



a „fokozatosan emelkedő sztilobat” (alépitmény), melyből lendületesen tör a magasba a fő tömeg, amelyet aztán szintén lépcsőzetes, csúcsos koronázás zár le – közelebbi példa a Szovjetunió ajándékozta Kultúra és Tudomány Palotája Varsovában. Ez a fajta komponálás (set-back rendszer a korai amerikai felhőkarcolóépítészeten) alkalmas kizárólag az olyan épületformák kialakítására, amelyek visszatükrözik a kommunizmusépítő kor levegőjét, optimizmusát, fokozatos, céltudatos előrehaladását. A helyek kijelölésén túl a pregnáns feladatmeghatározás ellenére nálunk nem került kivitelezésre a nagy példaképhez még csak hasonlítható opusz sem; leginkább a Palcsik Sándor – Virágh Pál tervezte Ganz vagongyári irodaépület idéz moszkvai reminiscenciákat a Könyves Kálmán körúton (1951–1954).

Fent a A moszkvai Állami Egyetem épülete a Lenin-hegyen, színezett perspektívája; középen és lent Ganz Vagon- és Gépgyár igazgatósági épülete építés közben (1952/3) és az elkészült ház a VIII. k. Könyves Kálmán krt. és Vajda Péter u. sarkán, 1954

Major Máté 1953-as tézise szerint „a feladat megoldásában fontos szerepet kell betöltenie a ragyogó szocialista jövő korlátlan lehetőségére való állandó gondolásnak”, ám az események más irányt vettek. A Budapesti Pártbizottság és a Fővárosi Tanács 1955. február 11-ei együttes ülésén tárgyalta az általános városrendezési terv újabb verzióját. Az előadó Preisich Gábor volt, az „összefoglaló ismertetés” stílusa – miként a munka maga – visszafogottabbá vált, eltűnt belőle a korábról ismert heroikus pátosz.

A terv (csupán keret már) célja – fogalmaz az irat –, hogy „biztosítsa a népgazdasági beruházásainknak a fővárosban egységes elgondolás szerinti, gazdaságos, a lakosság egyre növekvő anyagi és kulturális igényeit kielégítő épületek (megugrott a »Cs« – csökkentett komfortfokozatú lakások száma ...) elhelyezését, illetve létesítését”. A városépítészeti kompozíció – nemes egyszerűséggel – szép legyen, s a város-testből kiemelkedő néhány építészeti hangsúly tömege és magassága sem haladhatja meg a Parlamentét, Bazilikáét!

Tulajdonképpen a Nagy Imre miniszterelnöki pozícióba kerülését megelőző hetekben hamvába holtak a nagyívű elképzelések, ugyanis a döntő faktor, hogy 10 év alatt 60 ezer lakás épüljön meg, már az ankét idejére eltűnt a dokumentumokból, s a Központi Vezetőség titkársága lefektette: a főváros „fejlesztésének alapja a II. ötéves terv”. A népgazdaság távlati tervezésének elégtelen voltára 1956 elején a téma le is került a napirendről.

Az ankét napjaiban, 1953 őszén a friss Ybl-díjas mesterek kiadták a mesteriskola első ciklusának tervfeladatait – a magyar építőművészek mesteriskolájának gondolata Lechner Ödön nevéhez kapcsolódik, megvalósulása fél évszázadot váratott magára. Egy évre rá, még a decemberi (alább tárgyalandó) moszkvai Hruscsov-beszéd előtt értékelésre került az anyag. A kiállításon is bemutatott tervezetek számos ponton túllépték a szocreál kánon zsinórmértékét, s nem véletlenül vert visszhangot a *Magyar Építőművészet* 1955/1–2-es száma (lapzártá: január 7.), melyben részletesen publikálták a munkákat. A tanítványok sorában a későbbiek számos jelentős építészt találjuk: Gádoros Lajos Zalaváry Lajost instruálta; id. Janáky István Mikolás Tibort, Callmeyer Ferencet és Molnár Pétert; Károlyi Antal Scultéty Jánost; Rimanóczy Gyula Vass Antalt és Cs. Juhász Sárát;

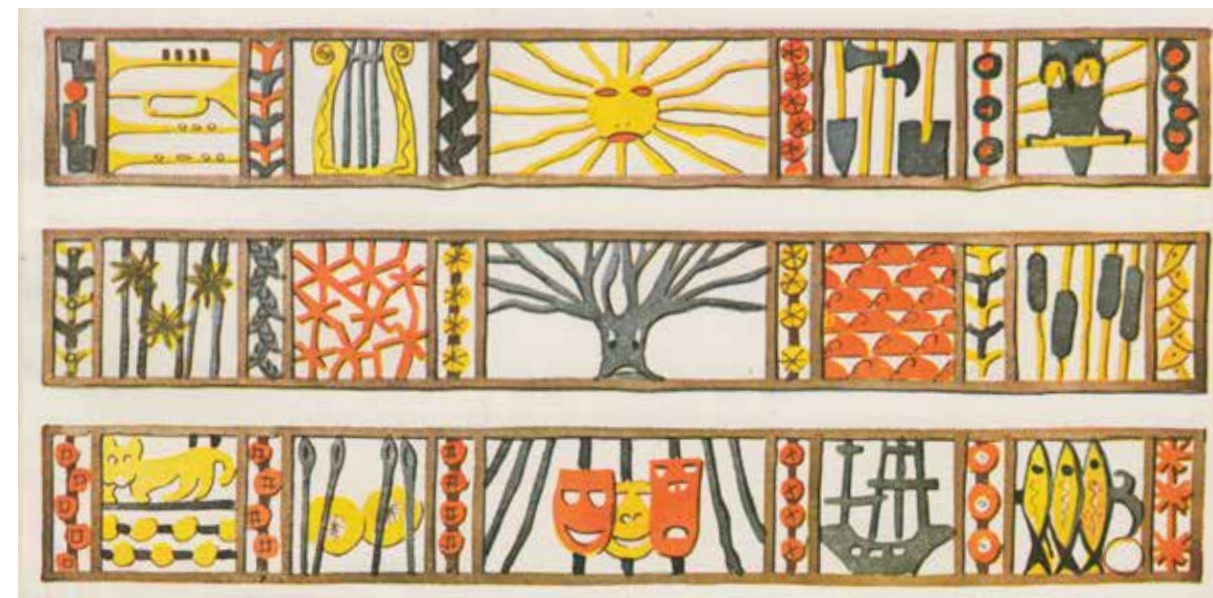
a Kossuth-díjas Weichinger Károly (1893–1982) Németh István és Hornicsek László belsőépítészeket; Nyiri István pedig Csaba Lászlót és Farkas Ipoly (ipari)építészt. Mikolás Tibor és Molnár Péter munkáiban (pl.) szélsőségként jelentkezett a „modernizmus gondolkodásmódja”. Mindenekelőtt azonban a Weiner Tibor irányítása mellett dolgozó Jánossy György alaprajz- és homlokzatvariációihoz csatolt *A lakásépítésről* szövegezése volt problematikus. A lakásépítés „munkánk gerince, tömegessége és az ebből adódó városalkotó szerepet miatt”. Ezért a cél olyan lakások építése, melyek a lakók „minden igényét kielégítik!” A tervező az „ideológiai tévedések útján” járt – a kívülről jött bírálat szerint –, mert „metafizikai” szemléletéből fakadt a célban megjelölt „abszolút és örökérvényű értékek” feltételezése.

Kotsis Ivánt (1889–1980), a köztisztviselőben álló műegyetemi tanárt 1948 nyarán elbocsátották. Az indoklás a *Szabad Nép* július 24-ei számában volt olvasható a „tudományosan elmaradt professzorok” alcím alatt: azok „szúrtak szemet, akik tudományos elmaradottságukkal szakképzett és demokratikus mérnökök kinevelődését akadályozzák. Így Kotsis Iván, az épülettervezési tanszék professzora, aki a hallgatóságot elmúlt építészeti formák tervezésére kény-

széri.” Az igazi szatírája a dolognak – írta Kotsis *Életrajzom* című munkájában – ezután következett be: a „bolsevista kormányzat üldözni kezdte a korszerű felfogást az építészetben és hivatalos stílussá tette »az elmúlt építészeti formákat«, méghozzá ázsiai variációban”. (A megjegyzés zárásával nem érthetünk egyet.) Mindazonáltal, amit 1944-ben írt az építészképzésről, az az intézményesített mesterképzés vezérfonala is lehet egyben: „Elv, hogy mindenki olyan irányban tervezzen, amilyenhez kedve és adottsága van; kimondott iránya a tanszéknek nincs – ilyen csak a tanszemélyzet tagjainak lehet (és kell is lennie), de csakis saját tervezői munkaterületükre; másokat a saját felfogásukra reákkényszeríteni nem szabad. Úgy kell a tervezést tanítani, hogy a hallgatókban szunnyadó építőművészi hajlam a saját vonalában kifejlődhessék és kibontakozhassék, anélkül, hogy eredeti irányától eltérülne: nekünk csak esztétikai vágányokat kell részükre lefektetni, azokon a területeken, amelyeken egyénenként haladni kívánnak.” Nem specialistát kell nevelni, hanem elasztikus gondolkodású építészt, aki az adott feladat, megbízás teljesítésében megtalálja az optimális megoldást. („Csak az építész látja az egészet, ... A művet ő teremti, mint egy Isten.” Madách: Az ember tragédiája XII. szín)



Ifj. Janáky István: Tárolódoboz (terv) az Építész Mester Egylet – Mesteriskola 1953–1960, 1970–2000 ciklusában részt vettek munkáit bemutató képes levelezőlap sorozatának őrzésére.



Skultéty János: Dekoratív mellvédrcs gyermekjóléti intézmény számára, 1953–54



A MÉMOSZ-székház építkezése. Az irodaszárny udvari homlokzata, a háttérben a Regnum kupolája

FAV Stadion állomás épés közben, 1952-53



Földalatti - városszerte

S át a Duna medre alatt. Az elavult régi rendből, szebb, jobb jövő felé halad.

(Metro, részlet, írta K. A., a beruházás központi faterlepének segédmunkása, Metro című üzemi lap, 1952.)

Urbanisztikai szempontból (itt most eltekintve a lakótelepektől) Budapest rendszerspecifikus átalakításának kísérletéből két mozzanatot emelünk ki.

Az egykori Aréna (ma Dózsa György) út kiszélesítése (85×360 m, katonai szükségrepülőtér?) a Múcsarnok és az Ajtósi Dürer sor között felvonulási útvonallá – építészeti terv: Gebhardt Béla (1901–1990) –, melynek során felállították a Sztálin-szobrot a Városligeti fasor tengelyében, Mikus Sándor (1903–1982) alkotását, építész (talapzat) Gábel Frigyes. A munkálatokkal párhuzamosan lerombolták, felrobbantották a Damjanich utca torkolatát lezáró Regnum Marianum plébániatemplomot, a *damnatio memoriae* klasszikus hazai eseteként. A Kotsis Iván tervezte (1926) görögkereszt

alaprajzú, kupolás-memorábilis, neoromán épület a kommunálói szabadulás emlékezetét is őrizte, miként a Montmartre-n a Sacré-Coeur (1871, 1876–1919 – Trianon után Párizs helyett inkább úgymond a Szent István-kori francia példákra történt a hivatkozás, Aquitania, XII. sz.). Mindszenty József bíboros *Emlékirataim* című munkájában szintén erősítette azt a városi legendát, hogy Sztálin csizmája a Regnum oltárának helyére tapos: „Rákosiék lerombolták ..., hogy helyére Sztálin monstruózus szobrát állíthassák”.

A másik a Földalatti Gyorsvasút építkezése. Minisztertanácsi határozattal (2018/1950) indult 1950 őszén, és volumenében a sztálinvárosi után a második legnagyobb hazai beruházás volt. Fontos szerepet tulajdonítottak a metróhálózatnak. A kapitalista várost feszítő antagonisztikus ellentmondás – city, villanegyedek kontra a proletárok lakta külvárosok és gyárak vidéke – oldásának eszközt látták benne. Szolgáltatna munka- és lakóhelyek közötti gyors közlekedést, ami segítheti a társadalom fellendülését, mert nem rabolna időt az egykori munkásmozgalmi követelésben megfogalmazott 3×8 óra – munka, szórakozás (művelődés), pihenés – keretéből.

A tervezés 1949-ben indult meg. A nyomvonal az Astoria állomás elhagyása mellett a kormányzati negyeden átvetve, a két fő pályaudvart, a Keletit és a Délit kötötte volna össze. A kiindulópont még a felszínen a Népstadion álló-



más volt. Nem véletlen, hogy műépítészeti szempontból csaknem teljesen befejezték a Nyiri István tervezte tükröszimmetrikus elrendezésű, kétkupolás lejárat csarnokpárból álló reprezentatív, összművészeti „fegyverzetet” felvonultató együttest. Mélyállomást itt még nem kellett építeni, mert az alsó (peron) szint nyílt kiemeléses módszerrel, keszon alkalmazása nélkül épülhetett. Nyiri kiinduló verziójában aszimmetrikus, egykupolás, modern stílusú komplexumot rajzolt fel, az eltérő forgalmi terhelésnek megfelelően (Stadion, Hungária krt.). Az alsó szint peronokat három karcú pillérsorral tagoló 4 vágányos tere őrzi az eredeti koncepciót. Az építkezést – minthogy nem voltak kivitelezői tapasztalatok – szovjet szakértők is felügyelték. Georgij Mihajlovics Orlov (1901–1985) Sztálin-díjas építőművész esztétikai szempontból tette vizsgálat tárgyává más objektumok társaságában az épülő állomást, és „kozmodolita maradványnak” minősítette, hogy a föld feletti előcsarnokban az áthidalások vizuálisan üvegfalra támaszkodtak. Az állomás architektúrájának részben elkészült plasztikai rendszerre összekapcsolódott volna a stadion, zömében sportolókat és sportágakat, többségüket alumínium („magyar ezüst”) szobrokban felvonultató dromoszán át a sportlétesítménnyel. Az állomás egységes ikonográfiai programja – körplasztikák, reliefek, falképek, mozaikok – „felszabadult

életünk szépségét” dicsérték, a sport, a testnevelés, a Munkára Harcra Kész (MHK) mozgalom gondolatkeréből merítették témájukat. A művészek-művészpárok munkáját Medgyessy Ferenc hangolta (1885–1958) össze, ugyanezt a feladatot a stadionnál Pátzay Pál (1896–1979) látta volna el. Pátzay sportlovása a Margit híd budai hídfőjében áll, Kerényi Jenő Szocialista művészet szobrát Gárdonyiban állították fel, Kocsis András Teniszezője, Ungvári Lajos Labdarúgója és Kamotsay István Vívója Dunaújváros sporttelepére került.

Mások mellett Szőnyi István a mezőgazdaság és sport témában alkotott pannót a lépcsőházi terekbe. (Szőnyi Domanovszky Endrével monumentális, a szocialista mezőgazdaság fejlődését bemutató falképsorozatot készített a moszkvai állandó mezőgazdasági kiállítás Weichinger Károly és Körner József tervezte, a felső-magyarországi pártázatos reneszánsz hangulatát idéző, végül is nem kivitelezett – nem volt rá fedezet a költségvetésben – magyar pavilonja számára, 1951.)

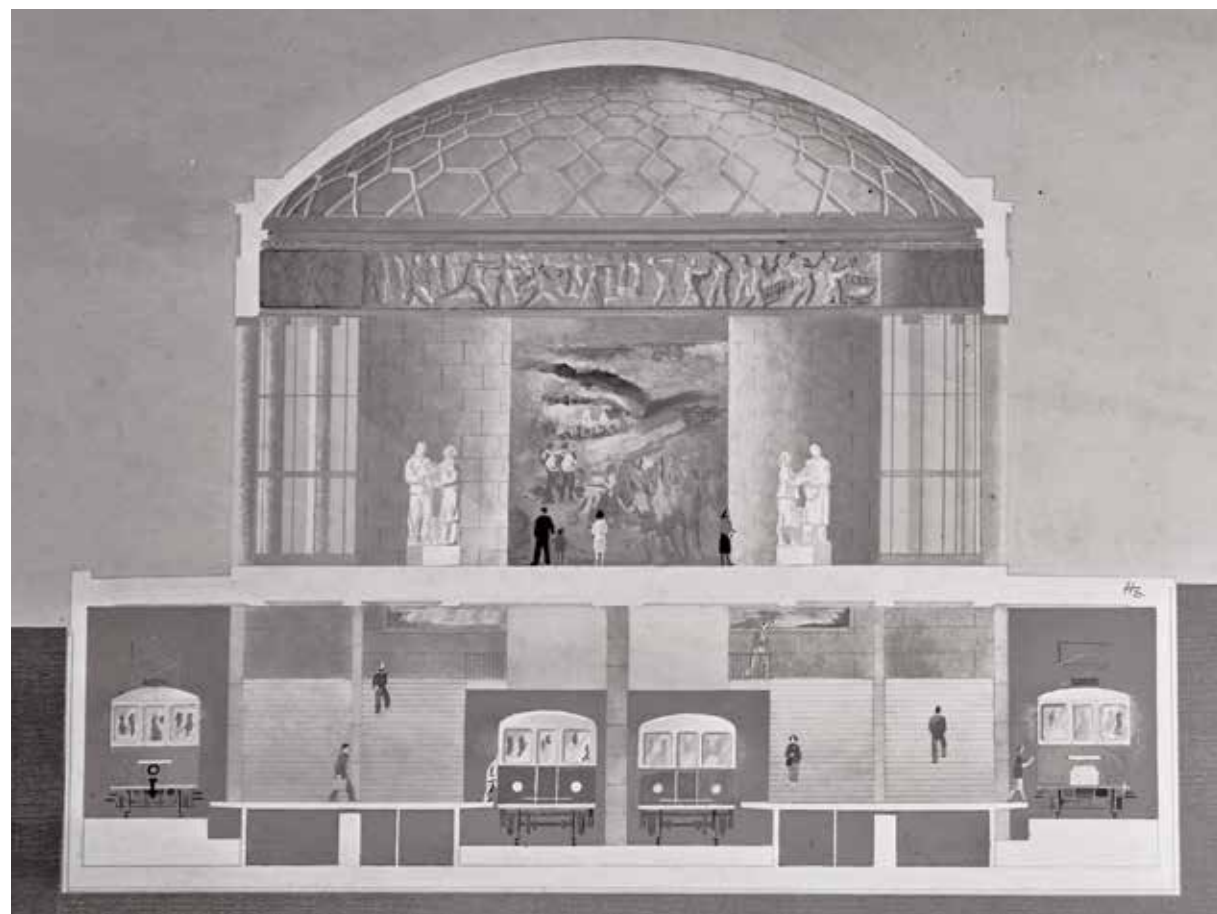
A Népstadion még mint centenáris (1848) stadion kezdett formálódni a tervezői rajzasztalokon 1948-tól. Az Ifj. Dávid Károly és munkatársai tervezte alkotás – statikus, szerkezet-tervező Gilyén Jenő – számos időpontbeli módosítást követően 1953. augusztus 20-án nyitotta meg kapuit. Kettős arcú a műtárgy: a lelátótribün szükségképpen konstruktivista megoldású, még ha a pilonokat, lépcsőházi tornyokat dekoratív műkőrácszat burkolta is. Az ún. öltözőépület – jellegzetesen szocreál belső és bútorzata Németh István színvonalas munkája – rusztikus kváderkövekből falazott tornya, miként a lelátó karéja, befejezetlen maradt. A fejépilet – szemben vele az ÁVH előírásainak megfelelő, alagúton át is megközelíthető dísztribün – „komoly dórikus” hangvételi, arányrendszere a XVIII–XIX. század fordulójára forradalmi építészet hagyományát eleveníti fel. A főbejárati ívezetben két dór oszlop emel egy masszív, fogrovattal tagolt architrávot (gerendázat), az olimpiai öt-



Balra Ambrózi Sándor-Stöckert Károly: A Béke Örei, 21 m hosszúságú körrelief kompozíció (részlet) a Népstadion állomás nyugati kupolájának gerendázatán, 1952-53

Jobbra Kerényi Jenő „mezítlás” Szocialista művészet című szobra

Nyíri István: FAV, Stadion állomás, a lejárati pavilon keresztmetszete, 1951



Németh István: fotel a Népstadion egykori bútorzatából (1953)



karikás emblémával. A teljes kiépítése esetén 100 ezer főt befogadó létesítményben még egy, egy stadionos olimpia rendezését is remélték. A nép stadionja kétségtelenül fizikailag elavult, elhasználódott, elbontották (2016). A toronyépületet megóvták, felújították, egy szintet ráépítettek – „kortársi elem” –, igazodva a születő aréna léptékéhez.

Az új, a „nemzeti stadion”, a Puskás Aréna Skardelli György alkotása (2019) „pontosan a régi stadion helyén épült”, a pilonok a pilonok helyén; őrzendő a helyet és szellemét, s ezzel együtt tonnaszám építettek be a régi bedarált bontási törmelékéből. Az anyagában megőrzés elve a műemlékvédelem (ad acta?) chartáinak a világa – igaz, tételezen az elbontott stadion nem volt műemlék.

A metróépítkezés kezdetben ásóval, lapáttal, kötéllel, vödörrel zajlott. Az emberek a frontokon lelkesedéssel és „melegsákváltással” pótolták a korszerű munkaeszközök hiányát. Majd keszonban az indokltnál magasabb túlnyomásban, a koporsó-csillék árnyékában, a szerelvények számára a lehetséges legszűkebb keresztmetszetű alagutakban. A korszakban talán óvóhelyi célokra használható alagútszakaszok készültek csak el. S megkezdődött az Akadémia utcai pártközpont és a Szabadság tér térségében egy központi, a felső vezetést szolgáló (atombiztos?) óvóhely kiépítése is.

A Nemzet Főtere, a Kossuth tér nem csupán a földalatti vasút építése, de a szoborcsere és szoborállítások kapcsán is kitüntetett jelentőségű volt. Horvay János 1927-es



Kossuth-emlékművét 1952-ben felváltotta a Kisfaludy Strobl Zsigmond, Kocsis András és Ungvári Lajos alkotta „optimista” mű. A tér déli oldalának építészeti lezárására a Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1928-ban bízta meg Hüttl Dezsőt (1870–1946) a Kossuth tér déli oldalának építészeti lezárására, a keleti szakasz megvalósult 1929-re. Gádoros Lajos és társai tervezésében (1952) a Hüttl-féle homlokzatot tükrözték a hiányzó nyugati szárnyra, bezárva a térfalat. Középtengelyben nyitották meg a metró bejáratát, három szintet átfogó diadalív motívumában, mely a diadalmas magyar szabadságmozgalmat jelképezte volna; a tondókban 1914 és 1945 dátumokkal. Az üres telken a METESZ székházát Pintér Béla alkotta meg (1969–1973). Az időszak egyik legjobb irodaházát a közelmúltban bontották el – szerkezete „amortizálódott” –, s az újat, a „korszerűbbet”, a Szabad György-irodaházat, a Hüttl elképzelt faszád mögé rejtette Vadász Bence (2020).

A PB a népgazdasági beruházások volumenének csökkentése okán 1954 elején jegyzőkönyvben rögzítette, ügyelni kell arra, nehogy a dolgozók a Földalatti Vasút (FAV) állagfenntartó munkálatai során „lelkesedésüktől” vezéreltetve kárt okozzanak „felesleges beruházások eszközésével”!

Révai az emlékezetes vitában 1951 tavaszán a moszkvai és a párizsi metróvetette össze, hogy bemutassa, az „osztály-

társadalmak” és a „mi építészetünk” közötti különbséget, mindenekelőtt a reprezentáció szempontjából. A párizsi metró rideg funkcionálisága a „sivárságnak, a reménytelenségnek, a robotnak” az érzését táplálja a munkába menő, munkából jövő dolgozóban.

Ellenben a moszkvai? Fényűzésével azt fejezi ki, hogy a „Szovjetunióban akkor is ünnep van, amikor nincs vasárnap”.

Minisztertanácsi határozattal indították újra 1960-ban a metró tervezési munkálatait. A kiürített Népstadion állomás épületegyüttesét visszabontották a hatvanas években, „funkciójának megfelelő” utódja megépítésekor. Itt a metróállomás és a FAV irodaháza létesítményének építésztervezője Murányi Sándor volt (1968).

A Moszkva (ma Széll Kálmán) téren a felszín feletti állomás – az eredeti elképzelés vasbetonkupoláját légi-bombázás kivédésére méretezték – a metró átadásának második szakaszában épült meg 1972-re. A ferdesíkú, vasbeton legyezőbe rendezett lezárású, üvegfalaz lejárati csarnok tervezett pavilonegyüttes részét képezte (s napjainkra ennyi is maradt meg belőle). A tervező, Czeglédi István az 1970-ben megnyitott Deák téri állomáskomplexum építészeti kialakításának elismeréseképpen nyerte el Ybl-díját 1977-ben.

Balra a Népstadion megnyitása, első napi bélyegzés, 1953. augusztus 20. A rajz a 100 ezer főt befogadó Olimpiai stadiont ábrázolja; jobbra az elbontott Népstadion helye; a megőrzött bejárati öltözőtorony és a 16 elemből álló dromosz-szoborpark (Ifjúság útja, 1953–58); lent a megújított torony

