

Prof. Alfred, Budapest

Az isztambuli Nemzetközi Kikötőépület tervpályázata

Rabb Péter – Kovács Máté Gergő

BME Építészettörténeti és Műemléki Tanszék, Budapest

Isztambul mindennapi élete elválaszthatatlan a tengertől. A Boszporuszon rendszeresen ingázó kompok emberek millióit szállítják Európa és Ázsia között, eközben Galata városrész tengerparti kikötőjében óriási tengerjáró hajók váltják egymást. A középkor óta levantei, azaz genovai és velencei kereskedők által lakott, ma is soknemzetiségű lakossággal büszkélkedhető városrész tengerpartján található Isztambul nemzetközi kikötője. A kikötő közönségforgalmi épülete a harmincas évek Törökországának kiemelt beruházása volt, az alig tizennégy éves, fiatal köztársaság ezzel az épülettel kívánta megmutatni kortárs építészetének kiemelkedő színvonalát és a nemzetközi vérkeringésbe való bekapcsolódási szándékát. A nemzetközi tervpályázaton a kora-köztársaság kori török építészet legismertebb alkotója, Seyfi Arkan mellett magyar pályamű is megosztott első helyezést kapott, tervezői Bardon Alfréd és ifj. Dávid Károly, akiket a török forrás „Prof. Alfred, Budapest” néven említ. A tanulmány áttekinti Galata városrész kikötőjének történetét, majd a kora-köztársaság kori városrendezési tervek következményét, a nemzetközi kikötőépület tervpályázatának hátterét, annak török és magyar első díjazottjait és pályatervüket, melyeken keresztül bemutatásra kerülnek a kora-köztársaság kori török építészet újításai és a két világháború közötti török-magyar építészeti kapcsolatok.

Kulcsszavak: Bardon Alfréd, ifj. Dávid Károly, kikötőépület, Isztambul, Török Köztársaság építésze

„...a Boszporusz bennem elválaszthatatlanul
összefonódott az élettél, a derűvel és a boldogsággal.
A Boszporusz táplálja Isztambul lelkét és erejét.
Igaz, a város kezdetben nem sokat törődött vele,
és lakói sem látták másnak, mint tengeri útnak...”
Orhan Pamuk: *Isztambul* (1)

Isztambul városszerkezetét, kereskedelmi és politikai fontosságát két nagy víztömeg határozza meg. Egyikük a Boszporusz (2). A több mint tizennégymillió lakost számláló nagyvárost kettéosztó, 31 km hosszú tengerszoros fontos csomópont: a Fekete- és Márvány-tengert összekötő tengeri, valamint a Balkánról Kisázsia felé vezető szárazföldi utak metszéspontjában húzódik. A másik jelentős víztömeg a Boszporuszról Északnyugati irányba ágazó Arany-szarv-öböl, (3) mely jól védhető, természetes kikötőhelyet biztosított a partjainál megtelepedő számos államalakulatnak.

Az ókorban Propontisként nevezett Márvány-tenger partjait mintegy százötven év alatt, Kr.e. VIII–VI. sz. közt népesítették be hellén népek, az így létrejött kolóniák bár nyelvi, vallási és intézményi folytonosságot tartottak fenn „anyavárosukkal”, (4) hamarosan önálló államalakulatokká váltak. A Propontist a Pontus Euksinussal, vagyis Fekete-tengerrel összekötő Boszporusz területére a dór megaraiak telepedtek le. A mai összefüggő városszövet egykor önálló településekből állt. A kolonizáció a város ázsiai partjain fekvő Halkedon (mai nevén: Kadıköy) alapításával kezdődött, ezt követte Sycae (Sykai, Galata) benépesítése. Majd Hrisopolis (Aranyváros – a Boszporusz Márvány-tengeri bejárata), Skutation (Üsküdar) és végül a ma történelmi félszigetnek (5) nevezett területen fekvő Byzantion alapítása (6).

Scala Sycae – Galata kikötőjének története

A 7,5 km hosszan a város Európai területébe nyúló Arany-szarv-öböl bejáratától északra fekszik Galata. Isztambul hét dombjának egyikére épült városrész sziluettjét a Galata-torony süllye uralja. A színes, többemeletes lakóházakkal borított domboldal lábánál, a tengerparton tengerjáró hajók horgonyoznak, ugyanis itt található Isztambul nemzetközi kikötője.

A terület az ókorban is fontos hajóállomás volt. Galata, egykori nevén Sycae (7) magaslatra épült, mely az észak-kelet felől fújó Boreas (8) szélétől védi tengerpartját, így a zárt, szélvédett öböltorkolat kiváló kikötőhelyet biztosított. A vele szemközt Byzantionhoz tartozó Neorion és annak közvetlen szomszédságában fekvő Prosforion mellett a térség legfőbb kikötője volt (9). (1. kép)

Miután Konstantin császár 330-ban a Római Birodalom fővárosává emelte Byzantiont, ekkor a XIII. körzetként jelzett Sycae is jelentős fejlődésnek indult (10). II. Tiberius Constantinus császár 578-582 közt erősített falrendszert emeltetett köré, melyhez a kikötő, vagyis Scala Sycena közvetlenül csatlakozott. I. Justinianus (483-565) idejében a terület a Justinianae nevet kapta, és továbbra is fontos kereskedelmi és közlekedési csomópont volt.

A terület a hajózásnak és kereskedelemnek köszönhetően számos nemzetiség otthona volt. 1204-ben a IV. keresztény hadjárat során a keresztény hadak kifosztották Bizáncot, és Velence támogatásával megalapították a Latin Császárságot. Galata

(1) Pamuk, Orhan: *Isztambul*. [ford.: Nemes Krisztián] Ulpius, Budapest 2007. 65.

(2) Neve görög eredetű: Βόσπορος, jelentése Ökörgázló. Mai török neve: Boğaz, vagyis torok, torkolat.

(3) Görög neve: Keras, mai török neve: Haliç.

(4) Graham, A. J.: *Colony and Mother City in Ancient Greece*. Manchester University Press, Manchester 1994. 14.

(5) Törökül Tarihi Yarımada, csúcsán a Topkapı palotának helyt adó vagy Palotaorr = Sarayburnu területe.

(6) Kuban, Doğan: *İstanbul. Bir kent tarihi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010. 13-14.

(7) Görög eredetű név, jelentése: füge, ugyanis dombjait egykor fügebokrok borították.

(8) Boreas vagy Poyraz, északkeleti hideg szél, mely a nyáron délkeletről fújó Lodossal együtt alapvetően határozza meg a terület hajózhatóságát.

(9) Kuban 2010. 18.

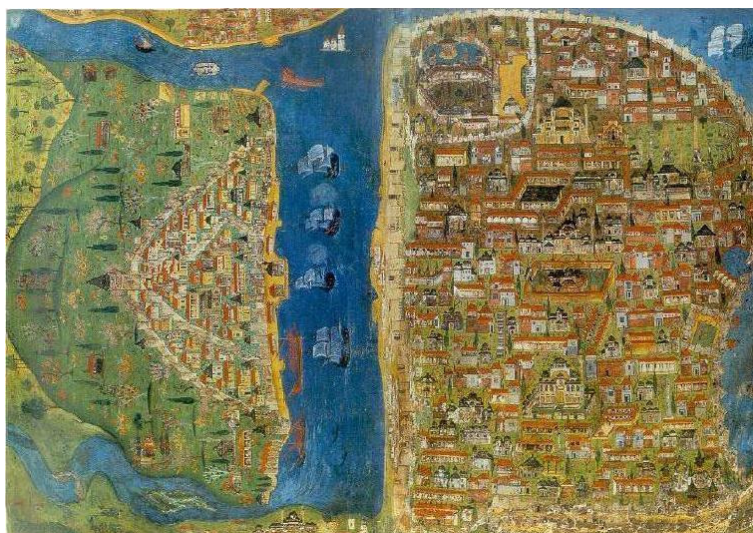
(10) Grig, Lucy – Kelly, Gavin: *Two Romes. Rome and Constantinople in Late Antiquity*. Oxford University Press, Oxford 2012. 110.

területére ekkor kezdtek genovaiak települni, és kereskedelmi bázisukat kiépíteni (11). A Palaiologos restaurációt követően VIII. Mikhaél császárnak köszönhetően szabadkereskedelmi jogot élvezhettek a birodalomban, így terület így virágzó kereskedőváros lett, melyet lakosaik Pera névvel illették. (Ez a Peran en Sykai, vagyis a túloldal kifejezésből ered.) Innen kiindulva ellenőrizték a Földközi-tengertől egészen a Fekete-tengeri Pontusig terjedő kereskedelmi útvonalukat és hátszágukat (12).



1. kép. Sycae, Prosforion és Neorion elhelyezkedése. (Kovács Máté Gergő)

1453-ban a várost bekerítő oszmán hadtestek II. Győzedelmes Mehmed Szultán vezetésével elfoglalták Bizáncot. A város bevétele során fontos szerep jutott a térségnek, ugyanis a szultán Galata dombjain keresztül, szárazföldi úton juttatta hajóit az Aranyszarv-öbölbe, megkerülve a tengeri utat lezáró hajólánctól. (2. kép)



2. kép. Matrakçı Nasuh XVI. századi Isztambul térképe. Bal oldalán Galata városával, valamint a Bosporusz és az Aranyszarv-öböl találkozási pontjánál jelzett kikötővel. (Eredeti: Istanbul University Library. T 5964.)

II. Mehmed célja a régi Római Birodalom dicsőségének felelevenítésével egy univerzális karakterű, több nemzetiségre támaszkodó birodalom létrehozása volt. Mindez egyedülálló műveltségén és művészetpártolásán is látszik: 1479-ben, velencei közvetítéssel udvarába érkezett Gentile Bellini festő, aki elkészítette a szultán portróját,

(11) Kuban 2010. 211.

(12) Ostrogorsky, Georg: *A bizánci állam története*. Osiris, Budapest 2001. 390.

de a humanista Ciriaco d'Ancona mellett görög filozófusok, muszlim tudósok éltek és alkottak a Fényes Porta megbízásában (13). A korábbi bizánci és görög arisztokrácia képviselői az új birodalmi adminisztráció fontos tagjai lettek. Galata pedig továbbra is a latinok, genovaiak, összefoglaló nevükön levanteiek bázisa maradt, akik háborítatlanul folytatták kereskedelmi tevékenységüket, így a kikötő továbbra is virágzott. Az Oszmán Birodalom időszakában a kikötő dokképülete, a tershane az egyik legfontosabb ipari és kereskedelmi intézmény volt, melyet kávéházak, kő raktárépületek és fa épületek kaotikus együttese alkotta (14). Érdemes figyelmet fordítani a kikötőt jelölő szavak különböző eredetére, mely ugyancsak jelzik a birodalom hajózásának soknemzetiségű jellegét. Az iskele szó az olasz scala, a liman a görög limen, a tershane pedig az arab: darü's-sin'a kifejezésekből ered (15). (3. kép)



3. kép. Konstantinápoly látképe a velencei Giovanni Andrea Ysavvatore 1460-ban készült metszetén. Jobb oldalon a fallal körülvett Galata (Pera) városrész a kikötővel. Braun-Hogenberg nyomtat, 1574. (Forrás: Kuban 2010. 230.)

A 18. század során a központi palotanegyed és környéke mellett a külső városok jelentősége egyre nőtt. 1860-as években az első önkormányzati mozgalom eredményeképp a régi bizánci városfalak és genovai épületek egy része elbontásra került, helyére új utcákat vágtak, apartmanokat építettek (16). A 19. századi infrastrukturális fejlesztéseinek eredményeképp 1875-ben megnyílt a kontinens első földalattija, a tengerparti Karaköyt Galata központjával összekötő Tünel (17). Eközben a kikötő is fejlesztésre került, Marius Michel (Mişel Paşa) francia mérnök tervezte a nemzetközi kereskedelmet kiszolgáló ríthim (rakpart) épületét, melynek tervezése 1892-ben kezdődött, majd 1895-ben nyílt meg. Ezzel az egykori három jelentős bizánci kikötő Galata (Sycae), Eminönü (Prosforion) és Sirkeci (Neorion) dominanciája továbbra is megmaradt.

1911-ben az Oszmán Birodalomba látogató nemzetközi építész szövetség (UIA) fejlesztési tervet javasolt Galata számára (18). Ez a közlekedés fejlesztését is érintette.

Ugyanebben az évben, vagyis 1911-ben, a 24 éves Le Corbusier az Oszmán Birodalomba érkezett tanulmányútra. Ekkor vette kezdetét Konstantinápoly átfogó városrendezési tervének gondolata, mely a galatai nemzetközi kikötőt is érintette.

(13) Rabb Péter: „We are all servants here” Mimar Sinan – Architect of the Ottoman Empire. *Periodica Polytechnica Architecture*. Vol. 44. (2013.) No. 1. 21.

(14) Kuban, Doğan: *Ottoman Architecture*. Antique Collectors' Club, Woodbridge 2010. (Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul 2007.) 604.

(15) Kahane, H-R. – Tietze, A.: *The lingua franca in the Levant*. ABC Kitabevi, İstanbul 1988. 428-430.

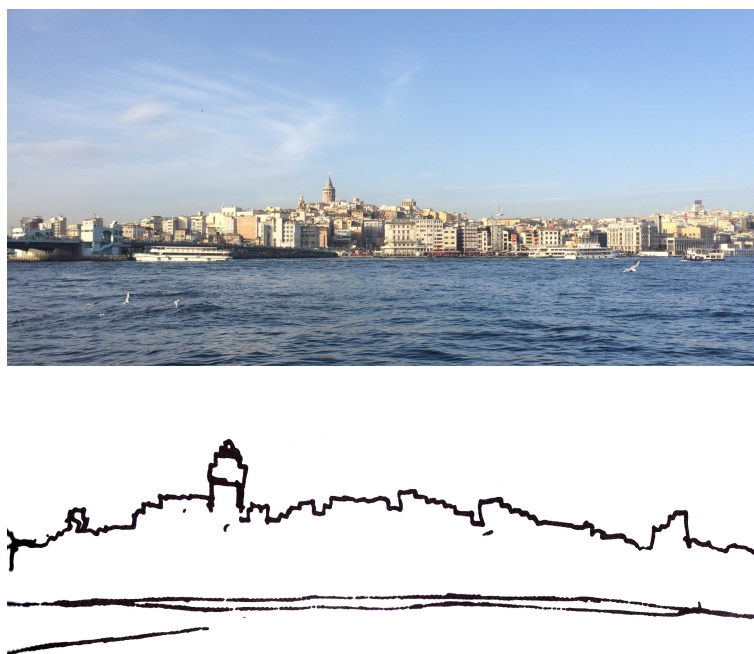
(16) Eryildiz, Semih: *Avrasya Megapolü: İstanbul*. Kültür Bakanlığı, Ankara 1993. 205.

(17) Gavand, Eugène-Henri: *Istanbul Tüneli*. IETT, İstanbul 2011. (Lahure, Párizs 1876.)

(18) Eryildiz 205.

Isztambul városrendezési terve

Edirne, Konstantinápoly és Bursa városait bejárva Le Corbusier lenyűgözte az Oszmán Birodalom építészeti és természeti adottsága, Konstantinápolyal, vagyis ahogy ő nevezi, a zöld várossal kapcsolatban ember és természet harmonikus viszonyát hangsúlyozta (19). Szerinte a város egységét a tengerről látható sziluettje adja. Galata kapcsán például megjegyezte: „A terület kereskedők, kalózok és aranykeresők városának recézett kontúrja.” (20) (4-5. kép)



4-5. kép. Galata látképe (Kovács Máté Gergő, 2014) és Le Corbusier rajza (Forrás: Kortan 81.)

Miután Le Corbusier első konstantinápolyi útjáról hazatért, az első világháborút követően az Oszmán Birodalom területén radikális változások mentek végbe. 1923. október 29-én, a hajdani muszlim világbirodalom területén Mustafa Kemal Atatürk vezetésével megalakult a szekuláris Török Köztársaság. Az elnök és kormánya által indított átfogó reformprogram az élet minden területére kiterjedt, így az építészetet is nagyban érintette. 1924-25 közt az elnökség elrendelte az újonnan kijelölt főváros, Ankara fejlesztési tervének elkészítését, melyet először Alfred Lörcher, majd egy következő tervpályázaton, 1928-ban Hermann Jansen német építész nyert el. Ezzel egy időben az elnök a Konstantinápolyról Isztambulra frissen átkeresztelt régi császári főváros fejlesztését és modernizációját is fontolgatta. Le Corbusier maga szeretne volna elkészíteni a rendezési tervét, ezért levelet írt a francia nagykövetségen keresztül a török elnöknek, melyet a török külügyminiszter tolmácsolt Atatürk számára. Az 1933. március 13-án keltezett levélben a külügyminiszter leírta, hogy Corbusier a Párizsi Nagykövetségen keresztül megbízást kér Isztambul városrendezési tervének elkészítésére (21): célja a város kortárs szükségleteinek kielégítése, de a történeti arculat minél teljesebb megőrzésével, munkájáért pedig nem kért jutalmazást. Leveléhez két katalógust és három könyvet csatolt. A megbízást azonban nem ő, hanem egy francia építész-várostervező, Henri Prost (1874-1959) nyerte el (22).

(19) Le Corbusier: *The City of To-morrow and its Planning*. Dover, New York 1987. (The Architectural Press, London 1929.) 79.

(20) Kortan 81.

(21) Kortan 140.

(22) Le Corbusier csálódottságát a török Arkitekt folyóirat számára adott interjújában a következőképp fejezte ki: „Jól ismerem Isztambult. Utolsó látogatásomat a régi rezsim idején tettem, vagyis jó ideje. De még mindig élénken előttem áll a szépség, melyet megtapasztalhattam. Örööm rajzaimat, melyek Isztambul arcát idézik fel

Prost korának elismert urbanisztikai szakembere volt. Az École Spéciale d'Architecture és az École des Beaux-Artsban végzett tanulmányi után európai és iszlám városok rendezési terveivel egyaránt foglalkozott (23). 1936-ban felkérést kapott Mustafa Kemal Atatürk elnökségének (1923-39) utolsó éveiben Isztambul revitalizációjának tervezésére (24).



6. kép. Henri Prost városrendezési javaslata Galata területére, 1937. (Forrás: Bilsel – Pinon 118.)

Prost tehát 1936-37 között készítette el Isztambul Rendezési tervét. Főként a történelmi félsziget és Galata városrészek fejlesztésével foglalkozott. (6. kép) Tervének fő célkitűzése a város egyedülálló topografikus és építészeti értékeinek védelme volt, egyúttal a városszövetbe harmonikusan illeszkedő megoldás keresése számos kortárs problémára, úgy mint higiénia, zsúfolt forgalom, vagy szabadidő-pihenőhelyek hiánya. Tervének összefoglaló mottója: a nyilvános terek városa – fő szempontjai: a közlekedés (la circulation), a higiénia (l'hygiène) és az esztétika (l'esthétique). Határozott célja volt a Corbusier által is egyedülállónak nevezett városi sziluett megőrzése: a történelmi félszigeten 3 emeletes építménymagasságot határozott meg (25). Kiemelten fontosnak tartotta a parkosítást, mondván: „a zsúfolt Isztambulnak friss levegőre van szüksége.” Újonnan létrehozandó parkként említhetjük a Taksim tér Gezisi Parkját, emellett fásított sétálóutcák létrehozását szorgalmazta. Számos városi térrel kiemelten foglalkozott, többek közt Aksaray, Eminönü és Beyazit területekkel. Elképzelései közt megjelent a közlekedésfejlesztés, melyek főbb vázlatpontjai: metróvonalak tervei, új híd az Aranyszarv-öböl fölött, illetve mindezeket összekötve egy „intermodális csomópont” létrehozása Yenikapı városrészben (26).

előttem. A Yeni Cami és a Fatih Cami sziluettje még most is élénken él bennem. Milyen szépséges, színes és élő város! ... Ha nem lett volna a levél, melyet Atatürknek írtam, mely életem legnagyobb hibája és melléfogása volt, ma én lennék, és nem a nagy riválisom Prost, aki dolgozhat Isztambul gyönyörű városának tervén. Ebben a levélben azt ígértem a nagy forradalmárnak, hogy úgy hagyom Isztambult, ahogy van, jelen állapotában, még az évszázadok porát sem seprelem le, mely házaira telepedett. De később észrevettem, micsoda nagy hibát követtem el.” Şemsa Demirel: Le Corbusier ile Mülakat. *Arkitekt.* (1949) 11-12, 230-231. <<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/167/2086.pdf>> [megtekintve: 2015. április 29.], idézte: Kortan 84-85.

(23) 1910-ben Antwerpen rendezési tervét készítette, ezután Marokkóba utazott (1913-23 közt Fez, Casablanca, Rabat, Marrakesh és Meknes tervével foglalkozott). Ezt követte 1928-34 között párizsi munkája.

(24) Miközben a városterven dolgozott, az isztambuli Szépművészeti Akadémián adott várostervezési órákat. 1951-ben aztán elhagyta Isztambult, azonban 1957-ben visszatért, ekkortól 1959-ben bekövetkezett haláláig a Városépítészeti Tanács (Şehircilik Komisyon) elnöke volt. Demir, Ataman: *Arşivler Belgeleri Işığında: Güzel Sanatlar Akademisi'nde Yabancı Hocalar*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul 2008. 184., illetve: Cohen, Jean Louis: From Grand Landscapes to Metropolises: Henri Prost. In: Bilsel, F. Candaş – Pinon, Pierre (szerk.): *From Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's Planning of Istanbul (1936-1951)*. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010. 49-70.

(25) Bilsel, F. Candaş: European Side of Istanbul Master Plan. In: Bilsel – Pinon 250.

(26) Mindezek ma is napirenden lévő, vagy nemrég megvalósult célok. Lásd: Kovács Máté Gergő: Következő megálló: Európa – Metróvonal két kontinens közt. *Régi-Új Magyar Építőművészet Utóirat*. 4. sz. (2014.) 31-35.

Prost kiemelten foglalkozott Galata városrész tengerparti sávjával: a meglévő Galata-híd helyett egy északabbra fekvő híd létrehozása volt célja. Az így nyert területen egy kereskedelmi és ipari sáv létrehozása, a Szépművészeti Akadémiáig kiterjesztett kikötő fejlesztése.

Az isztambuli Nemzetközi Kikötőépület tervpályázata

Prost rendezési tervével egy időben tervpályázatot írtak ki egy új nemzetközi kikötő közönségforgalmi épületének tervezésére Galata városrész tengerparti sávjában. A pályázat eredményéről Törökország legrégebbi építészeti folyóirata, az 1931-ben Mimar, vagyis Építész néven alapított, majd 1936-tól Arkitekt néven működő újság 17 oldalon számolt be (27).

A Török Köztársaság Gazdasági Minisztériuma és az Isztambuli Kikötői Igazgatóság (28) által kiírt pályázat helyszíne Galata városrész Karaköy nevű tengerparti negyede, azon belül is két álló épület, a Merkez és Çinili Rıhtım Han, vagyis Központi és „Csempézett” raktárépületek közti terület. A kiemelkedő presztízs-beruházásra a török építészet legnagyobb alakjai mellett európai építészek is neveztek: a tervpályázaton 21 építész indult, köztük 4 külföldi résztvevő. A díjazásra fordított összegek (2500 líra az 1. helyezett és 1000 líra a 2. helyezettek számára) értéke is rangos pályázatról szólnak. Az értékelés kétfordulós volt. Az első értékelő zsűri 14 tagból állt, köztük neves építészek, többek közt Bruno Taut, aki ekkor a patinás isztambuli Szépművészeti Akadémia, a mai Mimar Sinan Szépművészeti Egyetem elődjének professzora volt (29). Építészek mellett az értékelésben politikusok, újságírók és az üzemeltető szervezet vezetősége is részt vett (30). A második fordulót pedig kizárólag szakmai zsűri értékelte, a korábban említett Bruno Taut, Beds és Sirri Bilen professzorok mellett a tűzoltóság, védelmi hivatal, biztonsági szolgálat képviselői.

A zsűri 7 pályaművet értékelt: megosztott első helyet kapott három terv: tervezői Seyfi Arkan, Rebi Refik és Bardon Alfréd (ifj. Dávid Károllyal közösen). Őket csupán Budapesti építész, vagyis „Budapesti Mimar” néven említi a folyóirat. Második helyezést nyert 4 terv, szerzőik: Nazif Asal, Emin Onad (Onat), Ahmet Sabri, Şevki Balmumcu és Celâl Reşad.

A tervpályázat több szempontból is egyedülálló: egyrészt maga a funkció, ugyanis az új kikötőépület a fiatal, 1923-ban kikiáltott, így a pályázat idején mindössze tizenhárom éves Török Köztársaság arca és kapuja a nemzetközi vizekről érkező utasok számára. A zsűri kiemelt fontosságúnak tartotta, hogy a pályázat eseményeiről a külföldi sajtó is értesüljön, mintegy bemutatva a Török Köztársaság kortárs építészeti potenciálját. Másrészt pedig, egy az országban teljesen ismeretlen, csupán „budapesti építész” néven emlegetett tervező számos neves török építész, így Emin Onatot vagy Şevki Balmumcut megelőzve első díjat nyert, méghozzá Seyfi Arkannal megosztva, akit ekkoriban „Atatürk építészeként” tartottak számon. Az eredmény tehát mindenképp vizsgálatra érdemes, melyet az első díjas pályaművek összehasonlításával teszünk meg a következő fejezetben.

Mindezek előtt azonban röviden érdemes kitérni a hazai kontextusra. A magyar építészeti közeg nemzetközi megjelenése szempontjából fontos terület a tőlünk keletre fekvő, a nemzetközi vérkeringésbe bekapcsolódni kívánó fiatal köztársaság. Az Isztambuli Kikötőépület fogadócsarnokának terve nem egyedülálló, Törökország és

(27) *İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası*. Mimar 7. évf. (1937.) 2. sz. 41-56. <http://dergi.mo.org.tr/detail.php?id=2&sayi_id=27> [megtekintve: 2015. április 29.] A tervpályázatra vonatkozó adatok a fenti cikkből származnak.

(28) İktisam Bakanlığı, İstanbul Liman Direktörlüğü

(29) Kevésbé ismert építész zsűritagok: Profesör Debs, a Magasépítési Iskola (Yüksek Mühendis Mektebi) professzora, valamint Samih Akkaynak, a Török Építészek Társaságának (Türk Mimarlar Cemiyeti) delegáltja.

(30) Mühittin Üstündağ: Isztambul válija (tartományi kormányzója), Mustafa Nuri Anıl: Vámhivatal Általános Igazgatóságának (Gümrükler Başmüdüğü) delegáltja, Cevat Nizami: Kereskedelmi Iroda (Ticaret Odası) titkára, Yunus Nadi: Menteşe város képviselője és a Cumhuriyet (Köztársaság) újság tulajdonosa, Reşit Safvet Atabinen: Kocaeli tartomány korábbi képviselője, Sadettin Serin: Állami Tengeri Utak hivatalnoka (Devlet Denizyolları), Raufi Manyas: A kikötő üzleti adminisztrációjának (Liman İşletme İdaresi Müdüğü) hivatalnoka.

Magyarország két világháború közti és a második világháborút követő építészeti kapcsolata számos példát említhetünk, melyek mindegyike más-más tendencia következménye. Előzménye a turáni ideológia alapján szerveződő magyar-oszmán kulturális együttműködések, az így létrejött konstantinápolyi Magyar Tudományos Intézet, és a Turáni Társaság működése következtében Magyarországon tanuló oszmán építészek munkái voltak (31). A köztársaság kikiáltását követő évben, 1924-ben megkötött barátsági szerződés, és az ezt követő, évente megkötött kereskedelmi egyezmények következtében a kora-köztársaság időszakában jelentős számú magyar építőmunkás dolgozott Törökországban (32). A magyar tervezők törökországi munkáira a kutatás jelenlegi állása szerint a következő példákat említhetjük. 1925-ben a török meteorológiai szolgálat megalapítása Réthly Antal professzornak köszönhető, az általa létrehozott ankarai obszervatóriumot egy magyar mérnök, Tittes György tervezte (33). Ankara fejlesztésében is részt vettek magyar mérnökök: a fiatal főváros, 1927-29 közt készült fásítási és parkosítási terve Ormos Imre kertészmérnök professzor munkája, az 1934-36 közt épült Nemzeti Stadion, vagyis Millî Stadyum épületét pedig az olasz Paolo Vietti-Viola és Kovács László tervezte (34). A második világháborút közvetlen megelőző évben, Atatürk elnök halálakor indult Vágó József a török nemzetgyűlés épületegyüttesére kiírt tervpályázaton. Habár a klasszikus építészeti formákat felvonultató monumentális terve nem valósult meg, mégis mind a korabeli török építészeti sajtó, mind pedig a korszak építészetével foglalkozó jelentős kézikönyv kiemelten foglalkozik munkájával (35). A második világháborút követően a nemzetközi építészeti világ felé nyitó Törökország egyik privát befektetője és a nemzetközi importlehetőséget kereső állami tervezővállalat, a Lakóterv együttműködésének köszönhető két koncepcióterv: az 1957-es Kavala Hotel Isztambul Fenerbahçe negyedében, és az 1958-as İshane, vagyis lakó és irodaépület Ankara központi, Ulus negyedében. Mindkét projekt vezető tervezője id. Janáky István volt, az előbbi projekt során munkatársai Körner József, Molnár Péter, Zilahy István és Vass Antal, az utóbbi során Jánossy György, Mináry Olga és Zalaváry Lajos. Az épületek ugyan nem valósultak meg, de hosszú idő után az első példái a magyarországi tervezők ideológiától mentes, gazdaságos és racionális tervezési módszert előtérbe helyező nemzetközi munkáinak, egyúttal a Kavala Hotel terve nagy hatással volt a korszak magyar szállodaépítészetére (36). A fenti folyamat közepén, a két világháború közti években helyezkedik el az Isztambuli Kikötőépület tervpályázati folyamata.

Seyfi Arkan és terve

Bardon Alfréd és Seyfi Arkan megosztott első helyezése nagy elismerés a török építésszakma részéről. Ugyanis Arkan az időszak legnagyobb presztízs-beruházásain dolgozó építész volt, megrendelője számos alkalommal közvetlenül maga Mustafa Kemal Atatürk elnök volt. Seyfi Arkan (eredeti neve: Seyfettin Nesih) Konstantinápolyban született 1903-ban, majd a Szépművészeti Akadémián tanult, ezután pályatársaihoz, Emin Onathoz, Arif Hikmet Holtayhoz hasonlóan Berlinben végezte tanulmányait, ahol

(31) Gümüş, M. Dila: *Unutulmuş bir erken cumhuriyet dönemi mimarı: Semih Rüstem Temel*. İstanbul Araştırma Yılığı / Annual of Istanbul Studies, İstanbul Research Centre, 3. (2004.) 227-234.

(32) Tóth Ágnes: *Magyar lendkerekek az új Törökország gépezetében, avagy gazdasági és kulturális együttműködés Törökország és Magyarország között az atatürki aranykor időszakában*. Grotius E-Könyvtár, 2009. 33.

(33) Tóth 35.

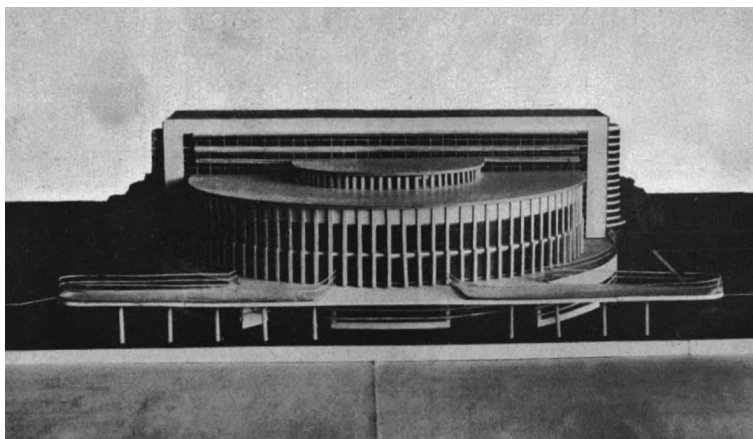
(34) Ormos Imréről lásd: Tóth 38., Dávid Géza: *Magyarok a köztársaság kori török gazdasági életben: a múlt tényei és a jövő lehetőségei. Török füzetek. 2. sz.* (2010.) 16., a Nemzeti Stadion tervét közli: Aslanoğlu, İnci: *Erken cumhuriyet dönemi mimarlığı 1923-1938*. Bilge Kültür Sanat, İstanbul, 2010. 230.

(35) Folyóirat: Kamutay müsabakası programı hulâsası. *Arkitekt*. Vol. 8. (1938.) No. 4. 122-129.

<<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/56/491.pdf>> [Megtekintve: 2015. június 1.]; Kézikönyv: Bozdoğan, Sibel: *Modernizm ve Ulusun İnşası. Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari kültür*. Metis, İstanbul, 2001. 304.

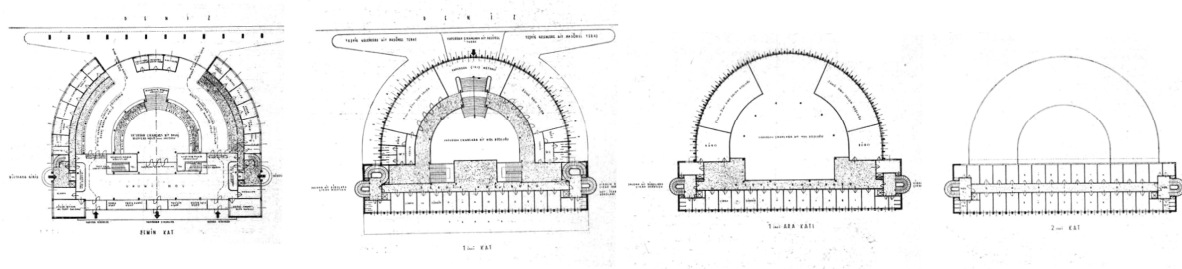
(36) Kovács, Máté Gergő: *Exporting the Architecture: Projects of Hungarian Architects in Turkey in the 1950s*. In: Efe Duyan (ed.): *Architecture and Writing: Archtheo '14 Theory of Architecture Conference*. İstanbul, 2014. 419-434.

mestere Hans Poelzig volt (37). 1933-ban hazatérve az első fiatal török építészgeneráció tagja volt, akik a köztársaság korai korszakában a modern mozgalom építészeti elveit követték. 1933-ban megtervezte a külügyminiszter rezidenciáját Ankarában, ahol a hagyományos anatóliai építészeti elemeket (hangsúlyos ereszt, fa tolóablak) ötvözte a nyugaton tanult modern építészeti elvekkel. Ez az épület felkeltette a török nemzeti építészet meghatározását fontosnak tartó Atatürk figyelmét, melynek köszönhetően Arkan több közvetlen elnöki megbízást kapott (38), és idővel már „Atatürk építésze” neveztek.



7. kép. Seyfi Arkan: 1777 jellegű pályatervének makettje. (*Mimar*. Vol. 7. (1937) No. 2. 42.)

Arkan a kikötőépület tervpályázatán az „1777” jellegű projekttel indult, (7. kép) mely utasforgalmi szempontból logikusan felépített terv (39). Az épület két nagyobb egysége az irodai szárny és a közönségszolgálati tér, a szalon. Az irodai szárny a városszövet felé nyit, míg a közönségszolgálati rész félköríves homlokzatával kilép az épület szomszédjai által alkotott síkból, és a tenger felé nyújtózik – ahogy a tervleírás fogalmaz: „díszletet mutat” a tengerpart felé. Az érkező és induló utasok útvonalát zöldfelület választja el. A hajókból kilépve egyenesen az első emeletre vezet az út, itt egy monumentális lépcső a szalon közepére vezet az utasokat, ahol az útlelvizsgálat következik. Eközben az oldalsó szalonban várakozók a hajóra léphetnek. Az érkező és induló utasok számára elkülönített szalonok szükség esetén egyesíthetőek, ekkor a terem befogadóképessége 180 fő. A szalont fedő tető járható, a terasról szabad kilátás nyílik körben. (8. kép)



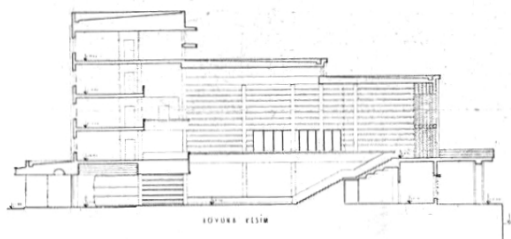
8. kép. Seyfi Arkan: 1777 jellegű pályatervének alaprajzai: földszint, felszint, 1. szint, 1,5. szint. (*Mimar*. Vol. 7. (1937) No. 2. 43.)

(37) Bozdoğan 172.

(38) Munkái közül e korszakban a kiemelkedőbbek: az elnök nővérenek ankara-çankayai házának 1933-as megtervezését ugyanabban az évben a kormányzó párt, a CHP épületeinek tervezése követte. Arkan emblemikus terve az Isztambul Florya negyedében épült elnöki nyaralója, a Florya köskü (1935), mely hagyományos oszmán pavilonépület modern szerkesztésmóddal. A hagyományos oszmán lakóház újraértelmezésével tervezte a Teheráni Nagykövetség téli és nyári épületét. Yavuz, Yıldırım: Atatürk's Influence on the Initiation of Modernism in Early Republican Architecture in Turkey. In: Dávid Géza – Gerelyes Ibolya (ed.): *Thirteenth International Congress of Turkish Art*. Hungarian National Museum, Budapest 2009. 705.

(39) İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası. *Mimar* 7. évf. (1937.) 2. sz. 43.

A vasbeton vázszerkezetű, téglavázkitöltésű épület irodai szárnya linóleummal burkolt xilolit padlójú helyiségeket tartalmaz beépített bútorokkal, míg a vizesblokkok és egyéb kiszolgálóhelyiségek terméskő burkolatúak. A közönségforgalmi térben a falakat stukkó borítja, a pénztárlakok és elválasztófalak bronz és króm keretű kristályüveg táblák. Mivel az országba érkező külföldi vendégek először ebbe a térbe lépnek, ezért az elnökség számára fontos igény volt a lenyűgöző tér és nemes anyagok használata. Így a közönségforgalmi szalont egy monumentális, reprezentatív márványlépcső uralja. Ezen kívül a műleírás kiemeli az elektromosság fontosságát: a szalonba érkezőket mozgó, elektromos reklámfelület fogadja.



9. kép. Seyfi Arkan: 1777 jeliségű pályatervének metszete. (A tengerpart a jobb oldalon található.) (*Mimar*. Vol. 7. (1937) No. 2. 43.)

A tervértékelés kiemeli a belső terek megfelelő benapozását, melyet lépcsőzetes kialakítása tesz lehetővé, (9. kép) valamint friss levegővel való ellátottságát és a közlekedés sebességét is megfelelőnek tartja.

Külön bírálati szempont az épületben elhelyezett elnöki emlékmű. A zsűri minden tervnél számon kéri és értékeli Atatürk elnököt ábrázoló emlékmű és az épület viszonyát. Jelen esetben az épület város felé néző homlokzatán kétoldalt, valamint a belső térben található monumentális lépcső elé kerülne Atatürk-relief. A tervbíráló hangsúlyozza, hogy ez a módszer Európában számos utas-szalonhoz hasonlatos.

„Prof. Alfred, Budapest”

Seyfi Arkan mellett, a másik első díjas pályamű tervezőjét a török tanulmány (40) hanyag módon csak „Prof. Alfred, Budapest” néven említi. Bardon neve a tervpályázattal foglalkozó egyéb forrásokban sem szerepel (41). A tervet az Új Magyar Építőművészet 1938-as száma (42) is bemutatja, itt olvasható, hogy a tervezők: ifj. Dávid Károly és Bardon Alfréd.

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem parkjában sétálva láthatjuk Bardon Alfréd mellszobrát, mely Keresztalvi Imre, a professzor unokájának alkotása. A szobor talapzatán az alábbi évszámok olvashatók: 1904-1986. Bardon Alfréd 1927-ben szerezte meg építészmérnöki diplomáját. Az 1928-ban a Gerevich Tibor által szervezett és patronált, a magyar állam által fenntartott római Collegium Hungaricum ösztöndíjasa volt. Az úgynevezett Római iskola első ösztöndíjasai közt, 1928-30 közt tartózkodott az olasz fővárosban (43), mely során az antik művészetről szerzett élményei alapvetően meghatározták későbbi pályáját. Életműve képzőművészeti, tervezői és építészettörténeti

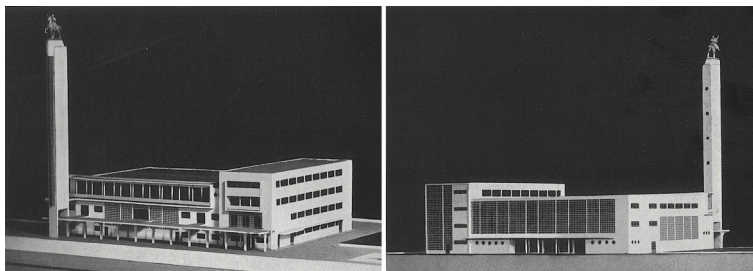
(40) İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası. *Mimar* Vol. 7.(1937.) No. 2. 44.

(41) Például az Arkiv internetes portál Gorbon és Arkan első helyezését említi. <<http://v2.arkiv.com.tr/y1511-istanbul-limani-galata-yolcu-salonu-garmaritim-mimari-proje-yarismasi.html>> [megtekintve: 2015. május 1.]

(42) Bardon Alfréd és ifj. Dávid Károly az istambuli kikötő épületének nemzetközi pályázatán I. díjat nyert terv. In: Györgyi Dénes, Hüttl Dezső, Irsy László, Kozma Lajos (szerk.): *Új Magyar Építőművészet*. Kiadja: Budai István, Budapest, 1938. 5.

(43) P. Szűcs Julianna: *A római iskola*. Corvina, Budapest 1987. 123. Az olasz-magyar építészeti kapcsolatokról lásd: Baku Eszter: *L'influenza del Novecento italiano nell'architettura ungherese tra le due guerre mondiali*. *Thema: Rivista dei beni culturali Ecclesiastici*. 2014. <<http://www.thema.es/linfluenza-novecento-italiano-nellarchitettura-ungherese-guerre-mondiali/>> [megtekintve: 2015. május 1.]

tudásáról és tehetségéről tanúskodik (44). Dávid Károly egy merőben más érdeklődésű tervező volt, aki külföldi tanulmányai során Le Corbusier irodájában dolgozott, majd a CIAM magyarországi tagozatának tagjaként a magyar modern építészet meghatározó alakja lett (45).



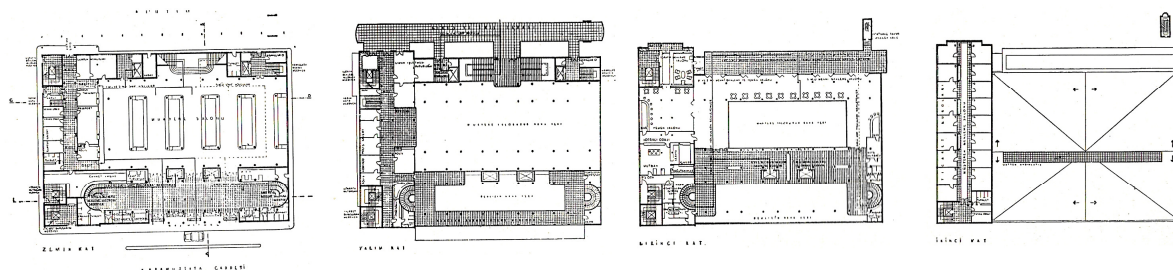
10. kép. Bardon Alfréd és ifj. Dávid Károly: „Yelken”, vagyis vitorla jeligéjű pályatervének makettje. Bal oldali fotó: tengerre néző homlokzat, jobb oldali fotó: város felé néző homlokzat. (*Mimar*. Vol. 7. (1937) No. 2. 44., Györgyi-Hüttl-Irsy-Kozma 5.)

Az isztambuli tervpályázatra „yelken”, vagyis „vitorla” jeligével benyújtott terv logikusan felépített, arányos alkotás. (10. kép) A tervezők különböző használói útvonalat

(44) A kiválóan rajzoló Bardon Alfréd (1904-1986) építészeti munkássága mellett 1942-49 közt a Műegyetem Szabadkézi Rajzi Tanszékének, majd 1950-59 közt a Rajzi Tanszékének oktatója. Az 1951/52-es tanévben kinevezést kapott a tanszék vezetésére, a tisztet nyugdíjazásáig töltötte be. Szabadkézi rajzot és ábrázoló geometriát egyaránt oktatott. A második világháború során a Műegyetem épületeit ért károk felmérését vezette. Egyetemi szervező tevékenysége a dékánhelyettesi pozícióra is kiterjedt, melyet 1957. évi leváltásáig folytatott. Képzőművészeti alkotásait a Nemzeti Szalonban és a Visegrádi Múzeumban is kiállították. Nyugdíjazása után számos tanulmányt és kötetet írt, kutatásai az etruszk, normann, görög római és spanyol építészettörténetet dolgozták fel. (Lásd: Héberger Károly: *A Műegyetem története. 1782-1967*. Műegyetem, Budapest 1979. 1277., 1391., 1802. oldalak, Zsembery Ákos: A központi épület. In: Armuth Miklós – Lőrinczi Zsuzsa (szerk.): *Műegyetem – a történeti campus*. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Budapest 2013. 119.) Műegyetemi doktori disszertációját a római Venus Genetrix templomról írta: Bardon Alfréd: *A Venus Genetrix templom Rómában. Részlet a szerzőnek a M. Kir. József Nádor Műszaki- és Gazdaságtudományi Egyetem Építészeti és Mérnöki Szakosztályához a Műszaki Doktori cím elnyerésére benyújtott értekezéséből*. Szerzői magánkiadás, Budapest 1940. Oktatói munkájának emlékét a következő jegyzetei őrzik: *Építészeti rajz*. Tankönyvkiadó, Budapest, 1950. (további kiadások: 1951., 1952.); *Ábrázoló geometriai példatár építészmérnök-hallgatók számára. Egyetemi segédkönyv*. Tankönyvkiadó, Budapest, 1952. (2. kiadás, Lőrincz Pállal közös szerzőség: 1963.), (3. kiadás. Lőrincz Pállal közös szerzőség: 1975.); *Építészeti műszaki rajzolás alapismerteti. Egyetemi jegyzet*. Felsőoktatási jegyzetellátó, Budapest 1953.; Az alkalmazott képzőművészetek technológiája: I.: Falfestés, sgraffito, mozaik, II.: A színes üvegablak. In: *Budapesti Műszaki Egyetem. Mérnöki Továbbképző Intézet előadássorozatából Ép. 1.-9.*, Felsőoktatási jegyzetellátó, Budapest 1953-1954.; *Építészeti rajz a magasépítőipari technikumok számára*. Tankönyvkiadó, Budapest 1953.; *Gyakorlati távlatlan. Építész levelező II. éves hallgatók részére. Egyetemi jegyzet*. Építőipari Műszaki Egyetem, Építész Kar, Budapest 1954.; *Szemléleti távlatlan. Az I. éves építész hallgatók részére. Egyetemi jegyzet*. Építőipari Műszaki Egyetem, Építész Kar, Budapest 1955.; *Az építőművészet és a képzőművészet együttműködési kérdéseiről*. Tankönyvkiadó, Budapest, 1957. Építészettörténeti témájú tanulmányai: *Etruszk építőművészet. Építés – Építészettudomány* 13. évf. (1981) 3-4. sz. 353-472.; *Görög szigetek műemlékei. Műemlékvédelem* 25. évf. (1981) 3. sz. 212-220.; *Itáliai normann építészet. Építés – Építészettudomány* 14. évf. (1982) 3-4. sz. 407-502.; *Az itáliai görög gyarmatvárosok építésze. Építés – Építészettudomány* 18. évf. (1986) 1-2. sz. 77-176. Műemlékvédelemmel kapcsolatos tanulmánya: *A budapesti Szent Rókus-kápolna és a cella trichora restaurálása. Műemlékvédelem* 30. évf. (1986) 4. sz. 279-288. Építészettörténeti könyvei: *Spanyolországi építészet*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1975.; *A Caesar-forum Rómában*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1990.

(45) Ifj. Dávid Károly (1903-1973) több generáció óta építéssel foglalkozó családba született. Nagypapja, majd apja által vezetett „Dávid János és fiai” elnevezésű cége többek közt a fiemei kikötőépület építésében vett részt. Műegyetemi diplomáját megszerezve, 1931-ben Hollandiába, Ausztriába és Dániába indult tanulmányútra, dolgozott Le Corbusier műtermében, majd hazatérve a CIAM magyarországi tagozatának tagja lett, és főként családi házakat és villákat tervezett. Korai munkásságából többek közt a gellérthegyi, vagy a somló úti épületét említhetjük. Ezt követően számos középület tervpályázatában vett részt sikeresen, folyamatosan változó munkatársi körrel. Ezek közül kettő Törökországban készült: itt említhetjük Bardon Alfréddel közösen tervezett isztambuli kikötőépületét, Wanner Jánossal és Várad Szabó Lajossal tervezett, második helyezett ankarai Sportkombinátot. Dávid Károly közönségforgalmi épületekben szerzett jártasságát bizonyítja a Ferihegyi Repülőtér felvételi épületének tervezése. Az épületre kiírt tervpályázatot az isztambuli tervét követően két évvel, 1939-ben nyerte el. Később Borosnyai Pál, Harmos Zoltán, Fecskés Tibor, valamint Pelikán József munkatársaként a Népstadion (1948-53) tervezéséért kapott Kossuth-díjat. Máté Pál: *Dávid Károly*. Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, Budapest 1974. 5-6.

határoznak meg: jól elkülönítik az érkezők, indulók, az utazókat üdvözlők és búcsúztatók, a kiszolgáló személyzet (biztonsági szolgálat, rendőrség és kikötő irányítása), a konyhai személyzet, valamint a kereskedelmi irodák bérleti útvonalait. Mindegyikük számára biztosított átjárhatóságot a környező utcák, a rakpart és a kikötő közt. (11. kép)



11. kép. Bardon Alfréd és ifj. Dávid Károly: „Yelken”, vagyis vitorla jellegű pályatervének alaprajzai. Az épület bal oldali traktusa a bérelhető üzlethelyiségek tömbje, jobb oldali pedig a közönségforgalmi szalon. A tengerpart az alaprajzok felső oldalán található. (*Mimar.* Vol. 7. (1937) No. 2. 45., Györgyi Hültl-Irsy-Kozma 5.)



12. kép. Bardon Alfréd és ifj. Dávid Károly: „Yelken”, vagyis vitorla jellegű pályatervének tengerpart felőli homlokzata és keresztmetszete. A metszeten a tengerpart a jobb oldalon található. (*Mimar.* Vol. 7. (1937.) No. 2. sz. 45., Györgyi Hültl-Irsy-Kozma 5.)

Az épület 13 méteres magasságával a két szomszédos kikötői épülethez igazodik. A tenger felőli homlokzat előtt 4 m magasan elhelyezkedő terasz teszi lehetővé az utasok szintben történő be- és kiléptetését. (12. kép) A közönségforgalmi helyiség itt is több szintet átfogó, monumentális teret alkot, melynek fedését 40 vékony oszlop tartja. A teret ugyancsak monumentális fehérmárvány lépcső uralja.

Összességében a tervet a szigorú, precíz szervezettség, és a szépen komponált tömeg és térarányok jellemzik. Ugyanezt a precíz szerkesztettséget és finom arányosságot lehet mondani a homlokzat fal-nyílás kompozíciójára.

A tervezők, jól megérezve a megrendelők igényét, az épület magasságán mintegy háromszorosan túlnyúló, hatalmas torony tetejére Atatürk-szobrot helyeztek, mely üdvözlí a tenger felől az országba érkezőket, ezzel csatlakozva a kora-köztársaság korszakban külföldi művészek által emelt, számos Atatürk-szobor sorához (46).

A terv végül nem valósult meg, azonban érdemes megvizsgálnunk a két évvel később, 1939-ben ifj. Dávid Károly által tervezett Ferihegyi Repülőtér felvételi épületének tervét. (13. kép) Az épületek alaprajzukban ugyan különböznek, de a kikötő tenger felőli homlokzata és a repülőtér kifutópályák felőli homlokzata hasonlóságot mutat. Bár ifj. Dávid Károly a Pesti Hírlapnak adott interjújában elmondta, hogy épületéhez közvetlen előképek nem köthetők, (47) de homlokzatán az isztambuli kikötő tervéhez hasonló elemeket és szerkesztési elveket figyelhetünk meg. Akár a feszesen szerkesztett

(46) Heinrich Krippel: Győzelmi emlékmű (Zafer Anıtı), Ankara, Ulus tér, 1927. Pietro Canonica: Atatürk emlékmű, Izmir, 1932. Lásd: Bozdoğan 307.

(47) Pesti Hírlap, 1940. január 5. p. 4. Közli: Fehérvári Zoltán – Prakfalvi Endre: A Ferihegyi repülőtér 1. termináljának építése. In: *Modern és szocreál: építészet és tervezés Magyarországon 1945-1959*. Magyar Építészeti Múzeum, Budapest 2006. 20.

nyílászárók arányát, akár a közönség által használható, a teljes homlokzati szakaszon végigfutó teraszt nézzük.

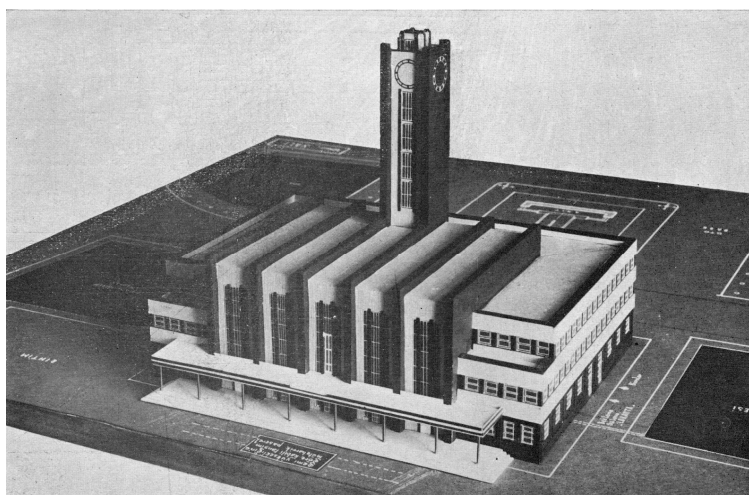


13. kép. ifj. Dávid Károly: Ferihegyi Repülőtér felvételi épületének repülőtér felőli homlokzata. Tervpályázat: 1939, terv: 1947. (Fehérvári – Prakfalvi 27.)

Rebii Gorbon terve

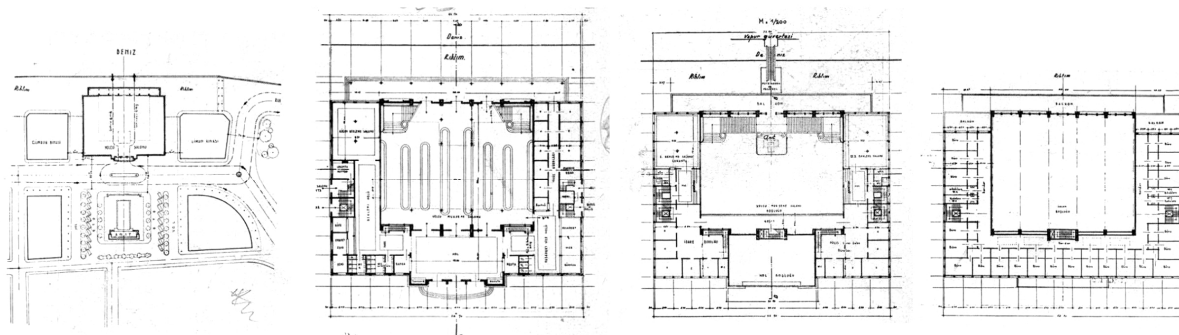
A harmadik első díjas pályamű tervezője kevésbé ismert. Rebii Gorbon 1903-ban született Konstantinápolyban. Pályatársaihoz hasonlóan szintén a Szépművészeti Akadémián végzett, majd szabadúszó építészként iskolaépületeket, szanatóriumokat tervezett (48).

Gorbon a pályázaton „Yalı” jeligével indult, (14. kép) mely a Boszporusz part mentén látható, faszerkezetű palotákra, kúriákra utal. Tervében ugyancsak egy monumentális hatást keltő közönségforgalmi szalont láthatunk. Épülete a korábbi tervekhez képest introvertált: a viszonylag kevés nyílással rendelkező épületbe az érkező utasok három kapun keresztül jutnak be, majd két, szimmetrikusan elhelyezett lépcsővel lehet feljutni a tengerre néző teraszra. A helyszínrajzon megfigyelhető, hogy az épülettömeg a tengerparthoz közel helyezkedik el, a tervleírás szerint a tenger felőli monumentális hatás érdekében. (15. kép)

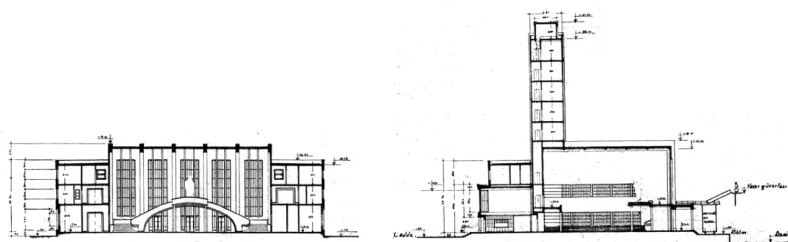


14. kép. Rebii Gorbon: „Yalı” jeligéjű pályatervének makettje. (*Mimar*. Vol. 7. (1937) No. 2. 46.)

(48) Gorbon szabadidejében kerámiatervezéssel foglalkozott, majd 1958-ban kerámiagyárat alapított, ezen kívül oktatott a Szépművészeti Akadémián. Rebii Gordon in *Mimarlık Müzesi*.
<http://www.mimarlikmuzesi.org/Collection/Detail_rebii-gorbon_250.html> [megtekintve: 2015. április 29.]



15. kép. Rehi Gorbon: „Yalı” jellegű pályatervének helyszínrajza és földszinti, első és második szinti alaprajzai, metszete. (*Mimar*. Vol. 7. (1937) No. 2. 46.)



16. kép. Rehi Gorbon: „Yalı” jellegű pályatervének metszetei. (*Mimar*. Vol. 7. (1937) No. 2. 46.)

A metszet a környező épületek magasságához alkalmazkodó, de középén emelt közönségforgalmi teret képező tömeget mutat. Az épülethez - akárcsak Bardonek tervében - torony csatlakozik, melyen azonban Atatürk szobra helyett egy óra található. Az emlékmű a belső térbe került: a központi, monumentális lépcsősor tetején, a tenger felé néző teraszra vezető födémlemez előtt áll. (16. kép)



17–18. kép. A kikötőépület tenger felől. (Kovács Máté Gergő 2015.)



19. kép. A kikötőépület város felőli homlokzata, a Maliye utcából fotózva. (Dila Gümüş, 2015)

A ma látható kikötőépület az utóbbi terv módosított változata. (17-18-19. kép) A zsűri a sikeresen lezajlott tervpályázat után a tervezés jogát Professor Debs zsűritagnak adta, aki Rebii Gorbonnal együttműködve még a pályázat évében, 1937-ben tanulmánytervet készített a ma is látható épületről. Az épület évtizedeken át üzemelt, az 1999-es isztambuli földrengésben azonban súlyosan károsodott, így jelenleg felújításra várva zárva tart (49).

Összegzés: épület és környezetének kapcsolata

Mindhárom tervben hasonló építészeti eszközök figyelhetők meg: a precízen kidolgozott közönségforgalmi szalon, melyben mindegyik esetben megtalálható a reprezentatív, galériára, vagy erkélyre vezető lépcsősor. Mindez nemes anyagokkal (márvány), korszerű technikával (elektromos reklámfelület) egészül ki. Jellemző az Atatürk elnököt ábrázoló emlékmű, hol toronyra helyezett egészalakos szobor, hol pedig a homlokzatra helyezett relief formájában, mely kötelező elem a Török Köztársaság nemzetközi kapuját jelképező épületben. Azonban sokkal inkább érdemes összehasonlítani az épületek kapcsolatát környezetükkel.



20. kép. Otto Richter és Helmut Cuno: Haydarpaşa vasútállomás, 1908. (Kovács Máté Gergő, 2015.)

Összehasonlításunkhoz alapul vehetjük a Haydarpaşa vasútállomást, és a hozzá tartozó kikötőt. Mindkét épület a késő-oszmán kor alkotása. A Haydarpaşa vasútállomást

(49) Karaköy Yolcu Salonu. In: Arkiv. <<http://v2.arkiv.com.tr/p5312-karakoy-yolcu-salonu.html>> [megtekintve: 2015. április 29.]

Otto Richter és Helmut Cuno német építészek tervezték 1908-ban. Kadıköy tengeri kikötője melletti félsziget végén található a robusztus épület. Az európai historizmus stílusában épült homlokzata a tenger irányában zárt, monumentális térfalat alkot. (20. kép) Az előtte található kikötőépület, mely Vedat Tek török építész 1915-16 közt készült alkotása. Az apró pavilon és a hatalmas vasútállomás közt semmilyen kapcsolat nem figyelhető meg. A zárt épülettömegek pedig nincsenek összhangban sem a környező külső terekkel, sem pedig a környezeti adottságokkal. (21. kép)



21. kép. Vedat Tek: Haydarpaşa kikötő, 1914-15 (Kovács Máté Gergő, 2010.)

Ezzel szemben a pályázati tervek mindegyikénél a tervezési folyamat fontos része volt a környező terekhez, a városi útvonalakhoz igazodás, az épület és a tenger viszonya, a különböző külső és belső térben folytatott útvonalak kapcsolata. Mindhárom terv másképp viszonyul a város, valamint a tenger felőli térhez. Arkan terve a város irányában térfalat alkot, a tenger felé kinyúló félköríves homlokzata kilép a környező épületek síkjából és monumentális hatást kelt a nemzetközi vizekről érkezők számára. Bardon terve visszafogottabb, a környező épületek magasságát követi és mind a tenger, mind pedig a város felé nagyobb teret hagy. Épületének megformálása nyugodtabb, arányosabb. Gorbon hasonló tömegarányt alkalmaz, de épületét közelebb viszi a tengerhez, akárcsak tervének jellegét adó, Boszporusz-menti fa kúriák, a 'yalık', így hasonló tömegaránnal, de szintén a monumentális hatásra törekszik. Elmondhatjuk tehát, hogy habár különböző módon, de mindhárom terv figyelmet fordított a város, a tenger és az épület kapcsolatára. Hol a monumentális hatás, hol a kiegyensúlyozott, arányos épületegyüttes érdekében. Épp ezért az épületek nem zárt objektumok, hanem a külvilággal kommunikáló, nyitott épületek. Belső terei és környezetük kapcsolatban vannak egymással, a környező városszövetbe szervesen illeszkednek. Mindez Bardon Alfréd tervében figyelhető meg leginkább: környező épületekhez és terekhez alkalmazkodó arányaival.

A pályaterveken tehát megfigyelhető a logikus funkcionális szemlélet, a felhasználói útvonalakat kiszolgáló racionális alaprajzi szervezés és a környezetébe szervesen illeszkedő és a környezetét formáló magatartás. A letisztult térkompozíció, a gazdaságos szerkesztés és építkezésmód, az épületekben alkalmazott korszerű vasbeton szerkezetek mind a nyugatról érkező modernizmus hatásaként jelennek meg. Ez a fajta tudástranszfer a nyugaton tanult török, vagy a tervpályázaton részt vett európai építészeknek köszönhető.

Atatürk rendszerének célja az oszmán múlttal szemben egy jól körvonalazott török nemzet definiálása, egyúttal országának bekapcsolása a nemzetközi vérkeringésbe. Miként az Sibel Bozdoğan, a kora-köztársaság korszakát kutató építészettörténész kötetében (50) is olvasható: a nemzeti ideológia formálásában az építészetnek is jelentős

(50) Bozdoğan 19.

szerepe volt. A szekuláris köztársaság a nyugati, modern mintát követő építészetet használta fel az oszmán múlttal való szakítás kifejezésére. A formálódó és nemzetközi szintén helyét kereső államalakulat számára kitűnő lehetőség volt a kikötőépület tervpályázata. Már a tervezés helyszíne is szimbolikus, ugyanis Galata mindig is Isztambul soknemzetiségű, genovai, velencei és görög lakossággal rendelkező városrésze volt – egyúttal a nemzetközi kereskedelem központja. A tervpályázati eredmény pedig első díjas magyar résztvevőivel kifejezte Törökország nyitottságát a nemzetközi építészvilág felé, egyúttal bemutatta a török építészek magas színvonalú, modern, nemzetközi téren is versenyképes tudását. Ezáltal a modern építészet haladást, „új irányt meghatározó” szellemisége az állami reprezentáció eszközeként a rég oszmán rendszerrel szemben egy új török nemzet születését fejezte ki saját népe illetve a külföldi közvélemény számára egyaránt.

Felhasznált irodalom

Aslanoğlu, İnci: *Erken cumhuriyet dönemi mimarlığı 1923-1938*. Bilge Kültür Sanat, İstanbul, 2010.

Baku Eszter: L'influenza del Novecento italiano nell'architettura ungherese tra le due guerre mondiali. *Thema: Rivista dei beni culturali Ecclesiastici*. 2014. <<http://www.thema.es/linfluenza-novecento-italiano-nellarchitettura-ungherese-guerre-mondiali/>> [megtekintve: 2015. május 1.]

Bilsel, F. Candaş: European Side of Istanbul Master Plan. In: Bilsel, F. Candaş – Pinon, Pierre (eds.): *From Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's Planning of Istanbul (1936-1951)*. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010. 245-279.

Bozdoğan, Sibel: *Modernizm ve Ulusun İnşası. Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari kültür*. Metis, İstanbul 2001.

Cohen, Jean Louis: From Grand Landscapes to Metropolises: Henri Prost. In: Bilsel, F. Candaş – Pinon, Pierre (eds.): *From Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's Planning of Istanbul (1936-1951)*. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010. 49-73.

Dávid Géza: Magyarok a köztársaság kori török gazdasági életben: a múlt tényei és a jövő lehetőségei. *Török füzetek*. 2. sz. (2010.) 13, 16.

Demir, Ataman: *Arşivler Belgeleri Işığında: Güzel Sanatlar Akademisi'nde Yabancı Hocalar*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul 2008. 184.

Eryıldız, Semih: *Avrasya Megapolü: İstanbul*. Kültür Bakanlığı, Ankara 1993.

Fehérvári Zoltán – Prátfalvi Endre: A Ferihegyi repülőtér 1. termináljának építése. In: *Modern és szocreál: építészet és tervezés Magyarországon 1945-1959*. Magyar Építészeti Múzeum, Budapest 2006. 19-34.

Gavand, Eugène-Henri: *İstanbul Tüneli*. IETT, İstanbul 2011. (Lahure, Párizs 1876.)

Graham, A. J.: *Colony and Mother City in Ancient Greece*. Manchester University Press, Manchester 1994.

Grig, Lucy – Kelly, Gavin: *Two Romes. Rome and Constantinople in Late Antiquity*. Oxford University Press, Oxford 2012.

Gümüş, M. Dila: *Unutulmuş bir erken cumhuriyet dönemi mimarı: Semih Rüstem Temel*. İstanbul Araştırma Yılı / Annual of Istanbul Studies, İstanbul Research Centre, 3. (2004.) 227-234.

Héberger Károly: *A Műgyetem története. 1782-1967*. Műgyetem, Budapest 1979.

Kahane, H-R. – Tietze, A.: *The lingua franca in the Levant*. ABC Kitabevi, İstanbul 1988.

Kuban, Doğan: *İstanbul. Bir kent tarihi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010.

Kuban, Doğan: *Ottoman Architecture*. Antique Collectors' Club, Woodbridge 2010. (Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul 2007.) 604.

Kortan, Enis: *Turkish Architecture and Urbanism Through the Eyes of Le Corbusier*. Boyut, İstanbul 2013.

Kovács Máté Gergő: Következő megálló: Európa – Mentróvonat két kontinens közt. *Régi-Új Magyar Építőművészet Utóirat*. 4. sz. (2014.) 31-35.

Kovács, Máté Gergő: Exporting the Architecture: Projects of Hungarian Architects in Turkey in the 1950s. In: Efe Duyan (ed.): *Architecture and Writing: Archtheo '14 Theory of Architecture Conference*. İstanbul, 2014. 419-434.

Le Corbusier: *The City of To-morrow and its Planning*. Dover, New York 1987. (The Architectural Press, London 1929.)

Máté Pál: *Dávid Károly*. Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, Budapest 1974. 5-6.

Ostrogorsky, Georg: *A bizánci állam története*. Osiris, Budapest 2001.

Pamuk, Orhan: *Isztambul*. [ford.: Nemes Krisztián] Ulpius, Budapest 2007.

P. Szűcs Julianna: *A római iskola*. Corvina, Budapest 1987.

Rabb Péter: „We are all servants here” Mimar Sinan – Architect of the Ottoman Empire. *Periodica Polytechnica Architecture* Vol. 44. (2013.) No. 1. 17-37.

Şemsa Demirel: Le Corbusier ile Mülakat. *Arkitekt*. (1949) 11-12, 230-231. <<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/167/2086.pdf>> [megtekintve: 2015. április 29.]

Tóth Ágnes: Magyar lendkerekek az új Törökország gépezetében, avagy gazdasági és kulturális együttműködés Törökország és Magyarország között az Atatürk aranykor időszakában. Grotius E-Könyvtár, 2009. <http://www.grotius.hu/doc/pub/VFFOEJ/2009_120_toth_agnes.pdf> [megtekintve: 2015. június 1.]

Yavuz, Yıldırım: Atatürk's Influence on the Initiation of Modernism in Early Republican Architecture in Turkey. In: Dávid Géza – Gerelyes Ibolya (ed.): *Thirteenth International Congress of Turkish Art*. Hungarian National Museum, Budapest 2009. 699-711.

Zsembéry Ákos: A központi épület. In: Armuth Miklós – Lőrinczi Zsuzsa (szerk.): *Műegyetem – a történeti campus*. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Budapest 2013. 119.

Bardon Alfréd és ifj. Dávid Károly az istambuli kikötő épületének nemzetközi pályázatán I. díjat nyert terv. In: Györgyi Dénes - Hüttl Dezső - Irsy László - Kozma Lajos (szerk.): *Új Magyar Építőművészet*. Kiadja: Budai István, Budapest 1938. 5.

İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası. *Mimar*. Vol. 7. (1937.) No. 2. 41-56. <http://dergi.mo.org.tr/detail.php?id=2&sayi_id=27> [megtekintve: 2015. április 29.]

Kamutay müsabakası programı hulâsası. *Arkitekt*. Vol. 8. (1938.) No. 4. 122-129. <<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/56/491.pdf>> [Megtekintve: 2015. június 1.]

Karaköy Yolcu Salonu. *Arkiv*. <<http://v2.arkiv.com.tr/p5312-karakoy-yolcu-salonu.html>> [megtekintve: 2015. április 29.]