

Bölcsészettudományi Kar  
Irodalomtudományi Doktori Iskola  
Kultúratudományi Doktori Program

CSENGEL-PLANK IBOLYA

**A BUDAÖRSI REPÜLŐTÉR ÉS FOTÓMONTÁZSA MINT A  
MODERNIZMUS SZIMBÓLUMAI**

Doktori disszertáció

Dr. Beke László, CSc  
dr. habil. egyetemi tanár  
Magyar Képzőművészeti Egyetem  
témavezető

Dr. Császi Lajos  
MTA doktora, egyetemi tanár  
PTE BTK Kommunikáció és Médiatudományi Tanszék  
(társ) témavezető

Pécs

2015

**Tartalom:**

- I. Kutatási előzmények, a választott téma indoklása és a kutatás legfőbb céljai
- II. Alkalmazott módszerek
- III. Az értekezés fő témakörei
- IV. Kutatási kérdések, hipotézisek
- V. A kutatás eredményei
- VI. Bibliográfia
- VII. A szerző publikációik és előadásai a disszertáció témaköréből

## **I. Kutatási előzmények, a választott téma indoklása és a kutatás legfőbb céljai**

Jelen disszertáció témája a Budaörsi repülőtér és annak fogadócsarnokában található fotómontázs alapú körpanoráma (fotófríz, fotófalkép) elemzése, célja pedig az, hogy ennek révén hozzájáruljon a két világháború közötti modern építészet és fotográfia kapcsolatának feltárásához.

1. Annak a kérdésnek a megválaszolása motivált a leginkább, hogy miként tudott létrejönni egy avantgárd gyökereket mutató és propaganda célokat is betöltő, művészeti igénnyel létrehozott fotóművészeti alkotás az alapvetően konzervatív szemléletű, két világháború közötti Magyarországon. A repülőtér tervezésében résztvevő építészek modernizmus iránti elkötelezettségén túl erre a repülőtér építészet harmincas évekbeli gyors fejlődése és átalakulása adott választ. Ekkor váltak általánossá ebben az ágazatban a modern stílusjegyek, amelyek alkalmazása – a szolgáltatásközpontú gondolkodással együtt – erősebbnek bizonyult a nemzeti karakter és a korábbi minták megnyilvánulásánál. Azzal a ténnyel, hogy a felzárkózás a légiközlekedés területén kizárólag a nemzetközi folyamatok figyelembevételével történhetett az építészet területén, a Budaörsi repülőtér megbízói is tisztában voltak.
2. A témában folytatott kutatás feladata volt, hogy adalékkal szolgáljon az 1930-as évek funkcionalista művészet egyes jelenségeinek feltárásához, egyúttal bemutassa a repülőtér példáján keresztül a modernizmus szimbólumainak – repülés, légiközlekedés, felülnézeti perspektíva, modern építészet – sajátos leképződését és összefüggés rendszerét.
3. A témaválasztás a szerző építészeti fotográfiával kapcsolatban folytatott kutatásaiból fokozatosan alakult ki. Az 1930-as évekbeli fényképfelvételek és dokumentumok többszörös átválogatása, rendezése, majd a témakörben munkatársaival rendezett kiállítások és kiadványok jelentették a legközvetlenebb hatást és talán befolyást is a téma irányába. Az ehhez vezető út legfontosabb állomásai a „Szép Új Világ / Brave New World” című skót-magyar, kiállítással összekötött kutatási program, majd a Fény és Forma kiállítások voltak, közrejátszottak a témaválasztásban az olyan benyomások és helyszíni kalandozások is, mint a Kelenföldi Hőerőmű vezérlőterme és a Budaörsi repülőtér bejárása. Fontos motiváló erőt jelentettek a helyszíni töprengések,

amelyek végül elvezettek a kompozíció titkainak, elsősorban a szerző, a körkép nemzetközi kontextusának, művészi kapcsolatainak és összefüggéseinek, illetve különleges és egyedülálló technikájának valamilyen szintű megértéséhez,

4. A Budaörsi repülőtér épülete (1937) a mai napig a korszak építészetének működő alkotása, bár állapota évek óta aggasztó. A magyar aviatikai szakirodalomra jellemző, hogy túlnyomórészt a magyar repülés történetével foglalkozik, de alig érinti a repülőterek építészeti és funkcionális kialakulását és megjelenését. A szakirodalom másik csoportjához a tudományos kutatások és a modern építészettörténeti munkák tartoznak, de ezek a munkák sem foglalkoznak a körkép kérdésével. Ez mutatja azt a hiányt is, amely az építészet és a kortárs művészeti ágak kapcsolatának a feltárását máig jellemzi.
5. „A repülés élménye” című fotómontázs építészettörténeti, repüléstörténeti és fotótörténeti szempontból egyaránt jelentős alkotás. Nem csupán követi a váróterem térszerkezetét, hanem a repülés szimbólumrendszerének középpontba állításával tökéletesen kifejezi a repülőtér rendeltetését is. A maga idején a körkép éppúgy a modernséget képviselte, mint a repülőtér.
6. A modernizmus fogalma mind elméleti, mind esztétikai síkon, illetve gyakorlati megjelenésében a 20. század egyik meghatározó kulcsszava és szinte átláthatatlanul szövevényes, és sokarcú jelensége. Ebből eredően rengeteg értelmezése létezik, amit a kor egyes demokratikus felfogású, illetve totalitárius irányba fejlődő országainak eltérő jellemzői is mutatnak. A fogalom az irodalom, a fotóművészet és az építészet tudományterületén is más és más tartalmat hordoz. A Budaörsi repülőtérrel és az alkotóinak – Bierbauer Virgil, Marsovszky Elemérné – munkásságával kapcsolatos kutatások a társadalmi, politikai és mindenekelőtt művészeti vonatkozásaival járulnak hozzá a modernitás fogalmának értelmezéséhez, nem utolsósorban annak feltáráshoz, hogy mindezen tényezők között a repülőtér és fotómontázsa milyen szerepet töltött be a mozgalomban.

## **II. Alkalmazott módszerek**

A választott téma komplex összefüggéseket tárt fel, egyszerre érintve az életmód és modernitás, az építészet és modern dekorációs technikák, továbbá a Horthy-korszak

művészetpolitikájának több aspektusát is. E széles összefüggésrendszer végül a dolgozat részletesebb tagolását tette szükségessé a tervezettnél.

### Forráskutatás

A téma feldolgozása alapvetően forráskutatásra épült, amelyet szükségszerűen egészít ki a korabeli aviatikai szakirodalom vizsgálata. A kutatás egyik alappilléret azonban az építészettörténeti megközelítés jelentette, és ez elsősorban Bierbauer Virgil hagyatéka és szakírói tevékenysége értékelésére épült. Kiemelt jelentőségű a repülőtérei tervek és fényképek közzétételében az általa szerkesztett Tér és Forma képes szakfolyóirat, és szintén ő volt az, aki a hazai művészeti közéletben elsőként foglalkozott érdemben a fotófreskó kérdéskörével.

1. A kutatás során előkerült aviatikai források - előadások és tanulmányutak publikálatlan kéziratai - révén elsősorban az ideális repülőtér fogalmi rendszerének kialakulását lehetett feltárni. Európában az 1930-as évek derekán értelmezték át a korszerű repülőtér fogalmát és ezen keresztül a repülőtérei építészetet. A töredékes, mégis sokrétű forrásanyag alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy ennek fejlesztésében a szabályozás (jog), a repüléstechnika (meteorológia, talajtan, topográfia), a katonapolitika, a turizmus és a gazdasági verseny szempontjai egyaránt meghatározóak voltak.
2. A repülőtér építészetben az európai kontinens országaiban fázis különbség figyelhető meg. Az eltérő tendenciák párhuzamba állítása és lehatárolása pontosította a különböző fejlődési modelleket. A legfontosabb lehatárolás a nyugat-európai fejlődés, amely az 1930-as évek végére már a repülőterek második generációját építette fel. Magyarországon – ahol a két fejlődési irány gyökerei egyértelműen Trianonig vezethetők vissza - csak 1930 után értek meg a modern polgári repülőtér építés első feltételei. A fáziskésés egyetlen pozitívuma abban nyilvánult meg, hogy a létesítmény tervezése során már felhasználhatták és továbbfejleszthették azokat a nemzetközi eredményeket, amelyeket a különbségeik ellenére már egységes szervezési koncepció és messziről felismerhető sajátos építészeti stílus, karakter jellemezett.

### Fotótörténeti kutatás

A dolgozat témája különösen az építészeti fotográfia és a körkép elemzése szempontjából vetette fel a fotótörténeti elemzés szükségességét. Mindenekelőtt a

körkép technikája, műfaji hovatartozása, ikonográfiája, illetve a szerző – Marsovszkyne Ackermann Ada – kilétének mélyebb feltárása igényelt kutatómunkát.

### Ikonográfia kérdések

A disszertációval kapcsolatos fotótörténeti kutatások során önálló részt kapott a körkép ikonográfiai feldolgozása.

1. E tekintetben az empirikus feldolgozás három fő területre terjedt ki. 1. A körkép teljes eredeti képciklusának ikonográfiája. 2. A jelenleg látható körkép ikonográfiája szelvényenként, a szovjet beavatkozás ikonográfiájával együtt. 3. A körképről fennmaradt fényképek összehasonlítása és a körkép fényképes dokumentálása.
2. A körkép ikonográfiája az épület később történetét befolyásoló események miatt még sokáig nem zárult le, a szovjet korszak beavatkozásai az egész panorámát megváltoztatták. Először úgy, hogy a szovjethatalmat szimbolizáló épületeket és hatalmi jelképeket (vörös csillag) festettek a körképbe a bejárati és a kijárati főoldalon, majd úgy, hogy az 1980-as évek állagmegóvási munkálatai során feldarabolták a körképet. Számos technikai részletet azonban csak laboratóriumi rétegvizsgálatok során lehet majd a későbbiekben tisztázni.
3. Az építészeti fényképezést – annak fejlődése és műfaji sajátosságai okán – a modern építészetben betöltött szerepe mellett a korszak fotóművészetén belül is el kellett helyezni.

### **III. Az értekezés fő témakörei**

#### Történeti és politikai környezet meghatározása

Állításom szerint, a Budaörsi repülőtér létrehozásához fűzött politikai tervek és célok összefüggnek az ország Trianon utáni nemzetközi elszigetelésével és a repülés hivatali szervezetének, infrastruktúrájának csaknem teljes felszámolásával. Mindeközben a háború után létre jövő társaságaik révén az európai nemzetek megkezdték az európai, majd a tengerentúlra vezető útvonalaik kiépítését, ami egyúttal a tranzit állomások geopolitikai jelentőségét is előtérbe helyezte. Ez a folyamat – földrajzi fekvése révén – nyitotta meg a lehetőséget Magyarország számára a felzárkózás és az Európához való visszatérés felé.

1. A polgári légi közlekedés szempontjából a Budaörsi repülőtér a magyar repülés újraelépítésének a szimbólumává vált. Szerepet kapott kényeszerű elszigetelés feloldásában és új nemzetközi kapcsolatok kiépítésének megnyitásban éppúgy, mint az ország geopolitikai pozíciójának kihasználása terén.
2. Magyarország 1922-ben, a Mátyásfüldi repülőtér beindításával kapcsolódott be a nemzetközi légiforgalomba. Míg ennek építészeti kialakítása Európa elsőgenerációs repülőtereinek rendezési elvét követte, Budaörs tervezésének idején már felhasználhatták mindkét korszak tapasztalatait, és a nemzetközi analógiákon kívül rendelkezésre álltak a modern építészet hazai eredményei is. Utóbbi jelentőségét különösen azért tartom fontosnak, mert a hazai művészeti életet jellemző különböző stílusok és tendenciák együttélésének közegében az építészetet és a fotográfiát nem a modern stílus dominanciája jellemezte.
3. A tradíciók nélküli repülőtér építészet viszonyítási pontja az 1920-as évek végéig a vasút, hiszen annak régi múltra visszatekintő építészeti hagyományai és protokollrendszere megbízható előképként szolgált. E sajátos kapcsolatot mutatja az építészetben a történeti épülettípusok és a vasúti épületek funkcionális felosztásának és dekorációjának kísérletei. A körkép egyik európai analógiájának tekinthető az 1936-ban megnyílt firenzei vasúti főpályaudvar várótermének oldalfalain látható egyenes vonalú, horizontálisan elrendezésű képciklusa. (tervező: Giovanni Michelucci, résztvevők: Baroni, Berardi, Gamberini, Guarrieri, Lusanna, festészet: Rosa, és Romoli)

#### A légi közlekedés fejlődése, mint a repülőtér építészet egyik alakító tényezője

1. A két világháború közötti időszak óriási fejlődést eredményezett a polgári repülésben, és ennek alapja az első világháború és a légi hadviselés megjelenése, majd szerepének előretörése volt. A háborút követően először a már meglévő repülőtereket kezdték átépíteni, majd megkezdődött a második generációs repülőterek építése is. Az átépítések elsősorban a technikai fejlődés szükségességű velejárájaként megnövekedett utasforgalomhoz igazodtak, amely először a felső középosztály, majd a légitársaságok a szélesebb utazó közönség kiszolgálását vették célba. Az 1930-as évek tehát a repülésnek az a korszaka, amelyben a modern repülőterek létesítményei már a repülésbiztonság, az üzemeltetés gazdaságossága, az egységes és egyre differenciáltabb műszaki feltételek, az

építészeti minőség és az utasok kényelmének figyelembe vételével épültek világszerte.

2. Bár a Légügyi Hivatal teljes iratanyaga megsemmisült, a leendő repülőtér budaörsi helyszínének kiválasztásához vezető eljárás története és szempontrendszere rekonstruálható volt. A megvalósulás folyamata pontos képet rajzol elénk arról, hogy egy teljesen új, előzmények és tradíciók nélküli ágazat felépítése milyen szakmai protokoll mentén történt.

#### Az építészeti terv, a funkció és a stílus összhangja

A korszak jellegzetes alkotásaként a repülőtér felvételi épülete magán viseli a modern építészet szinte valamennyi stílusjegyét, így az egyszerűséget: a könnyedséget, az áramvonalasságot, az eleganciát, a mértani formákat, a korszerű anyagok használatát és a transzparenciát. A kétemeletes és szimmetrikus elrendezésű fogadóépületet a trapéz alakú repülőtér délkeleti sarkában helyezték, amelynek alaprajzát – ahogy Borbíró fogalmazott - az abban lejátszódó életből kellett levezetni.

1. A repülőtér kiviteli terve a pályatervhez (Borbíró Virgil és Králik János) képes már inkább egy tranzit kategóriájú repülőtérre vonatkozott, és ez bizonyos szempontból visszalépést jelentett az eredeti elképzeléshez képest. Ugyanakkor Borbíró felhasználta mindazon eredményeket, amelyek Európában már a modern repülőtereket jellemezték, és ezek elsősorban a technikai és biztonsági újítások mellett a fogadó épület funkcionális kialakításában és a forgalomszervezés legoptimálisabb strukturális kialakításában nyilvánultak meg. Az utasforgalom optimális irányítását Budaörsön elsősorban a kör alaprajzú központi épület centrális helyzete, az egyéb funkciók kényelmes elhelyezését pedig – utasok, személyzet elszállásolása, étkeztetés, szolgálati, rendészeti, műszaki funkciók - az oldalszárnyak tették lehetővé.
2. A központi várócsarnok tervezése során Borbíró egyensúlyérzékére vall, hogy a váróterem kialakításában a különböző stílusirányzatokat együttesen szerepeltette: Pekáry István népi motívumos figurákkal díszített térképei, Szabó Éva textilművész modern bútorai és drapériái, a festő és fotográfus Marsovszkyné modern fotómontázsa révén a hagyománytisztelet és a modernizmus sajátos és egyedi stílusötvözete valósult meg. Ebben a formában egyszerre lehetett jelen a lokális értékekre építő nemzeti gondolat és a



különböző kultúrák találkozáspontjaként funkcionáló repülőtér nemzetek felettségének a filozófiája.

### A körkép mint látványosság

A repülőtér várótermét díszítő fotómontázs Borbíró és Marsovszkyné közös koncepciója alapján készült. Elsődleges funkciója az utazás hangulatát előkészítő környezet tudatos kialakítása volt, a repülés népszerűsítése a repülés élményének megjelenítésén keresztül. Ez utóbbihoz kellett az alkotóknak megfelelő technikát választani.

1. Az egyik alapkérdés az volt, hogy miként lehetett több száz fényképtöredéket úgy egymáshoz illeszteni a montázstechnika segítségével, hogy azok összhatása technikai és tartalmi szempontból is monumentális falkép benyomását keltse. A kivitelezés és a művészi ábrázolás is különleges, hiszen a képfolyam egy belső, asszociatív utazást idéz meg. Különlegessége, hogy a képfolyam látnivalóit különböző optikából mutatja meg nézőinek.
2. A képciklus ikonográfiai programja a magyar és külföldi városok épületei, település-, és tájrészletek ábrázolására és kombinatív kompozíciójára épül fel, a művész által meghatározott ritmusban és kivágásban. Több haladó művészeti irányzat - futurizmus, szürrealizmus, légifestészet – és technika hatása figyelhető meg a kompozíción. A montázs alkalmazása szorosan kapcsolódott az 1920-30-as évek monumentális propagandaművészetéhez, ennek középpontjában szintén a könnyen és szabadon felhasználható, variálható és nagyítható fényképek álltak. A budaörsi körkép történetileg a 19. századi panorámák folytatásának is tekinthető, elsősorban azok látványosságra és nagy narratívákra törekvő célkitűzései miatt.
3. A külföldi előképek közül elsősorban a fotófreskó angol eredetére vonatkozó kutatások és a fotómuráliákat tömegesen kiállító párizsi világkiállítás (1937) tanulságai hoztak eredményeket.
4. A légi perspektíva és a 20. századi montázstechnika a vizuális kultúra egészét megváltoztatta. A korszak jelentős művészei kiemelt érdeklődéssel fordultak a fotófalképek és fotómontázsok művészeti lehetősége felé, de megváltoztatta a város-, és az építészeti tervezést is.

A légi közlekedés fejlődésével való lépéstartásnak az építészet csupán az egyik tényezője. A műszaki és biztonságtechnikai vívmányok (jelzőkészülékek, drótnélküli kommunikációs eszközök) felhasználása és a repülőterek bővíthetőségének lehetősége is egyre inkább hozzátartozott a korszerű repülőtér fogalmához. Annak ellenére, hogy Borbíróék ezt a kor követelményei szerint valósították meg (iránymérő állomás, leszállító berendezés, híradó berendezések, jelzőkészülékek), 1939-ben Ferihegy kijelölésével már elindult a továbblépés is.

#### Alkotók: Bierbauer Virgil építész

Marsovszkynéval ellentétben Bierbauer munkásságának hagyatéka fennmaradt, és ugyancsak kutatható a felesége e korszakról írt naplója, a Palackposta. A hagyatéék segítségével – különös tekintettel a külföldi levelezésre - feltárult az a széles kapcsolatrendszer, amelynek segítségével évtizedeken keresztül követte a nyugat-európai repülőterek építészeti folyamatait és problémáit.

1. Külföldi tanulmányútjai és a firenzei VOLTA kongresszus (1936) érdekes vitái - Le Corbusier és mások - a dekorációs művészet és a modern építészet közös lehetőségeiről, meghatározóak voltak Budaörs szempontjából. Fennmaradt kézírata és későbbi nyilatkozatai alapján alaposan feltételezhető, hogy a Marinettivel folytatott találkozója közrejátszott abban, hogy 1936 végén a fotómontázs és a légifényképek alkalmazása felé fordult.
2. Bierbauer 1935-ben kezdett el foglalkozni a modern épületek dekorációs lehetőségeivel. Az Architecture Review-ből értesült először a fotófalkép feltalálásáról, majd ezt követően kezdett levelezni a technikát elsők között alkalmazó Wells Coates angol építésszel. Nem ismerjük nyomát annak, hogy kapcsolatba került-e a fotomural feltalálóival Michael Egannal és Eugéne Molloyval, de az bizonyos, hogy ez volt az első olyan modern falképtechnikai analógia, amelyre Borbíró felfigyelt.

#### Alkotók: Marsovszky Eleménné Ackermann Ada fényképész

A budaörsi körképen kívül Marsovszky Eleménné elsősorban a mozgás-, és táncművészeti fotográfiái révén ismert a magyar fotótörténeti kutatás számára. Képei iránt a nemzetközi és a hazai műtárgypiac is egyre nagyobb érdeklődést mutat, de pályaképe méltatlanul mégis máig fehér foltnak számít. Mivel a munkásságára vonatkozó források alapvetően hiányoznak, ezért lehetséges társadalmi és kulturális környezetének a feltérképezéséhez kellett visszanyúlni, részben a Borbíró család

története révén. Ez a módszer tárta fel a festő és fotográfusnő társadalmi kapcsolatrendszerét is és ez vezetett el a konkrét megbízás hátteréhez. A műteremmel rendelkező fotográfusnő egyúttal az önálló egzisztenciával bíró, művelt és tanult modern nő típusát is megtestesíti ebből a korszakból.

#### A körkép technikájának kettős megfogalmazása: montázs és fotófreskó

Sokoldalú alkalmazhatósága ellenére a fotómontázs művészi szerepének elfogadása Magyarországon ellentmondásos volt. Sokkal látványosabban integrálódott az alkalmazott grafika, a tipográfia és a sajtó területén, mint a művészi fotográfiában, megítélésén elsősorban nem a műfaj populáris iránya és tömeges felhasználása rontott a megítélésén, hanem inkább a hivatalos szakma érdektelensége.

1. A fotófreskó (fotófalkép) műfaja a montázshoz képest még ismeretlenebb területnek számított Magyarországon. Jelen kutatás során derült fény annak egyik angol leágazására, amely először Borbíró publikációiban jelent meg. Angol feltalálói - Eugéne Mollo és Michael Egan - a mozik belsőépítészetéhez kapcsolódóan foglalkoztak azzal, hogy miként lehet a fényképeket a falképekhez hasonlóan a falon rögzíteni. Borbíró ezt a technikai újítást használta fel és ötvözte a monumentális falfestészet koncepciójával. A falképes technikák közül a szekkó hasonlít a leginkább a fotófalkép elkészítésének impregnálás technikájához, a nedves emulzió itt is a száraz falra került, és a képet az exponálás után kellett fixálni.
2. Európában az 1930-as években váltak egyre jelentősebbé a propagandaművészet körébe tartozó nagyméretű fotókompozíciók. Fontos állomása ennek a párizsi világkiállítás (1937), ahol a fotómuráliák magas számaránya már markánsan jelezte a monumentális műfajok előretörését. Mivel különösen a diktatórikus berendezkedésű országok éltek a politikai tartalmakat hordozó gigantikus méretű alkotások kiállításával, már a kiállítás idején megkérdőjelezték a fotómontázs és a fotófalkép képi nyelvének alkalmazását.

#### A szaksajtó szerepe a repülőtér kommunikációjában

A repülőtér története betekintést engedett a korabeli szakmai kommunikáció gyakorlatának a szegmensébe is. A korszak modern társadalmában a magazinok és képes sajtó közvetítői szerepét is fontosnak tartottam.

1. Az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában több híres magazin (Life, Vu, Berliner Illustrierte, Panorama, Parade) is ekkor éli fénykorát, a lapkiadókhoz

olyan fotóügynökségek kapcsolódnak, mint a Magnum vagy a Montauk Photo Concern. Gisèle Freund különösen fontos összefüggéseket tárt fel erről.

2. Magyarországon a Tér és Forma és képes mellékletei adtak teret a hazai és külföldi modern építészet publikálásának. Itt közölték 1937-ben a repülőtérről készült első – e tekintetben forrásértékű - építészeti fotósorozatot és a körkép frízszerű reprodukcióit is.

#### **IV. Kutatási kérdések, hipotézisek**

Kérdések:

1. Milyen összefüggések mutathatóak ki az európai repülőtér építészetben és annak formai alakulásában? Milyen fejlődési sorba illeszkedik bele az épület az európai repülőtér építészetben? Milyen előképek álltak rendelkezésre a tervezőknek?
2. Hogyan és milyen eszközökkel segítette a fotográfia a modern építészet üzenetét a sajtóban?
3. Milyen tényezők befolyásolták a belső terek kialakítását a repülőtereken? Létezett-e bármiféle üzenetközvetítő funkciója a tranzitvárónak?
4. Milyen összefüggés mutatható ki a fotófreskó, a modern falfestészet és montázs között?
5. Milyen mértékben befolyásolták a külföldi avantgárd és modern művészeti irányzatok a budaörsi körkép keletkezését?

**Hipotézisek:**

1. Feltételezem, hogy a két világháború közötti modern repülőterek építészetében a formai megoldások szoros kapcsolatban álltak a funkcionális előírásokkal és igényekkel. Ezt az 1930-as évektől már repülésbiztonsági (alacsony épületek, beláthatóság, szélirány szerinti tájolás) másfelől gazdaságossági és üzemeltetési szempontok is befolyásolták, a vendégek számára fenntartott, kilátó teraszok is egyre inkább szerves részét képezték az építészeti programnak. A fogadóépületek modern formája és stílusa konkrét követelményként fogalmazódott meg a légiközlekedés első nagy korszakában.
2. A fotográfia a modern építészet – és általában a modern világot érintő újdonságok - első számú közvetítő eszközévé vált a két világháború között, különösen a sajtó

révén. A képek stílusa és kompozíciója soha ilyen szorosan nem kapcsolódott az architektúrához és az épület által közölt tartalomhoz és ideához.

3. A repülőterek külső-belső kialakításában fontos szerepet játszott a repülés minél látványosabb propagandája. Időben a tömeges légitársaságok kezdetén járunk, amikor a Budaörsi repülőtér utasainak száma átlagosan alig haladta meg a tízezret. A tranzitvárók kialakításának másik fő szempontja az átláthatóság és a funkciók világos elválasztásának a biztosítása volt. A dekorációs alkotások körébe tartozó körképek, mozaikok és egyedi fényképek a repülés történetének és élményének ábrázolásán keresztül próbálták minél vonzóbbá tenni a légitársaságokat a modern ember számára.

Állításum szerint, a mű technikai (montázs, falkép, körkép) és művészeti aspektusait egyaránt a helyszín adottságainak a funkciójának rendelték alá. Mindeközben mégsem sérült a mű integritása és önállósága, mivel a térben kellő hangsúlyt és helyet kapott.

4. Feltételezem, hogy a modern fotótechnikákkal előállított, nagyméretű, propaganda célú fényképek és fotómontázsok hasonló kulturális közegben keletkeztek, mint a modern falképek, és társadalmi szerepük is sok tekintetben hasonló volt. Mivel építészeti terek dekorálására szolgáltak, a képek nagyméretűsége, rögzítése és technikája alapkérdés volt. A közös vonások mellett a legfőbb különbséget abban lehet kimutatni, hogy a fotófalképek használata során elsősorban a napi aktualitásokkal összefüggő tematikákat (politikai propaganda, fogyasztói társadalom, ipari-gazdasági fejlődés, modern közlekedés) jelenítették meg.
5. Feltételezem, hogy az 1920-as évek művészeti irányzatai és mozgalmi közül a futurizmus, a szürrealizmus, és az aeropittura, a technikák közül pedig a fotómontázs, illetve a film hatott a legközvetlenebbül a budaörsi kompozícióra.

## **V. A kutatási eredményei**

1. Borbíró kéziratai közül az építészet művészi lehetőségeiről szóló, 1948-ban készült írását emelem még ki, mert abban a modern építészet öncélú és rideg funkcionalizmusát post quem, saját reflexióként, a repülőtér fogadóépületének példájával cáfolja meg az 1930-as évekre visszatekintve.

2. A kutatás során előkerült publikálatlan források közé tartoznak Hüttl Hümér aviatikus repülőtér-építészetéről tartott előadásai az 1930-as évekből, valamint az angol fotófalkép eredeti szabadalmi leírása (1936). Mollo szabadalma azért kapcsolódik a budaörsi falképhez, mert Borbíró számára ez jelentette e módszer első, technikai értelemben is kézzelfogható és sikeres példával igazolt belsőépítészeti analógiáját.
3. A külföldi repülőterekről előkerült úti jelentés 1939-ből. A tanulmány jelentősége abban áll, hogy igazolja a magyar repüléspolitika továbblépési szándékát két évvel Budaörs után. A tanulmányút tapasztalatai a második generáció nyugati repülőtereinek eredményeit rögzíti. Ezek tapasztalatai, sőt továbbfejlesztése a Budaörsi fogadóépületbe beépítették, de a nyugati rendszerek fejlődéséről más írásbeli dokumentum nem ismert. Különösen fontos, hogy ez a tanulmányút már a ferihegyi építkezést vetíti elő. Ugyanakkor a magyar építészeti fejlődés fontos állomásai közé kell, hogy soroljuk Rákosmezőt és Mátyásföldet is, és ezzel kapcsolatban néhány ismeretlen tervrajzot is sikerült megtalálni.
4. A Borbíró-publikáció közül „A fotófreskóról” című cikket (Tükör, 1937) fotótörténeti forrásnak tekintetem a körkép műfaji előzményei és programja szempontjából.
5. A „Magyarország repülőgépről” (1937) című könyvének igazi funkcióját akkor találtam meg, amikor a körkép és a kötet képanyagát összevetve világossá vált, hogy a könyv anyagát a montázs tervezésekor felhasználták, így az abban szereplő légi fényképek még „vágatlanul” mutatják be a körkép magyar vonatkozású részleteit.
6. Borbírót kiemelten foglalkoztatta a modern termívészet kérdése, és a két legjelentősebb középületében a belsőépítészeti látvány középpontba helyezésével sikerült összművészeti szintre emelnie a funkcionalista építészetet.

### **Az építészettörténeti és a fotótörténeti értékelést befolyásoló tényezők**

A Budaörsi repülőtér építészettörténeti értékelését befolyásolta az a tény, hogy a fogadóépület esetében először történt meg a magyar légi közlekedés nemzetközi követelményekhez való tudatos igazítása. 1935-1937 között, a Budaörsin kívül még Európa tizenkét országában folytak hasonló építkezések, közös építészeti normák és modern funkcionális térszerkesztés új elvei mentén. (*Amsterdam-Schiphol* (bővítés), *Birmingham*, *Helsinki*, *Koppenhága*, *Köln*, *London-Gatwick*, *Milano*, *Párizs-Le*

*Bourget, Prága, Stockholm, Ypenburg-Ryswyk.*) Az európai repülőterek fogadócsarnokai közül a Budaörsin kívül a londoni Gatwick repülőtérnek és a helsinki fogadóépületeinél alkalmazták a kör alaprajzi formát. Borbíró korábbi építészeti munkái közül a legközvetlenebb analógiának a Kelenföldi Hőerőművet tartom, mert a funkcionalizmus ugyanolyan magas színvonalú esztétikummal párosult, mint a repülőtéren.

A fotómontázs ilyen nagyságrendű középületi alkalmazása, körpanorámás kompozíciója jóval meghaladta a modern magyar művészet által nyújtott kereteket. Inkább a nemzetközi kontextus az, ahol mérhetők az értékei, és ahol fellelhetők hasonló indíttatású és technikájú alkotások. Vizsgálni kellett ezért, hogy vajon feltűnnek-e hasonló technikájú – fotófreskó, fotómontázs - dekorációk ebben az időszakban a középületeken. A budaörsi enteriőr távoli analógiája a *La Guardia* repülőtér (New York) színes falképpel díszített váróterme. A repülés történetét bemutató 3,5 m magas és 72 m széles „Flight” című körképet *James Brooks* festette 1940-ben. A világ akkori legdrágább költségvetésével épített és legnagyobb repülőtérét 1939-ben *William Delano* cége, a *Delano / Aldrich* tervezte *art deco* stílusban. A repülésről szóló, és a fogadócsarnokokra tervezett művészeti alkotások nem csupán dekorációs elemei voltak a térnek, hanem hasonlóan Borbíró törekvéséhez, az utazókat is segítette abban, hogy a felszállás előtt áthassa őket az utazás élménye.

A légitikötők ultramodern kialakítása ugyanezt a célt szolgálja, bár a repülés lényegében a modern ember életének részévé vált, továbbra is nagy hangsúlyt helyeznek a terminálok esztétikájának kialakítására, és változatlanul szerepet kap a repülés valamilyen modern ikonográfiai közvetítése. Az a törekvés, hogy az utazókat már a várakozás során a repülés szimbólumival és a távoli tájak képeivel veszük körül, egyértelműen a hagyományok folytatásának tekinthető. (Ferihegy, *Sky-Court*, 2011.)

## VI. BIBLIOGRÁFIA

BUDAPEST, 1920

1920 A Magyar Békeszerződés. Kiadja a M. Kir. Külügyminisztérium. Budapest, Egyetemi Nyomda

STUTTGART, 1929

1929 Film und Foto. Internationale Ausstellung des Deutschen Werkbundes. Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt

## BUDAPEST, 1930

1930 Magyar Aviatikai Évkönyv 1929. Dr. József Ferenc Kir. herceg előszavával.  
Budapest Wodianer F.

## BUDAPEST, 1937

1937 Magyarország Közlekedésügye 1937. Szerk. Pártos Szilárd. Budapest, Pallas

1937 A Budapesti új közforgalmi repülőtér. Különlenyomat a „Tér és forma” 1937. 8. számából, 207–250. Budapest

## BUDAPEST, 1967

1967 A futurizmus. Bevezető tanulmányt írta, a szövegeket válogatta, ford. Szabó György. 3. kiad. Budapest, Gondolat

## NEW YORK, 1969

1969 Murals by American painters and photographers. New York. 1932. Reprint Edition: American Art of the 20's and 30's. Murals by American Painters and Photographers by Lincoln Kirstein and Julien Levy. New York, Museum of Modern Art

## DÜSSELDORF, 1987

1987 „Die Axt hat geblüht ...” Europäische Konflikte der 30er Jahre in Erinnerung an die frühe Avantgarde. 1937. Europa vor dem 2. Weltkrieg. Redaktion: Regina Lange. Düsseldorf, Städtische Kunsthalle Düsseldorf

## NEW YORK, 1989

1989 Photography in the Modern Era: Europeans Documents and Critical Writings, 1913–1940. Edited and with an introduction by Christopher Phillips. New York, Metropolitan Museum of Art: Aperture

## CAMBRIDGE–BOSTON, 1992

1992 Montage and Modern life 1919–1942. Exhibition curators Maud Lavin [et al.] ; editor, Matthew Teitelbaum. The MIT Press, Cambridge–Boston

## BUDAPEST, 1999

1999 Szép új világ. Modern építészet Skóciában és Magyarországon 1930–1950 = Brave New Worlds. An exhibition of Modern Architecture in Scotland and Hungary in 1930–1950. Szerk. Ray McKenzie, Christian Hermansen ; [kiad. Országos Műemlékvédelmi Hivatal. [Budapest] OMvH

## LONDON, 2005

2005 Donatello among the Blackshirts. History and Modernity in the Visual Culture of Fascist Italy. Edited by Claudia Lazzaro and Roger J. Crum. London, Cornell

## LONDON, 2007



2007 Foto Modernity in Central Europe 1918–1945. Exhibition catalogue. Witkovszky, Matthew S. (Ed.) National Gallery of Art. Washington. June 10–September 3. 2007. London, Thames and Hudson

BUDAPEST, 2010

A félre-értelmezett futurizmus. Helikon. Irodalomtudományi Szemle. 2010. 56. évf. 3.

ADES, DAWN

1986 Photomontage. London, Thames and Hudson

ALBERTINI BÉLA

2003 Intézmény nélkül – intézményesen. Művészeti és politikai nevelés Kassák Lajos Munkakörének fotócsoportjában. In: Reform, alternatív és progresszív műhelyiskolák 1896–1944. Szerk. Köves Szilvia. Budapest, Magyar Iparművészeti Egyetem, 52–71.

2003 A fotószakíró Brogyányi Kálmán. Pozsony, AB-ART

BAJKAY ÉVA

2010 A művésztől az életig. Magyarok a Bauhausban. [összeáll. és ... szerk. Bajkay Éva] ; [a kiállítást rend. Várkonyi György] ; [a Baranya Megyei Múzeumok Igazgatósága kiadványa]. [Pécs], Baranya M. Múz. Ig.

BEKE LÁSZLÓ

2013 Művészet-e a mozdulatművészet? : művelődéstörténeti szerepek. In: Beke László–Németh András–Vincze Gabriella (szerk.): Mozdulat – magyar mozdulatművészet a korabeli társadalom és művészet tükrében. Budapest, Gondolat Kiadó, 7–14.

BEKE ZSÓFIA

2000 Perspektíva – felülnézet – absztrakció. A kép tere és a tér képe az olasz futurista aeropitturában = Perspetive – Overhead View – Abstraction. The space of the image and the image of space in the Italian Futurist Aeropittura. In: Peternák Miklós–Eröss Nikolett (szerk.) Perspektíva = Perspektive. Szimpózium-tanulmánykötet és kiállítási katalógus. Budapest, Múcsarnok – C3, 205–217.

BIERBAUER VIRGIL (további névalakok: BORBÍRÓ VIRGIL)

1937 A fotofreskóról. In: Tükör, X, 732–736.

1937 Magyarország repülőgépről / Bierbauer Virgil. Budapest: Officina

1937 A fotofreskóról. In: A Budapesti új közforgalmi repülőtér. Különlenyomat a Tér és forma 1937, 8. számából, 224–226.

1938 Repülőterek építésze. I. közlemény. In: A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye. 72. évf. 27–30. szám, 257–268., II. közlemény. 72. évf. 31–34. szám, 277–283.

## BROGYÁNYI KÁLMÁN

1997 A fény művészete. Hasonmás kiadás. Albertini Béla előszavával. (Eredeti megjelenés: Forum 1933.) Pozsony (Bratislava), AB-ART Kiadó

## CSANÁDI–NAGYVÁRADI–WINKLER

1977 A magyar repülés története. 2. bővített kiadás. Budapest, Műszaki könyvkiadó

## ELIZABETH DARLING

2012 Wells Coates. Twentieth Century Architects. London, RIBA Enterprises Ltd.

## FEHÉRVÁRI ZOLTÁN

1987 Borbíró Virgil (1893–1956) építészeti tevékenysége. Egyetemi szakdolgozat, ELTE BTK Művészettörténeti Tanszék. Gépírat

## FERKAI ANDRÁS

1995 Buda építészete a két világháború között. Budapest, MTA Művészettörténeti Kutató Intézet

1999 Modernizmus a magyar építészetben. In: Ray McKenzie és Christian Hermansen (szerk.): Szép Új Világ Modern építészet Skóciában és Magyarországon 1930–1950. (Szép Új Világ vándorkiállítás Glasgow School of Art, Mackintosh Museum 1999. március 1–13., Országos Műemlékvédelmi Hivatal 1999. április 18–június 13.) Budapest. 12–15.

## FREUND, GISÈLE

1976 Photographie und Gesellschaft. München, Rogner und Bernhard

## GORDON, ALISTAR

2008 Naked Airport. A Cultural History of the World's. Most Revolutionary Structure. The University of Chicago Press, Chicago and London

## HERCZEG KÁROLY

1982 Légikikötők. Budapest, Műszaki Könyvkiadó

## KASSÁK LAJOS–MOHOLY-NAGY LÁSZLÓ

1922 Új Művészek Könyve. Bécs. Reprint kiadás. Budapest, Corvina Kiadó, 1977.

## KOLTA MAGDOLNA

2003 Képmutogatók. A fotográfiai látás kultúrtörténete. Kecskemét, Magyar Fotográfiai Múzeum

## KOMOR JÁNOS

1928 Közlekedési épületek. In: Tér és Forma, 1. évf. 4. szám, 153–158.

## KOZMA LAJOS

1938 Budapest légikikötője. Tervezték: dr. Bierbauer Virgil és Králik László. In: Magyar Művészet, 14. évf. 6. szám, 177–181.

## KOPÓCSY ANNA

2004 Előszó. In: Magyar kollázs. A magyar kollázs/montázs történetéből. Hungarian Collage. From the History of the Hungarian Collage/Montage 1910–2004. Győr, Magyar Festők Társasága, Városi Művészeti Múzeum Képtára. 8-11.

## KÖRNER ÉVA

2005 A fotómontázs, mint a magyar avantgard harmadik hullámának reprezentatív műfaja. In: Körner Éva: Avantgárd – izmusokkal és izmusok nélkül. Válogatott cikkek és tanulmányok. MTA Művészettörténeti Kutatóintézet, Budapest. 2005, 204–206., (második közlés)

## LE CORBUSIER

1981 Új építészet felé. Budapest, Corvina Kiadó

1935 Aircraft. The New Vision. New York, Published by The Studio Ltd.

## GIOVANNI LISTA

2001 Futurism and Photography. Merrell in association with Estorick Collection of Modern Italian Art. London, Merrell

## MEZEI OTTÓ

1981 Bauhaus magyar vonatkozásai, előzmények, együttműködés, kisugárzás. Budapest. Kézirat. MKCS-C-I.1930/1.

## MOHOLY-NAGY LÁSZLÓ

1928 A fotográfia – fényalakítás. In: Bauhaus, 1928. 1. sz. Közli: Passuth Krisztina: Moholy-Nagy László. Budapest, Corvina, 307–308.

1933 A fotográfia: napjaink objektív látási formája. Korunk, 1933. 12. sz., 911–913. Közli: In: Moholy-Nagy László: A festéktől a fényig. Összeállította és jegyzetekkel ellátta Sugár Erzsébet. A bevezetőt írta Mezei József. Bukarest, Kriterion Könyvkiadó, 1979, 111–117.

1978 Festészet fényképészet film. A német kiadó megjegyzéseivel és Otto Stelzer utószavával a magyar utószót Bíró Yvette írta. Budapest, Corvina

1968 Az anyagtól az építészetig. Az 1929-ben megjelent első német nyelvű kiadás alapján készült magyar kiadás Otto Stelzer, Hans M. Wingler és Vámosy Ferenc utószavaival. Budapest, Corvina

## MOLNOS PÉTER

2014 Scheiber Hugó, Festészet a jazz ritmusában. Budapest, Kieselbach Galéria

## MOYS PÉTER

1990 Légi jog. (Jogi ismeretek légiforgalmi irányítók számára). Tankönyv. Budapest.

## ZSUZSANNA ORDASI

2011 Architettura e architetti italiani nella stampa ungerese (1890–1945). In: Dibattito internazionale e realtà locali. L'altra modernità nella cultura architettonica del XX secolo a cura di Maria Luisa Neri. Gangemi Editore. Rome, 57–86.

## STILLER, ADOLPH

2000 Oswald Haerdtl – Architekt und Designer 1899–1959. Salzburg: Pustet

## OTTO, ELIZABETH

2005 Tempo, tempo! Bauhaus – Photomontagen von – The Bauhaus Photomontage of Marianne Brandt. Bauhaus Archive Berlin, Berlin

## PASSUTH KRISZTINA

1982 Moholy-Nagy László. Budapest, Corvina Kiadó

## PETERNÁK MIKLÓS

2002 A Magyar Képzőművészeti Egyetem Könyvtárának optikával, perspektívával, érzékeléssel, mozgásillúzióval kapcsolatos tárgyi emlékei, dokumentumai. In: A Mintarajztanodától a Képzőművészeti Főiskoláig. Budapest, Magyar Képzőművészeti Egyetem

## RÁKOS KATA

2012 „Művészet és technika a modern életben.” – Magyar bemutatkozás az 1937-es párizsi világkiállításon. In: Székely Miklós (szerk.): ORBIS MISTUM I. Efemer építészet és progresszió konferencia kötete. A CentrArt Egyesület Évkönyve, Budapest

## RÉV PÁL

1987 A budaörsi közforgalmú repülőtér létesítésének története. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve 8., 1988 Közlekedési tanulmányok. II., 503–525.

## SCHIVELBUSCH, WOLFGANG

2008 A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században. Budapest, Napvilág

## SIPOS BALÁZS

2013 Világ-képek, kulturális regiszterek és Amerika jelenléte a Horthy-korszakban. In: Feitl István (szerk.): Nyitott/Zárt Magyarország. Politikai és kulturális orientáció 1914–1949. Budapest, Napvilág Kiadó, 151–183.

## STÜHLINGER, HARALD R.

2012 Photographed Buildings on When Architectural Photography Conquered Architecture. In: PhotoResearcher. ESHPh European Society for the History of Photography. No 18/2012, 20–31. In: [http://www.donau-uni.ac.at/imperia/md/images/studium/kultur/eshph/phrs18\\_cover\\_front.pdf](http://www.donau-uni.ac.at/imperia/md/images/studium/kultur/eshph/phrs18_cover_front.pdf)

ANNIE-LAURE WANAVÉBÉCQ–CSABA MOROCZ

2004 Photographies hongroises 1919–1939. Regards nouveaux = Az Új Tekintet. Paris, Somogy Editions D'Art

JOHN, ZUKOWSKY

1996 Building for Air Travel: Architecture and Design for Commercial Aviation. Edited by John Zukowsky – with essays by Koos Bosma... [et al.]. Munich–New York, Prestel. Chicago, Art Institute of Chicago

### Hagyatékok

Winkler László repüléstörténeti hagyatéka. 1926-2001. Personalia. 452481. doboz. VII. 276. (későbbiekben: Winkler hagyatéka) Hadtörténeti Levéltár

Bierbauer Virgil hagyatéka, Gyarapodási Napló száma: 659. 1-22 doboz. Magyar Építészeti Múzeum

### VII. A szerző publikációi, előadásai a disszertáció témaköréből

*The Effect of Modernist Architecture on Hungarian Photography.* In: Brave New Worlds. An exhibition of Modern Architecture in Scotland and Hungary. 1930-1950. Glasgow: Glasgow School of Art, 1999. 20-24.

Az építészeti modernizmus hatása a magyar fotográfiára. Szép új világ / Modern építészet Skóciában és Magyarországon 1930-1950. Szerk.: Ray McKenzie és Christian Hermansen. Budapest, Országos Műemlékvédelmi Hivatal, 1999. 20-24.

*A fénykép mint reprezentatív illusztráció a kiállítások történetében.* In: Pavilon építészet a 19-20. században a Magyar Építészeti Múzeum gyűjteményéből. Szerk.: Fehérvári Zoltán-Hajdú Virág - Prakfalvi Endre. Budapest: OMvH Magyar Építészeti Múzeum Pavilon Alapítvány. 2001. 123-131.

*Dekoratív képek. Seidner Zoltán fényképei Kozma Lajos épületeiről.* In: Kozma Lajos modern épületei. Budapest, 2006. 28-68.

Fotók a modern építészeti mozgalom szolgálatában. In: *Magyar Építőművészet Hungarian Architecture.* 2010. 01. Utóirat Post Scriptum 3-8.

Csengel-Plank Ibolya-Hajdú Virág-Ritoók Pál: *Fény és forma. Light and Form. Modern építészet és fotó, Modern architecture and photography 1927-1950.* (1.

kiadás: Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, Budapest, 2003. 2. kiadás: Vince Kiadó, Budapest, 2011.)

A Budaörsi közforgalmi repülőtér és „A repülés élménye” fotómontázs. In: *Műemlékvédelem*. LV. évf. 2011. 5. szám. 304-320.

Az építészeti fényképezés és alkalmazásai. In: *Régi-Új Magyar Építőművészet Hungarian Architecture*. Fotográfia és építészet. 2012. 3-7.

*A Budaörsi Repülőtér példáján keresztül a modern építészet és fényképezés. = Az átmenetiség alakzatai – Figures of transitionality*”. Workshop a PTE-MK és a Lappföldi Egyetem szervezésében. Pécs, 2009. április 22-23.

*Épület-, és enteriőrfényképezés a Magyar Építészeti Múzeum gyűjteményéből. = Konferencia Molnár Farkasról*. Pécs, 2010. január 26.

*A Budaörsi Repülőtér építészettörténeti kutatásának módszertani kérdéseiről. = Stabil-Innovatív-Inspiratív. Múzeumi és Könyvtárosi Vándorgyűlés*. Győr, 2012. július 13.

Megjelenés alatt:

*A modern repülőtér mint a repülés propaganda eszköze*. In: Kiállítás, Fejős Zoltán 60. születésnapjára. MADOK Labor 2014. november 20. – január 15. [http://www.neprajz.hu/kiallitasok.php?menu=3&kiallitas\\_id=164](http://www.neprajz.hu/kiallitasok.php?menu=3&kiallitas_id=164)

*A Budaörsi repülőtér (Budapest, XI. Kőérberek utca 36.) és belső dekorációja, „A repülés élménye” fotómontázs. Marsovszky Eleménné (Belvárosi Fotóműhely), 1937*. In: Szem rezonátor az erőműben / EyeResonator at the Power Plant az OFF BIENNÁLÉ, 2015. május. Kelenföldi Erőmű, Budapest XI., Hengermalom út 60, 1117. In: <http://www.c3.hu>, <http://offbiennale.hu>