

AHONNAN „MESSZI TÁJAK HÍRE KICSILINGEL”

Megújult a kaposvári vasútállomás

2017 MÁRCIUSÁBAN ADTÁK ÁT KAPOSVÁR EURÓPAI UNIÓS FORRÁSOKBÓL FELÚJÍTOTT VASÚTÁLLOMÁSÁT, AMELYET A MÁV EGYKORI FŐÉPÍTÉSZE, PFAFF FERENC (1851–1913) TERVEZETT. A 19. SZÁZAD UTOLSÓ ÉVEIBEN ÉPÜLT, 1900-TÓL SZOLGÁLTA AZ UTAZÁS ESZMÉJÉT EZ A TÖBB, MINT 100 MÉTEREN ELNYÚLÓ, HÁRMAS OSZTÁSÚ, SZIMMETRIKUS ÉPÜLET.

Szöveg: MÁNFAI MELINDA | Fotó: TÖRÖK TAMÁS | Építészet: MARKÓ ANDRÁS, NÉMETH TAMÁS



◀ Flóderezett tölgyfa lábazatok és egyedi tervezésű lámpák mindenütt a terekben.

Az építés- és művészettörténeti kutatások során helyszínrajzok, alaprajzok, metszetek, homlokzati rajzok, fotók és képeslapok is előkerültek.



Abban az időben született meg a vasútállomás épülete, amikor a város lakossága még csak 18 ezer főt számlált – a mai lélekszám egynegyedét, és akkor még nem számoltuk a ma már sokszorosára duzzadt agglomerációt. Innen utazott a fővárosba és szerete Európába, de leginkább Párizsba Rippl-Rónai József és vasutas fivére, Rippl-Rónai Ödön műgyűjtő, néhány évtizeddel később pedig Fekete István író is gyakran szállt itt vonatra. Milliószer léptek a peronra azok az ingázó falusiak, akik a környékről Kaposvárra jártak be dolgozni, no és a városból a zöldbe vágók is vonatra szállva jutottak el a közeli falvakba. A 2130 négyzetméter alapterületű műemlék épület most új fényben ragyog, és méltán növeli Somogyországot, azon belül is Kaposvár turisztikai vonzerejét. A 19. század második felében új épülettípus született a dinamikus terjeszkedő vasútvonalak mentén. Ezt az embertömegek befogadására tervezett, csarnokszerű építményt – amely sokszor korábbi indóházak helyébe épült – pályaudvarnak nevezték el a nagyvárosokban, ahol ezek

az épületek egész vonatokat is „elnyeltek”. Kisebbségi településeken a vidéki viszonyokhoz alkalmazkodó, emberibb léptékű állomásépületek jelentek meg. Bár a vasútállomásokat a városiasodással együtt járó megváltozott igények születték, felépülésüket követően gyökeresen alakították át környezetük gazdasági, társadalmi és kulturális tényezőit. Mivel rendszerint a város peremére épültek, hamar magukhoz vonzották a település gazdasági erőit, amelyek előtte a központban, a heti vásárok környékére összpontosultak. Ezzel a vasútállomás kijelölt egy település térbeli terjeszkedésének irányát is. Ugyanakkor az állomásépület egyszerre töltött be funkcionális és reprezentatív szerepet is, hiszen alapfeladatán, az utazás sokrétű kiszolgálásán túl, a legelső (építészeti) benyomást a fogadóépülettel nyert az utazó az adott helységről. Nem volt mindegy tehát, milyen képet mutat a város kapuja. Ahogy az sem volt mindegy többé, hogy az állomásról kilépő utazót milyen látvány fogadja: büszkeségi kérdés lett tehát az új épület környezetének

rendezése is. A megnövekedett forgalom egyszerűsége miatt szükségessé tette a város modernizálását. A tervezői feladatokat csak olyan építészek kaphatták meg, akik képesek voltak a komplex nézőpontok mentén gondolkodni. A századforduló kiváló magyar építészei közül az idén két okból kifolyólag is ráirányul a figyelem a nagy tehetségű Pfaff Ferencre. Egyrészt az általa tervezett kaposvári vasútállomás műemlékvédelmi szempontok szerinti felújítása kapcsán, másrészt egy korábbi munkája ürügyén, amelynek renoválását az idén ősszel kezdik meg. Ez az épület a budapesti Városliget neoreneszánsz ékköve, az 1885-ös Országos Általános Kiállításra épült Múcsarnok, mai nevén Olof Palme-ház, amelyen akkor a Zsolnay-gyár új, színes mázas kísérleti anyaga, a pirogánitához vezető út első jelentős terméke is bemutatkozhatott. Pfaff korábban Steindl Imre tanítványaként, majd tanársegédjeként, végül munkatársaként tevékenykedett, utolsó közös munkáik a Parlament tervpályázata és





felülvilágítókkal megnyitott, faszerkezetes perontető. Monarchiás időköt idéznek az eredeti, felújított öntöttvas oszlopok és szegecselt tartók, az oldalfalak gipsztagozatai, vagy a tető díszbádogos elemei. Kifinomultságot és meleget lopnak a belső terekbe a terrazzo padlóburkolatból kiemelkedő, nagyrészt felújított, flóderezett nyílászárók (a flóderezés mintája tölgy), a rekonstruált szélfogó és a velük harmonizáló, egyedi tervezésű modern padok, illetve a szintén flóderezett tölgyfa lábazatok. A mennyezetről – amit nézve több helyütt élvezhetjük az állomás eredeti, színes, geometrikus díszítőfestésének rekonstrukcióját – egyedi tervezésű lámpák függenek a nagyvonalú terekben. A kaposvári vasútállomás központi utascarnoka, közlekedője és két sarokpavilonja – az európai állomásfejlesztési trendeknek megfelelően – teljes műszaki modernizáláson is átesett: ma egy akadálymentesített, modern fűtési rendszerrel bíró, videokamerával megfigyelt, kiváló utastájékoztató rendszerrel ellátott létesítmény várja az utazókat, de további közfunkciókat lát el benne nyílt Kormányablak és postahivatal is. Számos bérlemény azonban még várja jövőbeli gazdáját; az élet pedig akkor fog igazán visszatérni e pompás történelmi örökség tereibe, ha ezeket a tereket ésszerűen kombinált funkciók töltik meg. Addig is tovább szépül Kaposvár történelmi városmagja.

< Az épület eredeti tömegének visszaállítása mellett az utólag nyitott homlokzati nyílásokat befalazták, az eredeti nyílásokat pedig kibontották.

∨ Csupán egy régi újságcikk tudósított az egykori festett, színes falakról és a boltozatos mennyezetről.

Tervezés éve: 2013-2014

Építés éve: 2015-2017

Bruttó szintterület: 2130 m²

Építész felelős tervezők: MARKÓ ANDRÁS, NÉMETH TAMÁS - MÁV-MTF

Építész munkatársak: FLACHNER SZILVIA, JUHÁSZ-TÓTH SÁNDOR, PINTÉR VIOLA, SZABÓNÉ JAMBRIK ILONA

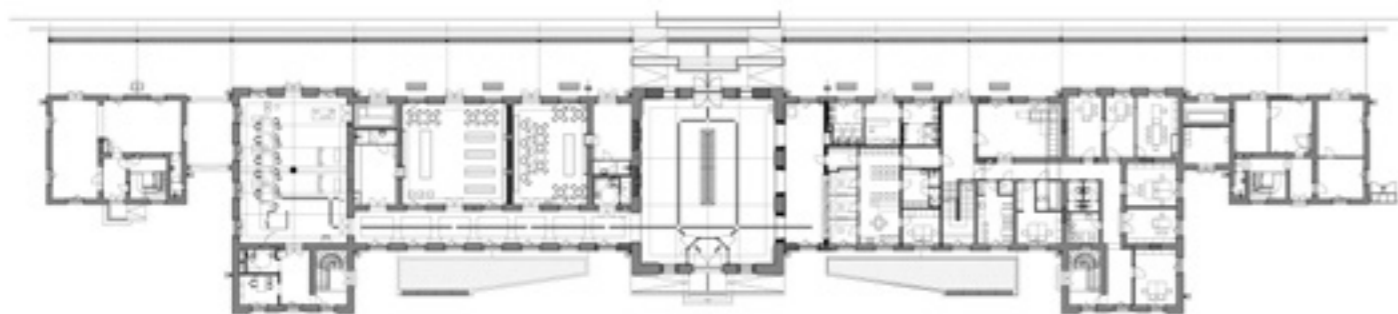
Belsőépítész: KÉRY BALÁZS – KROKI STÚDIÓ

Építéstörténelmi kutatás: HAJDÚ VIRÁG

Festőrestaurátor: MARACSKÓ IZABELLA, FAZEKAS GYÖNGYI

Kő- és fémrestaurátor: CSÁNYI SZABOLCS

Tájépítész: TÓTH RENÁTA ÁGNES



a Margit híd 1885-ös bővítése és a vámházépületeinek tervezése voltak. Végül – feltételezhetően a „vasminiszter” Baross Gáborhoz fűződő ismeretségének is köszönhetően – vasúti építészként szerzett hírnevet magának: 59 fennmaradt tervéből 51 fővonal-csomóponti felvevő-épületet alkotott meg, sikeresen emelkedve felül a vasútüzem típus-tervein. A huszadik század háborúit ezek közül csak 30-35 épület vészelte át. A számbéli bizonytalanság oka – ahogy a kiváló Pfaff Ferenc életmű-kutató, az idén váratlanul elhunyt Levárdy László rámutatott –, hogy ezeket az építményeket utóbb a felismerhetlenségig „modernizálták”. A kaposvári vasútállomásnak több szempontból is szerencséje volt. Bár az 1940-es években számos eredeti részlete megsemmisült, később típustervként,

apró változtatásokkal felhasználták még két másik állomásépületnél, Szatmárnémetiben (Satu Mare, Románia) és Versecen (Vršac, Szerbia). Az épületek hasonlósága és a verseci állomásépület épen maradt díszítőelemei segítették a tervezőpáros, Markó Andrást és Németh Tamást (MÁV-MTF) az épület belső tereinek rehabilitációjában is. Az értékmegtő munkálatok négy évvel korábban, még 2013 tavaszán kezdődtek meg: az építés- és művészettörténelmi kutatások során helyszínrajzok, alaprajzok, metszetek, homlokzati rajzok, forók és képeslapok is előkerültek, amelyek mind kiváló kiindulási pontot biztosítottak a város felőli külső homlokzat kapcsán. Az épületbelsőről viszont két, a tervezők számára igen értékes újságcikk tudósított csupán, ezek alapján derült fény az egykori festett, színes falakra

és boltozatos mennyezetre. A falkutatások további izgalmas részleteket tártak fel az utascarnok hajdani díszítettségéről. Ezek és a verseci állomás a tervezők által készített gondos fotódokumentációja együtt már elegendőnek bizonyultak a belső terek korhű rekonstrukciójához. Az épület eredeti tömegének visszaállítása mellett az utólag nyitott homlokzati nyílásokat befalazták, az eredeti nyílásokat pedig kibontották, a nagy ablaknyílások feletti kisméretű ablakokkal egyetemben, így az épületbe ma – az eredeti állapotnak megfelelően – jóval több természetes fény jut, amelynek hatékonyságát fokozzák a jól megválasztott világos falszínek is. Elsőre modern megoldásnak tűnik, mégis korabeli fotók és tervek alapján kialakított izgalmas részlet a vágányok felé néző, homlokzat előtt végigfutó,

