

Újbuda értékei **3.**

Rejtőzködő értékeink

Rejtőzködő értékeink

Tisztelt Újbudai Polgárok!

Lehet szép egy iparepület? Eldöntendő a kérdés. Sokak szerint igen, mások szerint nem. Újbuda értékeit bemutató füzet sorozatunk harmadik füzete kerületünk történetének olyan fejezetét foglalja össze, melyek csak kevesek számára ismertek, de reméltem közérdeklődésre tarthatnak számot. A mai XI. kerület területén mind a közlekedés-történet, mind az ipartörténet szempontjából is a városrészkezeletet meghatározó folyamatok zajlottak le. Ezekbe enged betekintést jelen kiadványunk.

Amellett, hogy Budapest egyik legzöldebb kerületében élünk, ezek a létesítmények, üzemek rendkívül fontos elemei a város-történetnek. Mára már elmondhatjuk, hogy városrészünket és természeti környezetünket szennyező létesítmények nem működnek Újbudán. A már ipartörténeti emlékek és történetek megismerését azonban fontosnak tartom.

Ajánlom ezt a füzetet a felnővekvő generációknak, illetve azoknak, akiknek személyes emléküik kötődik hozzájuk. Aki nem gondolta volna, hogy a Szabadság híd melőli menetrendszerű hidroplan szállított utasokat Bécsbe, olvasza el ezt a füzetet!

Dr. Hoffmann Tamás

Újbuda polgármestere

A „bajjós tartalmú” barokk löportár

Újbuda legrégibb ipari jellegű épületei a katonasághoz a háborúkhöz kapcsolódtak. A mai Szerémi és Galvani utak sarkán álló, 1770-es években felépített löportár épületét a nép sokáig „puskaporos dom” néven emlegette. Elhelyezése az egykori földabroszokra, azaz térképekre nézve tökéletesen érthető, ugyanis a 20. század elejéig a semmi közepén állt. Körülötte mezőgazdasági területek, felhagyott szőlők terültek el, ami határozott előny, hiszen az ilyen létesítmények olykor előszeretettel robbantak fel. A bécsi hadiügy mérnökei emlékeztek arra, hogy 1686-ban a keresztény seregek elsősorban amiatt tudták felszabadítani Buda várát a török uralom alól, mert telbe találták a mostani palota várhelyén lévő löporraktárt. A tervezők a vízvezetésre is gondoltak: az akkor még mocsaras területen mesterséges dombot építettek, erre húzták fel az épületet. Kerek, kőből rakott őrtornyaik miatt az épület valódi ódon várkastély képét öltötte.

Az épület egészen 1945-ig eredeti formájában és funkciójában létezett. A környéken megjelentek az első lakóházak, lakók pedig aggodalommal tekintettek a bajjós tartalmú „várta”, szorgalmazva lebontását. Erre szerencsére nem került sor – mint ahogy sajnos felújítására sem.

1949-ben műemlékké nyilvánították, elsőnek a XI. kerület épületei közül. A Beton és Vasbetonipari Művek által körülfélt épülettel a vállalat sokáig nem tudott mit kezdeni. A baglyok hamar birtokba vették az egerektől hemzszegő löportárt, garantálva a biológiai egyensúlyt, ezért a munkások csak bagolyvárnak titulálták. Végül – jobb híján – a dolgozók „jóléti ellátása” keretében mozt rendeztek be benne. Pfanni Egon építész helyreállítási tervéből semmi sem lett. 1986-ban a tető leégett (ezt később műemlékvédelmi szempontok szerint helyreállították), a mozt megszünt.

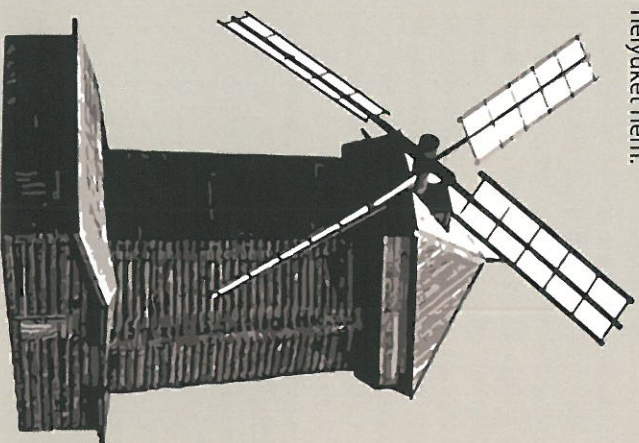


Egyszer volt egy szélmalom

Szintén hadiesemény folytán alakult ki a Gellért-hegy mai utcaraja. 1686-ban Buda ostromakor a török had délről is támadt. A keresztény had ellenük a Gellért-hegyen épített kiágyúállásokat. A Villányi, a Közbőlkut, a Ménesi, a Somlói és részben a Kelenhegyi utak ezen állások nyomvonalain épültek ki. Buda bevétele után jöttek a szőlőművesek, a vincellérek, a prësház építő ácsok, a szerszámkészítő és javító kovácsok.

A bor egytizede adóként a városé lett, ezt részben a katonaság itta meg. Ezt a nedűt tárolni kellett valahol, így nagy pincészet épült ki a mai Alsóhegy utca és Avar utca sarka alatt valammivel, a vasúti alagút felett. A katonaságot azonban etetni is kellett. A Gellért-hegy oldalában állt néhány szélmalom. Helyüket nagyjából a Somlói, Hegyalja és Avar utcák összefutásánál kereshetjük. Felépítésük lényegében szüksegből történt, hiszen akkoriban a hegy dunai oldalán az életveszélyes sziklák alatt bajos volt közlekedni. Ezért a lovakkal vont birkákat a pesti oldalról húzták. A malmok tulajdonosai közül csak egy Born Ignác nevű tolnai vállalkozót ismerünk, aki 1870-ben vásárolt malmot. Tulajdonának nem sokáig örülhetett: a pesti oldal hatalmas, Soroksári úti malomsora, köszönhetően a szélcsendben is működő gőzhajtásnak, a Ganz Abrahám és Mechwart András

tökéletestette gépekből kikerrülő sokkal jobb lisztnek reménytelené tette a szélmalmok sorsát. Bezárták, és valamikor a 19. század végén elbontották őket. A gellért-hegyi malmok képi ábrázolása nem maradt fenn, ugyanakkor a budai dézsmalegyzék, vagyis a város által természetben szedett malomvármok jegyzéke megőrizte emléüket, bár pontos helyüket nem.



A városnak dézsmát fizető egykori malmokról korabeli képi dokumentáció nem lelhető fel. A képen látható malom illusztráció!

Hengermalom Budán

A kenyérnek szánt gabonát évszázadokon keresztül vízzel, széllel vagy állati erővel hajtott malmokban őrölték meg. A gőzgépek terjedésével a malomkő „nyugdíjba vonult”, helyét elfoglalták a hengerszéknek nevezett szerkezetek. Innen ered a Hengermalom utca neve is. Ezekben már nem kőből készült őrlőszerkezetek, hanem forgó, rovátkolt vashengerek aprították fel a gabonát de gondot okozott a hengerek gyors kopása. A problémát egy zseniális, eleinte lakatosinasként dolgozó mérnök, Mechwart András oldotta meg, a kéregöntésnek nevezett kohászati eljárás bevezetésével. Budapest részben ennek a találmánynak köszönhetően Európa második legnagyobb „malom fővárosává” vált. Alföld, Bácska és Bánát búzáját uszályok százai hordták a Dunán.

A legtöbb malmot a Soroksári út környékén építették fel a 19. század második felében, azonban a terület hamarosan elfogyott. Ezért a Pesti Hengermalom Rt. Újbudát szemelte ki telephelyül. A villámgyors építkezés nyomán 1909-ben megindult az első hengerszék, majd sorban a többi is. A gabonát hatalmas, egybeépített silókban tárolták, ahová emberi kéz érintése nélkül, elevátorszerkezettel jutott el a nyersanyag. A folyamatosan korszerűsített ipartelepét 1928-ban átvette az Első

Budapesti Gőzmalom Rt; ennek a tulajdonában volt 1948-ig, amikor Kelenföld, Albertfalva és Újbuda többi gyárával együtt államosították, Budai Malom néven. A privatizáció során átalakult Budai Malomipari Kft-vé, mely csődbe ment.





„A Goldberger”

Del-Buda ipartörténetének egyik siker-története a kelenföldi Goldberger gyár volt. Az 1784-től a magyar textíliagyártás történetében szereplő híres iparfejlesztő családnak az obudai központi üzemi mellett kelenföldön is volt üzeme. Meghozza nem akármilyen: Magyarország legnagobb seymfónó- és szövőgyára. A család eleinte csak lektésteessel foglalkozott. 1844-ben aktívan részt vettek a reformkor melán híres Országos Védegyelet Egyesület és a Gyáralapító Társaság megalapításában. Az első világháború komoly fellendülést hozott, hiszen kellett a baktaruha a frontokra. A béke elkövetkezével azonban a cég csaknem tönkrement. Goldberger Leó azonban az előremenküldést választotta, és új gyár építését határozta el. 1923-ban svájci tőkeinjekcióval sikerült megalapítania a WESFAG vállalatot. Helyszínként eleinte Obudát szemelték ki, de az Észak-budai borsos telekárak miatt Kelenföld mellett döntöttek. A Budafoki úton terült el egy 23 holdas, helyenként

kukoricával bevetett, elvértve bolgárkertészek által művelt, de többnyire parlagon heverő, ideális – mai szóval – zöldmezős beruházáshoz alkalmas telek. Egy textilüzem számára a jó és olcsó vízellátás létkérdés, emiatt a Duna közelsége is alapvető szempontnak számított. 1923. június 16-án kezdett pörögni az első főnőrső. A termékei, többnyire divatcikkek annyira kedveltek voltak, hogy 1924-ben már 720 szövőszéken termeltek, egyre többet termelt külföldre is. A gazdasági világválság az újbudai Goldberget is megviselte, de világválság ide, munkanélküliség oda, az udvarlók továbbra is lelkesen vásárolták szivük hölgyének a seymfónó és zsebkendőket. Pesten nem is számított igazi úri kisasszonynak az, aki nem a Bamberg-Parisiette vagy Goldsol márkákat használta. Az 1938-ban elkezdődött terület visszacsatolások hatására megszaporodott a vásárlóközönység, mely a gyárnak komoly felfutást hozott, hiszen vármhatáron belülrre került több millió

lakos. Ugyanakkor hamar jelentkezett a nyersanyag- és szénhiány, a Magyar Királyi Honvédség ugyanakkor egyre több seymfét igényelt az eltcérrnyők készítéséhez. A társaság 1941-ben egy egyszerű, ugyanakkor zseniális pótlanyag találmányt állt elő. A hulladéknak számító len szalma, lenkóc és kenderkóc keverékből az angol tengeri blokádnak köszönhetően számító pannutot tudták részben pótolni. A szintén hiányzó kenderet pedig csálánál helyettesítették. 1942. szeptember 9-én komoly légtámadás érte a gyárat, de más módon is súlyosan érintette a háború. 1943-tól megszünt a színyomott textilárúk készítése. A hadsereg ugyanis nemcsak a diplomomok harangját „vonultatta be”, hanem a textíliagyarak rézhengerreit is. Az ágyúlöszér- hüvelyek alapanyagának használták, annak ellenére, hogy a gyár hadüzemi minősítést kapott. A háború és a zsidóüldözések Goldberger Leó életében is tragikus fordulatot hoztak: a gyár tulajdonosát Mauthausenbe deportálták,

ahol 1945-ben meghalt. A háború után a többi üzemhez hasonlóan a Goldberger sem kerülhetett el az állomositást. 1948-tól Nemzeti Vállalatként működött, munkásigazgató vezetésével, aki természetesen semmihez sem értett, így a régi gyárvezetés egy része – akik túlélték a holokausztot – a helyén maradt. Az üzemet 1951-től levasztották Obudáról, és természetesen a név sem maradt. Az üzemet az „átkos múltra” emlékeztetett: innenől Kelenföldi Textilkombinátnak hívták. Természetesen megindult a munkaverseny is és a vállalati lap, a Henger egymás után „leplezte le” az „osztályidegen igazgatókat”, a fizetés a háború előttihez hasonlóan továbbra is képtelenül alacsony volt, csak a munkafegyelem lett sokkal rosszabb. Az üzemi sorsát – mint az egész magyar gyárparét – a rendszerváltás érintette a legsúlyosabban: a privatizáció itt sokkal többet rombolt, mint épített...

A Dorottya udvar

A Nagy Háború idején, 1916-ban a Monarchia K.u.K hadvezetése érezte a készletek véges fogysását. Lőszert volt még, élelem is, de az egyenruha és a bakancs igen-csak fogytán volt, ezért tartalékolni kellett, összegyűjteni mindent és amit lehet, megjavítani. Ehhez azonban hatalmas raktárak kellett, megfelelő munkaeerő, továbbá a kor legfőbb közlekedési eszköze, a vasút el tudja érni. Így született meg a ma Dorottya udvarként ismert ragyogó formatervezésű épület.

A történet azonban nem ennyire egyszerű, sőt: Gut Árpád és Gergely Jenő elkezdte ugyan a tervezést, az olasz hadifoglyok pedig a munkát (a magyar építőmunkások már rég a fronton voltak), ám jött a fegyverszünet, a tanácskoztársaság és Trianon azon rendelkezése, mely 35.000 főben korlátozta a Honvédség létszámát. A félkész épület így üres maradt, az államkassza szintúgy, így a telepet mai szóval privatizálták, és a Köztisztviselők Fogyasztási Szervezete kapta meg asztalosműhelynek, ahol főleg a határon túlról menekült

tisztviselők dolgoztak, gyakran éhbéért. A szervezetet vezetősége rájött arra, hogy a koldusszegény országban óriási a szappanhány. Mivel a szegény ember ruhamosszere a szappan volt, elkezdtek hát szappant főzni. A vállalkozás szinte azonnal megbukott, mert a szappanhoz szükséges zsiradékból is óriási hiány volt. Egy idő után úgy tetszett, rennde jön minden, a cég felvette a Titrán Vegyipari Művek nevet, de jött a világváltság és a gyár csödbe került, el kellett adni.

A második világháború alatt az üzemet bővítették és gyártottak mindent a pipereszappantól a gépszírig. Aztán államosítás következett Titrán Vegyipari Művek, majd Caola néven. Majd újabb privatizáció: egy amerikai befektetőcsoport létrehozta Dél-Buda egy újabb ékszerét Tima Zoltán építész jóvoltából.

Az egykori „hitekkások”

A valaha ott dolgozottakon kívül ki emlékszik még rá? Pedig az 1963-ban létesült Budapesti Híradástechnikai Gépgyár (BHG) Magyarország legjelentősebb elektronikus eszközök gyártó vállalata volt. Az egykori dolgozók a gyár neve alapján hívták magukat „hitekkásoknak”. Termékekkel szerte a szocialista táborban találkozhni lehetett.

A Fehérvári út és a Duna közti ipartelep egyik legjelentősebb vállalatának fénykorában, a hetvenes években 1600-nál több dolgozója volt. Több kisebb gyár és műhely összevonásával az egykori Vadásztöltény- Gyutacs- és Fémárugyár albertfalvai telepe lett a központ.

A vállalat csak rövid ideig volt önálló. A szocializmus átszervezési lázában először az Egyesült Magyar Gépgyár,

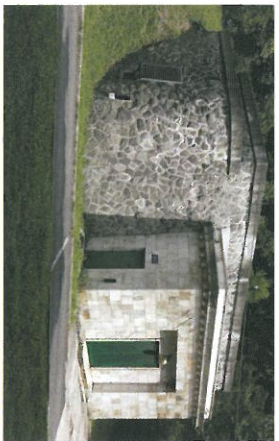
később pedig a Csepel Művek alá rendelték. Mint a legtöbb nagyüzem, a BHG is számos szociális intézményt hozott létre és üzemeltetett.

Társadalmi munkában építették a dolgozók a sporttelepet, a bölcsődét és óvodát is, melyek mára részben nem léteznek, részben önkormányzati tulajdonban vannak.

A gyár a Budapest Kelenföld-Komárom-Győr-HegyeshalomvonalbólKilágazvaiparvágányt is kapott, ami a Fővárosi Villamos Vasút kezelésében volt. Ez a szárnyvonal háború esetére 1939-től, a frissen felépült Horthy Miklós (a mai Petőfi) hídadal is összeköttesben volt arra az esetre, ha a Dél-i Összekötő Vasúti hidat lebombáznák. Ugyanez a vonal szolgálta ki a Budai Hengermalmot is.



Tengőer a Gellért-hegy alatt



fotó: Fővárosi Vízművek

A Gellért-hegy sziklai fölött a földtörténeti régmúltban valóban tenger hullámozott, de itt ma is van egy, ha tengernek nem is, de tónak bizvást nevezhető víztömeg: a Fővárosi Vízművek Zrt. Gellért-hegyi Víztározója. Budát és Pestet sokáig vízfordó munkások látták el az éltető elemmel.

Mátyás királynak a Disznófő-forrástól a Várig vezető csőrendszerét leszámítva az első vízvezetékek csak a 19. században épültek meg. A fejlesztés és ezzel szemben – az erőltetett iparosítás okán, az ötvenes évektől – a vízhiány is folyamatos volt. Még a nyolcvanas évek elején is meleg nyarakon gyakran volt vízkorlátozás és locsolási tilalom, sőt a magas házak 8.-10. emeletén egyáltalában nem volt víz. Ezen a helyzeten csak egy központi, hatalmas víztározó építése segít-

hetett. A helyszínül a Gellért-hegy keleti oldala tűnt ideálisnak. Magasan is volt, ahonnan szabad eséssel lehettett Budapest csaknem egész területére eljuttatni a vizet, beépítetlen is volt, ami az építkezés szempontjából fontos körülménynek számított, ráadásul szinte a város közepén helyezkedett el. Ráadásul 1904 óta a Kelenhegyi úton már működött egy tározó-medence, kiváló eredménnyel. Az építkezés, mely jó időre megbénította Hegyalja út forgalmát, 1974-ben kezdődött és 1980-ig tartott.

A kétszer negyven ezer köbméter vizet befogadó csarnokok tetejét egyenként 106 darab „gótikus” beton oszlop tartja. Félelmetes és egyben lenyűgöző érzés megállni a betekintő ablak előtt, és nézni a hatméteres víztömeget mögötte.

fotó: Fővárosi Vízművek

A „Szikla”

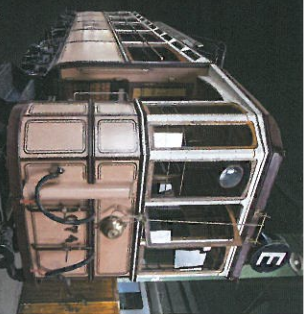
A Kis-Gellért-hegy kőomai más érdekességet is rejtene. Nem más ez, mint a „Szikla”. A második világháború előtt a repülőtechnika óriás fejlődésen ment keresztül. Alig egy évtized alatt a bombázó- és vadászgépek sebessége és repülési magassága a kétszeresére nőtt. A légvédelem igyekezett ezzel lépést tartani, azonban hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a légvédelmi tűzértség és az elhárító vadászgépek tevékenységét egy központból kell összehangolni. Ehhez pedig egy olyan katonai vezetési pont kell, amelyik a lehető legkevesebben kitéve a levegőből várható támadásoknak. A csendes, akkor még szinte lakatlan Csukló utca ideális helyszínnek

tűnt: távol esett a városról és az ipari területektől, így a felderítés vagy a véletlen bombatámadás esélye minimális volt; a több tízméteres szikla pedig megóvta az esetleg mégis bekövetkező bombázástól is. A terv 1938-ban született meg. A kivitelezés azonban csak a háborús években kezdődött meg.

Ez a helyi geológiai adottságokat és a meglévő borospincéket felhasználva az akkori Magyarországnak legnagyobb fedezéke lett. Budapest ostromáig, sőt az után is, a nemrégiben történt áthelyezésig innen irányították a honti légvédelmet. A lakus ebből sokat nem vehetett észre: a honvédség negyedkör alakú épületejótékonyan takarja az objektumot.



Kötőtpályám Dél-Budán



Az első villamosjárat 1889-es bemutatkozása előtt a tömegközlekedést a loval vont orni-busz jelentette. Nem sokára több villamos-busz jelent meg az utasok kegyelvéért, ez azonban a XIX. század végéig alig érintette Újbudát. A Budapest-Budafoék Helytérdeki Villamos Vasút csak 1899-ben indította el a Fehérvári úton első villamosát, eleinte a Gellert tér és Budafoék között, majd ezt meghosszabbították Nagytétényig és Török-bálintig. Az M7-es építése miatt ezt azonban felszámolták, így 1977 óta Kanaararéró a végállomás. A vonalat eredetileg elsősorban a peremtelepülések, így Albertfalva, Budafoék, Török-bálint, Budaörs lakosai használták, emiatt a megállók meglehetősen messze voltak egymástól. Ez érthető is, hiszen Újbuda csak az 1920-as években indult lendülétes fejlődésnek. Érdekes módon ekkortól a Gellert tériől a HEV-ek és a villamosok közös pályán közlekedtek. 1942-től a HEV-ek az akkori nevéen Horthy Miklós körterig jártak és a ma is méltán közkedvelt Gomba körül fordultak vissza. Ezen a vonalszakaszon csak 1941-ben tértek át a mai, „jobbra halts” közlekedésre. Addig a villamosok a bal végányon haladtak előre. A villamosok kiszolgálását két tároló- és javítótelep, úgynevezett kocsiszín vagy remiz végezte:

az 1912-ben épült, 17 vágányos kelenföldi, és az 1914-ben a Hoffer és Sorg cég által felhúzott jóval kisebb budafoeki, amit a villamos és a HEV közösen használt. A maga korában rendkívül korszerűnek számító épületegyüttes felett mára alaposan eljárt az idő, ráadásul a régi épületek sokkal hosszabb új, alacsonypadlós villamosok már nem is fogynak elférni benne. Amiatt a BKK évek óta tervezi egy új, modern épület felépítését, ami műszakilag kétségkívül indokolt, de a régi elbontásával egy keves, ódon emléktől kénytelen megválni a kerület. A rohamosan fejlődő Belső-Újbuda, a Szent Imre Herceg útja (ma Villányi út) mentén lassan kiépülő, átátáiban kis- és középpolgárok, hivatalkok által lakott terület megkövetelte, hogy a főúton villamosközlekedés legyen. Akadályt jelentett azonban, hogy a villamos tápláló egyenáramot nem lehetett gazdaságosan nagyobb távolságra szállítani. Így a Szent Imre Herceg útján muszáj volt egy áramátalakítót építeni, ahol a váltóáramot egyenfeszültséggé változtatják. Amíg ez meg nem épült, addig évekig az lovak vontatta omnibusz-dóccogott a Gellert-hegy tövében, nem keves zúgolóásra okot adva a helyieknek Budapest utolsó közforgalmi omnibusz-vonalán.

Az építésekor egyedülálló feszített vasbeton szerkezet



Az 1910-es évek elején a villamosnak új, az omnibuszt felváltó konkurense támadt: az autóbusz. Igazán komoly buszközlekedésről azonban csak a város villamossal el nem látható hegyvidékeinek benépesülése után lehetett beszélni. Gondot jelentett azonban, hogy a buszoknak megfelelő forgalmi telep híján nem volt hol „aludniuk”, és a szervizelés is nehezen ment. Ezért 1937-ben eldöntötték, hogy a gazdaságtalan kis telepeket felszámolják, és Pesten és Budán is újakat létesítenek. A pestinek a Szent Domonkos utcát, a budai helyszínéül a Hamszabégyi úti üres telket választották, tervezőnek pedig Padányi Gyulás Jenőt kérték fel, aki addig Magyarországon ismeretlen szerkezet-

tel, a feszített vasbetonnal oldotta meg a feladatot. Itt meg kell említeni a zseniális statikus, dr. Menyhárd István nevét is. A háborús évek alatti benzinhány miatt úgy döntött a Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (Beszkárt), hogy az akkor teljesen szokatlan formájúnak számító épületben inkább villamos-remizt rendeznek be. A vágányok helye néhol máig felfedezhető. Az ostrom idején megsérült épület 1948-ban visszakapta eredeti funkcióját, és a főváros legnagyobb autóbusz tároló és javító központja lett. A buszgarázs, mint a magyar funkcionális modern építést egyik pártalan alkotása mára ipari műemlék.



Újbuda Vasútállomás



A Kelenföld vasúti pályaudvar története 1861-ben kezdődött, amikor az osztrák tulajdonú Déli Vaspályatársaság megépítette Déli Indóházát (a mai Déli Pályaudvar), ahonnan a Balaton déli partja érintésével Fiumébe jártak a vonatok. Ahhoz azonban, hogy a vonatok a Déliből kifúhassak, a pályaudvarral egy időben meg kellett építeni a vasúti alagutat is. Ez a maga korában hatalmas műszaki alkotás volt. Egyrészt azért, mert 361 méter hosszú, ma is a leghosszabb magyarországi alagút, másrészt mert enyhe kanyart tesz meg, amelynek kijelölése akkor lenyűgöző mérnöki teljesítmény volt. Ekkoriban a kelenföldi indóház jelentéktelen épület volt, csak a vicinális vonatok futottak be. Neve ekkor még Újbuda állomás volt. Jelentősége 1877-ben, a Déli Összekötő Vasúti Híd megépültével nőtt hatalmasra.

Alendületesen fejlődő budapesti és vidéki ipar és kereskedelem három nagy

fővárosi vasúti elosztópontja, rendező-pályaudvara lett Ferencváros és Rákosszentimre mellett. Ekkor épült meglehetősen terjedelmes épülete is, mely már a MÁV szabvány-tervei szerint készült. Kelenföld szerepe 1945-ben ért véget, a Széna téri harcok nyomán ugyanis a Déli Pályaudvar rommá lett, a Déli Összekötő Vasúti Hidat felrobbantották, és a vonatok csak eddig jártak. A teherforgalom csak a híd 1946-os ideiglenes helyreállítása után indult el. Az épület leromlott műszaki állapota miatt a MÁV bontást fontolgatott, szerencsére azonban 2007-ben, a pályaudvar 125 éves fennállásakor műemléki védelmet nyert.

Az elfeledett sósfürdő

„... hol az ősz Gellert-hegynak emelkednek magas sziklafalai, a hegyektől félkör alakban körülvésett kelenföldi síkon fekszik az Erzsébet-sósfürdő. A hegyekről mosolygó szőlők, zöldellő erdők, a síkságról hűmes virágokkal ékes mezők tekintenek a telepére... gyönyörű villákkal, elegáns pásztorházakkal... A fürdőtelep központja a fürdőház. Disztes emeletes épület ez, az emeleten minden kényelemmel be rendezett vendégszobákkal, a földszinten 56 márvány-, cink és rézkádakkal.”

Gerlóczy és Hankó 1891-ben így írt e tájról. „A dolgozó magyar népnek épült itt gyógyfürdő, mások munkájából élő osztályok szórakozását és henyé életét szolgálta, ma azonban ez a kórház is a népe lett: azoké, akik veritékes munkájukkal felépítették.” Ez pedig a korabeli hírlapi tudósítás a mai Szent Imre, akkori Tétényi úti Korház átadásáról. Az itt akkoriban lévő kertészetek

terményei biztos megélhetést kínáltak a birtokosoknak, de az akkori budai városkötőn fizetendő vám meglehetősen borsos volt. Érthető hát, hogy a kórház mai telkét 1853-ban használó Schleichs Gyógygyógy is mindent megtett azért, hogy jövedelmét fokozza, így kútásással próbálkozott. Vízakasztási törekvéseit bővíztű forrás koronázta. Viszont a víz sós és epekeserű volt. Gazdálkodóinktól a legenda szerint 1853-at írva egy arra haladó katonatiszt inni kért tőle. Megmerítve ivóedényét a zóldséges legnagyobb meggyőződésére nem a kardjához kapott, hanem elismerően csettintett: „Ah, hát ez gyógyvíz!” Unger budai gyógyszerész 1854-ben véleményezte a Hildegard-forrás névre keresztelt vizlelőhelyet. A következő években fürdőt alakítottak ki a káposztásiskertek helyén. Hamar kiderült, hogy a glaubersót tartalmazó víz kiváló gyógyhatással rendelkezik, amit főleg a női bajokban szenvedők használhatnak jótékony eredménnyel.



A Budaörsi Repülőtér,

Kerületünk egyik legfontosabb műemléke

Kevesen tudják, hogy Újbudán három repülőtér is működött. Az egyik Albert-falván volt, ahol az első világháború alatt a legnagyobb magyarországi repülőgép építő üzem, a Magyar Repülőgépgyár Rt. működött. A gépek kipróbálására repülőteret építettek. Helyén ma az Abádi téri úgynevezett OTI-telep van. Osztrák tervek alapján hidroplánokat is készítettek. A Duna ideális próbaterp volt, mely az 1920-as években „repülőterként” funkcionált a Gellért téren. A Dunán a Szabadság híd mellett 1923-tól az Aeroexpress Rt. hat Junkers F-13 úszótalpas repülőgéppel indította meg Budapest-Bécs járatát, majd a gépek a Balaton felé is közlekedtek nyaranta. Postát szállítottak, reklámszórta, illetve Budapest feletti sétarepüléseket végeztek. A repülőik minden mo-

dern szerkezeti eleme – kárpitozás, teljesen fém szerkezet – ellenére a vállalkozás kezdeti lelkesedés ellenére becsődött. A legtöbb utas inkább a kényelmesebb, bár lassabb vonatot választotta. Erdékeség, hogy ha a repülő kődbe került, megfelelő navigációs műszerek híján kénytelen volt vizre szállni, és hajó módjára eljutni az osztrák fővárosba, ami az utazásnak nem túl gyors módja volt. A gyár és a szárazföldi reptér 1924. végével került felszámolásra. Az 1920-as évek végére a polgári légiforgalom ugrásszerű fejlődésnek indult. A kelet-nyugati járatok szempontjából Budapest elvben ideális helyen volt, a Balkánra, Törökországba és még messzebb induló európai gépeknek ugyanis itt lett volna a legjobb helyüzemanyagot felvenni. Ezért határoztaák

el egy új reptér létesítését a Budaörs és Budapest közti legelőre, amit addig gépek helyett leginkább birkák használtak. A mocsaras területet alacsony vezéssel lehetett vízmentesíteni.

1935-ben tették meg az első kapavágást. A valóban korszerű Borbíró és Králik mérnökök által tervezett felvételi épületet 1937-ben avatta fel Horthy István, a kormányzó nagyobbik fia, elismert pilóta. A reptér az 1938-ban újra felállított Honvéd Légierő egyik legfontosabb vadászki-képző bázisa lett. A budai családok kedvenc vasárnapi programja volt a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap gyakorló Búckerinek és a Légierő Fiat CR-30-as és 32-es vadászgépek kötelekreplésének megtekintése. A helyi kedvezőtlen időjárási viszonyok és a bővítés lehetőségeinek hiánya miatt 1938-39-től új repülőtér építését határozták el, és a választás Ferihegyre esett. A második világháború után a Budaörsi lett a főváros egyetlen nemzetközi légikikötője. 1950. május 1-re sike-



relt helyreállítani és megnyitni a Ferihegyi Repülőtérrel. A Budaörsi Repülőtér imméntől máig a mezőgazdasági, az utóbbi évtizedben pedig leginkább a sportrepülést szolgálja.

A felvevő épületet 2000-ben nyitváltották műemlékké. Meglepyzendő, hogy az óriás sorozatban gyártott Li-2-es utasszállító gép egyetlen magyarországi repülőképes példánya is itt „lakik”. Kedvéért a repülés rengeteg megszállottja látogatja meg a repülőtérrel, bel- és külföldről egyaránt.



Az 1914-ben befűtött kazánok

Budapest vezetése 1911-ben döntést hozott egy nagy, akkori szóval: erőtelep építéséről. A helyszínt gondosan választották ki. Ahhoz hogy egy erőmű gazdaságosan üzemeljen, két dolog kellett: szén és bőséges vízellátás. Ehhez pedig jó közlekedési kapcsolat is szükséges, valamint a magas károsanyag-kibocsátás (egyszerűen: éktelen füst) miatt a környék bennepesültégére, sőt még a szélirányra is tekintettel kell lenni. A kelenföldi téli világszínvonalú létesítményt mutattak.

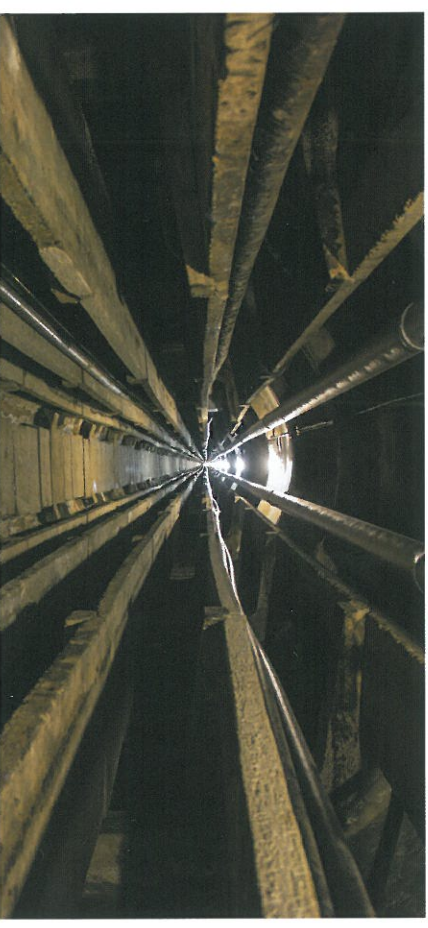
Nem dugattyús gőzgép, hanem turbinahajtotta a három fázisú, 50 Hz-es, 10 kV-os áramot termelő generátorokat. A szénét elégették a kazánokban, iparvágányon szállították, 1917-ben már napi 100-120 vagonnyit. A salakot vízzel, betoncsatornákon vitették ülepfőbe, aztán tovább újra csak vonattal. A tüzelőanyagot a vagonoktól a kazánokig szállítószalag vitte emberi kéz érintése nélkül, így elmaradt a fűrésztó és a por miatt egészségtelen talicskázás: „ügyelés történt arra, ... hogy a személynzet egésze szempontyárból kellemetlenséget ne okozzon.” A gazdaságosság érdekében a tatabányai szénmedence olcsó, de gyenge minőségű szénét rendelték meg, amit a háztartások erre alkalmatlan sparheltjében nemigen lehetett elégetni, sőt az addig Dunába öntött, a korábbi korszerűtlen erőművekben felhasználhatatlan porszénét is elégették a kazánokban.

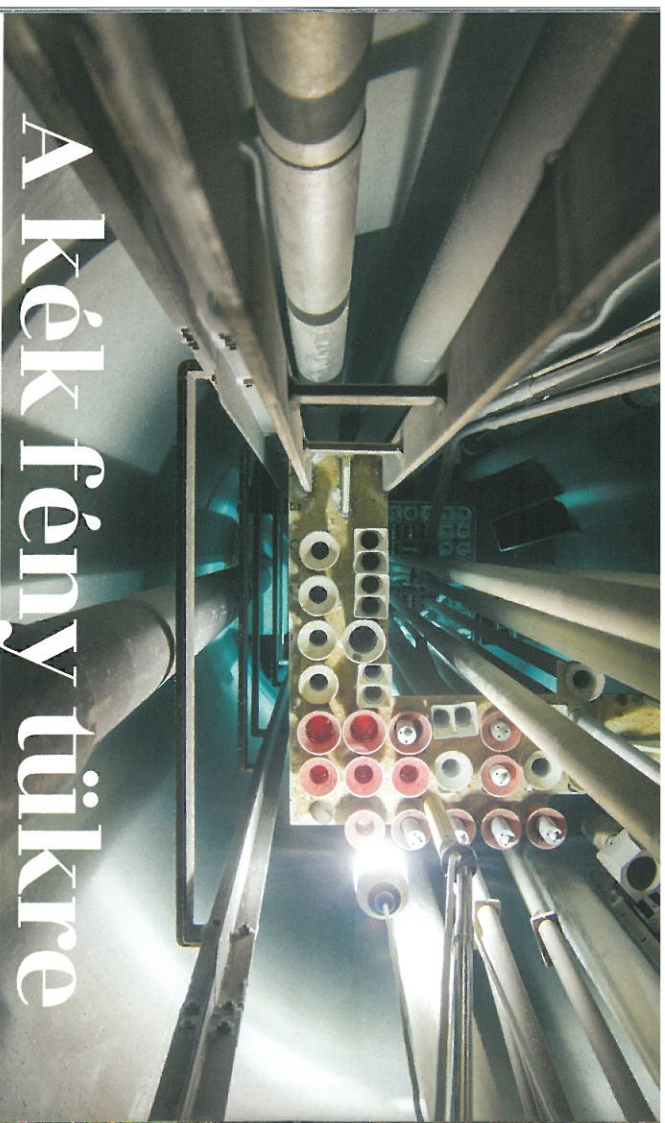
A szén folyamatos vizsgálatára még vegyszeti laboratóriumot is létesítettek. Az erőmű kazánjait 1914. július 8-án fűtötték be először, és a gépek forgogni kezdtek. Közben a korábbinál sokkal olcsóbb ár miatt úgy megnőtt a fogyasztás, hogy már 1917-ben újabb két kazánnal kellett bővíteni. A II. világháború alatt az erőmű nem sérült meg túlzottan.

Egyetlen esetben csapódottak be a területére a déli vasúti összekötő hídnak szánt amerikai bombák. A termelés 1947-re elérte az 1943-as szintet. A háború érdekes hozadéka az az alagút, melynek létét kevés újbudai lakos ismeri. A Duna alatt vezet át a kópasz-gát feől a pesti partra.

A katonai szakértők ismerték azokat az amerikai, német és olasz elképzeléseket, melyek szerint a jövőendő háború a levegőből is megnyerhető, és a magyar vasúti hálózat, benne a Duna-híd elsődleges célponttá fog válni, márpedig az erőmű erősáramú kábeljei azon át vezetettek. Ezért tervezték meg 1934-ben és építették meg 1940-1943. között az alagutat, ami szó szerint bombabiztos ötletnek tűnt. Az alagútban egy 10 kV-os elektromos kábel, és a MÁV kommunikációs

kábeljeit helyezték el. A hidakhoz hasonlóan a németek ezt is fel akarták robbantani, de Hármay Gaszton műszaki ezredes kiszedette a robbantó tölteteket, így csak a pesti oldalt tudták megsemmisíteni. A Duna azonnal előtörtte az alagutat, de a kábeljelek megmaradtak. A háború után újra használatba lehetett venni azokat. A Kelenföldi Erőmű sorsát a főváros 1950-es évekből erőltetett iparosítása változtatta meg újra. Világos volt, hogy ehhez hatalmas embertömeget kell elhelyezni. Ezért lakótelep-építésekéről döntöttek, és a gazdaságosabb központi fűtést választották. Ennek kiszolgálására az erőművet fűtőművé kellett átalakítani. Kelenföld áramtermelő szerepe azonban nem szűnt meg teljesen: 1993-ban még 50 MW-ot adott az országos hálózatra.





A kék fény tükrre

Az 1960-as évek végén, a '70-es évek elején „dübörgő” magyar nehéz- és könnyűipart úgy tervezték ellátni olcsó villamos energiával, hogy a lakossági fogyasztást lehetőleg ne kelljen korlátozni. Teljesen ez nem sikerült, hiszen ezt Budapesten, különösen Budán korlátozták az áramszünetek rendszerezése voltak. Az új technológia az atomenergia volt. Valahol azonban ki kellett képezni azokat a mérnököket és technikusokat, akik biztonságosan és nagy szaktudással képesek megbabonázni

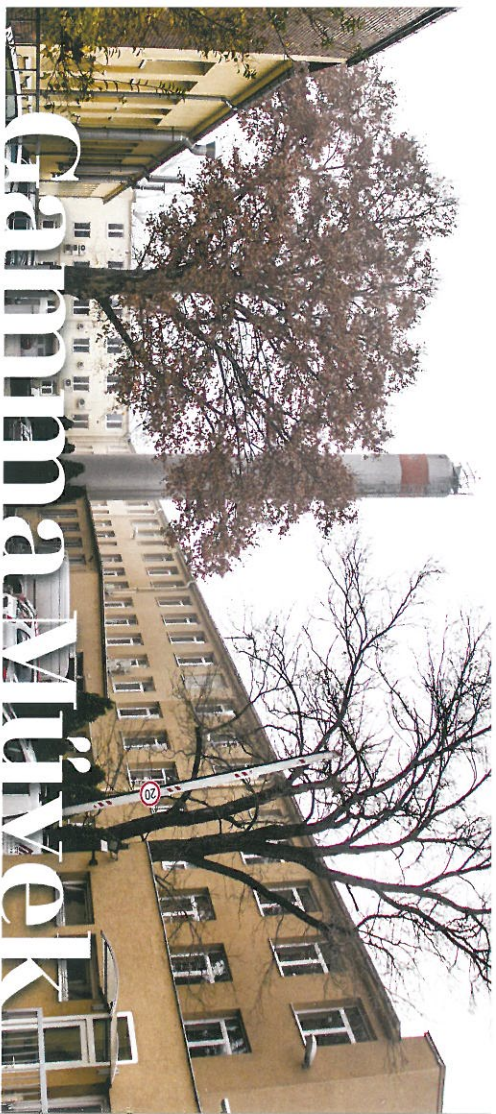
az akkor ismeretlen, mára teljesen megbízható technológiát. Így lett a magyar nukleáris technikai oktatás fellegvára a mai Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME). Fel kellett építeni egy olyan reaktort, ami hasznosítandó energiatermelésre nem, de oktatásra kiválóan alkalmas. Kézenfekvő volt a helyszín is: a magyar mérnök-, fizikus és más reálképzések fellegvára kerületünkben, a Szent Gellért tértől a Petőfi hídig terjedő egyetemi negyed volt. Vannak téves képzetek az atomreaktorokról. Talán furcsa, hogy egy atomreaktorról néhány méterre éljük mindennapjainkat, de elmondhatjuk: valószerűbb, hogy a fejünkre esik egy megglazult fél téglá, mint hogy sugárterhelést kapunk. Megjegyzendő, hogy a fizika törvényei szerint az emberiség által ősidők óta használt építőanyagokból: a téglából, az agyagból, a betonból nagyobb hátersugárzás származik, mint ebből a futurisztikus külsejű atomreaktorból. A reaktor máig a magyar és nemzetközi felsőokta-



tást szolgálja: 1971-es átadása óta évente több száz fizikus, mérnök, energetikus és orvos tanulhat a közvetlenül a reaktor melletti tanteremben, illetve a kutatóhelyeken. A külföldiek pedig messzire viszik a magyar tudomány híreit. És hogy veszélyes-e? A látogató a reaktor üzemelése közben is mintegy ötméternyi vízréteg alatt közelről nézheti meg a 30 kg tömegű dústott uránt, mely az ionmentesített vízzel leármylekoltan, tehát veszélytelenül

ragyogó kék fényt bocsát ki magából. Az arányokról: a paksi reaktor „kiscőcse”, a BME reaktora 100 kW teljesítményű, mely körülbelül tíz lakást láthatna el árammal – ha valamelyik háziasszonynak nem jutna eszébe bekapcsolni a villanytűzhezlyet a vasárnapi ebéd megfőzéséhez – de a központi hálózatba nem táplál áramot, Paks viszont az ország energia ellátásának 40%-át biztosítja.





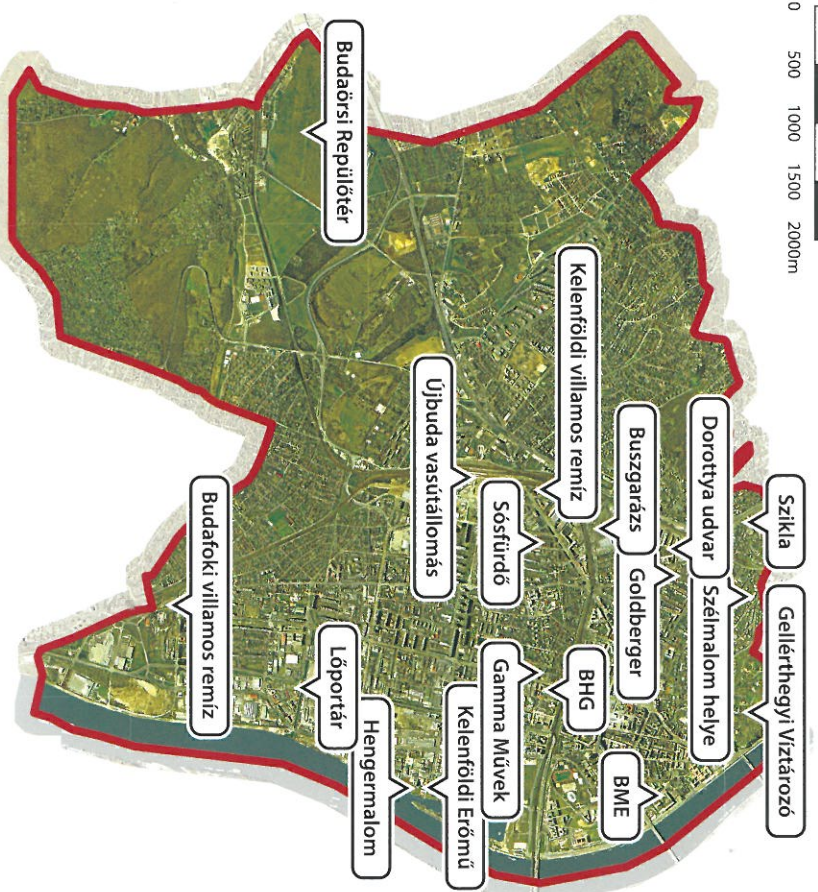
GAMMA MŰVEK

A magyar ipartörténet számos olyan vállalat-talált a 20. század során, mely találmányaival, termékeivel világhíre tett szert. Ilyen volt az 1924-ben felépült Fehérvári úti Gamma Műszaki Részvénytársaság. Az üzemet Braun Zsigmond kereskedő alapította László Arthur gépész- és Dreger Károly elektromérnökkel 1920-ban, felismerve a finommechanikai és optikai eszközökre való egyre fokozódó igényt. A céget később a Juhász fiúvételék meg, akik komoly szaktudással és kiváló gépekkel előállított ipari műszerekkel sikerrel vitték a vállalkozást. Eleinte főleg építészeti és gépészeti eszközöket készítettek: szinterzőket, teodolitokat. A két századmilliméter pontos ságu tolméromőket még a gépiparáról híres Németországban is előszeretettel vásárolták. A harmincas évektől a honvédség is felfigyelt a termékek minőségére. Ekkortól kezdtek el gyártani a Szabó féle légvédelmi készüléket, a precíziós mechanikai készülékeket és a Rezsnyy féle vasúti sebességmérőt. Remek piaci érzéküket mutatta, hogy földmérő műszerekből hatalmas raktárkészletet halmoztak fel. Számításuk bejött: hamarosan megkezdődött Budapest új geodéziai felmérése. Az igazí üzletet a Magyar Királyi Honvédség újrafegyverzése jelentette. A háborús időszak legértékesebb terméke a 6-10 km távolságra használható fénytelen. Éjjel az emberi szem

számára láthatatlan infravörös fényvel működött, így a rádióval ellentétben lehallgathatatlan volt. A másik „vívmány” a lövelemképző. Ez egy mechanikus számítógép. Feltehetőleg a lövelemeket, légvédelmi ágyúk magassági és oldalirányú adatait a tisztek kézzel, logaritmus táblákkal ki, ez azonban a repülőgépek sebességének és repülési magasságának a növekedésével már túl lassú módszer volt. Mire tüzet nyírhattak volna, a gépek régen messze jártak. Budapest ostroma után egy ideig szemüvegencsékét is gyártottak, majd megkezdődött a kiváló Duflex, Kinga, Pajtas fényképezőgépek gyártása. Mint minden száz főnél többet foglalkoztató üzemet, így a GAMMA-t is államosították és számos új termékkel jelentkeztek: a hatvanas évektől ipari automatikákat és nukleáris mérőműszereket is gyártottak, kooperációban a Központi Fizikai Kutatóintézettel. Az ötvenes években a fő profil a katonai műszerek készítése volt. Később még az olajkutatás sem volt idegen a cégtől. A GAMMA-s szakemberek és műszerek Szíriában is sikerrel dolgoztak. A vizsaszases az 1980-as évek elején kezdődött. Az elektronika rohamos elterjedésével a finommechanikai műszergyártás veszített jelentőségéből. A háborús pánik is elmúlt, így a néphadsereg egyre kevesebb megrendéssel jelentkezett...

A XI. kerület térképe

0 500 1000 1500 2000m



Impresszum

A kiadvány Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzata megbízásából készült:
1113 Budapest, Bocskai út 39-41.
www.ujbuda.hu

Felelős kiadó: dr. Hoffmann Tamás polgármester
Írta: dr. Hámosi Péter
Szerkesztette: Czére Zsolt
Grafikai tervezés és fotók: Barócsi Sándor
A kiadványt készítette: Artwizard Kft.

www.ujbuda.hu

