



closer location

The spot is located at the western border of Mikháza in the section of a railway track, a Roman dirt road still used and an agricultural road.

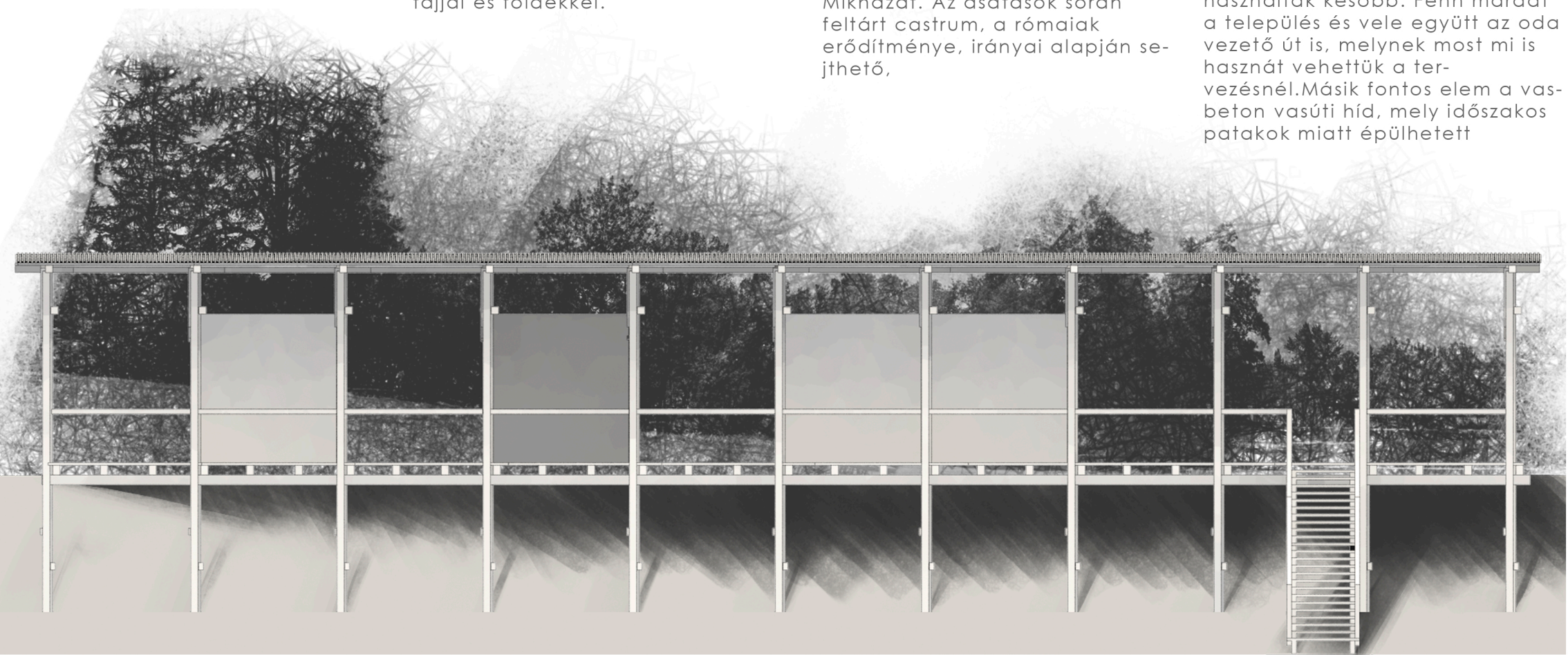
találkozások

A tervezés során elsősorban a hely sokrétű találkozásai fogtak meg bennünket. Itt találkozik a vasúti sín a faluba vezető úttal. A vonatról leszállva itt találkozik az ember először a falutt körbevevő fájjal és földekkel.

Találkozáspontja a helyieknek és időszakos, vendégeiknek. Az ide érkezőknek első- és a Mikházát elhagyóknak utolsó találkozósa a faluval. Az út nem véletlenül ebből az irányból közelíti meg Mikházát. Az ásatások során feltárt castrum, a rómaiak erődítménye, irányai alapján sejthető.

plotting helyszínrajz

hogy 1700 éve a római csapatok is ebből az irányból közelítették meg az erődöt vagy éppen pontosan ugyanezen az úton. A rómaiak eltűntek, de hátra hagyták útjaikat, melyeket a falusiak használtak később. Fenn maradt a település és vele együtt az oda vezető út is, melynek most mi is hasznát vehettük a tervezésnél. Másik fontos elem a vasbeton vasúti híd, mely időszakos patakok miatt épülhetett



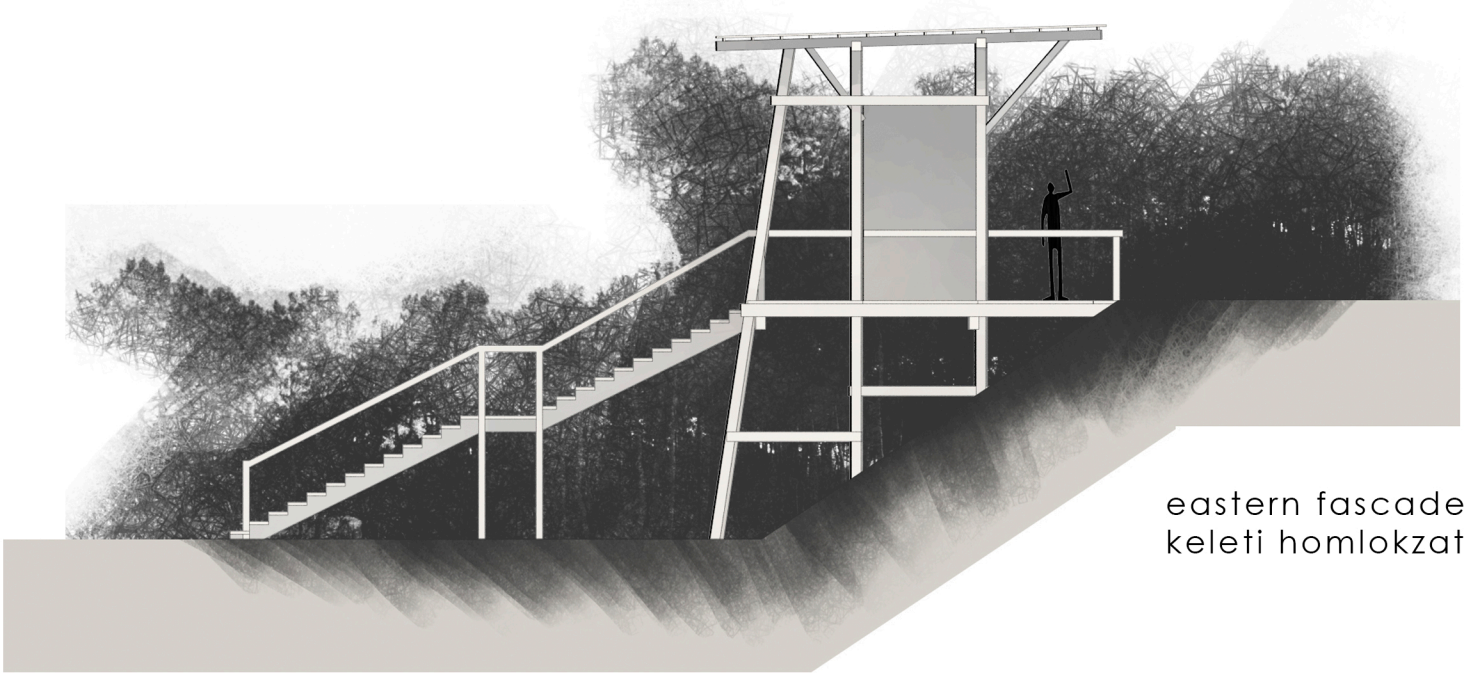
technical description

The platform is supported by pillars which elevate it up to the necessary height. The pillars in consequence of wooden work (3-4 meters gap) must be inserted two times into the fill. Pillars stretch over and become the support of the roof. This forms a frame the repetition of which creates a holding frame.

műszaki leírás

A peront tehát lábakra állítottuk ezzel emelve a megfelelő magasságba. A lábak a faanyag használata miatti fesztávok miatt (3-4 méteres maximum letámasztás köz) muszáj, hogy legalább 2szer a töltésbe alapoza legyenek gyámolítva.
A lábak tűlnyúlnak és a tető tartószerkezetévé válnak. Így kereteket alakítottunk ki, melyek egymás után sorolásából alakul ki a tartó szerkezet. Hosszanti irányba a fíz keret egymáshoz rögzítve elegendő merevséget ad. A három fő tartóoszlop megfelelő magasságokban szintén három helyen rögzítve van egymáshoz.
A szerkezet egy könnyűszerkezetes, a peron felé emelkedő fél nyeregtetővel lett lefedve. A haránt irányú keretek tartóoszlopai nem egyenlő hosszúak így alakítjuk ki a tető lejtését

southern facade
déli homlokzat



eastern facade
keleti homlokzat

siting

The substructure on which the tracks run is 3.5 meter high. From this height there is a very different view to the landscape and fields, cornfields and cropland upon our personal experience. We wanted to transfer this experience into the viewpoint.

telepítés

A telepítés alapvető funkcionális elvárása a harminc méteres le-és felszállást kényelmesen biztosító peron.

Az út és a vasút töltése egy síkba jönnek, innen kényelmesen lehet elérni a peront, míg a másik oldalon egy lépcső elhelyezése szükséges.
A telepítés során figyelembe kellett vevyük, hogy az állomás melyik oldalán helyezkedik el a töltésnek.

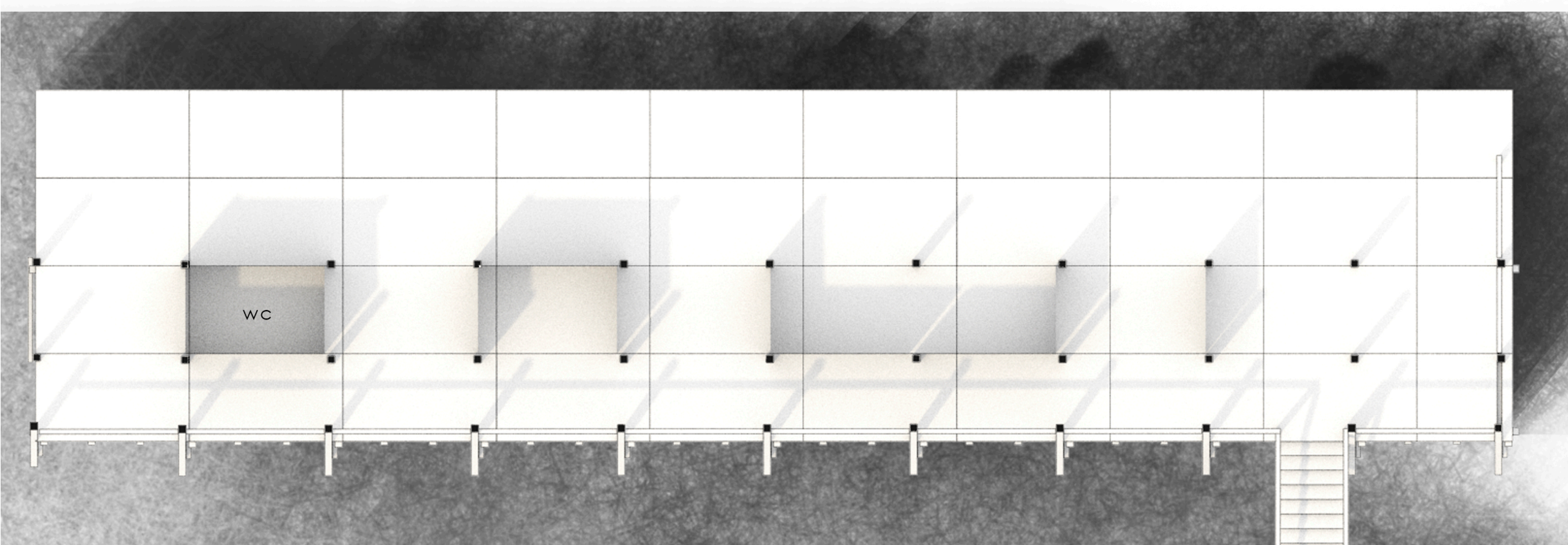
A töltés, melyen a sínek futnak 3,5 méter magas. A helyszínen tapasztalva kijelenthetjük, hogy ebből a magasságból egészen másképp tekint az ember a tájra és az alatta elterülő földekre, kukoricásokra és gabonamezőkre. Ezt az élményt szerettük volna átörökíteni az állomásba is.



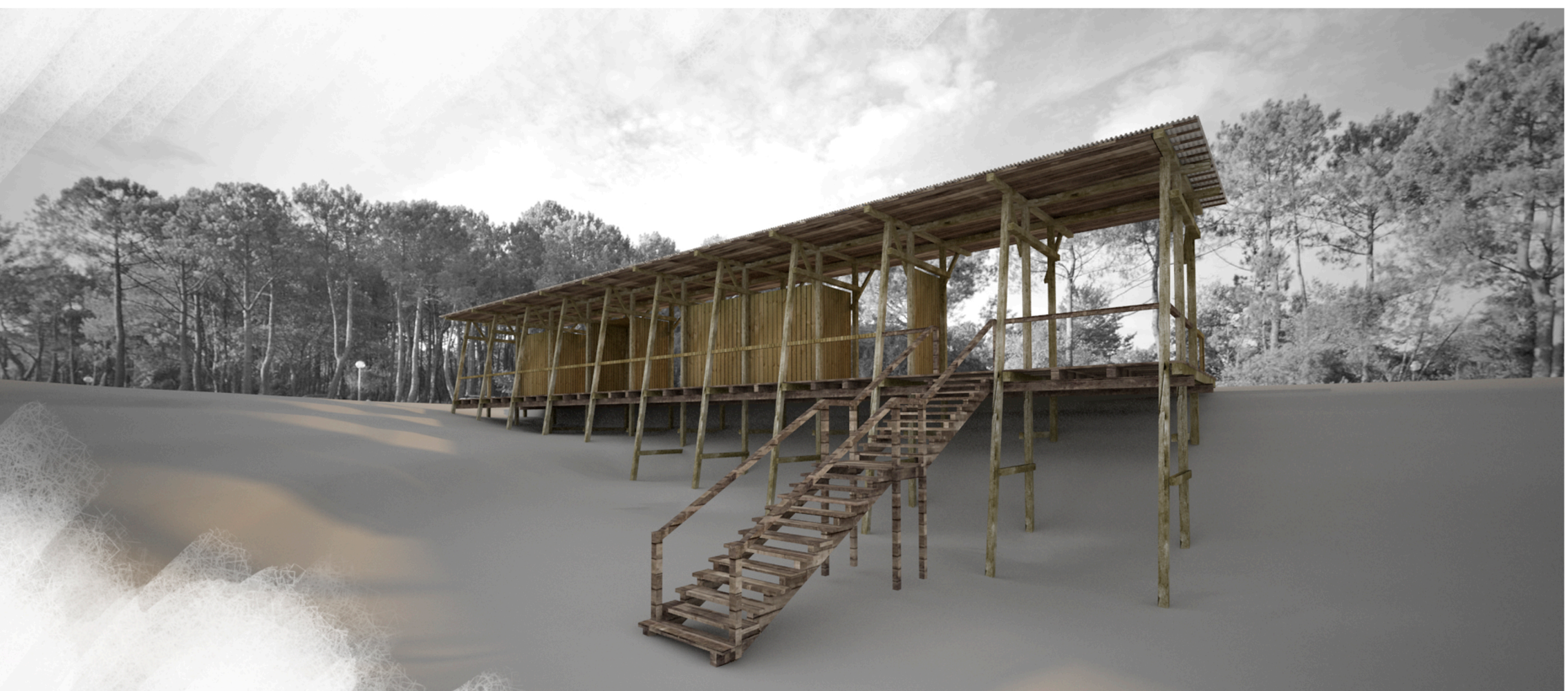
western facade
nyugati homlokzat



northern facade
északi homlokzat



ground plan - alaprajz



cohesion of folk art and modern views

Our thoughts are summarized into a concept: Three components make up the building:
- architectural wood work using the local material simply these make up the framework of the building
- solid platform interwoven the frame, open on both sides, a natural addition of the landscape to the space experience, undisturbed view.
- the functional rooms appear as boxes (open if necessary) inserted into the frame.

a népi és kortárs szemléletek kohéziója

Gondolatainkat a következőképpen tudnánk koncepcióba foglalni: az épületet három komponens alkotja:
- helyi anyagokat egyszerűen alkalmazó mérnöki faszervezet, állások. ezek sorolása adja az épület keretét a keretet befonó egységes peron, mely egyik oldalán sem zárt, a táj természetes adalékát adja a térélményhez, a zavartalan kilátást.
- a megszabott funkcionális igényeket kielégítő helyiségek mint keretek közé tölt (igények függvényében nyitott) dobozokként jelennek meg.

Lévay Áron Farkas, Lőw Márton

Találkozó.

konzulens: DLA Gaul Cicelle

TARTALOMJEGYZÉK

- ELŐSZÓ – ABSZTRAKT KIVONAT

- MIKHÁZA
 - a rómaiak Mikházán

 - az erőd

 - a másik hagyaték

- A FELVETÉS

- A PROGRAM

- A KISVASÚT

- NÉPIÉPÍTÉSZETI ELEMEEK

- KONCEPCIÓALKOTÁS
 - a szűkebb értelemben vett helyszín
 - találkozások
 - telepítés
 - a népi és kortárs szemléletek kohéziója
 - műszaki leírás
 - felhasznált irodalom

ELŐSZÓ – ABSZTRAKT KIVONAT

A két éve tartó Mikházai ásatások lassan, de megváltoztatják a falu hétköznapijait. A tervezett régészeti központ egyes elemei már a megvalósulás fázisait érik el. A tervek egyike az eddig kihasználatlan, falu határán elhelyezkedő kisvasút megálló, mellyel a falu nem csak busszal vagy gépkocsival, de a Szováta – Vármező nosztalgiajáráttal is megközelíthetővé válik. Mikháza egyutcás falujának ez az új „délnyugati kapuja” egyben képviseli az ideérkezők számára a faluról alkotott első benyomást és a falut elhagyók szemében az utolsó emléket.

Építészeti beavatkozásról a falu tekintetében az elmúlt évszázadban nemigen beszélhetünk, a népi építészet alapelemeiből építkező kontextusba bármilyenű kortárs beavatkozás kérdéseket vet fel. A környezet történetének megismerése éppúgy a feladat része, mint az erre, a helyi építészetre reagáló, absztraháló kortárs építészet megjelenítése. Tudunk-e bármit átmenteni, átértelmezve beépíteni a helyi építészeti örökségből?

Lehet-e ez a kereszteződés a kortárs-és népi építészet találkozásának helyszíne?

A töltés része egy beton vasúti híd, mely különleges arculattal egészíti ki az anélkül teljesen érintetlen tájat. Egy viszonylag új, környezetétől ridegen eltérő, mégis markáns mesterséges elem. Egy új illeszkedési lehetőség, emberi lenyomat.

Tervünk egy olyan vasútállomás megtervezése mely helyesen kezeli a prioritásokat, mégis izgalmas, kortárs építészetet képvisel. Ami beleilleszkedik környezetébe, de képes jelként funkcionálni, igazi találkozópontra, kapu.



MIKHÁZA



Mikháza (avagy Călugăreni) egy Maros megyei falu Romániában. A Nyárad folyó partján fekszik Marosvásárhelytől (Târgu Mures) északkeleti irányban 26 kilométerre. A 2012-es évi népszámlálási adatok alapján a település 612 fős lakosságából 504 magyar, 107 román és 1 német nemzetiségű, Mikháza mondhatni magyarok székely falu.

Telepítéséről pontos információk nincsenek, de a határában álló ókori római erőd révén már az ókorban is lakott területről beszélhetünk. Mikháza több más környéki faluhoz hasonlóan (Marosvécs, Görgényszentimre, Sóvárad, Énlaka, Székelyudvarhely, Homoródszentpál) az ókori Dacia védelmi határvonalában helyezkedett el, illetve őrtornyával, erődjével alkotta azt.

Ezen erőd révén kapcsolódott bele a falu abba a 2 éve, a Marosvásárhelyi Múzeum szervezésében elindított „Római Limes az Európai Kultúrtájban” nevezetű projektbe, amely az ókori Róma Dacia tartománybeli romjainak felmérésére irányul. A program keretében nyaranta építész, régész, restaurátor és geofizikus egyetemisták és kísérő tanáraik igyekeznek feltérképezni a római korból fennmaradt, a ma Maros megyében fellelhető maradványokat és hoznak egyúttal változást a falu nyári mindennapjaiba.

a rómaiak Mikházán

Erdély római megszállása a régmúltba visszavezethető történet. A hegységekkel körülzárt, később Dacia tartományként szolgáló terület az időszámításunk utáni 1. században került római fennhatóság alá. A terület megszerzésének vágya Julius Caesar fejében fogalmazódott meg és végül a Traianus császár vezette hadjáratok során (kr.u. 101-106) került római kézre. A terület domborzati adottságai miatt (a megszokott lineáris rendszer helyett) mélységi védelmi rendszer kiépítését igényelte.

A Limes Orientalis egy nehezen védhető határszakasznak bizonyult. A kr. u. 117-118-as évekbeli szarmata háborúban nyilvánvalóvá vált, hogy Daciának kevés a szerepe a Dunától délre eső provinciák védelmében. A Traianus császár halála után a birodalom élére állt Hadrianus császártól nem volt idegen az elődjei által megszerzett, de nehezen védhető provinciák feladása (Eufráteszen és Tigrisen túli területekről is lemondott), azonban ehhez a térséghez (valószínűsíthető arany- és sóbányái miatt) ragaszkodott és a védelmi rendszer újraszervezését rendelte el.

az erőd

A Limes erdélyi szakaszán a domborzat miatt nem tudott működni a római Limesre egyébként jellemző lineáris kialakítás. Mélységi védelmi rendszert építettek ki, mely pontszerűen lehelyezett őrtornyokból és ezek között/mögött elhelyezett erődökből állt.

Támadás esetén az őrtornyok jelzőrendszerként működtek és az ellenséges csapatok előbb-utóbb egy erősen kiképzett, jól felfegyverzett római légióba vagy segédcsapataikba ütköztek.

Az egymástól belátható távolságban lévő őrtornyok megfigyelő és jelző szerepükön kívül más védelmi szerepet nem láthattak el. Mivel tényleges határvonal nem volt kiépítve, az erődöket a hegyekkel körülvett dombok közötti völgyekben helyezték el, mivel azok képviselték az ellenséges csapatok lehetséges betörési pontjait.

A keleti limes mentén ez idáig tizenkét tábornot azonosítottak (Jád, Óvárhely, Marosvécs, Mikháza, Sóvárad, Énlaka, Székelyudvarhely, Homoródszentpál, Oltszem, Komolló, Nagyborosnyó, Bereck), valamint még kettőt (Görgényszentimre és Barót) feltételeznek a régészek.

a másik hagyaték

A mikházi örökség nem merül ki a római kori erődtárményben és hozzá kapcsolódó *vicus*-ban. A falu a XVII. században a betelepülő ferences rendi szerzeteseknek köszönhetően mára a nyárádmentei Szentföld központjává vált. A hanyattatott sorsú, először kolostorból és kápolnából álló épület többszöri átépítés után 1692-ben egy Ferences templommal kibővülve kapta meg végleges formáját és vált búcsújáróhellyé, a katolikus vallás bástyájává az egyébként többségében protestáns Székelyföldön.



A közelmúltban megépült Csúrszínház és a Maros Megyei Múzeum szervezésében idén második alkalommal megrendezett Római és Reneszánsz fesztivál a falu fejlődését szolgáló tervek már megvalósult példái. Az ásatások eredményeként felgyülemlett régészeti anyagok bemutatása a jövőbeli tervek egyik gyűjtőpontja.

A mikházi ásatások és a Reneszánsz fesztivál egyik fő szervezője, a Maros Megyei Múzeum. Az általuk indított Római Limes Útvonal projekt a lelőhelyek megóvását és népszerűsítését célzó törekvés. A helyiekkel való szorosabb együttműködés és a Limeshez tartozó lelőhelyek népszerűsítése lehetővé teszi a leletek további pusztulását.

A limes turisztikai hasznosítását is megcélzó projekt turistaútvonal hálózat kiépítését is tervezi.

A Vasáros Zsolt DLA tanárúr és Gaul Cicelle DLA tanárnő által kordinált idei felmérőtábor alkalmával elkezdtük olyan csűrök felmérését, melyek nemcsak a vernakuláris építészet kimagasló színvonalú és jó állapotú egyedei, de megfelelő átalakítással helyet adhatnak az ásatási anyagok színvonalas bemutatásához szükséges tereknek. Reménytelen tapasztalat volt az, hogy a tervezett régészeti központ egyes elemei lassan a megvalósulás fázisát érik el.

A FELVETÉS

A központot előrevetítő kisebb építészeti beavatkozások kiírt programjait a tanárok a diákokkal való beszélgetés során, valamint a Maros Megyei Múzeummal egyeztetve a falu valós igényei szerint alakították ki. Az idei Tudományos Diákköri Konferenciára a választható programok között szerepel egy, a romokra néző domboldalra telepített kilátó, melynek feladata az emberi jelenlét képviselése, az arra járók figyelemfelkeltése a római kori emlékekre, menedéknyújtás.

A második program a Sóváradi (Să ră ăeni) csűrfelmérésekre épűlve faluközpont revitalizációjára és az ottani felmért csűrűkben kialakított látogatóközpont tervezésére ad lehetőséget. A program izgalma, hogy Mikházával ellentétben Sóváraddon az a bevett és a vidékre jellemző beépítése figyelhető meg a falunak, amely az ókori maradványokra épűlt falut eredményez. Az erűd fala itt számos háztáj végi csűr mellett megmutatja magát, köveit sűrűn használták a helyi építkezésekhez, azonban a telepűlés mai szerkezete csak nyomokban utal a római előzműnyekre.

A PROGRAM

A dolgozatunk témája a harmadik felvetés, egy kisvasűtállomás, mely a jelenleg Szováta és a Vármezű üdűlűttelep között közlekedű nosztalgiajáratba kapcsolná bele Mikházát és nyitna egy új megközelítési lehetűséget a falunak, ezzel is növelve az itt található turisztikai értékek elérhetűségét.

A KISVASÚT

A XIX. század első negyedétűl elterjed Európában a gűzmozdony használat. 1827-ben Magyarországon is elindultak az első mozdonyok.

1836-ban fogadták el az első vasűti törvényt melyben tizenhárom fű vonalat jelöltek ki és ezek már Erdélyre is kiterjedtek, a vasűt azonban csak 1857-ben érte el Székelyfűldet. Elűször Temesvárra, Aradra és Nagyváradra indultak vonatok. Az Erdélyen belűli első nyomtáv Arad és Gyulafehérvár között épűlt.



Már az 1800-as évek végén felmerült a vágy, hogy a Nyárad mentén vasútvonalat építsenek ki. 1912-ben engedélyt kapott Maros vármegye, hogy nekikezdhesen az építkezésnek. Marosvásárhely, Nyárádszereda és Parajd között tervezték meg a vasút vonalat, ami nyolcvanhárom kilométer nyomtáv lefektetését jelentette.

Az építkezések még abban az évben elkezdődtek.

A vasútvonal kijelölt szakasza szerencsétlenül a Nyárad árterébe esett, így az 1913-ig csak félig elkészült töltéseket az ár megrongálta. Habár 1914-ben újra megindult az építkezés, a közben kitörő világháború miatt nem volt elegendő munkaerő így a vasútvonal lassan épült.

TG. MUREȘ — PRAID — TG. MUREȘ (linie îngustă)											
pers. 4215			mixt 4481			km.			km.		
1 2			1 2			← clasele: →			mixt 4482		
1 2			1 2			1 2			1 2		
6 45	—	—	14 38	—	—	0	pl. Tg. Mureș X	82	5 15	—	18 17
7 12	—	—	14 53	—	—	5	■ Cristești Mureș h	77	5 02	—	18 04
—	—	—	15 04	—	—	9	■ Leordeni Mureș	73	4 50	—	—
7 28	—	—	15 12	—	—	11	■ Tirimia Mureș H	71	4 42	—	17 48
7 38	—	—	15 23	—	—	15	■ Ciota H	67	4 30	—	17 38
7 48	—	—	15 34	—	—	19	■ Foi H	63	4 19	—	17 27
7 56	—	—	15 44	—	—	22	■ Acățari	60	4 10	—	17 18
8 10	—	—	15 59	—	—	28	■ Păsăreni H	54	3 54	—	17 04
8 20	—	—	16 09	—	—	31	■ Troița H	51	3 45	—	16 55
—	—	—	16 20	—	—	35	■ Tîmpa Mureș h	47	3 34	—	—
8 47	—	—	16 40	—	—	38	■ Miercurea Niraj	44	3 23	—	16 37
—	—	—	16 49	—	—	41	■ Valea h	41	3 05	—	—
9 00	—	—	16 55	—	—	43	■ Vărgata H	39	2 57	—	16 09
—	—	—	17 07	—	—	46	■ Grăușorul h	36	2 49	—	—
9 15	—	—	17 17	—	—	49	■ Dămieni H	33	2 39	—	15 54
9 42	—	—	17 44	—	—	55	■ Mătrioi h	27	2 23	—	15 39
9 48	—	—	17 52	—	—	56	■ Eremitul	26	2 08	—	15 24
10 05	—	—	18 09	—	—	60	■ Cîmpul Cetății h	22	1 52	—	15 08
—	—	—	18 43	—	—	71	■ Valea Soveții h	11	1 11	—	—
10 51	—	—	18 59	—	—	74	■ Băile Soveia	8	0 57	—	14 16
—	—	—	19 09	—	—	77	■ Valea Iuhodului P.O.	5	0 45	—	—
11 14	—	—	19 25	—	—	82	sos. Praid	0	0 30	—	13 51

82 évig, 1915-től 1997-ig szállította az utasokat a Nyárad Expressznek becézett és sokszor „kávédaráló”-nak csúfolt kisvasút. A kisvasút, vagy, ahogy az erdélyiek nevezik kicsi vasút eleinte jelentős személyszállítást bonyolított.

Állandó napi utasain és a szovátai turizmust fenntartó turistákon kívül jelentős szerepe volt a Megyei székhely, Marosvásárhely ellátmányozásának (zöldség, hús és minden egyéb) logisztikájában.

Az ilyen szegmentált falukban a kisvasút megjelenése nagy fordulópon volt az ottaniak életében. Sok helyen a vonat megjelenésétől kezdve ismerték a pontos idő fogalmát. Nyárádszentimrén a falu lakosainak még a népi időjárás megfigyelései közé is bekerült a vonat. Úgy tartották, ha a vonat hangját Mákfalva felől hallották az hideg idő közeledtét jelezte, a Nyárádszeredából hallatszónatfütty pedig az esős időt jelezte.

A kisvasút a háború alatt is fontos feladatokat látott el. 1916-ban ezen a vasúton menekítették ki az embereket a Bekecs térségében zajló nagy harcokból. Szintén ezen a vasúton mentették ki a Nyárad mentét és a Felső-Kis-Küküllő mentét kiszolgáló nyárádszeredai járás közigazgatási irattárát valamint az itt székelő katonai sorozóközpont aktáit Magyarországra.

1990-től fokozatosan csökkent a kisvasút jelentősége, mígnem 1997-ben a közlekedési miniszter beszüntette a járatot.

A vonatközlekedés megszűntével a sínpálya romlani kezdett. Sok helyen felszedték a síneket, máshol elkerítették részeket. Az erdei szakaszokon pedig a természet fogadta be, tette láthatatlanná.



Alig három éve, 2011-ben egy év alatt hozták rendbe a Szováta és Vármező közötti szakaszt. Ezzel egy 14 km hosszú pályaszakaszt állítottak helyre. A sínpályák viszonylag gyors javítása után azonban a megállók renoválására nem maradt pénz, a kisvasút megálló nélkül megy Vármezőre.

Az újraindult kisvasút csak a nyári időszakban működik. Egy 1949-ben, Lengyelországban gyártott gőzmozdony vonatja a jelenleg két szerelvényből álló vonatot. A mozdonyt a szováta-i végállomáson bükkfával fűtik fel, ezzel teszi meg a hozzávetőlegesen két órás utat Vármezőig és vissza. A vonat személyzete három főből áll: a mozdonyvezető, a kalauz és a vonatfékező. A vonatfékezőnek fontos feladata van. Mikor a mozdony kemencéjét felfűtik, és a tartályban felforr a víz, a gőz meghajtja a dugattyúkat és a mozdony elindul. A vonatot átkelőknél illetve a végállomáson fékezni kell. Az utasok miatt nem elég csak a mozdonyt lassítani, a személykocsikat is fékezni kell. Ezt is a vonatfékező feladata. A szerelvényeken minden mechanikus, így a fékeket is egy tekerhető szerkezettel lehet aktiválni. A biztonság érdekében a vonatfékezőnek gyorsnak és pontosnak kell lennie. A szerelvény Szakadát községet megkerülve megy a Nyárád túlsó partján fekvő Vármező üdülőtelepig. Itt fordul meg a kisvasút.

A nosztalgia kisvasút kortól függetlenül garantált élménnyel gazdagítja utasait. Visszaállításával és a kisebb faluk útvonalba való beiktatásával felpelzsdíthetné a környéket és megkönnyíthetné a falusiak városba való eljutását. Mindenesetre ha a vasút vonala újra kiterjed a Szováta – Marosvásárhely útvonalra, Mikháza mindenképp megérdemel egy megállót.

NÉPI ÉPÍT SZETI ELEM EK

A tervezés során sokat merítettünk a népi építészeti megoldásokból és szemléletből.

A Sóváradi és Mikházai felmérések során tanulmányozhattuk a csűrök szerkezeti felépítését. Megfigyelhettük, hogyan rögzítik egymáshoz az egyes tartószerkezeti elemeket.

Nagy segítségünkre volt Kós Károly, aki egy könyvében az Erdély népi építészetében aprólékosan szedte össze és mutatta be többek között ezeket a szerkezeteket.

Kutatásaink során egy másik műből is merítettünk. Gaul Cicelle egyetemi adjunktus diploma értekezésében a népi építészet egy megahtározó részével, a gazdasági épületekkel foglalkozik.

Ezeknél az épületeknél (hasonlóan a népi építészet egyéb épülettípusain és a favázak szerkezeteknél) megfigyelhető hogy az épület merevségét adó tartószerkezeti rafinát mindig harántirányban oldják meg, segítve a hosszhomlokzat egységességét, egyszerűségét.



KONCEPCIÓALKOTÁS

a szűkebb értelemben vett helyszín

A tervezési helyszín Mikháza nyugati határán helyezkedik el, egy a vasúti sín, a ma is használatos római kori földút és a mezőgazdasági út metszéspontjában.



találkozások

A tervezés során elsősorban a hely sokrétű találkozásai fogtak meg bennünket. Itt találkozik a vasúti sín a faluba vezető úttal. A vonatról leszállva itt találkozik az ember először a falutt körbevevő tájjal és földekkel. Találkozópontra a helyieknek és időszakos, vendégeiknek. Az ide érkezőknek első- és a Mikházát elhagyóknak utolsó találkozója a faluval.

Az út nem véletlenül ebből az irányból közelíti meg Mikházát. Az ásatások során feltárt castrum, a rómaiak erődítménye, irányai alapján sejthető, hogy 1700 éve a római csapatok is ebből az irányból közelítették meg az erődöt vagy éppen pontosan ugyanezen az úton. A rómaiak eltűntek, de hátra hagyták útjaikat, melyeket a falusiak használtak később. Fenn maradt a település és vele együtt az oda vezető út is, melynek most mi is hasznát vehettük a tervezésnél.

Másik fontos elem a vasbeton vasúti híd, mely időszakos patakok miatt épülhetett. A síneket mára már teljesen benőtte a növényzet. A természet visszafoglalta a tőle eltulajdonított területet. A híd azonban olyan erős emberi beavatkozás, hogy ennyi idő távlatában még nem válhatott újra a természet részévé.

telepítés

A telepítés alapvető funkcionális elvárása a harminc méteres le- és felszállást kényelmesen biztosító peron.

Ezt a vasúti sínek földúttal közös metszéspontja és a vasbeton híd közé helyeztük el, kifeszítve a töltés mentén.

A töltés, melyen a vasúti sín helyezkedik el egy enyhe ívvel éri el a szintén töltésen fekvő földutat.

A metszéspontnál a töltések egy síkba jönnek, innen kényelmesen lehet elérni a peront, míg a másik oldalon egy lépcső elhelyezése szükséges.

A telepítés során figyelembe kellett veyük, hogy az állomás melyik oldalán helyezkedik el a töltésnek. A töltés falu felőli oldala több szempontból is kedvezőbbnek tartottuk. Egy olyan peron létrehozását, ahol át kell kelni a síneken az állomáson belül veszélyesnek tartottuk. Arra törekedtünk tehát, hogy a leszállást követően a síneken már ne kelljen átkelni az utasoknak. A tervezési helyszínen a töltésen túl ez csak úgy lett volna lehetséges, hogy az embereket a híd alatt vezetjük át. Ezt körülményes megoldásnak tartottuk és egy másik fontos szempontunkat is csorbította volna. A megállót tehát a töltés mikházai oldalára helyeztük el. A leszállás után a peronon végig sétálva könnyedén jut el a látogató a faluba vezető úthoz vagy az állomás másik végén, egy lépcsőn ereszkedhet alá a töltés magasságából.

A töltés, melyen a sínek futnak 3,5 méter magas. A helyszínen tapasztalva kijelenthetjük, hogy ebből a magasságból egészen másképp tekint az ember a tájra és az alatta elterülő földekre, kukoricásokra és gabonamezőkre. Ezt az élményt szerettük volna átörökíteni az állomásba is.



a népi és kortárs szemléletek kohéziója

Az ilyen erős, szinte csak vernakuláris építészetet felvonultató közegben mindig nagy felelősség hárul ránk bármi „új” lehelyezésével kapcsolatban.

A másolás, imitáció helyett az épületegyüttes egy új, értékes réteget kell teremtsen, mely a mai építészeti szemléletek és a népi építészet szimbiózisát képviselheti.

A vernakuláris építészet és a „modern” ugyanazon építészeti alapgondolatokból építkezik.

Az egyszerűség és ésszerűség jegyében való forma és térképzés, mely kielégíti a funkcionális elvárásokat és megfelel az éghajlati viszonyok okozta igényeknek.

Gondolatainkat a következőképpen tudnánk **koncepcióba** foglalni:

az épületet három komponens alkotja:

- helyi anyagokat egyszerűen alkalmazó mérnöki faszervezet, állások. ezek sorolása adja az épület keretét
- a keretet befonó egységes peron, mely egyik oldalán sem zárt, a táj természetes adalékát adja a térélményhez, a zavartalan kilátást.
- a megszabott funkcionális igényeket kielégítő helyiségek mint keretek közé tölt (igények függvényében nyitott) dobozokként jelennek meg.

műszaki leírás

Egyértelművé vált, hogy a peron egy szinten kell legyen a töltés tetejével. A tervnek alapvető nehézsége és feladata ez volt. Hogyan lehet úgy a töltés mellé állni, hogy a peronra lépés után egy síkban tudjunk mozogni és csak a peron elhagyásakor kelljen megtenni a töltés magasságából adódó szintkülönbséget.

A peront tehát lábakra állítottuk ezzel emelve a megfelelő magasságba. A lábak a faanyag használata miatti fesztávok miatt (3-4 méteres maximum letámasztás köz) muszáj, hogy legalább 2szer a töltésbe alapozva legyenek gyámolítva. Tartószerkezeti konzultációinkkal azt a felvilágosítást kaptuk, hogy töltésre való bármilyen építkezésnél beton kútalap alkalmazása a bevett szokás, de ez különösebb gondot nem okoz.

A lábak túlnyúlnak és a tető tartószerkezetévé válnak. Így kereteket alakítottunk ki, melyek egymás után sorolásából alakul ki a tartó szerkezet. Hosszanti irányba a tíz keret egymáshoz rögzítve elegendő merevséget ad. A sarkalatos pont a haránt irányú merevítés volt. A három fő tartóoszlop megfelelő magasságokban szintén három helyen rögzítve van egymáshoz. Azért hogy tarthassuk a keret légiesebb formáját, kevésbé zömök keresztmetszeteket és fogópárokat illetve andráskeresztes merevítést alkalmaztunk. A szerkezet egy könnyűszerkezetes, a peron felé emelkedő fél nyeregteretűvel lett lefedve. A haránt irányú keretek tartóoszlopai nem egyenlő hosszúak így alakítjuk ki a tető lejtését.

A kereteket egybetartó és összekötő szélső gerendákra (vagy talpszelemenekre) ülnek a haránt irányú szarufák, melyek tartják a hullámlemez tetőfedést.

Az állomás használatából is adódik, hogy a leszállás után síkban közlekedhessenek rajta az emberek. Vízszintesen juthatnak el a peron végébe érkező úthoz, amely enyhe lejtéssel fut le a töltésről. Így a mozgásban korlátozottak és a nehezen mozgó emberek is kényelmesen használhatják az állomást.

felhasznált irodalom

írott:

- Istvánfi Gyula: Az építészet története I. – Őskor, Népi építészet
- Kós Károly – Erdély népi építésze
- Gaul Cicelle - Hagyományos szerkezetek – A mezőgazdasági épületek üzenete – esettanulmányok, DLA értekezés

internetes:

- www.wikipedia.org/hu
- www.szekelyfoldinfo.ro
- www.romaikor.hu
- www.limesdacijs.ro
- www.iho.hu
- www.kisvasut.hu
- www.mek.oszk.hu
- www.szekelyhon.ro