

Jövő a múltban

Az épület

Az elektromos áram olyan szinten változtatta meg az emberi élet mindennapjait a XIX. század végétől kezdve néhány évtized alatt, amelyhez talán csak a XX. század vége computer-alapú, Internetes kommunikációja fogható, s ehhez ugyancsak elektromosságra van szükség. Szimbolikus kezdetnek tekinthetjük az 1881-ban Párizsban rendezett nagy elektronikai kiállítást. Ahogy egy korabeli beszámolóban olvashatjuk: „Közel van már az idő, midőn az elektromosság be lesz vezetve minden lakásba,¹ és csak egy csap fordításába fog kerülni, hogy a közönség szolgálatára álljon, ép oly engedelmesen, mint a víz és a gáz.”² A számtalan alkalmazás, fejlesztések és találmányok sorában különös helyet foglal el az az ipari komplexum, ahol az áramot előállítják, a magyarul *erőmű*-nek nevezett üzem, melyből az áram és mesterséges világításhoz szükséges hálózatok indulnak, szolgáltatva az energiát az elfordítható kapcsolókhoz, az új típusú élethez. „Az emberek a nappalt kapták élni, s éjszakát csinálnak inkább maguknak, gyári napfény kell nekik, mert az más, mint az igazi világosság...”³ Vagy emlékezzünk a GOELRO tervre: „szovjethatalom + villamosítás = kommunizmus”.

Budapest áramellátásában döntő fordulatot jelentett a Kelenföldi Erőmű 1914-es átadása Reichl Kálmán tervei szerint, illetve folyamatos bővítése, melyet Reichl halála után⁴ Bierbauer Virgil vesz át. A tervei szerint megvalósult részek legfantasztikusabb és legnépszerűbb egysége a vezénnyelőteremnek (Hauptwarte, Control Room) nevezett, a vezérlést biztosító, ovális üvegtetővel fedett tér, mely egy új típusú feladathoz – ezt valamivel később kibernetikának fogják hívni – talált új formát. A mai látogatók gyakran úgy érzik, mintha egy tudományos-fantasztikus regény vagy film világába jutottak volna: „A terembe belépve olyan hangulata van az embernek, mintha Némo kapitány Nautilus nevű tengeralattjáróján járna...”⁵ Nem volt ez másként a maga idejében sem, mint arról korabeli leírások tanúskodnak.



Kelenföldi Erőmű, Vezénnyelőterem, 2015. Fotó: Szegedy-Maszák Zoltán

A *Tér és Forma* több alkalommal⁶ is beszámol az építkezésről, részletesen először egy személyes hangú, a szerző alapos ismeretéről tanuskodó írással: „Bierbauer dr. egyike a legagilisabb, a kari életben a legtöbb szerepet játszó építészeknek. Soba nem nyugvó, pihenést nem ismerő, állandóan kezdeményező természete űzi, hajtja mindenüvé, ahol lelkiismerete és meggyőződése szerint valamit segíthet, valamit előre vihet. Nem ismeri az unott kényelgyintést s ezért nem hagyhat sző nélkül olyasmit, amit mások kényelgyintéssel elintézhetnek. Nem restelli a fáradságot s

ezért ott van mindenütt, ahová a közöny és a kényelem miatt sokunk el sem indul. Nem szenvedheti el a támadást, amely olyan elvek ellen intéztetik, amelyeket ő igazaknak vall s ezért halljuk a bangját gyakrabban, mint talán bárki másét. [...]

Különös játéka a véletlennek, hogy tervezőnk, aki maga a megtestesült támadás mindenféle a múlttal való megalkuvás ellen, pályájának legelső nagy feladatánál éppen oly helyzetbe kerül, hogy ha ízlése van és ha arra hallgat, akkor nagylelkűen megalkudni kénytelen. Az eredmény azt mutatja, hogy dr. Bierbauernek volt ízlése és hallgatott is annak szavára. Mikor munkáját elkezdte, már állott a kelenföldi I—II. kazánház és a gépház fele. Tervező elődje, a felejtethetlen Reichl Kálmán, ezekkel az épületekkel legalább is az élen járt korának, ha ugyan azt meg nem előzte. Az az időszak azonban, mely azóta eltelt, az építészet történetében (akár a háborús szolgálat évei) duplán számítanak, mert tíz év alatt annyi történt, mint azelőtt ötven év alatt. Dr. Bierbauer nemes mérsékléssel egyeztette össze ambícióit és felfogását a telep meglevő épületeinek modorával. [...]

A kapcsolóház belsejének kialakításában azonban a tervezőt semmi nem kötötte, semmi nem kötelezte, csak a feladata, itt joggal alkalmazhatjuk az elődje munkájától függetlenített mértéket. Egy pillantás a kapcsolóház „agykamrájába”, a vezénylőterembe, meggyőz arról, hogy a tervező mintegy az őt kötelező nyűgök alól szabadulva, oldja meg feladatát s az eredmény valóban megkapó. Egy jól sikerült film-szcenárium válik valósággá a szemlélő előtt s minden filmszerűsége mellett érzé, hogy semmi sincs ok nélkül, mindennek megvan a maga jól kidolgozott helye, ott, ahol arra technikailag szükség van. Nemcsak a kapcsolócsarnok, ovális üvegtetejével, puha zöld gumipadlójával és a kapcsolásokat jelző kivilágítható műszaki tábláival, de a kapcsolófülkéket, fojtó-tekerceket, kábelhívővezetéseket és transzformátorokat magában foglaló egész, egyszerű fehérré festett vasbeton belsőség a rend és célszerűség esztétikai örömét keltik az emberben. Nyomról nyomra kísér a tervező szeretetteljes gondja, mely az ajtók, vasalások, lépcsők, világítótestek, továbbá a nagyon jó bútorok és munkaasztalok részleteire is kiterjedt. Nehéz volna felsorolni a sok ötletet, amelyel a feladat megoldása közben magán lépten-nyomon segített ...”⁷

A szerző egy megvalósult film-szcenáriót lát, s talán ezért is, vagy mert a leírása tele van személyes elemekkel, gondolhatta úgy az építész, hogy a cikket kiegészíti saját, lényegesen tárgyyszerűbb, a funkcionalitást részletező szövegével. Bierbauer Virgil írja az épületekről:⁸



Kelenföldi Erőmű, Vezénylőterem, 1931. Fotó: Kozelka Tivadar

„Budapest Székesfőváros Elektromos Művei kelenföldi áramfejlesztő telepe az ország leghatalmasabb arányú villamosenergia központja. Az 1930. évben a telep négy darab tíz atmoszférás és négy darab harminc atmoszférás, összesen 80.000 Kw teljesítményű turbogenerátora összesen 167,959.500 Kw/h elektromos áramot bocsájtott a fogyasztás rendelkezésére. Ezen jelentős energiameennyiség termelése és főként annak minél gazdaságosabb termelése természetesen roppant nagy és igen bonyolult berendezéseket, az egymásba kapcsolódó üzemi elemeknek egész rendszerét igényeli. [...]

A hűtővizet, naponta cca 220.000 m³, a téli kikötőből két nagy szivattyútelep szolgáltatja, ezek teljesítménye messze túlhaladja Budapest vízműveinek teljesítményét! A hűtésre felhasznált felmelegedett víz nagy betoncsatornákon visszaszivattyúztatik a Dunába.

A generátorok pólusairól a termelt 10.000 voltos váltóáram részben a 10.000 voltos kapcsolóterem gyűjtőszíneire vezetetik, részben pedig az új 30.000 voltos kapcsolóbázis ú. n. gépsíneire kerül. A 10 KV kapcsolóteremből az áram megfelelő kapcsolókon keresztül az elosztó kábelekre, részben a telepen elhelyezett transzformátorokba kerül, amelyek kisebb feszültségűvé alakítják át, hogy a telep gépeinek: pl. a láncrostélyok, a szivattyúk meghajtására alkalmas legyen.

A 30 KV kapcsolóbázisban a gépsínről levett áram az óriási méretű transzformátorokban 30.000 volt feszültségűvé alakítatik át s onnan olaj- és szakaszkapcsolókon keresztül ér a gyűjtőszínre, abonnan ismét szakasz- és olajkapcsolókon át kerül a kábelvégződésekhez, hogy a külső hálózatra osztassák el. Közben áthalad a fojtótekercseken is, amelyek a telep berendezését a hálózatról eredő netáni veszedelemes áramlökésektől védik.

Az összes kapcsolók működtetése motorokkal történik, e motorok indítása pedig kisfeszültségű vezetékek segítségével eszközölhető.

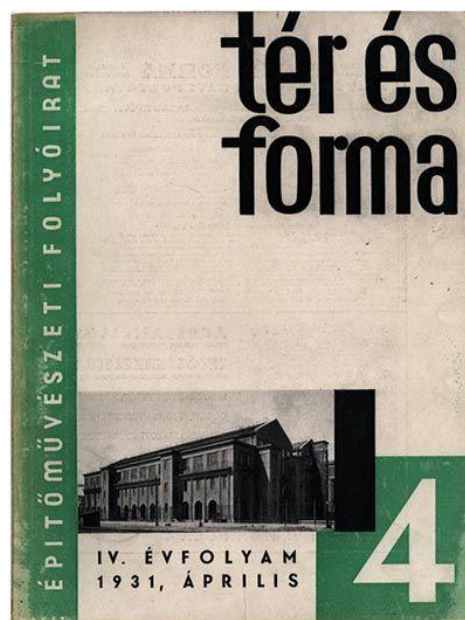
Az egész kapcsolóbázis agykamrája, ahova ezernyi kábel fut össze, mint megannyi idegszál: a vezénylőterem. Ennek műszertábláin a kivilágított kapcsolási vázrajz állandó képet ad a felügyelő személyzetnek a vezetékekről. Műszerek adnak képet a berendezésben keringő különböző áramok feszültségéről és intenzitásáról, mennyiségéről. A táblák előtt álló asztalokról az összes szervek gombnyomással működésbe hozhatók. A berendezés ezen részében csak egyenáram kering, amely egy külön akkumulátor-telepből ered.

A táblákhoz vezető sok ezer különböző vezeték végződése a táblák hátsó falán vannak teljesen áttekinthetően elrendezve, egy világos folyosó könnyíti meg karbantartásukat és ellenőrzésüket. A kapcsolóbázisból ide-nyúló vezetékek rendezésére és elosztására szolgál a vezénylő terem alatti ú. n. relais terem, amelynek asbest padlóját teljesen fel lehet szedni, úgy, hogy minden vezeték bármikor megközelíthető.

Az egész kapcsolóbázis a telep második derítő-medencéjében áll. Ezt az elrendezést a telep aránylag kis telke tette szükségessé. Ennek folytán a 80 T súlyú transzformátorok nem a földön állanak, hanem egy igen erős vasbeton födémre, amelynek szerkesztése és felépítése nem kis gondot okozott. Tudomásom szerint az elrendezés ma az egész világon egyedül álló ilyen megoldás.”

Több, mint figyelemreméltó a szövegben használt metafora: *Az egész kapcsolóbázis agykamrája, ahova ezernyi kábel fut össze, mint megannyi idegszál: a vezénylőterem.*

Ma ezt, az idegrendszer metaforáját – legalább Neumann János óta⁹ – a számítógépek kontextusában használjuk.



Az építész

Dr. Bierbauer (Borbíró) Virgil munkásságáról a legátfogóbb írás Fehérvári Zoltán egyetemi szakdolgozata (ELTE Művészettörténet Tanszék, 1987). A néhány megjelent emlékezés, hivatkozások,¹⁰ lexikon bejegyzések és internetes szócikkek¹¹, családi referenciák¹² halmaza mennyiségét tekintve eltörpül Bierbauer saját publikációi (könyvek, szócikkek, útibeszámolók, vitairatok) s persze az általa szerkesztett *Tér és Forma*¹³ számai mellett. A teljes pályakép ismertetésére itt sem vállalkozhaunk, inkább e kivételes

életút néhány – projektünk vonatkozásában releváns – ismert és kevésbé ismert tényére hívjuk fel a figyelmet.

A Magyar Képzőművészeti Egyetem Könyvtár, Levéltár és Művészeti Gyűjtemény iratanyagában¹⁴ található egy rövid életrajz 1949-ből, melyet feltehetőleg nem Borbíró Virgil írt, de minden bizonnyal az ő adatai nyomán került lejegyzésre, minthogy saját kezűleg szignálta is. Részlete, betűhív átírásban:

„Dr. Ing. Borbíró Virgil építészmérnök Nagyenyeden született 1893. március 6-án, mérnök családból származik, apja¹⁵ építész volt, anyai nagyapja hídpépítő mérnök, aki a budapesti Margit hídtól az Erzsébet hídig a Duna hidak építését vezette. Apai nagyapja 1848-ban honvéd volt. A bujdosás után kereskedősegéd lett és egyik fiát mérnöknek, másik fiát orvosnak nevelte. A mérnök fia Dr. Borbíró Virgil édesapja 1912-ben felállította az első állami tervező intézetet a posta építkezések tervezésére.

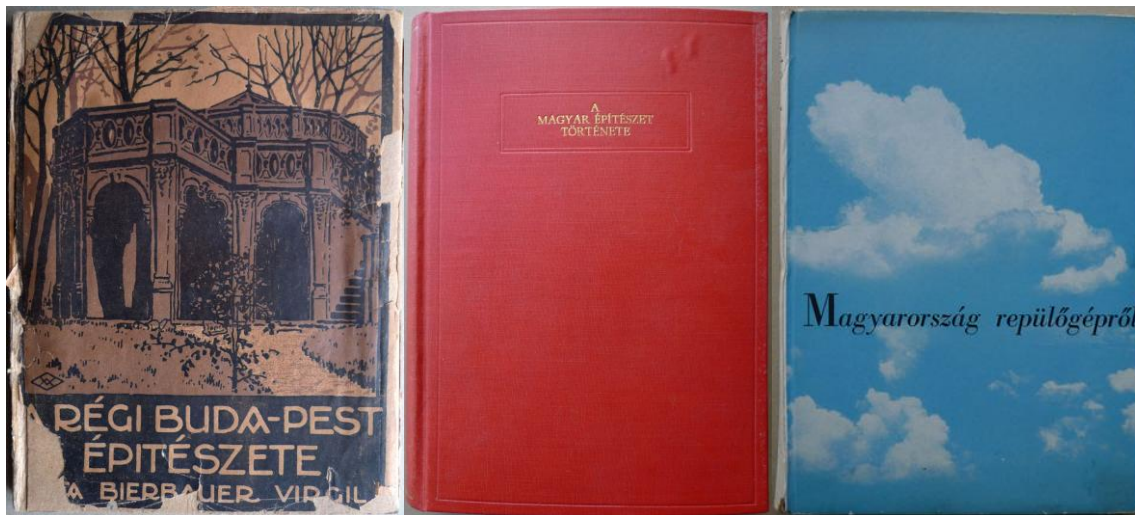
Borbíró Virgil a gimnázium¹⁶ elvégzése után a müncheni Műegyetemen nyert építész kiképzést, de egyúttal művészet- és építészettörténeti előadásokat is hallgatott az egyetemen. A müncheni Műegyetemen szerezte meg a mérnöki doktori címet 1906-ban.¹⁷

1918-tól 1922-ig a Lakásépítési Miniszteri Biztosságnál volt havibéres alkalmazásban, majd szabad pályára lépett. Legfontosabb tervezői munkái a kelenföldi Elektromos telep, több budapesti elektromos állomás és a budaörsi repülőtér felvételi épülete. Ez építkezéseknél olyan korszerű és a gépesítést célzó munkamódszereket vezetett be, amelyek ma kezdenek általánossá válni: 1928-ban Kelenföldön 50 m magas vasbeton öntőtoronnyal dolgozott, 1929-híres telén a téli munkát vezette be, 1931-ben nagy teherbírású kapcsolóhálózatot előregyártott födémeikkel építtetett. Igen behatóan foglalkozott korszerű városépítés kérdéseivel, több kisebb-nagyobb városrendezési tervet dolgozott ki (Komárom, Vác, Nagybánya, Eger) és városrendezési pályázatokon díjakat nyert.

1928-tól 1942-ig szerkesztette a Tér és Forma c. építészeti lapot, majd 1942. őszén szerkesztői függetlenségét elvesztve munkájáról lemondott. Számos más szak- és napilapban is közreműködött a korszerű építés előbbrevitelében és népszerűsítésében. Több önálló könyvet írt, így: A régi Budapest [sic] építészete, Kislejtésű tetőszerkezetek, Magyar Építészettörténet [sic], Magyarország repülőgépről, A magyar klasszicizmus építészete – amely könyv az 1948-as centenárium alkalmából jelent meg. [...]

1945. májusától 1947. márciusáig a Fővárosi Közmunkák Tanácsának volt műszaki szakértője, majd pedig 1947. március 15.-én a Pártközi Értekezlet határozata alapján az építésügyi miniszter államtitkárává nevezték ki. [...]

1949. március 15.-én állásáról lemondott és a Képzőművészeti Főiskola tanárának nevezték ki.”



Ezen intézmény területén – mai nevén MKE¹⁸ –, az Epreskertben található jelenleg is az az építmény, melynek képe Bierbauer Virgil első könyve, az 1920-ban kiadott *A régi Buda-Pest építészete*¹⁹ címlapján látható: a művészek által megmentett barokk kálvária.²⁰ A kicsiny kötet a főváros egyesítés előtti építészetének történetével foglalkozik, nagyobb része az első világháborúban hősi halált halt Petrik Albert építész fényképeit adja közre. Úgy is tekinthetjük, mint előkészítést Bierbauer összegző művének, az 1937-ben kiadott magyar építészet történetéről szóló munkának. Utóbbi jelentőségét könnyen megérthetjük a könyv első sorait idézve: „A magyar építészet egészének történetét még nem írták meg. E kötet a feladat megoldásának első kísérletét igyekszik nyújtani.”²¹

Szintén 1937-ben jelent meg a *Magyarország repülőgépről* című kis könyve, huszonzét légifelvétellel és magyarázataival, létrejötté nyilvánvalóan kapcsolódik az 1937 június 20.-án átadott Budaörsi repülőtér épületének megvalósulásához. A bevezetőben írja: „A technika megváltoztatta látásunkat, szélesre kitérítette annak testünkben, fiziológiailag meghatározott korlátait. Gondoljuk csak meg, hogy mit lát a mai ember és, hogy hogyan is lát? [...] A látásnak új világát adta az embernek a repülés, egy új víziót, amelynek lényege az, hogy sokkal átfogóbb képet kaphatunk a Földről, mintha a rögöket tapossuk.”²²

A könyvről recenziót közöl a *Tér és Forma*²³ s az ismertető után Móricz Zsigmondot idézi. A szöveg valójában Móricz *Még új a szerelem* című, a Pesti Naplóban folytatásokban közreadott regényének részlete, mely 1937 július 24-én, vagyis alig egy hónappal a Budaörsi repülőtér átadása után jelent meg.



„— Az új repülőtér. Látták a megnyitását?

— Igen. Ott voltunk.

— Óriásiak voltak a németek.

— És az olaszok, — kacagott fel élénken Ágnes.

— A németek félelmesek voltak, — mondta a grófnő és az olaszok zsonglőrök. Mi magyarok szerények voltunk. Mi egyáltalán egy szerény náció vagyunk, nemde... Egyben azonban hasonlít a helyzetiünk Angliához: Anglia nem engedheti meg magának azt a fényűzést, hogy elveszítsen egy háborút, de mi sem. Anglia nem veszíthet, mert az első veszteség után éhenhal. Mi nem veszíthetünk, mert mielőtt veszítünk, megszűnünk egzisztálni. Mi nem halunk éhen, sőt talán csak jobban éltetünk, mert ennél rosszabbul már úgysem éltetünk, ahogy most élünk: de mit ér, ha más név alatt élünk?

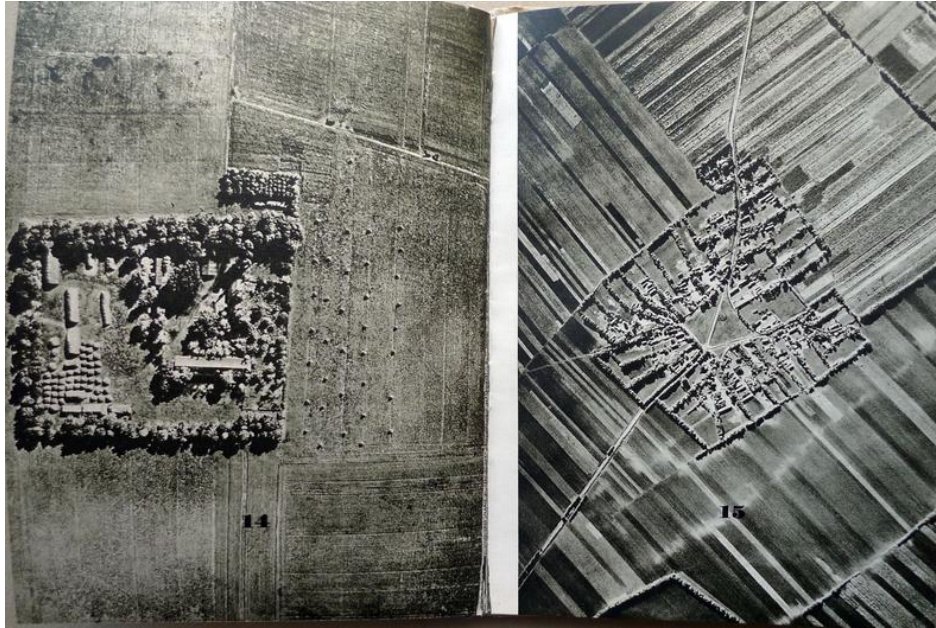
A szobrász meglepetve nézett az öreg grófnőre. Mit beszélt ez?

— Nem gondolja művész úr?

Péter elgondolkodott:

— Nekem a repülőtér megnyitása valami más ideát hozott, — mondta, mert ki akart térni a veszélyes politikai vita elől, ki tudja, nem agent provocateurrel áll-e szemben, természetesen csak egész ártatlan dolognak tekintette a provokálást, hiszen mit számít egy magyar szobrász a közpolitika számára? Van egy barátom, építésmérnök, arra figyelmeztetett, hogy nekünk a repülőgép még csak arra való, hogy megismerjük saját magunkat. Gondoljon kérem arra., hogy a magyar politika csak legújabbban kezd nyíltan foglalkozni az úgynevezett »népi problémákkal.« Vagyis azzal a kérdéssel, hogy milyen aránytalan a vagyoneelosztás... Ezt legjobban a repülőgépekről lehet meglátni. Tessék körülrepülni, nem egyszer, hanem állandóan az Alföldet s akkor a saját szemével győződhetik meg mindenki egy csomó alapvető dologról. Először is arról, hogy csak most, a háború óta éri utól a magyar település a Mátyás király korabelit. Csánky Dezső megírta a magyar település földrajzát a Hunyadiak alatt. Az egész ország egyenletesen lakott volt. Pest megye, Bács megye s a Duna és Tisza mellett jobbról-balról az egész terület, számtalan faluval, kisvárossal, váracskával, megerősített helyekkel volt benépesítve. S ez így volt dél felé is, egész a Dráváig, sőt a Száváig. Ez mind magyar és egészséges lakosság volt. A török háborúk azonban valósággal elsöpörték erről a területről a népet. Mai napig tisztán látni a repülőgépről, hogy mekkora távolságokba menekültek, a központi helyekre, az emberek. Cegléd, Nagykőrös, Kecskemét, másfelől Debrecen, Szeged, szinte beteges pusztaságokat húznak maguk után. A népet leölték, vagy elkergették. Ma van megint abban a helyzetben az Alföld, hogy újra egyenletesen oszlik szét a mezőkön: a tanyákba. Ezek a tanyák a mai magyarság útiránya a föld meghódítása felé.

— Nagyon érdekes, — szólalt a grófnő. --De nem értem, hogy gondolja, mi dolga van a repülőgépeknek ebben?



— A mai magyar életet politikailag nem láthatja be, aki repülőgépen nem járja szakadatlanul az ország területét. Nem vagyok benne bizonyos, hogy Eckhardt Tibor nem repülget-e a magyar föld felett, de szeretném neki megüzenni innen, hogy tegye kötelességévé a kisgazda képviselőknek, hogy kerítsenek repülőgépet és járják be ezzel az országot. Egészen új erőt kap a párt, ha ebből az új szémszögből is megnézi a helyzetet. Még a falu, vagy a kisváros politikáját sem lehet már irányítani, ha az ember nincs tisztában a megszállással. Hajdúböszörménynek olyan speciális a megtelepedési állapota, amit nem lehet a nyugati kisvárosok alapján korrigálni. Majd ha gondolkozó emberek repülni fognak felette, akkor rájönnek majd, hol kell megfogni a kérdést. Szóval én csak éppen azt akartam mondani, hogy ha a nagy vezető államok arra használják a repülőgépet, hogy egymás ellen harcot indítsanak, mi itt a magyar viszonyok közt arra kell hogy használjuk, hogy felismerjük a saját bajainkat és segíteni tudjunk rajtuk... A repülőgép olyan közlekedési eszköz, ami azonnal nagy koncepciójává válik. Alig száll fel, már túl van Vácon... Megjelenik az angol parton s Londonnak hét perce marad a védekezésre... London félóra hátrányban van Berlinnel szemben, ahogy ez a derék Knickerbocker figyelmeztet bennünket: hát én meg arra figyelmeztetem a magyar népet, innen a zárt vasúti fülkéből, abonnan egy szó sem hallatszik ki, hogy számunkra is csak hét percek állanak még rendelkezésre, hogy megmentjük magunkat és félórai hátrányban vagyunk máris a németekkel szemben, akik rosszabb földön, rosszabb klíma alatt, annyiival több eredményt tudnak elérni a termelésben, mint mi...



22. Hajdúböszörmény légi képe.

(M. kir. Térképészeti Intézet felvétele)

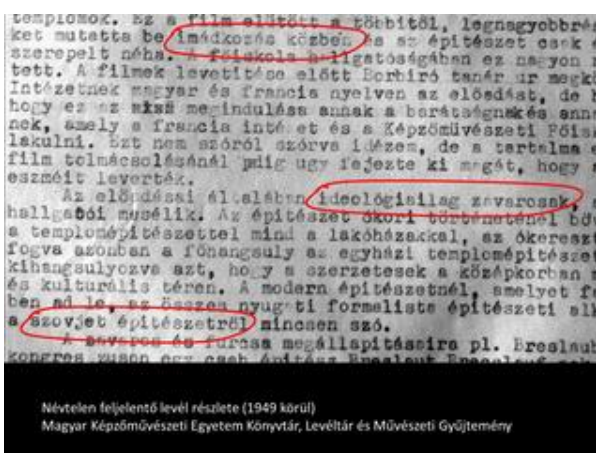
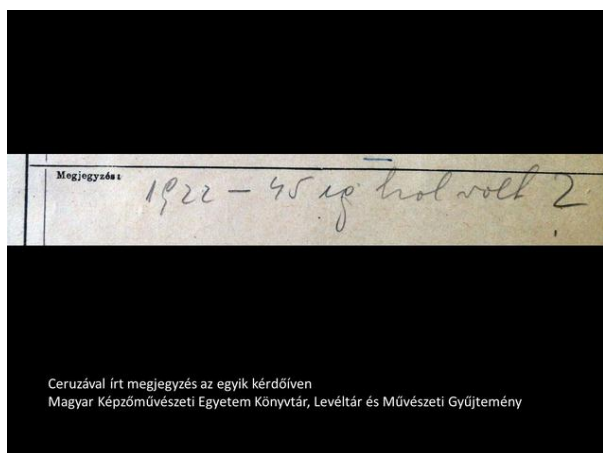
A grófnő nagy figyelemmel hallgatott.

Péter közben rátette kezét az Agnes kezére, mintha bocsánatot kérne tőle, hogy így rengeteg ideig nem vele foglalkozott:

— Szóval a politikusok repüljenek. Nem szórakozásból, nem is üzleti érdekből, hanem azért, mert csak így fognak helyes nézőpontra szert tenni. Bierbauer Virgil azt mondja, hogy ezer méter magasságból az egész Csonka-Magyarország területét be lehet látni és háromezer méter magasságból a teljes integer Magyarországot. Most mit lát valaki százhatvan centi magasságból? Már ha gyalog megy.”²⁴

Bierbauer Virgil a nevét – mint ez másoknál is előfordult – a második világháború idején magyarosította Borbíróra, németellenes érzéseit ezzel is kifejezve.²⁵ Lemondó levelét, mellyel másfél évtized után elkészült a Tér és Forma olvasóitól, a lap 1943. évi első száma közli.

A második világháború után, a koalíciós időszak végén, vagyis a kommunista hatalomátvétel idején államtitkári pozíciójától megválni kényszerül, így kerül az – akkori nevén – Országos Magyar Képzőművészeti Főiskolára. Az irattár nem sok dokumentumot őrzött meg: a már idézett életrajz mellett megtalálható három kézzel kitöltött adatlap (ún. Szolgálati lap, Nyilvántartási lap és Kérdőív), egy – ezek alapján, de hibásan átgépett – „Személyi kárton” valamint egy géppel írt, névtelen feljelentő levél. Utóbbi jól jellemzi a kor hangulatát. Egy előadásról van szó benne, melyhez filmeket Borbíró a budapesti Francia Intézet segítségével szerzett. A feljelentő megjegyzi, hogy a programban előzetesen jelzett három film mellett levetítettek még egy negyediket is, amelyben szerzetesek voltak láthatók, imádkozás közben, s ezzel mintegy alátámasztja döntő megállapítását, vagyis hogy Borbíró tanár úr „előadásai általában ideológiailag zavarosak” és ezekben „a szovjet építészetéről nincsen szó.”



Borbíró Virgil 1956. július 25.-én hunyt el. Rövid hírben emlékezik meg róla a Népszava, mely a másnapi temetés időpontját is közli.²⁶ Sírját ma már hiába keresnénk a Farkasréti temetőben, mint azt Tóth Vilmos és Zsigmond János gyűjtéséből tudjuk, az idők során felszámolásra került közel 800, a magyar kultúra szempontjából lényeges alkotó sírjával együtt.²⁷

— O —

— Meghalt dr. Borbíró Virgil építész, aki a két világháború közötti időszakban egyike volt a haladó építészet magyarországi előharcosainak. Munkásságához fűződik a többi között a Kelenföldi Erőmű és a budaörsi repülőtér tervezése. A felszabadulás után tevékeny részt vett az újjáépítés irányításában. Temetése szombat délután fél 3 órakor lesz a Farkasréti-temetőben.

nyelvű testnevelés- és sporttörténeti könyv szerzője; tanügyi tanácsos, a Testnevelési Tanárok Közlönye szerkesztője) 1882–1942.

Bonkáló Sándor (irodalomtörténész, filológus, történész, egyetemi tanár, műfordító) 1880–1959.

Bónyi Adorján (író, publicista, a Hírlap felelős szerkesztője; a Kisfaludy Társaság tagja) 1892–1967.

Borbíró Virgil [Bierbauer] (építész, építészettörténész, urbanista, főiskolai tanár, építés- és közmunkaügyi államtitkár; a Tér és Forma szerkesztője, az MTA tagja) 1893–1956.



BORBÍRÓ VIRGIL

Borsay Samu (alezredes, katonai karmester, zeneigazgató) 1860–1944.

<http://members.iif.hu/visontay/ponticulus/rovatok/limes/farkasret.html>

Hagyatékának egy része 1969–73 között került a Magyar Építészeti Múzeumhoz, mely 2003-ban adta ki utolsó nagyobb munkáját, 1948-as értekezését – a korábbi megjelentetéssel kapcsolatos sikertlen próbálkozások *heroikus és tiszteletet parancsoló*²⁸ dokumentumaival együtt.²⁹



Bierbauer/Borbíró Virgil két kivételes épülete, a Kelenföldi Erőmű 1996-ban,³⁰ a Budaörsi repülőtér 2000-ben³¹ kapott műemléki védettséget, jelenlegi állapotuk az itt közölt képekről megítélhető. A Kelenföldi Erőmű általa tervezett része, beleértve a vezénylőtermet – mely együttes például kiváló építészeti múzeum lehetne – egy évtizede magántulajdonba került, állaga folyamatosan pusztul, legföljebb mint divatos hazai és nemzetközi „fotó-pont” és filmhátter díszlet jut alkalmi *reflektorfény*hez.³² A közönség számára időnként látogatható, leghosszabb ideig a Kelenföldi Erőmű 100 éves jubileumára rendezett kiállítás idején volt nyitva, 2014-ben. A Bierbauer Virgil szerkesztette Tér és Forma számai divatos és nem olcsó tételei a mai könyves aukcióknak.



Fortepan 13763. sz. Budaörsi repülőnap, 1955. augusztus 20. (Szent-Tamási Mihály)

A Budaörsi repülőtér egyedülálló fotofreskó³³ dekorációjáról Csengel-Plank Ibolya készített doktori dolgozatot, mely remélhetőleg hamarosan publikussá válik. A mai állapotot mutató képekért is neki tartozunk köszönettel.



Budaörsi Repülőtér, 2009. Fotó: Tóth József

Borbíró Virgil írja *A magyar klasszicizmus építészete* című kötetének 11. lapján: „... némi keserűséggel nézünk két jelenség felé: az egyik az, hogy a magyar föld és nép alkotásait saját maga mennyire kevésbé becsülte meg, a XIX. század során és szinte napjainkig milyen könnyelműen pusztította el...”³⁴ Sajnálatos, hogy e mondat első fele ma az ő épületeire is igaz – remélhetjük-e, hogy a másik fele nem válik azzá?

Budapest, 2015. április 3.

Peternák Miklós

- ¹ Vö. Fernezelyi Márton - Peternák Miklós - Szekeres Andrea: "Internetet a konyhába!" [Riporter:] L. Simon László, Sörös Zsolt. Magyar Műhely, 104. 1997. 61-68.
- ² A párisi elektromos kiállítás 1881-ben. Mascart jelentése a francia kormányhoz. Journal de physique. 1881. decz. [nyomán] Birly Béla, Természettudományi Közöny 1882. április 14. évfolyam, 152. füzet, 168-171, 170.
- ³ Szép Ernő, Lila ákác, (Regény, 1922) 153
- ⁴ Reichl Kálmán (1879. 04. 04. – 1926. 11. 21.) építész, festőművész
- ⁵ Jamrik Levente,
http://falanszter.blog.hu/2012/03/13/az_alvilag_kelenfoldi_temploma_ejszakai_tura_a_volt_hoeromuben
- ⁶ Tér és Forma 4/1931. 109–116. A címlapot követő I–VII. lapokon helyet kapnak azon cégek hirdetései, melyekkel az építkezés során együtt dolgozott. Tér és Forma 11/1934. 311–323.
- ⁷ Padányi Gulyás Jenő: 30.000 voltos kapcsolóház a székesfőváros elektromos művei kelenföldi telepén. Tervezte: Dr. Ing. Bierbauer Virgil. Tér és Forma, 4/1931. 109 – 113. (részlet)
- ⁸ [Dr. Bierbauer Virgil az épületekről. Cím nélkül, Dr. B. V. aláírással.] Tér és Forma, 4/1931. 113 – 116. (részlet)
- ⁹ John von Neumann, The Computer and the Brain, 1958.
- ¹⁰ Dr. Preisich Gábor–Benkhard Ágost: Budapest építészete a két világháború között. Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények, 1967. 11. kötet, 3-4. szám
- ¹¹ Tölgyes Orsolya, <http://artportal.hu/lexikon/muveszek/bierbauer-virgil-28>
- ¹² Bibó István (ifj.), Bibó István levelezése Bierbauer (Borbíró) Virgilnével és családjával. Holmi, on-line kiadás <http://www.holmi.org/2011/08/bibo-istvan-levelezese-bierbauer-borbiro-virgilnevel-es-csaladjaval-i>
- ¹³ Az összes szám elérhető on-line: <http://adtplus.arcanum.hu/hu/collection/TerEsForma/>
- ¹⁴ Ez úton is köszönöm Majkó Katalinnak, az MKE könyvtár főigazgatójának a segítségét.
- ¹⁵ Bierbauer István. Édesanyja Seefehlner Margit
- ¹⁶ Besztercebányai királyi gimnázium, érettségi: 1911. 06. 30.
- ¹⁷ Ez itt téves adat, az oklevelek dátuma: 1915. 08. 07 és 1920. 11. 12. A háború alatt, 1915. 08. 15 és 1918. 11. 12 között a 10. százazrednél szolgált.
- ¹⁸ <http://www.mke.hu/about/epuletek.php>
- ¹⁹ Bierbauer Virgil, A régi Buda-Pest építészete. Budapest: Pfeifer Ferdinánd, 1920.
- ²⁰ Ritoók Pál: Az Epreskerti Kálvária a források tükrében. Művészettörténeti Értesítő 1-2/2003. 1–23.
- ²¹ Dr. Bierbauer Virgil, A magyar építészet története, Budapest: Magyar Szemle Társaság, 1937. 5.
- ²² Dr. Bierbauer Virgil, Magyarország repülőgépről. Budapest: Officina, 1937. 3, 7.
- ²³ Tóth János: Magyarország repülőgépről. Tér és Forma, 8/1937. 245.
- ²⁴ Míg új a szerelem. Regény. Írta: Móricz Zsigmond. Pesti Napló, 1937. július 24, szombat, 7-8. lap (részlet). A teljes regény: <http://mek.oszk.hu/01200/01284/01284.htm>
- ²⁵ Fehérvári Zoltán – Prakfalvi Endre: Előszó, in: Borbíró Virgil: A magyar összehasonlító háztudomány. Budapest: Magyar Építészeti Múzeum, 2003. 9.
- ²⁶ Népszava, 1956. július 27. péntek 4. lap
- ²⁷ „Az alábbi, közel nyolcszáz tételes névsor szereplői, tevékenységüket tekintve, a legtagabb értelemben vett magyar kultúra valamennyi ágát reprezentálják. Ami összeköti őket: egykor valamennyiüket a Farkasréti temetőben temették el, vagy ide temették át, s később sírmléküket – ismereteink szerint – itt számolták fel, valamennyi esetben az újraváltás, azaz a sírhely bérleti idejének meghosszabbítása hiányában. A felsorolás egyetlen célja a regisztráció. Nem vádiratként íródott, nem konkrét személyek vagy intézmények – s természetesen nem a Farkasréti temető egykori és mai dolgozói – ellen irányul. [Ennek nem is lenne sok értelme, hiszen nem kell szociológusnak lenni annak felismerésére, hogy a jelenség a társadalom általános működésének zavaraira utal, ami legalább annyira jellemzi a mostani időszakot, mint a korábbi évtizedeket. – *A szerk.*] Maga a jelenség azonban, az érintett emlékek magas száma miatt, figyelemre méltó temetkezéstörténeti tendenciának minősül, amellyel minden Farkasréti bemutató munkának kiemelten érdemes foglalkoznia.” Forrás: Tóth Vilmos – Zsigmond János: A Farkasréti temető. Budapesti Negyed 40-41-42. 2003/2-3-4. Újraközlés: Ponticulus Hungaricus IX. évfolyam 12. szám 2005. december <http://members.iif.hu/visontay/ponticulus/rovatok/limes/farkasret.html>
- ²⁸ A kötet bevezetőjét író szerzők szavai Borbíró Virgil özvegyének küzdelméről a kézirat kiadása érdekében. Bierbauer (Borbíró) Virgilné Graul Adrienn (1896–1973) kivételes személyiségéről érdemes lenne többet tudni, itt csak a legalapvetőbb családi tényekre szorítkozhatunk. 1921 december 18.-án kötöttek házasságot, két gyermekük született, Tamás (1923) és Miklós (1927). Graul Adrienne neve szerepel a MKE hallgatói nyilvántartásban, 1914 – 1918 között tanult ott. http://www.mke.hu/about/hallgatoi_adatbazis.php/g
- ²⁹ Egy kézirat magánélete. Borbíró Virgil és felesége levelezése a könyv megjelentetése érdekében, in: Borbíró Virgil: A magyar összehasonlító háztudomány. A szöveget gondozták és szerkesztették Fehérvári Zoltán – Prakfalvi Endre. Lapis Angularis V. Források a Magyar Építészeti Múzeum gyűjteményéből. Sorozatszerkesztők: Hajdú Virág – Prakfalvi Endre. Budapest: Magyar Építészeti Múzeum, 2003. 199-278.
- ³⁰ Az Építészeti Múzeumban található védetté nyilvánítási javaslat és dokumentáció két kötete megtekintésének lehetőségéért Fehérvári Zoltánnak mondok köszönetet. A tanulmányt Vadas Ferenc a fényképeket Szilágyi Edit készítette, dátuma 1995 június.

³¹ M III 16047 Budapest - XI. kerület Kőérberki út 36. hrsz: 1236/20. A Budaörsi repülőtér forgalmi épülete (Borbíró Virgil és Králik László, 1936-1937) és nagy hangárja (Czakó László és Méhes György, 1936), in: Mentényi Klára szerk.: Műemlékvédelmi Szemle. Az Országos Műemléki Felügyelőség tájékoztatója. Budapest, 2001.

Magyarország műemlékjegyzéke. Változások 2000. Összeállította: Nagy Judit, 386. lap

³² „Leírhatatlan hangulata van a helynek, a vezérlőterem fölötti üvegkupola pedig a legszebb, amit az ember csak találhat. Mintha a tervezők, -Reichl -Kálmán és Bierbauer Virgil templomot emeltek volna a villamosságnak, vagy éppen ódát írtak volna róla – áradozott a francia fényképész, Romain Veillon az erőműről.” in: Pusztul, de mégis lenyűgöző a Kelenföldi Hőerőmű. 2014. január 28. <http://egyveleg.hu/pusztul-de-megis-lenyugozo-a-kelenfoldi-hoeromu/> és: Szűcs Gyula: Bejártuk Budapest Csernobilját, 2013.07.28. http://index.hu/kultur/2013/07/28/hoeromu_tura/

³³ „A repülés élménye” A budapesti repülőtér fotófreskója. Készítette: Marsovszky Elemérné. Fotóműtermének címe: Budapest, Apponyi tér 1. volt. Marsovszky Elemérné és Társa Belvárosi foto-műhely betéti társaság, Budapest. Budapesti kir. tvszk 1936. VI. 13. Cg 38198. 26994/1., in: Központi Értesítő, 1936. 07. 23. Alkalmankénti jelzése a fotóin, „Ada fotó”, leánykori nevére utal, Ackermann Adrienne 1916–1919 között végezte a Képzőművészeti Főiskolát. Ld. még Tér és Forma 8/1937. Magyar Művészet 6/1938. 177–181., A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 1938. Július 24.

³⁴ Borbíró Virgil, A magyar klasszicizmus építésze / L'Architecture du style empire en Hongrie. Budapest: Hungária, 1948. 11.

