




UNDERGROUND

SZERZŐ: FARKAS ANNA BARBARA

KONZULENS: PINTÉR ANDRÁS FERENC

TDK_2020 Rajzi és Formaismereti tanszék



Rohanunk munkába, Egyetemre, haza.

Lemegyünk a föld alá, elkapjuk a leghamarabb érkező metrókocsit és alig várjuk, hogy végre feljöhessünk újra a fénybe. A legtöbbünk észre sem veszi, hogy a napfény ott rejtőzik a peronon. A peronon, a mozgólépcsőn, a burkolaton. A metró koszos, sötét, hétköznapi. Vajon képesek vagyunk-e másra is asszociálni a szó hallatán? A metró különleges, látványos, művészi. Nekem ezt jelentik a négyes metró állomásai. Tíz megálló, tíz önálló művészeti alkotás, amelyek együtt és külön-külön is arra inspirálnak, hogy megmutassam másoknak a metróval való utazás szépségeit. A metró mindenki számára elérhető, a mindennapjaink része, ezért is tartom fontosnak, hogy az emberek felfedezzék a művészi értékeket, ebben a teljesen hétköznapi dologban.

Vidéki lányként az újdonság varázsával hatott rám a metró amikor a fővárosba költöztem. Rengeteg fényképet készítettem a különböző állomásokról és azok részleteiről. Anyagok, fények és színek egymásra való reflektálása, vibrációja a föld alatt, ahova a természetes fény nem jut le. Azonban a négyes metró más, itt a tervezők és a mérnökök lejjuttatták a napfényt a peronokig, emiatt is olyan egyedülálló esztétikai élmény. Ennek köszönhetően más-más arcát mutatja egy megálló, annak függvényében, hogy kora reggel, délben, vagy este utazunk. Minden állomásnak megvan a maga jellegzetessége; a Szent Gellért téri mozaikok, a Bikás park érdekes kupolája vagy a több díjat nyert Fővám téri szerkezetek, egyedülálló mozaikjaikkal párosítva. A sajátosságok ellenére, olyan egység fedezhető fel a megállók vizuális látványvilágában, melyek arra inspiráltak, hogy egy olyan művészeti alkotást hozzak létre, amely egy új és érdekes szemszögből mutatja be az állomásokat. Az alkotásom egy fotósorozat mely digitális utómunkával, tervezőgrafika jegyeiben készült el. Keresve a választ arra, hogy vajon a tömegközlekedés, azon belül is a metrózás, nyújthat-e esztétikai élményt? Képesek vagyunk-e észrevenni az apró szépségeket, amelyeket az állomások rejtnek magukban a hétköznapi szürkeségében?



A projekt viszonya hozzám:

Budapestre költözésem óta nagyon sokat használom a tömegközlekedést, főleg a négyes metrót. Teljesen magával ragadtak a monumentális vasbeton szerkezetek, a fény, amely átjárja az egész peront, és lenyűgözőek a különleges vizuális megoldások. Tanulmányaim első félévében már foglalkoztam ezzel a témával; amikor körbevezetettek minket az állomásokon, megbizonyosodtam arról, hogy nagyon kevés ember tekint a metróra, mint alkotásra, mindenki csak eszköznek használja, hogy eljusson egyik pontból a másikba. Interjúkat készítettem hétköznapi emberekkel, hogy miért szeretik ezt a metrót használni, más e ez a vonal mint a többi, észreveszik e azt az esztétikai igényességet amivel készült a négyes metró? Szerettem volna mélyebbre ásni a megállók rejtett kincseiben és megmutatni minél több embernek azt, hogy ez nem csupán egy eszköz. Sokan azért utaznak inkább villamossal, busszal hogy csodálhassák a fővárost, azonban a föld alatt is meglelhetjük a csodákat. A négyes metró nem csak a tereiben, de részleteiben is egyedi élményt nyújt. Minden megálló rendelkezik, saját jellegzetes textúrákkal, azonban van, ami összeköti őket; a vasbeton. Az állomásokon található padok háttámláját is lenyűgöző anyaghasználat jellemezi; fonott, áttetsző, színes felületek ezek, amiknek neki is dőlhetünk, de akár fel is fedezhetjük a bennük rejlő szépséget. Gyönyörűnek találom ezeket a részleteket, amelyek csak arra várnak, hogy felfedezzük őket, a hétköznapi rohanós pillanatiban.





Megállók:

Egy-egy megállónál is különböző textúrák vannak kombinálva, melyek még különlegesebbé teszik ezt a nem hétköznapi művészi alkotást. A kelenföldi állomás téglavörös színben pompázik, mely különleges fémből készült plafonra lógatott elemekkel párosul. A Bikás park rendelkezik talán a legkülönlegesebb földfelszín feletti résszel, ami nem más, mint az üvegupola, melyet sokan a Duna partján lévő Bálnához szoktak hasonlítani. Az itt található padok háttámlája pedig áttetsző és gyerek rajzokkal díszített. Ezután a személyes kedvencem következik, ami nem más, mint az Újbudai megálló; itt egy hatalmas megvilágított üvegfal található; ami olyan kék fényt áraszt, ami már-már földöntúli érzéseket kelthet az emberben. Emellett az üvegfal egy igazi rejtély, minden szeglete más és más, hiszen különböző tárgyak lettek belenyomva, például Barbie baba, falevél, egy régi Nokia telefon továbbá a készítők tenyérnyomata is megtalálható, aminek köszönhető ez a rendkívüli textúra. A Móricz Zsigmond téri megálló hatalmas színes felületek helyszíne ahol mindez enyhén kékes világítást kap a vasbetonra szerelt világítótestekből.

A Szent -Gellért téri megálló ékköve a színes spirálba rendezett mázolt mozaik csempék. A Fővám téren az áthatásé a főszerep itt a felpillantva megláthatjuk vasbeton gerendák bonyolult térképzését és legfelül a természetes fény forrását, továbbá itt is található mozaik csempe berakás, itt azonban egy- egy szín egy nagyobb felületet képez.

A Kálvin téri megálló igazán futurisztikus élmény, a világítás is ezt a hatást fokozza; emellett a hármaskörúti metróra itt szállhatunk át, itt érezhető leginkább a két vonal közti esztétikai különbség. A Rákóczi tér is bővelkedik színes mozaik csempékkel; azonban ami talán a legjellegzetesebb az a világító íves oszloptestek, amik szintén azt éreztetik az emberrel, hogy egy teljesen más világba csöppent a föld alatt. A II. János Pál pápa téren sokkal kevesebb szín jelenik, itt egy fehér, strukturált márvány fal található, ami tökéletes összhangban van az egész állomás vasbeton szerkezetével, amely olyan monumentális, hogy már a mozgólépcső tetején állva érezteti velünk emberi mivoltunk apróságát. Az utolsó megálló a Keleti pályaudvar, ami kora reggel a legszebb. Ilyenkor van olyan szögben a Nap, hogy a lehető legtöbb fény jut le a peronra. Mindegyik teljesen más, és mégis olyan egységet alkot, ami megkérdőjelezhetetlené teszi számomra, hogy ez a 10 megálló, nem csak hazánkban, de a világon is egyedülálló.





Technika:

A választásom egy videó elkészítésére esett, így egyszerre tudtam bemutatni az összes állomást, és azok minden elemét. A technika segítségével az állomások monumentalitására, és részleteire egyaránt hangsúlyt tudtam fektetni. Az állomások általában a délelőtti órákban a legüresebbek így ekkor mentem felvenni az anyagot. Szerettem volna, ha a szerkezetek és a matériák vannak a fókuszban, ezért a videó fekete-fehérben készült el. Az ember szemét hajlamosak elvinni a színek, ezért döntöttem a monokróm színvilág mellett. Színek nélkül még nagyobb hangsúly esik a textúrákra. A kiüresedett állomások, amiben a felvétel időpontja és a pandémia is közrejátszott, egy nagyon melankolikus, már-már szürreális világot tártak elém. Ezt a hatást a megfelelő zene kiválasztásával is igyekeztem fokozni.



Más világ:

Ebben a világban a látszóbeton, az üveg és az acél uralkodik. Ezek ellenpontjaként jelennek meg a léptékében sokkal emberközelibb elemek, mint például a padszigetekbe integrált üvegtextíliák, és üveggrafikák. Ugyanígy ellensúlyozzák a távolabbi, durva felületek, a kézközeli finoman formált utastéri bútorokat. Finomságuknak köszönhetően azok is megtalálhatják a számukra kedves részleteket ebben a földalatti világban, akik ridegnek tartják az itt megtalálható vasbeton mennyiséget. A tervezőknek célja volt egy olyan nyelvet megtalálni, amivel valamennyi embert meg tudnak szólítani, és egységes arculatot tudnak létrehozni a négyes metró egész vonalának. A városszerkezeti adottságoknak köszönhetően minden megálló egy egyedi alkotás, azonban ezek kétségkívül összetartoznak. Mind tér-és szerkezetformálásban, mind anyaghasználatban azonos elvek mentén készült mind a tíz állomás, azonban egyes anyagok vagy szerkezetek nyilvánvalóan helyszínspecifikusak így válnak önálló, egyedi alkotásokká.

Részletek:

Úgy gondolom, hogy a négyes metró állomásainak térformálása lenyűgöző, a természetes és mesterséges fények játéka, a szerkezetek monumentalitása mindenkit magával ragad az első, és a sokadik metrózás után is. Elsőre azonban a térélmény és a monumentalitás az, ami megfogja az embert. Ha közelebbről is megvizsgáljuk az állomásokat, csodálatos részletekre is bukkanhatunk, amik mellett hajlamosak vagyunk elrohanni a hétköznapokban. Felmerül a kérdés, hogy ugyan ki áll meg a cortez acél felületben csodálkozni hétfőn reggel nyolckor?

Senki.

Pedig kellene.

Olyan világban élünk, ahol az infrastruktúra többnyire kiépített, így általánosan vesszük, hogy eljutunk A pontból B-be. Azonban ha megvesszük a négyes metróra a vonaljegyet, nem csak fizikálisan utazunk, hanem vizuálisan is. Az állomásokat bemutató részletfotók, is azt a célt szolgálják, hogy kezdjünk el másképp tekinteni a metróra, ne eszközként, hanem mint esztétikai élmény.



*„Azt gondoljuk, hogy még ezen a legegyszerűbb nyelven is sikerült
kellően sokféle mondatot
mondani - és azt látjuk, hogy a nagyközönség vagy a szakmai közön-
ség soraiban is
mindenkinek más-más mondat tetszik. Ezeken a mondatokon ke-
resztül pedig remélhetőleg mi
magunk is elmondjuk, amit a kortárs építészetről vagy a közösségi
közlekedésről gondolunk.”*

Erő Zoltán



