

A magyar vasúti műemlékvédelem Európában bárhol mintának tekinthető

Beszélgetés Dr. Kubinszky Mihály építész-vasúttörténész professzorral

1999. május 20-án tartott emlékezetes előadást Kubinszky Mihály soproni vasúttörténész, egyetemi tanár *A magyar vasutak építészete a XIX. században* címmel. Munkatársunk, Kiss Gábor Ferenc ebből az alkalmából beszélgetett vele.

Belvedere Meridionale: – *Tudjuk, hogy a Tanár Úr építészmérnök. Hogyan indult a pályája és ez hogyan kapcsolódott a vasúthoz?*

Kubinszky Mihály: – Igen, építész vagyok. Minden építész, aki erre a pályára megy, nagy tervezőépítész akar lenni, világhírű felhőkarcolókat és palotákat akar építeni, de csak egy hányada lesz tervező-építész. Én is kivitelezéssel kezdtem a pályámat 1950-ben. A soproni egyetemen van egy építéstani tanszék – a legrégebb épületszerkezetet oktató tanszék az országban. A budapesti Műegyetemet megelőzve Selmezbányán adták ki az első magyar nyelvű épületszerkezettan könyvet. Hét év után kerültem erre a tanszékre mint tanársegéd, s hát végigmásztam a számárlétrán. 1960-ban lettem adjunktus, 1963-ban docens, '75-ben egyetemi tanár lettem, s 1995 végén nyugdíjba mentem.

Az a körülmény, hogy nem építészeket oktattam, nem azt mondom, hogy alacsonyabb rendűséggel éreztem el, mert ez tőlem mindig távol állt, de azért egyedül a bútortörténet volt az, ahol a faipari mérnökökkel érintkezett az építész s az erdészeknél a tájrendezés, – az utóbbiról *Táj és építész* címmel könyvet is írtam. Ezért én a hivatali tevékenységemtől kissé független témakörbe dolgoztam be magam. Ennek a témának a művelését az Akadémia keretén belül végeztem, kandidáltam s doktoráltam. Ennek révén lettem az Akadémia Építész-történeti és Elméleti Bizottságának a tagja,

titkára s most elnöke. A téma pedig a legújabb kori építészet, XIX. és XX. század s ennek egyik fejezete a pályaudvar s itt jön a vasút, amit kérdezett. Nem vagyok vasutas. Én nagyon szeretem a szép mozdonyokat, villamosokat, mindent, ami sínen fut, de érdemben megmaradtam az építészetnél. Talán az az érdemem, hogy felhívtam a vasútbarátok s minden technikatörténettel foglalkozónak a figyelmét, hogy a vasút nem csak mozdonyból és kocsiból áll, hanem ott épületek is vannak, mégpedig értékesek. Hiszen a mozdonyt kiselejtezik, a kocsit elavul stb., de a pályaudvarok adott esetben évszázadig elállnak. Ma is van Magyarországon aktív vasúti épület, ami 1847-ben épült, pl. Sopron mellett két órház. Vagy például – ez a szegedieket biztos érdekelni fogja – tavaly találtam meg a budapesti Közlekedési Múzeum levéltárában, hogy Temesváron volt az első vidéki vascsarnokos pályaudvar Magyarországon, ami 1859-ben épült. Én így foglalkozom az építészet és a technikatörténet kapcsolódási pontján a pályaudvarok történetével.

B. M.: – *S honnan jött az ötlet, hogy a vasúthoz kapcsolódjon a Tanár Úr kutatási területe? Egyéni érdeklődés vagy külső hatások alakították?*

K. M.: – Nem, semmi esetre sem külső dolog volt. Gyerekkoromban bámultam a vasutat, de nem akartam vasutas s nem akartam gépész lenni. Engem sok minden érdekel, nemcsak a vasút, nemcsak az építészet, igyekszem azt megörökíteni, amit mások már nem ismernek és az utókort talán érdekelni fogja. És ezért becsülöm nagyra a Belvedere folyóiratot, mert úgy látom, hogy nagyon sok érdekes és értékes adatot közöl.

Például, pár évvel ezelőtti számban volt egy cikk a recski szökésről. Emlékszem, Ivánban voltam építésvezető, s egyik nap az egész környék tele volt rendőrökkel, ávosokkal s mondták hogy valakit keresnek. Michnay Gyula szökése így maradt meg bennem.

Pillanatnyilag az a helyzet, itt az országban sikerült ráébreszteni az illetékeseket, hogy a mozdonyokon kívül vannak még más értékes dolgok is! Ma már büszkén mondhatjuk, hogy amikor a budapesti Nyugati pályaudvart le akarták bontani, a megmentésében döntő része volt annak a bizottságnak, amelyet már említettem – Major Máté volt akkor az elnök, s benne volt Merényi Ferenc barátom, Czétényi Piroska, – mind közreműködtek a mentésben. De megőriztük Tata és Füzesabony állomást is. Ennél is többre becsülöm azonban azt, hogy addig írtunk, beszélünk, szónokoltunk, amíg volt olyan ember, akinél ez termékeny talajra hullott, hogy az Aszód–Balassagyarmat és az Újszász–Budapest vasútvonalakon úgy újítták fel az épületeket, hogy a történelmi lényegét mentették meg. Ez a műemlékvédelem! De szomszédainknál is vannak ilyen tendenciák. Horvátországban műemlékként őrzik a zágrábi és a fiumei pályaudvarokat. Legnagyobb megdöbbenésemre a román vasutaknál, Erdélyben találtam egy pár régi magyar helyi érdekű vasúti épületet, amely eredeti állapotában van. És szépen helyreállították a régi, eredeti gyulafehérvári állomásépületet is.

B. M.: – *A műemlékvédelem és a vasúti épületek iránti érdeklődés és kutatás mindig ilyen szépen összefonódik?*

K. M.: – Nagyjából az első világháborúig, az 1920-as évekig műemléknek az ókori és a középkori alkotás számított. A reneszánsz és a barokk korszak is csak a két világháború között nyert polgárjogot, s jött utána a klasszicizmus, mert hiszen Zádor Anna és Rados Jenő akkor írták könyvüket a klasszicizmus építészettörténetéről, de ott

aztán biztos hogy lezáródott és még én egyetemista koromban a történelmi építészet fogalmába nem hallottam besorolni a XIX. század második felének műtárgyait. A modern építészet, mint műemlék az 1960-as években lett téma, akkor én már tagja voltam az említett bizottságnak, egyike voltam azoknak, akikre ezt a témát kiosztották s éppen ezért valami kis részem ebben is van, hogy ez polgárjogot nyert. Ez persze nem azt jelenti, hogy mi találtuk fel a spanyolviaszt, mert ez a tendencia az egész világon megindult. Most, tavalyelőtt jelent meg Angliában először egy szakkönyv, amely teljes részletességgel elemzi a vasúti épületek műemlékvédelmét.

B. M.: – *Magyarországon a vasúti épületek védelmét a MÁV vagy valamilyen más szervezet végzi?*

K. M.: – Igen, a MÁV, amely 1987-ben megbízott engem mint tanszékvezetőt s az egyetemi tanszékünket, hogy dolgozzunk ki egy erre vonatkozó műemléki házi szabályzatot s ezt akkor szerződéses munkaként én dolgoztam ki, bevonva a műemlékvédelmet, elsősorban Román András barátomat és Csutor Évát, akit ő jelölt ki, hogy az összekötő legyen. A MÁV részéről legnagyobb érdeme van ebben Gombár Györgynek, a magasépítészeti osztály akkori vezetőjének. A MÁV-nál a nyolcvanas évek végétől egészen a mai napig él és működik egy nagyon lelkes, hol történelmi bizottságnak, hol nosztalgiabizottságnak nevezett csoport, ami szisztematikusan őrzi az emlékeket. Ennek eredményei, hogy van egy évente megjelenő vasúthistória évkönyv, van egy hét kötetes magyar vasúttörténet, és mindegyikben méltó fejezetet kapott az építés és építészet is. Ennek az első mozgatórugója a Heller Gyuri „bácsi” volt, tavaly másodszer is nyugdíjba vonult, de utóda is nagy lelkesedéssel folytatja a munkát. Lassan én vagyok az egyik legöregebb, de a fiatalok is jönnek a nyomunkban és csinálják. Meg kell

öriznünk, hogy az unokáink is tudják, mi volt a magyar vasút. S ha van valami érdemem az életben, akkor az, hogy közreműködtem abban, hogy a külföld tudja azt, hogy Magyarország a vasút terén nem állt hátrányban. Sok mindenben mi voltunk az elsők, viszont ennek megítélésében nem én vagyok az illetékes. De európai jelentőségünkről most jelent meg először egy szenzációs könyv, Heller György írta a vasúti fékezés témájában.

B. M.: – *Azt mondta a Tanár Úr, hogy a MÁV nagy szerepet játszik a vasúti műemlékvédelemben, mivel nagyrészt ő finanszírozza. Magánszemélyek is részt vesznek ebben a munkában?*

K. M.: – A Vasúti Históriai Bizottságnak azt hiszem ketten vagyunk tagjai, akik nem voltunk hivatásos vasutasok, de ezt mindenki szerelemből csinálja. Én ezt teljesen önzetlenül csináltam, de engemet nagyon megtiszteltek, mert két óriási dolgot kaptam. Először is egy életre szóló első osztályú szabadjegyet kaptam a MÁV-tól, de ennek az a hátránya, hogy a GySEV-re nem érvényes, úgyhogy ha Budapestre utazom, csak Győrben szállok át az elsőosztályra. A másik dolog engem nagyon meghatott, függetlenül a szép anyagi dotációtól, hogy tavaly alapították a Mikó Imredíjat, amit a MÁV szponzorál, és az Akadémia ad ki, és ezt én kaptam meg elsőnek. Egy apró történetet hadd' mondjak el. Egyszer utaztam haza, s jött a kalauz, én odaadtam neki a szabadjegyet. A kalauz tisztelgett és mondta: „Uram, ön valami nagyon nagy dolgot csinált a MÁV-nak”. Kérem, miből gondolja? „Mert ezt a fajta jegyet csak azok kapják”. Kijelentése nagy megtiszteltetés volt számomra.

Nem soroltam fel, de műemlékjegyzeken van például a Szeged–Csanádi Vasútnak a vasbeton szerkezetű raktárepülete, ami Battonyán, Mezőzomboron és még nagyon sok állomáson megvan. Ez egy világraszóló

szenzáció, amit hamarosan meg is fogok szellőztetni egy külföldi lapban.

B. M.: – *Ezek szerint ebben a témában rendszeresen publikál külföldi lapokban is?*

K. M.: – Igen, osztrák és német, valamint francia folyóiratokban. Volt egy idő, mikor angol újságokban is, de letettem névjegyem az olasz szakirodalomban is.

B. M.: – *Magyarországon milyen kiadványokban publikál?*

K. M.: – A Vasúthistóriai Évkönyvben, – ez a legkomolyabb, s ennek már tizenkét kötete jelent meg – valamint a hétkötetes magyar vasúttörténetben. Sajnos, az utóbbi-ba több hiba csúszott, átfedések keletkeztek.

Még egy érdekességet mondanék el. Most vasárnap voltam egy ünnepségen a Semmeringen. A semmeringi vasút Európa első hegyi vasútja volt. 1998 decemberében a Japánban tartott soros konferencián elnyerte a világörökség rangot, mint nálunk már korábban a budai Duna-part, Hollókő, Pannonhalma vagy Ausztriában Salzburg, Hallstatt. Ennek előzménye volt, hogy megpályázták a Semmeringet mint kultúrvidéket, de ezt elutasították. Akkor jött az ötlet, hogy a vasutat kellene megpályázni. Ehhez több szakértőt, köztük engemet is felkértek, s én adtam is egy hosszú szakvéleményt. A pályázatot az említett decemberi ülésen elfogadták. Az én szakvéleményemben volt egy kifejezés, amit szerintem más nem alkalmazott, s ez benne van az ötsoros indoklásban, ami miatt megkapták a világörökség rangot. Én ugyanis azt mondtam, hogy a semmeringi vasút, a táj, a technika, a dinamika és a nyaralóközpont együtt egy „Gesamtkunstwerk”, mint Richard Wagner operája, a szöveg és a zene. Büszke vagyok arra, hogy egy téglát én is hozzá tehettem a dologhoz.

B. M.: – *Hol helyezkedik az európai vasúti műemlékvédelemben a magyar „vasúti régészet”?*

K. M.: – Elvileg mindent megelőz, mert szerintem nincs a nyugati vasutaknak ilyen

lefejtetett, szabályzatbeli műemlékvédelmük. Gyakorlatban viszont nincsenek hátrányban. Az ICOMOS (Nemzetközi Műemlékvédelmi Szervezet) nemzeti bizottságokból áll. A német nemzeti bizottság két évente rendez pályaudvar történeti konferenciát, s mindegyik alkalommal kiadnak egy gyönyörű füzetet. A legutolsóban a Tiszavidéki Vasutat én megírtam.

A tapasztalatom az, hogy nyugaton a műemlékvédelmet furcsán értelmezik. A stuttgarti pályaudvar ugyan egy modern építészeti emlék, 1912–1927-ben építették. Azért ilyen hosszú ideig, mert az építkezés a világháború miatt megszakadt. A tornya hozzátartozik Stuttgart városképéhez, igenám, de a vasút gazdasági okokból föld alá helyezi a vágányt. A párizsi Montparnasse pályaudvar harminc évvel ezelőtt megtanította az európai vasutakat arra,

hogy adják el a pályaudvaruk területét, mivel ezek belvárosi területek és csillagászati árakat érnek. A Montparnasse esetében nemhogy megépítették az új pályaudvart, hanem a TGV-nek a felét is ebből finanszírozhatták. Stuttgartban eladták az egészet. Az épületet megtartják, a vágányt a föld alá helyezik, s nemcsak föld alá, hanem fejpályaudvarból átmenő pályaudvar lesz, s így az eddigiekhez képest keresztirányúvá válik. Az a pályaudvar-épület, aminek városi homlokzatát éppen arra találták ki, hogy a távolsági és városi hálózat elkülönülését hirdesse. Az egyiknek nagyobb, a másiknak kisebb kapuja volt, a tornya bent volt a Königstrasse tengelyében. Ezt felborítani már nem egészen műemlékvédelem.

B. M.: – *Az olvasók nevében is köszönöm az interjút!*



KUBINSZKY PROFESSZOR SZEGEDI VENDÉGLÁTÓI KÖRÉBEN: BALRÓL SZEGFŰ TANÁR ÚR, NAGY JÓZSEF, A SZEGEDI VASÚTTÖRTÉNETI ALAPÍTVÁNY TITKÁRA, DÖBÖR ANDRÁS, NAGY TAMÁS ... ÉS A FOTÓRIPORTER, JANCSÁK CSABA

