

GULYÁSNÉ GÖMÖRI ANIKÓ

Száz évek az „Óbudai Gyártelep” megmaradt épületei

Budapest székesfőváros tanácsa a törvényhatósági bizottság 1909. július 7-i fölhatalmazása alapján megbízta Weiss Albertet az Óbudai gázgyár megtervezésével. A megbízás nemcsak az általános elrendezésre szólt, hanem a napi 250.000 köbméter teljesítő képességű első ütem valamennyi épülete részletes (1:100 léptékű) terveinek elkészítésére, a költségvetések és vállalati feltételek összeállítására, jövedelmezőségi számítások elvégzésére és részletes műszaki leírásokra. A tervezést Zürich–Schlierenben végezték, ahol Weiss külön tervezőirodát hozott létre. A hatalmas dokumentációból a tervek jó része fennmaradt, a leírások viszont nem. Azonban Weiss terve alapvető módosításokkal valósult csak meg.

A gáztermelés 1913 októberében indult el. Akkor a gázgyár a városképet meghatározó ipari együttes volt. Jelenleg néhány máig fennmaradó épületrésze memento.

Mai szemmel is csodálatra méltó teljesítmény az, hogy 1908-ben kiírnak egy nemzetközi pályázatot egy új gázgyár építésére,¹ majd a helyszínt kiválasztják, és 5 év múlva a gyárban megkezdődik a termelés. A nemzetközi pályázatot, a díjat egy svájci szakember, pontosabban Zürich gázgyárának igazgatója, ALBERT WEISS nyeri meg. Magyarországi pályafutása azonban nem volt zökkenőmentes. A terveit először elfogadják, majd alaposan megváltoztatják, sőt 1912-ben megbízását visszavonják.

A történet úgy kezdődött, hogy 1909. július 7-én Budapest székesfőváros tanácsa a törvényhatósági bizottság fölhatalmazása alapján megbízta WEISS ALBERTET az új fővárosi gázgyár megtervezésével. A megbízás nemcsak az általános elrendezésre szólt, hanem az első ütem valamennyi épülete részletes (1:100 léptékű) terveinek elkészítésére, a költségvetések és vállalati feltételek összeállítására, jövedelmezőségi számítások elvégzésére és részletes műszaki leírásokra is. A tervezésben BERNAUER IZIDOR és SCHÖN GYŐZŐ, a vasúti vágányzatában KAIN ALBERT közreműködését kötötték ki. A munkát fél év alatt kellett elvégezni, amiért 175.000 koronát fizetett volna a főváros, de csak abban az esetben, ha az általa kijelölt szakértő bizottság elfogadja a tervet.

A tervezést Zürich–Schlierenben végezték, ahol WEISS erre a munkára külön tervezőirodát hozott létre. Ennek létszámáról, tagjairól nem szólnak a magyar források. Bennük kizárólag WEISS neve szerepel. Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy jelentékeny létszámú csapatra volt szükség ahhoz, hogy a tervezet elkészülhessen. Bizonyosra vehető, hogy az építészeti terveket nem WEISS maga készítette, hiszen mellesleg igazgatta a zürichi gázgyárat. Az ő irányítása alatt a nála dolgozó építészekkel végeztette a munkát. Kiletük ismeretlen.

1909 októberében már készen voltak az általános elrendezési tervek, a felülvizsgáló bizottság a hó végén tárgyalta őket, és kis mérvű korrekciókról döntött. 1910 januárjában WEISS bő egyhónapos haladékot kért és kapott, végül csak áprilisban mutatta be a kész tervezetet. A felülvizsgáló bizottság április 20-21-én tárgyalta a 257 terv[lap]ból és 140 oldal műleírásból álló anyagot, elismerését nyilvánítva. A kivitellel kapcsolatban pedig megbízták a zürichi gázgyárigazgatót, hogy évi 25.000 korona díjazásért működjön közre műszaki tanácsadóként az általa tervezett gyár felépítésében.

A hatalmas dokumentációból a tervek jó része fennmaradt, a leírások azonban nem. A műszaki tartalomról így csak részleges ismereteink lehetnek, a tervek és a megvalósult épületek között viszont lehetséges a közvetlen összehasonlítás. Ebből megállapítható, hogy a telep általános elrendezése ekkorra már véglegesen kialakult, később csak a tisztviselői lakóházakat illetően változott.

Az elrendezést a Duna és a meglévő vasútvonal fekvése határozta meg. Mivel folyami szénszállítással is számoltak, a szénraktárak logikus helye a folyóparton volt, s azzal párhuzamosan (kb. északkelet–délnyugati hossz tengellyel) telepítették a további funkciókat, a technológia által diktált rendben. A terv jelentős jövőbeli terjeszkedéssel számolt.

Mivel viszonylag messze esett a város beépített területétől, a gyárat szinte önálló településnek tervezték: saját vasútállomással, vendéglővel, rendőrőrszobával és részben a kerítésen belül, részben azon kívül építendő (tisztviselői, illetve munkás-) lakóteleppel.

A WEISS tervein szereplő épületek megjelenésük szempontjából két csoportra oszthatók: egy részük egyszerű ipari épület, fémtartókkal erősített „*Fachwerk*” (fagerendás) falazattal, másik részük igényesebb, historizáló stílusjegyeket mutat. Ide tartozott volna az igazgatósági épület, a jóléti épületek és a lakóházak. Végül e két kategória között átmenetet jelentő, téglaburkolatos, de csak kevésbé díszített épületek, ilyen például az óraház. WEISS terve azonban csak módosításokkal valósult meg.

Az egyik ok, amely miatt át kellett dolgozni, az volt, amit a bíráló alkalmával KÁJLINGER MIHÁLY vízműigazgató (emellett a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet* aktuális elnöke) fejtett ki, s amit az építész zsűritagok minden lehető alkalommal képviseltek, hogy a nem üzemi célú épületeket tervezze hazai építész! Szóval nem WEISS személyével vagy tervével szemben volt kifogás, sőt BERNAUER és SCHÖN kijelentették, hogy a maguk részéről a legteljesebb elismerésüket fejezik ki a WEISS tervekkel kapcsolatban, és együttműködésükről biztosították az igazgatót. De mindezt felülírta egy olyan általános elv, melynek érvényesítését ekkor már évtizedek óta magának követelte a magyarországi építészársadalom. A meglepő az, hogy erre WEISS megbízásakor nem gondoltak az illetékesek. Mivel a bizottság méltányolta ezt a szempontot, az épületek többségét újra megtervezették REICHL KÁLMÁNNAL.

A másik, még fontosabb változtatás a gázgyártás technológiájával volt kapcsolatban, és csak a következő évben került rá sor. 1910 októberében írták ki a nyilvános nemzetközi pályázatot az óbudai gyár gázfejlesztő berendezésére. Ennek eredményeképpen HELTAI FERENC, a Fővárosi Gázművek vezérigazgatója 1911. június 22-én javaslatot tett a müncheni ferdekamrás kemencékkel építendő gázfejlesztő berendezésre, amely a barnaszén-generátor- telep létesítését is tartalmazta. Néhány hónap elteltével azonban, az időközben végzett kísérletek hatására módosított álláspontján, és a KOPPERS cég ajánlatának elfogadását javasolta, elsősorban azért, mert ez többszörösen kipróbált, ezért kisebb kockázattal járó technológia választását jelentette. Ezáltal WEISS tervezetének egyik fontos építészeti eleme kiesett, ugyanis a KOPPERS-féle ajánlat szerint „*a kemencék egyszerű vaslemez tetővel vannak ellátva; kemenceházak építésétől a tervezet eltekint.*” Tehát ez a típus anyagilag is előnyösebb volt.

WEISS kapcsolattartásában is probléma merült fel, ami eldöntötte visszahívását és végül feltette az i-re a pontot. Ez pedig a Budapest–Zürich távolságból adódó nehézség. Gőzvonattal Zürichből csak igen lassan, többszörös átszállással lehetett elérni Budapestet, a feladat tehát korántsem volt olyan egyszerű, mint manapság. 1912 elején visszavonták WEISS műszaki tanácsadói megbízását is, akinek így végleg megszakadt a kapcsolata az óbudai építkezéssel.

Hogy született ez a gyár, amely valósággal önálló város lett a városban? A megvalósításhoz vezető első gyakorlati lépés az építési terület megszerzése volt.

A Duna, a budai körvasút és az esztergomi vasútvonal által határolt, túlnyomórészt beépítetlen, 112.322 négyszögöles terület összesen 106 birtokrészből állt, ahol szántók, szőlők, kiskertek terültek el. Főleg kelet–nyugati irányú keskeny, hosszú parcellák alkották. A kisajátítást a fővárosi mérnöki hivatal készítette elő még 1909 nyarán. A tényleges építési tevékenység az után kezdődhetett meg, hogy a fővárosi közgyűlés 1910. június 23-án megszavazta a központi gázgyár általa-

nos költségvetését. A teljes beruházási összeg majdnem 42 millió koronát tett ki, ebből 3 milliót szántak a telkekre, 6,7 milliót alap-építményekre, kb. 6 milliót magas-építményekre, kb. 14 milliót gyári berendezésekre.

Az első építési feladat a parti védmű elkészítése volt, az addig árvízveszélynek kitett terület védelmére, majd a rakpartépítés és a feltöltés következett. Ezeket a munkálatokat ZSÁK HUGÓ irányította, és a BERGER és VIDA cég végezte. 1911-ben megkezdődött a vasúti berendezések és vágányok építése is. A munkák zöme 1912-re esett. Az első félévben befejeződött a partépítés, elkészült a műhely- és raktárépület, az óra- és nyomásszabályozó ház, továbbá a vasúti magas-épületek. Ebben az évben adták vállalatba az üzemi berendezések legnagyobb részét; a befogadásukra szolgáló épületeknek (szárasztisztító, nedvestisztító, kazánház, kompresszorház, villamos központ, kísérleti gázgyár és laboratórium) az év végéig el kellett készülniük, továbbá befejeződtek a munkásjóléti épület, a rendőrlaktanya és mentőállomás befogadására szánt épület kivitelezési munkái is.

Az egész program kezdeményezője, irányítója HELTAI vezérigazgató volt, aki nem mérnök, hanem jogász végzettségű közgazdasági újságíró volt. Sokat betegeskedett, azonban külföldi gyógykezelése idején is kézben tartotta az ügyeket. 1913-ban főpolgármesterré választották, akár Budapest KARL LUEGER-e is lehetett volna, ha el nem viszi 52 évesen korai halála, a gyár megindítása előtt két hónappal. Addigi helyettese, RIPKA FERENC követte a vállalat élén. Az építkezés tényleges irányítását SCHÖN GYÖZŐ végezte építésvezető főmérnökként, mellette BERNAUER IZIDOR volt a másik kulcsfigura. A magas építmények REICHL KÁLMÁNHOZ tartoztak (kivéve a munkáslakótelepet, amelyet ALMÁSI BALOGH LÓRÁNT tervezett és művezetett), a vasútépítést LUKÁCS LIPÓT dirigálta.

Valamennyi kiviteli munkára ajánlati versenytárgyalást tartottak, mégpedig nem a munkanemekre, hanem az egyes épületek összes építési munkáira. A gyári berendezésekre természetesen külön – nemzetközi – pályázatokat írtak ki.

Felvethető a kérdés, hogy a megépült gyár mennyiben tekinthető WEISS ALBERT szellemi alkotásának. A válasz összetett: a gázgyártáshoz gyökeresen eltérő technológiát választottak, ebben a tekintetben az ő terve kiindulópont volt, amelytől aztán eltértek.

A megváltozott körülmények miatt, (nevezetesen, hogy a Koppers-féle gázfejlesztő berendezés mellett döntöttek Heltaiék), a szénzállító berendezést is át kellett tervezni, kemenceház pedig nem is épült, így éppen a termelés módja és helyszíne különbözött leginkább a WEISS által elképzelttől.

A tisztítóházak, az óraház, az elektromos központ, a tartálycsoport és a gáztartók megoldása kisebb-nagyobb mértékben átalakult az alaptervhez képest: legkevésbé az óraház, mely lényegében WEISS terve szerint épült meg; a tartálycsoporton összességében nem jelentős, de a megjelenést némiképp módosító változtatásokat végeztek. WEISS zömökebb tartályokat tervezett, a tetőzet sem így épült meg, és az alapozásnál is voltak eltérések. A gáztartályok esetében a medence homlokfalának íves bordázata volt olyan markáns és a korabeli építéskritikus által a leginkább méltányolt motívum, amely az eredeti terven még nem szerepelt.

A termelési folyamathoz kevésbé szorosan kapcsoló többi magas építmény – az igazgatósági és a jóléti épület, műhely, vízmű – REICHL KÁLMÁN terve alapján készült. Jellemző tervein a síkjellegű homlokzatok mértani mintázatában a vörös és sárga nyerstégla váltakozása. REICHL gépészmérnöknek indult, de közben HOLLÓSY SIMON tanítványaként festett, majd átiratkozott az építészkarra és ott szerzett diplomát 1910-ben. A festészetet nem hagyta abba. Münchenben tanult, hosszabb időt töltött Olaszországban és Párizsban. Járt a nagybányai művésztelepre, bár nem lehetett jelentős festő, mert RÉTI ISTVÁN „*A nagybányai művésztelep*” című könyvében a festők névsora alatt nevét nem találjuk. 1900-tól egy-egy képe szerepelt a Múcsarnok, illetve a Nemzeti Szalon kiállításain. „*Délelőtt*” című művét raktárban őrizi a Nemzeti Galéria. 1908-1916 között a Fővárosi Iparrajziskolán az építészet és a vízfestés tanára volt. Annyi bizonyos, hogy REICHL építészként ismertebb személyiség. A gázgyári munkával párhuzamosan tervezte a Kelenföldi Hőerőmű gyűjtését.

Visszatérve WEISSHEZ, bizonyos vonatkozásban mégis REICHL társszerzőjének tekinthető. Nemcsak azért, mert WEISS terve nyilvánvalóan befolyásolta REICHLT, még akkor is, ha a homlokzati architektúrát másképpen kivitelezte, de az egész telep helyszínrajzi elrendezésén nem változtattak. REICHL az együttest nem tervezte újra, csak az egyes elemeket – így a beépítés módja, ritmusa, tömeghatása alig változott WEISS tervéhez képest. Más a helyzet a lakótelepek esetében, mert ott figyelmen kívül hagyták WEISS tervét, azok teljes egészükben ALMÁSI BALOGH, illetve REICHL művének tekinthetők. Azonban a gyártelep egésze – mint építészeti együttes – minden módosítás ellenére WEISS elgondolása szerint valósult meg, városépítészeti alkotásként az ő nevéhez köthető.

Az építkezés, berendezés és szerelés 1913 őszére fejeződött be, október 16-án üzembe helyezték a gyárat, erről a Magyar Hírlap azonnal tudósítást közölt, két nappal később megindult a gázszolgáltatás.

FELHASZNÁLT FORRÁSOK ÉS IRODALOM

1. *Heuffel Adolf* középítési igazgató előterjesztése az építendő városi gázgyár terveire való pályázat kiírása iránt. Budapest Székesfőváros Házinyomdája, 1908.
2. Budapest Székesfőváros Gázművei. Budapest székesfőváros törvényhatósági bizottsága és tanácsa tagjainak az óbudai gázgyár ünnepélyes bemutatása alkalmából. Budapest, 1914. június 15. 24.
3. *Vadas Ferenc – Győr Attila*: Az Óbudai gázgyár és lakótelep. Budapest, 2005. 6-9. *Dr. Gulyásné Gömöri Anikó*.- *Dr. Balogh András – Vadas Ferenc*: Az Óbudai Gázgyár története. Fővárosi Gázművek Rt. Budapest, 2004. 30.
4. *Heltai Ferenc dr.* vezérigazgató jelentése: A központi gázmű építése. Fővárosi Közlöny, 1912. október 22.
5. *Dr. Gulyásné Gömöri Anikó-Dr. Balogh András-Vadas Ferenc*: I.m. 78.
6. Budapest Székesfőváros Gázművei. Budapest, 1914. június 15. 48.
7. *Dr. Gulyásné Gömöri Anikó-Dr. Balogh András-Vadas Ferenc*: I.m. 80.
8. Uo. 89-90.

A szerző elérhetősége:

Dr. Gulyás Péterné Gömöri Anikó

e-mail: gulyasne aniko@gmail.com