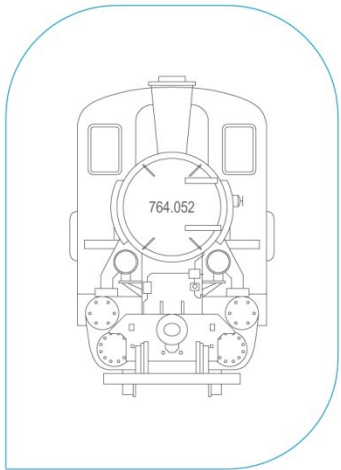




A KÖVETKEZŐ ÁLLOMÁS:

TDK2014

IPARI ÉS MEZŐGAZDASÁGI ÉPÜLETTERVEZÉSI TANSZÉK

IDENTITÁS ÉS KULTÚRA SEKCIÓ

SZERZŐ: Sági Gergely

KONZULENS: Vasáros Zsolt DLA



TARTALOM

ELŐSZÓ.	3
A KÖRNYEZET.	4
AZ IGÉNY.	5
A KONCEPCIÓ.	8
A RENDSZER.	9
MIKHÁZA.	12
ZÁRSZÓ.	14

ELŐSZÓ.

A Vasút.

Mit jelenthetett a vasút a falunak 100 éve?

Haladást? Modernizációt? Lehetőséget? Összeköttetést a külvilággal, új távlatokat, új munkahelyeket, egy más jövőt? Esélyt az életben maradásra?

Talán mindezt egyben.

És mit jelenthet a vasút a falunak ma?

Valószínűleg pontosan ugyanazt.

És mi a különbség?

Hogy a vonat, most először a történelme során, megállhat Mikházán.

Az állomás épülete éppen ezért nem feltétlenül a faluhoz, a népi építészet hagyományaihoz, anyagaihoz és struktúráihoz képest határozza meg magát, sokkal inkább a vasút jelentése, a vasúti épületek egyszerre praktikus és brand-szerű standard jellege és az ehhez kapcsolódó, ebből következő egyedi, félreismerhetetlen, de mégis végtelenül sokszorosítható elem mindenki számára egyértelmű jelentéstartalma alkotja a koncepció alapját.



A KÖRNYEZET.

Mikháza. Ez az alig párszáz lelkes kisfalu a Nyárád völgyében, Marosvásárhelytől alig 40 km távolságban található, és valójában majd minden aspektusában megfeleltethető a székelyföldi faluról alkotott általános sztereotípiáknak.

Öregedő, önálló közigazgatás és valós gazdasági esélyek nélkül lassan kihaló és eltűnő település, ami lepusztult érintetlenségében őrzi még ugyan a báját, de egyre nyilvánvalóbb, hogy legalábbis csoda lenne szükséges ahhoz, hogy éveken belül ne csak lakatlan romhalmazként álljon az út szélén.

És Mikháza úgy tűnik, elérheti a maga csodáját és élő bizonyíték lehet arra, hogy ha egy falu ügyesen használja ki a lehetőségeit és megvan hozzá a kellő tenni akarás és támogatás. Igenis lehet fordítani még egy ennyire kilátástalan szociológiai és gazdasági helyzetből is.

Mert Mikházán vannak lehetőségek bőven. Például visszaszámolva éppen a pusztuló falu érintetlensége: az évtizedek (századok?) óta tartó stagnálás és agónia okozta azt, hogy ma még mindig közel érintetlen az eredeti település szerkezet, de számtalan esetben maga az épületállomány is. Kiemelkedő, erdélyi szinten jelentős műemléke az egykori ferences kolostor, ami a maga nemében a második legnagyobb ilyen épület egész Erdélyben, valamint komoly

építészettörténeti–művészettörténeti emléket is képvisel. A harmadik sarkallatos pontot pedig a falu határában található római kori emlékek jelentik.

Tulajdonképpen ez az, ami jelen állapotában a falu fejlődésének motorja lehet. Bár már régebben is folytak ásatások a területen, valójában igazi jelentőséget az itt folyó munka csak 2013 nyarán, a Maros Megyei Múzeum mentorálásával elindított Roman Limes as Cultural Landscape (RLCL) intenzív program során kapott. Ennek keretében három országból (Németország, Magyarország és Románia) 40, majd idén, egy évvel később, már több mint 70 régész, építész, restaurátor és geofizikus hallgató és oktatóik dolgoztak a kukoricásban található egykori határőr erőd és a hozzá tartozó település és fürdő feltárásán, valamint a falu felmérésén és további beavatkozások előkészítésén. Természetes, hogy a soha nem látott mozgás és pezsgés, ami egy hónapig felrázta a falut, fura, mármár kusterica-i álmából a helyieket is foglalkoztatni kezdte, és a kezdeti tartózkodó bizonytalanság után lassan egyfajta támogatássá vált. Ez azért különösen fontos és megkerülhetetlen pontja a történetnek és mindennek, ami ezután még következhet, mert alapvetően az, hogy semmilyen szép gondolat és távolról, a „városi értelmiség” önmámításában megszülető „segíteni akarás” nem ér semmit akkor, ha a közösség azt nem fogadja be, nem támogatja és nem vesz benne részt. Szerencsére úgy fest, hogy Mikháza lakói nyitottan tekintenek az



eseményekre, a második alkalommal megrendezett mikházi fesztiválra (aminek külön kiemelt célja az ásatás promóciója) és mindenre, amire ezek alapján számíthatnak. Ezen a ponton valószínűleg nem lehetne túlhangsúlyozni a helyi születésű és elkötelezett lokálpatrióta Széllyes Ferenc Jászai Mari díjas színművész szerepét, aki a Csűrszínház igazgatójaként már évtizedek óta küzd a faluért és rendszeres nyári rendezvényekkel, előadásokkal próbál tenni a falu életének fellendítésért, és azért, hogy a település újra megjelenjen a régió térképén. Hosszú távú célja, hogy egyfajta kapolcsi mintát követve olyan kulturális kínálattal tudja a falut megtölteni, ami előbb–utóbb akár az egész nyárádmenti vidéket is képes lenne felrázni és visszahúzni a szakadék széléről. Ebben pedig tökéletes partnerre lelt a Limes program szervezőiben és a falu széli feltárás régészeti parkká alakítása is tökéletesen illeszkedik a koncepcióba.

Rendkívül szerencsés helyzet az is, hogy a rövid ideje elindított, de annál látványosabb és aktívabb működést mutató projekt felkeltette a település vezetőinek érdeklődését is, akik a támogatják a folytatást és a fejlesztések körének további bővítését, ami a közösség támogatása mellett szintén elengedhetetlen, mert csak ez képes szavatolni a megfelelő gazdasági háttérrel az események számára.

És pontosan ennek, a további lehetőségek keresgélésének az eredménye a jelenlegi munka alapjául szolgáló igény is.

AZ IGÉNY.

Mikháza megközelítése jelenleg közúton, a Marosvásárhelyet Szovátával Nyárádszeredán át összekötő útról lehetséges. A falu elhelyezkedés ebből a szempontból szerencsés, mert nagyjából a két, turisztikai szempontból is nyilvántartott város között nagyjából félúton található, lényegében 20–30 perc autózással elérhető, azonban nem a főút mellett fekszik, hanem arról letérve, aszfaltozatlan, poros út vezet a faluba.

Azonban az út mentén húzódik az egykori Vásárhely–Parajd keskeny nyomközű vasút vonala is. A vonalat 1912–15 között létesítették és egészen a '90-es évek közepéig működött. Valójában annak elterjedése óta sosem lehetett alternatíva az autós/autóbuszos közlekedés számára, mivel a korabeli menetrend tanúsága szerint a teljes menetidő a két végállomás között a 70-es években 5 óra és 40 perc volt, ami csekély teljesítmény, még azt számítva is, hogy a megnyitása óta változatlan gépparkot és vagonokat üzemeltettek a vonalon. Pontosan ebből és az egy vágányos közlekedésből adódóan összesen napi 6 vonat közlekedett (három oda és három vissza), ami annyira nem volt sem fenttartható, sem pedig gazdaságos, hogy a CFR (Román Államvasutak) 1997-ben a vonal teljes bezására mellett döntött. Közel 10 év pusztulás után egy magánbefektető kezébe került, ami még megmaradt, aki pedig ahelyett, hogy felszedette volna



a még meglévő síneket és vasnak eladja, látott benne annyi fantáziát, hogy a Szováta és Vármező közötti egy megállónyi szakaszt újra üzembe helyezte az egyetlen megmaradt és használható mozdonnyal és a hozzá tartozó 3 vagonnal.



Kis lépés ugyan, de legalább ez biztosította a vasútvonal legalább részleges fennmaradását. A befektető ezen kívül a vonal megvásárlásakor hosszútávú céljaként az egész vonal újranyitását és turisztikai célú felhasználását tűzte ki, aminek pontosan meghatározott időbelisége nincsen, ugyanakkor határozott szándéknak tűnik, ami

mögül nem is annyira az akarat, sokkal inkább a megfelelő gazdasági háttér és a várható megtérülés ígérete hiányzik.

Ezen a vonalon elindulva adta magát a lehetőség, ami kapcsán a pusztuló, de hosszútávú akár újranyitandó vasútvonalat integrálni kellene Mikháza hosszútávú fejlesztési koncepciójába. A vonal tulajdonosával egyeztetett tervek szerint így a következő fejlesztési lépésként elképzelhető volna, hogy a kisvonal újra járjon a Vármező és Deményháza közötti szakaszon is, ami további 4 állomással bővítené a vonalat (Nyárádremete, Nyárádköszvényes, Mikháza és Deményháza). Felmerül a kérdés, hogy miért szükséges a Mikházához képest Vásárhely felé eső következő faluig elmenni, miért nem elegendő Mikházáig újranyitni a vonalat? A válasz pedig abban a furcsa tényben rejlik, hogy Mikházán a vasút működése során sosem állt meg a vonat.

Mikháza jelentősége a 20. században annyira kevés volt, hogy sem az építető MÁV sem a későbbi üzemeltető CFR nem érezte semmilyen okát annak, hogy Mikházán állomást létesítsen, így a derék helyiek legfeljesebb a kalauz jóindulatának köszönhetően lelassított vonatról tudtak leugrálni a mezőre, vagy pedig valamelyik szomszédos állomásról visszasétálhattak. Ebből kifolyólag semmilyen meglevő vagy akár felhasználható infrastruktúra nem áll rendelkezésre a falu területén, sőt mi több, a Deményháza és Nyárádköszvényes közötti



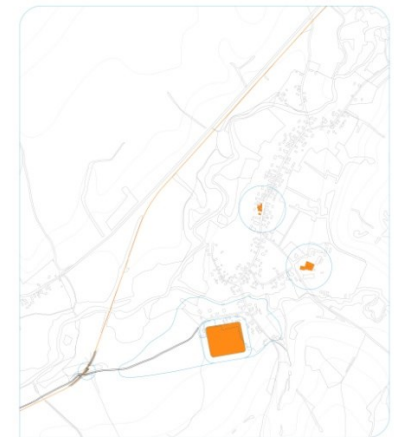
szakaszon a vonat helyenként az akár 3 m magasságot is elérő keskeny töltésen halad, ami azt eredményezi, hogy Deményháza előtt nincsen lehetőség a végállomásnak szükséges váltó-fordító infrastruktúra kialakítására – indokolatlanul nagy kiadások nélkül.

Viszont állomásra az új helyzetnek megfelelően szükség van, így először is ki kell jelölni a Mikháza határában futó vonalon annak helyét. Alapvetően két igen egyértelmű szituáció közül lehetne választani: a faluba vezető burkolatlan út közvetlenül a főút mellett, az elágazás után keresztezi a vasúti sít és érkezik a faluba, a másik helyzet pedig a település ellenkező végén a Mikházát Deményházával összekötő földút kereszteződése a két falu határán a kukorica földön.

A vonal mikházi szakaszának lehetne még olyan pontja, amin jó eséllyel kialakítható egy állomás, azonban a falu szerkezetéhez és felépítéséhez viszonyítva minden további ilyen hely messze rosszabb lehetőségeket kínál, mint az előző kettő, így ezek közül volt érdemes kiválasztani a megfelelőt.

Az első helyzet mellett szól, hogy közvetlenül a főút mellett fekszik, továbbá pontosan abban a magasságban helyezkedik el a buszmegálló is, valamint jelenleg egyértelműen ez a falu fő megközelítési iránya. A második helyszín mellett viszont az szól, hogy ugyan jelen pillanatban félreesőbb helyzetű, a környezet egészéhez képest azonban sokkal több potenciállal rendelkezik: az érkezőket

kellemes természeti környezet fogadja, és a régi római út nyomvonalán érik el a falut. Mielőtt beérnének Mikházára, keresztül haladnak a régészeti park területén is, innen pedig a falu öreg részén át érik el a faluközpontot vagy a kolostor épületét, amik egyértelműen a lényeges elemek, tekintetbe véve hogy a vasút kiemelten turisztikai célokra és nem elsősorban reguláris közlekedésre lenne kialakítva.



A fentiek tükrében és a helyi döntéshozókkal folytatott konzultációk után már a jelen tervezési feladat kiírása is a második helyszínt határozta meg, azzal a nyitvahagyott kérdéssel, hogy az átjárót, mint viszonyítási pontot tekintve az állomás pontos helyének a meghatározása szabadon történhet, annak figyelembevételével, hogy a szerelvény mozdonyból és két vagonból álló hossza megközelítőleg 30 méter.



A KONCEPCIÓ.

Szokásos dolog a koncepcióalkotásnál úgy gondolni, hogy az elsősorban a hely szelleméből, a környezethez való igazodásból épül fel a terv, és csak másodsorban következnek a gyakorlati vagy szubjektív, egyéni koncepcióformáló tényezők. Különösen igaz és már-már kliséig ismételt metódus ez a fajta tervezési attitűd a vidéki, falusi vagy történeti környezetbe tervezett épületek esetében, ami pedig jelen pillanatban hatványozottan igaz kellene, hogy legyen, lévén Mikháza a „szokás” alapján különösen nagy körültekintést igénylő és érzékeny környezetet jelent a tervezésre.

Ezzel szemben azonban jelen helyzetben ettől teljesen független utat választottam. Mert bár igaz, hogy Mikháza egy érzékeny helyszín, egy olyan, amihez lehet és kell is igazodni; olyan környezet aminek igenis formálnia kell az oda épült új épületet és amihez a tervezőnek illik alázatosan viszonyulni.

Azonban a vasút valami más. Valami olyan sajátos, egyedi és önálló mondanivalóval bíró eszköz, ami a megjelenése óta egyértelmű üzenetet és jelentést hordoz magában. Az állomás helyszíne pedig olyannyira távol esik a falutól, attól negyedóra sétatávra, a kukoricás szélén, fákkal övezett, valós épített karakter nélküli helyzetben, hogy lényegében a két, meghatározó támpont közül a vasút által hozott karakter annival dominánsabb hatású volt számomra, hogy nem volt

igazán kérdés, hogy a koncepció alapjainak lerakásakor milyen támpontokat milyen súllyal kellene figyelembe venni.

Mivel a koncepció tehát a vasúton, mint jelenségen alapul, kérdés volt, hogy mit jelenthet manapság a vasút gondolatiságához igazodni? Mit jelentett a vasút 100–150 éve és mit jelent ma? Amikor a 19. század során elkezdtek vasutat építeni és egész hálózatok kezdtek kialakulni, a vonat, mint jelenség a haladást, a modernitást és a gazdasági fejlődést jelképezte. Olyan valami volt, amihez bárhol jelent is meg, egyértelműen a pozitív jövőkép érzése társult és települések, régiók életét változtatta meg, ha a vasút elérte vagy éppen elkerülte őket. A vasút így szépen lassan önálló branddé vált, ami nem igazodott a környezetéhez, hanem formálta azt. Saját formavilággal, megjelenéssel, jelképrendszerrel igazodott a saját jelentéséhez, amit következetesen képviselt, bárhol is legyünk a vonalon.

A nagyütemű építkezések és vele együtt a brandépítés magával hozta azt a moduláris (–jellegű) építészeti formavilágot is, ami néhány alapsémára épülve próbálta azonos megjelenéssel, mégis rugalmasan követni a vonal épületigényét, legyen szó funkcionális vagy használati igényekről. A mindenki által ismert „k.u.k. MÁV” építészeti tulajdonképpen alig pár építészeti formával és eszközzel operáló, ám kreatívan sorolt alapsémája pedig minden helyzetben képes volt ezt követni, legyen szó apró falusi megállóról, nagyobb forgalmú városok

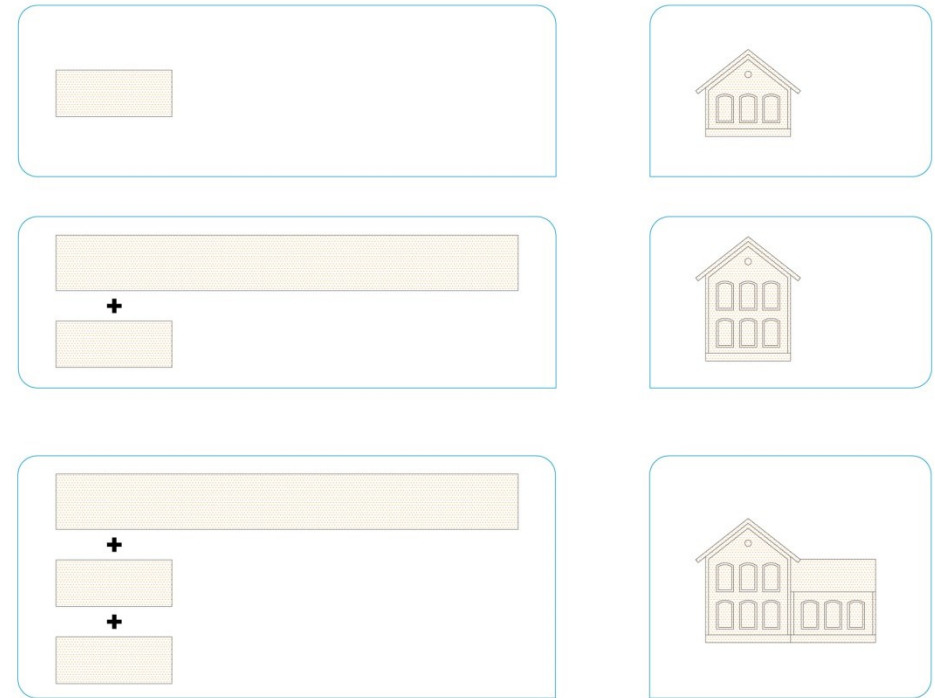


állomásairól, a kiszolgáló épületekről, váltóházakról, személyzeti lakásokról, Fiumétól Brassóig.

Nilván ez a gondolatmenet végtelenül sematikus egyszerűsítése ennek a témakörnek, de mivel a jelen dolgozat témája nem a vasúti építészeti mélyreható kutatása, pusztán a koncepció kialakulásában van szerepe ennek a néhány összefüggésnek.

Az alapfelvetés jelen esetben pedig úgy festett, hogy ha elfogadjuk azt a tényt, hogy a vasút egy önálló jelentés hordozója, és annak minden eleme a vonal minden pontján ugyanazt a gondolatot hivatott közvetíteni, akkor figyelembe véve a mikházi körülményeket célszerűnek tűnt úgy megközelíteni a vasútállomás tervezését, hogy elsősorban az egész vonal újranyitását alapul véve az egész vonalon következetesen végigvihető koncepciót kellene kialakítani. A cél tehát innentől kezdve egy olyan rendszer kidolgozása lett, aminek a mikházi állomás „csupán” egyetlen eleme. Valószínűleg az első eleme, és mint ilyen kiemelt jelentőséggel bír, azonban hosszútávon nem több az egész vasútvonalat meghatározó, és saját identitással ellátó rendszer egy darabjánál, aminek nem a helyhez kötődő egyedi karaktere, hanem a rendszerbe illeszkedő „sorozat” karaktere van. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy az egyes állomások a sajátos helyzetüknél fogva ne rendelkezhetnének saját egyéniséggel is, csupán azt, hogy a tervezés során nem az egyes elemekből visszafelé épült fel a rendszer,

hanem a rendszer kialakítása után lett a „helyére illesztve” az egyes elem, ami így az alapelv sérülése nélkül kaphatta meg az egészhez illeszkedő saját karakterét.



A RENDSZER.

A rendszer elvi szintű kidolgozásának alapja a modularitás és flexibilitás lett. Egy olyan, alig pár elemből álló készletre volt szükség, amit a vasút és az egyes állomáshelyek igényei szerint (akár időben



változó igényekről sem megfélekezve) lehet változtatni és elhelyezni a vonal teljes hosszán.

Fontos kiemelni a tényt, hogy egy gőzvontatású szerelvény közlekedik majd az állomások között, így annak a szokásos utasforgalmi igényeken túl saját technológiai igényei is vannak, mivel útközben fűtőanyag és víz utánpótlást is biztosítani kell. Adott tehát egy utasforgalmi igény (praktikusan egy váró helyiség) illetve a technológiai igény (fa raktár és víztartály). A másik jelentős szempont a korlátozott anyagi és technológia/infrastrukturális lehetőségek figyelembe vétele volt. A cél az volt, hogy az építmények olyan anyagokból és elemekből épüljenek fel, amik lehetőleg minél inkább előregyártottak, a szerelésen kívül más helyszíni munkát nem nagyon igényelnek és bonyolult vagy túlzottan változatos technológiai megoldásoktól is mentesek.

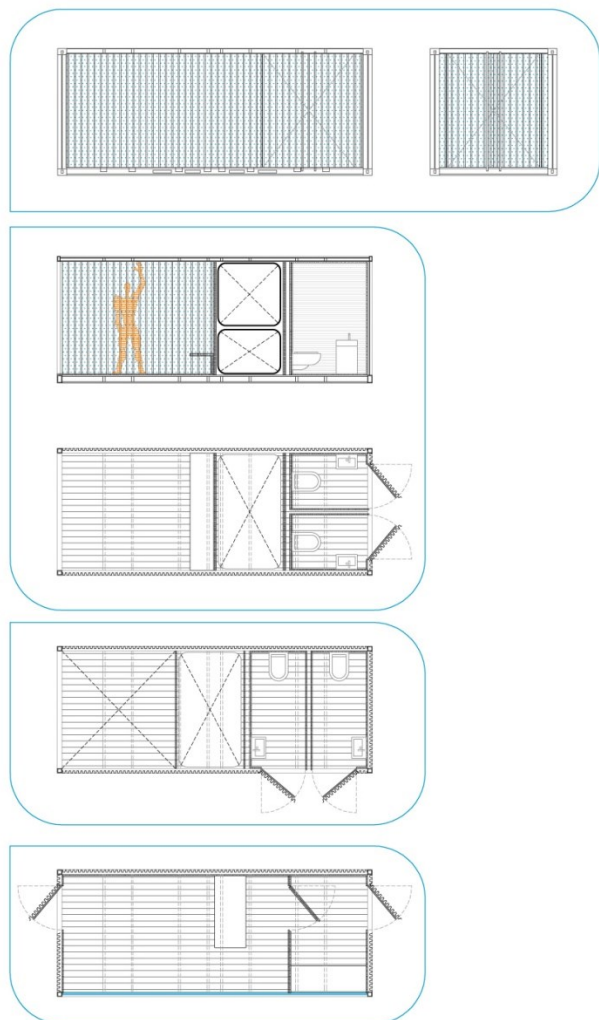
Ezek, és a vasúthoz társított alapgondolatok mentén esett a választás az acélszerkezetekre. Romániában és így Erdélyszerte is egyébként is rendkívül gyakori az acélváz és méginkább az acél lemez, mint építőanyag használata, tehát ez semmiképpen sem számít különlegesnek, ugyanakkor markánsan eltér a helyi tradicionális építészet anyag és formavilágától (még ha amúgy a vázas szerkezet, mint olyan, éppen hogy jellemző a helyi népi építészetre is). Ezen kívül az acélszerkezet remekül előregyártható, modulárisan alkalmazható,

darabokban szállítható és könnyen összeszerelhető, tehát több igényt is kielégít.

Az anyag és formakereséssel párhuzamosan funkcionálisan két egység bontakozott ki: egy tető, ami a peron felett húzódik, és egy kiszolgáló épület, ami mellékhelyiségeket, hozzájuk tartozó technológiát (víztartályokat) és egy faraktárt tartalmaz. Az viszonylag hamar világossá vált, hogy a tető egy acél vázon nyugvó lemez fedésű, egyszerű szerkezet, azonban a kiszolgáló egység számára kérdéses volt az építészeti megfogalmazás. Mennyire legyen fix? Mennyire legyen variálható a belső kialakítása vagy akár a méretei az adott igények tükrében? A választás végül elég egyszerűen a konténerre esett. Adott volt egy olyan létező és használt elem, ami kis módosításokkal tulajdonképpen minden helyzetben megfelelően kialakítható, egyszerű, anyagában és szerkezetében abszolút koherens a tetővel és a mobilitás és a moduláris kialakítás lehetőségét is maximálisan ki tudja használni. A konténernek egy alpmérete (standard 2380x2380x6055 mm) és ezen belül három berendezési sémája van:

- 1). *Két mellékhelyiség, víztartályok, váró terem.*
- 2). *Két mellékhelyiség, víztartályok, fa raktár.*
- 3). *Iroda helyiség, információs pult, fűtött váró.*

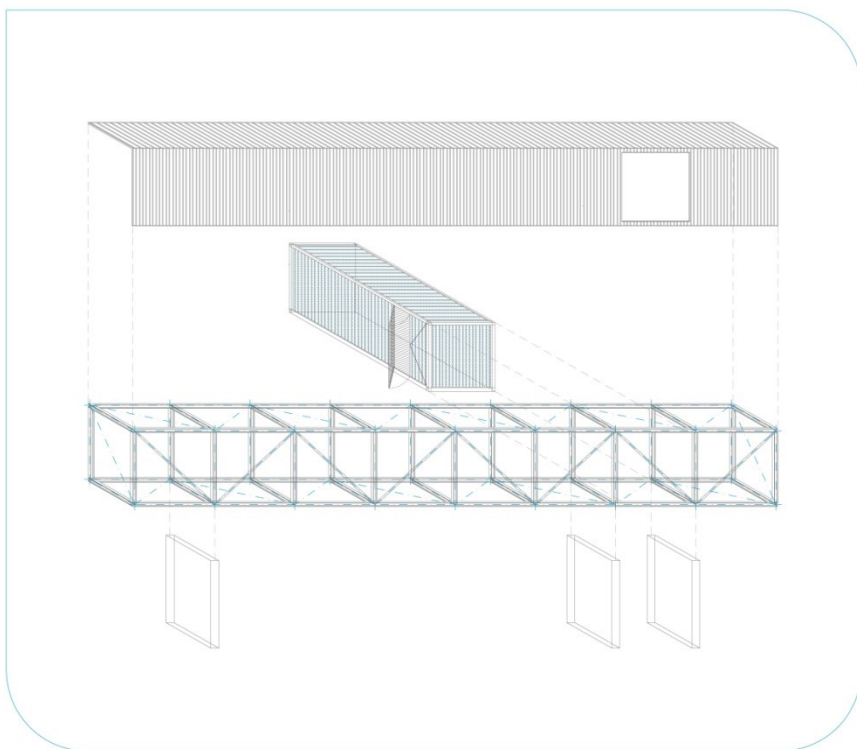




Ebből a három elemből és a tetőből épül fel a vonal összes állomása. A legkisebb forgalmú megállóhelyeken csupán az 1. konténer áll a peron mellett. A nagyobb forgalmú helyeken a 2. konténer, valamint a tető alkotja az állomást, a vonal végállomásain pedig a tető, valamint a 2. és 3. konténerek együtteséből épül fel az állomás. Különleges kiegészítőként a szükséges helyeken továbbá egy víztorony is kiegészíti a rendszert, ami a mozdony vízutánpótlását biztosítja. A víztoronyban és a mosdóhelyiségek öblítésére használt víztartályban a víz többek között az állomás tetején összegyűjtött esővízből/hóolvadékból fedezhető. A mosdókhoz az öblítésre használt vizet tároló tartályon kívül egy szennyvíz tartály is bele került.

A jelenlegi, utolsó állapot szerint a tetőszerkezet tartóváza I szelvényekből készült rácsos keret, a tető 45 mm magas trapézlemez, a homlokzat pedig a peronnal átellenes oldalon, szintén 45 mm magas, de perforált trapézlemez burkolatú. A konténer váza és burkolata a standardok szerint zártszelvény, illetve szintén trapézlemez. A belső, használati helyiségekben dupla, 25 mm vastag OSB lemez belső burkolat készül. Az OSB lemezek és a külső trapézlemezburkolat közé ásványi szál asztalos szigetelés kitöltés kerül.

A tető váza fehér, a védőtetőt és annak homlokzatát adó lemezek szürke, a konténer (illetve, ahol van, a víztorony) pedig kék színt kapna.



MIKHÁZA.

A mikházi állomás tehát a fent leírt rendszer első eleme, ha úgy tetszik prototípusa, amin bemutatatható maga a rendszer, illetve az, ahogyan ez a rendszer az adott szituációhoz illeszkedni képes. Fontos megjegyezni, hogy az előzőekben tárgyalt rendszer értelmében Mikháza a második kategóriába tartozik, az állomás tehát a

védőtetőből és a 2. konténerből épül fel, illetve kiegészül még az együttes egy víztoronnyal is.

A telepítés tekintetében három, rendkívül markáns elem határozza meg a helyet: az egyik a vasúti sín 3 méter magas töltése, a másik az átjáró jelenléte a harmadik pedig az átjárótól északi irányban, 33 méter távolságra elhelyezkedő vasbeton híd, ami egy gazdasági út felett vezet át. A vasút ezen a szakaszon ráadásul enyhe ívet ír le, aminek következtében a pálya folyamatosan változó szöget zár be az őt keresztező úttal. A híd megkerülhetetlen jelenléte akár edredményezhette volna azt is, hogy attól lehetőleg függetlenül és (ez esetben, a szerelvény szükséges méretét figyelembe véve) az átjáró túloldalán kapjon helyet az állomás, ugyanakkor szebb és érdekesebb megoldásnak gondoltam a meglevő műtárgy beleépítését a koncepcióba, az állomás így a híd és az átjáró között kapott helyet.

Az állomás megközelítése praktikusán a kereszteződés felől történik, ugyanis innen, az úton érkezve már megoldott a töltés magasságának az áthidalása, nem szükséges tehát további lépcsők illetve rámpák kialakítása, mert az út legmagasabb pontjáról szintben elérhető a peron. Az állomás a pálya ívét olyan módon veszi fel, hogy a kereszteződésnél felvett irányához igazodik, ahhoz képest veszi fel az saját irányát, ami azt eredményezi, hogy a peronra a legkeskenyebb pontján érkezünk meg, ami a tető előtt folyamatosan kitér a híd



irányába. Ezt a húzást azonban a peron végében lezárja a konténer, ami a védőtetőre merőlegesen épül a rendszerbe, olyan módon, hogy a mellékhelyiségek a tető alól közelíthetők meg, azonban a „doboz” másik, nyitott vége, a fa raktár már kilóg alóla és a sínek felé néz, ezzel is megkönnyítve a mozdony felpakolását. Ez a lezárás a hídfőnél történik meg, olyan módon, hogy a konténer egyik vége a hídfő vasbeton szerkezetére támaszkodik, másik vége pedig a védőtető rácsostartó szerkezetén nyugszik. A konténer azonban nem zárja el teljesen a hidat az állomástól, előtte átjárható a híd széles, oldalsó járdája, amely így továbbra is használható közlekedésre, ugyanakkor az állomás peronjától elválik, annak nem része. A konténer vonalában, a sínek túloldalán kapott helyett a víztorony is. Ez az elem a funkcionális egység szerepén túl figyelemfelkeltő is egyben, kijelöli és messziről láthatóvá teszi az állomást, anélkül, hogy didaktikus módon óratornyot, vagy más egyéb, állomásoknál szokásos „jel” elemet próbálna idézni.

Az állomás építményeinek legjellegzetesebb eleme azonban a védőtető. Alapját a már említett acél rácsostartó adja, ami 3x3x24 m méretű, ami 8 db 3x3 méteres mezőre tagolódik. A tető és a homlokzat burkolata a váz két végén túlnyúlik a keret szélein. Az egész épület azonban a peron minimális szélességének megtartása miatt úgy helyezkedik el, hogy pillérekre állítva, egyfajta hídként jelenik meg a vasúti töltés mellett. A képlet így azzal az érdekességgel egészül ki,

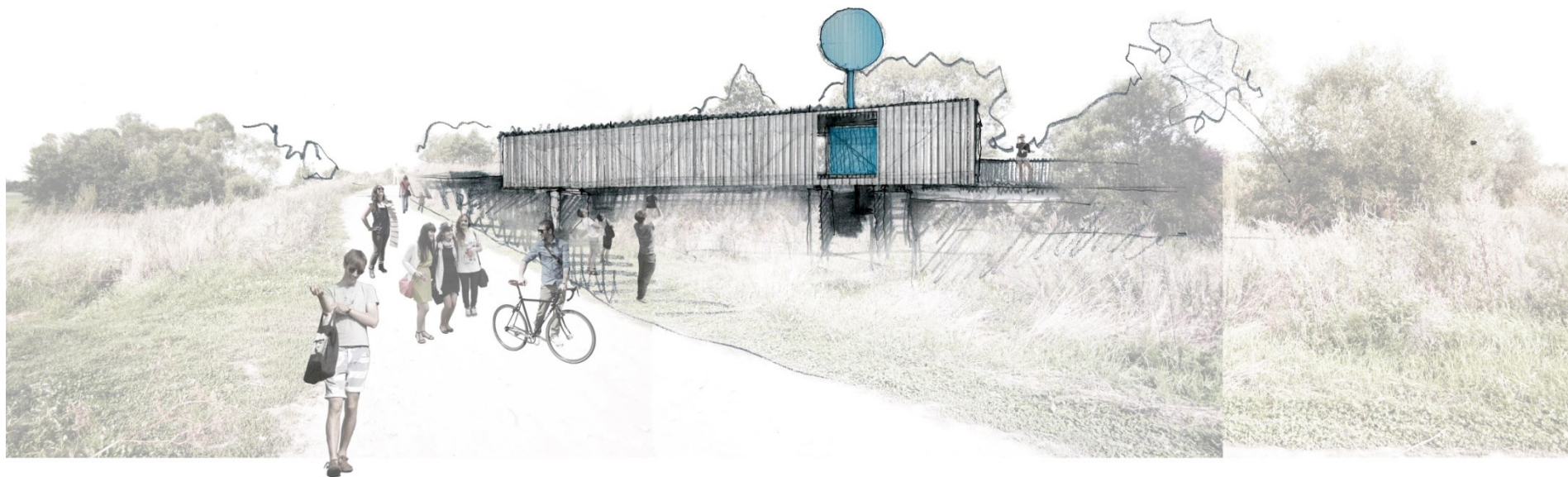
hogy az állomás épülete pusztán melléhelyezésből két híd kompozíciójává formálja a szituációt, amit a konténer elem fog össze. A peron a sínek és védőtető szerkezete között a töltésre támaszkodva működik, szerkezete teljesen független a védőtetőtől, trapézlemez, rajta felbeton.

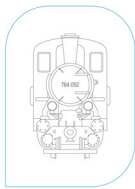
A homlokzat kialakítása annyival válik egyedivé, hogy a konténer helyén a homlokzati lemezen egy négyzetes megnyitás jelenik meg, amely látni engedi a szürke felület mögött a feltűnő, kék elemet.



ZÁRSZÓ.

Az állomás tehát jelen esetben nem a falu építészeti hagyományainak kortárs lenyomata, hanem a falu jövőjét meghatározó új fejlődési irányé. Azé az irányé, ami ugyan sok részből tevődik össze, de aminek fontos és meghatározó eleme lehet a vasút. Az állomás pedig a vasúthoz tartozik, a vasutat szeretné reprezentálni, illetve mindazt, amit a vasút jelenthet és adhat a falunak. Nem a falu kapuja a vasút felé, hanem a vasút egy darabja a falu számára.





IDENTITÁS ÉS KULTÚRA: IDENTITY AND CULTURE:

A KÖVETKEZŐ ÁLLOMÁS: NEXT STATION:

TDK.2014.
PÁRÉ ÉS MEZŐGAZDASÁGI ÉPÜLETERVEZÉSI TANSZÉK
TERV: AUTHOR: Sági Gergely KONZULENS: CORRECTOR: Vasáros Zsolt DLA



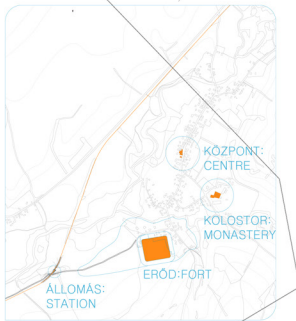
LÁTVÁNYRAJZ: VISUALIZATION

HELYSZÍNRAJZOK:

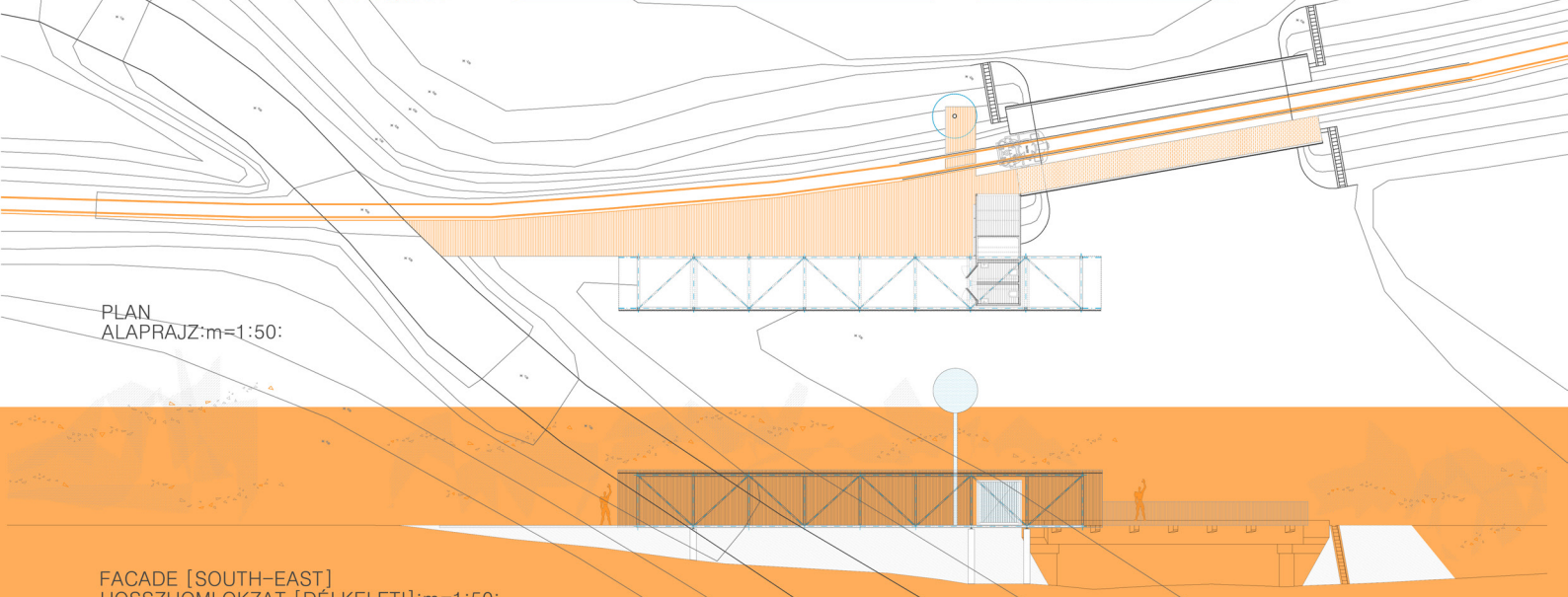
Az 1915-ben megnyitott, Marosvásárhely-Szovata-Parajd keskeny nyomtávú vasútvonal mentén fekszik Mikháza, azonban soha nem rendelkezett saját állomással. Az új állomás helye a falut a szomszédos Deményházával összekötő, egykori római út kereszteződésében lett kijelölve, így az érkezők először a romterületen áthaladva érik el a falut.

SITUATION PLANS:

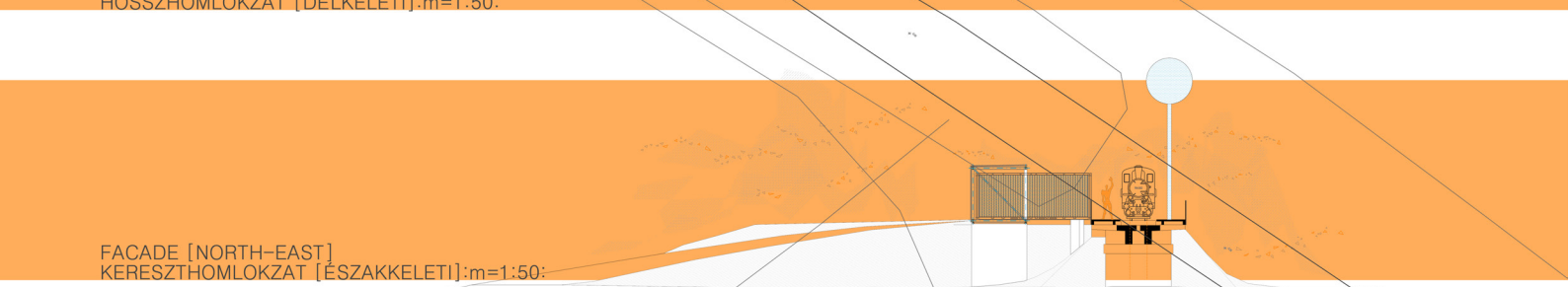
Calugăreni is situated near the Targu Mures-Sovata-Praid railway, opened in 1915, but never had an own station. The site of the new station was pointed on the cross of the road which connects the village of the near Damieni. In this way the visitors enter the village along the ancient roman road, crossing the archeological site.



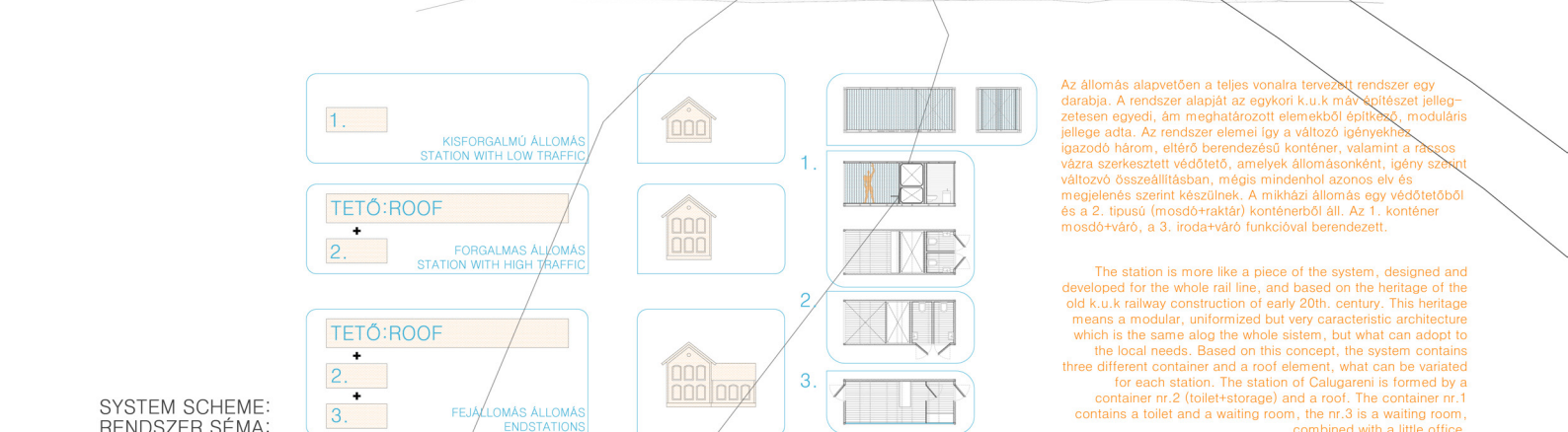
PLAN
ALAPRAJZ: m=1:50:



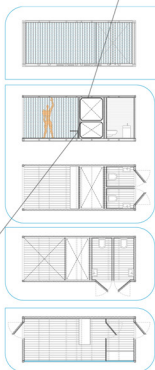
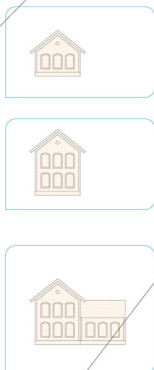
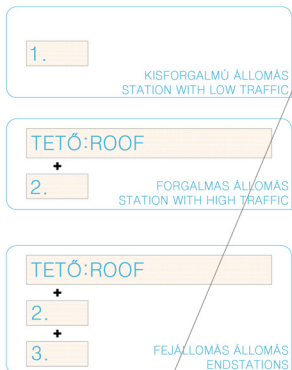
FACADE [SOUTH-EAST]
HOSSZHOMLOKZAT [DÉLKELETI]: m=1:50:



FACADE [NORTH-EAST]
KERESZTHOMLOKZAT [ÉSZAKKELETI]: m=1:50:



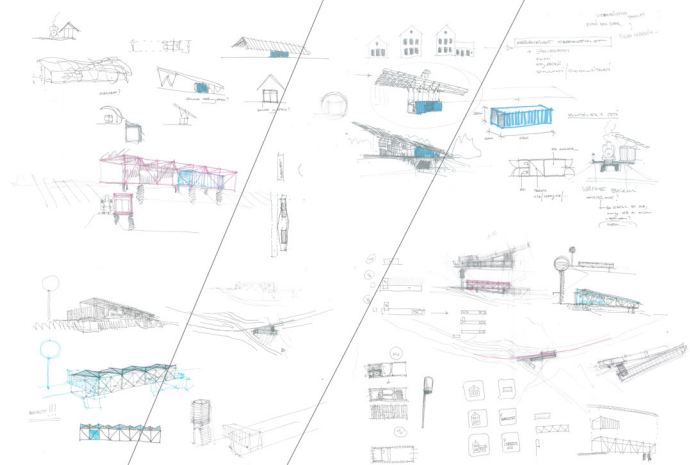
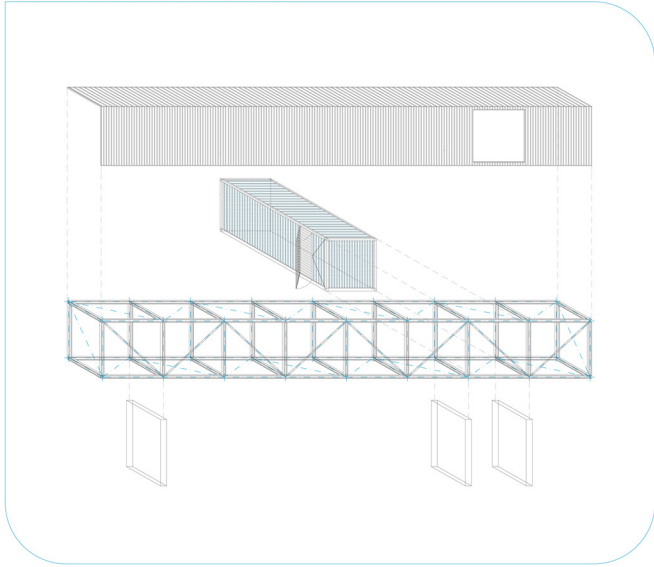
SYSTEM SCHEME: RENDSZER SÉMA:



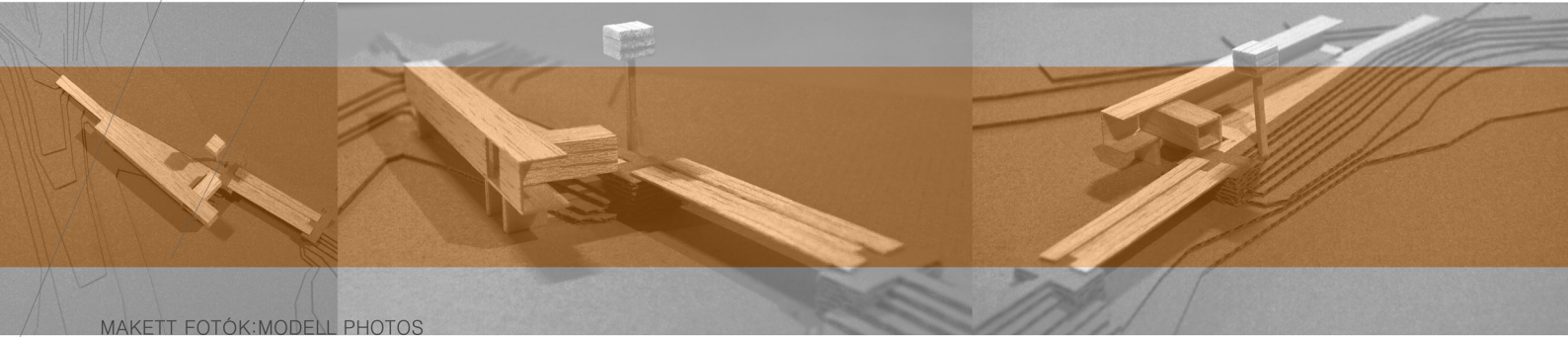
Az állomás alapvetően a teljes vonalra tervezett rendszer egy darabja. A rendszer alapját az egykori k.u.k. m. építészeti jellegzetesen egyedi, ám meghatározott elemekből építkező, modális jellege adta. Az rendszer elemei így a változó igényekhez igazodó három, eltérő berendezésű konténer, valamint a rásos vázra szerkesztett védőtető, amelyek állomásonként, igény szerint változó összeállításban, mégis mindenhol azonos elv és megjelenés szerint készülnek. A mikházi állomás egy védőtetőből és a 2. típusú (mosdó+raktár) konténerből áll. Az 1. konténer mosdó+váró, a 3. iroda+váró funkcióval berendezett.

The station is more like a piece of the system, designed and developed for the whole rail line, and based on the heritage of the old k.u.k railway construction of early 20th. century. This heritage means a modular, uniformized but very characteristic architecture which is the same along the whole system, but what can adapt to the local needs. Based on this concept, the system contains three different container and a roof element, what can be varied for each station. The station of Calugăreni is formed by a container nr.2 (toilet+storage) and a roof. The container nr.1 contains a toilet and a waiting room, the nr.3 is a waiting room, combined with a little office.

AXONOMETRIA: AXONOMETRY



VÁZLATOK: SKETCHES



MAKETT FOTÓK: MODEL PHOTOS