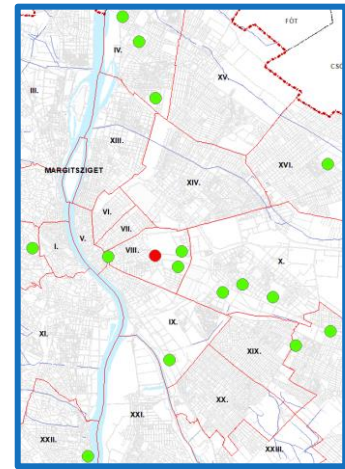


VIII. kerület

2.1.4. Budapest VIII. kerület, Baross utca 132.

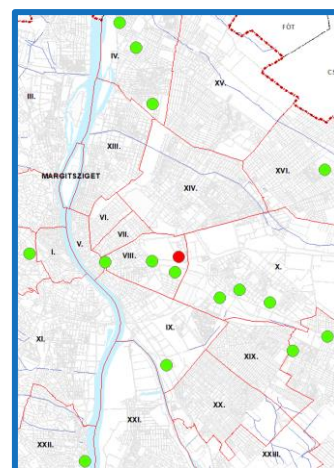
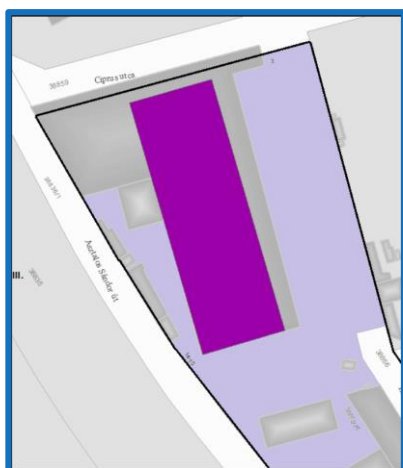
hrs.: 35397



A Baross kocsiszin 1889-ben készült el, építése ebben az évben az Orczy tér és Egyetem tér között közlekedő villamos-vonal átadásához köthető. A területen építészeti is jelentős épületegyüttes található, amely részben a XIX. század végére jellemző csarnoképületekből áll. A kocsiszin különlegessége, hogy napjainkban a BKV Zrt. zavarelhárító járműveit is itt találhatjuk. A kocsiszin három, a Baross utcai, a Fiumei úti és a Magdolna utcai telekhatárra települt csarnoképületei egyenként korának jellegzetes alkotásai, ezért építészeti értékeik alapján védelemre érdemesek, szerkezetiileg ipartörténeti jelentőségűek. A **Baross utca felől** feltáruló látványával építészeti meghatározó elem a téglalízenákkal öt részre osztott, szimmetrikus, oromfalas csarnok **(A)**, homlokzatát vakolt mezők jellemzik, a földszinten 5 szegmensív záródású nyílászáróval. A sarkok a téglarchitektúra hangsúlyosan kiemelt motívumai. A **Fiumei út mentén** felépült csarnok **(B)** a Fiumei út felőli telekhatárra épült, acél tetőszerkezetű, nyeregtetős, egyszintes épület. A tető fémlemezfedést kapott. Homlokzatait téglalízenák között szegmensív záródású nyílászárók és vakolt felületek feszes ritmusa jellemzi. Az épület - a fővárosi közlekedés szempontjából frekvenciált útvonal mellett – rendteremtő, fegyelmezett tömegével a Baross kocsiszin területének a jövőre nézve is karakteres építészeti lehatárolását adja. A Magdolna utcai és a Fiumei úti telekhatárra, azaz a sarokra épült a Baross Kocsiszin **Magdolna utca felőli** fejépülete **(C)**. Funkciója garázs, műhely és iroda. Az épület jelenlegi állapota az 1929-ben megtervezett bővítés és átépítés eredményeként alakult ki. Az öntöttvas oszlopokon nyugvó acélszerkezetű nyeregtetőkkel fedett csarnoképület lapostetős épületrésszel egészült ki, ezekben irodák és műhelyek találhatók. Az épület következetesen az eredeti téglarchitektúra jegyében bővült. Az épület jelenleg jól karbantartott homlokzataival sokatmondóan idézi fel a korszak ipari építészetét.

8.1.116.	Baross utca 132.. = Fiumei út = Magdolna utca = Dobozi utca	35397	Baross Kocsiszin
----------	--	-------	------------------





A Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. (BVVV) a Baross kocsiszin 1888-as megnyitása után 1912-ben a mai Sport utca és Brüll Alfréd utca sarkánál megépítette a Hungária Kocsiszínt. A kocsiszin életében a legfontosabb év a 2006-os volt: több éves előkészítés után a Combino villamosok beszerzésével párhuzamosan szinte az egész kocsiszin megújult. Átépítették a szerelőcsarnokokat, és a szükséges technológiai berendezések beszerelésre kerültek.

A csarnok a Hungária kocsiszin területén a Brüll Alfréd utcai főbejáraton át közelíthető meg. A területet nyugatról az Asztalos Sándor utca, és északról a Ciprus utca határolja. A telephely kb. 100 éves szerelőcsarnokának jellegzetes főtömege 15, egymás mellé sorolt nyeregtetős acélfedélszékkel fedett, a déli tetőfelületeken tetősíki felülvilágítókkal ellátott tömegkompozíció. A homlokzatra jellemző a századforduló karakteres téglarchitektúrája. Kéményre emlékeztető téglacsúcsmotívum díszíti az egységeket a 15 oromzat gerincének végpontjain, és a homlokzaton hasonló tégladíszítés jelöli ki a vágók helyét. A 15 egységből álló oromzatos sorolású homlokzat ismétlődő egységeit függőleges, és a tető hajlását követő téglasávok hangsúlyozzák, körbefogva a vakolt homlokzatmezőket, mezőnként két-két szegmensív záródású, téglaszemöldökű nyílászáróval. A településkép szempontjából karakteres megjelenésű, ugyanakkor fegyelmezett bájos, több mint 100 éves tömegkompozíció műszakilag jó állapotban van.

1964-ben, majd később is néhány újabb épületszárnyal bővült a csarnok. A csarnoképület - bővítmények nélküli - védetté nyilvánítását a városképben meghatározó szerepe és építészeti értékei indokolják.

8.1.117.	Brüll Alfréd utca 1. = Asztalos Sándor utca 14-15. = Ciprus utca 3.	38852/4	Hungária Kocsiszin
----------	---	---------	--------------------



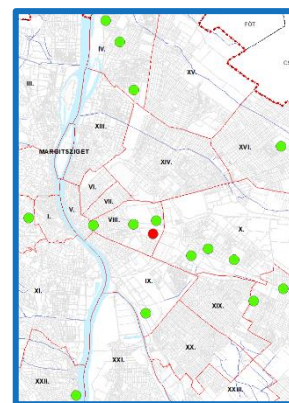
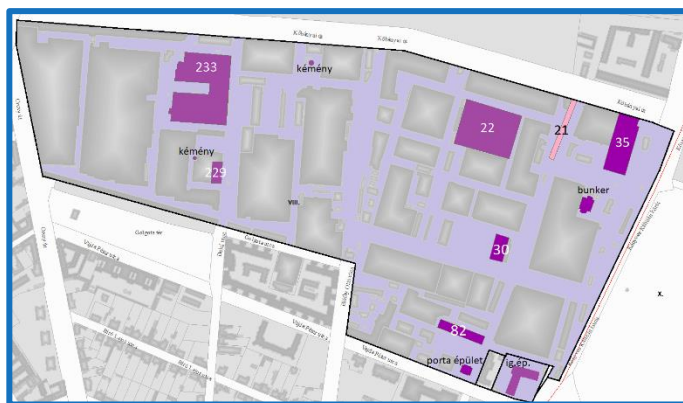


A Kőbányai út mentén (Nagy-Budapest 1950. évi létrehozását megelőzően Kőbánya, majd a Józsefváros területén) 1867-ben adták át a forgalomnak a magyar királyi vasút első pályaudvarát („Északi”, később Józsefvárosi pályaudvar), ami ettől kezdve 1885-ig a budapesti főpályaudvar volt. Ez indokolta, hogy a közelében – a Kőbányai út túloldalán – már 1868-ban magyar-belga vasúti gépgyártási cég jöjjön létre. Ennek csödjét követően és tulajdonjogát megszerezve, és a hasonló sorsra jutott magyar-svájci vagongyártó céggel egyesítve, 1870-ben jött létre a Magyar Királyi Államvasutak Gép- és Kocsigyára (1873-tól Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára, röviden: MÁV Gépgyár, 1925-től Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak, röviden: MÁVAG, 1949-től MÁVAG Mozdony- és Gépgyár). Első mozdonyát 1873-ban gyártotta, leghíresebb terméke pedig az 1924-től gyártott 424-es gőzmozdony volt.

A Kőbányai út szomszédos telkén a már Mechwart András vezérigazgatósága alatt működő Ganz és Társa Rt. 1880-ban megvásárolta az Első Magyar Gőzkocsigyár (más dokumentumokban Vagongyár) Rt. üzemét. Később ez lett az öt telephelyes nagyvállalattá fejlődött Ganz-cég központja. A század vége felé már modern, négy- és hattengelyű, forgóvázaz termeskocsik, étkező-, szalon- és hálókocsik, különböző uralkodói udvarok részére épített luxus vonatok kerültek ki az üzemből. 1925-ben kezdték a vasúti motorkocsik gyártását, a Jendrassik-féle diesel, és – a Ganz Villamossági Gyárral együttműködve – villamos meghajtással. Közben folyamatos volt a városi villamos, troli és fogaskerekű kocsik gyártása. Az 1950-es évekre a MÁVAG profiljának fő területe a vasúti gördülőanyag (mozdony) és gépek (szivattyúk, kompresszorok stb.), valamint híd, daru és egyéb vasszerkezetek gyártása volt, a Ganzé ugyancsak a vasúti gördülőanyag (motorkocsi, motorvonat és a kapcsolatos dieselmotor) és a vízgépek gyártása. A gyártási programok rokonsága, több egymásrautaltsága (pl. együttműködés a dieselelítésben) indokoltá tette összevonásukat. Amit elősegített területi összeforrottságuk is: a Kőbányai út páratlan oldalának mentén az Orczy út és a Szapáry utca között a MÁVAG, innen a Könyves Kálmán körútig a Ganz üzemei voltak. 1959 január 1-én történt egyesülésükkel, a Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár megalakulásával az ország akkori második legnagyobb gyára jött létre, húszezer dolgozóval, negyvenkét hektáros területén.

A megrendelések hiánya és az adósság növekedése miatt 1987 decemberében a Ganz-MÁVAG megszűnt, különböző privatizációs átalakulásokkal vagy három tucat gyáregységre bomlott, mára a terület több mint száz magántulajdonra oszlik. A néhány megmaradt ipari jellegű egység mellett már inkább a Kőbányai út páros oldala mentén húzódó kínai (józsefvárosi) piacon érdekelt kereskedők raktárainak, maguknak a kereskedőknek ad helyet, akik az utcafrontokon, sőt a hajdani üzemcsarnokokba épített földszintes házakban nyitottak üzleteket. A legnagyobb problémát az jelenti, hogy az épületek eladása előtt nem történt meg a területrendezés. Az átalakítások, hozzátoldások, elkerítések, tatarozások és elhanyagolások kuszasága szomorú látványúvá züllesztette a hajdan világszínvonalú gyárvárost. A terület rendezésére 2002-től indultak meg a törekvések.

A Ganz-MÁVAG termelési hagyományait néhány üzemcsarnokban a Ganz Holdingot alkotó Ganz Motor Kft. (vasúti járműkomponensek, dieselmotorok) és a Ganz Energetikai Gépgyártó Kft. (vízgépek, atomerőművi és olajipari berendezések) vitte tovább, ez utóbbinak a tulajdonosa mára az orosz Atomenergomasz csoport lett.



A **21. épület** a Kőbányai úti telekhatárra telepítve az egykori Ganz-MÁVAG területének északi részén található, és a Kőbányai út 5-ös kapuja felől közelíthető meg.

Az épület elnevezése – Fogolyház - az I. világháború idején kibontakozott hadiipari konjunktúrához tehető. A haditermelést kiszolgáló nehézipari termelés gyárai, azaz a hadiszolgáltatást folytató gyárak, vállalatok frontszolgálatra bevonultatott szakmunkásaik pótlása érdekében a katonasághoz fordulhattak, hogy az ilyen célra kialakított tartalékból, az ún. munkásgyűjtő keretekből kapjanak szakmunkásokat (olyanokat, akik munkára alkalmasak, de frontszolgálatra kevésbé). Mindezt megtehették azért, mert a hadigazdaság működésének egyik kulcskérdése volt a szükséges munkaerő- és szakember-állomány biztosítása. Mivel a munkaképes korú férfiak nagy részét besorozták, a munkaerőpiac nem tudta fedezni a munkaerő-szükségletet, így az államra várt a feladat, hogy kezelje a problémát. A kormány idevágó intézkedések egész sorát léptette életbe: hadiérdekből katonai szolgálat alóli felmentéseket engedélyezett; munkára kötelezett személyeket, s egy részüket katonai fegyelem alá helyezte, illetve munkahelyhez kötötte; népfőlkelő munkásosztásokat, majd később ún. munkásgyűjtő kereteket szervezett; hadifoglyokat, sőt internáltakat is vezényeltek munkára....

A kétemeletes épület a déli végén toronnyal épült, mintaasztalos műhelyek volta benne, amelyek az öntödét szolgálták ki. Később irodákat telepítettek ide, a toronyban víztartály volt. Jelenleg funkciója kereskedelem és raktározás.

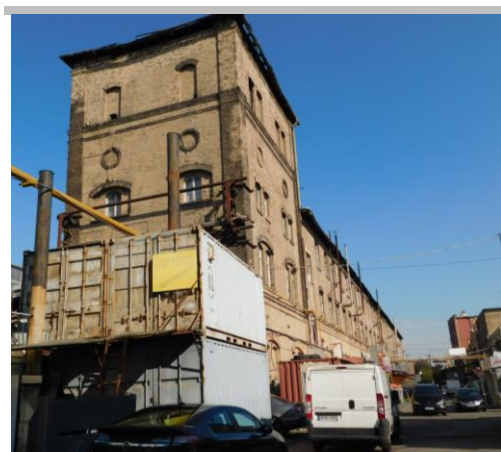
Az épület szerkezete: téglafalazatra ültetett acélgerendák közötti poroszszüveg boltozat. Az enyhe hajlású nyeregterítő héjalása jelenleg bitumenes lemez, és foltokban műanyag fólia.

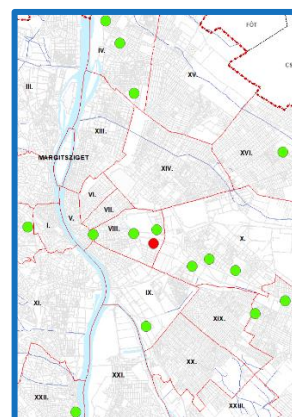
Homlokzatképzése: nyerstégla fal, a toronyban szegmensív záródású ablakkal, csakúgy, mint a kétemeletes hosszú szárny első emeletén.

Az épület északnyugati hosszomlokozatának északi végén félnyeregűtetős egyszintes bővítmény zavarja az eredeti épülettömeg érvényesülését.

A bővítmény nélküli épülettömeg a századforduló jellegzetes téglapírtészetének szép példája, ezért védelemre érdemes.

8.1.119.	Könyves Kálmán körút 76.	38599/3	egykori Ganz-MÁVAG, 21. épület, eredetileg Fogolvház
----------	--------------------------	---------	---





A **22. épület** az egykori Ganz-MÁVAG területének északi részén a Kőbányai úttal párhuzamos első ipartelepi úttól délre található. Megközelíthető a Kőbányai út 31-es kapu felől. Az épülettömb 5 épületrészből áll. Az épületegyüttes középső két csarnoka ipartörténeti jelentőségű, és védelemre érdemes.

1. Nyugati csarnok

Két keskeny kétemeletes betonhajóból áll. Közel négyzetes pillérhálós. Kétszer 9 mezős. A csarnok kétszintes és a nyugati hosszfal mentén két irányból egyenes lépcsőkarok vezetnek a második szintre. Szerkezete: vasbeton pillérváz, a vízszintes tartószerkezet feszítóműves vasbeton rácsos tartókból áll. Tetőszerkezetén közepén hernyó jellegű felülvilágító található.

2. Középső csarnok

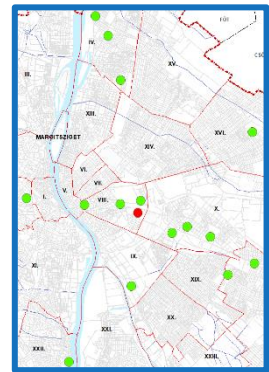
A nyugati csarnoknak a keleti oldalához csatlakozik. Két majdnem kétszer olyan széles hajóból áll. Ugyanúgy vasbeton szerkezetű, kétszer 9 mezős. A csarnok daruzott, felülvilágított. A két első csarnoképület 1905-ben épült. Zielinski Szilárd tervezte. Ez volt az ország első vasbeton épülete. Ezt a két épületet együtt nevezték „Nagybeton”- épületnek. Érdekessége, hogy homlokzata vasbeton, vékony, helyszínen szerelt szerkezetű, az ablakmerevítők szintén vasbetonszerkezetek.



A 30-as években erősítették meg először a szerkezetet és hozzáépítettek még 3 szárnyat. Az épület további bővítései a **3. Nyugati toldaléképület**, a **4. Nyugati trafóház**, és az **5. Acélhajó** a keleti oldalon. Ezen bővítések – szerkezetük és létesítésük ideje okán – eltekintve a csarnok-együttes építészettörténeti jelentősége jelentős, mivel az épület magját képezi Magyarország első vasbeton csarnoka.

8.1.120.	Könyves Kálmán körút 76.	38599/3	egykori Ganz-MÁVAG, 22. épület, eredetileg Kovácsüzem
----------	--------------------------	---------	---





A **30. épület** a Kőbányai út 5-ös kapuja felől dél felé halad az egykori Ganz-MÁVAG területének középtengelyéhez közel helyezkedik el.

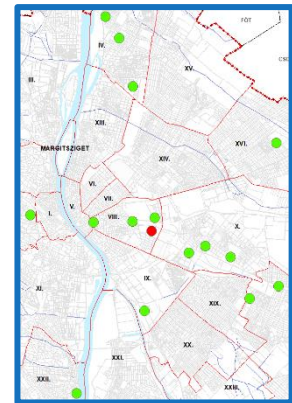
Az épület két részből áll: egy nagy belmagasságú csarnokból (nyomda), és egy utólag hozzáépített kétszintes alacsonyabb szárnyból. Az építés ideje: a XX. század első harmada. Az eredeti épület záró-födeme kifelé lejtetett lapostető, külső vízlevezetéssel.

A vasbetonszerkezetű főtömeg puritán, jó arányú, ugyanakkor nagyvonalú, de szikár homlokzatképzésű. Logikus és szép ritmusban üvegezett felületeivel fegyelmezett, és megnyugtató hatást kelt. Funkciója jelenleg vegyes: gyártás, és adminisztráció.

Szigorúan feszes és racionális téglaburkolatos homlokzatával a – bővítmény nélküli – főtömeg védetté nyilvánítása az építészeti értékei alapján indokolt.

8.1.121.	Könyves Kálmán körút 76.	38599/3	egykori Ganz-MÁVAG, 30. épület, eredetileg Újkovács műhely
----------	--------------------------	---------	--





A **35. épület** a Kőbányai út és a Könyves Kálmán körút kereszteződésénél található, és közvetlenül a Kőbányai út felől közelíthető meg.

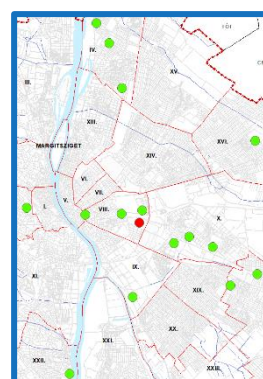
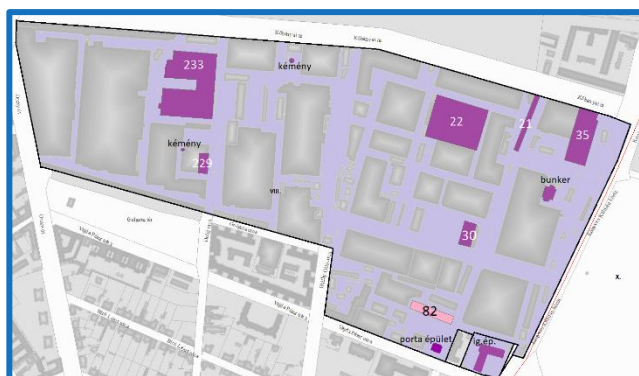
Az egyemeletes épület szerkezete: a vasbeton pilléreken és középén kettős pilléreken nyugvó acél darupályatartó gerendák és a térbeli íves vasbeton héjak kettesével alkotják a kopolit üveggel ellátott felülvilágító födémrendszert. Északról egy téglaburkolatos lapostetős épületszárny csatlakozik a vasbeton héj-rendszerrel fedett csarnokhoz.

A csarnok részben kereskedelmi, részben tárolási funkciót lát el.

Az épület védetté nyilvánítását a városképben meghatározó szerepe és egyedi geometriájú, attraktív vasbeton héjszerkezetének építészeti értékei indokolják.

8.1.122.	Könyves Kálmán körút 76.	38599/3	egykori Ganz-MÁVAG, 35. épület, eredetileg Hajtóműgyár
----------	--------------------------	---------	--





A **82. épület** az egykori Ganz-MÁVAG területének déli zónájában van, és vagy a Vajda Péter utca felől a Villám utcával szemben közelíthető meg, vagy a Kőbányai út 5-ös kapujától a területen dél felé haladva.

Az épület nyugati szárnya az első magyar varrógépgyár és kerékgyár földszintes mintaasztalos műhelye számára épült. A teljes épületben 1934-1949-ig a Ganz Számlálógyár (Árammérő gyár/Óragyár néven) működött.

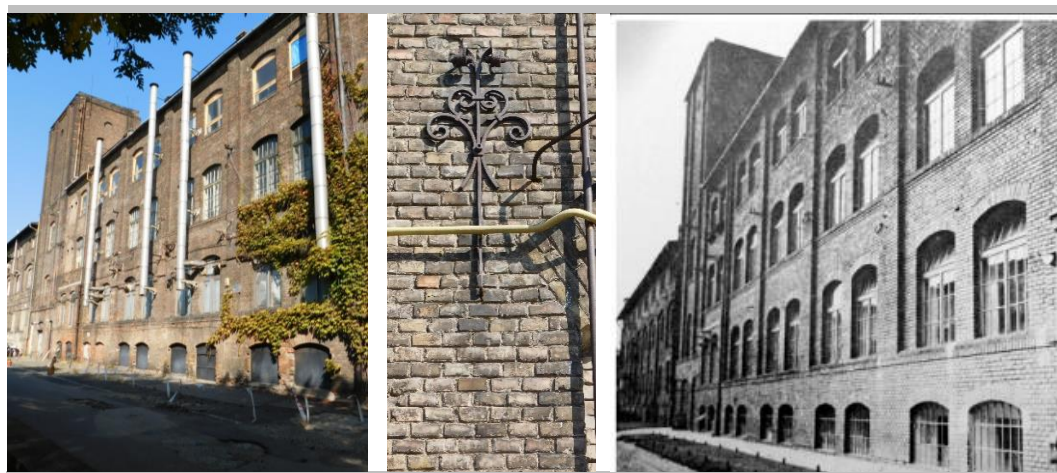
Az emeletek későbbi hozzáépítések. A keleti szárny és a lépcsőházi torony is a második ütemben épült, a nyugati részen kovácsoltvas falkötővasak vannak. Az épület nyugati szárnyának szerkezete hagyományos téglá, a fesztávolság pillérekkel megosztott, a tetőidom alacsonyhajlású nyeregtető fa- fedélszékkal, melyet később acélszerkezettel erősítettek meg.

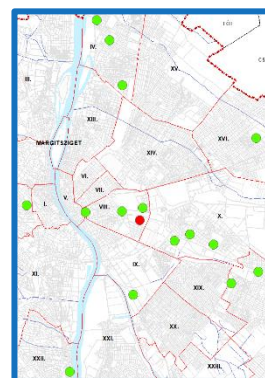
A keleti szárny monolit vasbeton pillérváz, vasbeton alulbordás födémmel készült, lapostetős kialakításban.

A homlokzatra jellemző a nyerstégla architektúra. A nyugati szárnyon a földszinten 2 szint magas íves záródású, támpillér-szerűen ismétlődő falbeugrások díszítik a homlokzatot. A keleti szárnyon a szegmensív záródású nyílászárók kettesével állnak, lizénák közé csoportosítva.

Az épület jelenleg használaton kívüli, de a századforduló ipari építészetének történetét képviselő megjelenése miatt védetté nyilvánításra érdemes.

8.1.123.	Könyves Kálmán körút 76.	38599/3	eredtileg Ganz-MÁVAG, 82. épület, eredetileg Óragyár
----------	--------------------------	---------	--





A **229. épület** az egykori Ganz-MÁVAG területének déli oldalán a Delej utcával szemközi kapun át közelíthető meg.

A vélhetően kb. 100 éves épület homlokzata nyerstégla fal, tetőidoma nyeregvető, a fedélszék korabeli fa és acél kombinációjával készített szerkezet, amely acélszerkezetű üvegezett felülvilágító-rendszerrel egészül ki, sajátos megjelenést és hangulatot kölcsönözve a háznak. A korabeli szegmensív záródású homlokzati nyílászárók többségét befalazták.

Az eredeti üvegfelületek külső, nem vízszintes felületeit – talán árnyékolási céllal – később barnára/feketére mázolták. A tetőszerkezet héjalását az épülethez jelenleg anyagában nem méltó, nem illeszkedő bitumenes lemezre cserélték. Az épület körbejárhatóságát jelenleg gátolja a déli oldalhomlokzathoz később közvetlenül kapcsoló újabb két, dongaboltozatos csarnoképület, melyek méretükben hasonlóak a nyeregvetős csarnokhoz, de építészeti értékesebbek.

A csarnoképület jelenleg világítótестek raktára, műhelye.

Az épület építészettörténeti szempontból is sajátos és ötletes felülvilágító-rendszere, tetőszerkezetének építészeti szellemes, konstruktív megoldása, és a kor ipari építészetét méltán képviselő homlokzatképzése miatt védelemre érdemes.

8.1.124.	Könyves Kálmán körút 76.	38599/3	egykori Ganz-MÁVAG, 229. épület, csarnok
----------	--------------------------	---------	--

