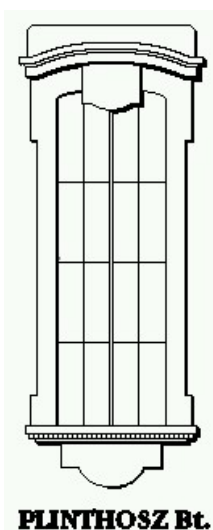


Budapest XI. Budafoki úti dohánygyár raktárépület

Budafoki út 59-63.
hrsz 4197/2

*történet
értékelés
javaslat*



FLINTHOSZ Bt.

2005

PLINTHOSZ Bt.

2092. Budakeszi, Rákóczi F. u. 26.

tel: 06-23-451-291

fax: 3-160-890

e-mail: dery.csaki@axelero.hu

ügyvezető igazgató: Déryné Csáki-Maronyák Katalin

készítette:

dr. Déry Attila PhD

építészmérnök, építészettörténész

É-1 01-105, Pest megyei ép. kam. sz. 13-0185

Tartalom:

- A terület a római korban – 3.*
- A terület a középkorban – 3.*
- A terület rendezése a török kor után; folyószabályozás – 4.*
- A terület a XIX. század végén – 6.*
- A terület fejlődése a XX. század elején – 8.*
- A terület rendezése a két világháború között – 10.*
- A környék nevezetesebb helyei és jellemző épületei – 12.*
- A terület jellemzése – 17.*
- A dohánygyártás korabeli jogi körülményei – 18.*
- Az épület története – 19.*
- Az épületek – 22.*
- A földém problémája – 23.*
- Javaslatok – 24*
- Irodalom: 25.*
- Illusztrációk – 26.*

A terület a római korban

A budai hegyvidék keleti, délkeleti vidéke az ismeretes régészeti leletek tanúsága szerint már az ősember kedvelt lakóhelye volt. Lágymányos és Albertfalva dombvidékén, a Tényi úti kórház területén, a budaörsi repülőtér helyén, a Mező és Galváni utcáknál, a régi albertfalvai temető helyén réz- és bronzkori települések nyomai kerültek elő. A Gellérthegy déli oldalán és az itt húzódó őskori út mellett alakult ki a kései vaskorban az eraviszkusz nép törzsi központja.

Pannóniát a rómaiak fokozatosan, több hódító hullámban, Tiberiusnak Kr. e. 13 és 8 között táján vívott háborúitól, Lentulus, kb. Kr. u. 10-ig tartó hadjáratai nyomán vették birtokba. A pacifikált és romanizálódó területen, kelta, illír-pannon és venét-liburn nyelvű törzseket találtak; a mai Buda területén kelték laktak. E népeket a rómaiak – akkori hódítási gyakorlatuknak megfelelően – kezdetben katonai felügyelet alatt álló civitas peregrinákba szervezték.

Pannonia központja a mai Óbuda helyén elterült Aquincum lett. Albertfalván, – a mai Hunyadi János út mentén – auxiliáris (kisegítő) légiós tábornak létesítettek, amely fennállhatott már Vespasianus korában (75 k.), de csak Traianus építtetett itt komolyabb, kőfalakat, 100 után, dák háborúi idején. Eme erődítményt a 178. évi szarmata betörés biztosan erősen megrongálta. Bár utóbb a tábornak helyreállították, a III. század közepén – talán Gallienus császár alatt – feladták, katonai okokból és talán a Duna vízszintjének emelkedése miatt.

A tábor környékén, a mai Hunyadi János út két oldalán több canabae létesült, amelyek az I. század közepétől a III. század közepéig voltak lakottak.

A terület a középkorban

A népvándorlás szerény emlékeket hagyott e területen. A Hunyadi János út környéki langobard és a Fehérvári út menti avar sírleletek e zavaros idők egyedüli itteni emlékei.

A magyarok letelepedése itt feltehetően a mai Kőérberek területén – a régi Balatoni út mentén – állott Szent Szabina bencés kolostor létesítéséhez kapcsolható. A korai Árpád-korban létesült Sasad falu talán a Sashegy déli lejtőjét foglalhatta el. Talán itt terült el a XIII. századi Nevegy falu is. A Gellérthegy alatti révet már az Árpádok alatt is használták és oklevelekben meg is említették. A Gellérthegy környéki gyógyforrásokat is hamar felfedezték. Valószínűleg a II. Géza királyunk (1141-1162) által Buda környékén letelepített johannita lovagok is itt építettek maguknak ispotályt. II. Endre (1205-1235) viszont már a mai Gellért fürdő helyén fakadt meleg forrásokra gyógyfürdőt emeltetett, amely hamar híressé vált a gyógyulni vágyók és a középkori fürdőélet szabadosságait élvezők körében. Evlia Cselebi török utazó már, mint közismert híres látnivalót említi a Gellérthegy alatti fürdőt. A Gellérthegy alatt, a hegy és a Duna között Erzsébetfalva, vagy Szent Erzsébet nevű település helyezkedett el. Ez tekintélyes település volt, saját bíróval.

Ismeretes, hogy a mai Gellérthegy Szent Gellértről kapta nevét, akinek vértanúhalála valószínűleg a hegyen, vagy talán a hegy alatti későbbi Tabán környékén következett be. E szent holtteste előbb a pesti Mária-kápolnába került, majd állítólag 1400 körül Velencébe vitték.

Az egykori Szent Gellért plébániatemplom a Gellérthegy északkeleti sarkán, a mai Hegyalja út indulásánál emelkedett. E templom és plébánia kegyúri jogát IV. Béla király 1237-ben a bélakúti (bélaforrási) ciszterci monostornak adta, azért, hogy meggyilkolt anyja, Meráni Gertrudis emlékét őrizték.

A terület rendezése a török kor után; folyószabályozás

Buda és Pest a törököktől történt visszafoglalás után igen sivár állapotban maradt fenn. A két város körüli tíz falu közül csak Palota és Csaba élte túl az ostromot. Buda és Pest hamar visszaszerezte szabad királyi városi rangját és gyors fejlődésnek indult.

Budán szervezett, falu-szerű kitelepülésre csak a Rákóczi-szabadságharc után került sor. Tétény az 1710-es években, Promontor pedig 1735 után népesült be. A mai Kelenföld-

dön, Sasadon, és Gazdagréten nem alakult ki önálló település, Albertfalva területe Savoyai Jenő herceg csepeli birtokához tartozott.

A budai Vár falain kívül csupán a Vizivárosban, a Tabánban, az Országút környékén és a Krisztinaváros belső területén alakult ki városias beépítés 1848 előtt. Dél felé útban volt a Gellérthegy, amelynek északi oldalán az ekkor már szegény-negyedként ismeretes Tabán peremének apró házacskái állottak. Tovább dél felé a Gellérthegy csillagvizsgáló, az elegáns Rudas, és a szegény emberek által használt Sáros fürdők jelezték a város szélét. A hegy déli oldalán csak a Neue Zeile – vagy Lange Zeilgasse – nevű dűlő falusias pincésora húzódott.

A térség legnagyobb gondja a Duna volt. A folyó a gellérthegy szoros után szélesen terült szét és folyása is lelassult a budai Dunapart zátonyos-tocsogós területein. A vizeszátonyos mocsaras terület határa a vízállás függvényében változott, de legszélesebb pontján körülbelül egy kilométerrel volt „beljebb” a mai folyópartnál. A budai „szárazföld” határa e folyószakaszon valahol a mai Budafoki út, illetve a Sztoczek utca-Bogdánfy utca vonala között ingadozott. E Kopaszi zátonyoknak nevezett területen a jég telente fennakadt, visszaduzzasztotta a vizet és fenyegette a mélyen fekvő Pestet. Kritikus időkben ágyúval lötték és robbantották itt a jeget – ijesztgetve a polgárokat és borzongatva a bálozókat. Ez csak szükségmegoldás volt. Egy szokásosnál gyorsabb fagyás és váratlan árhullám elég volt a fél Pestet romba döntő 1838-as árvízhez.

1849 után a Helytartótanácsot a város vezetőségével együtt támogatta a vízepítő és várostervező mérnök, Reitter Ferenc (1813-1871) városrendezői és csatornatervezői tevékenységét.

Reitter csatorna- és szabályozás-tervei pénz hiányában nem valósulhattak meg. Az 1860-as években rájöttek, hogy csak átfogó rendezés segíthet igazán a bajokon. A megoldás a kiegyezés utáni városegysítés volt. Andrássy Gyula gróf akkori miniszterelnök nem véve tekintetbe a de jure még nem egyesített két város különállásából fakadó jogi

akadályokat, már 1870-ben létrehozta a Fővárosi Közmunkák Tanácsát, pesti és budai hatáskörrel.

A Közmunkatanács szabályozási terve intézkedett a Dunapartok vonaláról, a Margit-sziget partvonalainak rendezéséről, valamint a Kopaszi zátonyok feltöltéséről. Azt a célt tűzték ki, hogy Budapest területén a Dunát a sebes vízjárást eredményező, tapasztalati adatokból kiszámított, 365 m-es „szabványos” szélességre „szorítsák össze”. E méret megfelel a Gellérthegy előtti folyó-szélességnek. A munkálatok 1871-ben kezdődtek. A belterületek kisebb, feltöltéses partszabályozásaival ellentétben, itt „poldereztek”, úgy, ahogyan például a holland tengerparton; először töltéssel elvágták az élővizet a feltöltendő területtől, majd az így nyert zárt térséget további töltésekkel szabdalták és az egyes mezőket sorban feltöltötték. Tekintve a feladat nagyságát, a munka igen sokáig tartott; csak az 1950-es években tekinthetjük befejezettnek. A Műszaki Egyetem régebbi épületei a környékről idehordott feltöltésen, újabb létesítményei a téli kikötő kotrásával nyert anyagon, a hídfő a gödöllői vasútvonal tereprendezési munkái során kitermelt földön, a sportpályák pedig – részben – az 1944-es bombázások után eltakarított épülettörmeléken kerültek el. A partfeltöltés munkái közben különféle, általában „lágymányosi-nak”, vagy „műegyeteminek” nevezett, kisebb-nagyobb tavak keletkeztek és tűntek el a mai Petőfi híd hídfőjének területén és attól délre.

A terület a XIX. század végén

Miközben a kormány 1873-ra Budapestté egyesítette a városokat, a Közmunkatanács igényes tervekkel vágott neki a Gellérthegytől délre eső terület szabályozásának. Két útvonalat – a Promontori (budaörsi) és a Fehérvári utat – jelölték ki a térség fő útjaként. Ezeket a mai Petőfi híd folytatásaként kialakítandó budai körútnak kellett volna keresztezni. Az érdeklődés csekélysége és a más, fontosabb fővárosi feladatok felé forduló figyelem lassította e tervek megvalósítását.

Legelőször a Gellérthegy déli és délnyugati oldala népesült be. Mint mindenütt a budai hegyvidéken, az utcák itt is a korábbi dűlőkből és vízmosásokból alakultak ki és az első

telkeket a szőlőkből hasították. Kezdetben a budai hegyvidéken 1600 négyszögöl volt a minimális telekméret; ezt csökkentették az első világháború előtt 800-ra majd 600-ra, később pedig 450, 400, 300 négyszögöltre – míg megérkeztünk a mai – helyenkénti – képtelen, 150 négyszögöles telekminimumhoz.

A hegy alatti terület lassabban épült be. A millennium idején még alig találunk itt épületet. Rendezett út itt ekkor csupán a Fehérvári út volt – a mai Bartók Béla út – és az akkor még Promontorinak nevezett Budafoki út. Ezen kívül csak a mai Villányi és Bocskai utakat jelölték ki egykori dűlőutak és a fehérvári, illetve az összekötő vasútvonal töltése mellett épültek ki burkolt utak; lényegében a mai Budaörsi és Hamzsabégi utak helyén.

A mai Tétényi úti – Szent Imre – kórház helyén állott ekkor az Erzsébet Királynő Sósfürdő az Ilona-forrással. A fürdő épületét és 1865-től építgették; 1881-ben a tulajdonos Mattoni Henrik Ybl Miklós tervei alapján bővítette. Tőle délre a XIX. században egy sor keserűvizes forrást nyitottak; Széchenyi, Heinrich, Szent István, Deák Ferenc, Aesculap...

A Fehérvári út és a mai Bocskai út és Bartók Béla út háromszögében az 1880-as években téglagyár létesült. 1890 táján a terület találkozóhelye a mai Móricz Zsigmond körtér környéke lett, a mai tér melletti Fehérvári vendéglő miatt. Ettől délre és a Fehérvári úttól keletre a Budai Közvágóhid telkei helyezkedtek el, kelet felé túl a mai József uóca vonalán. A mai bercsényi utca környékén kertes-ligetes terület volt, a Promontori – ma Budafoki – út mellett az Irinyi József utca felé pedig a Kőolaj Finomító gyár kapott helyet.

Már az 1890-es évek elején megállapította az Országos Közegészségügyi Tanács, hogy a fővárosban, Krisztinaváros mellett éppen Lágymányos és Kelenföld levegője a leg egészségesebb. Ám míg a belterülethez közelebb fekvő Krisztina gyarapodott, a Gellért-hegytől délre eső terület fejlesztéséről a főváros hallani sem akart. Ezért vetették fel Lágymányos hívei a Millenniumi Kiállítás ide helyezésének gondolatát.

A Városliget mellett nyomósabb érvek és érdekek szóltak... Megépült ellenben a Ferenc József – a mai Szabadság – híd, a terület későbbi fejlődésének alapja. És épült itt még egy bizarr mulatónegyed is, a mai Bogdánfy úttól délkeletre, a MAFC és BEAC sportpályáinak területén. E szórakoztató intézményt – a mai Fővárosi Operettszínház épületét eredetileg orfeumként építettő – Somossy Károly hozta létre 1896-ban. Miután a milléniumi ünnepségek „Ősbudavára” mulató-negyedének építésére sikertelenül pályázott, itt építtetett Gerster Károly tervei alapján saját Ősbudavárát, „Konstantinápoly Budapes-ten” elnevezéssel, a még fel nem töltött terület egyik ideiglenes szigetén, kis fahíddal, kabarékkal, minaretekkel, fényes kupolájú pavillonokkal. A vállalkozás kezdetben prosperált, ám nyár végén a szúnyogok elüldözték a vendégeket.

A terület fejlődése a XX. század elején

A századforduló táján a kerület fejlődését a Ferenc József híd indította el, és a Közmunkatanács segítette tovább; e testület a főváros ellenkezése dacára, saját pénzalapjából szélesítette és burkoltatta a Fehérvári – mai Bartók Béla – utat. E változások következtében immár Pest belterülete közvetlenül kapcsolódott a terület északkeleti sarkához. Az igazi városias beépítés először a mai Bartók Béla út, Gellért tér és Móricz Zsigmond körtér közötti szakaszán alakult ki. Tovább lendítette a fejlődést a kikötő létesítése, a kopaszi védgát mögött. A terület gyarapodásának a műszaki egyetem ide telepítése adta meg a döntő lökést. E döntés még 1899-ben született. Az egyetem építési munkálatai csak a XX. század első éveiben kezdődtek el.

Feltűnő a fejlődés egyenetlensége. A XX. század első évtizedében a térképről még hiányzik a Villányi út pontos vonala; környékén – főleg dél felé – mezőgazdasági hasznosítású, nagy telkek sora látható. Csak a Diószegi és a Karolina út találkozási kivétel. A mai Bartók Béla út külső szakaszát már 1910 előtt szabályozták, – akkor még Átlós út néven –, akárcsak az akkor Lenke utcának keresztelt Bocskai utat. Az első világháború előtt már kisebb központ alakult ki a Bartók Béla út végén, az Etele tér környékén. Érdekes módon, ekkor a Fehérvári út, Sárbogárdi úttól délre elterülő nyugati oldalán is szinte teljes hosszában kiosztott családi házas telkeket találunk. Csaknem üres még 1910 körül

is a Villányi út-Fehérvári út-Hamzsabégi út-Vincellér utca négyszöge – talán e terület mély fekvése miatt.

A Közmunkatanács és a főváros a századforduló után kezdte kialakítani a dél-budai ipari területet, a Fehérvári út és a Dunapart között. A terület ekkor átalakul. Az első világháború utánig fennmarad a Kőolaj Finomító gyár – immár „rég” néven –, de 1900 után eltűnik a Fehérvári út mellől a Budai Közvágóhíd és a téglagyár is. Felépítették ekkor viszont a Budafoki út mellett a dohánygyárat. Délebbre, a mai Hengermalom és Galvani utcák között a Hengermalom Társaság és a Röck István-féle Gépgyár Rt. telepei kerültek el. A Hengermalom utcától északra kisebb gázgyár is épült.

Úgy 1910 körül e terület beépített és üres területek, városias és falusias településrészek, kiépített utak és csak elvben kijelölt utcák laza halmaza volt. A fejlődés egyenetlensége a városvezetés bizonytalanságaira utal. A főváros lakossága a városeyesítést követő négy évtized alatt 270.000-ról (1870) 880.000-re (1910) nőtt, és ezen belül is a jobbpart gyarapodása 70.000-ról 162.000... A fővároshoz közvetlenül kapcsolódó települések még nagyobb ütemben növekedtek. A mai főváros területén az első világháború előtt már több mint egymillió ember élt.

Miközben a főváros és a Közmunkatanács a belterületek rendezésével, a csatorna- és az ivóvízhálózat kiépítésével volt elfoglalva, sem anyagi alapja, sem pedig szellemi energiája nem maradt a külterületek tudatos és következetes fejlesztéséhez. Inkább követték az eseményeket és alkalmazkodtak a meglévő adottságokhoz. A Közmunkatanács még a városeyesítés után kidolgozott (1876-os) négyzethálós utca-rendszerű szabályozási tervét sem tudták keresztül vinni. Közben azonban egyesek nagyvonalú terveket fundáltak ki, amelyek olykor évtizedeken át „lógtek a levegőben” a kerület felett. A lágymányosi vásárváros, az építendő újabb híd hídfője mellett létesítendő Fűvészkert ötlete éppen úgy nem valósult meg, ahogyan a Dunaparti széles főközlekedési út sem. A terület jelentősége későn ráébredő főváros 1913-as, nagyszabású, széles útvonalakat és nagy tereket ide álmodó rendezési tervéből sem lett semmi.

Az első világháború hadi konjunktúrája éltette Albertfalván a Magyar Általános Gépgyár Rt. alapítását, a Jung Ágoston tervezte Magyar Repülőgépgyárat, – akkor közismertebb nevén az UFAG-ot (Ungarische Flugzeugfabrik A G) – Wittmann mérnök vezetésével. A gyár nagy telepe a Fehérvári útig húzódott. A közeli Duna lehetővé tette vízirepülőgépek kiszolgálását is. A Lohner-, majd Brandenburg-típusokat gyártó üzem a világháború végére a monarchia legnagyobb repülőgépgyárává nőtte ki magát, állandó munkáslétszáma meghaladta az 1800-at. Az UFAG-ot az 1919 utáni korlátozások majd a békeszerződés teljes repülőgép-építési tilalma tette tönkre.

A terület rendezése a két világháború között

A két világháború között a terület erőteljes ütemben épült be. Az építkezéseket nem előzte meg nagyvonalú városrendezési terv és művelet; a meglévőhöz való igazodás, az előző korszak kijelölt keretek kitöltésének szándéka a két világháború közötti városépítés jellemzője volt. A városrendezés ekkoriban és itt csak annyiban volt tendenciózus, hogy a belterületen a lakás-építést engedték meg, innen a gyárakat kitelepítették, illetve a Fehérvári út külső szakaszára koncentrálták. A belterületen csak a Budafoki úti dohánygyár maradt meg.

Az építkezések követték a rendezett út- víz- és csatornahálózat kiépítését. A főútvonalak mentén házadómentességgel gyorsították az építkezéseket. Sajnos, e házak általában még az 1914. évi Építési Szabályzat szerint készültek el, az első világháború előtti szemléletnek megfelelően, belsőudvaros formában. Csak a Bocskai úttól délre kezdtek lazább, keretes beépítésű együtteseket emelni, de már a harmincas évek végétől. A kerület főtere a Móricz Zsigmond körtér lett, – a térfalait alkotó épületek azonban csak a harmincas évek második felében készültek el. A belterületi és a peremvárosi településrészekkel ellentétben meglepő, hogy e kerület mennyire nélkülözte a középületeket és a középületekkel reprezentált valódi központot, fő tér, vagy fő útvonal formájában.

A mai XI. kerület 1930-ig a budai I. kerület része volt. Az 1930. évi XVIII. tc. közigazgatási változtatásai között elrendelte a túl nagy I. kerület felosztását. A XI. kerület adminisztratív okok miatt végül csak 1934-ben jöhetett létre.

A Székesfőváros a húszas években szociális okból több bérházat és kislakásos telepet építtetett a kerületben. Emellett szövetkezetbe tömörült magánépíttető is nagy együtteseket emeltek. A többnyire „Udvarnak” nevezett együttesek, keretes beépítésükkel, több telket magában foglaló épületükkel, a korabeli építő gyakorlathoz képest kedvezőbb beépítési és jobb lakási lehetőségeket kínáltak az építtetőknél. Egységes irányelvű beépítésre csak a második világháború idején került sor; a Kelenföld és Albertfalva határán fekvő OTI lakótelep iker- és sorházakkal épült.

A Budafoki és Fehérvári út menti ipartelepek építése 1918 utáni összeomlás utáni szerényebb keretek között folytatódott. A Budafoki út mellett működött a Felten és Guillaume Kábelgyár Rt telepe (60.), a Fehérvári út mellé települt a Gamma Finommechanikai és Optikai Rt. (81-85.), Standard Villamossági Gyár Rt és a Dunapart mellé települt a Kelenföldi Elektromos erőmű is. Bár forgalmában és méretében nem volt az említettekhez fogható, és városrendező erővel sem bírt, mint ipartörténeti emlék, említést érdemel a Csonka János autójavító műhelye, amelyből a Kismotor és Gépgyár Rt. fejlődött ki (Bartók Béla út 31.).

A főváros az 1930-as években döntötte el, hogy e területet miképp illessze bele Budapest fejlesztésébe. A megoldás körvonalai a Boráros téri – akkor Horthy Miklósról elnevezett, ma Petőfi névvel illetett – híd megépülte után kezdtek kialakulni. Az 1940. évi városfejlesztési program az Irinyi József utcától délre eső területet, a Duna partján vásárváros céljára jelölte ki. Itt kellett volna felépíteni az új nemzeti stadiont és sportpályát. A terület rendezésére 1940-ben pályázatot írtak ki.

A második világháború a belterületekhez képes viszonylag kevés kárt tett az a kerületben. Komolyabb károkat szenvedett a Kelenföldi pályaudvar környéke, mint esőrendű vasúti csomópont. 1945 után a terület a várost ért károk és Nagy-Budapest gondjai miatt

háttérbe szorult. Immár szó sem volt nagy léptékű fejlesztésről, sugárutakról, vásárról, stadionról. A kerület 1950 január 1-én nyerte el mai határait, nagy Budapest kialakítása során.

A környék nevezetesebb helyei és jellemző épületei

A Sziklakápolna. Természetes sziklaodúból és mesterséges üregekből kialakított barlang-szerű együttes. 1926 és 1931 között létesült, Weichinger Károly tervei alapján.

A Citadella. Kváderkövekből 1851-ben épült erőd, tervezője Emmanuel Zita osztrák tábornok, építője Kasselik Ferenc volt.

A Szent Gellért tér. A kerület egyik központja. Kialakításának oka a mai Szabadság híd és a hídfő. A híd építése óta tér Budapesten a Gellérthegytől délre eső térség keleti kapujának számít; amióta e terület elkezdett beépülni, így került be a pest-budai köztudatba is. A tér és a hozzá kapcsolódó mai Bartók Béla út és Budafoki út rendezése és telkeinek szabályozása, illetve kiosztása – a rendezetlen, vagy akkor feltöltött területeken – a XIX. század utolsó évtizedében zajlott le, lényegében „menet közben” a jelentkező építetői igények szerint. Mint annyi minden a város építése közben, ez is improvizáció volt. Készsültekor még alkotóik sem hittek abban, hogy itt valóban összefüggő városias település fog kialakulni – legalábbis a belátható jövőn belül. Annál is inkább nehezen hittek e folyamatban, mert a századfordulóra kialakult és hosszú időre valóban rögződött is a főváros fejlődésének fő iránya, délkelet-Pest (Kispest, Pestszentlőrinc... távolabb Monor és Vecsés) felé.

Rakpart. 1897-ben kezdődött el a Gellért Rakpart már 1884-ben tervezett kiépítése is. E munka csak az 1910-es években fejeződött be, az F. K. T. műszaki osztályának tervei és Pecz Ármin műkertész tervei alapján. Záróakkordja a Szent Gellért szobor elhelyezése volt, pályázat után – amelyet Bakos János F. K. T. műszaki osztályvezető és Francsek Imre nyert meg.

A *Szabadság híd*. Építését az 1893. évi XIV. tc. rendelte el. A híd tervezési megbízatását, pályázat után Feketeházy János nyerte el. A tervezés munkáiban több, később ismertté vált szerkezet- és hídtervező – Gállik István, Beke József... – vett részt. A hidat a Gärtner és Zsigmondy cégek, valamint az Államvasutak Gépgyára építették fel 1894-1896 között. E hidat is felrobbantották 1945-ben (január 16.). Szerkezete viszonylag kevésbé rongálódott meg; még sérülten is alkalmas volt azonban arra, hogy rá, dereglyék segítségével pontonhidat építsenek. E híd 1945 március 15-én már készen állott – de 1946 január 10-én elvitte a jégzajlás. Ez az esemény is gyorsított az építést; a Haviár Győző, Sávós Károly, Massányi Károly és Zimányi István tervei alapján újjáépített hidat már 1946 augusztus 20-án átadták a fogalomnak. A Szabadság nevet is ekkor kapta.

Gellért szálló (Szent Gellért tér 2.). Szecessziós-premopdern szállodaépület, Hegedűs Ármin, Sebestyén Artúr, Sterk Izidor tervei alapján épült fel 1910 és 1918 között. Az épület eredeti berendezése Herquet Rezső, Péter Sándor, majd Szablya-Frischauf Ferenc műve volt. A fürdőket és teraszaikat Bezerédi Gyula, Damkó József, Lányi Dezső, Ligeti Miklós, Pásztor János, Szentgyörgyi István, Telcs Ede, Zsákodi Csiszér János szobrászok alkotásai díszítik. Róth Miksa színes üveglakainak kartonjait Hende Vince készítette.

A Műegyetem

Ch épület. (1903-1909) Neoreneszánsz középület, tervezte Czigler Győző.

K” épület. (1903-1909) Eklektikus több udvaros nagy oktatási épület, tervezte Hauszmann Alajos.

Könyvtár. (1903-1909) Neogótikus, téglaburkolatos csarnoképület, tervezte Pecz Samu.

Mechanika. (1903-1909) Tagolt tömegű téglapépület, tervezte Pecz Samu.

BME Építőipari Laboratóriuma. (1976) Téglaburkolatos modern oktatási épület, tervezte Nagy Elemér.

Aerodinamikai Intézet (1936) Tervezője Kotsis Iván.

R-T-H épületek (1950-es évek) tervezők Rimanóczy Gyula (1903-1958) és Kleineisel János.

Geológia (1949) Tervező Janáky István.

E épület (1962-69) Tervezők Kisdi Pál és Perczel Dénes.

Villamoskari épület-együttes (1970-es évek) Tervezők Kisdi Pál és Perczel Dénes.

Budafoki út 9. (1908). Szecessziós bérház, tervező Bálint Zoltán és Jámbor Lajos.

Budafoki út 41. (1910-1911). Szecessziós bérház, tervező: Málnai Béla.

Budafoki út 51. (1909-1910). Szecessziós bérház, tervező: Málnai Béla.

Bercsényi u. 14. (1942). Modern bérház, tervező Weltz János.

Bartók Béla út 8. (1910). Premodern bérház, tervező Jánszky Béla.

Bartók Béla út 14. (1903). Átalakított szecessziós bérház, tervezők Vágó László és József.

Bartók Béla út 15. (1905. Szecessziós bérház, tervező Siegel Albin.

Egykori *budai Szt. Imre kollégium*, Bartók Béla út 17. (1915-16). Neoromán-eklektikus középület, tervező Aigner Sándor.

Bartók Béla út 21. (1906). Eklektikus bérház, tervező Hubert József.

Új Otthon Társasház Szövetkezet bérháza, Bartók Béla út 22.-Zenta u. 1-5.-Budafoki út 17/a-c.-Budafoki út 19. (1927). Ötemeletes, több előudvaros, tetőtéri műtermes tagolt együttes, tervező (id.) Fischer József.

Fővárosi Alkalmazottak Nemzeti Szövetsége bérháza, Bartók Béla út 30.-Bertalan Lajos u. 21. (1931-1932). Modern bérház-együttes, tervező Martonosi Baráth Lajos.

Bartók Béla út 31. (1907). Premodern bérház, tervező Fischer és Detoma

Bartók Béla út 33. (1906). Premodern bérház, tervező Fischer és Detoma

Bartók Béla út 40. (1898-99). Nemzeti-szecessziós bérház, tervező Lechner Ödön.

Bartók Béla út 49. (1912). Premodern bérház, tervező Fischer és Detoma

Bartók Béla út 50. (1914-15). Premodern bérház, tervező Málnai Béla

Móricz Zsigmond körtér 1. (1912). Premodern bérház, tervező Fischer és Detoma

Móricz Zsigmond körtér 2. (1912). Premodern bérház, tervező Fischer és Detoma

Móricz Zsigmond körtér

A kerület arculatát meghatározó tér és együttes. Az egykori Fehérvári – ma Bartók Béla – út kiszélesedéséből létrejövő tér tulajdonképpen spontán városfejlődés eredménye, amelyet a Közmunkatanács és a főváros tervezői bölcsen továbbfejlesztettek. A tér fokozatosan épült be. Északkeleti tömbjét, a mai Bartók Béla és Karinthy Frigyes út között Rainer Károly tervei szerint 1910-1912 között építették be. Délkeleti ívét valószínűleg Gregersen Hugó elképzelése alapján dolgozta ki a Közmunkatanács a harmincas évek elején. E térfal, építészetileg nem kiemelkedő, de részleteiben igényes – és ami a legfontosabb; teljesen egységes külső homlokzatú – épületekből áll;

6. (1936), tervező: Belloni Nándor

7. (1935), tervező: Wühl Géza

8. (1935), tervező: Belloni Nándor

9-10. (1934-1935), tervező: Gregersen Hugó

11-12. (1935), tervező Ginczler Hermann

13. (1935), tervező: Györgyi Dénes

és külön:

4. (1936), tervező: Sós Aladár

Tér közepén áll az egykori *Beszkárt* körgyűrűs alaprajzú *forgalmi épülete* (1942), tervező Schall József, díszkútja Szomor Lászlótól

Villányi út 4. (1907) Premodern bérház, tervező Fischer és Detoma

Wälder-villa, Himfy u. 2. (1928). Neobarokk villa, tervező: Wälder Gyula

Szent Imre templom, Villányi út (1936-1938). Összetett tömbű, neobarokk gimnázium, tervező: Wälder Gyula. Az épület homlokzatát díszítő szobrokat – Etienne Harding, (III.) Jenő pápa, Clairvaux-i Szent Bernát, Newminster-i Szent Róbert, illetőleg egyesek szerint Jenő pápa helyett Alberik apát – Damkó József és Markup Béla alkotta. Markup műve a homlokzatot ékesítő timpanonban a Madonna-dombormű is. Az épület műkö díszzeit és ornamentális díszítését Szabó Rezső Antal készítette.

A templom belső fa berendezését Pillmayer Ede készítette. A főoltár kettős képét mezőkövesdi Takács István festette, angyalszobrait Gách István faragta. A négy szobor – Szent Margit, Szent István, Szent László és Szent Erzsébet – Markup alkotása. A templom többi oltárdíszét Kontuly Béla, Molnár C. Pál, Orbán Antal, Takács István, Tóth Gyula, Ungváry Sándor, Varga Károly alkották.

Ciszterci gimnázium, Villányi út (1927-29), kéttornyú neobarokk templom, belül népies elemekkel is díszítve, tervező: Wälder Gyula

Bartók Béla út 62-64., egykori *Simplon mozi* (1934). Modern mozi és bérház, üveg zárterkéllysávossal és sarokvégződéssel, tervezők Preisich Gábor és Vadász Mihály.

Vincellér u. 47. (1970). Hatemeletes, mellvédsávokkal és műkö elemekkel tagolt modern épület, tervező: Kiss Imre.

Fehérvári úti iskola, Fehérvári út 16. (1910-12). Szecessziós-premodern iskolaépület, képzőművészeti díszítéssel, tervező: Sándy Gyula és Orbán Ferenc. Az iskolát itt Juhász

Árpád népies tárgyú freskóival Szódy Szilárd, Gárdos Aladár, Rákos Manó szobrai és domborművei díszítik. ékesítették.

Karinthy Frigyes út 22., Otthon Társasház Szövetkezetek bérháza (1928) Tagolt tömegű modern-eklektikus bérház-együttes, tervező Fischer József.

Irinyi József u. 31. egykori Gubernátor-ház (1941). Hétemeletes modern bérház, tervezők Árkay Bertalan és Vasváry Géza.

Irinyi József utcai kollégium (1982). Modern függönyfalas toronyház, tervezők: Finta József és Ivády Zoltán.

Egykori Agroterv székház, Budafoki út (1972). Hétemeletes alumínium-üveg homlokzatú épület, tervező Fodor László.

Kelenföldi Erőmű, Budafoki út 52. Összetett, modern ipari épületegyüttes. Építésének első üteme – I. Kazánház – 1913-1914 között zajlott, Reichl Kálmán tervei alapján. Az építkezés 1925-26-ban folytatódott, II. kazánházzal, amelyet Reichl tervezett, valamint a toronnyal, amely már Bierbauer Virgil alkotása. A III. Kazánház, a 300.000 voltos kapcsolóház és a kapcsolódó gépcsarnok, 1927-1933 között készült el, több ütemben, szintén Bierbauer tervei szerint.

Régi Lőportár. Budafoki út 78. „T”-alaprajzú, földszintes barokk épület, csehboltozatos födémmezőkkel.

A terület jellemzése

A terület az 1900 években épült be. Jellemző épülete az 1910 körül épült premodern bérház, amelyet a kései szecesszióra jellemző elemek – rátétek, domborművek – díszítenek. Építésük idején volt az építészet a leginkább gazdag és igényes; ez az „átlag-építészet” tervezésében és kivitelében egyaránt magas színvonalú. A terület épületei koruk

átlagát tükrözik; tipikusan a műegyetem és a jó levegő által odavonzott középosztálynak épültek. A kerület lakosságának összetétele el is tért a XX. század eleji belterületi átlagtól; értelmiségi kerület volt...

A terület második tipikus építési „rétege” az 1930-as évek kora. Ez a takarékos és korszerű szerkezetek, a higiénia, valamint a logikus lakás-alaprajzok kora. Az ekkoriban épült házak megjelenése nem olyan homogén, mint a századelő építészetéé; a neobarokk és a modern, valamint e kettő keveréke egyaránt előfordul benne.

Az egykori dohánygyár környékén nem de messzebb és a kerületre jellemzően előfordulnak itt népies nemzeti elemekkel ékesített épületek is, elsősorban Medgyaszay István alkotásai.

A területen 1945 után modern házak is épültek; jelenlétük azonban nem lett meghatározó.

Általánosságban megállapítható, hogy a Budafoki út környékére az igényes XX. század eleji építészet a jellemző; ez az építészet, színvonalával befolyásolta a későbbi építéseket is. A terület meghatározó együttese a Műegyetem, valamint a Kelenföldi erőmű.

A dohánygyártás korabeli jogi körülményei

A dohány egyike volt a régi világ legfontosabb élvezeti cikkeinek, és mint ilyen, kiemelten fontos adótárgy.

A dohányfogyasztás Európában a XVI. sz. végén terjedt el. Franciaország volt az első állam, mely a dohányfogyasztást megadóztatta. Az ott bevezetett dohányegyedáruságot a legtöbb európai ország követte; Ausztriában 1728-ban léptették életbe. Magyarországon 1848 előtt az osztrák kormányzat nem tudta bevezetni – holott többször megkísérelte. A dohánymonopoliumot csak az 1850. nov. 29. császári nyíltparancs hozta be.

A kiegyezés után a dohányforgalmazás kérdését az 1868. XIV. tc. rendezte. E törvény a korábbi gyakorlatot folytatta. Az 1875. XLVIII. tc. is fenntartotta a dohányforgalmazás állami monopóliumát. Az 1876. IV. tc. a saját használatra való dohánytermesztés utáni illetéket 100 %-kal felemelte. Ekkor a dohánytermesztés és forgalmazás ellenőrzésre szigorúbb intézkedéseket léptettek életbe.

Az 1887. XLIV. tc. a korábbinál szigorúbban szabályozta a dohánytermelést és forgalmazást. E törvény az eddig limitáltan létező saját használatra való termeszést megszüntette, a termelés engedélyezését szigorúbb feltételekhez kötötte, továbbá a dohány iparszerű gyártására szolgáló készülékek és szerszámok készítését, külföldről való behozatalát, áruba bocsátását, sőt puszta birtoklását is jövedéki kihágásnak minősítette. Ekkor a csempészet megakadályozásának kötelezettségét a közigazgatási és rendőri közegekre, sőt a szállító vállalatok közegeire is kiterjesztették.

Mivel az állam lényegében magáéhoz vonta a dohány gyártás és forgalmazás ellenőrzésének és szervezésének jogát, 1900 táján gondoskodnia kellett annak nagyüzemi megoldásáról. E törekvés indította el a korszerű dohánygyárak építését a XX. század elején.

Az épület története

A lágymányosinak nevezett dohánygyár (Budafoki út 59-63) 1908-1912 között épült fel, folyamatos építés során, egyetlen ütemben. Építtetője az akkori Kereskedelemügyi Minisztérium volt. Az együttes kapuépületből, üzemi épületből, raktárból és igazgatósági épületből áll, pavilonos formában és logikus udvaros rendszerben.

Az állami építkezéseknél meglehetősen szokatlan módon, sem a tervezést, sem a kivitelezést nem pályáztatták meg, vagyis ahogyan akkor mondták nem történt „árlejtés”. Ez a pályázat-nélküliség ritkaság volt az épület építésének korában; az akkori gyakorlat szerint az állam szinte valamennyi építkezésének tervezését és kivitelezését külön-külön megpályáztatta. Ez a bakterház-szintig mindenféle kis épületre is vonatkozott. Kivételt csak egyes dohányipari építések és a kampányszerűen épített nagy iskola-építkezések al-

kottak – a szűk határidők miatt –, valamint részben egyes hídépítkezések – a feladat speciális jellege miatt. Az árlejtéseket a Vállalkozók Lapjában tették közzé – és olykor egyebütt is.

Az is furcsa, hogy a minisztérium maga tervezetett dohánygyárakat. A legtöbb nagy állami intézmény – így a minisztériumok is – az első világháború előtt pályázat után kívülállókcal tervezetett, vagy – ritkábban – szerződéssel alkalmazott állandó külső tervezővel dolgoztatott (mint például a Vallás és Közoktatásügyi Minisztérium Baumgarten Sándorral).

Az is szokatlan, hogy egy ilyen léptékű és kvalitású elkészült épületről nem jelentek meg beszámolók napilapokban, vagy szakfolyóiratokban. E hallgatás valószínű oka az állami dohánymonopólium miatt általános utálat volt, amely kiterjedt az építőkre is. Csak az épület engedélyezésének tényét tették közzé az Építő Iparban és a Vállalkozók Lapjában. Engedélyszám 5517/1908 volt.

Az épületet Zobel Lajos tervezte és ő végezte el az épület statikai számításait is. Az épületeket Stahulják építőmester kivitelezte. Az építési dokumentációban megmaradt statikai tervek is Zobel Lajos írta alá. Talán ő – de valószínűbb, hogy más – tervezte a vasbeton szerkezeteket. A szerkezetek alakja és logikus rendszere szakértő és gyakorlott tervezőre utal, aki lehetett Zielinsky Szilárd, vagy valamelyik tanítványa, talán a Gut és Gergely cég. A tervek jó állapotban maradtak meg a fővárosi Központi Műszaki Nyilvántartó és Mérnöki Iroda Magasépítési Tervtárában.

A tervező a Kereskedelemügyi minisztérium magas rangú műszaki tisztviselője volt, miniszteri főtanácsos. Munkássága ismeretlen korunk építészettörténetei előtt. Csak azt tudjuk róla, hogy különféle dohányipari létesítményeket tervezett, többek között az ő műve a pécsi dohánygyár (1908-1910). Valószínűleg legalább részben az ő művei is a miskolci, fiumei, selmecebányai, vásárosnaményi, nagykárolyi, temesvári, szomolnoki sepsiszentgyörgyi, szepesbélai 1901-1914 közötti dohánygyári építkezések, többnyire raktárak, üzemi épületek, bővítések – vagy legalábbis részt vett ezek tervezésében. Szer-

kezetileg leginkább a temesvári vasbeton szerkezetű raktárépület áll közel a Budafoki úti együtteshez.

Zobel datált műve a Millenniumi Kiállítás fa szerkezetű Dohány Pavilonja, amelyet a Gregersen Guildbrand cég épített. Ez az a ritka épülete a kiállításnak amely ma is megvan; 1896 után szétszedték és a Bartóky József közbenjárására a zebegényi Ferencz József Szünidei Gyereklepre szállították, majd ott összerakták. Ma is ott áll a zebegényi János hegyen, magántulajdonban, lényegében eredeti állapotban, de egykori Ferenc József domborműve nélkül.

Tekintve a tervek kivitelének és az épületegyüttesnek egyformán meglepően magas építészeti színvonalát, a tervezés körülményeinek megítélése nem egyszerű kérdés. Lehetett Zobel kiemelkedő tehetség, akinek állami pozíciója nem tette lehetővé a civil életben való érvényesülést és csak dohányipari épületeket tervezhetett. Elvben nem zárható ki Zobel mögött egy esetleg háttérben dolgozó kiemelkedő tervező személye, valamint az sem, hogy Zobelnek ez egyszer „elsült a keze”, vagyis mintegy véletlenül alkotott ilyen egységes architektúrájú együttest. Tekintve azonban Zobel dohánygyári gyakorlatát, valamint azt, hogy a tervek nem hasonlítanak egyetlen jelentős kortárs másodkezes tervező – például Vágó József – rajzaihoz és felfogásához nem hasonlítanak, valószínűbbnek látszik Zobel saját szerzősége és ezen túl is tudatos alkotói hozzáállása. Ezt támasztja alá a tervek egyöntetűsége, és témában jártas tervezőre utaló jellege is. Tudomásul kell vennünk, hogy Zobel Lajos személyében a századelő elfeledett, de tehetséges építészét tisztelhetjük.

A kivitelező ismert vállalkozó, később Paulheim József társa.

Az épületegyüttes kisebb mértékben átalakították 1941-1942-ben, 1947-ben és 1963-ban. Az átalakítások technológiai és korrigáló jellegűek voltak azok az együttes alaprajzi rendszerét, szerkezetét és megjelenését nem érintették. Az épületen látszik, hogy a második világháború pusztításai is elkerülték. Az együttes déli részét a második világhá-

ború után részben lebontották. Az átalakítások tervezői a Dohány Jövedék Műszaki osztályának tagjai voltak, szintén műszaki tisztviselők.

Az épületek

Valamennyi épület téglafalás, részben vasbeton pilléres szerkezetű, monolit vasbeton födémekkel. Az épületek vakoltak, a falak mindenütt simák, díszek és tagozatok nélkül; az ablakok sem keretezettek. A homlokzati felületek csak lizénákkal és közöttük emeletek átfogó mészhomoktégla betétekkel tagoltak. Az ablakok felett hengerelt vas I-gerendás kiváltók helyezkednek el, rozettadíszekkel.

Valamennyi ház lapostetős. A fali lizénák a tető síkja felett posztamens-szerű csonka tömb-felépítményekben végződnek. Az épület bejárata igényes kovácsoltvas munka, kivitele és dróthálóbetétje miatt valószínűsíthetően a Forreider és Schiller cég munkája. Az egykori igazgatósági épület tető-mellvédkorlátjai, valamint a kerítés betétmezői is igényes kovácsoltvas-munkák; a tetőelemek tárcsabetét-jellegű díszek tipikusan az 1900-as évek bécsi építészetére utalnak. Az épület belsejében egyszerű kovácsoltvas lépcsőkorlátok is láthatók.

Az üzemi és raktári épületek a hosszfalak és a pillérek alatt az építés korában konvencionálisnak tekinthető sávalapos megoldással épültek. Valamennyi alaptömb alapozási síkja szokatlanul mély, csaknem mélyalapozás jellegű. E megoldásra a terület feltöltött mivolta miatt volt szükség, a teherbíró altalaj mélyen helyezkedett el. A felmenő szerkezetek körítőfalak – mint szélső teherviselő elemek – és alulbordás válltartós monolit vasbeton szerkezetek együtteseként készültek. Nem tudjuk, hogy a tartószerkezetek és a körítő falak ténylegesen hogyan kapcsolódnak egymáshoz, vagyis hogy az épület ténylegesen falazott és közte pillérváz, ahogyan a terv mutatja – avagy tiszta pillérváz rendszerű.

A raktárépület hosszú, háromhajós, négyemeletes épület, amelyhez technológiai okokból oldalt csatlakoznak a lépcsőházak. E lépcsőházi maguk nem egyformák; homlokzatok kelet felé az épület hossz tengelyéhez képest ferde vonalat képez.

Az épületek homlokzati kialakítása és részleteik koruk szecessziós és modern elemeinek keveréke. A szecesszió elemek forrása a kortárs bécsi, vagy az ezen hatás alatti közép-európai építészet volt. Miután azonban ezen épületek ipari céllal készültek, a tervezőnek nélkülöznie kellett a korszak szokásos épületdíszzeit. E szecessziós tagolású és kovacsoltvas elemekkel ékesített, ám szecessziós díszek nélküli ház így a korai modern építészet jeles alkotása lett – talán a tervező szándékától is függetlenül. Ez az a korszak, amely elvezetett Peter Behrens érett építészetéig, és az Alfeld an der Leine-i Fagus-művek példászerű ipari építészetéig (Walter Gropius és Adolf Meyer 1911)

A födém problémája

Az 1900-as évek elején terjedtek el a vasgerendákkal együtt dolgozó és immár – Hennebique nyomán – méretezett vasalású vasbeton lemezes födémek. E szerkezetek tulajdonképpen a korábban előszeretettel alkalmazott vasgerendás poroszsüveg boltozatos födémeket váltották fel. Míg a poroszsüveg boltozat vasgerendáit általában 1-1,2 m távolságban helyezték el egymástól – hogy sík mennyezet kialakítása esetén az ívcúcsban a vakolat ne legyen túl vastag – a vasgerendás vasbeton födém gerendáinak tengelytávja általában 2-2,5 m volt. Mivel általában igen vékony lemezeket alkalmaztak – tipikusan közelítették a szabvány által minimumként előírt 8 cm-hez – az ilyen födémekben repedések keletkeztek. E repedéseket a gerendák alatt átvezetett vasalással és pótvasalással igyekeztek elkerülni. Az 1900-as évek elejére kialakult az a – hibás – gyakorlat, amely a lemezek támaszközét a vasfelhajlítások közötti távolsággal számította azonosnak, vagyis a tényleges lemez-szélességnél kisebbnek tételezték fel.

Tudnunk kell azt is, hogy a századelő tervezői szerkezeteiket kéttámaszú tartóként számolták ki. Csak az első világháború utáni ínséges idők kényszerítették a tervezőket arra,

hogy a többtámaszúság előnyeit Ekkor már az ilyen szerkezetek szélső támaszait igyekeztek befogott formában kialakítani.

A fentiek figyelembe vételével e szerkezetet, mint minden korai vasbeton szerkezet, meg kell vizsgálni!

Javaslatok

Az épület jó állapotú és szokatlanul magas színvonalon és ritka egyöntetűséggel tükrözi kora építészetét. Alig maradt fenn e korszakból városba beépült ipari épületünk – változatlan formában. Megtartása – lehetőleg egységesen, együttesként, és változatlan formában – feltétlenül ajánlott. Ajánljuk felvételét a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal országosan védett épületeinek listájára is.

Az épület a nagy hagyományú Budapesti Műszaki Egyetem vonzáskörzetében, ráadásul az építészeti kulturális életben évtizedek óta szerepet játszó Bercsényi (építész) Kollégium közvetlen közelében áll. Külön előny az együttes jó megközelíthetősége, amely viszonylag csendes környezettel párosul. Szerencsés megoldás az együttes kissé elzárt belsőudvaros jellege is. Az épület mögötti terület akár több szintes garázs céljára is felhasználható. Javasoljuk az együttes felhasználását összetett kulturális és közéleti célokra, lehetőleg a műszaki egyetemhez kapcsolódóan.

Az egyes épületekbe települhetnek különféle funkciók. Ezek köre felölelheti az oktatáshoz kapcsolódó magánvállalkozásokat, az oktatást és az általános ismeretterjesztést kiegészítő kulturális intézményeket, valamint a posztgraduális képzés különféle formáit. Az együttes megjelenésének magas színvonala miatt ajánlott az együttes funkcióinak kapcsolása – akár konkrétan, akár jelképszerűen – az építészetéhez. Ajánlott az egész együttes egységes kezelése is.

A vázas, és belső terében szabadon variálható raktárépület igen alkalmas az építészet kapcsolódó tervtári és levéltári funkciók, valamint az ehhez kapcsolódó közönségforga-

lom ellátására. Mérlegelendő egységes dokumentációs központ kialakítása, akár kibővített funkciókkal is. A tervtárhoz logikusan kapcsolódhatna könyvtár, konferenciaterem és akár kiállító terem is. Egy ilyen együttest logikusan előtér, közlekedő, eü. helyiségek, büfé, irodák egészítenének ki. Amennyiben lehetőség lenne rá, mérlegelni lehetne az építészeti múzeum ezen együttesbe helyezését is. Az egyetem közelsége, a raktározás bővítésének lehetősége, egy esetleges konferenciaterem és a kiállítási lehetőségek megléte, valamint a közös kezeléssel járó megtakarítások egyaránt e megoldás mellett szólnak.

Az együttes – vagy valamely elemének – átalakítása gondos mérlegelés után történhet. Javasoljuk azon elv betartását, amely szerint az együttes külső megjelenése igazodjék a meglévő kialakult formákhoz, illetve az eredeti tervhez. Külső bővítés – akár csak épületgépészeti jelleggel – se történjen. Az egész együttes egyetlen egységként kezelendő. Színezés, nyílászárók tekintetében az egyes épületeknek igazodniuk kell egymáshoz.

Az épületek belsejében a törekedni kell a szerkezeti elemek megőrzésére és bemutatására. Itt azonban kialakíthatók kisebb és leválasztott terek és helyiségek – feltéve, hogy azok a szerkezeti rászterhez igazodnak. A raktárépület felső szintjén egységes tér – például konferenciaterem céljára – kialakítható, a tartószerkezet részleges bontása árán is. Felülvilágító elemek beépíthetők.

Az együttes lehetőleg az eredetit utánzó köztéri burkolatokkal látandó el. Helyes lenne, ha a közvilágítás formái stilizáltan igazodhatnak a XX. század elejéhez. tervezési feladat lehet az épület nyugati oldala melletti jelenlegi parkoló épülethez méltó kialakítása is.

Irodalom:

Építő Ipar 1895. 77.; 1908. 83.;

Vállalkozók Lapja 1895.3.5.; 1898.7.13., 1898.8.17.; 1898.11.9.; 1899.1.18.; 1899.6.28.; 1899. 8.30.; 1901.4.3.; 1901.5.15.; 1901.5.22.; 1901.5.29.; 1902. 9.17.; 1912. 5.1.; 1912. 7. 24.