

Romantikus építészeti kalandozások Nyíregyházán és környékén

Garai Péter

Az 1848-49-es forradalom és szabadságharc, valamint az 1867-es kiegyezés között virágzott hazánkban a romantika építészeti stílusa, amely egyéni módon alkalmazta a középkori és keleties hatású formákat. Más korszakokhoz képest jóval kevesebb és szerényebb léptékű, ám annál érdekesebb emlékek maradtak ránk ezen évtizedekből.

Garai Péter tanulmányorozatában a Nyíregyházán ma is meglévő, illetve a történelem viharaiiban elpusztult épületeket és alkotóikat veszi sorra és mutatja be, az első vasútállomástól a 2013-ban 130 éves református templomig, valamint a nyírteleki Szent Anna-kápolnáig. A virtuális barangolás során feltáruló formai azonosságok és párhuzamok többek között Nagykárolyba és Püspökladányba is elvezetnek.

A korszak elnevezése

A hagyományos művészettörténet-írás romantika névvel illeti a 19. század két meghatározó korszaka, az antik görög-római stílusformákat felhasználó klasszicizmus és az építészeti stílusok több évszázados tárházából válogató eklektika közötti, viszonylag rövid korszakot, amelyet általában a felfokozott (nemzeti) érzelmekkel, múltba révedéssel, az érintetlen természet és a romok kultuszával, valamint a középkori és keleties építészeti formák felhasználásával jellemeznek. Az újabb megközelítés az egész 19. századot a historizmus korszakának tekinti, amelynek lényege a történelmi szemlélet megjelenése az építészetben; ennek megfelelően ez a korszak a romantikus historizmus terminológiát kapja. Ez az elnevezés arra utal, hogy a mesterek a középkori (román vagy gótikus) elemeket általában egyéni módon átértelmezve, a festői hatásra törekedve alkalmazták. Az inspiráló források alapján megkülönböztethetünk félköríves (romanizáló) stílusáramlatot, gótizáló romantikát, vagy akár bizáncias-moreszk irányzatot is. A korszak elnevezése a francia roman (regény) szóra vezethető vissza; eredetileg a romantika kifejezés regényességet jelentett, tehát egészen mást, mint amit napjaink közbeszédében értünk alatta.

A romantikus építészet kutatása

A magyar romantika építészetének legnagyobb kutatója az 1980-as évektől Komárik Dénes, valamint Sisa József



Nyíregyháza, a református templom a Kálvin téren, fotó: GP, 2013.

és Kalmár Miklós volt, akik tanulmányok sorában tették közzé a korszak mestereivel, épületeivel és építészettelméletével kapcsolatos eredményeket. A vasúti építészetben megjelenő romantikus áramlatot Kubinszky Mihály professzor vizsgálta, a közelmúltban pedig egy-egy város emlékanyagához (pl. Sopron: Winkler Gábor – WINKLER 1988, BUDA-RITÓÓK 2007, 86-98: *Winkler Gábor, Handler Nándor, a soproni romantika építészete*; Kecskemét – BUDA-RITÓÓK 2007, 70-77: Jernyei Kiss János, *A romantikus építészet emlékei Kecskeméten*) vagy alkotó munkásságához (pl. Prokopp János – Prokopp Mária, Deckert Krisztián – Balázsik Tamás: BUDA-RITÓÓK 2007, 78-85: *Balázsik Tamás, Deckert Krisztián és a kaposvári romantikus építészeti*) kapcsolódva születtek új publikációk, amelyek tovább gazdagították erről a sajátos korszakról szerzett ismereteket.

A romantika elterjedése

A kezdetektől fogva többféle forrásból táplálkozó romantika 18. század végi-19. század eleji európai megszületését követően hazánkban az 1840-es évek közepétől jelent meg – elsősorban osztrák közvetítéssel – az itt dolgozó külföldi mesterek vagy világot járt építetők révén. Az 1850-es években a klasszicizmus mellett fokozatosan erősödő új stílus hazai virágkora az építészetben 1860 környékére tehető, amely azonban – mint később látni fogjuk – a szakrális építészetben jóval tovább, egészen az 1870-es évek végéig kitolódott. Földrajzi elhelyezkedésünkől adódóan a nyugati országrész, valamint Pest-Buda és környéke jóval nagyobb mértékben került az új stílus hatása alá, mint a Duna-Tisza köze, Észak-Magyarország vagy a Tiszántúl térsége. Pest-Buda (1873-tól Budapest) erősödő fővárosi szerepét jelzi, hogy napjainkban is mintegy 120 (!) romantikus épület található itt, a város növekedése során pedig ennek a kétszeresét bontották le. (GARAI 2010, 230.) A dunántúli városok közül Sopron, Győr (több mint 40 emlék) és Pécs „vezet” (mintegy 30 emlék), továbbá jelentős Székesfehérvár, Szeged (mintegy 20 emlék), valamint Szombathely, Esztergom és Kecskemét (mintegy 10 emlék) meglévő romantikus épületállománya is, amelyek zömét lakóházak teszik ki. A Nyíregyháza közeli nagyvárosok közül Miskolcon és Debrecenben 5-10 közé tehető a romantikus lakóépületek száma. (A szám adatok közelítő nagyságrendet tükröznek, a szerző saját gyűjtései, a műemlékjegyzékek és városlátogatások alapján.)

Az országban kelet felé haladva számottevően csökken a napjainkig fennmaradt romantikus emlékek száma és nagysága. Az új stílusáramlat leginkább az egyházi, a kastély- és a városi lakóház-építészetben terjedt el – középületek esetében a tervezők és a megrendelők egyaránt a klasszikus formakincset felhasználó klasszicizmust vagy eklektikát tartották méltóbbnak az adott feladathoz. A romantika felfogásának eszenciáját nyújtja a korszak legfontosabb, ösztönművészeti alkotásként megkomponált középülete, a Feszly Frigyes tervezte pesti Vigadó (1859-1865), emellett Kelet-Magyarországon hasonló jelentőségű alkotás a debreceni Csokonai Színház (Szkalnitzky Antal, 1851-1865). Kevésbé ismert, ám szép példa az Alföldön a hajdúböszörményi Bocskai Gimnázium (Vecsey Imre, 1864-1865), a makói régi városháza (Koczka Ferdinánd, 1859) és az egykori gyulai városháza (ma könyvtár, tervezte Nussbeck Ferenc, 1861) épülete is.

A romantika középkori utalásai miatt főként a szakrális építészetben volt „sikeres” és viszonylag hosszú ideig tartott; az 1880-as évektől kezdve fokozatosan alakult át a középkori stílusokat szikárabb, akadémikusabb módon felhasználó eklektika (historizmus) vonulatába. Nyíregyháza tágabb környezetének nagyszabású romantikus alkotásai közé tartozik Szkalnitzky Antal pesti építész alkotása, a hajdúhadházi református templom (1868-1873), továbbá a hajdúböszörményi református templom (1880-1882), valamint a Tischler Albin káplán (1810-1884) és Haas János püspök tervei (!) alapján korai gótizáló stílusban épült beregszászi római katolikus templom (1837-1846). (KOMÁRIK 1978, 46.) Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében is több szép – országos viszonylatban kevésbé, de megyei szinten jelentős – romantikus emlék található: kisebb-nagyobb – jellemzően kegyúri – templomok és sírkápolnák, torony-hozzáépítések és bővítések adják a ma is fennálló épületek legnagyobb részét (ezekről bővebben a II. részben olvashatunk). Az építkezések évszámai hűen tükrözik az elhúzódo munkálatokat, a nehéz gazdasági helyzetet, valamint a romantika hosszú ideig történő továbbélését a szakrális építészetben.

Az eszményített középkor és a romok kultusza, valamint ezzel összefüggésben az önálló intézménnyel szerveződő műemlékvédelem és a régi épületek kutatása, felmérése is ekkor kezdődött. A középkori stílusformák felhasználása az eklektika korában is tovább élt, illetve ekkor teljesedett ki (ezeket neoromán, illetve neogót irányzatoknak, aka-

démikus vagy stíluszta historizmusnak nevezzük). A 19. század végén a meglévő középkori emlékek (addigra már vaskos mintakönyvekben rögzített) részleteinek szárazabb, akadémikus másolása került előtérbe, míg a romantika korában az építészek, építómesterek elsősorban ihletadó forrásnak tekintették a középkor általuk felfedezett épített örökségét, kreatív módon újraértelmezték és festőien társították az egyes részletformákat. Nyíregyházán ennek az eltérő szemléletmódnak jellegzetes példája a romantikus felfogásban épült Kálvin téri református templom (Melhouse János, 1873-1883) (MARGÓCSY 1989a, 50-52.), valamint a szikárabb neoromán modorban készült római katolikus templom a Kossuth téren (Nagy Virgil és Kommer József, 1902-1904). (MARGÓCSY 1986, 39-40.)

Nyíregyháza helyzete a romantika időszakában

Nyíregyháza történelmi fejlődésének sajátosságai, az 1848-49-es szabadságharc utáni önkényuralom évtizedeinek nehéz gazdasági helyzete, a település akkori perifériális jellege és lassú fejlődése együttesen eredményezte azt, hogy ebben a korszakban kevés reprezentatív épület született a városban (és ezek egy része el is pusztult a történelem viharaiiban). Az önkényuralom korszakának hírhedt alakja volt Drevenyák Ferenc császári- királyi biztos, a város és Szabolcs megye teljhatalmú ura. A bürokrácia fokozódása mellett a katonák elszállásolása egyre súlyosabb terheket rótt a városra. (CSERVENYÁK-MEZŐ 1987, 111.)

Nyíregyháza iparosodása ebben a nehéz korszakban kezdett kibontakozni, amelynek a vasúti közlekedés megindulása (1858) adta az első lökést, majd a kiegyezés (1867) gazdaságot konszolidáló hatása és a megyeszékhelyé válás (1876) tovább erősítette ezt a folyamatot. Ekkoriban kezdett szétválni a csak tervezéssel foglalkozó – gyakran külföldi akadémiai végzettséggel is párosuló – építési és a kivitelezés területére szoruló, céhes öntudatú építómesterei hivatás. (KOMÁRIK 1978, 35.) Az 1859-ben elfogadott és 1862 elején hatályba lépett ipartörvény gyakorlatilag megszüntette a több évszázados céhrendszert. (KOMÁRIK 1978, 32.)

A város építőiparának helyzetét jól tükrözi az itt működő céhes mesterek kis száma. Az Alföldön és Szabolcs megyében az országos átlaghoz képest viszonylag későn, a 19. század elején tömörültek különböző céhekbe a kézművesek. (EPERJESSY 1967, 49.) Nyíregyházán 1818-ban tíz céh alakult meg, a kőművesek az ácsokkal és a molnárokkal közösen alkotta egy szervezetet. 1825-ben a mészárosok, végül 1839-ben utolsóként a gubakészítők és a vászonszövők céhe jött létre. (EPERJESSY 1967, 246.) A feljegyzések szerint a korszakban a tizenkét városi céh közül mindvégig a csizmadiaiaké volt a legnépesebb (létszámuk 30-40 körül mozgott). Ezzel szemben 1850-ben kilenc kőműves, egy tégláégető és tizenhárom ács, 1869-ben négy kőműves és két ács, 1872-ben pedig két kőműves és három ács élt és dolgozott Nyíregyházán. (CSERVENYÁK-MEZŐ 1987, 123.) Látható, hogy az összeírások magasabb képzettségű, helybeli építómestert nem említenek. Ez magyarázza azt, hogy a korszak jelentős épületeit külföldi vagy más városból származó mesterek tervezték. Például 1842-ben az evangélikus templom fedélszékének átalakítását, megerősítését Hlavács János kassai ácsmester végezte Holecz András Borsod megyei mérnök tervei alapján. (KOVÁCS-SALLAI 2011, 73., illetve GARAI) Ez a jelenség egészen a 20. század első feléig jól nyomon követhető Nyíregyházán, hiszen a város 19. század végi-20. század eleji virágzása során emelt jelentős középületek – és ezáltal karakterének jellegzetes elemei – döntően fővárosi építészek (többek között Alpar Ignác, Hubert József, Kismarty-Lechner Jenő, Wälder Gyula) nevéhez köthetők.

A fejlődés lassú kibontakozását jól példázza, hogy Geduly Henrik evangélikus püspök (1866-1937) millenniumi városmonográfiájában is csupán Melhouse Jánost, id. Király Sándort (1840-1906), valamint a nyíregyházi születésű Barzó Mihályt (1857-1909) és a pesti származású, ide települt Vojtovich Bertalant (1853-1898) említhette helyi építészekként – ez utóbbi páros 1886-tól működött együtt (MARGÓCSY 1986, 120.), tevékenységük már az eklektika időszakára esik. Mellettük még 29 kőműves, három kőburkoló, egy kőfaragó, egy betonkészítő, valamint 44 ácsmester nevét olvashatjuk. (GEDULY 1896, 252-253.) Figyelemre méltó, hogy a város 2106 lakóházából még 1896-ban is csupán 28 volt emeletes, továbbá a könyv szerint „nagyobb szabású bérházakat, palotákat nem igen találunk.” (GEDULY 1896, 71.) A nád- és zsindefedést 1888-ban tiltották be a belvárosban, ám a külső városrészekben még sokáig, egészen a 20. század közepéig a hagyományos népi építkezési mód maradt az uralkodó. Ezek közül néhány ház napjainkig is fennmaradt, például a Szilfa utca elején látható egy jellegzetes, náddal fedett lakóépület.

A 19. század második felében megindult lassú iparosodás ellenére Nyíregyháza mindvégig megőrizte mezőgazdasági jellegét. Éppen a vizsgált időszakban, az 1860-70-es években kezdett erőteljesen növekedni a katonaság és a polgári-hivatalnoki réteg aránya a városban. Egyre több értelmiségi (orvosok, ügyvédek, gyógyszerészek, tanárok sora) telepedett le itt, az egykori városalapító tirpákok utódai pedig a tanyákra vonultak vissza és fokozatosan kiszorultak a közéletből is. (CSERVENYÁK-MEZŐ 1987, 133) A város népessége folyamatosan növekedett, elsősorban az ide vezényelt katonáknak, az itt megtelepedő kereskedőknek és az erősödő polgári rétegnek köszönhetően. Míg 1824-ben 12.600 fő, 1848-ben már 17.000, 1857-ben 17.400 (CSERVENYÁK-MEZŐ 1987, 88., 121., 132.), 1860-ban 18.000, 1869-ben 22.000, 1882-ben 24.000 fő, 1896-ban pedig 29.000 fő volt a teljes lakosság. A számokból jól látható, hogy az 1848-as szabadságharc után lassú növekedés volt jellemző, az 1867-es kiegyezés, az 1876-os megyeszékhellyé válás és a millenniumi időszakban felgyorsuló fejlődés meghatározó jelentőségű volt a város gyarapodása szempontjából.

Nyíregyháza sajátos történetéből és fejlődéséből következik, hogy a város romantikus építészeti emlékei szerények mind országos szinten, mind a közeli nagyobb városokhoz viszonyítva – ez azonban korántsem jelenti azt, hogy nem érdemes foglalkozni velük.

Az első vasútállomás épülete

Nyíregyházán a nagyszabású romantikus stílusú épületek közül minden bizonnyal a legkorábbi az első vasútállomás volt, amelyet – az idáig megépült vaspályával együtt – 1858. szeptember 5-én avattak fel. Az akkor legújabbnak és leggyorsabbnak számító közlekedési eszköz megjelenése óriási lehetőséget jelentett a feltörekvő város számára, amelynek vezetői kitartóan „lobbittak” azért, hogy – Nagykálló helyett – erre vezessék a sínpárokat. 1854. május 10-én 3.000 forintot ajánlottak fel a vasút építési munkálataira, valamint ingyen bocsátották rendelkezésre a vonal által érintett földterületeket (később összesen mintegy 30.000 forinttal támogatták az építkezést). (CSERVENYÁK-MEZŐ 1987, 122-123) A bécsi székhelyű Tiszavidéki Vasúttársaságot 1855-ben alapították, gróf Andrássy György elnökletével. 1857. november 25-én nyitották meg a Szolnok-Debrecen közötti fővonalat. Tevékenységüket – amely elsősorban osztrák gazdasági érdekeket szolgált – jól érzékelteti, hogy 1871-ig mintegy 600 km-nyi vasútvonalat építettek a Tiszántúlon és Partiumban.

1858-ban készült el a reprezentatív felvételi épület a Tiszavidéki Vasúttársaság II. osztályú – tehát a második legnagyobb méretű – típusterve szerint. I. osztályú állomások Debrecenben, Miskolcon és Kassán épültek, azonban ezeket a századfordulón újabb, még nagyobb épületek váltották fel. (KUBINSZKY 1959, 156.) A magyar vasút történetében ez a társaság volt az első, amely a települések várható forgalmára méretezett, egységes arculatú, mégis változatos állomásépületeket emelt (KUBINSZKY 1959, 153.), a korszak divatos, „castellated” modorában, amelynek gyökerei a középkori angol várkastélyok formakincsét felhasználó európai irányzatra vezethetők vissza. Ennek hazai emlékei például a Vas megyében található, gazdag részletképzésű, festői megjelenésű mikosdpusztai volt Mikos-kastély (1857-1866), a Hajdú-Bihar megyei Zsákán álló, kisebb léptékű Rhédey-kastély (1858), vagy az Ybl Miklós nevéhez fűződő, 1932-ben lebontott, Zsombolya melletti Csitópusztán állt (ma Jimbolia, Románia), összetett tömegformálású Csekonics-kastély (1869-1870).

A füstöt okádó „vasparipák” látványa, az utazás akkor hihetetlennek tűnő sebessége szinte megbabonázta a művészeket. A korábban ismeretlen épülettípushoz a tervezők a középkor misztikumát idéző romantikus formakincset társították, igaz, a kastélyokhoz képest jóval egyszerűbb változatban. (KUBINSZKY 1959, 151.) A Tiszavidéki vasút típustervei minden bizonnyal Bécsben készültek, az építkezéseket többnyire helyi építőmesterek vezették. (KUBINSZKY 1959, 153.) Komárik Dénes kutatásaiból tudjuk, hogy a nyíregyházihoz hasonló szolnoki állomás felépítése Szumrák Pál pesti mester nevéhez fűződik. (KOMÁRIK 1971, 413.)

A nyíregyházi városvezetés előrelátását jól mutatja az állomás elhelyezése, amely a település központjától akkor még jókora távolságban feküdt. Érdekes képet ad a Tiszántúl városainak a korszakban prognosztizált fejlődéséről, hogy Nyíregyháza mellett Szolnok (1857), Püspökladány (1857) és Tokaj (1859) kapott ugyanilyen típusú felvételi épületet. Ezek közül napjainkban már csak a műemléki védettségű püspökladányi áll, amelynek alapján könnyen elképzelhetjük az első nyíregyházi állomás megjelenését is. (A tokajit az 1960-70-es években bontották le – Kubinszky Mihály hivatkozott 1959-es tanulmányában még meglévőként szerepel! (KUBINSZKY 1959, 155.) –, a régi szol-

noki állomás helyére 1907-ben Pfaff Ferenc tervei alapján új, nagyobb, a nyíregyházihoz hasonló téglarchitektúras, eklektikus épület készült, amely a II. világháborúban pusztult el).

A szimmetrikus elrendezésű, egyemeletes épület a város és a vágányok felé azonos kiképzésű homlokzatokkal fordult. A rövidebb, 1+4+1 ablakos véghomlokzatokon finom díszítésű, egyszerű párkányok futottak végig, apró padlásszellőző nyílásokkal megszakítva. Az egytengelyes oldal- és a háromnyílásos középrizalitokat ferde törtvonalú oromzatok zárták le, körablakokkal és sajátos ívsoros párkányzattal. Az előreugró épületrészek széleit függőleges, stilizált támpilléreket idéző falsávok tagolták, a rizalitok közötti mezőket pedig egyszerűbb falsávok osztották. A püspökladányi példa és a nyíregyházi archív ábrázolások tanúsága szerint a nyílások mindkét szinten szegmensíves záródásúak voltak, felettük a romantika egyik jellegzetes tagolóelemével, a többszörösen lépcsőző vonalvezetésű, ún. szakállas szemöldökpárkánnyal. A „szakállas” jelző a párkány kétoldalt rojthoz hasonlóan „lelógó”, függőleges részre utalhat – ezek a közép- és oldalrizalitok felett díszítették az ablakokat. Püspökladányban a vágányok felőli oldalon ma látható, emeleti teraszos toldalékok a 19. század végén készültek, ilyen bővítmények Nyíregyházán nem voltak. Püspökladányban áll még – oromzatán 1860-as évszámmal – az egykori fűtőház és mozdonyszín falsávokkal tagolt, szegmensíves nyílású, romantikus épülete is, amelyből az archív fotók tanúsága szerint Debrecenben is állt egy.

A nyíregyházi állomás vágányok felé néző oldalán öntöttvas oszlopokon nyugvó, fedett veranda húzódott végig, ahol az utasok várakozhattak. A várótermek osztályok szerint elkülönítve a földszinten, az állomásfőnökség irodái az emeleten helyezkedtek el. Ez a felvételi épület egészen az 1944. szeptember 6-i bombázásig állt, ekkor pusztult el a tőle délre lévő, 1906-1908 között Pfaff Ferenc tervei szerint felépült újabb, reprezentatív eklektikus, tornyos állomásépülettel együtt. (A 20. század elején eredetileg a régi, romantikus stílusú állomás lebontásával számoltak, ám végül takarékosági okokból megmenekült az épület – ez több régi képeslapon is felfedezhető.)

Irodalomjegyzék

BUDA-RITOÓK 2007. Buda Attila-Ritoók Pál (szerk.): *A fői templom és a romantika építészete*. TERC Kft., Bp., 2007.

CSERVENYÁK-MEZŐ 1987. Cservenyák László-Mező András (szerk.): *Nyíregyháza története*. Nyíregyháza, 1987.

EPERJESSY 1967. Eperjessy Géza: *Mezővárosi és falusi céhek az Alföldön és a Dunántúlon*. Akadémiai Kiadó, Bp. 1967.

GARAI Garai Péter, *Barokk évszázadok - a nyíregyházi Nagytemplom épülete*, <http://www.avorospostakocsi.hu/2012/05/04/barokk-evszazadok-a-nyiregyhazi-nagytemplom-epulete/>

GARAI 2010. Garai Péter: *Budapest előző élete – egy más lépték. A romantika építészetének alkotásai a fővárosban*. Kézirat. Budapest, 2010

GEDULY 1896. Geduly Henrik: *Nyíregyháza az ezredik évben* (reprint). Nyíregyháza MJV Önkormányzata, In-Forma Kiadó, Nyíregyháza, 1996.

KOMÁRIK 1971. Komárik Dénes: *Építészképzés és mesterfelvétel a XIX. században. Pesti mesterek és mesterjelöltek*. In: *Építés-építészettudomány*, 1971/4. sz., p. 379-418.

KOMÁRIK 1978. Komárik Dénes: *A romantika korának építőgyakorlata és munkaszervezete Magyarországon*. In: *Arts Hungarica VI. évf.*, 1978/1. sz., p. 25-56.

KOVÁCS-SALLAI 2011. Dr. Kovács László Attila-Sallai Gábor (szerk.): *Kövekbe épített hitvallás. A Nyíregyházi Evangélikus Nagytemplom*. Nyíregyházi Evangélikus Egyházközség, Nyíregyháza, 2011.

KUBINSZKY 1959. Kubinszky Mihály: *Romantikus magyar vasúti épületek*. In: *Műemlékvédelem III. évf.*, 1959/3. sz., p.149-158.

MARGÓCSY 1986. Margócsy József: *Utcák, terek, emléktáblák II. Újabb fejezetek a régi Nyíregyháza életéből*. Nyíregyháza Városi Tanács V. B., 1986.

MARGÓCSY 1989a. Margócsy József: *Utcák, terek, emléktáblák III. Néhány új fejezet a régi Nyíregyháza életéből*. Nyíregyháza Városi Tanács V. B., 1989.

WINKLER Gábor: *Sopron építészete a 19. században*. Akadémiai Kiadó, Bp., 1988.