

Külügyminisztérium- és Külgazdasági Minisztérium

Klebensberg Kuno-ösztöndíj, 2023

RÖVID SZAKMAI BESZÁMOLÓ

A magyar repülőtér építészet helye az európai példák között (Hatások és kölcsönhatások a két világháború közötti repülőtér építészetben.)

dr. Csengel Péter

London, 2023. november 20. – december 30.

A beszámoló leadása: 2024. március 18

I. / A pályázat célkitűzései

A Budaörsi repülőtér nemzetközi kapcsolatai témakörében végzett kutatás célja a nemzetközi építészeti szaksajtó kiadványainak, ezen belül a külföldi periodikákban közölt repülőtér építészettörténeti kutatása volt. Kérdésfelvetésünk volt továbbá, hogy a nemzetközi trendek, ha voltak is ilyenek, milyen hatással, esetleg kölcsönhatással lehettek az első magyar modern repülőtér - Budaörsi repülőtér, 1937. Építészek: Bierbauer Virgil, Králik László - építészetére a koncepciót illetően, vagy a konkrét építészeti megoldásokban kimutathatóak-e ilyenek.

II./ Kutatóhelyek, forráscsoportok

A kutatás legfőbb bázisa a *Royal Institute of British Architects* (R.I.B.A.) nemzetközi folyóirat gyűjteménye és adattára, továbbá a *British Library* (BL), illetve olyan az speciális gyűjtemények, mint a *British Airways Collection* (BA), illetve a *The Historic England Archive* (HEA) archívumai voltak Londonban és Swindonban

Pályázatom elsődlegesen forráskutatásra vonatkozott és alapvetően a korabeli szakfolyóiratokat célozta meg. Ezt azért végzem évek óta, mert a nívós, építészeti minőségű fotókkal illusztrált szaksajtót tekintették a kortársak is a legújabb építészeti alkotások elsődleges forrásának és közreadójának, és a lapok az 1920-as évek végétől kezdve, kiváló szerzők – sokszor maguk az építészek és mérnökök – közreműködésével közöltek fontos információkat a légikikötőkről. Közöttük említjük az *Architectural Record of Design & Construction*-t, az *Architectural Record*-ot és az *Architectural Design and Construction*-ot, amely a modern angol repülőtér építészetének legfőbb építészeti ismertetője volt. Külföldi híryanagjai között 1937-ben ott találjuk a Budaörsi repülőtérét is. Ezekon kívül kell megemlíteni a *L'Architecture d'aujourd'hui*-t, a *L'Architecture Nouvelle*-t a kevésbé ismert korai francia, illetve a *Der Deutsche Baumeister und Bauweise*-t és a *Die Deutsche Bauzeitung*-ot a korai német repülőtérre (München) vonatkozó publikációival.

Külön forráscsoportot alkotnak e mellett a nemzetközi aviatikai folyóiratok (köztük az általunk részletesen feltárt *Flight International Magazin (1909-)*, amelyben a nagy építészeti magazinoknál ugyan rosszabb minőségben nyomtatva, de mégis rendszeresen jelentek meg gazdagon illusztrált fotóanyagok. Mindkettőnek magyar megfelelője is volt: *Az Aero (1913-1923)* és az *Aviatika (1925-)*, amely szerényebb formában vállalta a hazai híryanagok mellett a nemzetközi kitekintést, főként amerikai és nyugat-európai (brit, osztrák, német, olasz) példákkal.

A kutatás harmadik forráscsoportját a közgyűjtemények fotógyűjteményei (*British Airways Collection, The Historic England Archive Collections*) alkották. A folyóiratok és magazinok fényképes illusztrációi mellett a fotóarchívumok gyűjteményeinek jelentősége nagyon megnőtt a kutatások során a szöveges közlemények mellett. A kutatásba újonnan beemelt közgyűjtemények ugyanis a korabeli repülőtereket dokumentáló építészeti és sajtófotográfiák azon csoportját tették elérhetővé, amelyeket nem publikáltak, vagy amelyek korabeli publikációihoz nem férünk hozzá.

Az eredeti nagyítások a nyomtatott képekkel együtt már biztosították azt az információforrást, amelynek segítségével az általunk tárgyalt modern repülőtereket le lehetett írni és elemezni. Külön választottuk a kutatások során az 1950-70-es évek közötti új repülőterekről és azok belső designjáról, enteriőrjéről szóló illusztrációkat. Ezek ugyan nem képezték a részét az eredeti kutatási tervnek, de mégis elsőrangú forrásokká váltak, mivel ennek a korszaknak az emlékei a repülőterek belső kiképzésére vonatkozóan nagyrészt elpusztultak, így minden információ hasznos, ami jellemzi az adott korszakot stílusjegyeit. Az 1945 utáni reptéri enteriőrök, a fennmaradt fényképek alapján egyenes folytatásai a két világháború közötti – közlekedési építészetet is jellemző – modern stílus letisztultságának és eleganciájának.

III./ A kutatás módszertana

A folyóirat kutatásnál korszakhatárokat jelöltünk ki. Ennek megfelelően az 1920-as évek közepétől az 1930-as évek végéig 3 időszakra osztottuk a polgári repülőter építészet 1945 előtti történetét. Ezek a korszakok nem szigorú határok voltak, hanem átjárhatók, sőt egyes problémák hatása és megoldása az egész korszakon átívelő volt.

Feltételeztük ugyanis, hogy az európai repülőter építészet első (1925-35) és második (1935-39) korszaka együttesen hatott a magyar tervezés irányára. Ehhez a nemzetközi irodalomban is kutattuk az európai repülőter építészet irányait és trendjeit, melléte kiemelten az angol modern építészetet. Utóbbit a R.I.B.A. építészeti tevékenységén keresztül kiválasztott példák alapján. A kiválasztást az indokolta, hogy a R.I.B.A (és a *R.I.B.A. Aerodrome Committee*) 1931-től fő alakítója volt a modern angol repülőter építészet reformjának, és hatása a kontinensre is kiterjedt. A magyar aviatikusok már 1930-31-től kiépítették a kapcsolatokat ebbe az irányba.

Az európai építészeti irányok alakulását abban a kérdésben is vizsgáltuk, hogy a hivatalos magyar aviatika milyen európai példák iránt érdeklődött. Ezt elsőként Bierbauer Virgil pályatervére (Budaörsi repülőter, 1937) és a kontinensbeli, elsősorban német példákra alapítottam az 1930-as évek elejéig, majd kiviteli tervét – a tervek jelentős átalakulása miatt – már az 1935-36 körüli évek angol példáival vettem össze. Az építészeti program csökkentése

ugyanis ezeket a példákat hozták előtérbe. A kontinensbeli példák között a nagyobb európai fővárosok repülőterek közül azokat használtam fel, amelyek az 1930-as évek közepétől már nemzeti repülőterekként épültek fel vagy épültek át, közéjük tartozik Budaörs is. Kíváncsi voltam még arra, hogy a jellemzően angol szakirodalom (nem számítva ide a saját repülőtereivel foglalkozó francia és német irodalmat) milyen véleményt formál a nemzetközi repülőtér építészetéről, és felfedez-e már a saját korában építészeti kapcsolatokat, analógiákat és modelleket, illetve azokat milyen összefüggésben interpretálja.

A kutatás céljai között szerepelt egy többféle keresési szempontok alapján összeállított „ADATTÁR” felállítás a folyóiratokban releváns közleményekből, továbbá egy (válogatott) bibliográfia összeállítása, kifejezetten az 1930-as években keletkezett publikációkból.

IV. / A nemzetközi repülőtér építészet kérdései és problémái a kutatás tükrében

A kutatás előre haladásával az a benyomásom alakult ki, hogy a nyugati országok korai repülőterei - bár polgári légitársaságukat az elsők között indíthatták meg - nem bizonyultak tartósak. Ezt részben gazdasági okok, részben a repülési technika fejlődése okozta dilemmák vetették vissza. Ezek mind olyan tényezők voltak, amelyek az építészet kérdéseit ekkor még részben beláthatatlan módon befolyásolták, és a magyar aviatika európai (és részben amerikai) kitekintését – más hazai példák hiányában - nagymértékben szintén ez indokolta.

Az 1930-as évek folyamán világossá vált, hogy a modern repülőterek csak egy teljesen új, a tömegközlekedésben eddig ismeretlen rendszerrel épülhetnek fel sikeresen, ennek koncepciója nagyrészt az utasforgalom, a poggyászkezelés, a kényelem és szórakoztatás köré szerveződött. Ez pedig csak az építészet rugalmasságával, új anyagválasztásával, változtathatóságával és az erre alkalmas modern építészeti stílus választásával volt elérhető. Mindez együttesen a modern életformában bekövetkezett radikális változásokra is reflektált.

A fentiekkel összefüggésben a kutatás előrehaladásával úgy láttam, hogy az 1930-as évek teljes időszakát felöleli az ennek minden tekintetben megfelelő „terminál” építészet formálódása. Mindezekre nézve fontos új forrásokat, illetve hivatkozásokat találtam. A kiválasztott angol példák - Heston, Birmingham, Jersey, Ramsgate, Gatwick és mások - valamennyien modern stílusban megújuló, vagy új repülőterek voltak, amelyeket a R.I.B.A. építészei (Dawbarn, Norman, Hill, Tiltman, Muntz) maguk publikáltak. Példájuk és építészeti megoldásaik részeivé váltak Bierbauer Virgil hatalmas repülőtér kutatási-gyűjtési munkájának, amelyet 1938-ban maga is publikált a Magyar Mérnök és Építész Egylet Közleményeiben. A szakfolyóiratok közleményei, az építészek levelezései és a külföldi tanulmányutak alapján egyértelműen bizonyítható, hogy a tájékozódás nemzetközi szintű volt.

Az építészeti szakirodalom mellé beemelt aviatikai szakirodalom ugyanakkor a repülőtér építészet trendjei tekintetében másra is rávilágított. Kifejezetten feltűntek az építészeti típusokról, modellekről és egyfajta építészeti kísérletekről szóló beszámolók, és bizonyítható, hogy nemzetközi méretekben keresik ezek újabb és újabb példáit. A sokszor hivatkozott példák között említjük Heston, Gatwick, Birmingham és Jersey repülőtereit. Valamennyinél találtunk

olyan építészeti megoldást, amelyek a repülőterek funkcionális működésére kínáltak új és modern megoldásokat (előtetők, zárt folyosók, változtatható belső falak, irányítótorny stb.).

A típuskeresés tipikus példái között kell kiemeljük a kör formájú forgalmi épületek csoportját, amely először segített megoldani a forgalmi torlódás kérdését, ez a probléma számos korábbi épület lebontásához vezetett. Budaörs és az angol repülőterformák alapján arra a következtetésre jutottam, hogy a magyar repülőter építészet figyelme – legalábbis Budaörs ezt mutatja - a kontinens példáitól egy időre az olcsóbb fenntartású és kisebb repülőterek angol példái felé fordult.

V./ Az elért eredmények, a kutatás értékelése

1.

Az ideai és a korábbi pályázattal az volt a célom, hogy a Budaörsi repülőter helyzetét nemzetközi térben, európai (és később amerikai) kiterjesztésben is meghatározzam és ennek eredményei egy nagyobb publikáció önálló fejezetét alkothassák majd. Az ösztöndíjjal lehetőséget kaptam arra, hogy a korabeli, az 1925-1940 között megjelent építészeti szakirodalom folyóirat és magazin állományának jelentős részét áttekintsem. Ennek során átfogó képet kaptam ennek a korszaknak a legjobb minőségű építészetéről, különböző épülettípusokon keresztül. Ezzel együtt szélesebb ismereteket szereztem a felső középosztály életstílusáról és ezen belül az építészeti minőség iránti igényeiről. A korabeli folyóiratok publikációs anyagai mindezek mellett arra világítottak rá egyértelműen, hogy a nemzeti repülőterek – és a róluk készült fényképek – Európa szerte milyen magas minőségben közvetítették ezt a miliót.

Meglepetés volt az 1909-ben alapított angol *Flight* aviatikai magazin, mert a vártnál gazdagabb és tartalmasabb közleményei voltak repülőterekről. Sűrű, heti megjelenése és nagyon korai indulása miatt nagymennyiségű sajtóanyag áttekintése vált szükségessé, de a szűk időkorlát miatt - csak a legfontosabb évekre (1930-as évek közepe) vonatkozóan sikerült elvégezni a folyóirat áttekintését és elemzését.

Különleges élmény volt eljutni olyan gyűjteményekbe (*British Airways Collection, The Historic England Archive*) amelyek jelentős képi dokumentumokat őriznek ebből korszakból, és különleges lehetőség volt eredeti fényképek alapján tanulmányozni olyan repülőtereket, amelyek a magyar kutatás során már ismertté váltak a számomra. Ezzel a kutatási időszak korábbi időhatára kitolódott ugyan - és bár még így is csak egy vékony időszívet érinthetett -, az mégis fontos adalékkal szolgált a vizsgált repülőterek utóéletének építészetéhez. Szerencsénem tartom a kutatás időszívének kitolását 1925-1945-ig, mert kiderülhetett, hogy ezt az időszívet számos átfedés és közös akadályok határozták meg, előképek és utóhatások is származtak belőle, szűkebb lehatárolás nem lett volna indokolt.

Kutatásom fontos új eredményének tartom azokat a publikált értékeléseket, amelyek egy egységes épülettípus megteremtése irányába mutatnak. Elsősorban azért, mert ezek a magyar anyag feldolgozásánál legfeljebb egyedi példaként jelentek meg, miközben a magyar aviatika nemzetközi kitekintése a külföldiekével azonos pályán mozgott. E tekintetben nem volt

hátrányosabb a helyzete, sőt az adott körülmények között is képesek voltak arra, hogy európai megoldásokkal szolgáljanak (Budaörs, körépület).

2.

Hiányként kell elkönyvelnem, hogy feltáratlan dokumentum csoportok továbbra is vannak, miközben az összefüggések feltárása és jobb megértése a kutatás mélyítését kívánja meg. Ide tartozik a képi forrásanyag még kiterjedtebb feltárása (további olasz, holland, német, amerikai példákkal), és azok katalógusba történő rendezése és feldolgozása.

A képek, részletfotók topográfiai értékelése fontos építészeti kapcsolatokat, megoldásokat mutatott meg és tárt fel előttem már eddig is, folytatása éppen ezért szükséges lenne.

VI./ A pályázat hasznosulása

A pályázattal elvégzett kutatás hasznosulását abban látom, hogy sikerült a magyar repülés történetére, azon belül a repülőtér építészeti kérdésekre vonatkozó szűk forrásokat eddig nem vizsgált nemzetközi kontextusban elhelyezni. Ez azért fontos, mert ebben az építészeti körben a Budaörsi repülőtér, mint a korszakból szinte egyedül fennmaradt repülőtér felülreprezentált, mivel a többi példát, tervet nem ismerjük, így ezt a megvalósult repülőteret kellett nemzetközi térben elhelyezni. Ez ugyanakkor szükségszerűen szerencsés választás is, mivel Bierbauer nemzetközi felkészültsége vitathatatlan és – kevés más aviatikus mellett - igazolhatta a magyar aviatika nemzetközi kapcsolatát.

A kutatás során használt legfontosabb cikkeket, publikációkat Adattárba rendeztem. Lásd a kutatási jelentés bővebb verziójának „Adattár” mellékletét.

Végül ki kell térnem a kutatás amerikai vonalára. Az amerikai repülőtér építészet kapcsolódásaira vonatkozó dokumentumokkal (előadásokkal) először a magyar források kutatása során találkoztam, majd az első pályázatom idején már tudatosan gyűjtöttem az erre vonatkozó adatokat, utóbbit Graham Dawbarn amerikai tanulmányútjának (1928) úti jelentésével kapcsolatban. Az amerikai analógiákkal való foglalkozás az eddigi pályázataimnak ugyan nem volt feltétlen része, mégis azért tartottam szükségesnek, mert a magyar aviatika legkorábbi útkeresése az amerikai repülőtér építészet európaiktól teljesen eltérő léptékű és gazdasági háttérű fejlődéséből indult ki. Ennek eredményei – a R.I.B.A. közvetett kapcsolatával - már 1931-től nyomon követhetők a korabeli magyar építészeti fórumokon. Éppen ezért kutatásaimat az amerikai repülőtér építészet fejlődésének több, ezzel összefüggő aspektusára is szeretném kiterjeszteni. Ebben nem csak a magyar aviatika által is átvett amerikai repülőterek és hangárok lényegesek, hanem mindazon elemek megjelenése, amelyek az 1930-as évek végére kikristályosították a repülőtér építészet funkcionális és építészeti struktúráját, és amelyek hangsúlyozottan előre mutatóak voltak. Úgy érzem, hogy a kutatási témám az európai és amerikai struktúra összehasonlítható ismeretével, végsős soron az európai és amerikai szerzők saját és egymás építészetéről alkotott véleményével válhat teljessé, a kutatás hasznosulásához tartozik ennek a kutatásnak a későbbi folytatása is.

Köszönöm a Klebesberg Ösztöndíj bizottságnak kutatásaim támogatását, amely komoly ösztönzést adott a számomra magyar repülőtér építészettel foglalkozó kötet előkészítéséhez.

Budapest, 2024. március 18.

Dr. Csengel Péter kutató

