket. Néha biztonsági okokból az is megesett, hogy az alkalmazott egyesével kísérte a géphez az utasokat. A helyes technikai kialakítás személyzettel pótlása azonban meglehetősen időpocsékoló, hosszú távon pedig egyáltalán nem kifizetődő megoldás volt. A probléma megoldása tehát a gépek biztonságos, fedett helyen történő megközelítése lehetett. Ennek megvalósítása azonban nem volt egyszerű feladat, a 20-as 30-as években éppen ezért több terv is született rá.

Ezek egyike a mai beszállófolyosók őse, egy hullámbádogból készült, vitorlavászon borítású, teleszkópszerűen széthúzható folyosó volt. Ez a rendszer akkoriban azonban még meglehetősen kezdetleges volt, így sok helyütt, például Berlin- Tempelhofon hamar fel is hagytak használatával. Egy másik lehetséges megoldás az egész forgalmi épület reptér fölé emelése volt. Ez azzal a problémával szembesítette a tervezőket, hogy a 25-30 méterenként lerakott pillérek között maradó repülőgép parkolóhelyek szélessége a későbbiekben a további fejlődést, méretnövekedést gátolhatja. Ugyan ez volt a gond a többi, a repülőgépek parkolását fedett helyen megoldani kívánó tervvel is. A Párizs- Le Bourget repülőtér átépítésének tervét is azért kellett módosítani, mert a fogadóépület elé építeni kívánt fedett repülőgép beállók minimális szélességét a légügyi hatóság a későbbi fejlődésre gondolva 70 méterben határozta meg. Ilyen feltételek mellett ennek a toldaléknak a megépítését elvetették, mert irreálisan magas költségekkel járt volna. A gépek fedett helyen parkolása helyett valamilyen más megoldás kellett. Érdekes megoldás lett volna a kifutópálya közepére helyezett forgalmi épület, melynek közúti megközelítését alagutakon keresztül oldották volna meg. A repülőgépek az építményt a felszínen, egy óriási konzolos tető alatt állták volna körül. Egy ehhez hasonló kialakítású repteret London- Gatwick-et a valóságban is megépítették. Itt a központi magból öt teleszkópszerű folyosó vezetett a gépekhez.

Kevésbé bonyolult, és témánk szempontjából is érdekesebb megoldás volt, ami St. Louis-ban valósítottak meg. Itt a talán túlzottan is hagyományos megjelenésű forgalmi épületből föld alatti alagúton vezették az utasokat a beton közepére, ahonnan a gépek már rövid szabad ég alatti sétával elérhetőek voltak. Ennek a megoldásnak továbbfejlesztett változata volt az, amikor az alagútból hidraulikus felvonó szállította az utasokat a gép ajtajához. Ebben az esetben már az utas teljes védelméről gondoskodnak, míg egy sima, lépcsővel felszínre jövő alagút esetén továbbra is szükség van kísérő alkalmazottra.[12]

A harmadik megoldandó kérdés az étterem elhelyezése volt. A korai épületeken az éttermet az épület tengelyének kifutópálya felé eső végére helyezték, oda, ahonnan a legjobb kilátás nyílt a repülőgépekre. Ennek az volt az oka, hogy az új közlekedési eszközt népszerűsíteni kellett az azt igénybe venni tudó rétegek körében. Erre egy étterem jó kilátással a gépekre tökéletesen megfelelt. Később azonban ez a helyzet a repülés mindennapossá válásával megváltozott, az étterem azonban megszokásból, esetleg divatból a legtöbb repülőtéren ezen a kitüntetett helyen maradt.



4. Hidraulikus felvonó terve repülőgépekhez

A Budaörsi repülőtér forgalmi épülete

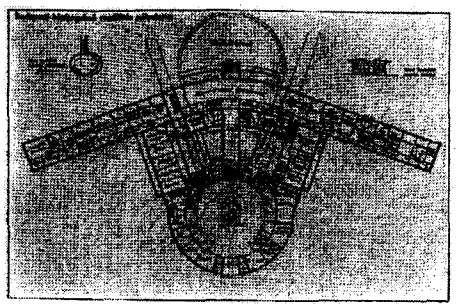
A tervpályázat

A Budaörsi repülőtér megvalósításának igénye először 1931-ben merült fel. A tényleges munka anyagi problémák miatt azonban csak 1935-ben kezdődhetett meg. Ez az idő elég volt arra, hogy az építésben részt vevő hatóságok, 5 különböző minisztérium, a Magyar Királyi Légügyi Hivatal, a székesfőváros és Pest megye a korábbi tapasztalatokat és a tanulmányutak megfigyeléseit ötvöző reális pályázati kiírást tudjanak készíteni. A meghirdetéssel megbízott Kereskedem- és Iparügyi Minisztérium először a fogadóépület, később a nagy hangárok pályázatát adta közre. Alapvető elvárás volt, hogy a létesítmény feleljen meg a korszerű igényeknek, legyen a lehető legolcsóbb, ezen kívül legyen eredeti és magyar.[13] A pályázat legnagyobb kötöttsége a költségkeret szűkössége volt. A reptér a főváros által ingyen átadott telekre került, felépítésének költségeit az állam finanszírozta, a nem túl kedvező gazdasági helyzet miatt nagyrészt hitelből. A teljes építési költség nem haladhatta meg a 4000000 pengőt, ami egy szigorúan átgondolt, takarékos, nem túl nagy méretű épületkomplexum megvalósítását tette lehetővé. A költségkeret szűkösségét az mutatja a legjobban, hogy Bierbauer Virgil kutatásai szerint Európában nem volt olyan hasonló méretű repülőtér, mely hasonlóan kevés pénzből épült volna. Igaz az államra háruló építési költség csökkentéséhez az is hozzájárult, hogy a főváros a telek átadása mellett végül vállalta a Kőérberki út áthelyezését és a repülőtér balatoni főútra történő bekötésének kialakítását is.

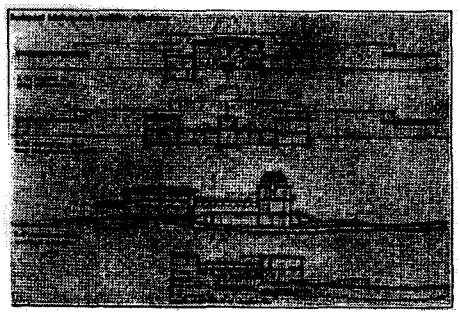
A forgalmi épületre szóló tervpályázat két nyertese Dr. Bierbauer/ Borbíró Virgil és Králik László volt. Kettejük két eltérő tervét a bíráló bizottság egyaránt a legjobbnak ítélte és ezért közös terv készítésére szólította fel őket. A két terv közötti alapvető eltérések nem formai, stiláris jellegűek voltak, hiszen mindkettő egyszerű, takarékos és modern épületet irányzott elő. A két tervezett épület elrendezésében, a közlekedési rendszer elvében volt alapvetően különböző. A két terv teljesen eltérő módon kívánta megoldani a repülőgépek megközelítését is.

Králik László tervében, amit sajnos csak leírásokból ismerek egy T alakú épület szerepel, melynek szára, amiben a központi csarnok helyezkedik el a kifutópálya felé néz. A gépek és a ház közötti közlekedés a T szára mellett kétoldalt történik, hogy melyik oldalon az attól függ, hogy érkezik, vagy indul-e az utas.[14]

Bierbauer tervét egy általa publikált tanulmányból ismerjük.[15] A lapokra ránézve rögtön megállapítható, hogy a végleges épület terve inkább az ő elgondolásain alapszik. Az építészettörténeti könyvek is elsősorban az ő alkotásaként tartják számon. Az épület első magyarországi folyóiratbeli publikációjában, a Tér és Forma 1937/38-as számában, Bierbauer maga is úgy ír a házról, mintha az elsősorban az ő alkotása lenne. Lehetséges, hogy Králik László a tervezésben végül kevésbé vett részt és ezért lett ilyen a végeredmény. A legvalószínűbb azonban az, hogy Bierbauer Virgil sokkal felkészültebb volt, több ismeretanyaggal rendelkezett a témával kapcsolatban, mint Králik László, így a tervezés irányítása végül szükségszerűen az ő kezébe került. Az biztos, hogy Bierbauer háta mögött már a pályaterv benyújtásakor jelentős, témával kapcsolatos kutatómunka állt, melyet kiegészítve a tervezés során szerzett tapasztalataival "Repülőterek építészete" című 1938-as munkájában összegzett. Bierbauer Virgil az újfajta közlekedési eszközt egyébként is használta kutatásaiban. Például a magyar városok szerkezetéről írt egyik tanulmánya "A múlt és a közelmúlt magyar városépítése" című mű is jórészt légi megfigyeléssel leszűrt tapasztalataira épül. Légi felvételeiből az elsők között állított össze füzetet 1937-ben "Magyarország repülőgépről" címmel.



5. Bierbauer Virgil pályatervének alaprajza

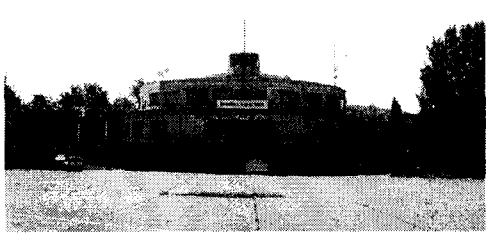


6. Bierbauer Virgil pályatervének metszetei

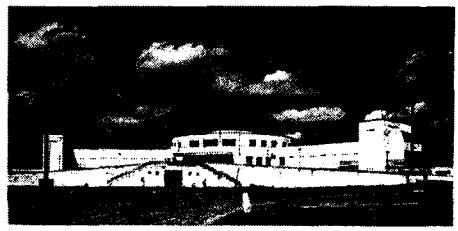
Bierbauer pályaterve a felsorolt megoldatlan építészeti problémákra újszerű megoldást keresett. A terv egy hosszirányú elrendezésű épületet mutat, mely egy utca felőli kisebb, hengeres tömegből, mely a csarnokot tartalmazza, és egy, a henger formáját követő, bumeráng alakú, fél szinttel eltolt, kifutópályára néző tömegből áll. Ez az épületrész délen a szolgálatokat, északon az utas- és pilótaszállásokat, a központi helyzetű étterem felett pedig az irányítás helyiségeit foglalja magába. Az épület nagy újdonsága, hogy a nagycsarnok kör alakú. Ez nem pusztán formai kérdés, ha az lenne, nem lenne jelentősége. A csarnok kör formájának több funkcionális előnye is van.[16] Egyrészt meghosszabbodnak a vállalati pultok és köztük nagyméretű szabad tér alakul ki várakozásra, másrészt az alagsorban az induló és érkező utasok könnyen elválaszthatók a középre kerülő közös vám- és rendőrségi helyiséggel, ahol két csoport helyett egy emelt létszámú személyzet tudja ellátni a két irányból érkező utasokat, jelentős összeget takarítva meg ezzel az üzemeltetőnek. A tervpályázat a körcsarnok másodikként említett

előnyös tulajdonságát nem használja ki. Itt a teremből az alagsorba vezető, sugarasan szétágazó folyosók között kap helyet az ellenőrző személyzet. Ennek a megoldásnak viszont előnye, hogy a folyosók egyenesen vezetnek tovább a föld alatt a beton kifutópálya alá, ahonnan hidraulikus liftekkel oldják meg az utasok ki- és beszállását. A tervpályázat az étterem kérdésében még hagyományos megoldást választ. Az étterem az épület középtengelyében helyezkedik el a reptér felőli szárny félemeletén. A terv fő gyengéje éppen ez. Az épületet túlságosan széthúzza hosszirányban, az éttermet tengelybe helyezi, a fogadócsarnokból így egyáltalán nem látható a kifutópálya és a környező hegyek. Mivel az utascsarnok a földszinten van, kitolva az épülettömeg elé, az utca felől nem alakul ki repülőtérhez méltó, reprezentatív tömegforma. Mindezen hátrányokat azonban ellensúlyozta volna, hogy a gépek megközelítését a terv nagyon korszerű szemlélettel, teljesen zárt útvonalon képzeli el, ami akkoriban még máshol is ritkaságnak számított és megnyugtatóan sehol nem is volt megoldott.

Az épület általános leírása:[17]



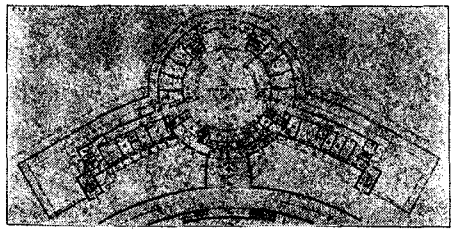
6., 7. A forgalmi épület a repülőtér felől napjainkban és archív felvételen.



8.A fogadóépület az utca felől archív felvételen

A megvalósult épület terve tehát a Kereskedelmi és Iparügyi Minisztérium döntése értelmében a két nyertes pályamű ötvözésével készült. Új terv készítésére azonban nem csak emiatt volt szükség. Az alkotókat új, váratlan követelmények is tervük átdolgozására kényszerítették. Az eredeti pályázati anyag jelentős méretű föld alatti helyiségek, többek között a repülőgépek megközelítését szolgáló folyosók megépítésével számol. Az említett minisztérium azonban váratlanul kikötötte, hogy föld alatti létesítmények nem épülhetnek, mert a talajvizsgálatok eredményei azt mutatják, hogy a talajvíz erősen keserűsó tartalmú. Bierbauer Virgil szerint ez csupán szigetelési kérdés volt, de a felsőbb akaratba végül bele kellett nyugodnia, így le kellett mondania a terv legelőremutatóbb elemeinek, a folyosóknak a megvalósításáról. Ez a kényszerűség, mint látni fogjuk funkcionális és esztétikai téren sok szempontból előnyére vált az épületnek, habár a gépek megközelítését így már nem lehetett korszerűen, fedett helyen megoldani.[18] A szigetelési kérdésekben egyébként Bierbauer igaza bizonyosodott be, mert az épület alatt végül mégis kellett szigetelt folyosókat építeni a gépészeti vezetékek számára, melyek talajnedvesség elleni védelme a kor technikai szintjén jól sikerült, éveken át nem történt a pincében beázás.

A végül elkészült utasforgalmi épület ugyan a pénzhiány miatt sokkal szerényebb, mint a tervpályázatokban előirányzott, de ennek ellenére sok tekintetben korszerűbb, szebb alkotás. Az épület nagyméretű, háromszintes kör alaprajzú központi tömegéhez kétoldalról íves szárnyépület csatlakozik. A tömeg előtt különálló felhajtórámpa áll. Az épület megőrizte a pályaterv mélységi tengely mentén megvalósított tércsoportját, de már minden sokkal összefogottabban jelenik meg. Az egyik alapvető különbség az, hogy a fogadócsarnok a föld alatti folyosók elhagyása következtében az első emeletre került, az ellenőrző helyiségeket ugyanis csak a földszinten lehetett elhelyezni. Ennek a változásnak több előnye is volt. Egyrészt egy reprezentatív, íves kocsifelhajtó rámpán közelíthetjük meg az épületet, ami bizonyos méltóságteljességet kölcsönöz a megérkezésnek, jelzi az épület fontosságát annak egyébként szerény méretei ellenére is. Másrészt mivel az összes ellenőrző helyiség a földszintre került, a központi hengeres tömeg szinte teljes emeleti része nyitva maradhatott a látogatók előtt. Az itt elhelyezkedő nagycsarnok különlegességét, eleganciáját tovább fokozta, hogy az európai repterek közül elsőként, a tervpályázattól is eltérően, az étterem már nem került a ház tengelyébe, így a központi, hengeres tér széles ablakkal nyílhatott a repülőtér és a környező hegyek látványára. A tömeg előtt elhelyezkedő terasz is ezen a széles nyíláson keresztül kapcsolódott a csarnokhoz.



9. A vezérszint alaprajza

1. Közönség csarnoka 2. Bank 3.-8. Vállalatok 9. Idegenforgalom 10. Ibusz 11.-15. Pilóták 16. Poggyász 17. Kapus 18. Felvonó 19. WC 20.-23. Fodrász 22. Inas 24.-25. Szálloda 26. Tálaló

Az így megoldott közvetlen teraszkapcsolatnak több előnye is volt. Elutazáskor a kísérők a teraszról még integethettek a földszinti ellenőrzésen túlesett szeretteiknek, vagy akár beszélgethettek is velük, míg azok az épület előtt a betonon várakoztak az indulásra. Így a már ellenőrzött utasok nem voltak végleg elválasztva ismerőseiktől, rokonaiktól, de a biztonsági intézkedéseket az épület rendszeréből, és nem utólag kialakított kényszerekből adódóan betartva már közvetlenül nem is érintkezhettek velük. A térrendszer egyszerű eleganciája miatt alkalmas volt hivatalos események, állami fogadóünnepségek lebonyolítására is. Repülőnapokon pedig a főváros közönsége vehette birtokba a repülőtér teraszait.

Az épület térrendszere

A repülőtér forgalmi épületébe a város felől érkezők egy, az egész ház előtt végigfutó szabadon álló, íves felhajtórámpán juthattak be. Ezen a rámpán egyes barokk kompozíciókhoz hasonlóan az érkezés nem szemből történt, hanem a ház egyik oldala mentén végighaladva. A viszonylag lassabb megérkezés az esemény jelentőségét, méltóságteljességét fokozta, ami főleg magas rangú állami vezetők elutazásakor lehetett fontos. Talán túlzás azt állítani, hogy a rámpa elsősorban ezért készült ilyenre. Valószínűbb, hogy ezt az elrendezést a gépkocsival való egyszerű megközelíthetőség igénye miatt valósították meg, mivel az épület a telek sarkán fekszik. Az eredmény végül

ettől függetlenül is reprezentatív térkompozíció lett.

A megérkezés eme egyáltalán nem kellemetlen procedúráján túlesve az események felgyorsultak. A tér elrendezése, mint már eddig is láttuk, csodálatosan egyszerű Minden a repülőterekhez méltó, egyszerű és gyors ügyintézés céljait szolgálta. Nincsenek hosszú közlekedők, felesleges terek, melyeken át kell vágni, értelmetlen kanyarok a közlekedés folyamatában, melyek megtételére az épület struktúrája kényszerít. A reptér fogadóterében minden átlátható volt, nem kellett időt tölteni azzal, hogy az utasok megkeressék, merre tudnak továbbhaladni, mit, hol tudnak elintézni. A főbejárat a rámpa közepén egy alacsony, kifelé szélesedő födém alatt nyílik. Mivel a rámpa és az épület között egy szervizút található, ami fölött csak a tengelyben lévő bejáratnál van kapcsolat a hengeres tömeghez, a megközelítés helye egyértelmű. A kapu előtti széles tető nem csak a gépkocsival érkezők eső elleni védelméről gondoskodott, hanem még itt, az épületen kívül, de már fedett helyen kellett leadni a poggyászt is. A bejárat melletti fülkékben először mérlegelték a csomagokat, majd egy csúsztatórámpán az alagsorba továbbították őket. Az utas csak poggyászai nélkül léphetett be az épületbe. A kapun áthaladva azonnal feltárult a nagycsarnok, mögötte pedig az óriási ablakon keresztül a repülőtér és a környező hegyek látképe. Az emeletre vezető lépcső alatt a centrális jellegű nagycsarnokba lépve sem csökkent a kilátás hatása. A tér központos jellegéből elvileg adódó zárt hatás egyáltalán nem érvényesült, a térrendszer nyitott volt a repülőtér irányába. A forgalmi csarnok egyébként kétszintes, a földszinti karéjokban a vállalati pultok helyezkedtek el, mögöttük az irodák a kifutópályára néztek. Az emeleti körfolyosóról az irányítás helyiségei nyíltak. A széles panorámaablak előtt keletkezett hely a várakozókat szolgálta. Kívül esett a körcsarnok nyüzsgő forgalmán, de egy térben volt vele, az ott elhelyezett fotelekkel viszonylag nyugodt és kényelmes körülményeket biztosított a gépre váróknak.

Az utas a forgalmi csarnokból az attól szintben elkülönült ellenőrző helyiségbe a terem bal oldalán elhelyezkedő lépcsőn juthatott le. A vám- és útlevélvizsgálat után az érkező utasok a terem átellenes oldalán lévő lépcsőn mehettek fel a csarnokba, majd onnan járműveikhez. A földszinten, az ellenőrző teremben a körformának köszönhetően elég hely volt arra, hogy az érkezőket az indulóktól kettős, párhuzamosan felállított vámasztalok válasszák el. Ezek között tartózkodtak a vám, a rendőrség és a csendőrség alkalmazottai, a két pult között szállították a bejáratnál leadott csomagokat is a gépekhez, vagy onnan az utasokhoz. Ezzel az elrendezéssel tehát megoldható volt az utas- és a poggyászforgalom teljes szétválasztása, és az induló és érkező utasok elkülönítése is. Másrészt mivel a máshol megszokott, két oldalon külön- külön kialakított szolgálati állás helyett itt csak egyet kellett létesíteni, nem csak helyet, hanem a valamivel kevesebb alkalmazott révén pénzt is megtakarítottak.

18. A nagycsarnok archív felvételen

Az éttermet a tengely kifutópályára néző vége helyett a földszint északi oldalszárnyában helyezték el, kivéve a tranzitutasok kis éttermét, mely a körépület külső oldalára került

és csak az ellenőrző helyiségből volt megközelíthető. A konyha a hátsó szervizútra nézett. A nagycsarnokból az éttermet külön lépcsőn lehetett megközelíteni. Az épület utasforgalmához szintén kapcsolódó vendégforgalmi egységeket, a négyszobás szállót, két fürdővel és inasszobával ugyanezen szárny első emeletén alakították ki.

A déli szárny földszintjét szolgálati helyiségek, a vám, a rendőr- és csendőrszobák, a posta és az egészségügyi állomás foglalták el. Ezen funkciók kiszolgálását a rámpa mögé helyezett szolgálati útról oldották meg, így a személy- és teherforgalom is elválasztható volt. Az épületrész első emeletén a pilóták és a pilótanők számára épültek szobák, öltözők és zuhanyzók.

A második emeleten a parancsnokság helyiségei, a meteorológiai- és híradósszolgálat szobái és egyéb irodák helyezkedtek el. Az összes második emeleti helyiség a váróterem emeleti körfolyosójáról nyílik, mert a mellékszárnyak csak egyemeletesek és csak a központi hengeres tömeg, valamint az oldalszárnyak végén a két lépcsőtorony nyúlik fel a harmadik szintig.

A repülőtér mondhatni legfontosabb részét, a vezérlőhelyiséget, az irányítóhelyiségek mellett nyíló csigalépcsőn lehet elérni. A vezérlőtorony egyszerű, mégis látványos építmény, egy tetőre épített, teljesen üvegezett, acélvázas szerkezet, ahonnan a teljes repülőtér belátható és az összes berendezés központosan vezérelhető.

Az épület tömege

A ház egy felnyúló, kétemeletes hengerből és hozzá kapcsolódó két hátrahajló oldalszárnyból áll. Az utca felé a tömeg zárt, statikus hatású. Ezt a hatást elsősorban az okozza, hogy a központi tömeget az oldalszárnyak ezen az oldalon összezárják, ráadásul sarkaikat szinte lehorgonyozza a két előreugró lépcsőtorony. Ezek a tornyok a repülőtér felőli első emeleti teraszok, és az oldalszárnyak tetőteraszainak megközelítését szolgálták nagy forgalmú események, például repülőnapok alkalmával. A bejárathoz vezető, az utca felől tömör rámpa igen elegáns, íves formájával sem kelti a dinamizmus érzését, inkább a megérkezés ünnepélyességét sugározza, erős formai hatása az egész homlokzaton uralkodik. A homlokzat igazán könnyed eleme a bejárat fölötti vékony, kiugró előtető, mely egyértelművé teszi, hogy hol kell belépni az épületbe.

A forgalmi épület repülőtér felé eső homlokzata a másikkal teljesen ellentétes, könnyed és dinamikus megjelenésű. Ezt nagyrészt szintén a tömegforma okozza. Az oldalszárnyak hátrafeszülnek, a hengeres tömeg előreugrik, a lépcsőtornyok leghátulra szorulva állnak az előrenyomuló tömeg mögött. A legfontosabb szerepet betöltő központi rész kiemelkedik, csúcsán a hajdan terasszal körülvett, légiesen könnyed vezérlő helyiséggel. A könnyedséget fokozza a sok nagyméretű nyílás és a teljes homlokzaton végigvonuló konzolos terasz. Az oldalszárnyak teraszai még mélyebbek. Az első emeleti helyiségek kisebb térigényűek, mint a földszintiek, így a reptér felőli oldalon a homlokzatot hátrébb lehetett húzni. A forgalmi épület repülőtér felé lépcsőzetes formája, mely összességében visszahajló szárnyakra emlékeztet, persze indokolható azzal, hogy a ház a telek sarkán került elhelyezésre, ezért ez a forma magától értetődő volt, de mindenképpen biztosítja a fent leírt kedvező, kettős homlokzati hatást és a repülés szempontjából is igen előnyös. A repülőtereknél ugyanis nagyon fontos szempont, hogy viszonylag alacsonyak legyenek, így ne képezzenek berepülési akadályt. Az épület lépcsőzetes alakja szerencsésen csökkentette a tömeg okozta

berepülési árnyékot.[19]

Az épület kivitelezése

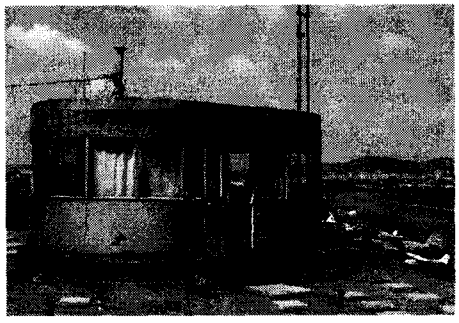
A repülőtér fogadóépülete mivel szűkös keretből, mindössze 4 millió pengőből épült, törekedni kellett az olcsó építésre is. Ez akkoriban azonban nem jelentette egyben az alacsony minőséget is. Az olcsóságon kívül fontos szempont volt az is, hogy a repülőtér minél hamarabb épüljön meg, mivel a mátyásföldi helyszín már komolyan gátolta a további fejlődést. Az építkezést 1936 októberének végén kezdték és már 1937. június 20.-ra elkészültek a házzal, a teljes építkezés tehát csak 199 munkanapot vett igénybe. Ehhez a gyors ütemhez kiváló szervezésre és minőségi, hatékony munkára volt szükség. A teljesítmény még figyelemre méltóbb, ha megnézzük, hogy ilyen rövid idő alatt, ráadásul télen, számszerűsítve mennyi munkát végeztek el. 500000 m3 földet mozgattak meg, 1,5 millió téglát építettek be, 700q cementet és 550 tonna vasat használtak fel. Az épület kivitelezésében több mint 100 vállalat vett részt, a területen egy időben nagyjából 500 munkás dolgozott.[20]

Az épület szerkezetei, anyagai

A fogadóépület vegyes szerkezeti rendszerű, a központi kétemeletes, hengeres mag pillérvázas rendszerű, a szárnyépületek falas szerkezetűek. A vasbeton terveket Uy Károly készítette. Az összes vasbeton szerkezet az alapokat és a pincei falakat kivéve bauxitbetonból készült,[21] ami akkoriban új betontípusnak számított, még csak a rövidtávon jelentkező előnyös tulajdonságait ismerték. A födémek acélgerendák közé helyezett Újlaki sejtfödém téglákból készültek, melyeket a Nagybátony- Újlaki Egyesült Iparművek gyártott. Ez a szerkezeti rendszer ma már természetesen idejétmúltnak számít, de akkoriban nagyjából a mai előregyártott betétes födémeknek felelt meg.

A homlokzatok meglehetősen egyszerű, racionális és gazdaságos kiképzésűek. Igaz, az épület formáján kívül nincs is szükség semmilyen más díszítésre, a forma magában érvényesül a legjobban, hatását akármilyen utólag rátett díszítés is csak csökkentené, esetleg tönkre is tenné. A falak ezért csak sima, fehér csillámos nemesvakolatot kaptak.

A nyílászárók többsége, az oldalszárnyakban az összes nyílászáró hagyományos faszerkezet. A kiemeltebb középrészen az ajtók, az óriási teraszajtó, a bejárat karcsú idomvasakból készültek. Ezek természetesen nem felelnének meg a mai hőtechnikai követelményeknek, de kétségtelenül szebbek, elegánsabbak a mai hőhídmegszakítós kereteknél. A teraszkorlátok a lehető legegyszerűbb csőszerkezetek. A fent említett fémanyagú szerkezeteket és a teljes vezérlőfülkét a Márkus Lajos Rt. Vasszerkezetek Gyára készítette. A cég annyira büszke volt a repülőtéren végzett munkájára, de főleg az egyedi gyártású vezérlőtoronyra, hogy magát a Tér és Forma 1937-38-as számaiban a fülkéről készült fotóval reklámozta.[22]



11. Az irányítófülke mai állapota

A ház belső terei is egyszerűek, talán éppen ezért a minőségi termékek itt is kiemelt szerepet kaptak. A padlóburkolatok egy része a Magyar Ruggyantaárugyár terméke. A kiemelt fontosságú nagycsarnokban is a cég műgyanta burkolatát tették le. A sárgás színű homogén burkolat a kétszintes kör alaprajzú térben egy óriási iránytűre emlékeztető csillag alakú motívumot tartalmazott. A régebb óta a repülőtéren dolgozók még emlékeznek rá, elmondásuk szerint ugyan már rossz állapotú, de még nagyon szép volt, mielőtt felszedték a 70-es évek elején.[23] A többi helyiségben amerikai tölgyfapadló készült. A mellékhelyiségek és az egyéb alárendeltebb helyiségek vagy kerámia, vagy márványmozaik lapburkolatot kaptak. Az íves teraszokon piskótamintás préselt márványmozaik lap került elhelyezésre, mivel a tervezők úgy gondolták, hogy ezen az anyagon látszik legkevésbé az íves idomok és az egyenes lapélek elvágódása. A ház belső lépcsői, bizonyos jobban koszolódó belső falszakaszok műtravertin burkolatot kaptak. Ez a burkolat igen tartósnak bizonyult, ma is szinte eredeti állapotában található meg az épületben, az öregedéssel pedig csak szebb, érdekesebb lett, ami megítélésem szerint a jó anyag egyik legfontosabb ismérve.

Az épületben elhelyezett műalkotások, hatásuk a látványban

A belső tér kiképzésének egyszerűsége mindenütt következetes volt. A nagyterem azonban megkülönböztetett kiképzést igényelt. A díszítés azonban itt sem volt céltalan, az összes rátett elem, műalkotás a tér jellegének kiemelésére szolgált. A padlóburkolat már említett sugaras mintája a kör alaprajzot hangsúlyozta. A struktúra kiemelésében sokkal fontosabb volt azonban a fotomontázs és az oszlopburkolatok szerepe, ezért ezzel a burkolatok helyett a műalkotások között foglalkozom. Az oszlopok kiképzése teljesen egyedi volt. A nyers törzsre először fehér tapétát ragasztottak, majd két darab félhenger alakú üvegből az egészre burkolatot készítettek. A hajlított üveg beszerzése egyébként akkoriban egyáltalán nem ütközött nehézségekbe, mert a portálépítésben akkoriban nagyon divatos volt a negyedkör alakú kirakatzáró elem, sőt, kivételes esetben akár félkör alakú ajtóelválasztó ablakot is építettek a legértékesebb áruk bemutatására.[24] Az oszlopok felöltöztetése azonban nem divatból történt. A terem könnyedebbé vált, az amúgy is karcsú oszlopok szinte eltűntek, valószerűtlenül áttetszővé váltak, így a mellvéd és a mennyezet szinte lebegni látszott.

A mellvéd emellett Bierbauer Virgil megítélése szerint igényelte valamilyen műalkotás elhelyezését. Ez azonban nem lehetett hagyományos freskó, mozaik, esetleg a légitársaságok hirdetéseiből készült tabló, mert ezek mindegyike megtörte volna a tömör mellvéd íves felületének egységét. Olyan mű kellett, mely nem esik darabokra, egybefüggő, folyamatos alkotás, nincs eleje és vége, mert egy körfelületen folyamatosan, megszakítás nélkül helyezkedik el. Az elhelyezésre került alkotás Marsovszky Elemérné

"A repülés élménye" című fotomontázsa. A fotomontázs akkoriban viszonylag új művészeti technika volt, és ami Bierbauer Virgil számára a legfontosabb volt, lehetőséget adott megszakítás nélküli, végtelen kép készítésére.[25] A körbefutó kép repülőtérhez illően újszerű, több nagyváros, Bécs, Berlin, Köln, London, Párizs, stb. légifelvételeiből folytatólagosan összeállított fríz volt. A technika annyira megtetszett Bierbauer Virgilnek, és az alkotóval is annyira elégedett lehetett, hogy később is felkérte a művésznőt hasonló módon készült alkotások létrehozására. Nem sokkal később a Rimamurányi- Salgótarjáni Vasművek Rt. 1938-as BNV-re készült pavilonjában egy, a falon futószalagszerűen mozgatható, 50 méter hosszú fotomontázs a vasgyártás folyamatát mutatta be.

A nagyterem ezeken kívül további két műalkotást is tartalmazott. Az irodai pultok végében elhelyezett sarokfotelek fölé Pekáry István két térképe került. Az egyik Európát, a másik a korban szokásos revizionista hangvétellel Magyarországot ábrázolta. Ezeknek a térképeknek a tájékoztatáson kívül a sarokülőhelyek hangulatossá tétele is feladatuk volt, talán ezért is kerültek műalkotások elhelyezésre szokványos papírtérképek helyett.

A nagycsarnok világításának megoldása szintén érdekes, a fények a műalkotásokhoz hasonlóan a térkoncepciót emelik ki. A kör alakú csarnokra nem lapos üvegtetőt tettek, mert vízszigetelése nehezen megoldható és a teret is túl alacsonyan fedte volna be. A mennyezetet megemelték és függőleges síkú ablakokat alakítottak ki. Ez azonban belülről nem biztosíthatta a körív folytonosságát, mert a födémtartó pillérek az ívet ablakszemekre osztották volna. Ez nem volt megengedhető, mert a terem összes ívét úgy alakították ki, hogy a kör folytonosságát emelje ki. A tervezők ezért azt a megoldást találták ki, hogy a függőleges felületű ablakok elé a karika belső peremétől a terem felé dőlő kúpszerű, csak vékony, fémbordákkal osztott, folytonos üvegfelületet helyeznek. Ez a megoldás nemcsak biztosította a körív osztatlanságát, hanem lehetőséget teremtett arra, hogy a világítótesteket is a két üvegréteg közé rejtve helyezhessék el. A lámpák így közvetett megvilágítást biztosítottak és nem vakították el a teremben tartózkodókat, valamint nem bontották meg a tér egységét sem. Az éjjel- nappal fénylő sáv fölött a födém szinte lebegni látszott, így tovább fokozta a tér könnyed hatását.

A nagyterem művészi kialakításának alapkoncepciója tehát az ívek folytonosságának bemutatására és a függőleges teherhordó elemek minél légiesebbé tételére való törekvés volt. A bemutatott műalkotások, megoldások nagy része ezt a célt szolgálta. Nem egyedi művészeti értékük, hanem a térforma hangsúlyozásában betöltött szerepük volt fontos. Tulajdonképpen a térnek alárendelt alkotások voltak, melyek nélkül a tér nem érvényesült volna, de a művek is értelmüket vesztették volna, ha eltávolítják őket a teremből. A tér végül koncentrikus, eltérő tulajdonságú ívekből felépülő légies kompozíció lett. Mégsem vált teljesen centrális jellegűvé, mert a bejárat és a vele szemben elhelyezett, kissé hátrahúzott széles ablak, valamint az előtte kialakított nyugodtabb pihenőtér irányultságot adott a csarnoknak, kinyitotta azt a repülőtér és a panoráma felé.

A repülőtér fontosabb melléképületei[26]

A fűtőépület

A reptéren napjainkban számos melléképület és hangár található. Ezek nagy része azonban a hatvanas-hetvenes évek termése. A két jelentősebb eredeti kiszolgáló épület a fűtőház és a hangár.

A fűtőház a fogadóépület és a hangár között helyezkedik el. A ma szokásos kazánházaknál terjedelmesebb, mert a ma is működőképes, de a vezetékek tönkremenetele miatt nem használható, olajjal üzemelő régi tüzelőberendezések mai szemmel nézve szokatlanul terjedelmesek. Az épület homlokzatalakítása a fogadóépületével rokon, egyszerű vakolt falai és fém nyílászárói vannak. Innen látták el fűtővízzel a fogadóépületen kívül a hangárépületet is. Ez volt az oka annak, hogy a kazánház a két épület közé került. A melegvizet így azonban föld alatti, az épület alatt is folytatódó közműalagutakon kellett a felhasználási helyekhez vezetni. Ez ugyan a korábbi minisztériumi akarattal teljesen ellentétes volt, de megvalósítása elkerülhetetlenné vált. A fűtőalagutak végül nem kerültek irreálisan sokba és nem is áztak be. Ezzel bebizonyosodott, hogy a minisztérium döntése, melynek következtében el kellett hagyni a föld alatti, repülőgépekhez vezető közlekedők megvalósítását teljesen elhibázott volt.

A hangár

12. A hangárépület kívülről

A hangárépület funkciójából, méreteiből, szerkezetéből adódóan eredendően más karakterű, mint a terület többi létesítménye. Ezt a különbséget tovább fokozza az, hogy nem a többi épülettel együtt tervezték, hanem mérnökibb jellege miatt tervezésére külön pályázatot írtak ki. A hangárt két kiváló mérnök Czakó László és Méhes György tervezte. A csarnok 2x70 m fesztávolságú és 42 méter mély, így a korabeli Európa legnagyobb ilyen célú épületének számított. Az építmény acél és részben vasbeton szerkezetű. A hátsó oldalon kisebb keresztmetszetű acél pillérek, elöl pedig mindössze három, tekintélyes keresztmetszetű pillér tartja a rácsostartós félnyereg szerkezetet. A homlokzaton a funkcióból adódóan jelentős felületet foglal el a két, teleszkópikusan nyitható hatalmas acél kapu és az acélvázas bevilágító ablakok sávja. A másik domináns elem a nyerstégla burkolatú felület, mely az oldalfalak és a középső pillér előtt jelenik meg, így hangsúlyozza a szerkezeti rendszert és elrejti a kinyitott kapuk nagy részét. A középső pillér előtti tekintélyes faltömegen megjelenik Magyarország címere kőből kifaragva. Annak ellenére, hogy a két épület tömegében, anyaghasználatában, formálásában teljesen különböző, összhatásuk mégsem kellemetlen. Talán azért, mert mindkettő a maga nemében kiváló alkotás, minőségi különbség a kettő között nem állapítható meg.

A Budaörsi repülőtér története

1937-től 1950-ig

13.A kormányzó fia, Horthy István 1937. június 20-án megnyitja a repülőteret.

A Budaörsi repülőtér átadásakor nagyjából ugyan olyan korszerű volt, mint az új nyugati repterek, igaz kisebb volt azoknál és sokkal kevesebb pénzből is épült. A légiforgalom fejlődése azonban nem állt meg, sőt az előre sejtettnél is gyorsabb volt, emellett a használat során kiütköztek a repülőtér hátrányai is. A budapesti reptér forgalma, talán az új épületnek is köszönhetően ugrásszerűen megnőtt. 1937 őszén elindult a közvetlen prágai járat, majd 1938-ban a Budapest- Arad vonalon indították meg a közlekedést. A legfontosabb azonban a Budapest- Varsó vonal megnyitása volt, mert a Varsó- Helsinki és a Helsinki- Stockholm vonal révén Budapest közvetlen összeköttetésbe került a skandináv államokkal, és az észak- déli forgalom egyik centrumává vált.

Ez az előre nem sejtett robbanásszerű fejlődés megemelte a Budaörsön megforduló utasok számát, így a repülőtér csakhamar szűknek bizonyult, bővítése pedig nem volt ésszerűen megoldható. Az épület egyik legnagyobb hibája éppen ez. Nem célszerű egy várhatóan növekvő forgalmú létesítményt a tervezéskor adott igényeknél alig nagyobbra méretezni és úgy kialakítani, hogy az magában teljes egész legyen, de bővítése ne legyen megoldható.

A ház másik hibája az volt, hogy a gépeket csak a kifutópályáról lehetett megközelíteni. Az eredeti tervben ez ugyan nem így lett volna, de az említett okok miatt elvetett föld alatti folyosók megépítése nélkül más megoldás nem volt lehetséges. A Budaörsi repülőtér után épülő létesítményeknél már majdnem mindenhol törekedtek a probléma biztonságos megoldására, így a főváros repülőtere ilyen szempontból hamarosan elavulttá vált.

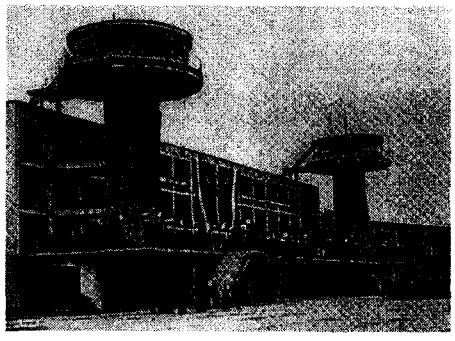
Lassan a terület hátrányai is nyilvánvalóvá váltak, bár ezek magukban nem voltak kezelhetetlenül súlyosak. A reptér földrajzi elhelyezkedése ugyan szép, de a völgyben állítólag gyakran megül a köd, ami nehezíti a navigációt.[27] Igaz, a könyvek ezen egybehangzó állítását az igazán illetékes, a repülőtér forgalomirányítója nem támasztotta alá. Szerinte a köd a völgyből a Duna alacsonyabban elterülő völgye felé kifolyik, így a reptér szinte soha sem ködös, felmérések szerint a ködös órák száma Budaörsön kisebb, mint Ferihegyen. Ez az állítás valószínűleg igaz, mert tudjuk, hogy a Csepel sziget északi csúcsát eredetileg azért nem választották a reptér helyszínének, mert a Duna mellett gyakran van köd. A földrajzi környezet igazi problémája az, hogy körben mindenhol hegyek vannak. A hegyek korszerű jelzőfényes navigáció mellett is megnehezítik a pilóták dolgát.

A reptérre érkezés, főleg éjszaka egyébként sem lehetett könnyű, mert nem könnyítette az irányítást korszerű kifutópálya világítás. A tájékozódást néhány, hegytetőre szerelt irányfény segítette. Ez a rendszer az építéskor még megfelelő lehetett, de mivel alig fejlesztették, csakhamar elavulttá vált. A kifutópálya másik hibája az volt, hogy nem volt lebetonozva, ráadásul az új gépeknek már nem csak túl puha, hanem túl rövid is volt, bővítése pedig nem volt egyszerűen megoldható.

Mindezen hátrányokat figyelembe véve az állam nem a Budaörsi repülőtér átépítését, hanem egy teljesen új légikikötő építését határozta el. Az újonnan kijelölt helyszín a már egyszer szóba került, sokkalta nagyobb Ferihegypuszta volt. Az új repülőtér tervezése nem sokkal a budaörsi üzembe helyezése után, 1938-ban megindult ifj. Dávid Károly vezetésével. Az új légikikötő üzembe helyezését 1943-ra tervezték. A második világháború alatt a repülőtér építése töretlenül folytatódott, habár a csökkenő polgári forgalom lebonyolítására a Budaörsi repülőtér ismét elégségesnek bizonyult. A besorozások miatt először a földi kiszolgáló személyzet, a szerelők hiánya kezdett aggasztóvá válni, később azonban már pilótákban is hiány mutatkozott. A háború előrehaladtával egyre kevesebb gép maradt polgári használatban, pénz pedig csak a katonai repülésre jutott. A Budaörsi repülőtér polgári forgalma az 1939-es napi 30 gépről 1942-re napi 18 gépre csökkent, később teljesen leállt.

A háború végére a repülőgéppark, a műszaki berendezések nagy része megsemmisült. A MALERT Rt.-nek mindössze egyetlen, négyüléses gépe maradt, de az is használhatatlan állapotban. Az épületek 40%-a, beleértve a teljesen még el sem készült Ferihegyi repülőteret megsemmisült. A magyar polgári repülés történelmi jelentőségű újraindítására így tehát a szinte sértetlen Budaörsi repülőtéren került sor. A szovjet részvétellel létrehozott MASZOVLET Rt. innen indította újonnan beszerzett LI- 2 típusú gépeivel 1946. október 15.-én első járatát Debrecenbe, majd első nemzetközi járatát Pozsony érintésével Prágába. A teljesen elpusztított Ferihegy helyett ideiglenesen még a Budaörsi repülőtér számított Budapest nemzetközi repterének, de a gépek háború alatti óriási fejlődése miatt ennek a szerepnek a betöltésére már nyilvánvalóan alkalmatlan volt, fejlesztésére pedig nem költöttek, mert nyilvánvaló volt, hogy Ferihegy építését előbb- utóbb befejezik. A Ferihegyi repülőtér rekonstrukcióját 1949-ben kezdték meg és 1950. májusára már el is készültek vele.

1950-től napjainkig



14. A Ferihegyi repülőtér

1950. május 1.-én a szűkös és elavult Budaörsi repülőtér helyett a majdnem olyan szép, sokkal nagyobb és modernebb, Ferihegyre helyeződött a magyar repülés központja (5 Melléklet). Az új hely azóta bebizonyosodott előnye, hogy elég nagy ahhoz, hogy

bővíteni lehessen. A Ferihegy 1-es terminált ugyan ma már nem használják a menetrend szerinti légi forgalomban, de ugyanitt épült fel Ferihegy 2, annak bővítése Ferihegy 2B, és itt építik fel majd a 2C terminált is. A terület már több mint ötven éve alkalmas szerepe betöltésére, ami már önmagában is bizonyítja telepítése helyességét.

A Budaörsi repülőtér története azonban nem ért véget 1950-ben, arra kezdték el használni, amire a menetrend szerinti forgalom megszűnése után egy ilyen repülőtér igazán alkalmas. Ötven éve ez a hely a sportrepülés és a mezőgazdasági repülés legfontosabb magyarországi helyszíne. Egy régi, eredeti céljára már nem használható országos repülőtér számára ez a lehető legszebb feladat. Ideális esetben a repülés egyik központja marad, mert a pilóták itt kezdenek el repülőgépeket vezetni, a közönség pedig a repülőnapok alkalmával megnézheti a gépeket és a velük végrehajtott produkciókat. Ez a hely akár még érdekesebb lehet, mint a nagy nemzetközi repülőterek, mert kevesebb a kötöttség, a biztonsági előírás, a régi, kisebb gépek pedig a legtöbb ember számára érdekesebbek, mint az egyforma utasszállító monstrumok. Budaörs is működhetne úgy, hogy ne csak egy egyszerű repülőtér legyen, hanem a repülés népszerűsítésének szolgálatában is álljon, de ezt sajnos sem a jelenlegi biztonsági előírások, sem az épület állapota nem teszik lehetővé.

A biztonsági előírások miatt engedély nélkül nemhogy a repülőtér területére, de még a nagycsarnokba sem lehet belépni, pedig ez még akkor is megengedett volt, amikor a repülőtér nemzetközi forgalmat bonyolított le. A mai használat nem tudom, hogy miért indokolja a teljes épület lezárását. Igaz, azt sem hiszem, hogy tömegeknek lenne kedve felkeresni az épületet, de ha lenne, akkor sem tehetnék meg mert állapota, felszereltsége nem teszi lehetővé a vendégek kultúrált kiszolgálását.

Az épületek állapota katasztrofális, a hangár talán kicsit jobb állapotban van, de a főépületre alig lehet ráismerni. Nem csak a műszaki állapota tragikus, hanem az évek során annyira átépítették, hogy eredeti szépségéből, főleg a belső terekben alig maradt valami. Az épület ezen elkeserítő helyzete komolyan korlátozza hasznosíthatóságát is.

Ma Budaörs tehát egy zárt, érdeklődők által csak évi egy repülőnapon látogatható létesítmény. Igaz, legalább annak örülhetünk, hogy még mindig repülőtérként működik. A hangár szinte tele van érdekes gépekkel, állnak itt reklámhordozó repülőgépek, duplafedeles járművek, sőt még egy kápolnává alakított repülőgép is itt pihen, amikor éppen nem használják házasságkötés lebonyolítására. A hangár előtt is érdekes, színes repülőgépek állnak, melyek ugyan réginek látszanak, de a valóságban alig több mint harminc évesek. A mezőgazdasági gépek már nem az eredeti hangárt használják, a telek hátsó részén később külön hangár és karbantartó állomás épült a számukra.

Az épület tönkremenetelének folyamata[28]

A ház tönkremenetelét, mint majdnem mindig, a pénz és az odafigyelés hiánya okozta. Tulajdonképpen a második világháború óta nem jutott pénz az épület rendes felújítására, még karbantartását is teljesen elhanyagolták. A legszomorúbb azonban az, hogy még ma, amikor az épület már műemlék sem képesek tenni azért, hogy a beavatkozások igényesek legyenek, és ne ártsanak többet, mint amennyit használnak.

Külön szerencsétlenség, hogy az épület vasbeton szerkezetei az alapokat és a közműalagutat kivéve az akkoriban igen elterjedt bauxitbeton felhasználásával

készültek. Akkoriban még csak azt tudták, hogy ez a betonfajta sokkal gyorsabban köt és nagyobb szilárdságot ér el, mint a hagyományos betonok, azt azonban még nem sejtették, hogy az idő múlásával szilárdsága jelentősen csökken. Ez a szilárdságcsökkenés okozta, hogy az épület egyes karcsúbb szerkezeteit később meg kellett erősíteni. A statikai problémák elsősorban az épület pillérvázas központi részén jelentkeztek, a megerősítésekre is itt volt szükség.

1968-ban a statikai vizsgálat még csak egyes födémek, födémen fekvő aljzatok, burkolatok könnyebbre cserélését, az álmennyezetek levételét javasolta. Ez természetesen nem történt meg, így az épület olyan állapotba került, hogy az 1974-es statikai vizsgálat már komoly beavatkozásokat irányzott elő. Előírta, hogy sürgősen meg kell erősíteni a belső vasbeton pilléreket, a széles teraszajtó és a bejárat gerendáját, valamint le kell bontani az épület karakterét meghatározó, a vezérlőtornyot körbefutó teraszt. Ezt sem sikerült azonban gyorsan végrehajtani, 1985-ben a megerősítés még mindig nem készült el teljesen. 1987-ben az UVATERV felújítási, korszerűsítési tervet készített az épületekre, melyben már figyelembe vette az épület elkészült megerősítési munkáinak eredményeit is. A terv szerint teljes rekonstrukció szükséges, különben három-négy éven belül újabb szerkezeti problémák léphetnek fel. A felújítás természetesen megint elmaradt, így 1990-re szükségessé vált a körkupola oszlopainak megerősítése is. 1993-ban javaslatot tettek a lépcsőtornyok lezárására és a mellvédek bontására, valamint a tetőszigetelés és a homlokzatburkolat hat hónapon belüli felújítására. 1994-ben az utolsó statikai vizsgálat azt állapította meg, hogy a teljes tetőszigetelés és a teljes homlokzat rendbehozatala sürgős, különben további szerkezeti károk keletkezhetnek. Ki kell cserélni az összes nyílászárót, le kell zárni a gépkocsi felhajtót az autók elől, mert harminc centiméteres süllyedések is vannak rajta. Emellett az épületvillamosság, a vízellátó, a csatorna és a fűtési rendszer is teljes cserére szorul, legfontosabb a fűtés megoldása mert az már jelenlegi állapotában nem működőképes.

Azóta történt néhány beavatkozás, de műemléki szemléletű felújításra természetesen nem futotta. Felújították a körépület tetőszigetelését, ezzel párhuzamosan a nagycsarnok bevilágító ablakainak felületét harmadával csökkentették, hogy a korábban a vízszintes síkig leérő és hatvan éven át kiválóan működő ablakok alatt is "végre" meglegyen az előírt 25 cm-es hóhatár. A keleti oldalszárnyat és a hozzá kapcsolódó lépcsőtornyot, valamint a hengeres tömeg utcai oldalát lefestették fehérre, de az épület többi részét hagyták tovább romlani. A fűtést például a modern központi rendszer felújítása helyett kényszerből elektromos üzemű radiátorokkal oldják meg. A felújítás további elodázása oda vezetett, hogy tavaly le kellett zárni a nyugati szárny első emeleti teraszát is, mert súlyosan megsüllyedt és félő, hogy egyszer majd leszakad.

Az épület mai megjelenése

A korábbi egyszerű, ám elegáns épületre a mai ház már csak nyomaiban emlékeztet, az ilyen épületek szépsége, eleganciája igazán csak akkor érvényesül, ha kifogástalan állapotban vannak. Megérkezéskor a fákkal sűrűn benőtt, szokásos módon nem gondozott park mögött, a kátyús rámpán gyalogosan felhaladva egy félig kifestett, összhatásában romos épületet pillantunk meg. A kapu fölött, a bejáratot védő konzolos tető végére erősített ízléstelen, színes tábla csak tovább erősíti a hatást. A konzol üvegburkolatának tartóelemei, a krómozott bejárati ajtó és a fekete falburkolatok még szerencsére megvannak. Itt, a bejárat mellett került elhelyezésre az épület műemlék voltát deklaráló tábla is, nem túl előnyös módon egy nyers kőre erősítve.

A nagyterembe belépve annak, aki látta fotón a tér eredetijét óriási csalódás a látvány. Az emeletre vezető működő lépcső még eredeti és nagyon szép, de minden más lényeges elemet teljesen átalakítottak, sajnos azonban semmit sem úgy cseréltek ki, vagy másítottak meg, hogy az előnyére vált volna az épületnek. Minden, ami új a lehető legprimitívebb építési szemléletet tükrözi. A legszembetűnőbb, hogy az oszlopok megvastagodtak, jelenleg legalább dupla olyan vastagok, mint amilyenek eredetileg lehettek, fejükből pedig óriási, a födémet tartó acél konzolok állnak ki. A vastag oszlopok átmetszik az emeleti mellvédfal gyűrűjét, így már nem a körívek határozzák meg a teret, hanem az oszlopok. A tér a korábbi könnyed, légies megjelenés helyett ma inkább statikus, nehézkes hatást kelt.

15. A nagycsarnok napjainkban, jól láthatók a későbbi átalakítások

Az oszlopok megvastagításával teljesen tönkrement az azokat eredetileg még könnyedebbé tevő üvegburkolat, és a mellvédfalon körbefutó fotomontázs is. A fotomontázsból megmaradt részeket bekeretezték, de ezzel a megoldással tulajdonképpen azt érték el, hogy az eredetileg a körív végnélküliségét kiemelő alkotás feldarabolva és bekeretezve most éppen a tér statikus hatását erősíti. Egyébként is elég kérdéses, hogy a csakis a tér eredeti struktúrájának hangsúlyozására készült mű jelenlegi, értelmetlen elhelyezésével képvisel-e még egyáltalán komoly értéket.

A tér nyomasztó hatását tovább fokozza, hogy az eredeti pultokat kidobták, helyüket elrekesztették. Ráadásul a széles teraszajtó előtti beugrót is leválasztották a csarnokról, így a tér teljesen bezáródott. A legfelháborítóbb az, hogy a lehatárolt, területet csak alárendeltebb célokra, vagy esetleg semmire sem használják, így még az átépítések funkcionális szükségszerűsége is megkérdőjelezhető.

Az eredeti bútorzatból semmi sem maradt meg, a két térkép is nyomtalanul eltűnt. Az iránytűt idéző padlóburkolatot azért szedték fel a hetvenes évek közepén, mert teljesen elhasználódott, de helyére az eredetinél sokkalta silányabb PVC padlót helyeztek. Megfigyeléseim szerint az elmúlt 65 évet csak a működő és a mozaiklap burkolatok élték túl. Az ablak és ajtószerkezetek is tartósabbnak bizonyultak, nagy valószínűséggel mindegyikük eredeti. Az akár remekműnek is nevezhető fém irányítófülke megvan, igaz, mára sokat vesztett eredeti eleganciájából.

Nem csak a nagycsarnokot, hanem az épület repülőtér felőli homlokzatát is elrontották a megerősítések. A konzolos teraszokat hátrahúzott acél gerendák és pillérek támasztják, a teraszajtó keskenyebb lett, gerendája megvastagodott és két helyen acél pillérrel van aládúcolva. Az irányítófülke hangsúlyos teraszainak bontásával a szerkezet kissé esetlenné, ormótlanná vált. Az egész homlokzat, számomra érthetetlen okból narancssárga vakolatot kapott.

Nem vitatom, hogy szükség volt a megerősítésekre és egyes bontásokra, de azok mikéntjével nem lehet azonosulni. Ráadásul biztos, hogy nem lett volna szükség ilyen súlyos beavatkozásokra, ha a megerősítésekhez korábban hozzákezdenek, az épületet jobban karbantartják, nem engedik, hogy a vasbeton szerkezetek állandóan ázzanak a rossz szigetelés miatt. A megerősítésekkel az a legnagyobb baj, hogy az épület karakterét teljesen tönkretették. Később ezek eredeti formára való visszaállítása sokkal több pénzbe fog kerülni, mint amennyit megspóroltak az egyszerűbb megoldások kivitelezésével.

A Budaörsi repülőtér jelentősége

A repülőtér szerepe Bierbauer Virgil életművében

Bierbauer Virgil nem tartozott a sokat tervező építészek közé, habár már 29 évesen, 1922-ben önálló irodát alapított. Legelső munkái egy galyatetői turistaház és a tihanyi Sportszálló, legjelentősebb korai épülete a kaposvári Postaház. Később a Székesfővárosi Elektromos Művek számára tervezett, ő vezette a kelenföldi erőmű bővítési munkálatait 1927 és 1930 között.[29] Mivel bővítésről volt szó, az épület nem lett szigorúan véve modern. Az eredeti tervező, Reichl Kálmán által elindított finoman klasszicizáló hangnemet vezette tovább az új épületeken. A két gépcsarnok meghosszabbítása követi az eredeti csarnok struktúráját, de megkülönböztethetők az új részek, Bierbauer számára itt a cél nem az épület mindenáron való modernsége volt, hanem az, hogy az épületcsoport egységes megjelenése megmaradjon. Az ő tervei alapján épült a 30000 voltos nagy kapcsolóház is, melynek funkcionális elrendezése meglepően szellemes. A csarnokot a transzformátorok üzemben tartásához szükséges derítőmedence fölé építették, így jelentős megtakarítás volt elérhető. Az erőmű legszebb része azonban a kapcsolóház ovális vezérlőterme. Itt már nyoma sincs a külső egységességét adó klasszicizálásnak, a termet üvegmennyezetével, sima íves falaival akármelyik mai erőmű is megirigyelhetné. Bierbauer emellett több kisebb épületet is tervezett az Elektromos Művek számára. Az ő nevéhez fűződik a Vajda Péter utcai átalakító és a Városháza udvarán található, ma a Merlin Színháznak otthont adó kisebb transzformátorház terve is.

Az áramszolgáltató cég mellett Bierbauer természetesen más megrendelőknek is tervezett. A Napraforgó utcai kísérleti lakótelepre nemcsak a 4-es számú házat tervezte meg, de nagy szerepe volt abban is, hogy egyáltalán megvalósulhatott az építkezés. A Budaörsi repülőtér megépítése után kiállítási csarnokot tervezett, ő álmodta meg a Rimamurányi- Salgótarjáni Vasművek Rt. kiállítási pavilonját az 1938-as BNV-re. Az építmény céljának megfelelően meglehetősen figyelemfelkeltő volt, kizárólag a cég termékeiből épült fel. A ház acélszerkezete megjelent a homlokzaton, ráadásul szándékoltan erőteljes kialakítású volt, a homlokzatmezőket a cég különböző acéllemezei burkolták. A látogatók a csarnok belsejében egy vörös, salakos úton haladtak, miközben megtekintették a cég egyszerűen a földre halmozott, csoportokban kirakott öntvényeit. A falon folyamatosan mozgott egy a Budaörsi repülőtérről már jól ismert technikával, fotomontázzsal készült futószalagszerű alkotás, mely a vasgyártás folyamatát ábrázolta.

Bierbauer terveiből kitűnik, hogy nem volt dogmákhoz, irányelvekhez mereven ragaszkodó építész, Mindig olyan tervet alkotott, mely adott helyen, az adott célra a

legmegfelelőbb. Épületei egymástól nagyban különböznek, mert nem formákhoz, sémákhoz ragaszkodott, hanem mindig az épület helyét, célját vette figyelembe. Annak ellenére azonban, hogy képességei alkalmassá tették volna rá, mégsem tervezett sokat és igazából a Budaörsi repülőtéren kívül igazán jelentős épülete nem is épült.

A Budaörsi repülőteret a tervező magas színvonalú, ám nem túl egységes életművében nem lehet teljesen előzmények nélküli és hatások nélküli épületként számon tartani. A repülőtér centrális tere csak erre az épületre jellemző, de a hasonlóság miatt szinte előképének tarthatjuk a kelenföldi erőmű vezérlőtermét, mely egy hasonló, körívekből és üveg bevilágítóból építkező ovális tér. Az épület mérföldkő a tervező pályáján. Ez a ház Bierbauer első jelentős, más épülethez illeszkedni nem kénytelen, modern, funkcionális épülete. Az itt alkalmazott megoldások, mint a fotomontázs visszaköszönnek néhány későbbi épületén is.

A Budaörsi repülőtér a tervező legjelentősebb megvalósult épülete, így hatása nem csak későbbi épületeiben jelentkezik, hanem sokoldalú elméleti munkásságában is. Bierbauer Virgil nem csak a repülőtér tervezésekor szerzett tapasztalatait összegző művet adott ki, hanem a repülést felhasználta megfigyelései pontosításához is. Légi fotókból kiadott gyűjteménye "Magyarország repülőgépről" címmel bizonyítja, hogy Bierbauer felismerte a légi megfigyelés előnyeit és igen gyakran alkalmazta is azt városok jellegének, a városrészek kapcsolatainak pontosabb megértéséhez.

A Budaörsi repülőtér helye a két világháború közötti magyar építészetben

A repülőtér forgalmi épülete racionális, modern épület, mégis egyedülálló a korabeli magyar építészetben. Bierbauer Virgil és Králik László épülete a repülőtér feladatának első igényes megoldása Magyarországon, ráadásul világviszonylatban is kiemelkedően jó ilyen célú létesítmény. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy leírása megjelent több külföldi, német, olasz, angol és japán lapban is.[30] A ház funkciója lehetőséget adott, sőt igényelte, hogy valamilyen módon a tervezők túllépjenek a hagyományos modernség fogalmán. A háznak egyszerre kellett reprezentatívnak, modernnek lennie és ki kellett fejeznie a repülés dinamikáját is. A tervezők mindezt igen egyszerű eszközökkel érik el. A közlekedési eszközök formavilágából átemelt elemekkel teszik az épületet dinamikussá. A ház formája eleve repülőgépre emlékeztet, a csőkorlátok, az irányítótorony csak fokozzák a hatást. A ház szimmetriája, centrális térrendszere pedig az ilyen épületeknél természetesen felmerülő reprezentatív igényeket is teljes mértékben kiszolgálja. Az épület egyszerű, olcsó és kicsi építmény, mégis elegánsnak hat. Tulajdonképpen úgy elegáns és reprezentatív, hogy a ház nem ezt sugározza, inkább barátságosnak akar látszani, de úgy, hogy közben érezni lehessen a helyszín kitüntetett jelentőségét is.

A ház szerintem a korabeli modern épületek sorába illeszkedik, de ezen túl teljesen egyedi alkotás, nem tartozik egy iskolába vagy irányzatba sem. Bierbauer és Králik a kötöttségektől megszabadulva olyan épületet tervezett, mely erre a funkcióra, a megadott összegből, az adott kor technikai szintjén a legjobb. Éppen ezért nem megismételhető, nem sorolható, sőt még nem is bővíthető alkotás. Teljesen eltérő funkciója miatt nem lehet összehasonlítani más épületekkel, nem lehet különbséget tenni a javára, vagy a hátrányára más jó házakkal összemérve. Mivel egyedi funkciójú épület hatása más épületekre szerintem csak erőltetetten bizonyítható. Még leginkább a Ferihegyi repülőtér épületén lehet lemérni a Budaörsi repülőtér hatását. Az új repülőtér sokkal összetettebb,

komplexebb épület. Szerintem a maga nemében van olyan szép alkotás, mint régebbi társa, bár természetesen méreteiből adódóan már nem lehet dinamikus, könnyed épület. Az új reptér egyébként nagy vonalakban megismétli az elöd térrendszerét, ez pedig azt bizonyítja, hogy Bierbauer akkor még jövőbe mutató elrendezése kiállta az idők próbáját.

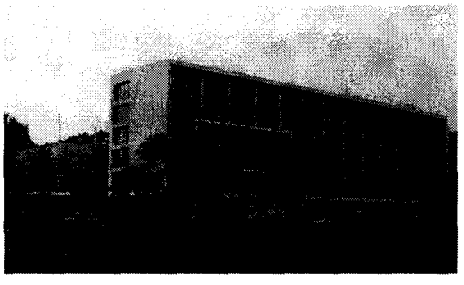
Modern épületek műemlékvédelmének kérdései

Megfigyelésem szerint a modern épületek védelménél az a legnagyobb probléma, hogy még nincsenek kialakult normák arra vonatkozóan, hogy ilyen épületek rekonstrukciója esetekben hogyan kell eljárni. Akár teljesen ellentétes szemléletmódok is elfogadottak, mindegyiket meg lehet indokolni, nincs kialakult gyakorlat, vagy szemlélet, ami alapján a vitás kérdésekben dönteni lehetne.

A modern épületek alapvetően közös jellemzője, hogy mindenképpen funkcionális szempontok határozzák meg az épület felépítését, szerkezeteit, formáját. A ház ettől még lehet szépen formált tömeg, de semmiképpen sem dominálnak hatás elérése céljából alkalmazott építészeti, művészeti elemek. Az épület alapvető jellegét mindig a terek elrendezése, a faltestek, a nyílások, a tömegforma biztosítja. A ház midig a korban alkalmazható legcélszerűbb, legmodernebb anyagokból, szerkezetekből áll. A műalkotások, ha egyáltalán vannak, akkor sem kerülhetnek domináns szerepbe, jó esetben a tömegforma kiemelésére szolgálnak. Ha nagyon leegyszerűsítjük a kérdést, akkor azt mondhatjuk, hogy a modern irányzatok a funkció minél magasabb szintű kielégítésére irányuló törekvések. A házak sokszor változtathatóak, idomíthatóak a változó igényekhez.

Felmerül azonban a kérdés, hogy vajon nem veszít-e értékéből az a modern épület, mely ugyan tükrözi kora építészeti lehetőségeit, szerkezeteit, de éppen emiatt már elavultnak számít, kevéssé használható, így gyakorlatilag egyetlen stiláris célját nem teljesíti.

Erre a problémára az egyik megoldás az, ha azt mondjuk, hogy ennek az épületnek nem most kell modernnek lennie, hiszen általában nem is lehet már az, hanem a régi kor modernjét kell megőriznie. Mutatnia kell nekünk, hogy régen mit tartottak modernnek, mi volt az a technikai szint, aminek elérésére képesek voltak. Ebben az esetben azt mondjuk, hogy a ház aktuális modernségénél többet ér már az a történeti érték, ami az idők folyamán rárakódott. Nem bonthatok el semmit, nem változathatok meg semmit. Csak annyira nyúlhatok bele az épületbe, amennyit az ésszerű használhatóság megteremtése feltétlenül indokol.



16. A MÉMOSZ székház átépítése után tulajdonképpen szebb lett, mint régen, de minden történeti értékét elvesztette.

Az ezzel teljes ellentétben álló lehetőség, hogy felvállaljuk azt, hogy a háznak modernnek kell lennie, mert alap lényege a modernség, ez a tulajdonsága nem veszhet el,

mert akkor elveszti értékét is. Egy modern ház nem lehet mementó, vagy emlék, mert azzal rögtön értelmét is veszti. Megengedhető egy elavult modern ház bizonyos elemeinek a lehető legkorszerűbbre cserélése, mert ezzel tulajdonképpen csak a valaha legkorszerűbb, de elavult elemeket cseréljük most legkorszerűbbekre, így mentve át a ház eredeti karakterét a jelenbe. Mindent azért nem cserélhetünk ki, azokat az elemeket kell megőrizni, melyek az épület karakterét adják. Mivel a modern épületek karakterét általában térszervezésük, tömegformájuk, szerkezetük adja, szélsőséges esetben az is elképzelhető, hogy az eredeti anyagból semmi sem marad meg, a ház az újaktól megkülönböztethetetlen, úgymond modern lesz, folytonosságát egyedül karakterének változatlansága adja.

A Dózsa György úti MÉMOSZ székház felújítása szerintem egy ilyen rekonstrukció. A ház kétségtelenül a lehetőségekhez képest modern lesz, sőt talán szebb is, mint volt. Talán az eredeti tervezők is ilyet építettek volna, ha a technikai lehetőségek adottak lettek volna. A háznak szép, alig osztott függönyfala van a régi ormótlan vázszerkezet helyett. Ez talán még jobban is kiemeli a homlokzat elé helyezett súlyos váz és a könnyed, áttetsző épülettömeg ellentétét. Az irodaszinteket már nem osztják szét nehezen bontható, a variálhatóságot akadályozó válaszfalak. A bérlők az álpadlónak és az egyterű irodáknak köszönhetően végre ki tudják használni a pillérvázas ház minden előnyét. Mégis van egy gond, lehet, hogy a ház sok szempontból jobb lett, de minden történeti értékét elvesztette, már nem egy sajátos időszak emléke, egyszerűen egy modern épület. Lehet, hogy megmagyarázható, sőt látható, hogy az épület szempontjából az átépítés milyen előnyös, de mégis valami már hiányzik a házból, ami addig benne volt. Ez szerintem az épület történeti értéke, ami már soha sem pótolható, máshol nem megteremthető.

Az első fajta szemlélettel tehát az a baj, hogy egy eredendően a korszerűséget előtérbe helyező eredetileg modern épületet kiállított tárggyá, használhatatlan emlékké degradál. A második fajta szemlélet viszont korszerűvé teszi az épületet, de mindenfajta történeti értékétől megfosztja. A dolgok anyagi régisége, legalábbis a nyugati kultúrákban komoly érték. Ezért van, hogy egy nagyon régi ház már önmagában ezért értékes lehet, pedig elképzelhető, hogy amúgy egyáltalán nem jó épület.

Az igazából helyes megoldás a két szemléletmód közötti középút lehet. Nem kell mindent megőrizni, de a ház történeti értékének is meg kell maradnia. A Budaörsi repülőtér esetében én így képzelem el a majdani rekonstrukciót. Ha az épület eredeti burkolatai, műalkotásai, berendezései helyreállítható állapotban fennmaradtak volna, akkor természetes lenne, hogy mindent eredeti állapotában kell megőrizni, felújítani. Sajnos azonban itt nemhogy ezek, az épület jellegét közvetlenül nem meghatározó elemek semmisültek meg, hanem még a tömeg és a terek jellegét is megváltoztatták a megerősítések. Arra kellene törekedni a majdani helyreállításkor, hogy a belső tér és a homlokzatok visszakapják eredeti karakterüket. A nagycsarnokban a megerősített oszlopokat az eredetiekhez hasonló keresztmetszetű újakkal kellene helyettesíteni, az összes megerősítést kívül- belül úgy kéne megoldani, hogy azok ne látszanak, vagy legalább ne legyenek feltűnőek. A nagycsarnok eredeti térszerkezetét mindenképpen helyre kéne állítani, de a mellékszárnyak szerintem akár teljesen új funkciókat is kaphatnak, jelenlegi használatuk sem azonos az eredetivel. A homlokzatokat eredetivel egyező vakolattal kéne borítani, az irányítófülke felújítása mellett a hajdan azt körbevevő terasz visszaépítése is indokolt. A megmaradt eredeti elemeket ne lehessen kicserélni. Ez alól kivételt csak az eredeti fa nyílászárók jelenthetnek, mert teljesen elöregedettek. Ha már megmaradtak, az eredeti fém ajtókat, a terasz és a bejárati ajtót meg kell őrizni, még akkor is, ha nagyon hőhidasak. Szerintem, ha több mint hatvan évig megfelelőek voltak,

és még mindig működőképesek, sőt szebbek ma gyártott társaiknál, akkor ennek az épületnek az esetében nincsen megfelelő indok cseréjükre.

Más a helyzet az elpusztult műalkotásokkal, bútorokkal, burkolatokkal. Ha reprodukciókat készítenénk, azzal tulajdonképpen hamisítványokat helyeznénk az épületbe. Az utángyártott bútorok egy másik kor formavilágát tükröznék, úgy tűnne, minta az épület teljesen eredeti lenne, letagadnánk mindazt, ami a házzal az idők folyamán történt. A szerkezet rekonstrukciójával visszakapjuk a terek eredeti jellegét, ami feltétlen szükséges az eredeti karakter visszanyeréséhez, más lehetőségünk ennek elérésére nincsen. Az eredeti műalkotások, bútorok, burkolatok behamisítása helyett azonban mai megfelelőikkel is hasonló hatást érhetünk el. Az új, ám karakterében azonos elemek pedig jelzik, hogy nem eredeti térről, hanem egy rekonstrukcióról van szó. A fotomontázs helyreállítása, újra legyártása helyett például behelyezhető egy, az ívet szintén nem feldaraboló, fototechnikával készült, az eredetitől teljesen független alkotás is. A pultokat, bútorokat, burkolatokat az eredetire utaló, ám mai darabokkal kéne helyettesíteni. A pillérek üvegburkolatának visszaépítése célszerű lenne, de ha ki lehetne jobb megoldást is találni a pillérek könnyedebbé tételére, akkor azt a variációt kéne választani.

A Budaörsi repülőtér lehetséges jövője

A repülőtér légiközlekedésben betöltött jövőbeni szerepe sajnos meglehetősen kétséges. A ház felújítása nélkül a gépek, a sportolók színvonalasabb kiszolgálása nem lehetséges, de rekonstrukciója olyan sok pénzbe kerülne, hogy csak gazdaságossági szempontokat mérlegelve biztos, hogy nem lehet kifizetődő.[31] A felújítás csak akkor érné meg, ha a repülőteret nem csak a mai funkciók ellátására méretezve újítanák föl, hanem egyéb, a repüléssel kapcsolatos, de hasznot termelő feladatokra is alkalmassá tennék. A kis magánrepülők fogadására szerintem újra alkalmassá lehetne tenni. A vámvizsgálat, határellenőrzés megteremtésével ugyan bizonyos részeinek látogathatóságát továbbra is korlátozni kéne, de a pénzes vendégek kiszolgálására épülő szálloda, étterem hasznot termelhetne. A felújított repülőtér feladata lehetne a repülés népszerűsítése is. Ki lehetne állítani régi repülőgépeket, így azok eredeti környezetükben jelenhetnének meg. Gyakrabban rendezhetnének repülőnapokat is, amivel a reptér általánosan ismertté válna a budapestiek körében. Mindez nyilvánvalóan még így sem lehetne a telek legkifizetődőbb hasznosítási módja, mert az ingatlanbefektetési szempontból igencsak jó helyen terül el.

Budaörs és Budapest beépített területe is a repülőtér felépítése óta eltelt fél évszázad alatt a többszörösére növekedett. Az egész völgyet teleépítették, magasabb, tíz emeletes épületek is megjelentek a repülőtér közelében, Magyarország egyik legforgalmasabb autópályája a reptér mellett halad el. A területet már részben körülépítették és a forgalomirányító elmondása szerint a környéken lakók, a nagy zajra hivatkozva, időről-időre a reptér bezárását követelik, azt már el is érték, hogy az önkormányzat estétől reggelig korlátozta annak forgalmát. Ez több mint felháborító, mert nem a már ott lakók mellé építették a létesítményt, hanem ők költöztek egy repülőtér szomszédságába, így tudhatták, hogy ezzel bizonyos kellemetlenségeket is el kell viselniük.

A súlyosabb probléma az, hogy a beépítés növekedése miatt a korábban szinte teljesen

berepülhető környező légtér nagy részét lezárták a repülőgép forgalom elől. Állítólag nagyon figyelni kell arra a gépek irányításnál, hogy a körben mindenhol elterülő tiltott légtérbe ne repüljenek be.

A legújabb problémát a dobozáruházak kilencvenes évek közepi megjelenése okozta. Mivel Budaörs az ilyen létesítmények telepítése szempontjából is nagyon jó helyen fekszik, a város, hogy pénzt szerezzen, elkezdte eladni autópálya melletti területeit ilyen célokra. Először csak az út város felőli oldalán épültek bevásárlóközpontok, de amikor a telkek azon az oldalon elfogytak, a város kiárusította a reptér felőli oldalon fekvő telkeket is. Így a reptér végébe felépült egy óriási Tesco áruház, egy túl magasra sikerült körforgalmú felüljáróval. Az építmények a forgalomirányító szerint ugyan éppen nem lógnak bele a repülőgépek számára kötelezően szabadon hagyott leszállási sávba, de igencsak megnehezítik a gépek landolását.

A reptér ma már az autópályához közel, szinte az egyetlen nagyobb, még nem beépített területnek számít. Az ötletes, mindig csak a lehető legnagyobb profit elérésében érdekelt ingatlanbefektetők már ki is nézték maguknak a területet. Legújabb ötleteik egyike, hogy a területet a változatosság kedvéért építsék be további hatalmas áruházakkal, hiszen reptérnek már úgysem lehet használni, és egyébként is mekkora luxus egy ilyen városhoz közeli zöld mezőt parlagon heverni. Egy másik legalább ennyire "szép" terv, hogy a nagy, sík területet alakítsák emelt szintű temetővé, mert úgyis nagy hiány mutatkozik ezen a téren a városban. A házakhoz tartozó parlag, a kifutópálya eladása esetén talán jutna valami pénz az épületek felújítására, de egészen biztos, hogy ezek után semmi értelmes célra sem lehetne őket használni, így leromlásuk folyamata újra elindulna.

A repülőtéri funkciót tehát az egyre több nehézség ellenére a jövőben is fenn kell tartani, mert az épületek léte különben értelmetlenné válik. A reptér ismertebbé, szeretettebbé válása pedig azért létszükséglet, mert később majd megvédheti azt az egyre intenzívebben jelentkező bezárási törekvésekkel szemben.

Budapest, 2001. október

Horváth Tamás

Bibliográfia

Könyvek:

Bierbauer Virgil: **Repülőterek építészete**, Különlenyomat a Magyar Mérnök- és Építész Egylet közlönye LXXII. kötet 27- 34. számából, Stádium Sajtóvállalat Részvénytársaság, Budapest, 1938

Budapest lexikon *(Szerk.: Bercza László),* Második, bővített, átdolgozott kiadás, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1993

Ferkai András: **Buda építészete a két világháború között**, MTA Művészettörténeti Kutató Intézet, Budapest, 1995

Ferkai András: **Üzletportálok**, A mi Budapestünk (sor.), Városháza, Budapest, 1996

Herczegh Károly: **Légikikötők**, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1982

Építészeti kalauz, Budapest építészete a századfordulótól napjainkig *(Szerk.: Lőrinczi Zsuzsa, Vargha Mihály)*, 6 Bt., Budapest, 1997

Merényi Ferenc: **A magyar építészet 1867- 1967**, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970

A magyar közlekedésügy monográfiája *(Szerk.: Dr. Ladányi Miksa)*, Sárik Gyula és Géza Nyomdai Műintézet, Budapest- Cegléd, (évszám nélkül, 1935 körül)

Moldoványi Ákos, Zsille Péter: **Égi utakon**, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1987

Magyarország építészetének története *(Szerk.: Sisa József, Dora Wiebenson)*, Vince Kiadó, Budapest, 1998

Pamer Nóra: **Magyar építészet a két világháború között**, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1986

Dr. Seifert Tibor: **Budapest XI. kerület, a főváros nyugati kapuja**, Budapest Főváros XI. Kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal, Budapest, 1998

Folyóiratok:

Tér és Forma *(Szerk.: Bierbauer Virgil)*, 1937. augusztus, 1928/1, 1936-1940 évf.

Új magyar építőművészet *(Szerk.: Györgyi Dénes)*, 1938

Autósok és motorosok lapja, 1938. augusztus

Magyar Művészet, 1938. június

Tolnai Világlapja, 1937- 1938 évf.

Arc 5. Az Új Magyar Építőművészet melléklete, "Új műemlékek felé" (Szerk.: Moravánszky Ákos)

Források:

A XVI kerület története *(Szerk.: Szentes Lajosné)*, 1971, Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Gyűjtemény

Műszaki szakértői vélemény, K and P Innovációs Kft., 1994. Október