

FUNKCIÓ, FORMA, KONTEXTUS

ADALÉKOK LÉSTYÁN ERNŐ TRANSZFORMÁTORÁLLOMÁSAINAK MAI ÉRTELMEZÉSÉHEZ

Szerző: Léstyán Enikő

Konzulens: Szabó Levente DLA



Tartalom

BEVEZETÉS	3
Témafelvetés.....	3
KORABELI KONTEXTUSOK.....	4
Az ERŐTERV	4
120/10 transzformátor hálózat	4
A TRANSZFORMÁTORÁLLOMÁSOK	6
A tervek kialakulása	6
A transzformátorállomások működése	8
ÉRTÉKELÉS, ELEMZÉS	9
Trafóházak az építésük korában	9
A transzformátorállomások 2019-ben	11
A transzformátorállomások jövője	14
ÖSSZEGZÉS.....	17
FORRÁSOK.....	18

BEVEZETÉS

Témafelvetés

Dolgozatomban Lestyán Ernő, Ybl Miklós-díjas építész által tervezett, a 60-as és 70-es években épült Csarnok téri, Dob utcai és Katona József utcai transzformátorházait elemzem. A témához személyesen kötődöm, hiszen az építész a Nagypám volt, akit sajnos nem ismerhettem. Ennek ellenére mindig is büszkeséggel töltött el, hogy egy Ybl-díjas, elismert építész volt. Amióta pedig építészmérnök hallgató vagyok és egyre többet tanulok az építészetről, azóta egyre jobban meg tudom azt is érteni, hogy mi ezeknek az épületeknek az értéke. Éppen ezért kezdtem el jobban érdeklődni a téma iránt, és szerettem volna mélyebben megismerni, elemezni az trafóházakat és fogadtatásukat épülésük idején és napjainkban.

Munkám első felében bemutatom és összehasonlítom a transzformátorállomásokat az eltérő helyszínek és adottságaik, az építészeti koncepció, a megvalósult épületek és azok működése szempontjából, majd kísérletet teszek az értelmezésre a következő kérdések mentén. Miért számítottak ezek az épületek a saját korukban egy új felfogás úttörőjeinek? Miért van ma ezeknek trafóházaknak a köztudatban negatív megítélése? Miért tartja az építész szakmai konszenzus ezeket ennek ellenére a mai napig értékes épületeknek, az „egyszerű mértéktartás és nagyvonalúság” példáinak? Mi lehet ezeknek az épületeknek a jövője? Ezen kérdések megválaszolása céljából elemzem az állomásokat saját koruk, illetve napjaink felfogásának kontextusában, összehasonlítom őket más korszakbeli, városi környezetben elhelyezkedő ipari épületekkel, s mindezek alapján értékelem mai jelentőségüket.

Úgy gondolom, hogy a téma nagyon aktuális a XXI. században, hiszen a környezetvédelem fontosságának elterjedése miatt egyre többet foglalkozunk nem csak az anyagok újrahasznosításával, hanem a technológiailag és/vagy funkcionálisan elavult épületek új rendeltetéssel való ellátásával is. Ezek az transzformátorállomások pedig pontosan ebbe a kategóriába esnek. A technológia, ami köré ezek az épületek tulajdonképpen egy burokként épültek, már rég elavult. A méreteik teljesen feleslegessé váltak a funkció szempontjából, a mai technológiai fejlettség mellett sokkal kisebb térben is elférnek ugyanennek a feladatnak a kiszolgálásához szükséges berendezések. De mi a teendő ilyenkor? Le kellene bontani ezeket épületeket? Többek között erre a kérdésre keresem a választ ebben a dolgozatban.

KORABELI KONTEXTUSOK

Az ERŐTERV

Az Erőmű- és Hálózattervező Vállalat (Erőterv) 1964-ben jött létre, az Erőmű tervező Iroda (alapítva: 1950) és a Villamoshálózati Tervező és Fejlesztő Vállalat (alapítva: 1951) összevonásával. Ezek az irodák tervezték valamennyi hazai erőművet és nagyfeszültségű transzformátorállomást, amely 1950 után épült.¹ A magyarországi építészet nagy szerencséjére ebben a vállalatban találkozni tudott ipar és építészet, illetve mérnökök és építészek, és így a tiszta funkcionalitás helyett magasabb – építészeti, városépítészeti – szintre tudtak lépni az ebben a korban épülő ipari épületek. Lestyán Ernő 1956-tól dolgozott az Erőtervénél tervező építészként. Három legjelentősebb épületét is ennél a vállalatnál tervezte: 1963-ban a Csarnok téri, 1965-ben a Dob utcai, 1970-ben a Katona József utcai transzformátorállomást. A „hazai energiaelosztás építészetének különösen a Csarnok téri fogadóállomás épületének tervezése terén elért eredményeiért” 1967-ben Ybl-díjat kapott.²

120/10 transzformátor hálózat

Az 1950-es, 1960-as évektől szükségessé vált Budapesten belül egy transzformátor hálózat kiépítése, hiszen a Főváros táphálózatát fejleszteni és korszerűsíteni kellett, hogy a megújuló technológiákat és az ezekkel járó energiaigény növekedését el tudja látni. A trafóhálózat kiépítésének célja a 120 V feszültség belvárosba való bevezetése volt. Az új telephelyek elhelyezését az energiaigény és a fogyasztói súlypont határozta meg. Ennek következtében tulajdonképpen két fő hálózatvonal alakult ki a körutak mentén. A belső vonal a Múzeum körút és Szent István körút között húzódik, míg a külső a Könyves Kálmán körúttal párhuzamos. Ennek az új hálózatfejlesztésnek a következtében ezek az ipari épületek új, egész idáig szokatlan helyzetbe – városi környezetbe – kerültek. Ez nem csak az építészeknek jelentett kihívásokat és újdonságot, hanem a fővárosi lakosságnak is, hiszen funkciónak és építészetnek kellett találkoznia a város forgalmas pontjain.³

¹ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (é.n.)

² YBL Egyesület (é.n.)

³ Bajnay László, Lestyán Ernő 1966, p.32-33.

Szintén ennek a gerinchálózatnak a részeként épült 1979-ben az Országos Villamos Teherelosztó épülete Virág Csaba tervei alapján. Ez az épületben annyiban nagyon hasonlít Lestyán Ernő trafóházaira, hogy szintén városi környezetben épült ipari épület. Ebben az esetben a környezet elütése az épület funkciójától még nagyobb, hiszen a teherelosztó az Úri utcában, a Várban épült. Az áramot azonban a város ezen részeire is el kellett juttatni, így a helyszínt itt is a szükségszerűség jelölte ki. Az épület homlokzatán betont és üveget alkalmazott az építész, így saját jellegzetes főfront kialakítása helyett a környező épületek képét tükrözi vissza. Az épületben keveredik a high-tech (a saját korában) és funkcionalista megközelítés, a szerkezet nem csak a statikai követelményeket szolgálja ki, hanem egyben a ház architektúráját is adja. A transzformátorállomásokhoz hasonlóan nem tagadja ipari jellegét, nem bújik lakó- vagy középület homlokzat mögé, mégsem akarja a történeti épületek ritmusát megzavarni. Virág Csaba a környezetet tükröző homlokzatban találta meg a megoldást az ipari funkció és a történeti kontextus összehangolására. Az elosztó megépülésekor sokan támadták az építész újjító hozzáállását.⁴



Országos Villamos Teherelosztó épülete⁴

⁴ Budapest Világörökségéért Alapítvány 2016

A TRANSZFORMÁTORÁLLOMÁSOK

A tervek kialakulása

A három transzformátorház – az 1963-ban épült Csarnok téri, az 1965-ös Dob utcai és az 1970-ben tervezett Katona József utcai - nagyon sok szempontból hasonlít egymásra, hiszen azonos tervező tervezte őket, azonos funkcióval és céllal és minhárom épület ugyanazon villamosenergiaellátási hálózatnak a része. Mégis felfedezhetünk különbségeket köztük, amelyek a különböző helyszíni adottságokból fakadnak.

A városi transzformátorházak megépítése szükségszerű volt, hiszen a korban egyre növekvő energiaigény megkövetelte Budapest táphálózatainak fejlesztését. Ennek a célja a már akkoriban is elavultnak számító 20 kV-os hálózat megszüntetése volt. Mivel a belváros területei igen sűrűn beépítettek voltak, ezért szabadtéri állomások építése nem volt engedélyezett. A kapcsolóberendezéseket zárt épületben kellett elhelyezni, a vezetékeket pedig a föld alá vezetni. Ez volt mindhárom trafóház alap kikötése, a kiindulási pontja.⁵

Az állomások terveit ezen kívül a kijelölt helyszínek erősen befolyásolták, ami főleg egy ilyen összetett követelményrendszernek eleget tevő épületnél kifejezetten fontos szempont. A trafóházak mind igen szűkös telekre épültek - melyek helyét a fogyasztói súlypont határozta meg – ez pedig tovább nehezítette a mérnökök munkáját. A Dob utcai és a Katona József utcai épületek saroktelkekre épültek, míg a Csarnok téri a tér egyik oldalán helyezkedik el. A helyszíntől függően mindegyik állomásnak más-más feladatokat kellett teljesítenie az alapkövetelmények mellett. A Csarnok téri állomás építésénél városrendezési előírás volt a szomszédos telkeken álló házak tér felőli tűzfalának takarása úgy, hogy a téren még számottevő zöld terület legyen kialakítható.⁶ A Dob utcai trafóháznál ezzel ellentétben éppen a szabadon álló beépítést tették kötelezővé, illetve egy parkoló kialakítását az épület közvetlen környezetében.⁷ Ezeket kiegészítették még természetesen a technológiai, életvédelmi és a berendezések precíz működését biztosító előírások. A szűk telkek miatt arra is külön figyelmet kellett fordítani a tervezés során, hogy a trafóház működéséhez szükséges berendezések beszállítása és elhelyezése is lehetséges legyen. Az állomásokon elhelyezett transzformátorok súly egyenként 80 tonna, szállításukhoz 18 méteres kocsit használtak.⁸

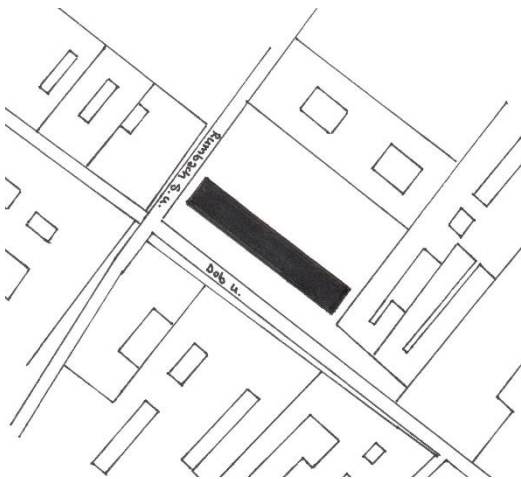
⁵ Bajnay László, Léstyán Ernő 1966, p.32-33.

⁶ Bajnay László, Léstyán Ernő 1966, p.32-33.

⁷ Léstyán Ernő 1970, p.31.

⁸ Bajnay László, Léstyán Ernő 1966, p.32-33.

Mindhárom esetben monolit vasbeton keretállásos épület épült, amely szerkezet gyorsan felépíthető, gazdaságos és a technológiai igényeknek is eleget tud tenni. A tervben a világos alaprajzhoz egyszerű szerkezeti és belső kialakítás társult, hiszen az előírások és a rendelkezésre álló lehetőségek ezt kívánták meg. A közbenső födémelek, illetve a cella- és válaszfalak szintén előregyártott betonból készültek. Csak a kitöltő téglafalak és a homlokzaton megjelenő külső téglaburkolat készült a helyszínen.⁹ Az alapvetően tagolatlan homlokzatot csak ott bontotta meg a tervező profilüveg felületekkel, ahol ez a bevilágítás miatt szükséges volt.¹⁰ Lestyán Ernő szakított az eddigi, lakóház jellegű transzformátorházak formáival. Ezek az állomások nem igénylik a lakófunkciót betöltő épületek erős homlokzati megnyitását, sőt, a rendeltetésből fakadó zártság inkább az utcától való elfordulás hatását eredményezte. Az épületek homogén téglahomlokzatburkolata és a funkcionálisan elhelyezett profilüveg felületei kifejezik a házak ipari karakterét, és mivel ebben a környezetben, ilyen funkciójú épülettel lehetetlen lett volna a környezetbe beilleszkedni - hiszen a telek méretei adottak voltak és az akkori technológia helyigényén sem lehetett változtatni – ezért az építész más megoldást választott: az trafóház funkciójából adódó lehető legegyszerűbb tömeg köré homogén homlokzatokat szerkesztett, amelyet csak a legszükségesebb helyeken tört meg nyílásokkal. Az épület így a semlegességével próbál a lehetőségekhez mérten a városképhez igazodni, nagyméretű városi tárgyként.¹¹



⁹ Bajnay László, Lestyán Ernő 1966, p.32-33.

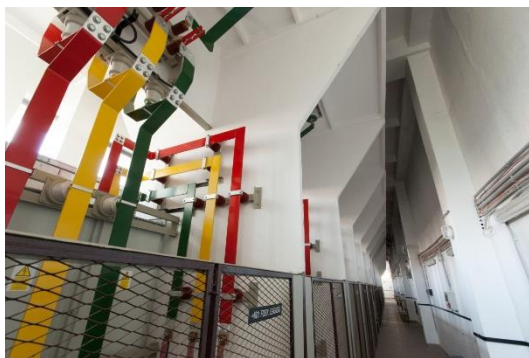
¹⁰ Arnóth Lajos 1970, p.30-31.

¹¹ Bajnay László, Lestyán Ernő 1966, p.32.

A transzformátorállomások működése

Egy hazai erőműből az áramot először 440 kilovoltos távvezetéseken egy elosztópontra szállítják, ahol 120 kilovoltra csökkentik a feszültségét. Innen jutott el Budapest nyolc kisebb transzformátorállomásának az egyikébe, például a dolgozatban tárgyalt három épületbe is, amelyekben a 120 kilovoltos áramot ismét átalakítják, immár 10 kilovoltosra. Ezek után utcákon vagy épületek pincéjében elhelyezett trafókba jut az áram, ahol már lakossági használatra alkalmas árammá alakul.

Három 40 megawattos Ganz-transzformátor helyezkedik el az épületben, A, B és C betűjellel ellátva. A magyar gyártó által előállított háromfázisú, olajszigeteléses gépeket 1892-ben építették, 2008-ban voltak legutóbb felújítva. Ezek az állomásra beérkező magasfeszültségű áramot alakítják át alacsonyabb feszültségre, amely így kisebb hálózatokra való továbbjuttatásra alkalmas lesz. Egy gép üzemeltetéséhez 15 tonna olaj szükséges.¹²



képek a Csarnok téri állomás belső kialakításáról (képek: Léstyán Bence)

¹² Nagy Attila Károly 2017

ÉRTÉKELÉS, ELEMZÉS

Trafóházak az építésük korában

A három transzformátorállomás az 1960-as, 1970-es években főleg újító szándékuk miatt vált ismertté és a szakma által elismertté. Mindez nem csak az ipari karaktert nem tagadó, sőt azt kifejező tömeg- és homlokzatformálásban jelenik meg, de abban – a modernizmusban gyökerező – gondolatban is, miszerint egy épület bizonyos esetekben már-már gépként is működhet. Annál is indokoltabbnak tűnhet ekként tekintenünk a transzformátorállomásokra, mert esetükben a tömegforma, a homlokzat tulajdonképpen csak körülhatárolja azt a funkciót, amely kiszolgálására létrejött, s amely a transzformátorberendezések kizárólagos befogadására alkalmas. Ezek az épületek elsősorban nem a mögöttes funkciók racionális keretei, a tervezői koncepció nem akart ennél többet, nem akarta azt elnyomni vagy felülmúlni. És mint minden gép, az épületek kialakítása is elsősorban a rendeltetést szolgálja. Mivel azonban e trafóházaknál a belsőben rejtőzködő gépek mellett a városi kontextus legalább olyan erősen jelen van, ezért itt a rendeltetés kiszolgálásának és az építészeti karakter, jelentés egyensúlyát kellett megtalálni mind az épület tömegében, mind a homlokzati megjelenésében. Ennek eredménye pedig mindhárom esetben egy egyszerű, szabályos tömeg és mértéktartó homlokzatok, homogén anyaghasználattal.



korabeli kép a Csarnok téri állomásról (forrás: Léstyán Bence 2017)

Érdekes gondolatot fogalmaz meg az épület tömegével kapcsolatban Arnóth Lajos a „Megjegyzések a transzformátorállomás kapcsán” című cikkében, amely 1970-ben jelent meg a *Magyar Építőművészet* című folyóiratban. Az építész arra a kontrasztra utal, amely egyrészt az épületek tömegének kézzelfoghatósága és az elektromos áram anyagszerűtlensége között, másrészt pedig az állomások tömegének súlyossága és az áram súlytalansága között áll fent.¹³ Az épületek súlyosságának érzete nem csak a méreteinek köszönhető, hanem tömegformálásának és a homlokzatokon megjelenő anyaghasználatnak is. Mindhárom trafóház tömege egy nagy hasábból áll, ami a szűkös telkeken a többi épület fölé tornyosuló, egyik irányba elnyúló tömböt eredményez. Erre még ráerősít a homlokzatok zártsága; főleg a környező épületekhez képest igen kevés nyílással rendelkeznek a funkciójukból adódóan. A sima, gyakorlatilag egyöntetű klinker burkolatok miatt, a házak a távlatból egy-egy nagy téglahasáb hatásást kelti.¹⁴

Fontosnak tartom a téглаépítészet hagyományának megemléítését is, amikor ezekről az épületekről van szó. Vajon miért választotta az építész a klinkertégla alkalmazását a homlokzatokon más anyagokkal szemben? A XX. századi ipari építészetben nemzetközileg és hazánkban is a meghatározó volt a korszakban a nyersen hagyott téгла használata, és napjainkban sem tűnik veszíteni jelentőségéből. A téglát egyrészt azért kedvelik a magyar építészek (is), mert a téglaburkolat takarékos és esztétikus is. Ezen kívül az épület élettartamát is növelheti, hiszen időtálló anyag, mechanikai és kémiai hatásokkal szemben is jó az ellenállása és a karbantartási igénye is csekély. Alkalmazása végtelen változatosságot biztosít, nemcsak a színek, de a formák, téglakötések terén is. És van még egy, a mai világban is fontos, tulajdonsága, mégpedig, hogy környezetbarát anyag, és burkolatként való alkalmazása csökkentheti az épület energiaszükségletét. A nyerstégla a XIX. században a premodern egyik meghatározó elme lett az anyagszerűsége miatt. Ilyen értelemben nem sokáig lehetett a szerkezetszerűség megtestesítője, hiszen ekkor terjedtek el a vasbeton és acél szerkezetek, amelyek jóval rövidebb építési időt tettek lehetővé, emiatt pedig szerkezeti alkalmazásukat előnyben részesítették. Ennek ellenére a téгла továbbra is népszerű anyag maradt hazánkban és a világ többi részén is.¹⁵ A trafóházak szerkezete előregyártott vasbetonból készült, de annak a ténynek ismeretében, hogy a 60-as években megfelelő minőségű nyersbeton felületet az építőipar még nem tudott kivitelezni, és a felsorolt tulajdonságok figyelembevételével az

¹³ Arnóth Lajos 1970, p.30-31.

¹⁴ Arnóth Lajos 1970, p.30-31.

¹⁵ Simon Mariann (é.n.)

építész döntése a téglaburkolat mellett teljes mértékben érthetővé válik.¹⁶ Ezen kívül a burkolati anyagválasztás az épület súlyosságából, brutalitásából is elvesz, a kisméretű téglák és az épület méretének kontrasztja által. A téglaelemek léptékéből adódó aprólékosság érzete a környező történelmi épületek ornamentikájával is párhuzamba állítható.



korabeli kép a Csarnok téri állomásról (forrás: Léstyán Bence 2017)

A transzformátorállomások 2019-ben

Napjainkban az az érdekes ellentét áll fent a három trafóházzal kapcsolatban, hogy a közvélemény többsége negatív véleménnyel van az épületekről, míg az építész szakmában továbbra is elismert az értékük. Számomra ebből a legérdekesebb annak elemzése, hogy vajon miért alakult ki ez a negatív közvélemény ezekről a házakról?

¹⁶ Haba Péter 2019, p.330

Sokan az transzformátorállomások léptékét, elhelyezését és a városképbe való illeszkedésük hiányát kritizálják. Ahogyan azt már említettem, mind az állomások helyszíne, mind pedig a rendeltetésükből adódó helyigény és ezáltal a léptékük már a tervezés kezdete előtt adottak voltak, változtatni nem lehetett rajtuk, ezért ezeket nem róhatjuk fel az épületeknek. Ami pedig a homlokzatokat és a környező házakhoz való illeszkedést illeti, fontosnak tartom, hogy az épületeket a saját korszakuk kontextusában elemezzük. Ezek a házak az 1960-as években épületek, a modern, a funkcionalizmus és a brutalizmus korszakában. Egy ebben a korban épült, ipari funkciójú épület esetében nem a kontextushoz való igazodás, a hely karakterének továbbírása volt az építészeti megformálást vezérlő fő tervezési elv, amelyet ma természetes módon várhatnák el. A pesti történeti szövetbe épült nyilvánvalóan nem tudtak és nem is akartak belesimulni a történeti lakóházak sorába. A korszak felfogása ellenére az építész mégis reflektált a környezet és az épület közti feszültségre, hiszen visszahúzta a homlokzatot a lakóépületek sorából, ezzel is jelezve a sűrű városi környezetbe be nem illeszthetőségét, a kontextustól független önálló identitását. És éppen ez az őszinteség teszi az épületeket időtlenné.¹⁷ Úgy gondolom, hogy sok embernek azért is lehetnek az épület iránti negatív érzései, mert – mint az építés korszakának reprezentánsát – a XX. század második felében Magyarországon uralkodó szocialista rendszerrel kapcsolják össze. S valóban, a rendszerváltozást követően valószínűleg nem lett volna elképzelhető, hogy egy sűrű városi kontextusban ilyen funkciójú, léptékében környezetébe nem illő ház épüljön. A város áramellátásának fejlődése szempontjából azonban elengedhetetlen volt ezeknek és az ezekhez hasonló tarfóházaknak a megépülése.

A házak mai értékének, azok időtállóságának oka, hogy számos olyan építészeti felfogást képviselnek, amelyek még a mai építészetben is jelen vannak. Ilyen például a minimalizmus, amelyre már csak a homlokzatok láttán is asszociálhat az ember. A kevés fajta anyag használata, az egyszerű geometriai formák és homlokzat és az alaprajz letisztultsága mind az építészetben ma is létező koncepcionális gondolatok, szintúgy a „felesleges” díszek elhagyása „a kevesebb több” mottó jegyében. Ide tartozik még a „form follows function” gondolatának alkalmazása, ami véleményem szerint a három transzformátorállomás terveinek alapkövét képezte. Louis H. Sullivan 1896-ban megjelent publikációja óta, ez a XXI. században is sok építész által követett magatartás.¹⁸

¹⁷ Vukoszávlyev Zorán 2013, p.11.

¹⁸ Rory Stott 2018



fent: Csarnok téri állomás, lent: bal: Dob utcai állomás, jobb: Katona József utcai állomás
(képek: Léstyán Bence)

A transzformátorállomások jövője

A három épület jövőjével kapcsolatban én az épületek újrahasznosítását, új funkcióval való felruházását gondolom a legcélravezetőbb megoldásnak. Az épületek védendők, hiszen – a többi a korban épült trafóházzal együtt – a magyar építészettörténet fontos emlékei. Egy olyan korszakban épültek, amikor „végbement gyorsított ipari fejlesztés során a tervezők nemzedékei hatalmas szellemi erőfeszítéssel és munkakedvvel oldották meg a nem egyszer megoldhatatlannak látszó feladatokat”¹⁹ és ennek az erőfeszítésnek a fizikai megvalósulásait nem szabad elbontani.

A következő bekezdésekben két volt építész hallgató diplomamunkáját fogom bemutatni, akik a trafóházak lehetséges alternatív felhasználására vetettek fel ötleteket.

Az első Fröhlich Nóra 2006-ban készült munkája, aki a Dob utcai trafóház funkcióját gondolta újra és egy kísérleti színpadot alakított ki benne. Tervének alapját képezi a, már fentebb említett, kontraszt az épület tömege és az elektromos áram súlytalansága között. „Ezen kontrasztból kiindulva jött létre az épület új színházi funkciója, melynek formavilága – irányelvként – az épülethomlokzaton és belsejében végigfutó „élősködő” forma képez, melyet bejárva, az adott térszituációkból az ember-társadalom viszonyára asszociálhatunk.”²⁰ – írja Fröhlich Nóra a saját tevének bemutatásában.



Fröhlich Anna terve²⁰

¹⁹ Sulyok Miklós 2017

²⁰ Fröhlich Nóra 2006

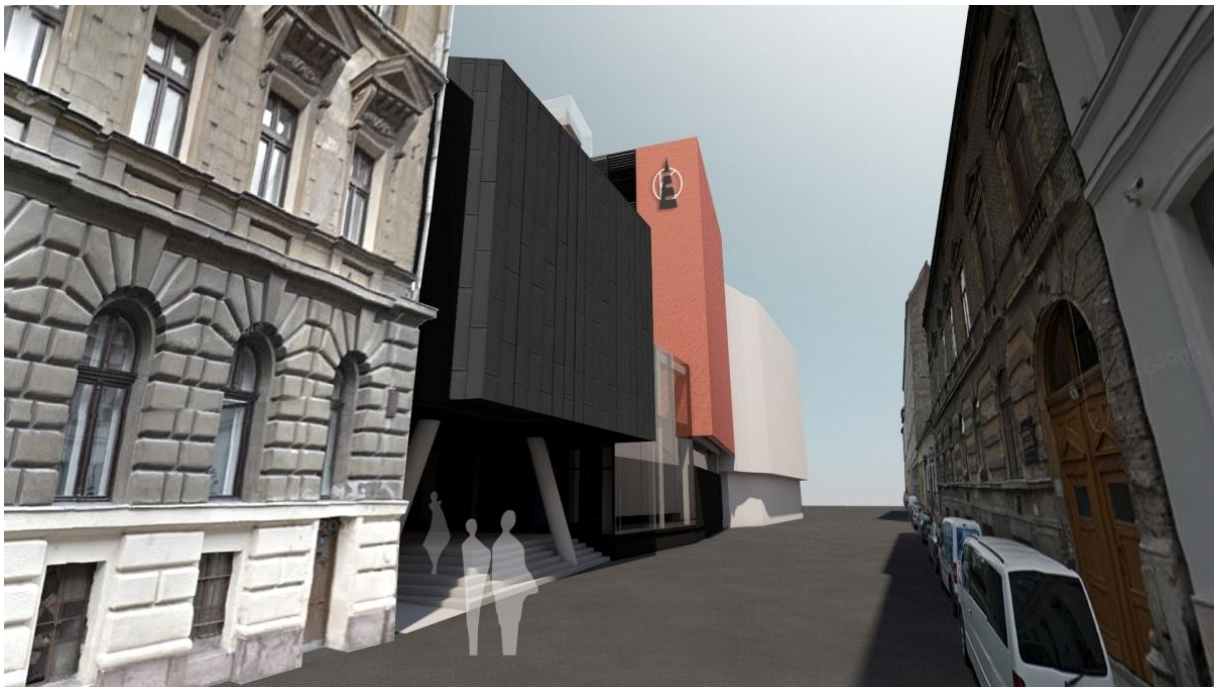
A forma az észak-nyugati homlokzaton végigfutó kopolit üvegsáv helyén csatlakozna az trafóházhoz. Az új hozzáépített elem helyenként belevág az ház meglévő tömegébe, valahol hozzásimul, máshol pedig eltávolodik tőle.

A formát a különböző funkciók alaprajzi elhelyezése (az eredeti épületen belül) és a közlekedési rendszer határozta meg. A terv ilyen módon is kapcsolódik a transzformátorállomáshoz, hiszen a funkionalista szemléletét továbbviszi, még ha az eredetihez képest szabadabb formálással is. Az új épületrész közlekedőként működne az eredeti épületben berendezett színház kiszolgálásához.²¹

Léstyán Bence 2017-es diplomamunkájában a Csarnok téri transzformátorállomás épületét használta fel az általa Építészeti Központnak (ÉK) nevezett intézmény elhelyezéséhez. Az eredeti épület szerkezete kiválóan alkalmas egy ilyen funkció elhelyezéséhez, hiszen vasbetonvázis szerkezetének köszönhetően könnyen kialakíthatóak nagy kiállító- és előadóterem a válaszfalak eltávolításával. Konceptiójának az eddig zárt udvar megnyitása is része volt, ami nem csak átjárást biztosít a járókelőknek a Közraktár utca és az Imre utca között, de az épület új arcát tárja fel, ami eddig a kívülállóknak elől el volt zárva. Ez az udvari homlokzat lenne az új központ főhomlokzata, hiszen az eredeti épület fő kapcsolatai is ebbe az irányba nyíltak. Az udvarra három nagy kapu nyílik, Léstyán Bence ezeket használta fel a Építészeti Központban megjelenő három funkció vizuális elválasztásához, illetve ezek megközelítéseként. A Duna felé eső az központ gazdasági bejárata, a középső kapu az étterem és kávézó, illetve a rendezvényter bejárata, és ez létesít kapcsolatot a földszinti nyilvános terek és az udvar között. A harmadik ajtó az állomás alacsonyabb műhely szárnyával egyetemben elbontásra kerül, így a zártos beépítés megbontásra kerül. Itt az eredeti háznak csak a vasbeton szerkezete marad meg, az épület tömege megnyílik, áttekinthető lesz, és itt helyezkedik el az Építészeti Központ főbejárata is. A háromszintes vezénlyőtömbbe kerültek az ÉK irányítófunkciói, mint az irodák, tárgyalók és egy irattár. Az épülethez ezen kívül hozzáépítésre kerül egy újabb tömeg, amelyben egy előadóterem található. Az udvar átjárhatóságának megtartása érdekében ez a tömb lábakon áll. Az előadóterem zárt doboza jól kiegészíti az eredeti tömeget.²²

²¹ Fröhlich Nóra 2006

²² Léstyán Bence 2017



Léstyán Bence terve ²²

ÖSSZEGZÉS

Napjainkban érdekes ellentét áll fent sok XX. század közepén épült három trafóházzal kapcsolatban: a közvélemény többsége negatív véleménnyel van az épületekről, míg az építés szakmában továbbra is elismertek.

A három transzformátorállomás az 1960-as, 1970-es években főleg újító szándékuk miatt vált ismertté és a szakma által elismertté. Léstyán Ernő szakított a korábbi transzformátorállomások formáival, és a trafóház funkciójából adódó lehető legegyszerűbb tömeg köré homogén homlokzatokat szerkesztett, amelyet csak a legszükségesebb helyeken tört meg nyílásokkal. Az épület így a semlegességével próbál a lehetőségekhez mérten a városképhez igazodni, nagyméretű városi tárgyként. A tervezés folyamatát tovább nehezítette a telkek szűkösége, a technológia helyigénye, illetve egyéb állami előírások (pl.: környező házakhoz való csatlakozás).

A házak mai értékének oka, hogy számos olyan építészeti felfogást képviselnek, amelyek még a mai építészetben is jelen vannak. A homlokzatokban megjelenő minimalizmus, az anyaghasználata, az egyszerű geometriai formák és az alaprajz letisztultsága mind az építészetben ma is létező koncepcionális gondolatok. De a technológia, ami köré ezek az épületek tulajdonképpen egy burokként épültek, már rég elavult, a mai technológiai fejlettség mellett a méreteik feleslegessé váltak a funkció szempontjából.

Az épületek védendőek, hiszen – sok, az adott korban épült újító szándékú épülettel együtt – a magyar építészettörténet fontos emlékei. A három épület jövőjével kapcsolatban az épületek újrahasznosítását, új funkcióval való felruházása lehet a legcélravezetőbb megoldás.

FORRÁSOK

- 1 Arnóth Lajos (1970): Megjegyzések a transzformátorállomás kapcsán. Magyar építőművészet, 19. évf., 3. sz., p. 30-31.
- 2 Bajnay László, Lestyán Ernő (1966): Transzformátorállomás, Budapest. Magyar építőművésze, 15. évf., 1. sz., p. 32-37.
- 3 Budapest Világörökségéért Alapítvány (2016): Állásfoglalás az Országos Villamos Teherelosztó épületének tervezett bontása ellen. epiteszforum.hu, <http://epiteszforum.hu/allasfoglalas-az-orszagos-villamos-tehereloszto-epuletenek-tervezett-bontasa-ellen>, utolsó letöltés: 2019.10.26.
- 4 Fröhlich Nóra (2006): A Dob utcai trafóház újrahasznosítása. epiteszforum.hu, <http://epiteszforum.hu/a-dob-utcai-trafohaz-ujrahasznositasa>, utolsó letöltés: 2019.10.26.
- 5 Haba Péter (2019): Magyar ipari építészet 1945-1970, TERC kereskedelmimás szolg. Kft., Budapest, p. 262-264, p. 329-330
- 6 Lestyán Bence (2017): Transzformáció - Építészeti központ és múzeum. epiteszforum.hu, <http://epiteszforum.hu/transzformacio-epiteszeti-kozpont-es-muzeum>, utolsó letöltés: 2019.10.26.
- 7 Lestyán Ernő (1970): Erzsébetvárosi transzformátorállomás, Budapest VII., Dob utca. Magyar építőművészet, 19. évf. 3. sz., p. 31.
- 8 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (é.n.): Erőmű- és Hálózattervező Vállalat (ERŐTERV). Archivesportal Europe, http://www.archivesportaleurope.net/ead-display/-/ead/pl/aicode/HU-28947/type/hg/id/HU_MNL_OL_LRDBRKT_1_RRDBRKT_v2/unitid/XXIX-F-45, utolsó letöltés: 2019.10.26.
- 9 Nagy Attila Károly (2017): Vigyázz! Felsőpofán nagyfeszültség!. index, https://index.hu/tech/2017/03/28/csarnok_teri_trafohaz/, utolsó letöltés: 2019.10.26.
- 10 Nagy Attila Károly (2017): Vigyázz! Felsőpofán nagyfeszültség!. index, https://index.hu/tech/2017/03/28/csarnok_teri_trafohaz/, utolsó letöltés: 2019.10.26.
- 11 Rory Stott (2018): Spotlight: Louis Sullivan. archdaily, <https://www.archdaily.com/544355/spotlight-louis-sullivan>, utolsó letöltés: 2019.10.26.

- 12 Simon Mariann (é.n.): Variációk téglára. Architectura Hungariae, http://arch.et.bme.hu/arch_old/korabbi_folyam/17/17simonm.html, utolsó letöltés: 2019.09.25.
- 13 Sulyok Miklós (2017): Szív és ész, közösség és szolgálat. ME, <http://meonline.hu/en/magyar-epitomuveszet-hirek/bucusu/arnoth-lajos-1929-2017/>, utolsó letöltés: 2019.11.26.
- 14 Vukoszávlyev Zorán (2013): Mai szemmel: Trafó, Budapest: 1965. Metszet, 2013, 1. sz., p. 11.
- 15 YBL Egyesület (é.n.): YBL díjas építészek. YBL Egyesület, <http://yblegyesulet.hu/ybl-dij/ybl-dijas-epiteszek/>, letöltés: 2019.10.26.