

Structural Joint European Project SJEP - 09015/95  
ARCHITECTURAL ECOLOGY - ÉPÍTÉSZETI ÖKOLÓGIA



DR. SZILY IMRE BALÁZS

# TÖRTÉNELMI VÁROSRESZEK REVITALIZÁLÁSA



YBL MIKLÓS MŰSZAKIFŐISKOLA  
BUDAPESTI MŰSZAKI EGYETEM  
SZÉCHENYI ISTVÁN MŰSZAKI FŐISKOLA  
UNIVERSITY COLLEGE DUBLIN, SCHOOL OF ARCHITECTURE  
FACHHOCHSCHULE FÜR TECHNIK STUTTGART  
DALARNA UNIVERSITY, FALUN - BORLANGE  
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA  
GLASGOW COLLEGE OF BUILDING AND PRINTING

Structural Joint European Project SJEP - 09015/95  
ARCHITECTURAL ECOLOGY - ÉPÍTÉSZETI ÖKOLÓGIA

# TÖRTÉNELMI VÁROSRÉSZEK REVITALIZÁLÁSA

SZERZŐ:  
DR. SZILY IMRE BALÁZS

European Commission  
TEMPUS Structural Joint European Project SJEP - 09015/95  
Koordinátor: Ybl Miklós Műszaki Főiskola, Magasépítési és Települési Intézet  
Projekt vezető: Osztrólczy Miklós Phd  
Sorozatszerkesztő: Novák Ágnes

---

European Commission TEMPUS Programme  
Cooperation in higher education between Central and Eastern Europe and European Community  
Structural Joint European Project

## Architectural Ecology - ÉPÍTÉSZETIÖKOLÓGIA

A TEMPUSSJEP- 09015/95 program az Európai Közösség támogatásával az építész-képzés terén új oktatási anyagok kidolgozását tűzte ki célul. Az oktatás a környezettudatos építészet és az építészeti ökológia területére összpontosít. A programban résztvevő intézmények közös munkája eredményeképpen az oktatási módszer és a tantervi program kidolgozása után oktatási segédanyagok készítésére kerül sor, amelyek részben nyomtatott formában, részben vetíthető formában, végül pedig multimédia-CD formájában valósulnak meg. A program során az oktatási segédanyagok próbája a graduális oktatás.

A programban résztvevő intézmények:

YBL MIKLÓS MŰSZAKIFŐISKOLA, BUDAPEST  
Magasépítési és Települési Intézete  
BUDAPESTIMŰSZAKIEGYETEM  
Építésztechnológiai Kar - Épületenergetikai Tanszék  
SZÉCHENYI ISTVÁN MŰSZAKIFŐISKOLA, GYŐR  
Építészeti Tanszék  
UNIVERSITY COLLEGE DUBLIN, SCHOOL OF ARCHITECTURE  
Energy Research Group  
FACHHOCHSCHULE FÜR TECHNIK STUTTGART  
Fachbereich Architektur  
DALARNA UNIVERSITY, FALUN - BORLANGE  
Civil Engineering Department  
UNIVERSITAT POLITECNICA DE CATALUNYA  
Escola Tècnica Superior D'Arquitectura

A sorozatban megjelenő jegyzetek:

1. A SZOLÁR ÉPÍTÉSZET ALAPJAI
2. ZÖLD SZERKEZETEK
3. ÉPÜLETEK HŐTECHNIKAI FELÚJÍTÁSA
4. EGÉSZSÉGES LAKÓÉPÜLETEK
5. ÖKOLOGIKUS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS
6. MEZŐGAZDASÁGI ÉS IPARI KÖRZETEK FEJLESZTÉSE
7. TÖRTÉNELMI VÁROSRESZEK REVITALIZÁCIÓJA
8. AZ UTOLSÓ 50 ÉVBEN ÉPÍTETT LAKÓÉPÜLETEK REHABILITÁCIÓJA
9. KÖRNYEZETI HATÁSVIZSGÁLATOK MÓDSZEREI

Szerkesztő bizottság:

OSZTROLUCZKY MIKLÓS - YMMF Budapest

ZÖLD ANDRÁS - BME Budapest

Sorozatszerkesztő:

NOVÁK ÁGNES - YMMF Budapest

Ybl Miklós Műszaki Főiskola Magasépítési és Települési Intézet  
H-1146 Budapest Thököly út 74  
Labor5 tel./fax: 36 - 1 - 1351 7404, email: labor5@mail.elender.hu

ISBN

Ez a kiadvány a QuarkXPress 3.31 és Adobe Photoshop 3.0 programok segítségével készült.  
Számítógépes feldolgozás, szöveg és képszerkesztés: Nagy Gyöngyi. Pandula András - YMMF • LABOR5

# Tartalom

---

## Előszó 7

### A városok, városrészek revitalizációjának szükségét kiváltó okok 11

#### FIZIKAI KÁROSODÁSOK 13

##### Természeti csapások 14

Földrengések • Vulkáni kitörések • Iszapáradatok • Vihardagályok •  
Árvizek • Lavinaomlások • Szélviharok • Tűzvészek

##### Történelmi események 30

Gyűjtogatások • Forradalmak • Polgárháborúk • Háborúk

##### Műszaki okok 35

Nem szükségszerű károsodás az épületállományban •  
Az épületállomány természetes avulása miatt

#### ERKÖLCSI AVULÁS 41

##### Az ipar átstrukturálódása 42

A hadiipar • A polgári ipar - az ipari övezetek kialakulása - gazdasági szempontok

### Történelmi városrészek revitalizációja - megvalósult példák 47

#### STRATÉGIAI LÉTESÍTMÉNYEK ÉS KÖRNYEZETÜK REVITALIZÁCIÓJA 49

##### Középkori várak és várkastélyok

London - Tower • Salzburg - Hohensalzburg • A siklósi vár

##### Újkori erődítmények

Barcelona - Citadella a Montjuic hegyen • West Point - New York állam •  
Budapest - Citadella

#### IPARI ÉPÜLETEK ÉS RAKTÁRAK REVITALIZÁLÁSA 57

##### Bevezetés a loftok világába

A hadiipar • A polgári ipar - az ipari övezetek kialakulása - gazdasági szempontok

##### A loftok "története"

Műtermek • Építész műtermek • Könnyűipari üzemépületek • Raktárak

##### New York - ahonnan a loft mozgalom kiindult

A SoHo • A TriBeCa negyed

##### A loftok másodvirágzása napjainkban

A loftok új lakói • Változás a loftok és lakóik társadalmi megítélésében •  
Élet a loftokban • A loftok hatása a lakóház építészetre

# Tartalom

---

## KIKÖTŐK, DOKKOK ÉS HAJÓÉPÍTŐ MŰHELYEK REVITALIZÁCIÓJA 71

A londoni dokkrendszer kialakulása és története

A cityhez közeleső területek revitalizációja

Északi part - St. Katharine Dock • Wapping • Déli part - London Bridge City • Bermondsey

London Docklands

West India- és Millwall dokkok • St. Saviour's Dock • Canary Wharf

Hajóépítő műhelyekből kiállító csarnok

Barcelona - Drassanes vagy Atarazanas

Hajómúzeum

Stockholm, Djurgarden sziget - Wasa Múzeum

Egykori vámhivatalból múzeum

Velence - Dogana

A múltban halászkikötő - ma látványosság

San - Francisco, Fisherman's Wharf

Belvázi csatorna kikötő és vasúti átjáró

London - Chelsea Harbor and Marina

## KERESKEDELMI LÉTESÍTMÉNYEK REHABILITÁLÁSA 109

London - Covent Garden

## LAKÓÖVEZETBŐL ÜZLETI NEGYED 113

Bontásokkal...

...És átépítésekkel

Budapest - Belváros

## LAKÓÖVEZET REVITALIZÁCIÓJA: LAKÁSBÓL LAKÁS 121

Területrevitalizáció

Barcelona - Óváros • Prága - történelmi városközpont •

Miskolc városközpont, a Széchenyi-Szemere tömb rehabilitációja •

Budapest - VIII. kerület, Józsefváros tömbrehabilitáció

## EGY ÚJ LÉTESÍTMÉNY REVITALIZÁLÓ HATÁSA 151

Párizs - Marais-Pompidou center

London - Barbican Art Centre

## BIBLIOGRÁFIA 159

- felhasznált és javasolt további irodalom -



# Előszó

Az ókori Egyiptomban a város hieroglifikus jele egy kör és benne egy kereszt volt. A kör a védettséget, a kereszt a környéken belüli központi jelleget szimbolizálta. Az emberiség az urbanizáció kezdetei óta a városnak ezt a két tulajdonságát tartotta a legfontosabbnak. A magyar nyelv város szava magába foglalja a várat, mint a védettség szinonimáját. Ez a védettség pedig egyúttal a szabadságot is jelenti, úgy szellemi és társadalmi, mint fizikai értelemben.

Ez a szabadság az ókorban és a középkorban, de még az újkor elszázadaiban is a társadalom és az egyén közvetlen létfenntartását jelentőnehéz fizikai mezőgazdasági termelőmunka alóli felszabadulást, a társadalmi munkamegosztást, a kézműves- majd manufaktúris ipar kibontakozásának lehetőségét, a csak szellemi munkában elmélyedőrétegek kialakulását, tehát a civilizáció és a fejlődés zálogát is jelentette.

De nem feledhetjük, hogy a város "ragyogása" mögött mindig is meghúzódott a személytelenné vált tömegben csaknem észrevétlenül elkövethetőbűn, és a falusi élet már Vergilius és Horatius bucolicus költészetében is az eredendőtisztaság és romlatlanság, az ideális életmód jelképe volt, ami felé mindig is vonzódtak a városlakók.

A XIX. és főleg a XX. század haditechnikája ellen már semmiféle védelmet sem nyújtott a város mint településforma - így elvesztette szimbolikus értelmét a védőkör.

Az ipari forradalom korában elterjedt széntüzelés füstjétől bűzös levegőjű, lassacskán megfeketedő, és a robbanásszerűen bővülőipari kapacitás szívó hatására a vidékről az ipari centrumokba tóduló embertömeg által túlszűfoltta váló városok már korántsem jelentettek akkora vonzerőt mint korábban, annak ellenére, hogy a népesség egyre nagyobb százaléka választotta mégis ezt az életformát.

De nem annyira kedvtelésből, mint inkább szükségből, hiszen a mezőgazdaság gépesítése és a fejlettebb technológiák nagyobb termésátlagokat eredményeztek: kevesebb kéz is el tudta állítani az egész társadalom élelemszükségletét. A vidéki munkanélküliséggel szemben a város egyre jobb és könnyebb megélhetést biztosított mint a falu, igaz nem osztogatta olcsón kegyeit az új bevándorlóknak

## Előszó

---

A tehetősebb középosztály hamar felismerte a városi élet egyre kevésbé előnyös voltát, és a múlt század második felétől elkezdődött egy migrációs folyamat a városközpontból a települést övező szabad területek, illetve az agglomerációt alkotó városkörnyéki falvak felé: létrejöttek a kertvárosok, villákkal, tágas kertekkel, csendes, jó levegőjű utcákkal.

Az első Világháborút követő évtizedekben - példászerűen - munkáslakótelepek létesültek a városok mellett, most már az ipari övezetek külső peremén, majd a negyvenes-ötvenes években létrejöttek a nagyvárosok körül szatellit-szerűen elhelyezkedő alvóvárosok: a munkásság jelentős része is a szűkösse vált városközpontokon kívül keresett magának életteret.

A termelési, raktározási és szállítási technológiákban bekövetkezett, merőben új korszakot jelentő fejlődésnek már sok esetben gátat szabtak volna a XIX. században épült ipartelepek, gyár- és raktárépületek méretei, építészeti struktúrájuk, gépészeti berendezéseik, így gazdaságosabb volt a városokon kívül, nemegyszer az alvóvárosok gyűrűjén túl, új ipari parkokat létrehozni, mint a régi gyártelepeket átépíteni. Európában a második Világháború bombázásai következtében elpusztult ipartelepek helyett - ahol csak mód nyílt erre - új, zöldmezős beruházásokkal építettek - most már a legkorszerűbb technológiákat kiszolgáló - gyártóműveket.

A világ sűrűbben lakott területein ma már szinte összeérnek a települések egy óriási konglomerátumot alkotva, így eredeti, központot szimbolizáló, jelentését egyre jobban elveszti a kereszt is.

Összefoglalva: a vízbe hajított kőcsobbanásakor keletkező koncentrikus hullámok terjedéséhez hasonlítható a városok növekedése. A középkori vár oltalmában meghúzódó mag köré városfal épült, majd a falakon kívül elővárosok (Vorstadt) nőttek ki a földből, aztán az ipari forradalom idején gyártelepek, és közöttük többnyire egészségtelen munkásnegyedek vették körül a peremkerületeket. Majd a kertvárosok gyűrűje következett, amiken túl ipari parkok jelentek meg a tájban. Közben a kör közepe elcsendesedett és az egyre táguló ívek centrumában vákum képződött: megkezdődött a szlömösödés. Más esetekben egy-egy természeti katasztrófa, vagy egy háború ejtett súlyos sebet a várostestben, amelynek begyógyítása újabb tervezési problémákat vetett fel.

A XIX. század elejéig az egyes európai országok népességének alig 8-10%-a volt városlakó, (és a fejlődő országokban ma is ez a helyzet) de a XX. század közepére ez az arány megfordult a világ fejlett államaiban. A városi élet ma már nem kiváltság, hanem általánosan elfogadott létforma. A városok "kezelése" tehát az emberiség jelentős hányadának közös problémája, mégpedig nem is kicsi.

A várostervezés elvei számtalanszor változtak a történelem folyamán és napjainkban is számos elmélet előzi meg a gyakorlatot. A város fejlődésének irányait, a belső várostervezés rehabilitációjának módját, szakaszolását, az infrastruktúra bővítését meghatározó döntéseket - szerencsés esetben - az adott helyzet tüzetes tanulmányozása, komoly hatásvizsgálatok elő-



zik meg. Máskor valamilyen lehetőség nemvárt, spontán társadalmi mozgást idéz elő, amely a városrész, vagy az egész város további létére hatással lesz, és amellyel a városatyáknak és a várostervezőknek, mint új adottsággal már számolniuk kell.

A téma olyan bonyolult és komplex, hogy ezen a területen egyedül üdvözítőmódszerre nem is számíthatunk. Ráadásul az egyes megoldások hatásai csak évek, évtizedek múlva jelentkeznek, és sokszor csak újabb kutatások árán lehet feltárni azokat az összefüggéseket, amelyek a probléma gyökereinek várostervezési okaira mutatnak rá.

Századunk utolsó harmadában a figyelem az új lakótelepek építéséről, a városok expanziójáról a belsővárosrészek revitalizálása felé fordult. Az egyre bővülő metropoliszok, a velük együtt járó szemétteltelepek, vízművek és szennyvíztisztítók, az út-, és a vasúthálózat hatalmas földterületeket raboltak el a mezőgazdaságtól, hódítottak el a mindjobban hátráló östermészettől, miközben magukban a városokban egyre nagyobb értékes, közművesített területek váltak aránytalanul kihasználatlanná. Amikor a Föld alapanyag- és energiatartalékainak mértéktelen kizsákmányolása komoly veszélyt jelent a következőgenerációk számára, nagy felelőtlenség a már álló, jobb-rosszabb állapotú épületvagyonot veszni hagyni, vagy lebontani. Így érthető, hogy a történelem során kialakult és ráánkmaradt városrészek kezelése, revitalizációja, az egyes épületek felújítása, hatékonyabb, a mai kor igényeit jobban kiszolgáló funkció megtalálásával azok rehabilitációja napjaink legégetőbb városépítészeti feladata.

Jegyzetünk - amely az "Ökologikus Építészet" című jegyzetsorozat egyik tagjaként született - egyfelől azokra a természeti és társadalmi katasztrófákra mutat rá, amelyek az egyes városok, városrészek mielőbbi rehabilitációját teszik szükségessé, másfelől - szemelvényyszerűen - konkrét példákon keresztül ismerteti, hogy egyes világvárosokban milyen előzmények és okok következményeképpen, hogyan zajlottak, zajlanak le ezek a revitalizációs folyamatok.

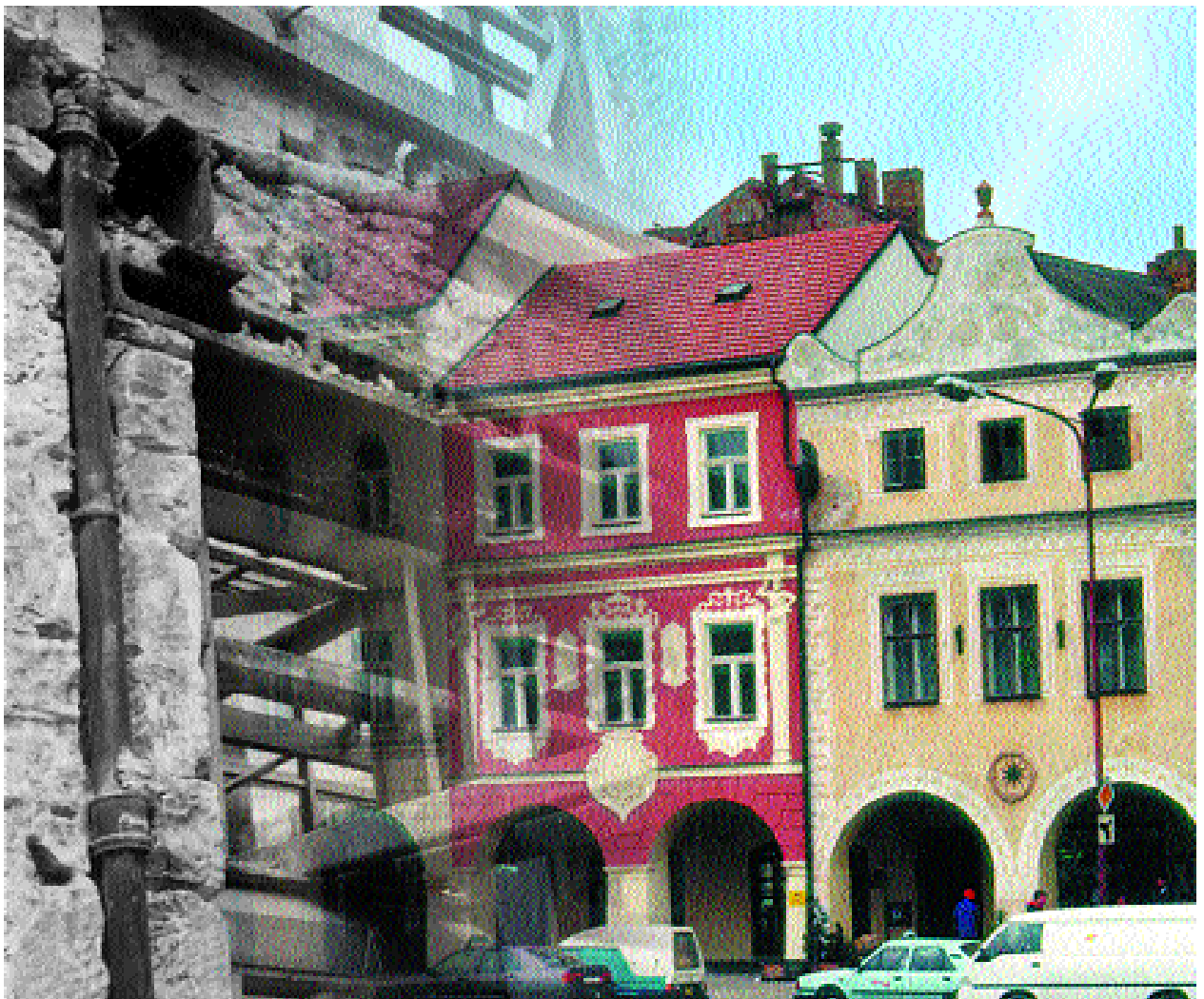
Igen fontos megjegyeznünk, hogy amikor ökológikus-energiatakarékos gondolkodásról beszélünk nemcsak az olyan hagyományos szóhasználattal energiának titulált erőforrásokra kell gondolnunk mint a szén-, az olaj-, az elektromos-, vagy az atomenergia, hanem az egész Föld összes alkotóelemére, mint az élet véges mennyiségű erőforrására. Olyanokra, mint bolygónk légköre, ásványvagyona, a termőföldfelület, az erdők és a vizek, az egész élővilág és benne az ezekkel a kincsekkel mindeddig felelőtlenül sáfárkodó, de mulasztására éppen napjainkban ráébredő emberiség.

Dr. Szily Imre Balázs

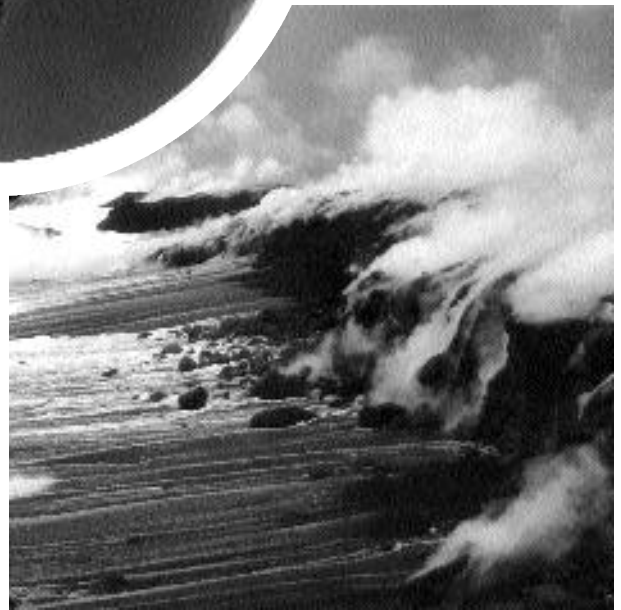
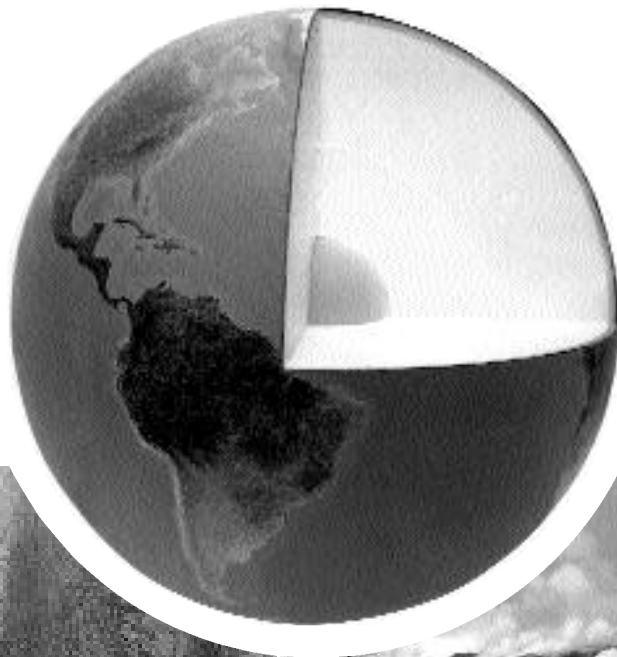
---

---

# A városok, városrészek revitalizációjának szükségét kiváltó okok







# Fizikai károsodások

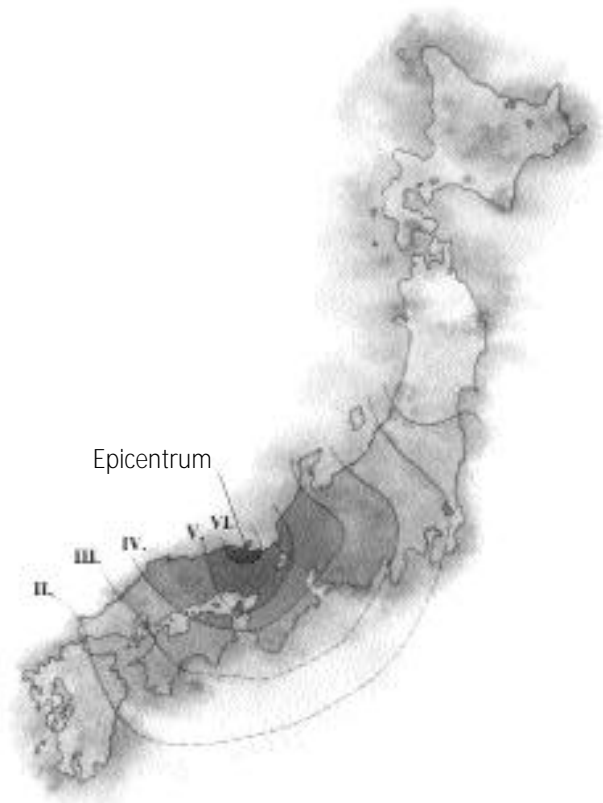
## TERMÉSZETI CSAPÁSOK

### Földrengések

Mint tudjuk a földkéreg nem egybefüggő, mint egy tojásnak a héja, hanem viszonylag képlékenyebb köpenyrétegen úszó, mintegy tucatnyi hatalmas tábla alkotja. A lassan, de folyamatosan egymáshoz préselődő, vagy éppen egymás alá becsúszni készülő lemezek ütköző peremein, súrlódási felületein iszonyú feszültségek keletkeznek, melyek a szomszédos kéregdarabok kismértékű, de nagy erővel történő odábbzökkenéséhez vezetnek. Ilyenkor többszáz kilométeres kiterjedésű rengések kíséretében időlegesen kiegyenlítődnek ezek a feszültségek.

De vannak más okok is: a földgolyó egyes vidékein még ma is tart az alig 10.000 esztendeje végetért jégkorszak hatását kiegyenlítő geológiai folyamat. Az egykori ropant jégkéreg súlyától megszabadult táblák időről időre kipattanó rengések kíséretében lassan emelkednek, és kisebb helyi rengéseket, vulkáni kitöréseket, földcsuszamlásokat is eredményezhetnek.

Korabeli rajz: Valparaiso (Chile) városában az emberek fejvesztve menekülnek az összeomló házakról.



Japán 1925. május 22-én sújtó földrengés epicentruma és intenzitásának zónái.

A legnagyobbak a Richter skála szerinti 8.9-es erősségűek voltak ebben a században: az 1906-os, ami Ecuadorban, Kolumbiában és Chilében pusztított, az 1923-as pedig Japánban, 140.000 ember halálát és számtalan épület összedőlését okozta.

Az amerikai San Franciscóban, szintén 1906-ban, pusztító földrengés következtében az elcsúszás helyenként a 4.5 métert is meghaladta, iszonyú repedéseket okozva az utakon, tönkretéve a közműveket, csaknem a földdel tette egyenlővé a várost, de szerencsére csak 700-an veszítették életüket.

Ám a legtöbbet mégis Kína szenvedte: az 1556-os állítólag 830.000 ember életét követelte, míg az 1976-osnak 242.000 áldozata volt.

## Fizikai károsodások

Feljegyezték, hogy Indiában, 1737-ben, egy földrengés következtében 300.000-en haltak meg.

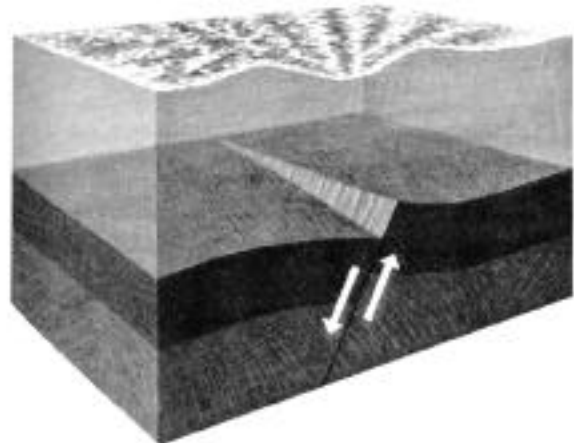
Irán, Olaszország statisztikai adatai is igen elszomorítóak.

Magyarországon általában csak kisebb földmozgásokat lehet észlelni, de az 1956-os Dunaharaszti térségében, az 1980-as évek végén pedig a Balaton keleti szegletében, Berhida környékén okozott komoly épületkárokat.

Külön kell említést tennünk az óceánok alatti kéregvetődések következtében keletkező földrengésekről, melyek a víztömegek megmozdításával okoznak hatalmas természeti katasztrófákat. Ilyen rengések lendítik mozgásba a közismert japán szóval cúnaminak, helytelenül szökőárnak nevezett vízfalakat. Az epicentrumban csak megtáncoltatják a hajókat, de az óránként 800 kilométeres sebességgel hömpölygő hullámok a sekély partokon hirtelen lelassulva 50-60 méteres vízfalakká torlódnak és a szárazföldre kizúdulva minden képzeletet felülmúló pusztulás okozóivá lesznek.



Megrogyant lakóház az 1906-os San Francisco-i földrengés után.



Az óceán fenekén kipattanó földrengés indítja el a cúnamit.



Hokusai japán festő (1760-1849) fametszete: az Óriáshullám. A Fujijama hegy is eltörpül a félelmetesen hömpölygő vízfalhoz képest.

## Fizikai károsodások

---

A természeti katasztrófák sokszor együttes erővel lépnek fel: 1755-ben egy földrengés Lisszabon épületeinek a háromnegyed részét romba döntötte. Az elpusztult városrészekben tűz ütött ki, és a hat napig tartó tűzvészben csaknem az egész város a lángok martaléka lett. A rengés következtében fellépő cunami pedig lerombolta a kikötőt és hullámai még Angliában is észlelhetők voltak. Az elemek együttes támadása 10.000 ember életét követelte.

süllyedtek a talajba. Az elemi csapás mintegy 200.000 négyzetkilométeren maradandóan megváltoztatta a felszíni viszonyokat, de szerencsére mindössze 137 ember életét oltotta ki. Viszont az ugyanakkor keletkező cunami még Kalifornia partjain is jelentős károkat okozott.

1989. október 17-én San Franciscóban egy kisebb erejű rengés volt észlelhető. Mégis, az amerikai szokás szerint favázzal



Egykori metszet a lisszaboni katasztrófáról.

Az 1960-as nagy chilei földrengés után egy nappal, 20.000 kilométerrel arrébb, Japán keleti partvidékén csapott le a cunami.

Az a rengés, ami 1964 március 23-án, Alaszkát sújtotta, minden idők leghosszabb ideig tartó és egyik legerősebb földrengése volt. A Richter skála szerint 8.5-es erősségű volt a csúcsa és mintegy 4 percig 8.2-es erősségűnek mérték! Anchorage egyik tengerparti kerülete egy sziklafalon állt, alatta egy közetréteg elmozdult, és a házak be-

és burkoló deszkázattal készült lakóépületek kártyavár módjára csuklottak össze. A 15 másodpercig tartó rengés óriási károkat okozott, nem is beszélve arról, hogy hatvanan veszítették életüket a katasztrófa kapcsán.



## Fizikai károsodások



1964. Anchorage: az előregyártott faházak megremegtek, de csodálatos módon nem roppantak össze, csak furcsa szögekben sülyedtek az alattuk megnyílt talaj repedéseibe.

A lökések erejétől helyenként 3 méter mélyre sülyedt le az útburkolat Anchorage-ben.



## Fizikai károsodások



Romeltakarítás a földrengés után San Franciscóban. (1989)

Talán hihetetlennek tűnik az alábbi adat, de évente a Földgolyón mintegy 1.000.000 földlökést, földrengést észlelnek a szeizmográfok, persze ezek zöme az embe-

rek számára érzékelhetetlenül gyenge rezgés, amit csak a finom műszerek tudnak kimutatni.

Az alapjáról csúszott le ez a 75 éves faház az 1989-es földrengés következtében.



### Vulkáni kitörések



Hokusai színes fametszete a Fujijamát, a japánok szent hegyét ábrázolja. A shintoista vallás szerint a hegy tetején, az örök hó világában laknak az istenek.

Bolygónkon jelenleg 1500-nál több működő tűzhányóhegy található. Mivel a vulkáni tevékenység is összefügg a kontinentális méretű kéreglemezeknek az előző fejezetben részletezett elmozdulásaival, nyilvánvaló, hogy a legintenzívebb vulkáni tevékenység is a Csendes-óceán medencéjét körülölelő, úgynevezett "tűzgyűrű" mentén észlelhető. Így Óceánia, Indonézia, Japán, Kamcsatka, Alaszka, Közép-Amerika és az Andok országai a legveszélyeztetettebb területek, míg például a kéreglemez közepéből kiemelkedő Ausztráliában egyáltalán nem találunk sem aktív, sem nyugalomban lévő tűzhányókat, sem bármilyen vulkáni tevékenységet.

Különbéle típusú vulkáni kitöréseket ismerünk, mindegyikük más és más jellegzetességekkel bír:

Talán a legkiszámíthatóbb és a "legszelídebb" a Hawaii típusú, melynek során a kürtőből egyenletesen kiáramló, rendkívül híg, folyós láva lankás lejtőjű, nagy felületen elterülő széles kúpot épít. Ennek hatása ki-

számítható, a veszélyeztetett zónában tilos építkezni.

A Stromboli típusú kitöréseket valamennyire sűrűbb közetolvadék jellemzi, amely többnyire folyamatosan, csak kisebb robbanások kíséretében tör a felszínre.

Jóval hevesebbek a Vulcano típusú kitörések, melyek szakaszosak, a szünetekben megdermedő lávadugókat iszonyú robbanással vetik ki az alattuk felgyülemllett gázok.

A Karib-tengeri Martinique szigetén lévő Pelée vulkánról elnevezett kitöréstípus még ennél is pusztítóbb: a kitörést kísérő forró gázból és hamuból álló felhő a hegy oldalán leereszkedve mindent elpusztít, ami az útjába kerül. A Mont Pelée 1902-es kitörésekor egy ilyen felhő tüze rombolta a földig St. Pierre városát. A gyarmati településen rumleparlók és raktárak robbantak fel a hőségben, tovább növelve a rombolást.



Összeolvadt kovácsoltvas szegek - lelet St Pierre-ből.

## Fizikai károsodások



San Pierre látképe a katasztrófa után  
- csak néhány fal darab maradt a városból.

Nekünk, európaiaknak a legnevezetesebb a Vezúv Kr. u. 79-ben lezajlott kitörése, amit az ifjabb Plinius, mint szemtanú, leírásából pontosan nyomon követhetünk: A detonáció következtében saját csúcsát is szétvető vulkán hamuja néhány óra alatt több méter magasan beborította Pompeji, Herculaneum és Stabiae városokat, elpusztítva az ottélőket, környezetük élettelen tárgyaival egyetemben. A három település élete egyszerre szakadt meg. Saját korukban kiasásukra vagy újjáépítésükre nem is gondoltak, de a régészeknek évszázadokon keresztül izgalmas lelőhelyül szolgáltak.

A település (St. Pierre) 29.000 lakosa közül csak ketten maradtak életben: képünk az egyik túlélőt ábrázolja, aki - nek az volt a szerencséje, hogy halálra volt ítélve és célja vastag fala mentette meg az életét. Később meggyelmeztek neki és cirkuszi attrakcióként járta a világot.



Egy megolvadt üvegpalack, amit a csapás után 48 évvel ástak ki a régészek St. Pierreben.

Ma az egykori katasztrófa színhelye, mint feltárt és részlegesen helyreállított romváros, számos muzeális értékével, az egyes épületek belső tereit, az egykori utcák hangulatát, beépítési viszonyait bemutató összképével, nagy érdeklődésre számot tartó turisztikai célpont.

A közelmúlt legerősebb vulkánrobbanása Indonéziában zajlott le az 1883-as év augusztusában, megsemmisítve a vulkanikus Krakatau szigetét. A kitörés robaja még 4.500 kilométerre, Ausztráliában is hallható volt, és a detonáció okozta tengerrengés

## Fizikai károsodások

36.000 ember életét követelte. A robbanás a légkörbe annyi hamut lövellt, hogy a hamufelhő a szelek szárnyán bejárta az egész földgolyót: több mint egy évig varázsolt a szemcséken megtörő fény színpompássá a naplementét szerte a Föld kerekén.



Az Etna (Szicília, Olaszország) Európa egyik legmagasabb hegye (3390 m), és a legaktívabb vulkánja. Gyakori kitörései időnként komoly károkat okoznak a közeli Catania város épületeiben.

Pompeji - A város egykori foruma, háttérben a Vezúvval.



## Fizikai károsodások

### Iszapáradatok

A vulkáni tevékenység rémisztő "melléktermékei" a hamu és iszapáradatok, amiket nemegyszer veszedelmes felhőszakadások kísérnek.

1991, júniusában, hatszáz évi nyugalom után, kitört a Fülöp szigeteken lévő Mount Pinatubo vulkán. Olyan hatalmas hamufelhőt lövellt az égbe, hogy napokig nem lehetett látni a Napkorongot. A hegy lejtőjén csaknem 100 méter vastag hamuréteg a trópusi eső következtében hamuiszap áradat formájában zúdult le a közeli Armeró városkára. Utakat, hidakat és számos kisebb falut sodort el a feltartóztathatatlan zagyfolyam. Hozzávetőlegesen 400-an pusztultak el, mintegy 40.000-en veszítették el a tetőt a fejük felül, és sokan tüdőgyulladást kaptak a szemcsés hamu belélegezésétől.

Iszapba rekedt teherautó Armeró közelében.



A település egy részét magával sodorta az iszaplavina.

A lakótelep felét elsodorta az ár Armeróban.



### Vihardagályok

A földrajzórákon tanultakat felelevenítve tudjuk, hogy a tengerek vizének a partokon észlelhető, hat óránként változó szintjét, a dagály és az apály jelenségét, főként a Hold, kisebb részben a Nap tömegvonzása okozza. Az árapály nagysága egy-egy partszakaszon is változik a hónap folyamán. A legnagyobb vízszintkülönbséget kétszer, újhold és holdtölte idején figyelhetjük meg: ilyenkor a Nap, a Hold és a Föld közel egy egyenesbe esnek, (holdfogyatkozás, illetve napfogyatkozás esetén teljesen) és a két égitest tömegvonzása összeadódik, ez okozza a szökőárt, míg a legcsekélyebb vízszintmozgást, a vakárt, akkor észlelhetjük, amikor a Nap és a Hold a Földről nézve egymáshoz képest derékszögben állnak és semlegesítik egymás hatását. Anglia és Alaszka partjain megszokott a 10-12 méteres dagály, de a legnagyobb lengést - 15 méteres szintemelkedést, illetve süllyedést - Kanada keleti partjainál, New Brunswickben mérték.

Az árapály jelensége kiszámítható, a településeket ennek ismeretében építik fel világszerte a tengerpartokon, de ha a szökőár igen heves, a tenger felől fújó széllel társul, akkor lép fel a vihardagály jelensége, amely már rengeteg katasztrófa okozója volt. Különösen a mélyenfekvő tengerparti területek, (Hollandia, Banglades) vagy a tengerparti városok, mint Velence, szenvednek sokat ettől a természeti csapástól. Az elmúlt évtizedekben is nemegyszer volt példa arra, hogy a Szent Márk téren méteres víz állt, helyrehozhatatlan károkat okozva a számtalan velencei palota és templom falzatában, leáztatva a remekművű középkori és későbbi freskókat, tönkretéve a berendezési tárgyakat, nemegyszer emberéleteket is követelve.

### Árvizek

Kétféle árvizet különböztetünk meg a mi éghajlatunkon, a zöldárt és a jegesárt.

Hazánkban a zöldárt az Alpokban és a Kárpátokban lehullott hó gyors olvadása és a májusi nagy esőzések okozzák, megduzzasztva nemcsak a Dunát és a Tiszát, hanem az őket tápláló mellékfolyókat is. A jegesár akkor keletkezik, ha a folyó vastagon befagy, majd jégzajláskor a hatalmas táblák összeütkeznek, felakadnak, egymás alá ékelődve elzárják az áradástól meggyorsult víz útját, amely újabb és újabb táblákat sodorva magával, tovább növeli a jégtorlaszt, mignem a folyam kilép medréből és elárasztja a környező területeket.

Ilyen tragédiát okozott az 1838. március 13-ról 14-re virradó éjjel kezdődő és 15-én, + 9.27 méterrel tetőző, városrészeket elpusztító nagy Pesti Árvíz is. A nagytényi Duna-ág széles, lapos gázlóiban, homokzatonyain megfeneklett jégtáblákra újabbak és újabbak érkeztek, és a jeges áradat szinte órák alatt 2-3 kilométeres sávban elöntötte az alacsonyan fekvő pesti városrészeket, helyenként 2.5-3 méter magasságban. 438 ember fúlt a vízbe vagy került a romok alá, és több mint 2000 ház pusztult el.

Az egykori Színháztér (ma Vörösmarty tér) és a Váci utca a Nagy Árvíz idején. Az előtérben a német színház épülete. (C. Klette aquatintája)



## Fizikai károsodások

De nem ez volt az egyetlen árvíz Pesten. Az 1732 és 1830 közötti időszakban 12 áradást jegyeztek fel, közülük az 1799. évi  $+7.26$  méteres vízszintjével az egész Ferencvárost romba döntötte. Ezután kezdték meg a védekezést a váci, soroksári védőgátak, valamint a Tüköry- és Duna-parti gát építésével.

1870 és 75 között jelentős gát- és partépítési munkálatok zajlottak le, feltöltöttek az alacsonyban fekvő tereket és utcákat, de úgy látszik ez sem volt elég.

1876-ban újabb árvíz sújtotta a fővárost:  $+7.82\text{m}$ -es szintjével ismét előntötte a Duna az alacsonyabban fekvő területeket. Ezután fogtak hozzá az Óbudai-, a Filatori-, és a Vizafogó gátak megépítéséhez, felrob-

bantották a budafoki sziklapadokat a mederben, melyet kotrással is mélyítettek.

Vége, 1892-ben, elkészültek a mai Duna-part  $+9.00$  m magas rakpartjai, amelyek már egy évszázada biztonságosan védik a várost az árvizekkel szemben, melyek időnként elárasztják ugyan az alsó rakpartokat, de nem veszélyeztetik az épületállományt és a lakosságot.

Mi, magyarok, nem feledkezhetünk meg az 1879-es szegedi árvízről sem, amely a zömében vályogházakból álló alföldi mezővárost csaknem teljesen romba döntötte, helyet adva a nemzetközi összefogással megszülető, egy, az akkori legkorszerűbb városrendezési elveket tükröző nagyváros megszületésének.

Mentés az 1838-as árvíz idején, a pesti belvárosban. (Trentsensky könyomata)





## Fizikai károsodások



A budai Fő utca az 1876-os árvíz idején.

A mai Ráday - akkoriban Soroksári - utca és a Kálvin tér az áradat levonulása után-1838 tavaszán.



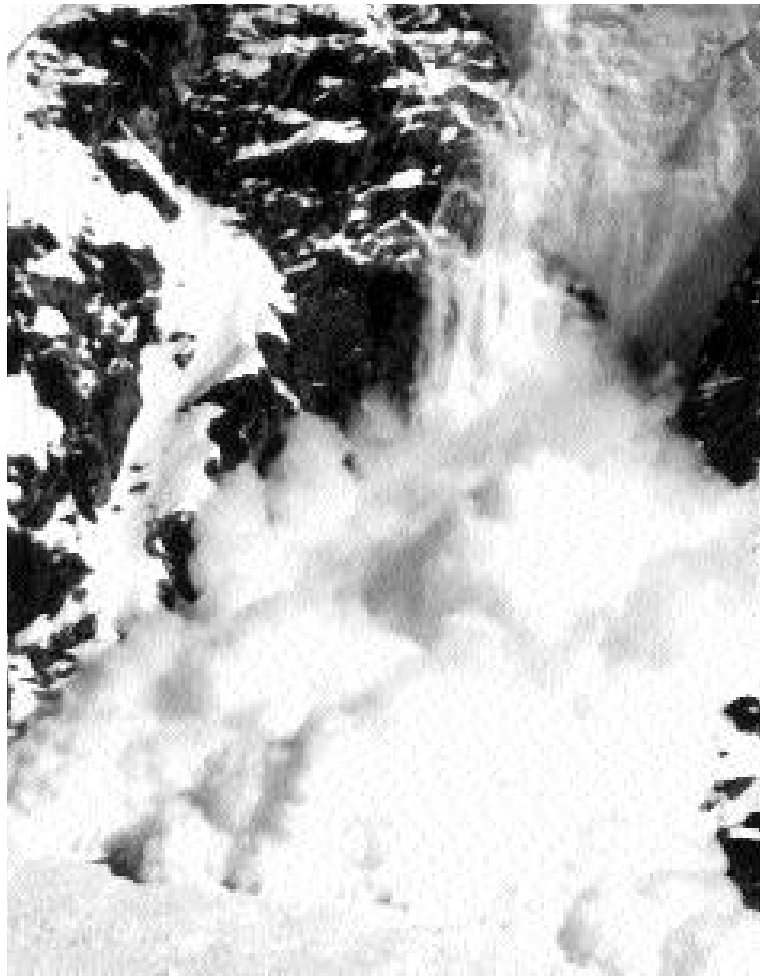
## Fizikai károsodások

### Lavinaomlások

A magas hegységekben lehullott temérdek hó néha egy távoli robbanás léghullámaintól, egy repülőgép zajától, egy vigyázatlan síelő vagy hegymászó meggondolatlan lépésétől, de nemegyszer az egymásra hullott rétegek különböző hőfokától és olvadásától - azaz magától is - lezúdulhat. Ilyenkor lavináról beszélünk. A sajtóban minden télutón számos hír kel szárnyra az Alpokban bekövetkezett szerencsétlenségekről, amiket az embereket, hegyifalvakat és téli üdülőhelyeket elsodró lavinák okoznak.

Az egyre gyorsuló sebességű, több tízezer köbméteres hó- és jégtömeg iszonyú nyomásának semmi sem tud ellenállni, vasúti töltéseket, utakat sodor el, településeket töröl le a hegyoldalokról, völgyeket torlaszol el, esetenként több hétre falvakat zár el a külvilágtól.

A földrengések vagy vulkáni kitörések sokszor indítanak el - mellékhatásként - lavinákat a magas hegységekben. 1970-ben például Peruban egy nagyon erős, 7.7 magnitúdójú földrengés pusztított az ország Csendes-óceáni partjai mentén, ami szörnyű hócsuszamlást indított el. Az iszonyatos dübörgéssel kísért, 4000 métert zuhanó hótömeg hatalmas sziklákat és köveket ragadott magával. A lavina több mint 50.000 embert ölt meg a völgyben.



A perui óriáslavinát egy éppen arraszálló helikopterről fényképezték le.

### Szélviharok

A legrettenetesebb hatású szélviharok szerencsére nem jellemzőek Európa éghajlatára, így sem a Karib tengeri hurrikánok, sem az ezeknek megfelelő távolkeleti tájfunok, vagy trópusi ciklonok nem veszélyeztetik városainkat.

A hurrikán mintegy 20-25 kilométer átmérőjű középpontjában, a "szemében" nincsenek felhők, és a levegő is nyugalomban van, viszont ezt körkörösén átöleli egy olyan sűrű, feltornyosuló felhőfal, amelyből rengeteg eső zúdul le, és ahol a legnagyobb, esetenként 200-250 kilométer óránként (!) a szél sebessége. A viharzóna akár 800 km széles is lehet.

## Fizikai károsodások

Legjobban az alacsonyan fekvő, sűrűn lakott, trópusi területek - mint például a Bengáli öböl térsége - vannak veszélyben.

1737-ben az indiai Kalkuttát elsöprő tájfun 300.00 ember életét oltotta ki. Az 1970-es bangladesi tájfun áldozatainak számát 500.000-re becsülik.

Különösen veszélyeztetett terület az Egyesült Államok déli síksága. Az Atlanti-óceán trópusi sávjában keletkező hurrikánok

előbb nyugat felé tartanak, majd a Mexikói öbölhöz érve általában északra fordulnak és iszonyú károkat okoznak a Mississippi mentén, Texasban, Oklahomában, Alabamában. A többnyire könnyű, faszervezetes amerikai családi házakat összedönti, sokszor az egész fedélszéket lekapja róluk és messzire viszi. Az orkán energiájára jellemző, hogy az erős szél által felkapott szalmaszálak deszkákat lyukasztottak át, sőt egyszer azt is megfigyelték, hogy egy deszkadarabbal 1.5 cm-es acéllemezt szakított át a tornádó.

Egy tornádó tölcésére, ami Oklahoma államban pusztított el több települést.



## Fizikai károsodások

### Tűzvészek

A városfalak védőművei mögé minél többen igyekeztek az ellenséges támadások elől behúzódní, így alakultak ki a középkori sűrűn lakott települések, melyeknek korábban szalma vagy nádtetős - az északibb országokban favázás és fenyőzsindeyes - lakóházait gyakran pusztította el a tűzvész. Hamarosán áttértek az égetett agyagcseréppel való tetőhéjalásra, de csak az újkorban hoztak olyan építési szabályokat, hogy minden egyes házat, minden egyes tetőt, a héjazatnál magasabbra épített tűzfalal kellett elválasztani a szomszédos épülettől.

Akkoriban még nem létezett a városi vízhálózat, a tűzoltáshoz való vizet a legközelebbi kútból nyerték, vagy lajtos kocsikkal hordták a helyszínre. Nem voltak olyan létrák sem kéznél, amikkel fel lehetett volna menni a három-négyemeletes házak tetőszintjére, így ha egyszer kiütött a tűz, és még egy kis szél is segítette a lángok terjedését,

alig volt valami remény arra, hogy megfékezzék a "vörös kakas" pusztítását. A legnevezetesebb tüzeseteket a történelem is feljegyezte.

Az ókor talán legtöbbet emlegetett tüze Rómában ütött ki, Néró császár uralkodása alatt, Kr. u. 64-ben. Ekkor csaknem a fél város a lángok martaléka lett. A rossznyelvek szerint maga a császár gyújtatta fel a várost, hogy költői ihletet merítsen a látványból, de valószínűbb célnak tűnik az, hogy nagyszabású városrekonstrukciós elképzeléseinek tág teret biztosítson. Ám erre csak kis részben került sor (Néró aranypalotája a Mons Palatinuson), mert zsarnoksága ellen fellázadtak a provinciák és Róma népe, új császárt választottak 68-ban, és Néró öngyilkos lett.

Az újkorban a híres Londoni Tűzvész volt talán a legnevezetesebb. 1666. szeptember 1-én, egy vasárnapra virradó hajnalon, a Cityben húzódó Pudding Lane egyik épületében egy álmos pék úgy tért nyugovó-

Az 1666-os Nagy Londoni Tűzvész. Előtérben a Tower, a háttérben ég a City.



ra, hogy nem oltotta el megfelelően kementében a tüzet. A parázs a fapadlóra került és a favázás ház lépcsőháza, majd az egész épület lángra lobbant. Az erős szél a közeli Thames Street raktárainak tetőzetére vitt egy szálló üszköt, és felgyújtotta a zsindegyfedést. A város szerencsétlenségére nagy mennyiségű alkoholt, kukoricát, fagyút és szénét tároltak ezekben az épületekben. A folyópart hamarosan egyetlen óriási lángoló, füstölő házsorrá változott. A felriadt lakosság bőr vizescsöbrökkel tolongott a szűk utcákon és próbálta - sikertelenül - megfékezni a lángok tovaterjedését. II. Károly király utasította a Lord Mayort, London polgármesterét, hogy a tűz terjedésének irányában álló házakat rombolják le, ily módon akadályozva meg a tűzvészt. Ez azonban nem ment elég gyorsan, így a király a tengerészeket vetette be, akik puskaporral egész utcákat robbantottak fel, míg szerda éjjelre sikerült eloltani a lángokat.

Négy nap alatt a város csaknem teljesen elpusztult. Több mint 13.000 ház, 80 templom, 44 csarnok, a Guildhall, a királyi tőzsde, a St. Paul templom váltak a tűz martalékává. Csodálatosképpen csak nyolc ember esett áldozatul a katasztrófának. A kereskedelem számára is felbecsülhetetlen károk keletkeztek a rengeteg áru megsemmisülésével.

A főváros újjáépítésének megszervezésére Károly egy hat fős bizottságot nevezett ki, melynek tagja volt Christopher Wren építész is, aki új építési szabályzatot dolgozott ki, melyben meghatározta az ezután építhető házak arányait és méreteit. Az újjáépített területeken megszülesztették az utcákat, és kötelezővé tették burkolásukat. A lakó- és középületeket téglából kellett megépíteni. Ő tervezte az anglikán világ legnagyobb



A pesti Német Színház égése 1847. február 3-án.  
(Fuchstaler acélmetszete)

templomát az új St. Paul katedrális, melynek alapkövét 1679-ben tették le, és 1709-ben szentelték fel, a mester 76. születésnapján.

London városszerkezete ekkor nyerte mai formáját, számos épület, újjáépített templom még ma is a tűzvész utáni helyreállítás emlékét őrzi.

A városi- majd a földgáz bevezetése, az elektromos hálózatok kiépítése, a vegyipar fejlődésével a gyúlékony anyagok fokozott elterjedése tovább növelte a tüzesetek számát, amit a korszerű tűzoltóság kifejlesztésével próbáltak meg a városlakók kompenzálni.

Gázrobbanás a Váci körúton 1864-ben. (könyvomat)



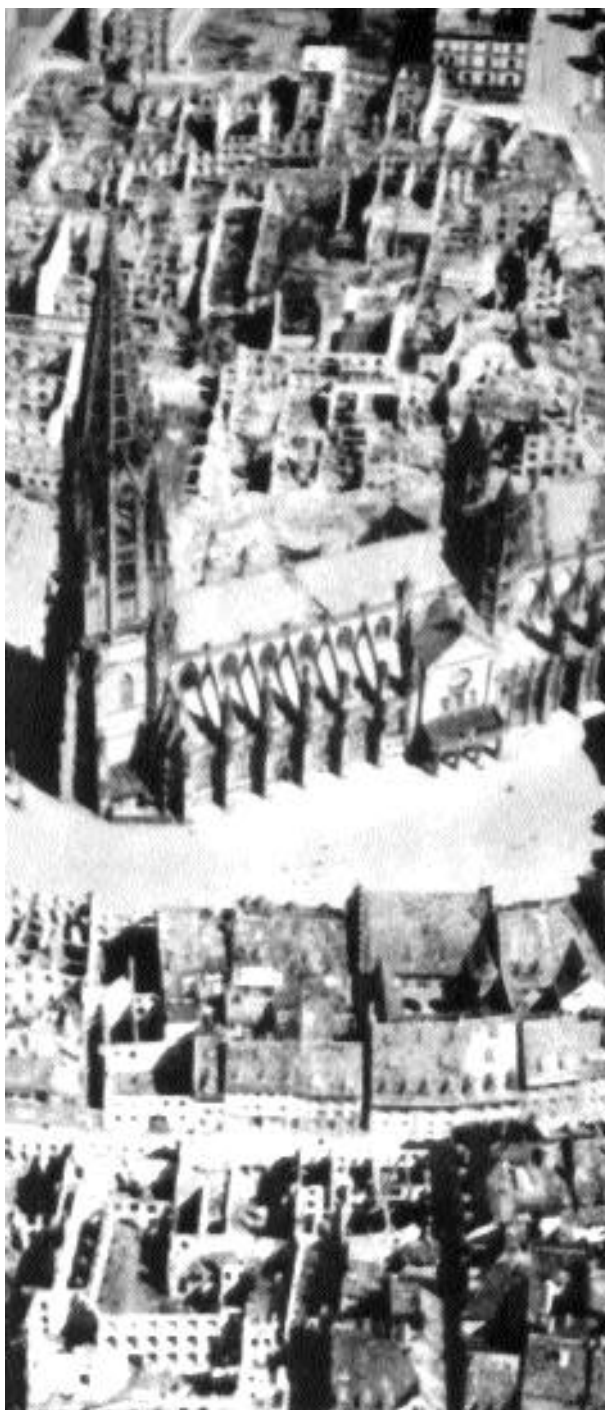
## Fizikai károsodások

### TÖRTÉNELMI ESEMÉNYEK

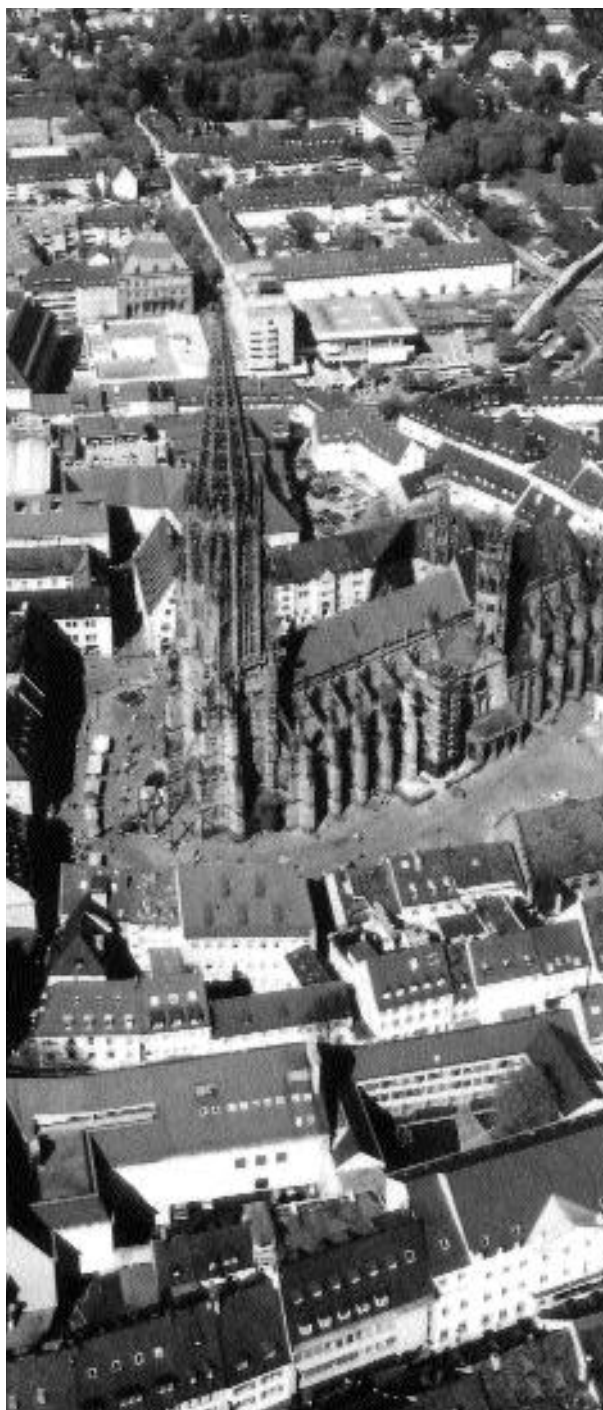
Sajnálatos módon az ember által épített városoknak a legnagyobb ellensége - maga az ember. Az épített környezetben a legtöbb kárt maga a romboló, egymás

mellett békében élni képtelen, nyughatatlan emberiség okozza. Az összes elemi csapás hatása összességében messze elmarad a háborúskodások rombolásaitól.

Freiburg im Breisgau a bombázások után...



...és napjainkban.



### Gyűjtogatások

A szándékában többnyire csak egy-egy épületre korlátozódó gyűjtogatásoknak se szeri se száma, így ezekről csak emlékeztetőül beszélünk, noha nemegyszer egész városrészek megsemmisüléséhez vezettek ezek a tüzesetek.

### Forradalmak

Az általában együtt járó politikai és gazdasági elnyomástól végsőkéig felbőszült néptömegek kitörésszerű megmozdulásait, a forradalmakat, mindig az elnyomó hatalom megdöntése, jelképeinek, jellemző alkotásainak azonnali megsemmisítése jellemzi.

Így esett a Nagy Francia Forradalom áldozatává a gyűlölt börtönerőd, a Bastille, melyet 1789. július 14.-én foglalt el a forradalmi nép, bár az esemény csak jelképes jelentőségű, mert politikai foglyok helyett csak néhány köztörvényes bűnözőt tartottak fogva pincéiben. A műemléki szempontból je-

lentős építményt lerombolták, a helyén ma tér van, és Párizs új operaháza is itt épült fel az elmúlt évtizedben.

A Párizsi Kommün idején, 1871-ben, a városi harcok során felgyulladt Medici Katalin királynő gyönyörű reneszánsz palotája, a Louvrehoz kapcsolódó Palais des Tuileries (Philibert de l'Orme építette, 1564-től). Noha a korabeli fényképek tanúsága szerint helyre lehetett volna állítani - a Kommün bukása után, a két szélő pavilonja kivételével sajnos mégis lebontották.

Talán vigasztalásul szolgálhat, hogy ezzel egy új városesztétikai koncepció kialakítására nyílt lehetőség: a Louvre nyugat felé kinyúló karjai által közrefogva, túl a Tuileriák kertjeinek fasorain, már a kompozíció középpontját jelentő Pavillon d'Horloge kapujából feltűnik a Place de la Concorde obeliszkje, az egész Champs Élysées, melyet a végében lévő magaslat csúcsán emelkedő L'Arc de Triomphe koronáz meg. A hatalmas kapuzat ívében lenyugvó Nap rőt fénye a végtelen képzetét kapcsolja a kompozícióba.

A Tuileriák palotája 1871 előtt,



és a jelenlegi állapot.



## Fizikai károsodások

### Polgárháborúk

A csaknem az egész népséget megmozgató forradalom első féktelen indulatainak csökkenésével általában két fő táborra oszlik a társadalom: azokra akik eddig hatalmon voltak, vagy valamilyen érdekük fűződik az eddigi rendszer fentmaradásához és azokra, akik ezúton szeretnék hatalomhoz jutni, és céljuk eléréséhez - különféle ideológiákat hirdetve - minél nagyobb tömegeket igyekeznek maguk mögött felsorakoztatni. Mivel érdekeik szemben állnak, az ellentét kibékíthetetlen köztük, és ha eleinte sokszor mégis megkísérlik ezek feloldását parlamenti keretek között - többnyire sikertelenül - hamarosan az agresszió eszközehez nyúlnak: kitör a polgárháború, mely esetleg évekig is eltart, rengeteg felesleges szenvedést zúdítva a népekre, és felbecsülhetetlen károkat okozva az épületállományban.

### Háborúk

A világ épületállományában, városainak és kistelepüléseinek struktúrájában a legnagyobb kárt a háborús cselekmények okozzák.

A történelem során a "fejlődés" itt is nyomon követhető: az ókor és a középkor tüzes nyilait, kőhajító gépeit, faltörő kosait az újkorban elterjedt ágyúból kilőtt kő- és vasgolyók romboló hatása követte. De hamarosan feltalálták a becsapódás helyén robbanó töltetet, a bombát, amit a XVII. század végétől a tüzérség, majd az I. Világháború óta a légiereő juttatott célba, egyre nagyobb pusztítást okozva egy-egy találattal, hogy végül az atombomba iszonyata tetőzze be ezt a szomorú folyamatot.

1849. május 17. Hentzi osztrák generális a budai várból bombázta az alvó Pestet. Kölbl Sámuel tusfestménye a lángokban álló akkori Újvásárteret, a mai Erzsébet teret ábrázolja. A bal sarokban az evangélikus templom.







1946. Heilbronn ... Az egykori württembergi szabad királyi várost, fontos kereskedelmi és ipari központot, talán a legsúlyosabban károsították a bombázások

Romeltakarítás Heilbronnban egy ideiglenes bányavasút segítségével.



## Fizikai károsodások

A háborúk során utcányi házsorok égtek ki, városrészek, egész városok tűntek el a föld színéről, hajdan virágzó, nyüzsgő életű városmagok helyén csak üszkös romok maradtak.

Európa, de különösen Németország csaknem minden városa megszenvedte a II. Világháborút. A kezdeményező III. Birodalomra súlyos büntetést mértek az angol és amerikai bombázók: nem kímélték az építészettörténeti, városképi jelentőségű együtteseket, a csodával határos módon eladdig megőrzött, ódon, történelmi városmagokat, és csak egy-egy templom, lakóház, csonka utcarészlet emlékeztet a légitámadások előtti időkre, a hajdani gazdagságra. Talán még

leginkább a puszta föld, az utcák - zömükben középkori - vonalvezetése, és a nevük utal a hajdani városszerkezetre.

A szőnyegbombázások tendenciózusak voltak: az ellenség fizikai és lelki megtörését tűzték ki célul. Egyfelől a városokat körülvevő ipartelepek, hadianyaggyárak, lakotanyák, repülőterek, vasúti állomások - megannyi stratégiai fontosságú objektum - másfelől a nagy múltú belvárosok, középületek, és lakóházak, a városi lét, az egyén identitás-tudatát alátámasztó történelmi múlt eltörlése volt a feladatuk. A legkevesebb kárt a villanegyedek, a külvárosok indifferens munkásnegyedei és az agglomerációs települések szenvedték.

Stuttgart, utcai árus a romok között 1946-ban.



### MŰSZAKI OKOK

#### NEM SZÜKSÉGSZERŰ KÁROSODÁS AZ ÉPÜLETÁLLOMÁNYBAN

##### Mechanikai behatások miatt

Egy-egy utcarész, vagy csak egy épület károsodását okozhatják műszaki okok is, mint például egy közeli vasútvonal, rendezőpályaudvar fokozott füsttermelése, ami a levegő nedvességével savas hatást fejt ki, és fokozott épületkorróziót okoz. Vagy a nagy súlyú tehervonatok fokozott dinamikus hatása is létrehozhat repedéseket a falakon, és olykor az egész épületet, egész utcasort kell lebontani.

A budapesti Metró észak-déli vonalának építése során több ház megsüllyedt, mégpedig egyenetlenül, és ez okozott komoly épületkárokat például a Károlyi Mihály utcában, ahol a Fővárosi Vízművek egykori épületét (12-es szám, Ybl Miklós tervezte a Pesti Hazai Takarékpénztár székházának) már évtizedekkel ezelőtt ki kellett üríteni és azóta is aladúcolva várja a megerősítést és a felújítást.

A háttérben a Vízművek kupolás épülete a századfordulón.



##### A karbantartás hiánya miatt

Amennyiben huzamosabb ideig nem törődik a tulajdonos az épület(ek) állagmegővésével, akkor a romlás eljuthat egy olyan szintre, hogy a helyreállításnál gazdaságosabb a lebontás. Ez mindig sajnálatos esemény, különösen ha olyan épületállományról van szó, amelynek megőrzése városképileg is, hangulatilag is kívánatos lenne, még akkor is, ha az egyes épületek nem állnak műemléki védelem alatt.

Sajnos fővárosunkban erre is van számos példa. Ilyen - véleményem szerint - az Óbudai városrész lebontása.

Óbuda egy külön város volt a középkor óta. A körülötte fekvő hegyeken intenzív szőlőművelés folyt, és a lakosok házaikban mérték ki a bort, míg a XIX. század végén a filoxéra járvány ki nem pusztította a szőlőket. De megmaradt a festői városrész ahova a budapestiek szívesen látogattak el. A földszintes és egyemeletes beépítésű romantikus negyed, barokk és későbbi házacskaival, sok kerttel és fával, a girbegurba utcácskák, a

Óbudai hangulat - a Serfőző utca a század elején.



## Fizikai károsodások



Óbuda látképe a Duna felől 1812-ben, háttérben a szőlőkkel beültetett hegyek.  
Ma már csak a katolikus templom és a plébánia kétszintes barokk épülete áll. (Kollár I. tusfestménye)

Egy régi kisvendéglő (Harrar Pál u. 10)



Tipikus óbudaiparasztpolgár lakóház, barokk kapuzattal.  
(Fényes Adolf utca 72.)



## Fizikai károsodások

barokk templomok, a selyemgombolyító klasszicista épülete, a számos kiskocsmá egy "magyar Grinzing" hangulatát sugározta.

Való igaz, hogy az épületek korszerűtlenek voltak, nemegyes nedvesedett a szigetelés hiánya miatt, hogy zömükben hiányoztak az alapvető higiéniai felszerelések is, hogy az utcák burkolata javításra szorult, de melyik elhanyagolt városnegyedre nem igazak ezek az állítások?

Meg kellett volna őrizni ezt az Óbudát! Komfortosítani kellett volna a lakásokat, renoválni az épületeket és egy turisztikai célponttá fejleszteni a városrészt - úgy, ahogy azt a bécsiek tették Grinzinggel, ahová ma a világ minden tájáról özönlenek a turisták, hogy lehörpintsenek egy-két pohárka "Katzensprung"-ot vagy "Flohaxen"-t, pedig a Wienerwald borai meg sem közelítik a magyar borok minőségét.

De ehelyett - 1958-tól kezdődően - elkezdték a bontásokat, felépült a kísérleti lakótelep a Bécsi út és a Zápor utca között, majd a hatvanas évek közepétől az Árpád híd budai hídfője könyékén a hatalmas panel lakótelep, ami a hetvenes évekre már bekebelezte az óbudai katolikus templom környékét is, csak mutatóba hagyva egypár házat, mint például Krúdy Gyula lakóházát és a régi Kéhli borozó épületét. A tíz emeletes lakógépek között szétszórva meghúzódó házacskák természetesen nem elegendőek ahhoz, hogy az egykori városképet demonstrálják, inkább szomorú emlékkövei a magyar múlt egy megdöbbenően (vagy tán éppen tudatosan?) elsöpört darabjának....



Az óbudai város rekonstrukciója: Megérté.....?  
(A Vörösvári út képe 1970.)



Jószerevével ennyi maradt a régi Óbudából....

...És az sem érvényesül a  
10 emeletes panelházak árnyékában.



## Fizikai károsodások

### AZ ÉPÜLETÁLLOMÁNY TERMÉSZETES AVULÁSA MIATT

Nem tarthatjuk meg mindenütt és mindenáron a régi épületeket. Például a Tabán - a XX. századi metropolisz kellős közepén - merő anakronizmus volt a földszintes, zömmel vályog házacskáival, falusias, legfeljebb vidéki kisvárosszéli jellegű beépítésével.

Bármennyire is kedvelték a poéták és a bohémek (meg a többi pesti ember) a Fehér Sas tér, vagy a Kereszt tér környékét, a kisvendéglőket, a Gellért hegyre felkapaszkodó utcácskákat, nem maradhatott meg ez a negyed az Erzsébet híd folytatása és az észak-déli főközlekedés metszéspontjában. 1932-ben meglendült a csákány a városrész felett és 33-ra már be is fejezték a bontását.



Tabáni körmenet a századfordulón.

A Tabán látképe a Gellért hegyről. (1890-es évek)



## Fizikai károsodások



A Nemzeti Színház a Blaha Lujza téren. (1890)

Néha csak egy tömb, vagy egy épület áll a fejlődés útjában, mint például a Rókus Kórház és kápolna a Rákóczi úton, megakadályozva a sugárút szélesítését, ami akkor vált igazán szembetűnővé, amikor lebontották mögüle a Nemzeti Színház épületét 1964-ben. Mégis, szerencsésnek kell minősítenünk azt a döntést, hogy a régi Pestnek ezt a kedves barokk templomocskáját és a kórházat megmentették az utókornak.

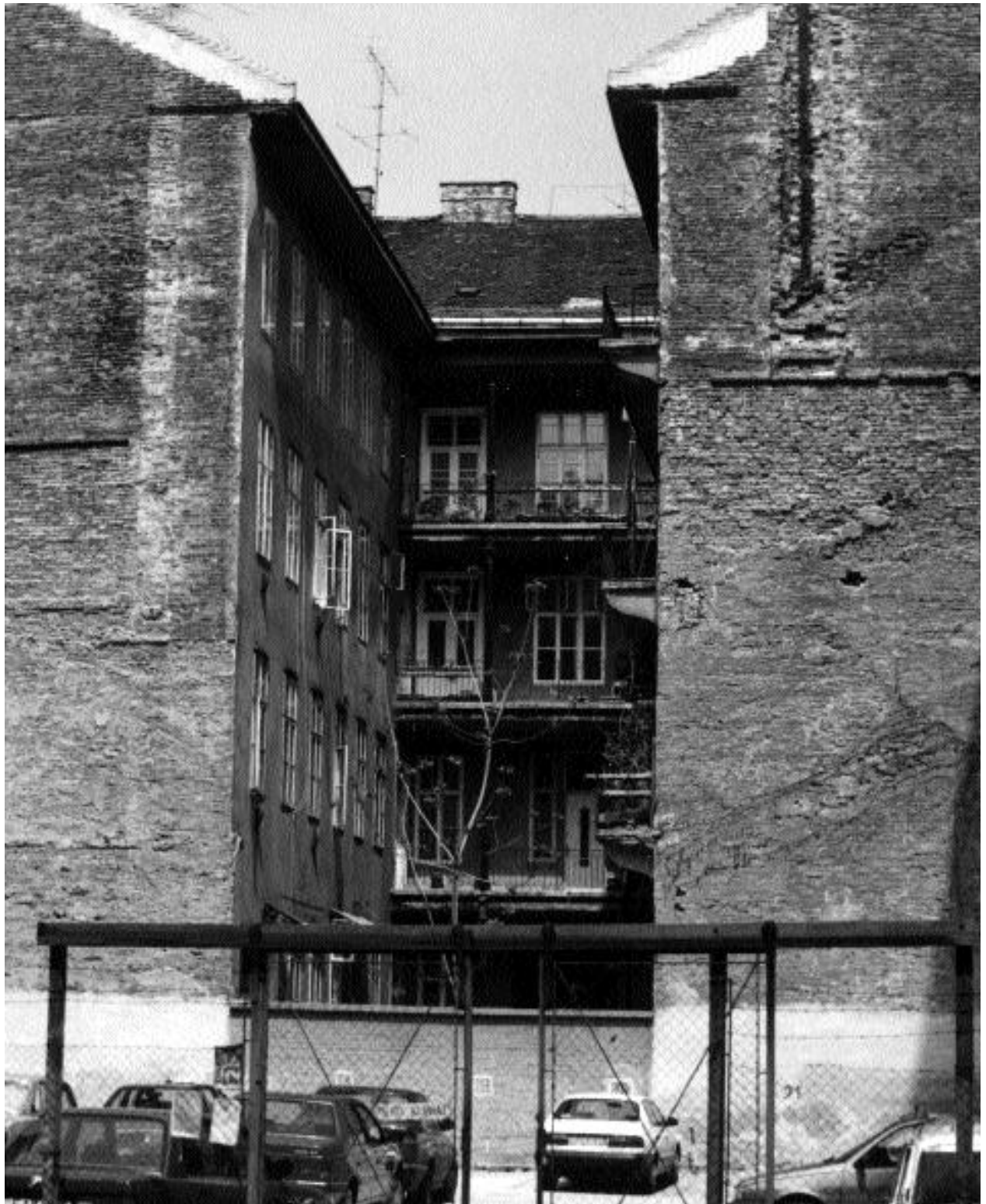
Természetesen számos olyan, építészeti és városképi jelentéktelen együttes, tömb, telep létezik egy-egy városban, amelyik a XIX. század nagymértékű urbanizálásának a (torz)szülőtte, és amelyeknek csak a lebontása árán lehet revitalizálni a területet.

A Szent Rókus kórház és kápolna 1890 körül. Az együttes szerencsére ma is így néz ki.



---





## Erkölcsei avulás

---

### AZ IPAR ÁTSTRUKTURÁLÓDÁSA

#### A hadiipar

Bármennyire is elgondolkoztató és szomorú, de vitathatatlan tény, hogy a természettudományi alapkutatások, a célkutatások és az ipari-, technológiai fejlesztések legfőbb mozgatórugója, legfontosabb megrendelője és a leggyorsabb felhasználója a hadiipar és a hadsereg.

A középkor legjobb acélját a toledói és damaszkuszi kardpengék kovácsolói tudták előállítani. A legbonyolultabb felületekből a legraffináltabb csuklós, szíjas-csatos illesztésekkel építették össze a lovagok páncélját, ahol a lehető legnagyobb szilárdság és a legkisebb súly egyszerre volt követelmény.

Leonardo, a reneszánsz mérnökse-nije is saját korában a hadigépezeteivel tett a legnagyobb elismerésre szert, és nem csodálatos festészetével. Kardokkal felszerelt kerekű harci szekerei, kartácsot lövellő, lejtőkön legurítható tűzokádó csatahordói, hajítógépei, és ostromlétrái ma is ámulatba ejtik a lángész rajzait szemlélő emberiséget.

A tűzfegyverek elterjedése és a zsoldos-, majd a reguláris hadseregek kialakulása jellemezte a XVI-XVIII. századot. Amíg a középkorban és az újkor hajnalán egy-egy teljes lovagi vértzetet hónapokig, évekig készített egy mester, addig az abszolutisztikus monarchiák létszámban nagyságrendekkel megnőtt seregeinek már a manufaktúrákban, kisebb fegyvergyárakban, sorozatban előállított fegyverzetre volt szüksége. Amíg korábban minden nemesúr - és csatlósai - büszkén viselték a saját, egyedi ruhájukat, evvel is egyéniségüket fitogtatva, addig a reguláris

hadseregekre az egyenruha általánossá válása volt a jellemző. A katonai ruha, cipő, és felszerelés előállítására sem volt tovább elképzelhető a céhes rendszer termelési viszonyai között.

A XIX. század második felére kialakult egy nagyon differenciált hadiipar, és századfordulóra a fémipar mellett a vegyipar kapott fontos szerepet a hadászatban. Például ahogy egyre hatékonyabb lőporokat kezdtek gyártani, úgy növekedett a lövegek hatótávolsága és tűzereje, de a válasz sem maradt el: az acélgyárak egyre keményebb és vastagabb páncélokat biztosítottak a csatahajók és a páncélozott gépjárművek számára. Az 1904-1905 orosz-japán háború csuzimai tengeri ütközete fontos állomása volt a tűzerő és a páncélzat vetélkedésének.

A tankok kifejlesztése egy új hadviselési stílust követelt és már előrevetítette az I. majd a II. Világháború árnyékát. A repülőgép feltalálása és hadrendbe állítása, a vadászgépek, bombázók, felderítő- és csapatszállító gépek bevetése gyökeresen megváltoztatta a harcmodort: a XIX. század erődítményei (mint például a Citadella a Gellért hegyen) elvesztették stratégiai jelentőségüket - erkölcsileg elavultak.

A II. Világháborút egycsapásra befejező atombomba döbbenetes hatása minden képzeletet és támadófegyvert felülmúlt, minden eddigi épített védekezési módot megkérdőjelezett: a legkorszerűbbnek tartott vasbeton bunkerrendszerek, támaszpontok sem jelentettek védelmet a továbbiakban az új "csodafegyver" sokoldalú pusztítása ellen. Tehát ezek a katonai létesítmények is elvesztették erkölcsi értéküket.

## Erkölcsei avulás

1993 tavaszán az Öbölháború már a számítógépek és a rakéták háborúja volt, ahol az önmagukat irányító, célkereső rakéták semmisítették meg a levegőben egymást. A XXI. század csillagháborús vízióját meglevenítő csaták már nem követelnek semmilyen épített védelmi rendszert - így csak a fegyvereket előállító üzemek és a raktárak meg az üzemanyag depók a stratégiaileg fontos területek.



Lakatos mester cégére Kőszegen.

A kereskedőházakkal beépített London Bridge.



**A polgári ipar - az ipari övezetek kialakulása - gazdasági szempontok**

### KÖZÉPKOR

Az európai középkor céhes rendszerében az egyes mesterek a saját lakóházuk földszintjén rendezték be a műhelyeiket, így a "lakó-" és az "ipari" övezet egyáltalán nem vált el egymástól.

Ugyanakkor már ebben az időben is megfigyelhető a szociális és gazdasági különbségeket tükröző térbeli tagozódás.

A legkisebb helyet igénylő, de költséges anyagokkal dolgozó, legjobban kvalifikált és nagy haszonkulccsal számoló iparosok: ékszerészek, aranyművesek, órások - no meg a pénzváltók - a belváros szívében, a főtéren, a főutcák kereszteződésében vagy a várost átszelő folyó hídjain települtek meg. (Firenze: Ponte Vecchio, Velence: Ponte de Rialto, London: London Bridge)

Innen kiindulva, körkörösén követték őket lakóházaikkal - műhelyeikkel a tevékenységükkel zajt, bűzt nem okozó, de drága termékeket előállító céhek mesterei: a textilkereskedők és a szabók, az értékes prémeket feldolgozó szücsök, a vendéglősök, bőrdíszművesek, cipészek, pékek, majd még kijebb az asztalosok, kádárok, ácsok, kőművesek, díszkovácsok, ón- és rézművesek, serfőzők, itt voltak a szövődék, és a textilfestő műhelyek.

## Erkölcsei avulás

A városkapuk közelében - esetleg már azokon kívül - terültek el a nagy helyigényű állatvásárterek, a széna-, fa- és gabonapiacok, így errefelé találtak megélhetést és ide költöztek a fogadósok, a korcsmárosok, a patkolókovácsok, a kocsiyártók, a mészárosok és a fakezések, a keramikusok és az üvegfúvók, a saruvargák és az örömlányok.

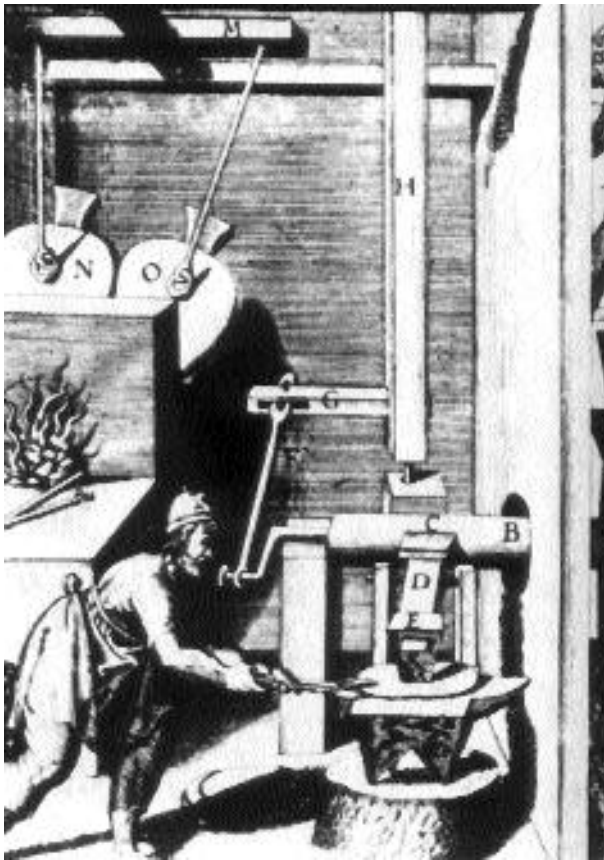
A sok vizet igénylő mesterségeket űző emberek a város menti folyó partján éltek, mint a vízimolnárok, mosodások, papírmerítők, hajóépítők, révészek. Némely alapanyag, technológia nem nélkülözi a kellemetlen szagokat. Akik ilyen tevékenységet folytattak, azoknak a település szél alatti oldalán kellett letelepedniük. Ilyenek voltak például a nyersbőrökkel dolgozó cserzővargák, a csontokat hasznosító enyvfűzők, a faggyúfeldolgozó fáklyakészítők, gyertyaöntők, szeszfűzők, stb.



Párizs - a középkori város balpartja a beépített hidakkal, a városfallal és a falakon kívüli elővárosokkal.

Akkoriban egyedi tárgyakat állítottak elő, és a kisinastól a céhmesterig - szakmai jártasságának megfelelően - a termék létrehozásának valamennyi fázisát mindenki tanulta, megismerte, majd művelte a műhelyben.

## Erkölcsi avulás



### ÚJKOR

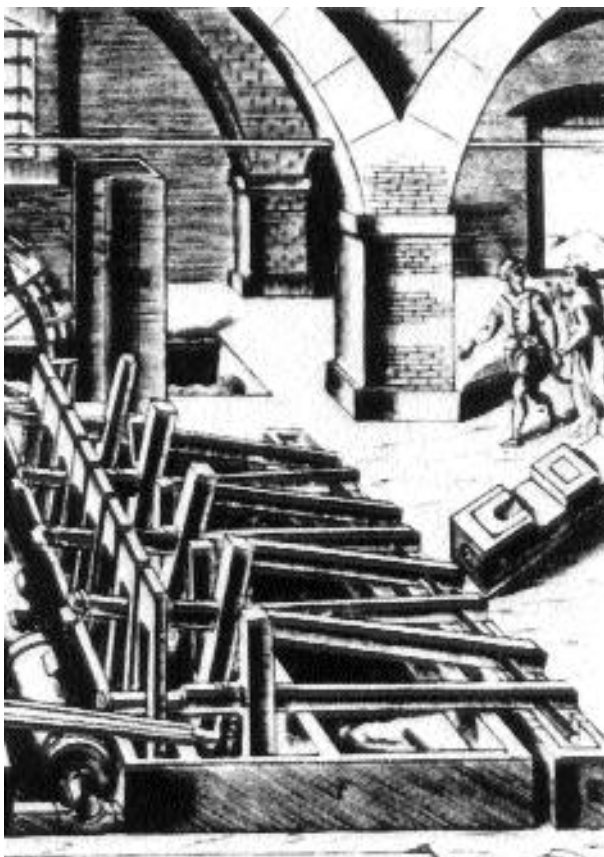
A XVI. század végefelé kezd kialakulni a manufakturális gazdaság, virágkora a XVII. és a XVIII. század. Ekkoriban már nemcsak a mester és segédje meg egy-két inas serénykedik a műhelyben, hanem általánosság válik a bérmunkások foglalkoztatása is.

A terméket még kézimunkával hozzák létre, (a manufactura a latin manus=kéz, facere=csinálni, készíteni szavak összetétele) de egyszerű gépeik meghajtásához már igénybe veszik a szél és víz energiáját is: kallómalom, fűrésztelep, posztóvanyoló, szélmalom stb. Egy-egy ember, kisebb csoport egy-egy munkafolyamat elvégzésére specializálódott, ami azt jelenti, hogy több munkadarabon kell ugyanazt a műveletet elvégezni, ez pedig feltételezi a - legalább kisszériás - sorozatgyártást. Természetesen a 20-30, olykor 50-60 ember munkaterülete, a nyersanyag és készáruraktárak már nem fértek el a lakóházakban, így ezektől elkülönülten kellett műhelyeket létrehozni. Többnyire a városok szegényebbek által lakott szélén, vagy a faluról a városba nemrég érkezők - de a falakon kívül rekedtek - által benépesített elővárosokban (Vorstadtokban) létesültek, ahol mindjárt az olcsó munkaerő is rendelkezésre állott.

A manufaktúrák termelékenysége messze meghaladta a céhekét, de a mennyiségnek ára volt: az egyedít felváltotta a sorozattermék.

Felső ábra: A víz energiáját a vizimolnárok után legkorábban a kovácsok hajtották igába: A középnémetországi hegyek között százaszámra dolgoztak ilyen "hidraulikus" kalapácsokkal és fűjtatókkal.

Alsó ábra: Vízen energiával működtetett rongyzúzó kallómalom egy olaszországi papírgyártó manufaktúrában a XVII. század közepén.



## Erkölcsei avulás

A céhes rendszer hanyatlásával a városfalakon belüli műhelyek elvesztették jelentőségüket, felszerelésük korszerűtlenné vált, erkölcsileg elavultak- lassanként megszűntek. A középkor mesteremberéből vagy manufaktúra tulajdonos lett, vagy elment maga is dolgozni más ember műhelyébe. Többnyire boltok nyíltak az egykori műhelyekben és a település szélére kiszorult termelést a városközpontban felváltotta a kereskedelem.

Egy vékony réteg - főleg szolgáltatók - megőrizték a kisműhelyek függetlenségét évszázadokon át, napjaink kisiparosaiban ezeknek a hagyományoknak a késői folytatóit tisztelhetjük.

A korábbi városzéli, széna-, gabona- és szénpiacok a belváros részeivé váltak, egykori funkciójukra csak a nevük emlékeztet. (London: Haymarket, Wien: Kohlmarkt, Budapest: Szénatér, Pécs: Búzatér és Hal-tér)

## XIX. SZÁZAD

A múlt század elején a népesség növekedése és a nyugat-európai polgárosodás viszonylag magasabb életszínvonalat biztosított szélesebb néprétegek számára. Ez a mindennapi életet megkönnyítő berendezési és lakásfelszerelési tárgyak, bizonyos divatcikkek, gyarmatárúk és élelmiszeripari készítmények, kultúrtermékek fogyasztásának elterjedését, a növekvő vásárlói igényt, ez pedig a fokozott termelést eredményezte.

A Napóleon utáni idők békéje belpolitikai stabilitást és az áruszállításnak, a kereskedelemnek kedvező közbiztonságot hozott kontinensszerte.

A víz- és a szélenergia bizonytalanságaitól mentette meg az ipart a gőzgép, amit mindenütt fel lehetett állítani, erejét, határfokát, gazdaságosságát pontosan ki lehetett számítani.

Ezek a gazdasági, politikai, és műszaki feltételek tették lehetővé egy új korszak, az ipari forradalom kibontakozását.

Műhelycsarnok a budapesti Láng gépgyárban az 1900-as években.



---

# Történelmi városrészek revitalizációja - megvalósult példák -



---



## Stratégiai létesítmények és környezetük revitalizációja

---



# Stratégiai létesítmények és környezetük revitalizációja

## KÖZÉPKORI VÁRAK ÉS VÁRKASTÉLYOK

### London - Tower

A londoni Towert - Londonium, a birodalom bukása után elhagyott római település falain belül, a Temze partján emelkedő dombon - még Hódító Vilmos király parancsára kezdték építeni a XI. században (1078-1097). A nagy, négyzetes alaprajzú (33x36m) négy saroktornyos, kőből épült lakótornyot rendszeresen meszelték, innen az együttes középső, legjellegzetesebb egységének a neve is: White Tower, amely a kora középkorban az angol királyok rezidenciáját, a St. John kápolnát, az államtanács termét és számos más helyiséget foglalt magába. A későbbiekben a királyi székhely áttevődött más épületekbe (Például: Jewel Tower, Whitehall Palace, St. James's Palace) és a közben külső védőművekkel és a hatalmas udvaron felépült számos melléképülettel kibővült együttes funkciója megváltozott. Félelmetes börtönéből sok politikai fogoly csak az udvaron felállított vérpadra menet látta meg a napvilágot.

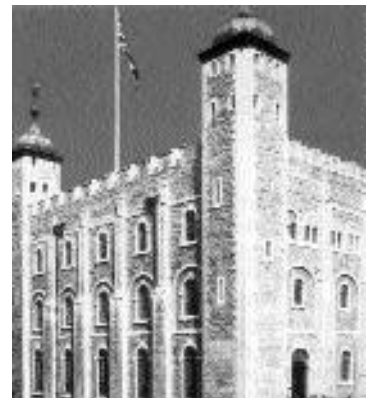
Itt őrizték a koronaékszereket és a királyság jelképeit, a királyi díszöltözeteket, lobogókat, fegyvereket.

Később a melléképületekben ágyukat, löszert és felszerelési anyagokat tároltak a brit haditengerészet számára.

A Tower együttese ma múzeum, ahol nemcsak az uralkodói jelvényekben, de óriási fegyvergyűjteményben is gyönyörködhet az évenkénti 3 millió látogató. A Tower együttesének turisztikai látványosságához hozzátartoznak a hollók (mint a velencei Szt. Márk térhez a galambok) és



A brit birodalmi korona

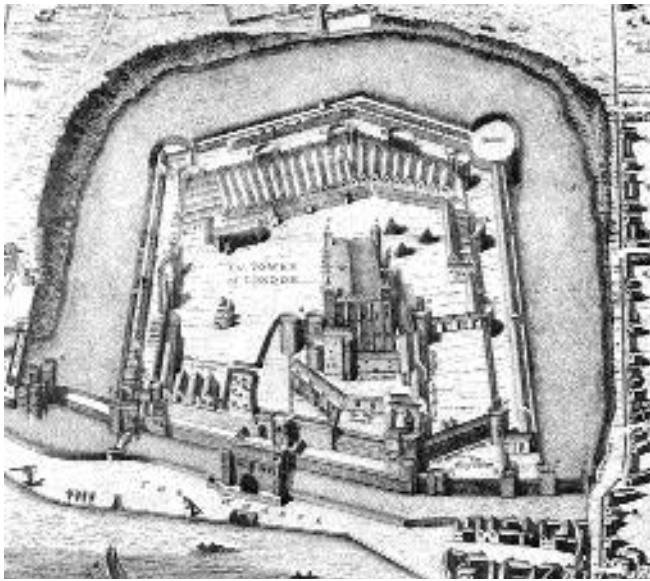


A White Tower

Az együttes madártávlati képe.



## Stratégiai létesítmények és környezetük revitalizációja



Igy festett a londoni Tower együttese 1597-ben.

a skarlátvörös reneszánszkori díszegyenruhát viselő őrség, a Yeoman Warders (népies nevükön a Beefeaterok - a "marhahúsevők"). Egy ősi legenda szerint, melyet a szájhagyomány a XI. századból eredeztet, "amikor eltűnnek a Towerből a hollók, akkor össze fog dőlni a White Tower és megsemmisül a brit birodalom".

A salzburgi vár részlete.



### Salzburg - Hohensalzburg

A mai Ausztria határán - de a középkori Német-Római császárság területének belsejében - a Salzach folyó, és a nagy jövedelmet biztosító sóbányáiról híres Obersalzberg közötti völgyből kiemelkedő 120 méter magas sziklaormon 1077-ben kezdte építeni Gebhardt salzburgi érsek Közép-Európa egyik legszebb várát, amely igen komoly stratégiai jelentőséggel bírt, hiszen itt keresztezték egymást az Itáliából észak felé tartó, és a Bécset Nyugat-Európával összekapcsoló fontos kereskedelmi- és hadiutak.

Jelenlegi formáját 1500 körül nyerte, Leonard von Keutschach érsek megbízásából. Azon kevés várak közé tartozik, melyet sohasem vett be az ellenség.

A XIX. század közepe óta már nem számít katonailag fontos objektumnak, annak ellenére, hogy 1945-ig kaszárnyaként működött.

A váregyüttes ma nyitva áll a nagyközönség számára. Szent Györgynek ajánlott kápolnája is figyelemreméltó, de a palotát fényűzően kialakított, mesés cserépkályhával ékes, faragott faburkolatú és kazettás famennyezetű termei a közép-európai gótika legszebb világi belsőépítészeti alkotásává avatják. A nem annyira díszes helyiségekben gazdag múzeumot rendeztek be, ahol a középkori Salzburger Land - a tartomány - ipar- és képzőművészeti alkotásait csodálhatjuk meg.

## Stratégiai létesítmények és környezetük revitalizációja

### A siklósi vár

A siklósi vár a középkorban épült a Villányi hegység és a Dráva közötti lapály egyetlen karakteres dombján, a XIII. században. A várat birtokló oligarcha családok (Siklósiak, Kakasok, Garaiak, Corvin János és az Újlakiak) többször bővítették, átépítették.

II. Ulászló király 1515-ben Perényi Imre nádornak adományozta a várat, aki sok reneszánsz részlettel gazdagította az épületegyüttest. Leszármazottai további építkezéseket folytattak, de ezek a közelgő török veszély miatt inkább védelmi, mint kényelmi jelentőségűek voltak. A vár 1543 nyarán elesett, és a törökök - noha szabad elvonulást ígértek a lőszer- és élelemhiány miatt ellehetetlenült, kivérett maroknyi védősegregnek - az elvonulókat mind egy szálíg felkoncolták.

A félhold uralma 1686-ig tartott, utána Caprara császári generális lett a vár ura. Feltehetőleg az ő nevéhez fűződik a kerek kapuvédő to-



A vár képe észak felől (Czeplédi István rajza)



A barbakán és a várpalóta a felvonóhíddal.

## Stratégiai létesítmények és környezetük revitalizációja

rony, a barbakán megépítése is. Az "U" alakú palotát egy nyugati szárny megépítésével bezárta - négyszegletessé tette: lényegében ekkor kapta mai formáját a váregyüttes. Caprara után a Batthyányi-Strattmann családé lett Siklós, hogy végül a XIX. századtól a Benyovszkyak fejezzék be az épület díszítését.

1959-ben restaurálták az egész várat, számos elfalazott középkori részletet tártak fel a régészek, és állítottak helyre a műemlékvédelmi szakemberek. Rekonstruálták a déli szárny gyönyörű gótikus zárterkélyét, reneszánsz kandallókat tártak fel és mutattak

be a látogatóknak. Ekkor korszerűsítették a gépészeti rendszerét és építették át a belsejét, hogy megfeleljen a vendéglátóipari követelményeknek.

Nagyméretű, négyzetes udvarát körülölelő palotaszárnyak kiválóan alkalmasak voltak arra, hogy az épületet szállásjellegű funkcióval hasznosítsák. Így jött létre a Vár szálló kétágyas, pótágyazható szobákkal és a közkedvelt turistaszálló, étterem, espresso együttes, ami a gyönyörű későgótikus várkapornával, az egykori börtönnel, és a déli szárny több termében berendezett vártörténeti és helytörténeti múzeummal egészült ki.

A barbakán belseje a helyreállított gyilokjárókkal.



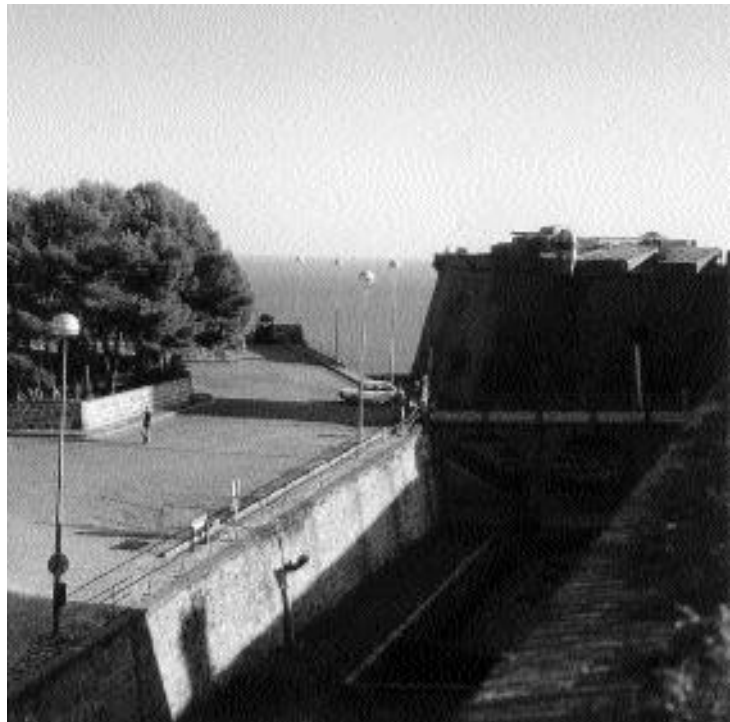
# Stratégiai létesítmények és környezetük revitalizációja

## ÚJKORI ERŐDÍTMÉNYEK

### Barcelona - Citadella a Montjuic hegyen

A tenger partján, a kikötő és a város fölé magasodó 213 méteres hegy már az ókortól, a város alapításától kezdve jelentős stratégiai szereppel bírt. Az itt állomásozó őrség riasztotta a várost, ha portyázó szaracén kalózok hajói közeledtek, sőt volt olyan tengeri csata a város előtt, amikor a megbeszélte füstjelekkel tájékoztatták a hazai flotta parancsnokát az ellenséges hajók mozgásáról.

1640-ben, amikor a katalánok IV. Fülöp spanyol király támadásától tartottak, egy akkoriban nagyon korszerűnek számító erődítményt emeltek a hegy csúcsán.



Egy tengerre néző sarokbástya

A Citadella bejárata



## Stratégiai létesítmények és környezetük revitalizációja

---

1714-ben, amikor a spanyol örökösödési háború befejeződött, és a várost elfoglalták Bourbon V. Fülöp csapatai, az erőd ből katonai börtön lett. A katonaság századunk 60-as éveiben hagyta el a citadellát, és bocsátotta a város rendelkezésére.

Ma hadtörténeti múzeum működik benne, ahol antik fegyverekkel, a csaknem 700 évig tartó arab-katalán háborúk eszközeivel, a lepantói csata relikviáival és egy egyedülálló ólomkatona gyűjteménnyel ismerkedhetnek meg a látogatók.

A falakon még állnak a régi ágyúk - nem egy közülük már az I. Világháború idejéből való. Az egyik bástya tetején nagy terrasszal kialakított kávéház nyílt, amely idecsábítja a turistákat és a helybelieket egyaránt. Körbe lehet sétálni az erődítmény falain, ahonnan a hegykoszorú övezte katalán főváros és a tenger fenséges panorámájában gyönyörködhetünk.

### West Point - New York állam

Még az amerikai függetlenségi harcok idején, a XVIII. század végén jutott hadászati fontosságú szerephez a Hudson folyó kanarulatában - Manhattan déli csücskétől mintegy 75 kilométerre - lévő sziklás fennsík, mert erről a pontról lehetett a legjobban tüzérséggel védeni az északnyugatról, a folyón leereszkedve támadó, angol gyarmati sorkatonaság ellen a fiatal köztársaság fővárosát és fontos kereskedelmi központját, New Yorkot. (Ekkor épült a híres Fort Putnam, és a szemközti fekvő Constitution sziget erődítménye.)

Nem sokkal azután, hogy győzedelmesen befejeződött a háború és többé nem

volt szükség az erődre, 1802-ben alapítottak itt katonai akadémiát, amely ma is az Egyesült Államok legelőkelőbb tisztképző intézete.

A diákevek alatt a kadetteknek nem lehet kutyája, bajusza és felesége. A végzőskor kapott hadnagy rendfokozatuktól nem lehet megfosztani őket. Avatásuk után - igen ünnepélyes ceremóniák között - sokan megtartják menyegzőjüket az akadémia campusán, és a temetőben minden hallgatónak joga van eltemetkezni, ha eljön a végső óra. Minden vallási felekezetnek külön temploma van, ahol kötelező részt venni az istentiszteleteken amíg ott tanulnak a hallgatók.

West Point adta az Államoknak sok híresség között Lee tábornokot és Eisenhewert, a későbbi elnököt is.

Hadtörténeti múzeuma mindenki számára nyitva áll. Az egész világ hadtörténetét mutatja be dióhéjban, de számos egyedi relikviával is rendelkezik. (Például: Mussolini katonasapkája, Göring személyes fegyverei, és számos érdekes emlék az indiánháborúk korából)

### Budapest - Citadella

Az 1848-49-es forradalom és szabadságharc leverése után, 1850-ben építette az osztrák hadvezetés - Haynau tábornagy parancsára - a Gellért hegy tetején álló Csillagda helyére, ezt a faragott mészkőtömbökből emelt erődítményt, avval a nem titkolt céllal, hogy a rebellis pestieket sakkban tartsák a bástyák lőréseiből kinyúló ágyúk félelmetes tűzerejével. A terveket Zitta Emanuel mérnökkari tiszt készítette el, és Zitterbarth Mátyás, a kor jönevű építész

## Stratégiai létesítmények és környezetük revitalizációja

vezette a kivitelezési munkákat. A Citadellát 1854-ben vette birtokba az osztrák katonaság 60 ágyúval.

Az 1867-es kiegyezés után eredeti célját elvesztette, de továbbra is katonaság állomásozott benne, egészen 1897-ig, amikor a létesítmény a városi tanács birtokába került.

A II. Világháború idején a légvédelmi alakulatok vették birtokba: az ide telepített ágyúkkal és gépfegyverekkel kívánták megvédeni a fővárost - sajnos nem sok sikerrel - az 1944 nyaratól egyre gyakrabban támadó amerikai bombázókkal szemben. Nem csoda, hogy az ostrom idején számos belövést kapott.

A Citadella a háború után még sokáig el volt zárva a nagyközönség elől, és csak 1965 után nyílt meg benne a közkedvelt turistaszálló és étterem, a szabadtéri múzeum és a kilátóterasz a beépített messzelátókkal, valamint a középső részét elfoglaló kazamaták tetején egy szabadtéri előadások tartására al-



A gellérthegyi csillagvizsgáló 1839 körül. (Schwindt Károly rajza után)

kalmas nézőtér és színpad, a legutóbbi években pedig játékkaszinó. A város csodálatos panorámáját sehonnan sem élvezhetjük annyira mint innen, nem csoda tehát, hogy a Citadella az idelátogató idegenek és a helybeliek kedvelt kirándulóhelyévé vált.

A Gellérthegy a csillagdával 1826-ban, a mai Boráros tér felől.







# Ipari épületek és raktárak revitalizálása

---

## BEVEZETÉS A LOFTOK VILÁGÁBA

Először talán az angol szó magyarázatával tartozunk olvasóinknak, mert sokféle jelentése ellenére nincs igazán magyar megfelelője, így az eredeti szót fogjuk az alábbiakban használni. A nagyszótár szerint: padlás, padlástér, padlásszoba, szénapadlás, az amerikai szóhasználatban: könnyűipari műhelyépület, raktár emeleti szintje, de jelent raktárépületet is.

Itt olyan -főleg New York-i, londoni és párizsi - épületekről lesz szó, melyek többnyire a múlt század végén, a mai metropolisok peremén, azok könnyűipari, kikötői övezetében épültek, ám a XX. század közepére a városok jócskán túlnőttek ezeken a területeken, így az épületek ma csaknem a belvárosban találhatóak. Az ipar kivonult ezekből a létesítményekből és sokkal messzebbre költözött, vidékre vagy a város mai peremterületeire.

A felügyelet nélkül magukra hagyott épületek állaga lassan romlani kezdett és a gazdátlan épületekben először a hajléktalanok, majd kezdő, megbízás nélküli, vagy kiskeresetű művészek kezdtek tanyát verni. Lassan legalizálták ott tartózkodásukat, saját igényeikhez kezdték alakítani ezeket a tereket, tatarozták a belsőket majd fokozatosan egyre jobb módú emberek is igénybevették ezeket a műterem- és lakáslehetőségeket.

A korábbi ipari épületek lakás céljára történő felhasználása az utóbbi 30 év városi revitalizációjának egyik fő irányzatává vált.

A raktárak és gyárak átalakulása-átalakítása a középosztály lakóhelyeivé irányváltást jelent a kertvárosok, bolygó- és alvóvárosok felé történő kiköltözési tendenciában. De az elhanyagolt belső területek új életre keltésével - és lehet, hogy ez még fontosabb - egy új urbánus tudatosság kialakulása is jelentkezik.

A hajdanvolt kereskedelmi- és ipari épületek kényelmes lakásokká, műtermekké való átalakításával a loft-lakók a városi múlt iránti tiszteletüket, a belvárosban való élés előnyeinek a felismerését is kifejezik. (Például: nem kell naponta több órát utazniuk, hogy a munkahelyükre érjenek az otthonaikból.)

Ez a magatartás ellentétben van az ingatlantulajdonosok, beruházók általános gyakorlatával, akik a legutóbbi időkig a nagyobb profit reményében, az elhagyott épületek lerombolását és a helyükre nem lakóházak, hanem sokemeletes irodaházak, kereskedelmi létesítmények felépítését részesítették előnyben. A "loft forradalom" az ökológikus gondolkodású "zöldek" mozgalmának részévé vált, mely előmozdította a város építészeti örökségének megőrzését a jövő számára: az ott található urbanisztikai és architekturális értékek megbecsülését és egy új gondolati tartalmat tükröző lakásesztétika valamint az ezt tartalommal kitöltő életforma kialakulását.

## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

### A LOFTOK "TÖRTÉNETE"

#### Festő műtermek:

A múlt század második felében divatos, akadémikus stílusban festett, nagy méretű, történelmi- és csatajeleneteket ábrázoló olajfestmények elkészítéséhez északra nyíló, terjedelmes üvegfelületű, jelentős fesztávolságú, többszintet átfogó, nagy belmagasságú tereket igényeltek a kor ünnepeit és ennek megfelelően honorált művészei.

Párizsban és Münchenben a XIX. század derekától, Bécsben és Budapesten főleg a század 80-as éveitől, míg New Yorkban a század fordulón terjedtek el ezek a stúdiók.

Tele voltak a történelmi képek megfestéséhez nélkülözhetetlen kellékekkel: korabeli bútorokkal, drapériákkal, öltözetekkel, dísz tárgyakkal, fegyverekkel, illetve azok másolataival. (Makart híres bécsi festő műterme például egész lakberendezési divatot inspirált, amely évtizedekre meghatározta a nyugat- és közép-európai polgári lakások belsőépítészeti kialakítását. (Ezek hangulatát sugározzák másoké mellett Munkácsy Mihály zsánerképei is)

Ezekben a műtermekben többnyire galériák is épültek, hogy fentről, nagyobb távolságból is szemre lehessen vételezni a készülő mű összehatását. A galériákon gyakran volt egy heverő is, hogy a művész egész napos koncentrációt igénylő munkáját egy kis pihenéssel meg tudja szakítani. Az izgalmas belsőépítészeti térhatás, a gazdag, romantikus hangulatú berendezési tárgyak halmaza, a munka és felüdülés egy térben való összekapcsolása méltán avatja ezeket a műtermeket a loftok őseivé.

#### Építész műtermek:

New Yorkban mintegy 600 építésziroda működött a századfordulón, és a nagy építkezések terveit jól áttekinthető, nagyablakos, világos terekbe állított, hatalmas asztalokon készítették el a rajzolóok. Ezeket az építészeket is a korai loft bérlők közé kell sorolnunk.

#### Könnyűipari üzemépületek:

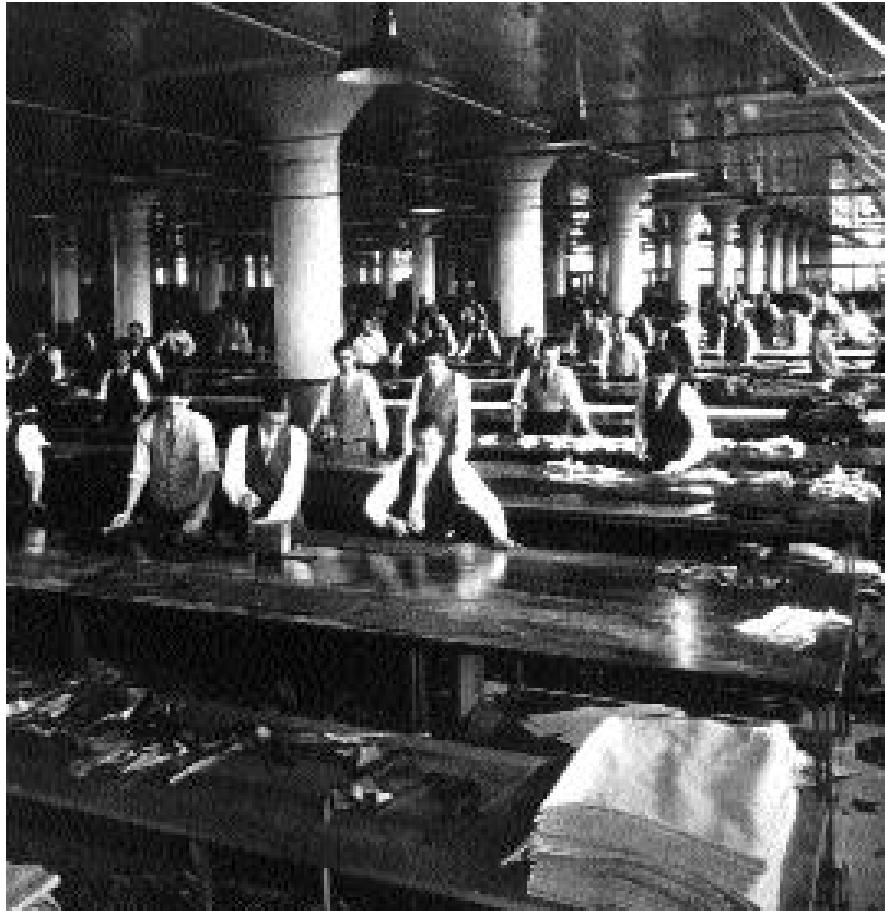
Amit ma leginkább a loft szó alatt értünk, az olyan teret, tereket jelent, melyek eredetileg kézműves szakmák gyakorlására, illetve ipari méretűvé válásuk után sorozatgyártásra szolgáltak. Ilyenek a famegmunkálás, bútorgyártás, kartondoboz készítés, nyomdaipar, bőrdíszművesség, szabás-varrás, nyakkendő készítés, stb.

Ezek a cégek egy vagy több emeletet birtokoltak, vagy béreltek egy-egy olyan terjedelmes épületben, melyek többnyire öntöttvas pillérvázzal, hengereltacél mester- és fiókgerenda födémmel, hatalmas, íves záródású ablakokkal tarkított nyerstégla homlokzattal, vagy egybefüggő ablaksorral - a vázas szerkezetet sem elrejtve -, általában lapostetővel épültek.

A három-négy traktusos megoldás volt a legelterjedtebb, ennél nem építettek mélyebbeket, mert a középső részek nappali természetes megvilágítását nem tudták volna biztosítani a munkások számára. Az amúgy sem kielégítő fényerejű mesterséges megvilágítás (gázlámpák) üzemeltetése költségnövelő tényező, a félhomály pedig nemcsak a termék minőségét rontja, de a termelés hatékonyságát is csökkenti.

## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

A könnyűipar gyakran egész emeleteket követelt, ahol hosszú asztalok mellett munkások tucatjai dolgoztak. Nemegyszer még  $1\text{m}^2$ -nyi terület sem esett egy dolgozóra ezekben a hatalmas terekben, amelyek 150-200 ember nyomasztó munkahelyéül szolgáltak.



A New York állambeli Buffalo egyik ruhagyárának szabászata az 1920-as években, mielőtt a gépésítés forradalmasította az egész iparágat.

Emberek tucatjai dolgoztak hosszú asztalok mellett a loftok műhelyeiben.  
A kép 1905-ben készült, New York "Ruha kerületében".



## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

---

### Raktárak:

New Yorkban a Manhattan félsziget peremén, a Hudson és az East River partján húzódó dokkok, a folyami és tengeri hajók kikötőinek szélén és a vasúti pályaudvarok közelében, Londonban a város keleti részén, a széles kanyarokat leíró Temze folyó mindkét partján épültek fel azok a raktárak, ahol a szállítmányozási és kereskedelmi vállalatok az árut ki- és berakodásra előkészítették, tárolták.

Itt tették - hordókba, ládába töltve - szárazföldi szállításra alkalmassá a más kontinensekről érkező ömlesztett árut, vagy csomagolták át - a nagykereskedelmi igényeknek megfelelően - a bálázott teherárut, sőt sokszor még kiskereskedelmi kiszerelést is végeztek. A gyarmatárak (tea, kávé, fűszerek) és más élelmiszerek nagybani tárolása

és elosztása a vásárcsarnokok környékére koncentrált - például Bostonban, vagy a londoni Covent Garden körül.

Budapesten nem véletlenül települtek a gőzmalmok a Duna-partra, a folyam és a Soroksári út közötti sávra, és a városközpont közepére a gabona és lisztraktárak. A rakpart és a Közraktár utca közé a Nagyvásárcsarnok folyamatos feltöltését biztosító közraktárak.

1884-ben, a New York-i Brooklyn Bridge tövében, zöld babkávétárolás céljából építették ezt az 1936-ban készült fotón látható épületet. Manapság a félköríves záródású, vaslemezablakokat beüvegezték, s az egykori raktár ma lakóépület.

## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

### NEW YORK, AHONNAN A LOFT MOZGALOM KIINDULT

#### A SoHo

Az alsó Manhattant keletnyugati irányban átszelő Houston Street-től délre eső városrész, a XIX. század első felében, a New York-i középosztály körében nagy népszerűségnek örvendő, pezsgő lakó- és üzleti negyed volt. Ekkor kapta nevét is: SoHo : South of Houston Street = a Houston Street-től délre eső terület. Színházak, elegáns üzletek (Lord et Taylor, Tiffany) hivalkodó, drága hotelek és szórakozóhelyek jellemezték a környéket. 1850-től fokozatosan a Broadway vette át a Bowery-től a legfontosabb szórakoztatónegyed rangját.

1861-1865-ig tartott az amerikai polgárháború, melynek elmúltával megváltozott a környék jellege: Az üzletek - a város növekedését követve - északra költöztek, a szórakoztatónegyed központja a 14. utca környéke lett - a SoHo pedig elképesztően rövid idő alatt kiürült. Az elnéptelenedett negyedet a könnyűipar foglalta el: textilgyárak, manufaktúrák, raktár- és üzemcsarnokok épültek fel, szinte szemlátomást emelkedve ki a félsziget gránitplatójából.

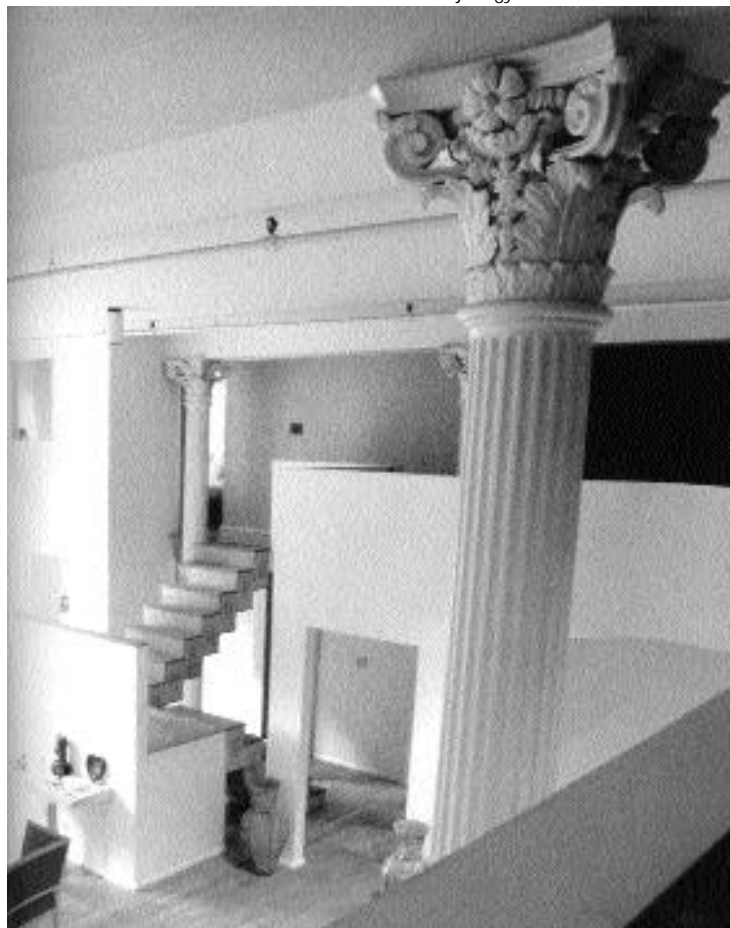
#### A CAST IRON DISTRICT

Mivel a profit mielőbbi megszerzésének vágya sürgette a beru-

házókat, azok ösztönözték rövidebb idő alatt elkészíthető épületek megalkotására. A válasz: a hagyományos téglaeépítkezést felváltó új módszer, az előre gyártott öntöttvas pillérekből és rácsostartókból kialakított vázas szerkezeti rendszer alkalmazása megteremtette a gyors kivitelezés műszaki lehetőségét.

Az új módszer egészen újszerű építészeti - esztétikai élményt jelentett: a mindeddig elképzelhetetlenül karcsú, kiskeresztmetszetű támaszok közeit hatalmas üvegfelületek töltötték ki. (Egyik korai példa az 1857-ben épült Hougwouth Building) A SoHo-t másképpen Cast Iron District-nek, Öntöttvas Negyednek is hívják a bennszülött New York-iak. A következő 30 év alatt itt épült fel a világon a legtöbb öntöttvas homlokzatú épület (melyek századunk hetvenes éveinek elején csaknem valamennyien áldozatul estek egy autópálya építésének, amely szerencsé-

Dús plasztikájú, kompozit fejezetes öntöttvas oszlopok és hangsúlyozott - tan simavonalú, kubisztikus térfalak kontrasztja egy SoHo-beli loftban.



## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

re, a lakosság ellenállásának következtében meghiúsult).

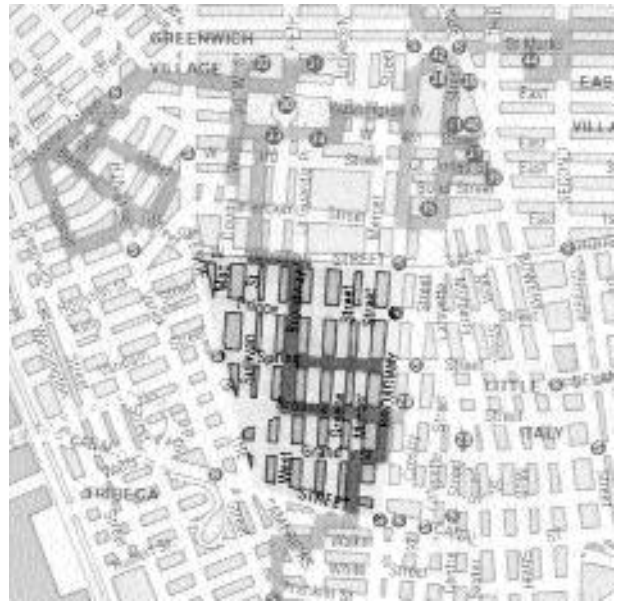
### A HENGERELT ACÉL SZERKEZETEK ELTERJEDÉSE

De amilyen gyorsan elterjedt, olyan gyorsan el is tűnt az öntöttvas az építkezésekről: A melegen hengerelt acél profilokból szegecseléssel, csavarozással (és később hegesztéssel) összeállított, kívánt hosszúságú és keresztmetszetű támaszok és tartók húzószilárdságát, gyártási flexibilitását nem tudták követni az adott méretre öntött elemek. A legkorszerűbb szerkezet és a biztonságos, elektromos motorokkal mozgatott személyfelvonók lehetővé tették a csillagokba szökő manhattani telekárak miatt kikövetelt felhőkarcolók építését az 1890-es évektől kezdődően.

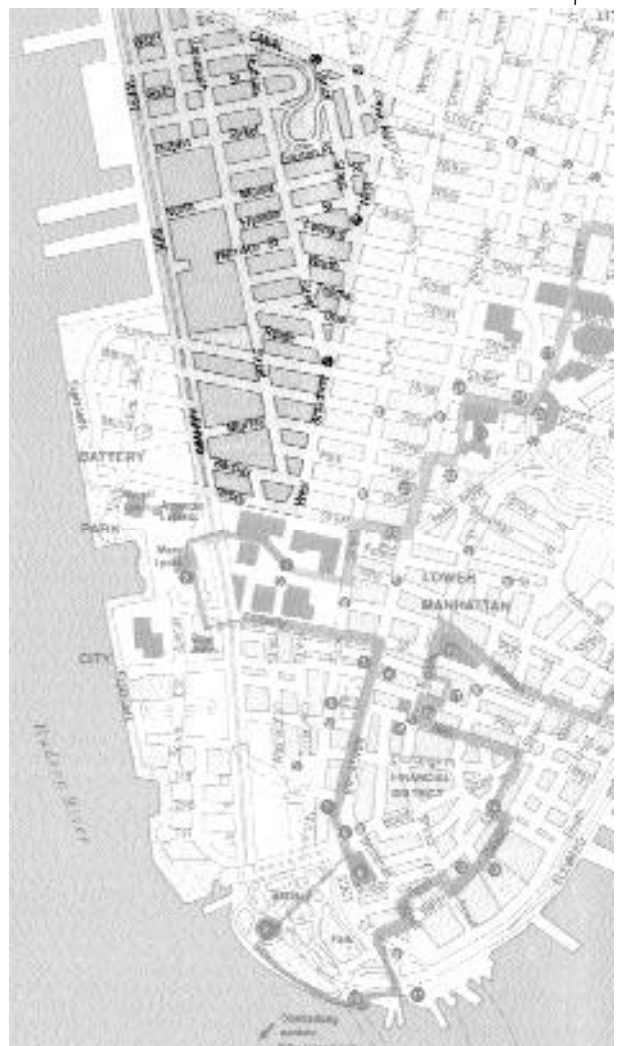
### A TriBeCa negyed

Ekkoriban, a XIX. század utolsó harmadában alakult át lakóövezetből iparivá a SoHo folytatása: a TriBeCa néven emlegetett terület is, melynek neve szintén rövidítés: Triangel Below Canal Street = Háromszög a Canal Street-től délre, amely a Hudson River és a Broadway közé beékelődve helyezkedik el.

Az 1930-as nagy gazdasági válság során sok cég tönkrement és amikor a termelés lassan megint beindult, már nem a régi helyen - akkoriban már a város közepén - hanem a jóval olcsóbb telekárú külterületeken építették fel az új üzemeket. A SoHo és a TriBeCa ismét elcsendesedett: a még ott maradó vállalkozások súlypontja is áttevődött a világháború után a távolabbi negyedekbe.



A SoHo Manhattan térképén



A TriBeCa Manhattan térképén

## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

### A LOFTOK MÁSODVIRÁGZÁSA NAPJAINKBAN

#### A loftok új lakói

Nem sokkal azután, hogy magukra hagyták - az egyébként többnyire jó műszaki állapotú - iparcsarnokokat és raktárakat tulajdonosaik, a használaton kívüli épületekbe elkezdtek beszivárogni az első loft lakók.

A második világháborút követő gazdasági fellendülés, a kibontakozó hidegháborús légkör, a Hiroshima kábulatából való társadalmi és kulturális újraeszmélés kora, az előző generációk értékrendjének, számos etikai értékének a megkérdőjelezése, az "amerikai álm" - mint a terebélyesedő szociális háló védelmében az egyéni érvényesülés csaknem korlátlan lehetőségének kiteljesülése, az afro-amerikai zene és az ír-skót gyökerekből táplálkozó amerikai népzene közeledése (boogie-woogie korszak), a nonfiguratív művészet térhódítása az Egyesült Államokban, az 1940-es évek vége, az az időszak, amikor a Manhattanbeli SoHo-ban művészek kezdték elfoglalni a megüresedett loftokat.

Akkoriban korántsem volt valami felemelő itt lakni. A mocskos, elhanyagolt utcákon, az elhagyott épületek között nem volt valami nagy a közbiztonság, hiszen a jószándékú, szegény értelmiségiek mellett gyanús, sőt bűnöző elemek számára is csábító bűvőhelynek tűnt a lakatlan város-



A SoHo és Greenwich Village határa New Yorkban, a háttérben a belváros látszik.

rész. Így gyakoriak voltak a rendőrségi razziák még az 50-es évek végén is, hiszen ha belegondolunk, az első lakók - még ha egyébként ártatlanok voltak is - jogtalan betolakodóknak minősültek, akiknek eleinte a tulajdonosokkal is meggyűlt a bajuk.

Az emberek - természetesen - megpróbálták komfortosítani a frissen meghódított tereket: renoválták a beázó tetőt, tisztálkodási helyiségeket alakítottak ki, ahogy tudták megjavították a fűtést, az elektromos-, víz- és csatornarendszert, kifestették az általuk igénybevett helyiségeket, sok időt, energiát és pénzt áldozva erre, s amikor végre élvezhették volna fáradozásuk gyümölcsét, nemegyszer jött az ingatlan tulajdonos nevében a rendőrség és kilakoltatta a szerencsétleneket.

Amikor - igen alacsony bérleti díjak mellett - fokozatosan rendeződött a viszony "háziúr" és lakó között, akkor jöttek a hatóságok és az építési előírások betartását kérték számon - persze sikertelenül - az ott élőkötől. Mivel ezek az épületek eredetileg is munkahelynek készültek, és nem lakásnak, természetesen nem feleltek meg a lakóépületekkel szemben támasztott követelményeknek.

Még viszonylag könnyebb volt a használatbavételi engedélyeket megszerezni a közegészségügyi-



## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

,tűzvédelmi- és egyéb hatóságoktól műhely, műtőterem, táncterem, próbaterem, tervezőiroda, stb. számára, mintha őszintén bevallották volna, hogy ott töltik az éjszakákat is, s mi több, nemcsak egyedül, hanem egész családjukkal együtt.

A korai loft lakóknak körmönfont fortélyokhoz kellett folyamodniuk az illegálitás és a zaklatás éveiben, hogy elkendőzzék: a raktárépületben nemcsak a műtermük van, hanem ott is élnek. Az alsó felülkel álmennezetnek álcázott ágyakat leleményesen csigasorokra szerelték, és sietve felhúzták a mennyezetre, ha váratlanul megjelent az utcában egy építésügyi- vagy tűzvédelmi ellenőr. A mindennapi bevásárlás során az élelmiszereket nem a szupermarketek - a filmekből általunk is jól ismert- jellegzetes, barna zacskóiban vitték haza, hanem valamilyen táskában, és a háztartási hulladékot is szívesen helyezték a szomszédos lakóház szemetesedényébe, vagy ha ilyen nem volt a közelben, akkor a sajátjukba, a tevékenységükre utaló "szakmai szemét" alá rejtették.

A képen jól érzékelhető az egykori műhelytér tágassága.



### Változás a loftok és lakóik társadalmi megítélésében

Az 1970-es évek közepéig nem számított sem sikkes, sem kényelmes és főleg nem fényűző dolognak ha valaki elmondta, hogy egy loftban él. Akkoriban még elképzelhetetlen volt a kertvárosi létet, mint életcélt maguk elé tűző angolszázok számára, hogy egy középosztálybeli család lakását az ipari övezetben alakítsa ki, hogy ne a sztereotip családiházazas övezet csendjére vágjon. (Azt hiszem közülünk, középeurópaiak közül még ma is sokan idegenkednének tőle.)

A munkahely és a család, a "gyár" és az "otthon" (my house is my castle = az én házam az én váram) szigorú térbeli szétválasztásának lehetősége csak a fix munkaidejű, bérből élő alkalmazottak privilégiuma(?) akik naponta több órai utazással, téli hólapátolással vezekelnek a madárdalos cseresznyefák árnyéka nyújtotta előnyökért. (De véleményalkotásunknál nem téveszthetjük szem elől, hogy a Manhattan félsziget szinte belelóg az Atlanti-óceánba, hogy Anglia és Franciaország területét állandóan átöblítik az óceánról fújdogáló szelek, biztosítva a metropolisoknak a mi, középeurópai városainknál sokkal tisztább levegőt, így - pusztán "a jó levegő" miatt - nem érdemes elhagyni a városokat, és mivel ezekről a vizsgált területekről kivonult az ipar, elkerüli őket a forgalom, a zajártalom is elhanyagolható.)

## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

Az első művészeti galériát 1968-ban nyitották meg a SoHo-ban, egy évre rá a másodikat, majd 1971-ben már 4 nagy galéria működött ebben a negyedben. Ezeket éttermek sora követte, majd megjelentek a telekügynökök is - és ezzel vége szakadt annak a paradicsomi állapotnak, amikor még olcsón lehetett loftot bérelni a SoHo-ban. A fiatal, kezdő, pénztelen művészek kénytelenek voltak továbbvándorolni a TriBeCa-ba, ahol kezdődött minden előlről, noha az utóbbit nem glancolták még ki annyira mint az előd-jét.

### Mik voltak akkor azok az előnyök, melyek kívánatosá tették napjainkra a loftokban való életet?

- A loftok terjedelmes alapterülete volt az első szempont, amely bármely más sajátosságainál többet nyomot a latba, ami végül is legyűrte a polgárság berzenkedését és az otthon értékelésének egy új mércéjét szülte meg; melyben már nem a szobák, hanem a négyzetméterek száma lett a döntő.

- A megszokottnál nagyobb belmagasságok lehetővé tették a térbeli megosztást, ami galériák, hálósíntek beépítését, tehát újabb négyzetméterek nyerését tették lehetővé.

- Az alacsony lakbérek azóta természetesen feljebb kúsztak, de még mindig messze elmaradnak a belvárosban egyébként megszokott bérleti díjaktól.

- Továbbá a loftok izgalmas alternatíváját ajánlják városi apartmanoknak és bérlakásoknak, lehetőséget kínálnak az individualisták részére, hogy azon a téren keresztül is kife-

jezhessék a világról és az életről alkotott személyes nézeteiket, amelyben laknak.

### LOFTBAN ÉLNI DIVATOS LETT!

Mára a belvárosi loftokról kialakított kép túlnőtt a bohémeskedő, kisstílu, korai státuszán. Sokan megkérdőjelezték azokat a múlt századbeli életmintákat, melyek kényszerítően befolyásolják az emberek gondolkodását. Az otthoni élettel szembeni elvárások, a megváltozott magatartásformák tükröződnek ezekben a terekben, melyek könnyedén tudnak átalakulni otthoni irodává vagy munkaterületté, műteremmé vagy bemutatóteremmé, egybefüggőek maradhatnak vagy megoszthatók, a lakók pillanatnyi vagy változó igényeinek függvényében.

Érdekes lépcsőmegoldás egy New York-i loft lakásban.



## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

A 70-es évek elejétől a loftokban való élet utáni igény túlterjedt azokon a társadalmi csoportokon, amelyek a loft mozgalmat elindították, és eljutott a polgárság azon konzervatívabb tagjaiig is, akik igényelték a nagy teret, vonzódtak az új életmód felé, amit a loftok belvárosi elhelyezkedése és a terjengőségük ígért. Az egyívású emberek egy új szociális réteget kezdtek alkotni. Helyi újságot szerkesztettek: "loft híradó" került a postaládákba, loft szövetségi testületeket választottak, hogy közös érdekeiket képviseljék. A loftban lakás legalizálása, jogászok és üzletemberek támogatása, az építészek - számosan közülük újdonsült loftlakók - a város lakosságát és a kerületi előljárókat az új mozgalom erejének és hatékonyságának elismerésére kényszerítették. A hatóságok

Fatüzeléses vaskályha és szabadon vezetett spirálcsöves szellőzők egy New York-i loft hálószobájában.



végül is felismerték a meglévő ipari épületállomány hasznosításának lehetőségeit, és a realitásokhoz igazodó változásokat szorgalmaztak a helyi törvényekben, melyek lehetővé tették mind több és több egykori gyár- és raktárépület benépesítését és revitalizációját.

### A LOFT ATMOSZFÉRÁJA

A loft lakókörzetek hangulata éles ellentétben áll a hagyományos lakóövezetekével. A megszokott városi üzletek, a vegytisztítók és fűszeresek helyett többnyire hullámkartondoboz készítőket, gépjavító műhelyeket, szerszámboltokat és kelmefestőket találunk. Hiányoznak a kertvárosi utakat szegélyező fák, a nagyvárosi parkok és játszóterek.

Maguk az egykori raktárak és gyárak még az ipari forradalom utáni évtizedek jellegzetes hangulatát idézik - álljanak azok akár a londoni Dockland's-ben, Párizsban, a Place de la Bastille környékén, vagy a New York-i SoHo-ban.

Rendszerint félelmetes, durva, kopott, elszennyeződött klinkertégla burkolatú épületek ezek, az ipari igénybevételhez kialakított kapumonstrumokkal és részletképzéssel, cseppet sem keltve az otthonosság, családiaság és állandóság érzését, mint London takaros sorházai, a francia főváros szolid polgári bérházai, vagy New York napellenzős apartmanházai. A loftok nem ragyognak, többnyire ütött-kopottak, szegényes külső megjelenésük csaknem mindig meglepő ellentétet alkot a közelmúltban renovált és elegánsan berendezett belső tereikkel.

A vendégeket rejtélyesen elrendezett ajtócsengők fogadják, vagy csigasoron engedik le a teherliftekhez való kulcsokat. A "ka-

## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

pualjakban” levélszekrények és hirdetőablakok vannak nagy összevisszaságban a falra szerelve, falragaszok, bohókás rajzok, üzenőcédulák jelzik hogy egy-egy új lakó költözött az épületbe. A szomszédok hirdetményei, üzenetei néha túlzottan is intímek és az épületekben élők új lakószemléletét és világfelfogását is sejtetik. A felső szintekre vezető rozoga, szűk falépcsők, vagy - éppenséggel szokatlanul is erős - vaslépcsők úgy néznek ki, mintha hegymászóknak tervezték volna őket, a pihenőkön pedig a gyerekkocsik, biciklik torlaszolják el az utat.

A ma már mosolyt fakasztó ódon, öntöttvas radiátorok, a belsőben szokatlan antik oszlopok - szintén öntöttvasból -, tönkretelhetetlen, vastag, tömörfa padlók, a tűzoltóvíz permeteztetése céljából beépített csövek szövevénye a mennyezet alatt, a piszkos lapostetőkre és elfeketedett tűzfalakra nyíló ablakok, vasvázás tetőbevilágítók sora - mind olyan elemek, amelyekkel az építészeknek, és a belsőépítészeknek egyaránt számolni kell, amikor évtizedünk ezen enteriőr-laboratóriumainak kialakításához fognak.

A tervezőknek új kihívást jelentenek, de ugyanakkor tág lehetőségeket is kínálnak ezek a munkák, hiszen korántsem azokhoz a kötöttségekhez kell alkalmazkodniuk, amiket a hagyományos lakóházak felújítása kapcsán várnának.



A lakók megőrizték az öntöttvas oszlopokat körülölelő szokatlan formájú, múlt századbeli öntöttvas fűtőtesteket ebben a loftban.



Alacsony könyvespolc térelválasztó egy Brooklyn-i loft nappalija és hálója között.

### A Loftok hatása a lakóházépítészetre

Ma már keresettek a loftok! A divattervezők, belsőépítészek, keramikusok, festők, reklámgrafikusok, ügyvédek, közjegyzők, ingatlanügynökök után számos más, szellemi szabadfoglalkozású egyén, vagy nagyméretű tárgyakkal (például: bútorokkal, szobrokkal, szőnyegpadlókkal, tértextilekkel, stb.) ügynökösködő ember, akinek a munkaideje az egész nap, akinek a magán- és üzleti élete szinte elválaszthatatlanul fonódik össze, szívesen költözik az egykor lenézett loftokba, mint a számára legalkalmasabb térrendszerbe.

Hogy mennyire divatosak lettek a 90-es évekre a loftok, azt jól mutatják a felújított, ma már minden komforttal ellátott, humanizált loftokat ajánló ingatlanhirdetések is: a SoHo környék hagyományos, eredeti bérházainak, lakóházainak másfélszerese a loftok négyzetlábjainak bérleti díja vagy vételára. (Csak a nagyságrend érzékeltetésére: 1995-ös árszinten, a SoHo-ban egy 2.000 négyzetláb (180 m<sup>2</sup>) alapterületű lakás ára: 489.000 USD=cca: 73.5 millió forint, vagy havi bére: 900 USD=cca: 135.000 Ft. - ami még mindig kevesebb, mint a szomszédos Chelsea-beli árak.)

Ház a házban: a nagy belmagasságú, terjengős térbe épített intim léptékű "ágyasház".



A nappali és az éjszakai látvány - a valóság léptékében - olyan esztétikai értéket képvisel, amit alig lehetne mesterséges eszközökkel létrehozni.



## Ipari épületek és raktárak revitalizálása

---

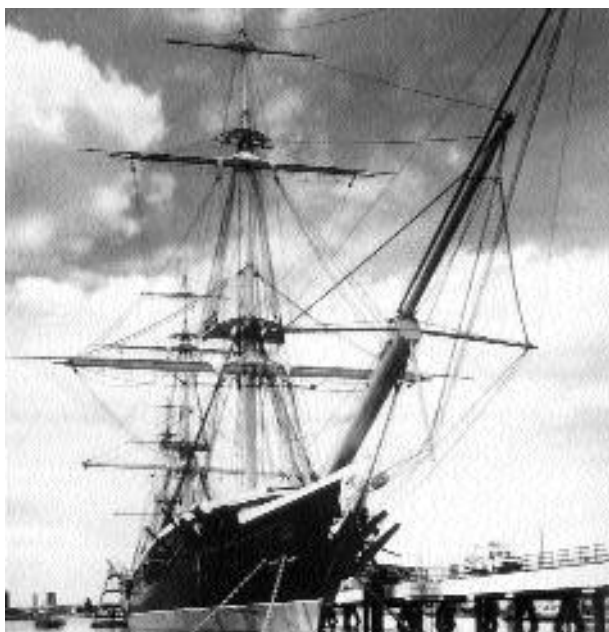
A napjaink értelmiségére jellemző globális-ökologikus szemlélet, az az eleven szellem, ami elindította a loft mozgalmat ma már túlmutat maguknak a loftoknak az újrahasznosításán és könnyen tettenérhető az újonnan épülő családi házak és lakások tervezésében és kialakításában, csakúgy mint a meglévő lakóépületek felújítása során. Ez a hatás megjelenik az alaprajzokban is, melyek a múltban tervezett társaiknál jobban variálható, összekapcsolható vagy szétválasztható, cseppfolyós terekkel lettek kiagyalva. Vissza-

köszön a loftok szellemisége az ifjúsági klubok, diszkók, butikok belsőépítészetében is. A testközelben is szabadon hagyott, sokszor rozsdás acél- vagy durva vasbetonszerkezetek, a belső terekben nyerstégla falfelületek, a dróthuzal korlátok, a recés kazánlemezből készült lépcsők és galériák, tükörmennyezetek, a drótfonat térelhatárolók, a térben szabadon futó, csillogó spirálcsöves szellőzők alkalmazása megannyi szimbóluma az új életérzésnek - s a loftépítészet távoli üzenetét hozzák hazánkba is.

Az egykori üzem acél rácsostartója ma belsőépítészeti motívummá szelidült.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



A Portsmouth hadihajó

Az Újkor vitathatatlanul legnagyobb tengeri hatalma, Anglia rendelkezett évszázadokon át a legnagyobb gyarmatbirodalommal, a legnagyobb volumenű és értékű tengeri kereskedelemmel és úttörő szerepet vállalt a hajózás, a szállítás, és a kikötőépítés fejlesztésében is. Ezért talán megbocsátható, ha előljáróban egy kicsit részletesebben foglalkozunk a londoni dokkrendszer kialakulásával és történetével, annál is inkább, mert ekkora méretű dokkrendszer máshol nincs is a kontinensünkön és amelyik város a londonihoz foghatóval rendelkezik, ott sem történt az utóbbi két évtizedben ekkora léptékű revitalizációs beruházás.

Ezért szeretném a London Docklands-et, mint önálló egységet, külön tárgyalni.

### A LONDONI DOKKRENDSZER KIALAKULÁSA ÉS TÖRTÉNETE

Amíg a középkorban az árukat a kereskedők házaiban, a pincékben és a padlásokon tárolták és a kereskedelmi ügyletek is zömmel ezekben a lakóházakban zajlottak le, addig a kikötőt a Temze medrébe vert cölöpökre épített deszkapallók, horgonyzóhelyek jelentették.

I. Erzsébet királynő uralkodása alatt kezdtek törvényileg szabályozni a kikötő működését. 1558-tól csaknem minden áru a "Törvényes Rakodópartok"-ra (Legal Quays) érkezett, mely a Temze északi partján, a London Bridge és a Tower közötti szakaszon húzódott. A királyi tisztviselők itt vámozták el a rakományokat, majd a hivatalos formáságok intézése után, itt állították ki a szükséges iratokat.

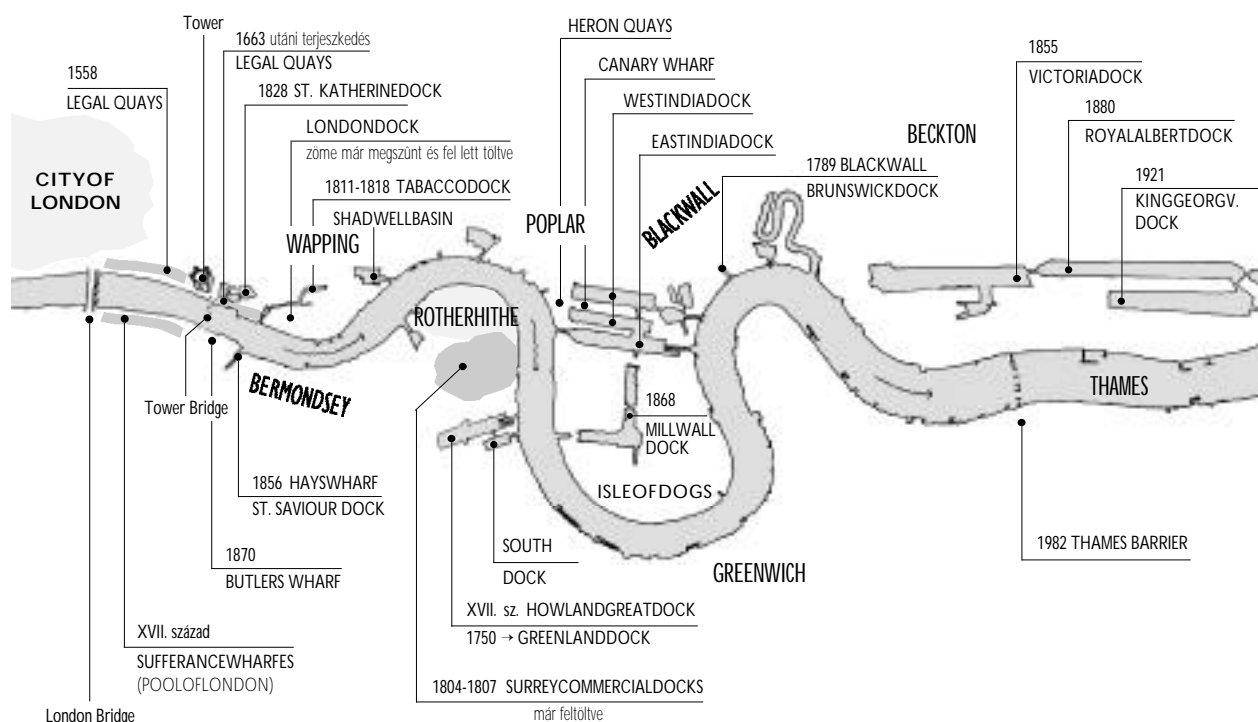
Ahogy a forgalom nőtt, a Legal Quays egyre kevésbé tudta ellátni feladatát, 1663-tól kiterjesztették a Tower-től keletre eső folyamszakaszra is. De amikor ez is kevésnek bizonyult a London Bridge-től keletre fekvő déli partszakaszon is kezdtek horgonyt vetni a vitorlások. Így születtek meg a "Megtűrt kikötők" (Sufferance Wharves).

A nagy tengeri vitorlásoknak még a hajótöröttei sem fértek át a híd kövei alatt, nemhogy az árbocai, így a Temzének a London Bridge feletti szakasza már nem jöhetett szóba kikötési helyként.

Az 1600-as években a Kelet Indiai Társaság ugyan már kiépített egy kikötőmedencét Greenwich-től északnyugatra, messze a City-től, Rotherhite-ben, a déli parton, ahol kezdődik a folyó nagy, déli, patkóalakú ka-



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



nyarulata: ez a Howland Great Dock amit 1750-ben megnagyobbítottak és átkereszteltek Greenland Dock-ra, ami később a bálna feldolgozás és kereskedelem központja lett. Majd 1789-ben elkészült a Brunswick Dock Blackwall-ban, de ez már olyan messze volt az üzleti élet központjától, hogy nem felelt meg az igényeknek.

A XVIII. század folyamán egyszerre terebélyesedett világméretűvé a tengerentúli kereskedelem és építették ki Angliában azt a korszerű út és belvízi csatornahálózatot, ami az árucikkek szállítását lehetővé tette a nagyvilág a főváros, valamint London és az ország többi része között.

London kereskedelmi jelentősége, hajóforgalma megnőtt és áruraktározási igényeit sem tudták már kielégíteni az eddigi módszerekkel.

1700-ban az import kereskedelmi forgalom 13 millió font sterling értéket kép-

viselt, ami 1790-re 34 millióra növekedett anélkül, hogy az alapvető fontosságú létesítmények fejlesztésével segítették volna az árucikkek kezelését.

A megnövekedett kereskedelmi tőke előmozdította az ipar fejlődését is, a növekvő profit kellő forrásokat biztosított a kiszélesedő bankrendszernek, ami újabb forgó tőkét nyújtott a kereskedelemnek, illetve kölcsönöket az ipari és infrastrukturális beruházások számára. Így érthető, hogy az ipari forradalmat megelőző évtizedekben, az 1790-es években, a figyelem a tengerentúli kereskedelem további fejlődését gátló, kíznóvá vált probléma felé fordult.

Külön a kereskedelmi forgalom céljára kialakított, könnyű kikötési lehetőséget biztosító, a folyóról megközelíthető, de hullám- és sodrásmentes nagyméretű medencék kialakítása volt a cél, amelyekben a háromárbcos vitorlások is képesek manőverezni. Rakpartjain többszintes raktárépületek

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

---

sorakoznak - mindkét hosszhomlokzatukat széles utak övezik, hogy az áruk oda- illetve elszállítása a szekereken zökkenőmentesen történjen. Ezt a komplexumot nevezzük dock-nak.

Az első kikötőmedence, a "Pool of London", a folyó déli partján létesült, de hamarosan túlszűfoltta vált. Mindennaposakká lettek a tüzesetek, elszaporodtak a lopások és olyan káosz kezdett eluralkodni a kikötőben, hogy további dokkok építését határozta el törvényileg a parlament 1796-ban. 1797-ben felépült a wappingi rendőrőrs épülete, melyben '98-ban elkezdte működését a világ első vízirendőrsége.

Az alsófolyású folyamszakasz jellegzetességeit mutató, hatalmas kanyarulatokkal hömpölygő Temze egy nagy szigetet ölelt körül a várostól keletre: ami Isle of Dogs (Kutyák szigete) néven volt ismert. Itt épült fel a West India Dock 1800-1802-ben. (terv: John Rennie és más mérnökök, költsége, mai áron: cca. 100 millió font.)

Még 1802-1805-ben létesült a London Dock, 1804-1807-ben a szemközti déli parton a Surrey Commercial Docks rendszer, 1828-ban nyílt meg a forgalom számára az East India Dock, és jóval feljebb a folyón, a Tower szomszédságában a St. Katherine Dock.

Magas árbocaik miatt csak a London Bridge-ig tudtak felhajózni a nagy vitorlášhajók a Temzén, így itt, a déli parton alakultak ki a "Megtúrt Kikötők". A kép 1820 körül készült.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

---

A London Dockokat ábrázoló térkép, amit 1802-ben a Parlament elé terjesztettek.

Így néztek ki 1906-ban a Surrey Dockok. Azóta a jobboldali - Greenland Dock - kivételével valamennyit feltöltötték.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

---

Jól megfigyelhető az a változás is, ami a dokkok építészetében 1800 és 1830 között lezajlott:

- egyfelől a különféle áruk raktározási igényeihez alkalmazkodtak egyre jobban és jobban az épületek, a belmagasságok, padlóburkolatok, nyílásméretetek, ablakfelületek változásaival, (más körülményeket igényelt a ládás, hordós vagy az ömlesztett áru tárolása. Nemegyszer megelégedtek pusztán tető építésével, ahol csak az eső ellen kellett védeni az árut.

- másfelől, a szerkezetek fejlődése is kimutatható a raktárépületeken: a korai tömörfalas, fagerenda födémes épületeket lassan felváltották belső támaszrendszerükben az öntöttvas oszlopos, majd acélgerenda tartós szerkezetek, melyek flexibilisebb tereket adtak.

Ebből a korból maradt fent - szerencsére érintetlenül - a wappingi országúttól délre fekvő Tobacco Dock, a folyóparton, amit 1811 és 1818 között Daniel Alexander tervei szerint építettek meg. Itt a vasoszlopokkal óriási osztatlan teret sikerült létrehozni, ami a legjobban megfelel a dohánytárolás követelményeinek.

Később megépült a Victoria Dock (1855), a Hays Wharf (1856), St. Saviour Dock, az Isle of Dogs-on a Millwall Dock (1868), és a Butlers Wharf (1870 körül). Még távolabb, az északi parton, a három egységből álló Royal Docks névre hallgató komplexum zárja le a XIX. századi dokkok sorát. (Az első 1850-ben létesült, míg az utolsó, amit V. György királyról neveztek el, 1921-ben készült)

Felsorolásunk csak a legfontosabb egységekre szorítkozott, a számos kisebb ki-

kötőhely, móló, rakpart, kikötőfallal kiépített öböl megemlítésére itt nincs lehetőség.

Az 1930-as éveket mint a Docklands nagy időszakát emlegették: akkoriban mintegy 35 millió tonna árut rakodtak át évente, 700 millió font értékben. 55.000 hajó kötött ki a több mint 1700 horgonyzóhelyen, cca.100.000 dokkmunkást foglalkoztatva.

A dokkok csaknem valamennyiére jellemző volt az építészeti és a mérnöki létesítmények egyensúlya és esztétikai egysége. A felhasznált anyagok megbízhatóak, tartósak és erőt sugárzóak voltak. Az épületekre a nagy méretekben való gondolkodás, a szigorú funkcionális és gazdaságosági ésszerűség, a legkedvezőbb szerkezetek alkalmazása és a harmonikus arányokat kedvelő klasszicizáló nyugalom nyomta rá a bélyegét. Többnyire a dokkokat megálmodó mérnökök kezéből kerültek ki a szegélyező raktárak tervei is, máskor építészek és mérnökök közösen alkották meg azokat az együtteseket, melyek, a kikötői munkások közöttük meghúzódó lakótelepeivel, a londoni East End annyira jellegzetes városképét adták, és amely példaképpül szolgált New York, Boston és sok más kikötőváros dokkjainak kialakításánál.

Minden dokk külön gazdasági egységet képviselt, melyet falak vettek körül, vagy az a tény, hogy szigetre települtek, biztosította háborítatlanságukat, hiszen roppant értékek koncentráálódtak egy-egy dokkban. A falakat utak szegélyezték, melyek vonalvezetését maga a dokk formája és a folyó határozták meg. Kívülről csak a magas raktárfalak, a shed tetők és az árbocerdő volt látható.

A téglányalakú kikötői medencék szabályos geometriája és a nagyméretű raktárak tömbjei, a füstölgő gyárkémények erőteljes

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

kontrasztot alkottak a város rendezetlenebb görbe utcáival és a két-szintes munkásházakkal. Középületeket alig találunk ezen a vidéken, talán csak a templomok képeztek léptékbeli átmenetet a kereskedelmi-ipari és a lakásépítészet között

Mint láttuk, a londoni Docklands kialakulására pusztán a fejlődő kapitalizmus gazdasági kényszere, a teletulajdonosok és kereskedelmi társaságok érdekei voltak meghatározó hatással a XIX. század folyamán és nem valamiféle tudatos várostervezői elképzelés. Meglévő peremkerületi városrészeket, műemlékeket bontottak le, óriási medencéket ástak ki - még a táji adottságokat sem vették mindig figyelembe. Így amikor 1888-ban a London Megyei Tanács (London County Council) kötelezővé tette az új beépítések számára a területrendezési tervekhez való ragaszkodást, a Docklands már csaknem teljesen kiépült és az egész ország szempontjából fontos, működő gazdasági egység volt - átépítésére, rendezésére már nem nyílt lehetőség.

1908-ban alakult meg és 1960-ig működött a London Kikötői Hatóság, (Port of London Authority) mely számos egyéb feladata mellett, szabályozta a dokkok és környékük építészeti jellegét. Az utakat szélesítették, ellenőrizték a raktárak műszaki állapotát, a daruk telepítését, megkísérelték helyrehozni az elmúlt évszázad tévedéseit - mérsékelt sikerrel.



Bahajózás az 1950-es években.

1940. szeptember 7-én 400 német repülőgép meglepetésszerűen bombázni kezdte egész Londont. Ennek a támadásnak a során nagyerejű robbanó- és gyújtóbombákat használtak, amelyek óriási tüzeket

A Surrey Dock bombázása 1940-ban.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

okoztak a Cityben. 57 egymást követő éjszakan keresztül ismétlődtek meg ezek a szörnyű bombázások London egész területén - egészen november elejéig. A háború végére a további támadások következtében a főváros nagyrésze súlyos károkat szenvedett. A City csaknem egyharmada romba dőlt és a kelet-londoni dokkok is komolyan megrongálódtak a légitámadások eredményeképpen. A Towertől keletre fekvő St. Katherine dock mellett, a Telford és Hardwick tervezte raktárépületek a földdel lettek egyenlővé téve, de a környéken a többi raktárak is megsérültek, míg a Temze déli partján, a Surrey Kereskedelmi Dokkban az átrakodást védő shed tetők jórésze megsemmisült. A West India Import Dock északi szegélyén álló 11 masszív raktárépület közül csak a No.1 és No.2 számú élte túl a támadásokat.

Mindkét világháború során az utaszállító- és teherhajókat csapatszállító-, vagy kórházhajókká alakították át, illetve felfegyverzve cirkálókként szolgáltak. Főleg a II. Világháború alatt szenvedett súlyos veszteségeket a kereskedelmi flotta, melynek mértéké-

Óriásdaruk végtelen erdeje az 1960-as években.



re rávilágít, ha figyelembe vesszük, hogy 1939 és 45 között a londoni kikötőbe bejegyzett hajópark-kapacitás vesztesége elérte a 4 millió tonnát.

1944-ben ugyan készült egy átfogó terv a főváros rendezéséről (Abercrombie Plan for London), de lényegileg ez nem foglalkozott a Docklands-sel.

1951-ben a London County Council újabb nagyszabású városrendezési tervet dolgoztatott ki - immár a háború által részben vagy teljesen lerombolt területek - mint szomorú adottságok - figyelembevételével, de a Docklands rendezését ez is a helyi önkormányzatokra és a London Kikötői Hatóságra bízta.

1961. volt az az esztendő, amikor a londoni kikötőrendszer történelme során a legtöbb árut fogadta, illetve indította útjára a világ minden tája felé. Ebben az évben 60.000.000 tonna árut rakodtak ki vagy be a hajók gyomrába, ami egész Nagy-Britannia összes tengeri kikötői forgalmának több mint az egyharmada volt. De a kormány már akkoriban nyomatékosan javasolta a London Kikötői Hatóságnak, hogy egyes dokkokat töltsön fel, és az így létrejött szárazföldi területek fejlesztéséből vagy eladásából befolyt összegből fizesse ki a központi kormányzat felé fennálló tartozásit.

Az a gazdasági és szociális hanyatlás ami a 60-as évek közepén, (főleg a gyarmatbirodalom összeomlása következtében) elkezdődött Angliában, jócskán lecsökkentette a kikötő forgalmát is. A recesszió, majd az abból kilábaló gazdaság megkérdőjelezte az erkölcsileg már úgymint elavult, szlömösödött, a korszerű szállítási technológiákat kiszolgáló

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

már nem képes, lassacskán belvárosinak számító, dokkok létjogosultságát. (A konténeres szállítás elterjedése szükségtelenné tette a raktárakat.)

1967-ben bezárták az East India Dock-ot és a Regent's Canal Dock-ot, ahonnan indult az a nagy belvízi csatornarendszer (Grand Union Canal), amely a londoni kikötőt összekötötte a birminghami ipari körzettel és az ország belsejével.

1968-ban véglegesen bezárták a St. Katherine- és a London Dockokat, majd két év múlva a Surrey Dockokat.

1974-ben végül elhatározták a teherkikötők teljes megszüntetését a városban és új kikötők megépítését a Temze tölcsér torkolatának közelében lévő településeken (Tilbury és Gravesend), ahová már a századvég gigászi óceánjárói és a hatalmas tankhajók is ki tudnak kötni.

1980-ban rakodtak utoljára West India- és a Millwall Dock-ban, és a következő évben bezárták a Royal Dockokat is.

Greenwich és Woolich között 1982-ben készült el a világ legnagyobb nyitható kapujú zsilip- és gátrendszere a Temzén (Thames Barrier), amelynek az a feladata, hogy az óceáni vihardagályok ellen megvédje a fővárost. Ez a létesítmény amúgy sem teszi lehetővé, hogy a nagy hajók a továbbiakban is felússzanak a folyón a régi dokkokig, noha a legnagyobb négy kapunyílás szélessége megegyezik a Tower Bridge tornyai közötti szabad nyílással (61 méter).

Nagy-London Tanácsa még akkoriban megbízta a Travers Morgan céget, hogy



A Temze gátja Woolich-nál.

dolgozza ki a lehetséges területfelhasználás elveit. Öt tanulmányterv született: Európa, Thames Park, City New Town, Waterside és East End Consolidated címmel. Az elképzelések mindegyike nagyvonalú képet festett a jövő városáról, de sajnos magvalósításukhoz hiányzott a pénzügyi háttér. A kerületi hatóságok azt javasolták, hogy a földdel feltöltött dokkmedencék területén a helyi lakosság számára új lakótelepeket és parkokat létesítsenek, (akkoriban a Munkáspárt volt kormányon) de anyagilag sem ők, sem a kormány nem tudta támogatni a nagyszabású beruházást.

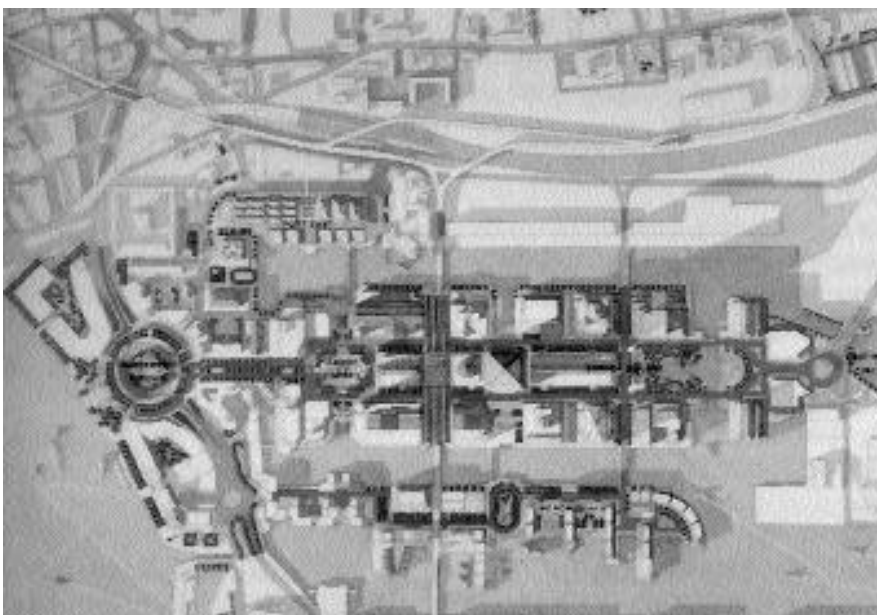
1980-ban végre megszületett az a törvény, mely elhatározta a Docklands revitalizációját.

1981-ben a munkálatokért felelős új adminisztratív testületet hívtak életre: ez a híres London Docklands Development Corporation (LDDC). A testület megint elővette Travers Morgan elképzeléseit, és elkezdte a legkorszerűbb módszerekkel megszervezni a financiális és infrastrukturális hátterét annak a gigászi beruházásnak, ami mintegy 2.300 hektárnyi területet, 55.000 lakost érintett és további 100.000 embernek biztosított munkát.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

A testület választotta ki a marketing tevékenység területeit, a szóba jöhető befektetőket, ellenőrizte és megpróbálta egybehangolni az emelkedő telekársakat, lebonyolította a földvásárlásokat, public relation tevékenységet kezdeményezett és egy politikai kampányt: rengeteg új munkahelyet ígérve a munkanélküliséggel küszködő nagyváros lakóinak.

1986-ban készült távlati kép és alaprajz a Canary Wharf új arculatáról. (A Skidmore Owings and Merrill cég terve)



Az LDDC-nek számos csatát kellett megvívnia a 80-as években a központi kormánnyal, csakúgy mint az érintett kerületek tanácsaival:

- Milyen mértékben száll be az állam anyagilag a beruházás infrastrukturális részébe, milyen legyen az új városrész tömegközlekedési rendszere, amely óránként 15.000 embert képes odaszállítani a városból, mit és hogyan építhetnek a befektetők a területen?

- Mi történik az ott található műemlékekkel, lakóházakkal, ipari és szakrális épületekkel, van e olyan, amelyeknek a lebontása elkerülhetetlen, ki és hogyan renoválja a múlt emlékeit?

- Miképpen veszik figyelembe az őslakosok - és újonnan odaköltözők - szociális igényeit, kinek a kötelessége az iskolák, orvosi rendelők felépítése és üzemeltetése, a szemszállítás, utcasepítés, parkosítás és a parkok karbantartása és a számos egyéb városgazdasági feladat létesítményeinek megépítése és üzemeltetése?



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

---

Mint láttuk a Docklands revitalizációja jó három-négy évtizeddel a New York-i loftok újrahasznosítása után vált aktuálissá, így a folyamat is teljesen másképpen zajlott le.

- Egyfelől, nem szegény művészek szórványos akcióiban, több évtizedes "honfoglalással" történt meg a betelepülés, és mivel addigra már teljesen megváltozott az embereknek a loftokról, a loftlakásokról alkotott véleménye, így nem a nincstelenek, hanem a City tehető, fiatal hivatalnokai és a nemzetközi nagyvállalatok voltak azok, akik szívesen választották ezt a divatossá vált környezetet.

- Másfelől, nem egyéni kezdeményezések, hanem az állam és a város által támogatott nagyléptékű vállalkozások keretében zajlott le a revitalizáció. Óriási saját tőkével rendelkező ingatlan beruházó cégek finanszírozták az építkezéseket és az átalakított, felújított irodaházakat, lakásokat kulcsrakészen adták el, vagy adták bérbe a jó módú érdeklődőknek.

### A CITYHEZ KÖZELESŐ TERÜLETEK REVITALIZÁCIÓJA

Az alábbiakban néhány konkrét példával szeretném - a teljesség igénye nélkül - illusztrálni azt a hatalmas változást, ami a Temze folyó partjain lezajlott.

A St. Katharine Dock a Towerrel és a háttérben a City.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

### Északi part - St. Katharine Dock

A londoni Tower keleti falának szinte a töszomszédságában, a Temze partján, már a XII. században állt egy Szent Katalinról elnevezett kolostor és templom együttes, ami - az egykori feljegyzések szerint - egy kórházzal egészült ki.

A XVIII-XIX. század fordulójára a környék már teljesen városiasodott: lakóházakkal szegélyezett utcák és terek vették körül a középkori kolostoregyüttest.

1825-ben Thomas Telford mérnök és Philip Hardwick építész közösen egy tervet nyújtottak be a parlament elé, mely ennek a városnegyednek a megszüntetésével, a föld eltávolításával új kikötő medencék kialakítására tett javaslatot. A tervet elfogadták és 3 év múlva nyitották meg a hajóforgalom számára a St. Katharine Docket. A munkálatoknak sajnos áldozatul esett a gótikus kolostor és a környező városrész is.

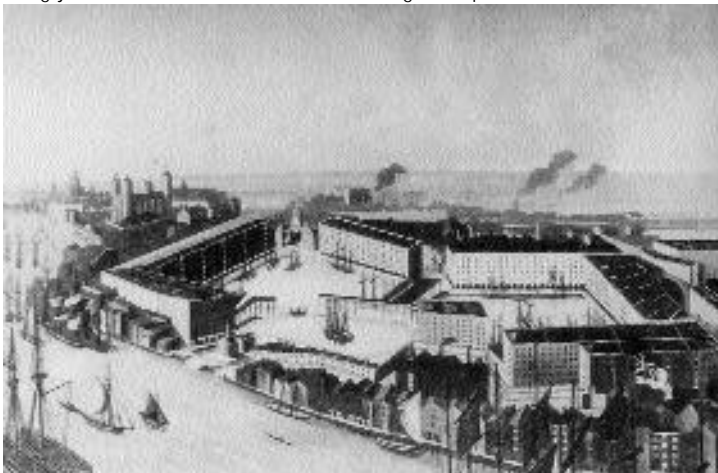
A St. Katharine Dock medencéje ma is kikötő. Ha valaki a saját vitorlás jachtján érkezik Londonba és nem akar a várostól távol lehorgonyozni, akkor itt, a város szívében, 43 tengeri mérföldre az óceántól - nem csekély pénzért - megfelelő kikötőhelyre számíthat. Természetesen a City pénzmágnásai is itt tárolják vitorlásaikat, motoros hajóikat.

A csendes víztükröt övező épületekben megannyi hotel, étte-



T. Telford és Ph. Hardwick terve a St. Katharine Dock kialakítására 1825.

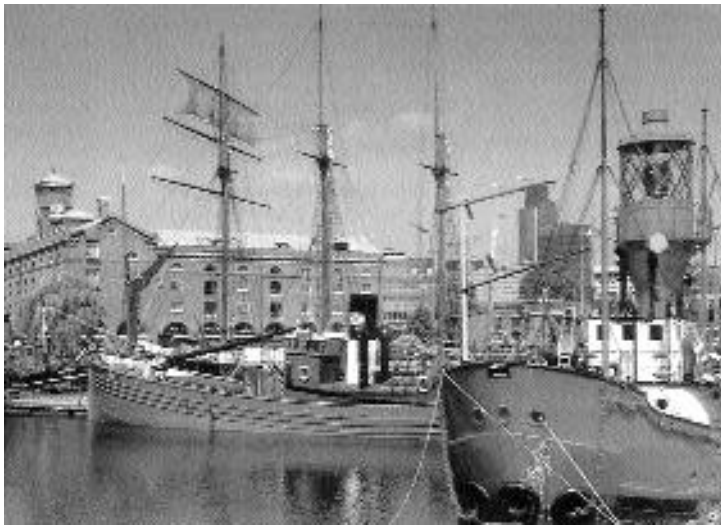
Hamarosan elkészült a terveknek megfelelően a dokk és megindult a kereskedelmi tevékenység. Akkoriban, a XIX. század huszas éveiben még jó soká kellett várni a Tower Bridge felépülésére.



Az 1854-ben épült Ivory House (Elefántagyar Ház) az elefántcsont kereskedelem európai központja volt. Nemrég alakítottak ki benne irodákat és lakásokat, földszintjén üzleteket.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



Régi temzei hajók "múzeuma" a dokkban. A háttérben az Ivory House.

A St. Katharine Dock északkeletről. Múlt és jelen, jachtok és autók, víz és szárazföld a XIX. és XX. századi léptékrend találkozása.



Commoditi Quay, St. Katharine Dock. 1987-ben épült, Watkins Gray tervei szerint, a tradicionális köntösbe bújt szuper irodaház homlokzatán lehetetlen nem észrevenni az Ivory house hatását.



rem, "matrózkocsmá" nyílt. Az egyik régi raktárépületben rendezkedett be a könyvtáráról is nevezetes Vitorlás Szövetség. Számosan azért záródnak Londonnak ebbe a sajátos hangulatú szegletébe, hogy megcsodálják az itt működő szabadtéri hajómuzeumot. Hasas, régi temzei vitorlás bárka, világítótornyot helyettesítő őrhajó hatalmas karbidlámpával, egy gőzkomp 1859-ből, a Temze utolsó gőzgéppel hajtott vontatóhajója, és még sok kisebb vízi közlekedési eszköz vonzza a látogatókat.

### Wapping

A történelmi folyóparti út a St. Katharine Docktól a Limehouse-ig követi a wappingi főutcát (Wapping High Street), és a Wapping Wall nevű utcát. Elindulva a wappingi móló végétől az alábbi érdekességeket látjuk: megannyi revitalizált épületet, néha egész utcát, ahol a legkorszerűbb eszközökkel élesztették fel ezt a korábban halálraítéltnek tartott városrészt.

### TOBACCO DOCK

A Tobacco Dock ma London egyik keresett és divatos bevásárló központja, I. osztályú műemlék, a Docklands High Railway Shadwell Basin állomása közelében. A közelben van a Tower és a St. Katharine Dock. A raktárépület eredetileg 1811-1814 között épült, dohánytárolásra. Használták gyapjú, bor és alkoholok raktározására is 150 éven keresztül. Kezdetben a dohányt a raktárépület

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

földszintjén tárolták nagy bálákban, melyeket "disznófejnek" hívtak, mindegyik 1.20 m magas és 0.75 m átmérőjű egységesen.

Az 1860-as években ugyanazt a szintet használták az Ausztráliából, Új-Zélandból és Dél-Afrikából származó bárányprémek és birka-bőrök raktározására is.

### BLACK EAGLE WHARF (Fekete Sas kikötő)

Új lakóépületeket építettek egy régi kikötőben, ahol a Truman's sörshordókat tárolták és kezelték.

### WAPPING PIERHEAD HOUSES (a wappingi móló tövében álló házak)

1811-13 között épültek a dokk hivatalnokok számára, -szolgálati lakásul. Ma lakóépületekké lettek átalakítva és magas lakbérű lakások vannak bennük.

### OLIVERS WHARF (Olivers Kikötője)

Ez volt az első példa, hogy raktárépületet lakóházzá alakítottak át Docklandsban (1970).

Az Olivers Wharf Wappingban.



A logikusan megformált köoszlopokra támaszkodó, gyönyörűen falazott téglalbozatok alatt szerényen húzódnak meg az elegáns üzletek a Tobacco Dock egykori raktárépületében.

### ORIENT WHARF (Távolkeleti Kikötő)

Az új lakókomplexum a Victoria korabeli tearaktárak átalakításával a Wapping metróállomás mellett található.

### WAPPING POLICE STATION (Wapping - rendőrörs)

Az 1797-ben épült régi rendőrörs épülete helyén áll, amely a világ első folyami rendőrsége volt.

### ST. JOHN'S WHARF (Szent János kikötő)

Remek példa egy Viktoriánus kikötő, és a hozzá csatlakozó Captain Kidd pub sikeres átalakítására.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

### KING HENRY'S WHARF (Henrik Király Kikötője)

Másodosztályú műemlékek, melyek az Alexander Tug Company birtokában voltak. Ma irodaházak és a felső szinteken öröklakások vannak bennük.

### GUN WHARVES AND PLACE (Ágyú kikötők)

Másodosztályú műemlék raktárépületek pompásan átalakítva, a Wapping állomás közelében.

### NEW CRANE AND METROPOLITAN WHARVES (Új emelődaru és Fővárosi kikötők)

Számos XIX. századi tea raktár található itt, átalakítva lakó és kereskedelmi épületekké.

### PELICAN AND PROSPECT WHARVES (Pelikán és Lehetőség Kikötők)

Két régi lakóépületből álló komplexum a folyóparton, a Wapping Wall Védett Körzetben. Amióta felújították őket nincs probléma a lakások kiadásával: bőven akad jelentkező.

### FREE TRADE WHARF (Szabadkereskedelem Kikötő)

Vonzó, György korabeli stílusú raktárépület átalakítás, amihez új lakóépületeket kapcsoltak a tervezők.

A Wapping Wall nevű utca és a folyó között áll a Prospect of Whitby matrózkoccsma. Épületének története az 1520-ig nyúlik vissza. Akkoriban a "The Devil's Tavern" - az Ördög Kocsmája névre hallgatott. Az 1980-as években újjították fel.



Régi raktárak Wappingban. Valamennyi magas bérű lakássá lett átalakítva.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

### Déli part - London Bridge City

A London Bridge és a Tower Bridge közötti terület évszázadokon keresztül a Temze folyó egyik legmozgalmasabb szakasza volt a városban (Pool of London). Az elmúlt századok folyamán mindenféle méretű és fajtájú hajók zsúfolódtak itt össze a vizen, míg a partokon magas raktárépületek húzódtak. Óriási tömegű árut rakodtak ki és be, raktároztak, csomagoltak és szállítottak itt minden évben. De mindez már a múlté. A nagy teherhajók már nem jönnek fel a Temzén (a legújabb óriás tengerjárók közül sok már nem is tudna), hanem a fővárostól keletre épült ki az új kikötőváros, a hagyományos szállítási formákat csaknem teljesen kiszorította a konténeres szállítás, így a régi értelemben vett raktárakra már nincs is szükség. A kikötőket bezárták, és a raktárépületeket átalakították úgy, hogy az eredeti homlokzatokat megőrizve és renoválva korszerű irodákat és lakásokat alakítottak ki bennük.

A vasúti vágányok és a folyó közötti terület - London Bridge City 1. fázisa - az egyik legkorábbi revitalizált terület volt a városban.



Az egykori patakmeder vonalát követi a korábbi raktár, ma irodaépületek. Az üvegtető alatt élénk gyalogos- és bevásárlóforgalom alakult ki.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



A Hays Galleria a Temze felől.

A London Bridge City néven revitalizált együttes 1988-ban lett kész. Legismertebb része a Hays Galleria.

### HAYS GALLERIA

London "éléskamrája" (London Larder) a Hays kikötő - ahol régen az ott horgonyzó vitorlás klipperekből a világ minden tájáról származó teát, kávé, fűszereket és italokat rakodtak ki - ma a világváros legkeresettebb boltjai és vendéglői vannak az épületkomplexumban.

A Hays Galleriát - eredetileg Hays Dock-ot - egy Cubitt nevű mérnök építette 1856-ban, a Temzébe ömlő Neckinger folyócska torkolatánál, annak mindkét partján. Ezzel magyarázható az a görbület, ami az egymással szemben álló épületek homlokzatát jellemzi. A köztük kialakult nagyfeszítávú üvegdongával lefedett utcácska - a befedett meder - üzleteivel és pezsgő életével a Victoria királynő korabeli hangulatot kívánja felidézni, mintaképek a milánói Victor Emmánuel Galériát tekintette a tervezője. Az ötszintes épületek főpárkányának magasságából átlenyúló donga üvegfelülete alatt az időjárás viszontagságaitól függetlenül

találkozhatnak, sétálhatnak, vásárolhatnak és étkezhetnek a túlsó part látványában és a folyó forgalmában gyönyörködve a vízparti együttest ebédidejükben felkereső londoni hivatalnokok és a minden napszakban idelátogató számos turista. Egy ovális vízmedencében áll - a galéria középpontjában - egy több emelet magas nonfiguratív szobor, a "Navigátorok", ami a hely tengerész múltjára utal.

### Bermondsey

A folyó déli partján, Wappinggal szemben, fekszik London Bermondsey nevű városrésze, melynek a Tower Bridge-nél kezdődő, és kelet felé húzódó, a Temze és a Jamaica Road közti sávját fogjuk most szemügyre venni.

A történelmi emlékekben gazdag környék a XIX. században a tea-, kávé- és fűszerimport forgalmas fogadóhelye volt, megannyi vízparti raktárépülettel, melyek szerencsére jó műszaki állapotban marad-

Navigátorok "szobra" a Hays Galleria-ban.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

tak fent. A Tower Bridge tövében, a szárazföldre behasító St. Saviour's Dock vonalát követő, furcsa, patkóalakú Shad Thames utca és a Temze-part között található a Butlers Wharf néven ismert épületegyüttes. Rögtön a híd tövében emelkedik az egykori Anchor sörfözde, és mellette maga a Butlers Wharf raktárépülete.

### BUTLERS WHARF

A korábbi elképzelések szerint a sörgyár és a raktárak lebontásra lettek ítélve, hogy helyükre új irodaházakat emeljenek, de szerencsére a megbízott építész, Sir Terence Conran, rögtön észrevette a meglévő épületekben rejlő lehetőségeket és a bontási határozat megmásként birta rá az illetékeseket. Nem csökkenti az érdemeit az sem, hogy ekkor - 1983-ban - készült el a St. Saviour's Dock túloldalán, Andrew Wadsworth tervei alapján, a Concordia Wharf átalakítása, amely az első volt a déli parton. Conran 1984-ben életre hívott egy részvénytársaságot, hogy megszerezzenek mintegy 5 négyzethektárnyi területet a folyóparton, s rajta 17 épületet. Gondolatai újszerűen hatottak a beruházókra: meg akarta őrizni a korábbi beépítési rendszert, az utcák vonalvezetését és az egykori kereskedelmi- ipari épületek felújításával jelentősen megnövelni a negyed értékét. Szerencsére partnerei, Jacob Rothschild és a nemzetközi hírnév építővállalat ura, Lord McAlpine hajlottak érvelésére, így 1983 és 89 között létrejöhett a déli part leg sikerültebb revitalizációja.



A Shade Thames utca kétoldalán álló raktárakat acélhidak kötötték össze, mintegy pergolaszerű térhatást eredményezve.

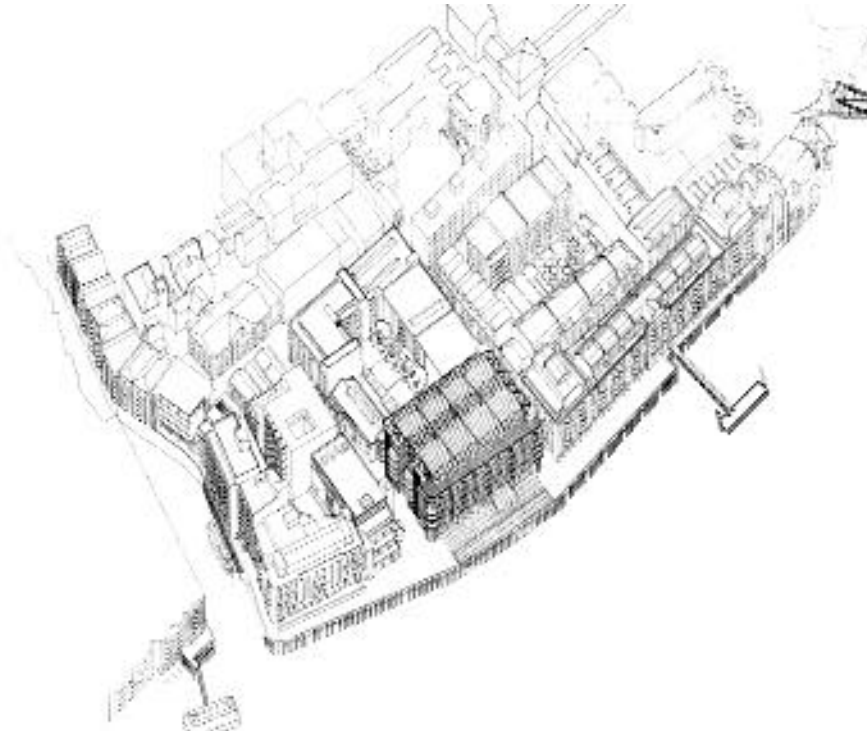
A Clove Building a Shade Thames utcában. Ropogós fehér tömbje éles kontraszt a sötét téglalapépületek között.

A sétálóutca mai képe.





## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



A Butler's Wharf és a St. Saviour's Dock épületegyüttesének terve (Conan Roche rajza)

Békésen megférnek itt egymás mellett a múlt századi és a modern épületek: a hatalmas, nyerstégla homlokzatú raktárházak a mai irodaházak és lakóépületek léptékrendjébe jól illeszkednek, és a régiek funkcionális karaktere pompásan cseng össze a legkorszerűbb építészeti szemlélettel. Az adott szűk, kanyargós utcahálózatért az egykori szabad patakmedreket kell okolnunk,

Az Anchor Brewery és a Butler's Wharf mai látványa a Towe Bridgeről.



amelyek felszabdalták a területet, és amelyeket azóta már befedtek. A kicsiny telkeken kicsiny épületeket lehetett építeni és ennek köszönhetően ma is kisebb léptékű a beépítése, így humánusabb, mint a London Bridge Cityé.

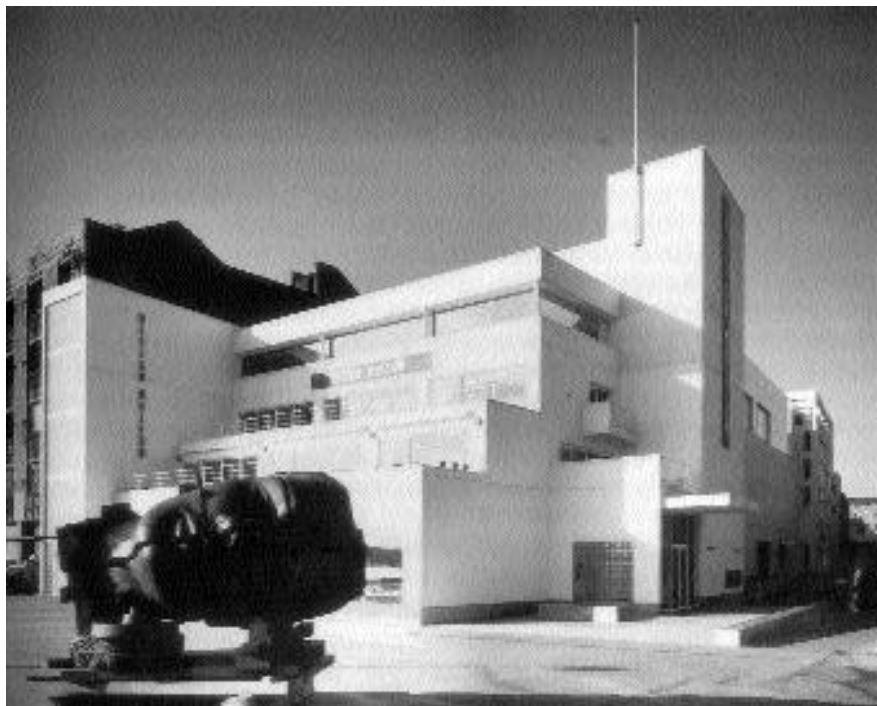
Az Anchor Brewery, az egykori sörfőzde téglahomlokzatának szigorú tömörségét a homlokzat síkjából kiugrasztott, gracilis acél-üveg kubusokkal ellenpontosította a tervező. Az épület kétszintes szárnyára újabb négy szintet emelt, de a régitől teljesen eltérő architektúrával.

Maga a Butler's Wharf felújított épülete irodáknak és lakásoknak ad helyet, földszintjén kávézókat, divatáru üzleteket rendeztek be, az épület tetejére, a két sarokrízalit közé, visszaugratva, újabb szintet építettek be.

A madártávlati axonometrián egy új épülettel folytatódik a sor, de ez még nem épült meg.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

Az együtttest a világ első "Design Museum"-ának a század harmincas éveit idéző, hófehér, kubista tömege zárja le. Nemcsak az ipari formatervezés múltját és legjelentősebb eredményeit mutatják itt be, de a látogatók megismerkedhetnek a design technológiai, gazdasági, kereskedelmi és szociológiai vonatkozásaival is. Időszakos kiállítások és múzeumi butik egészítik ki a létesítményt.



A Design Museum fehér kubusai jól példázzák, hogy nem feltétlenül kell a revitalizálás során alkalmazkodni a környezet építészeti hangulatához és színeihez.

Ezek az épületek egykor a folyóparton, a vízben álltak, hogy a hajók közvetlenül a falukhoz simulhassanak, és az épületekre szerelt darukkal lehessen kiemelni a gyarmatárukkal tömött bálákat. Most egy cölöpsort vertek le a Temze fővenyébe és így egy rakpart jött létre, amely csak formai jegyeiben utal az egykori kikötőre, valójában sétány, a folyóparti vendéglők teraszaival tarkítva. Tekintettel arra, hogy az új létesítmény a városból sok embert vonz ide, egy vizibusz kikötővel is kiegészítették az együtttest.

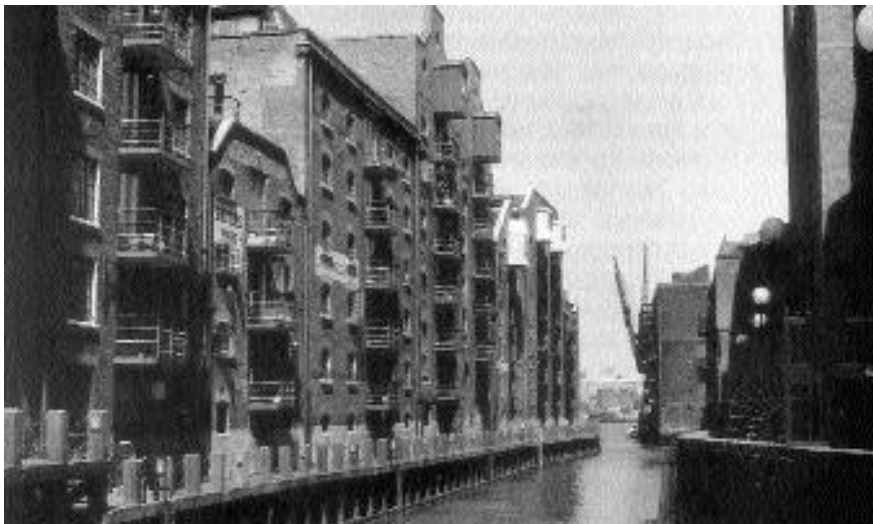
A megfiatalodott Butlers Wharf homlokzata a Temze túlsópartjáról.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

### St. Saviour's Dock

A keskeny St. Saviour's Dock partján remek XIX. századi téglaraktárépületek állnak, némelyik oromfala teljesen a víz partján, hogy könnyebben lehessen az árukat kiemelni a hajókból. Az épületek nagy részét már átalakították lakásokká, mások most vannak átépítés alatt. A homlokzatokra szerelt acél darukat sok helyütt nem szerelték le, mert az új lakók egyfelől büszkék a környék tengerész múltjára, másfelől épületdekorációnak tekintik a rozsdától megtisztított és újra mázolt acél gémekeket. A vízfelőli homlokzatok monotoniját minden szinten megtörték egykor az áru beemelő ajtók - most acélszerkezetű erkélyeket építettek eléjük, sőt a felső szinteken könnyűszerkezetes "dobozokat" - szoba toldalékokat, zárterkélyeket - építettek a falakra, amelyek világos, vidám színeikkel oldják a megsötétedett téglafalak röt színének komorságát.



A St. Saviour's Dock kijárata a Temzére. A kikötőcölöpökből építészeti motívum és korlátpillérek lettek.

A vízparti raktárak mögötti területen korszerű, négy-öt-szintes lakóházakat építettek, ezeket is nyerstégla homlokzatokkal tervezték, hogy belesimuljanak a környék építészeti hangulatába. Az egész terület sétáló utcákkal van átszőve, ahol arra mód nyílt, átjárókkal törték át az épületek földszintjét, még jobban bekapcsolva a lakóházakat az utca pezsgő életébe. A St. Saviour's dokk keskeny öblének túloldalán egy régi malom áll, az 1813-ban épített Vogan's Mill, melynek hatalmas vasbeton gabonasilóját már ebben a században húzták fel. Egy beruházónak megakadt a szeme ezen az épületegyüttesen is és megbízta a Michael Squire Associates céget, hogy tervezze át és alakítsa ki lakásokat a silóban! Az első pillanatra talán meghökkenítő feladatot pompásan



A Vogan's Mill egykori gabonasilója a viszonylag alacsony beépítésű terület vertikális motívuma lett.

oldotta meg az építész: az átellenes sarkain beugró alaprajzú torony szegleteibe erkélyeket helyezett egymás fölé - evel egyértelműen magaslakóépület karaktert kölcsönözve a toronynak, amit a tetejére helyezett maisonett elrendezésű, körös-körül üvegfalú lakással csak könnyedebbé tett. Az íves lefedés szellemes megoldás, egy új formát adva egyedi hangulatot kölcsönzött a loft-háznak és egyúttal az egész környék centrumává teszi. Az épület egyszerű kubusát a barnás magastetejű épületek közül élesen kiemeli a ropogós, vakítóan fehér színezés.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

### LONDON DOCKLANDS

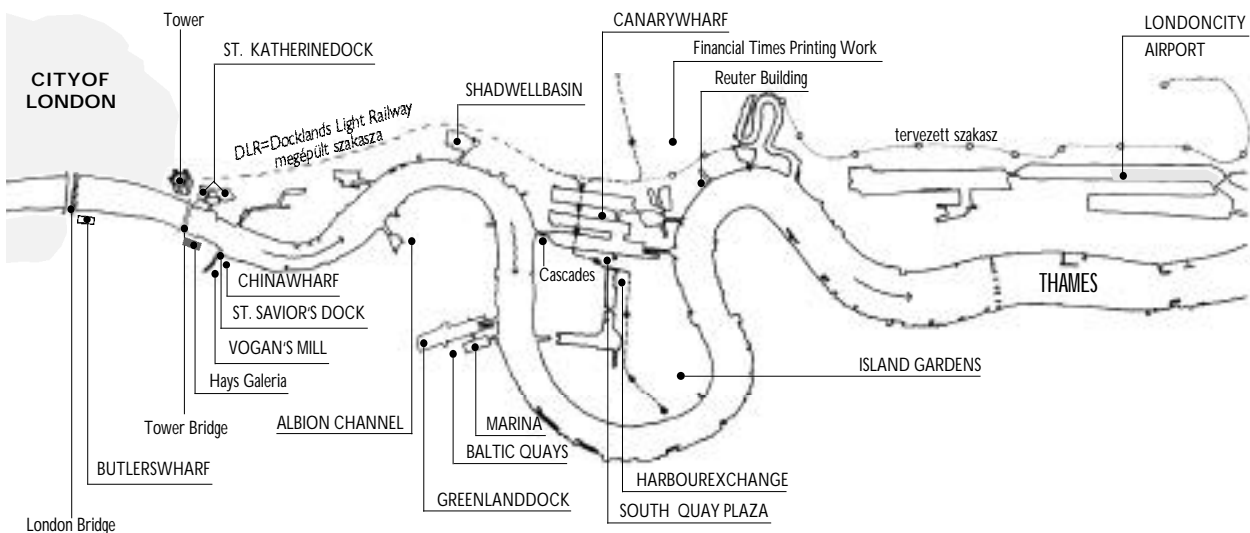
Noha az egész eddig tárgyalt területet a londoni dokkok, kikötőhelyek és a csatlakozó szállítmányozási- és raktározási épületek foglalták el, napjainkban a Docklands meghatározás közelebből csak arra a területre vonatkozik, amit a Temze nagy, délfelé hajló patkójával körülvesz. Ez a terület Poplartól délre található és a folyó ívében az északi partot alkotó Kutyák Szigete - Isle of Dogs - határolja. Mint fentebb már említettem, itt a XIX. században hatalmas dokkok épültek, (West India Dock, Millwall Dock, South Dock) ezeknek valamint a környező ipari területeknek a revitalizálásáról lesz szó az alábbiakban.

### West India- és Millwall dokkok.

Mintegy 5 mérföldnyire (8.0 km) a Tower Bridge-től lefelé, a folyó északi partján fekszik az Isle of Dogs, melyet a Limehouse-i nagy folyókanyarulat, Greenwich és a Blackwall-i folyószakasz vesznek közre. Itt voltak a West India, East India és a Millwall dokkok. Ezeknek a dokkoknak a vízfelülete 151 acre (69.46 hektár), 48 horgonyzóhellyel a teljes hosszában 8 miles (12.87 km) hosszú rakpart mentén. Nagy tengerjáró teherhajókat is tudnak fogadni 550 láb (165 m) hosszú és 28.5 láb (8.69 m) merülésig. Az import és az export egyenként meghaladta az évi 3/4 millió tonnát.

Hozzávetőlegesen 50 hajózási társaság használta rendszeresen ezt a dokkot. Kereskedtek Észak- és Dél-Amerikával, Kelet, Nyugat- és Dél-Afrikával, Indiával, a Mediterráneummal, a Perzsa öböllel, Közel- és Távols-Kelettel, Franciaországgal, Spanyolországgal, Portugáliával, Skandináviával és természetesen az eredeti kapcsolattal: a Nyugat-Indiai szigetekkel. Az északi rakparton a cukrot nagy tételben kezelték az 5 tonnás darukon lévő markolókkal. Az 1950-es évek végén - hála a gépesítésnek - egy brigád, egy 8 órás műszak alatt, 500 tonnát is ki tudott rakodni. A zöld gyümölcsöt egy speciálisan kiképzett téglá és vasbeton szerkezetű csarnokban tárolták. A Millwall Dock-ok egét MacDougall négy malma és a London Port Authority 10 emeletes Központi Gabonátárolója uralta - ahol 24.000 tonna gabonát tudtak tárolni és kezelni. A magtár oldalán négy beépített elevátor segítségével emelték ki a gabonát a hajókból.

A legfontosabb létesítmények helyszínrajza a londoni Docklands revitalizációja során



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

### Canary Wharf

A West India Dock két medencéje közötti rakpartokat Canary Wharf néven ismerik. A XIX. században Rum Quay volt a neve ennek a mólónak, ahol az egzotikus mahagóni fa szállítmányokat tárolták shedtetők alatt, valamint a Nyugat-Indiai szigetekről származó rum szállítmányok raktáépületei és pincéi álltak, ahol nemcsak tárolták, de kisebb hordókba töltötték, illetve palackozták is az aromás nedűt.

1936-ban tűz martaléka lett egy sor épület, és a II. Világháború bombázásai is szörnyű károkat okoztak ezen a földnyelven. A háború után a Kanári szigetekről szállítottak ide paradicsomot és banánt - nyaranta az egész rakpart bűzlött a rothadó paradicsom szagától. Később az egész Mediterráneumból érkezett ide a déligyümölcs. Ekkoriban kapta a mai nevét a kikötőszakasz, melynek épületeit 1985-ben rombolták le, hogy elkezdődjenek Európa legnagyobb városépítési beruházásának, London új pénzügyi központjának, építési munkálatai.



A West India és Millwall dokkok térképe 1929-ből.

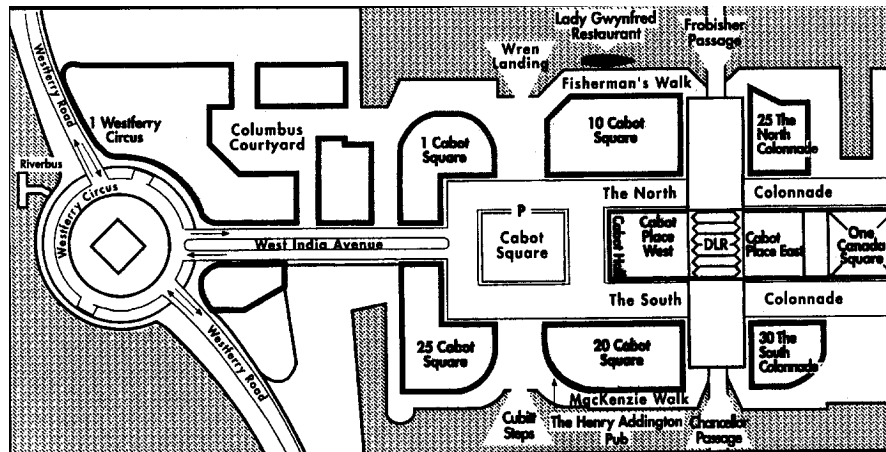
A Canary Wharf együttese délkeletről. A különféle méretű, tömegű, stílusú, színű épületeket a Docklands Light Railway sín-párja köti össze.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

A beruházó és fejlesztő cég: a kanadai illetőségű Olympia and York, a generál tervező: a nagy múltú és világhírű Skidmore, Owings and Merrill Építésziroda lett.

### CABOT SQUARE AND HALL



A Canary Wharf térképe.

A fasorral szegélyezett West India Avenue a Westferry Circustól fut keletre, a Cabot Square-ig. Ez a tér népszerű találkozó- és pihenőhelye a látogatóknak és az ott dolgozóknak egyaránt. Középső része Brazíliából származó, csiszolt és lángholt Toricicoda gránittal, és svéd - Pearl Anglais fantázianevű - gránittal van burkolva. A tér közepén 120 sugárban tör fel a szökőkút esténként megvilágított vize. A kút körül - szoborszerűen kialakítva - jelennek meg a földalatti gépkocsiparkoló szellőzőkürtői. Ez a térség pont akkora, mint a St. James's Square, ami keletről csatlakozik a Cabot Hall-hoz. A Hall, mely fogadások, koncertek és egyéb nyilvános események rendezésére nyújt lehetőséget, négy szinten üzleteket is foglal

magában, valamint a Docklands Light Railway Canary Wharf állomását. A Hall keleti szélén egy pompás üvegcupolás rotundával lett megkoronázva a Cabot Place.



A No. 10. Cabot Square és a Cabot Hall az előttük lévő park szökőkútjaival. Hátterben a North Collonnade és a Canary Wharf Tower.

### NO. 10. CABOT SQUARE

Gyönyörű homlokzata és belső kiképzése van ennek a Cabot Square északi szélén álló épületnek. A külső burkolatát mészkő-zúzalékból készült műkő és londoni téglák alkotják. A mészkő kelta motívumokkal és csiszolt zöld gránit betétekkel van díszítve. Ezek az árkádok ívei között bemélyített kerek mezőkbe lettek

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

beültetve. A nagyszerű előcsarnok két emelet magas, padlózata nem kevesebb mint hétféle olasz márvánnyal van burkolva. Angol tölgyet, cseresznyét és teakfát használtak az ajtókhöz mindent az épületben. A befejező munkákhoz itáliai márványt alkalmaztak.

### CANARY WHARF STATION

Az együttes közepére telepítve, a Docklands Light Railway-nek ez az állomása közvetlen kapcsolatban van a Cabot Place üzletépületével, a Cabot Hallal és a Toronnyal. Az állomás egy magas, parabolaívű üveg-dongával van lefedve, amely a Victoria királynő korabeli vasútállomások emlékét idézi. Alatta három sínpár és hat peron biztosítja az állomás kapacitását, amely az óránkénti 40 szerelvényig növelhető.

A Docklands Lightrailway fedett állomása: Canary Wharf .



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



A No. 20. Cabot Square és a No. 30. South Collonade közé hasít a magasvasút hídja. Háttérbe a No. 25. Cabot Square sötétebb épület-tömege.

### NO. 20. CABOT SQUARE

Ennek a 10 emeletes épületnek az északi homlokzata alkotja a Cabot Square dél-keleti sarkát. Két főbejárata van az irodáknak: a Cabot Square 20. és a Suoth Collonade 10. A földszinti árkádja egy sor kereskedésnek ad helyet. Déli oldali íves homlokzata összekapcsolja a teret és a dokkpartot a folyó és Greenwich látképével. Az épület finom rajzolatú, szürke vermonti márvánnyal lett burkolva.



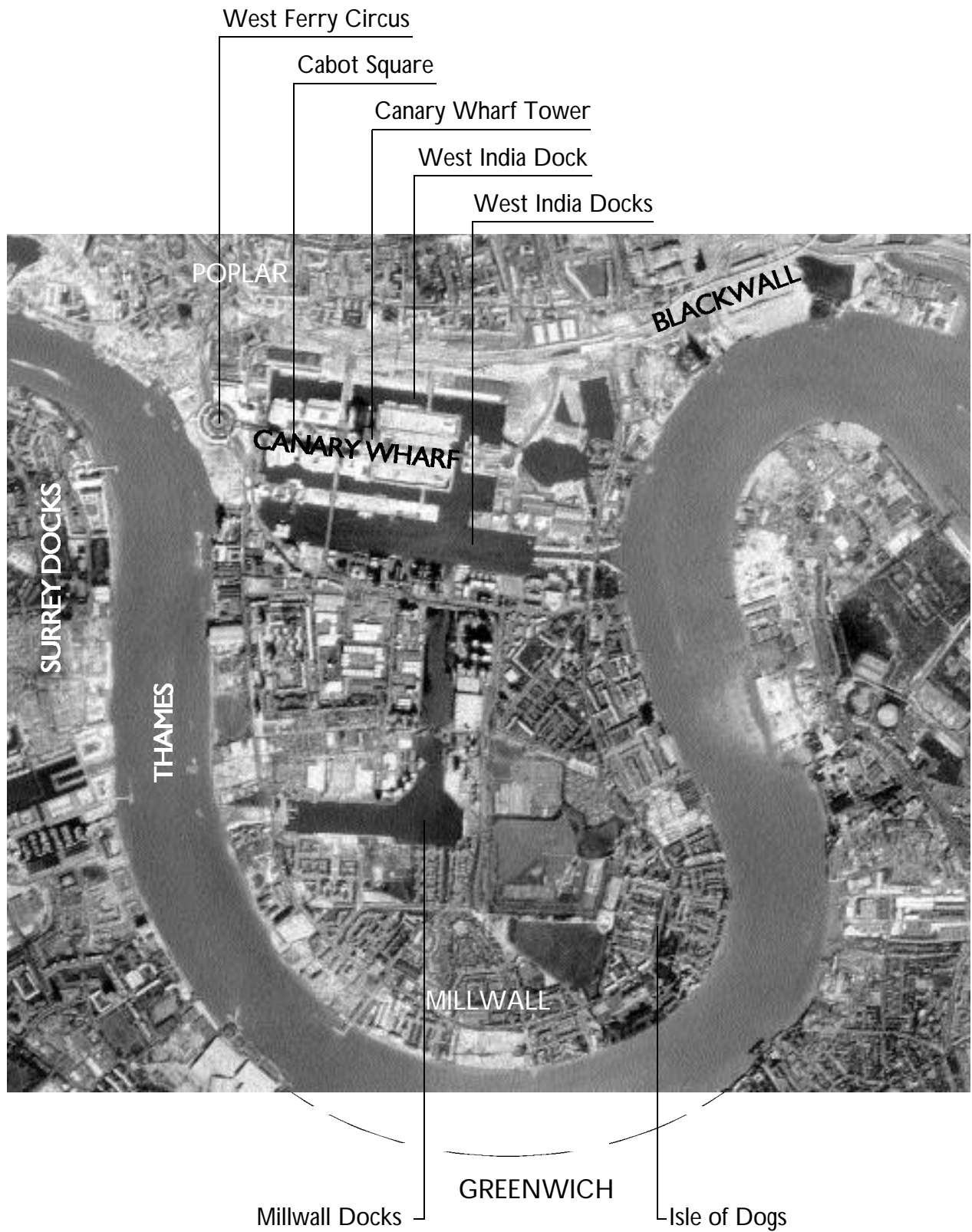
### NO. 25. THE NORTH COLLONADE

A toronytól északra lévő irodaépület speciális szerkezettel készült. 15 emelete egy központi mag köré épült, mely a lifteket és az összes kiszolgáló helyiséget magába foglalja. Az épületet üveggel és Olaszországból importált szürke gránit lemezekkel burkolták. A West India Import Dock vizének túlszéljén fekszik a Port East, a felújításra és hasznosításra javasolt 1-es és 2-es jelű régi raktárakkal, melyekkel egy gyalogoshíd köti össze az épületet.

A No. 25. North Collonade üvegekubusát a a No. 10. Cabot square kőburkolatú épületétől az együttesbe északról bevezető magasvasúti híd választja el. Az előtérben egy régi raktárépület.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



A Temze nagy déli kanyarulara által körülölelt félsziget légifelvétele.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



A Cabot Square 20. és 30. (South Collonade), valamint a Canary Wharf Tower (Canada Square 1.) dél felől.

### NO. 30. THE SOUTH COLLONADE

Az egész együttes dél-keleti sarkában áll ez az épület, amit a Docklands Light Railway sínpálya választ el a Cabot Square 20-tól. A két 10 emeletes épületet tengeri stílusúnak mondják, emlékeztetõül a hely történelmi múltjára, amikor nagy kereskedelmi épületek szegélyezték London dokkjait és kikötõit. Mindkét épület vermonti szürke márvánnyal lett burkolva.

### CANARY WHARF TOWER

A Canada Square 1. számot viselõ 50 emeletes torony 246 méter magas, Britannia legmagasabb épülete, még a Cityben lévõ National Westminster Tournél is magasabb 200 lábbal (61.5 m). Ez egy új elem London égboltján. A tetején lévõ üvegpiramis éjjel ki van világítva, és már sok mérföld-

rõl látható. Forte de Marniból származó, kilenc különbözõ, finom olasz márványt használtak a három szint magas elõcsarnok falainak és padlózatának burkolásához: olyanokat mint a Nero Marquinia, a Rosso Rubino, a Fior di Pesco és a csiszolt Verde Quetzel, valamennyi a színek harmóniáját és az elegancia légkörét sugározzák. Lépcsõsen egymást követve, négy egymástól elválasztott liftaknában 32 nagysebességû lift fut. Még a legfelsõ szintet is el lehet érni 45 másodperc alatt. A 46 irodai emelet a legújabb légkondicionáló rendszerrel van felszerelve és a legfejlettebb adatrõgzítõ- és kommunikációs hálózattal rendelkezik. A toronyból feltároló látkép lélegzetelállító! A legfelsõ emeletrõl délre tekintve át lehet látni a Kutyák Szigete felett, egészen a túlpárti Greenwichig, sõt tovább, dél-Londonon túl, a távoli vidékre. Egész London a lábaidnál terül el ha idelátogatsz.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

---



Az együttes légifelvétele délnyugatról.

A Canary Wharf szíve - építés közben. Középen a Cabot Place West és a gyorsvasút állomásának túlsó oldalán a Cabot Place East, mögötte a Canary Wharf Tower látható.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



A Docklands-i magasvasút (Docklands Light Railway) egyik állomása.

### WESTFERRY CIRCUS

A Westferry Circus - amely az együttest észak felől vezeti be - angol burkolókövel és spanyol járdaszegélykövekkel van borítva. Központi terét füvesítették, körben padok és szobrok vannak. A középső kört magas fák övezik, melyek önöntöző rendszerű konténerekbe lettek ültetve.



### VIZISPORTOLÁSI LEHETŐSÉGEK

A West India- és a Millwall Dock-ok vízterületét klubok használják: vitorlázásra, vizisízésre, jetskizésre, surfölésre, motorcsónakázásra és kenuzásra. Kismértékben a horgászat is engedélyezve van.

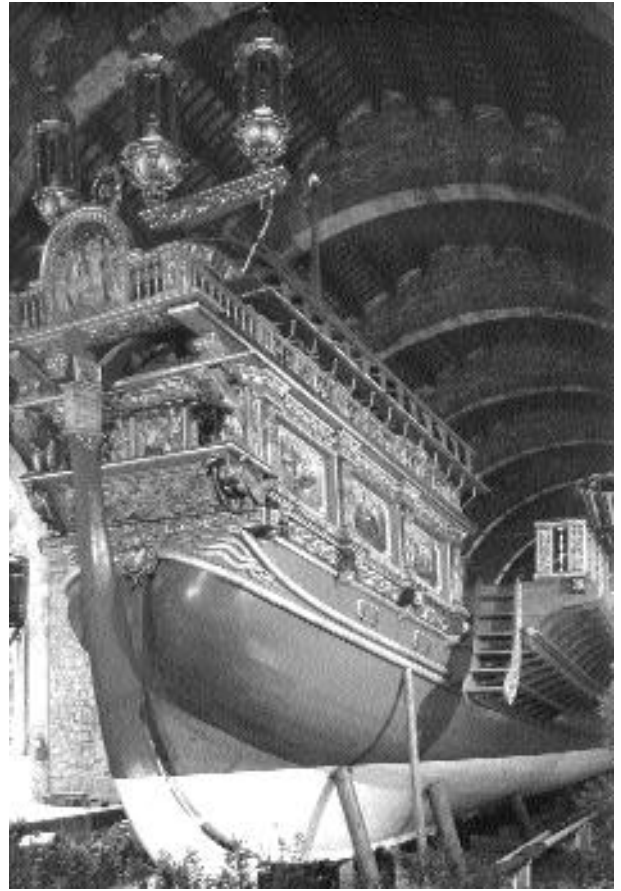
A felhőkarcoló irodaházak léptékét emberi méretűre váltják a 3-5 szintes lakó- és szolgáltató épületek. A mólók és rakpartok mentén sorakozó vitorlások és bárkák nem engedik feledni a Dockland múltját.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

### HAJÓÉPÍTŐ MŰHELYEKBŐL KIÁLLÍTÓ CSARNOK

#### Barcelona - Drassanes vagy Atarazanas

A Columbus emlékoszlop mögött, ahol az óvárost átszelő, a kikötőbe vezető főútca, a La Rambla eléri a tengert, ott áll Európa talán legrégebbi ipari műemléke. A XIII-XIV. században I. Jakab (A Hódító) rendeletére épült királyi hajóépítő műhely impozáns csarnoka a Drassanes, melyet II. és III. Péter katalán királyok bővítettek csarnokrendszerre. Karcsú kőpillérekre támaszkodó gótikus ívei egy katedrális hangulatát idézik, melynek hajói olyan nagy oszloptávolsággal épültek, hogy a köztük lévő térben az ügyeskezdő ácsok megépíthessenek akár egyszerre 30 karcsú levantei vitorlás gályát is.



Austriai Don Juan vezérgályájának rekonstrukciós másolata.

A Drassanes képe a tengerpart felől.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



Az előbbi gálya tatfelépítményének díszes kiképzése.

Az újkorban, amikor a tengerjáró hajók méretei megnöttek és már csak nyílt tereken, sójácson lehetett megépíteni őket, a Királyi Hajóépítő Műhelyekben már csak halászhajók, dereglyék készültek.

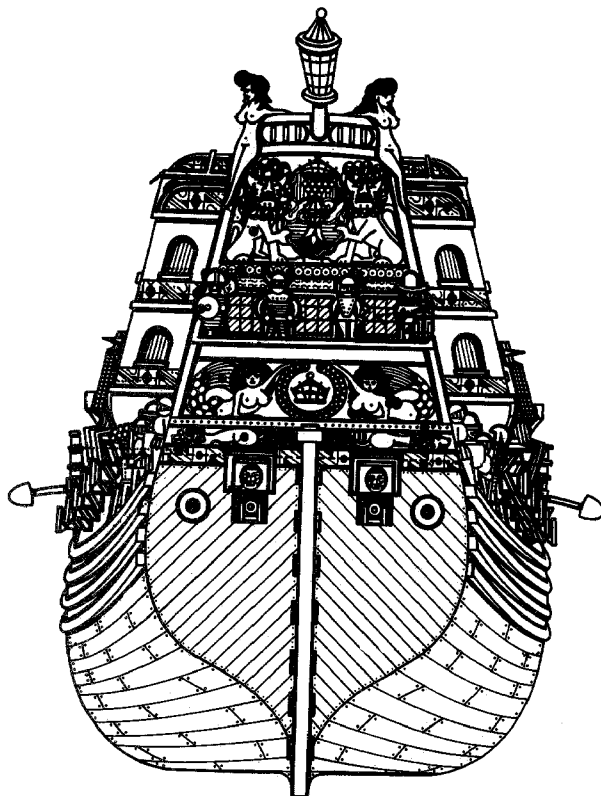
1941 óta az egész együttes tengerészeti múzeum (Museum Maritim Drassanes), ahol abban a ritka élményben lehet része a sokezer látogatónak, hogy a rengeteg makett és tengerészettörténelmi emlék mellett egy igazi, aranyozott díszgályát is megismerhet, pontos másolatát annak a hajónak, amely az Ausztriai Don Juan admirális vezette Keresztény Flotta zászlóshajója volt az 1571-es lepantói tengeri ütközetben, és amely a történelemformáló esemény 400. évfordulójára készült el.

### HAJÓMÚZEUM

Stockholm, Djurgarden sziget -  
Wasa Múzeum

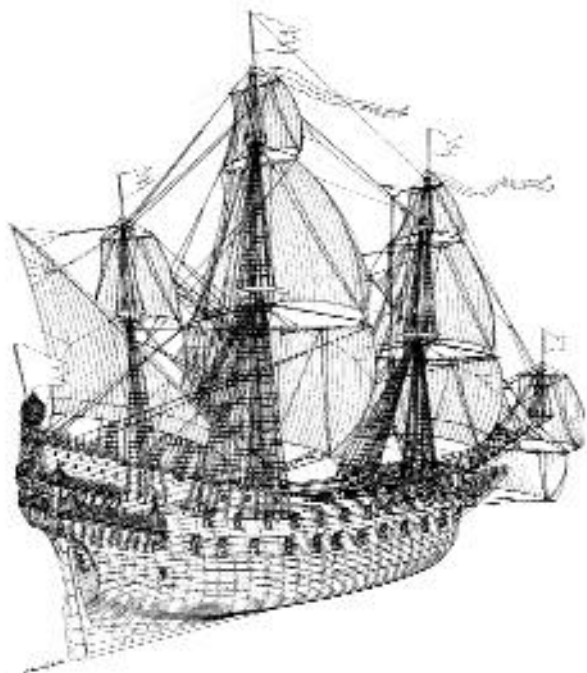
A csaknem egész Európát érintő Harmincéves Háború elején, 1625-ben II. Gusztáv Adolf svéd királynak fel kellett ismernie, hogy a svéd hadsereg és haditengerészet elmaradott, ütőképessége nem áll arányban az ország nagyhatalmi törekvéseivel. Ezért nagyszabású fejlesztéseket kezdeményezett. A szárazföldi erők növelése mellett két nagyobb és két kisebb hadihajó megépítésére adott parancsot.

1626-ban kezdtek el építeni a stockholmi Királyi Hajóépítő Műhelyekben a sorhajókat, köztük a zászlóshajónak szánt, az uralkodó dinasztia nevét viselő Wasa-t. A barokk kor szokásainak megfelelően gyönyörű



A Wasa hajó hátsó homlokzata.

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja



Így nézett ki a Vasa, amikor kifutott a kikötőből.  
(rekonstrukciós rajz)

rű, gazdagon faragott és aranyozott szobordíszítéssel ékesítették fel ezt a 64 darab 24 fontos ágyúval felfegyverzett hadihajót, amelyet a legkorszerűbb hajóépítési elvek alapján, Európa akkoriban legelismertebb hajócsai, a hollandok vezetésével viteztek ki. Hogy méreteiről fogalmunk legyen, néhány adatát ismertetem: hossza az orrárboc nélkül 62 méter, magassága a gerinctől a tat csúcsáig 20 m, a főárboc csúcsáig 50 m, legnagyobb szélessége 11.70 m, merülése 4.70 m, teljes vitorlátának felülete 1200 m<sup>2</sup>, vízki-szorítását pedig 1300 tonnára becsülhetjük.

1628. augusztus 10-én a stockholmi-  
ak tömegei tódultak ki a partra, hogy részei  
legyenek a nagy látványosságnak, annak a  
napnak a délutánján futott ki első próbaútjára  
a Vasa. Szerencsétlenségére a hajófenék-  
ben kevés volt a ballaszt, és egy szélroham a  
szörnyülködő sokaság szeme láttára úgy  
megdöntötte a vitorlást, hogy a nyitott ágyú-  
ablakokon nagy mennyiségű víz ömlött a ha-

jótérbe, és a svédek büszkesége néhány perc  
alatt elsüllyedt... A korszak egyik legnagyobb  
hadihajója örökre megfeneklett 35 méteres  
mélységben, a stockholmi öböl iszapjában.

1664-ben, bűvárharangok segítségével  
lemerültek és felszínre hoztak 48-at az  
értékes bronzágyúuk közül, de a hajótest kie-  
melésére az akkori technikai feltételek mel-  
lett nem is gondolhattak.

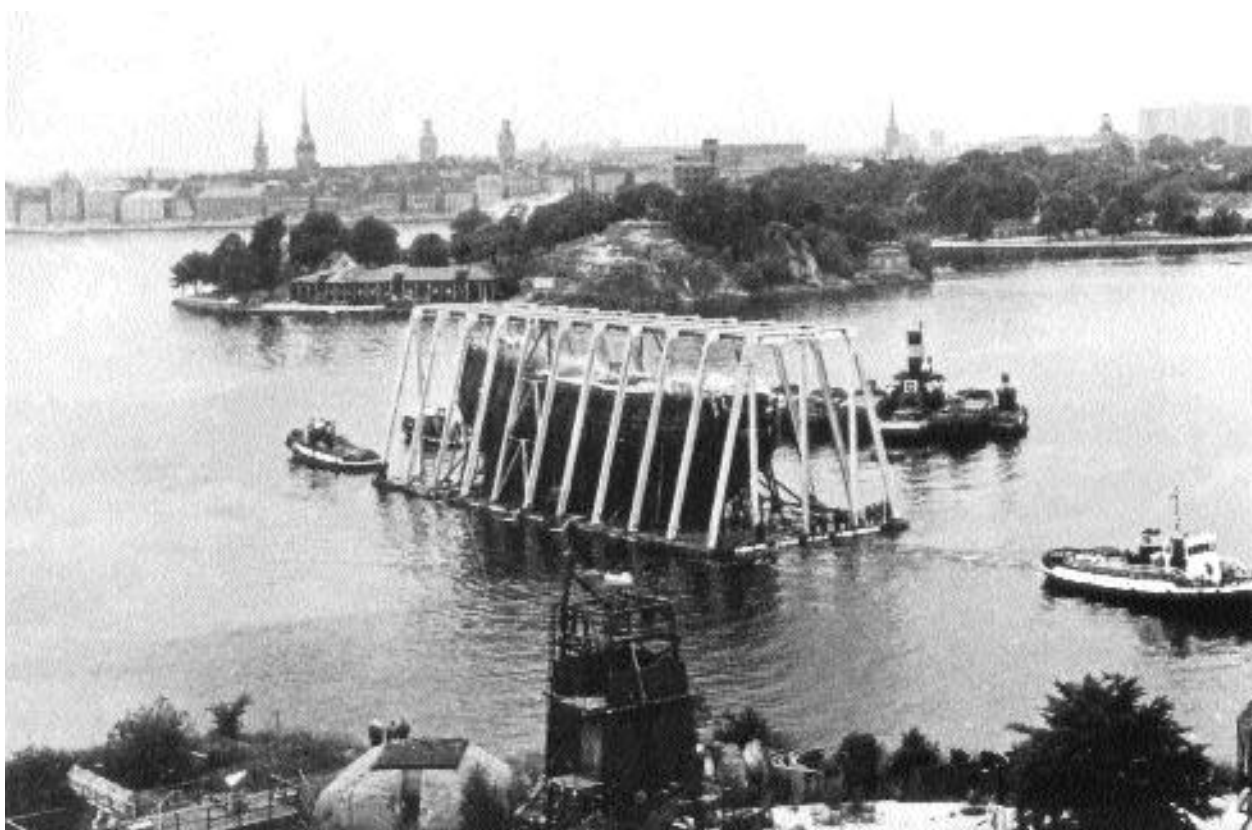
1956-ban egy amatőr kutató, Anders  
Franzén megtalálta a roncsot Beckholmen  
szigete előtt, szinte a főváros közepén, s ev-  
vel kezdetét vette az a nagy lelkesedést, ren-  
geteg szellemi, fizikai és anyagi erőfeszítést  
követelő - csaknem harminc évig tartó mun-  
ka, amellyel a svédek nemzeti büszkeségüket  
megmentették. A kiemelés, az iszaptól való  
megtisztítás, a melegvízzel kevert parafin-  
olajjal való bepermetezéses konzerválás és a  
kiegészítő-helyreállító munka minden fázisa  
érdekfeszítő és a tengeri archeológia számá-  
ra igen tanulságos volt, de sajnos itt nem tér-  
hetek ki a részletekre.

1961. május: a kiemelt roncsot Beckholmen szigetére,  
dokkba vontatták.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

---



1961. november: A teljesen kiemelt hajótestet - további konzerválás céljából - a jelenlegi kiállítási helyére, a Djurgarden szigethez vontatták.

Djurgarden szigetén világ a egyetlen eredeti, XVII. századbeli csatahajója köré egy hatalmas múzeumépületet emeltek, ahol a hajótestet több, egymás feletti galérián végigsétálva lehet közelről megtekinteni. Az állandó kiállítás bemutatja azokat a tárgyakat is, amelyeket a hajótestben, illetve a roncs körül az iszapban találtak, a matrózok személyes tárgyaitól a szolgálati felszerelés maradványain át a haditechnika egyes darabjaiig.

A csendes, parkosított Djurgarden sziget, ahol a parton eddig csak a stockholmiak sétáltatták gyermekeiket, a főváros egyik legvonzóbb turisztikai központja lett. Ezrek és ezrek látogatják ma a Wasa Múzeumot, ahol nemcsak a XVII. század meghökentető technikai fejlettségével szembesülnek az emberek, de videofilmeken ismerkedhet-

nek a kiemelés és a restaurálás tudományos és gyakorlati problémáival, sőt az érdeklődők magasszintű szakmai előadások keretében tudhatnak meg további érdekfeszítő részleteket. A múzeumból nem hiányzik az emléktárgyakat, a hajózás- és konkrétan a Wasa történetét feldolgozó füzetek, könyvek sokaságát kínáló kereskedés, és a megfáradtaknak felüdülést nyújtó kávézó sem.

Jegyzetem ezen fejezete ugyan nem kimondottan egy városrész revitalizálásával foglalkozik, de jó példa arra, hogy nemcsak egy új épület, vagy valami nagyobb léptékű beavatkozás, de akár egy jármű is - mint látványosság - módosíthatja, meghatározhatja egy-egy városnegyed, terület arculatát.



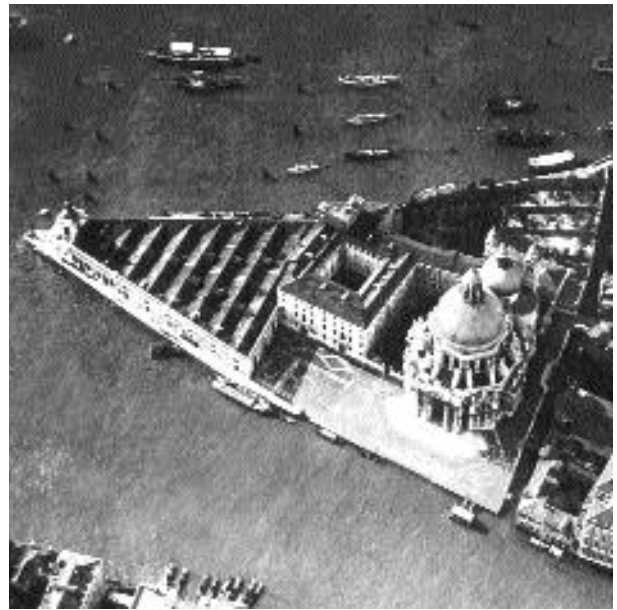
## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

### EGYKORI VÁMHIVATALBÓL MÚZEUM

#### Velence - Dogana

Az egykori vámhivatal épülete a Szt. Márk térrel szemben, a Canal Grande túloldalán terül el (1676 és 1682 között épült, Giuseppe Benoni tervei szerint).

Amikor a Velencei Köztársaságot még az Adria Királynőjeként emlegették és a Földközi tenger egyik legfontosabb kikötője volt, a távoli országokból érkező, áruval dúsan megrakott hajóknak itt kellett kikötniük és vámoltatni rakományukat. A XX. század óriási tengerjárói már be sem tudnának jönni a megfeneklés veszélye nélkül a lagúnába és a kikötői tevékenység zöme is áttevődött a szárazföldön lévő Mestre körzetébe. Így a vámhivatal és vámraktár barokk épülete funkció nélkül maradt, ma múzeumként funkcionál.



A Dogana épülete a Canal Grande és a Giudecca között.

A Dogana a Santa Maria della Salute templom előterében.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

---

### A MÚLTBAN HALÁSZKIKÖTŐ - MA LÁTVÁNYOSSÁG

#### San Francisco, Fisherman's Wharf

Az 1849-es nagy Kaliforniai Aranyláz idején tízezrek érkeztek vitorláshajókon a keleti partól (megkerülve a Horn-fokot, mert akkor még nem épült meg a transzkontinentális vasút) és a világ minden szegletéből San Franciscoba.

Orosz bálnavadászok, spanyol misszionáriusok és jenki telepesek, Sziciliából kivándorolt halászok lakták az addig álmos kis helyörség körül kialakult városkát, melynek népessége alig egy év alatt megsokszorozódott. A rengeteg embernek töméntelen élelmiszerre volt szüksége, melynek előállítására nem volt a vidék berendezkedve. Egyedül az óceán, a halászat biztosíthatta a lakosság ellátását, tehát szinte azonnal nagy halászati központtá fejlődött a város. Ugyanakkor iradatlan mennyiségű fára is szükség volt, hiszen akkoriban egyedül fából építkeztek a Nyugaton. A környék erdeit már zömmel letarolták, így messzebből kellett hajókon, épületfát szállítani.

Az aranyláz lassan lecsengett és 1869. május 10-én végre találkozott a nyugatról kiinduló Central Pacific és az Omahából nyugat felé épített Union Pacific vasút. A kontinenst átszelő vasútvonalon már a préri terményei és az iparilag fejlett Kelet termékei is eljutottak San Franciscoba, így a vaspálya elkészültével alábbhagyott a tengeri halászat jelentősége, és a halászkikötő lassan a háttérbe szorult. A város más irányokba fejlődött, új kikötőhelyeket építettek, a régi mólóit elhanyagolták, a környék elnéptelenedett.

Ma a kaliforniai nagyváros egykori halászkikötőjének rakpartját ezernyi boltocska, mutatványos bódé, vendéglő szegélyezi. A mólók mellett, ahol egykor a szorgos halászok rakodták ki aznapi zsákmányukat most rengeteg ember sétálgat, szórakozik és a múlt századból megőrzött és felújított vitorlás teherhajók lobogó jelzőzászlócskái és színes halászbárkák csalogatják a megtekintésükre odasereglett turistákat. A hajók fedélzetére fel lehet menni, meredek lépcsőkön leereszkedni a rakterükbe és az ott megrendezett állandó kiállítás emlékeit nézegetve ismerkedni a Csendes-óceánparti hajózás történelmével.

### BELVÍZI CSATORNA KIKÖTŐ ÉS VASÚTI ÁTRAKODÓ

#### London - Chelsea Harbour and Marina

Az angol főváros nyugati részén, a Chelsea nevű, nagy múltú, festői utcáiról és terecskéiről is ismert, módos polgárok lakta városrész Temze parti szakaszán, - a Wandsworth Bridge és a Battersea Bridge között - valósult meg ez a vitathatatlanul újszerű városrész revitalizáció, a 80-as, 90-es évek fordulóján.

A XVIII-XIX. században épült ki az a belvízi csatorna rendszer, amely - számos át-emelő zsilip közbeiktatásával - lehetővé tette a nagy tömegű és súlyú anyagok lóvontású dereglyéken való szállítását az ország belsejébe, illetve a bányavidékekről az iparilag fejlett főváros felé. Amikor kiépült a vasúthálózat, az állati vontatás háttérbe szorult, de teljesen még sokáig nem mondhattak le róla. A Chelsea Harbour egy olyan pont volt - a nagy hajóforgalmú Temze partján - ahol

## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

az északra húzódó csatornán érkező kőszent vasúti kocsikba rakták és úgy szállították tovább, míg a bárkák a dél-angliai síkság mezőgazdasági terményeivel és gyarmatárakkal megrakodva fordultak vissza. Még a XX. században is szállítottak szenet ezzel a módszerrel a dél-londoni hőerőművek számára.

A mintegy 7 hektáron elterülő új komplexum tervezésénél a lehetőségek szerint figyelembe vették a múlt örökségét: megőriztek a vasútból két sínpárt (de elbontották a pályaudvar rendezővágányait), jachtkikötőt (Marina) alakítottak ki 75 horgonyzóhellyel, (de befedték, illetve feltöltötték a csatornát) több épületet felújítottak és átala-



A Chelsea Harbour makettja.

A Chelsea Harbour Temze parti együttese a levegőből, háttérben a még revitalizálatlan ipari környezet.



## Kikötők, dokkok és hajóépítő műhelyek revitalizációja

---

kítottak a kor követelményeinek megfelelően (de sok műszakilag és erkölcsileg avultat lebontottak) és az egykori piszkos ipari körzetből egy luxus "lakótelepet" varázsoltak. A Temze parti együttes beépített összterülete 73.000 m<sup>2</sup>. Öröklakások, bérházak, irodák, üzletek, éttermek, kávézók, kertek, egy szálloda és szórakozóhelyek találhatóak a területen.

A levegősen telepített épületek között sétálgatva minduntalan feltűnik a folyó örökké fodrozódó víztükrére és a partról végigpásztázhat tekintetünk a Temze nagy kanyarját követve a déli part házain, egészen a Battersea park zöld foltjáig. Nemcsak saját hotelje, de saját kikötője is van az együttesnek, ahol a tehetős lakosok közül a vizispor-

tok szerelmesei vitorlásaikat vagy motorcsónakjaikat tárolhatják. Így mindennapi elfoglaltságukból hazatérve - még ha csak 1-2 órára is - de áldozhassanak kedvenc szenvedélyüknek és a napi munka fáradtságát az alkonyi vízben töltve pihenhessék ki. A kevésbé jómódúakról sem feledkeztek meg a város-tervezők: útban Westminster és a Docklands felé itt is van megállóhelye a vízibusznak. Az éttermek (Chantegrill, Memories of China, Waterfront) vendégei ingyen vehetik igénybe a földalatti parkolókat is, de sokan az idelátogatók közül mégis a vízibuszt részesítik előnyben a romantikusabb hangulat kedvéért. A folyami kikötőnél landolni, majd egy rövid séta után belépni a vízparti vendéglőbe egy jó teára, olyan élmény, amit kár lenne elszalasztani.

## Kereskedelmi létesítmények rehabilitálása

---



## Kereskedelmi létesítmények rehabilitálása

---

### LONDON - COVENT GARDEN



A Covent Garden együttese. A kép jobb alsó sarkában a fehér épület a Royal Opera House.

A Covent Gardent, London első tervezett városi terét I. Károly király utasítására eredetileg lakóházakkal övezett, itáliai hangulatú térnek képzelte el 1638-ban Inigo Jones, a kor legnevesebb angol építésze csakúgy, mint a téglány alakú tér tengelyét kijelölő, görög templomokat utánozó St. Paul's templomot, ami 1631-38 között épült, és amely egy tűzvész után, 1798-ban nyerte el mai alakját. (Nem tévesztendő össze Sir Christopher Wren híres St. Paul katedrálisával.)

A XVII. és XVIII. század folyamán, árkadosított, fedett sétányt képező, gyönyörű

lakóházak nőttek ki a földből a tér körül. Földszintjükön elegáns üzletekkel, ahol a korabeli London dámái és világhírei korzóztak és vásároltak.

Maga a tér 1670-től 1974-ig a zöld- és a virágpiacnak adott helyet. A régi vásárcsarnok épületek többségét 1831 és 1833 között, Charles Fowler tervei alapján építettek fel, öntöttvas vázszerkezetük üveg-tetőket támasztott alá.

A környék atmoszférájának alaphangját a kulturális intézmények adták meg. Itt

## Kereskedelmi létesítmények rehabilitálása

van a közkedvelt London Transport Museum, ahol a metropolis közlekedési rendszerével ismerkedhetünk meg, a National Theatre Museum, amely az angol színházi múltját és jelenét mutatja be. De a térség bohém hangulatát mégiscsak a világhírű Royal Opera House-nak, és a környék néhány könnyebb műfajú színházának köszönheti.

Az 1970-es, 80-as években revitalizálták az egész negyedet, ami a piac átalakításával vette kezdetét. A zöldségeseket és a virágárosokat kitelepítették a Temze déli partjára Nine Elmsbe, a központi csarnokok pincéi közötti földet kiemelték, majd korszerű eszközökkel beépítették, és az így megnövekedett területet átadták a közönségnek: specialitásokat kínáló üzleteket, kézműves és iparművészeti tárgyakat, szuvenírokat árusító boltokat, pubokat, kávézókat nyitottak az alsó pincészinon, a csarnok földszintjén és ga-

lériáján, kint a téren pedig zsonglőrök, tűznyelők, táncosok, mutatványosok szórakoztatják a báméskodó tömeget.

A vásárcsarnok átalakítása után nem sokkal megjelentek az építőmunkások a lakóházak homlokzatainak felújítása céljából, és az eredeti formájukban megőrzött külsők mögött a XX. század igényeinek megfelelő lakásokat alakítottak ki. A megfiatalított házakban megint megnyitottak az éttermek, most már a járdákra települt teraszokkal, ahol szívesen üldögélnek egy-egy kóla, vagy kávé mellett a fiatalok, maguk is élvezve a tér mutatványosai által nyújtott látványosságokat. A térre vezető utcácskákban csaknem egész évben állnak a bódék, ahol csemegéket, fagyaltot, italokat, fánkot, emléktárgyakat, léggömböket és még ezernyi felesleges apróságot vásárolhatnak a turisták és a vidáman tereferáló londoniak.

A Garrick Theatre esti fényben.









## Lakóövezetekből üzleti negyed

### BONTÁSOKKAL...

#### London - Broadgate Complex

A City északi peremén fekszik a Liverpool Street Station - egy viktoriánus korabeli vasútállomás. Természetes, hogy a németek ezt a hadászatiilag jelentős objektumot fokozott figyelemmel bombázták, így a sűrűn lakott városrész jelentős károkat szenvedett a háború folyamán, a lakóépületek zöme lerombolódott.

Kényszerű bontások után, az 1980-as évek elején határozták el egy nagyberuházás elindítását ezen a területen. Akkortájt nagy igény lépett fel a pénzvilág központját jelentő Cityben, vagy ahhoz közel, irodaházak építésére. A programkészítés és a tervezés során a pusztá profitorientáltságot már motíválta a közösségi terek létrehozásának igénye is. Úgy alakították ki az utcaszintet, hogy a magasházak között nemcsak szűk utcák, hanem belső udvarok, arénák, teraszos vendéglők is szolgálják az ebédidőben kitóduló alkalmazottak kényelmét. A falakon murális képzőművészeti alkotásokat helyeztek el, az esztétikai csuklópontokban finomművű fém térplasztikákat. 1991-re lett kész a fővárosnak ez az új büszkesége, melyet azonnal birtokba vettek a londoniak. A Broadgate Arena a nyári hónapokban szabadtéri koncerteknek ad otthont, télen pedig nyilvános korcsolyapályaként üzemel. Körülötte, az épületek földszintjén, kávéházak, snack bárók, olcsó éttermek, sörözők várják a lunch time-ban érkező hivatalnokokat.

Az Exchange Square hasonló kialakítású belső udvar, ahol a keret nélküli üvegfalak mögött zajló élet az előcsarnokokban lévő növénydíszítéssel, és a szabadban beszélgető vagy dolgukra siető emberek sokasága a dézsákban álló fákkal, elmossa a külső és a belső tér közötti különbséget. Az épületek erkélyeiről csüngőnövények zuhataga omlik alá, a tetőszinti lakások teraszait szintén dús növényzet ékesíti - összekapcsolva a természet színeit és formáit a XX. század vég High-Tech architektúrájával.

### ...ÉS ÁTÉPÍTÉSEKKEL

#### Budapest - Belváros

#### A JELENLEGI HELYZET KIALAKULÁSA

A II. Világháborúban Budapest súlyos légitámadások célpontja volt. A bombázások rettenetes károkat okoztak az épületállományban, a lakóházak jelentős része kiégett, megsemmisült. Az újjáépítés után sem volt elegendő lakás, a megmaradt belvárosi bérpaloták lakásaiba hivatalok, vállalati központok fészkeltek be magukat, tovább növelve a la-



## Lakóövezetektől üzleti negyed

kásínséget. 1949-ben a házakat is államosították, megszűnt a sajátjáért aggódó tulajdonos fogalma. A Sztálinista-szocialista rendszer az ipar centralizálást tűzte ki céljául, az ország egyenletes fejlesztése helyett: Budapestre telepítették az új üzemek zömét, vagy a pesti gyárakat fejlesztették. A sok munkahely sok munkást igényelt: Budapest lakossága hirtelen megnőtt, az ország lakosságának 20%-a élt a fővárosban. Már beszéltünk a kínzó társbérletekről, de nem felejtkezhetünk meg az "ingázók" tízezreiről sem, akik vidékről utaztak fel mindennap munkahelyükre.



A 15 éves lakásépítési program során - politikai megfontolásokból - a város köré új, paneles lakótelepeket építettek, de az értékes belső területek revitalizálására nem fordítottak szinte semmit. A belső kerületekben háborús foghíjak éktelenkedtek, sok helyen csekély értékű földszintes vagy egy emeletes lakóházak álltak a négy- ötemeletesek között, a lakásállomány műszaki állapota a fenntartási munkák elmulasztása miatt tovább romlott. A viszonylag alacsony lakbérek nem biztosították a felújítási munkák költségeit, és az IKV rendszer sem működött hatékonyan.

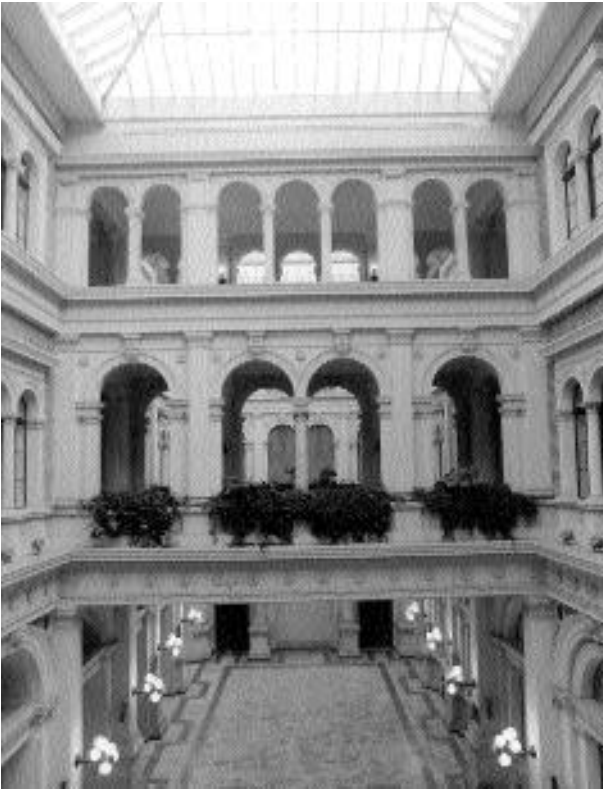
### LAKÓÉPÜLETEK ÁTALAKULÁSA IRODAHÁZZÁ

1989-től lassan megváltozott a helyzet. A kormány elkezdte a lakásokat eladni a bentlakóknak - figyelembe véve a házak elhanyagolt állapotát - a piaconál jóval jutányosabb áron. A lakóközösségek, szerény anyagi lehetőségeikhez képest, megkezdték - most már saját - házuk felújítását, részleges tatarozását, a legégetőbben sűrű munkák elvégzését.

A fővárosban számtalan magánvállalkozás indult be, ezeknek irodákra, műhelyekre volt szükségük. Mi sem természetesebb, mint hogy ezek a kisvállalkozások a lakásokban kezdték el működésüket. A vállalkozások egy része kezdett jól prosperálni és már nem volt elegendő egy szoba. Előbb az egész lakás lett irodának használva, később egyes válaszfalakat kellett lebontani, mert a lakások -természetesen- nem feleltek meg maradéktalanul az irodai funkcióknak.

Először a bankok, (pl. a Budapest Bank az Alpári Gyula utcában) majd nemzetközi cégek és nagyobb vállalkozások kezdték a pesti bérházak téglány alakú udvarait üvegtetővel befedni, hogy az egyes helyiségekből fedett, fűtött légtérben lehessen, a felújított függőfolyosókon, a másikba átmenni. Ez a megoldás igen érdekes, dekoratív és reprezentatív tereket hozott létre, de nem sikerült mindig maradéktalanul megoldani a szellőzés és a bevilágítás kérdéseit. Ezt a

## Lakóövezetekből üzleti negyed



A Közgazdasági Egyetem lefedett udvara.

megoldást középületeknél is alkalmazták: az egykori Fővámház, később Marx Károly Közgazdaság-tudományi Egyetem (Ybl Miklós munkája) udvarait is üvegtetővel fedték be, így a földszinti terek aulává, a diákok kedvenc tartózkodási helyévé válhattak, és az egykori "hideg" összekötő hidak is az enteriőrbe kerültek.

### A KIRÁLY UTCA REVITALIZÁLÁSA ÉS A MADÁCH SÉTÁNY TERVE

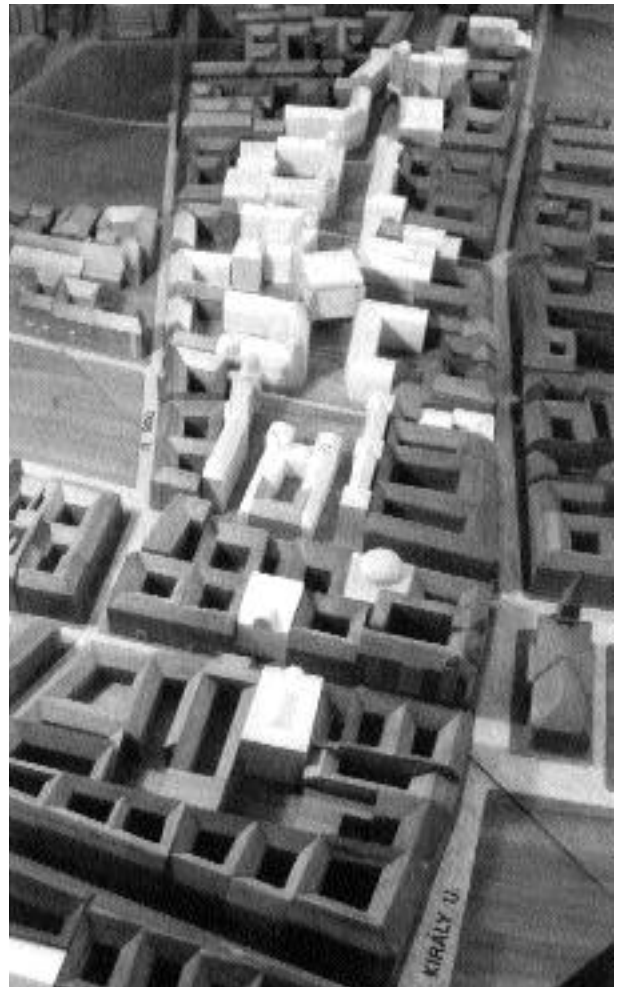
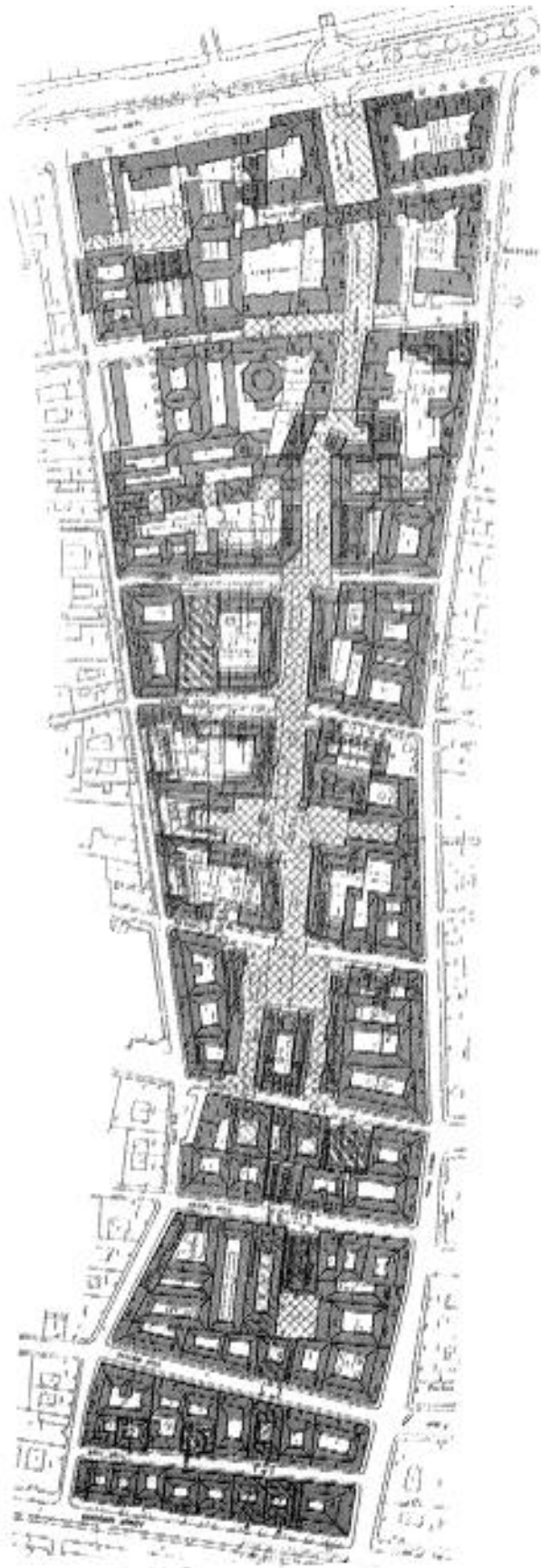
A Király utca a múlt század első felének egyik legelegánsabb utcája volt Pesten: a városközpontból vezetett a polgárok által annyira felkapott Városliget felé. Pompás lakóházak álltak az elején már a XVIII. század végén is, de a klasszicizmus és a romantika korában tovább épült Pollack Mihály és a kor más neves építészei keze nyomán. (pl.: a

A Király utca egy szakaszának légi felvétele.

A lebontott épület helyén ideiglenesen autóparkoló létesült, odább a Budapest Bank új székháza látszik.



## Lakóövezetektől üzleti negyed



A Madách Sétány - makettfotó a Nagykörút felől.

Pekáry ház a Csányi utca sarkán) Ebben a században a környék elvesztette jelentőségét és háttérbe szorult, épületei lassú romlásnak indultak.

Az elmúlt hat esztendőben azonban a beruházók figyelmé ismét a belváros ezen értékes területe felé fordult. Itt épült fel a Budapest Bank új belvárosi székháza, a műemlék bérházakat sorban tatarozzák és neves vállalatok irodaházaivá alakítják át őket. Néhány értéktelen házat lebontottak, helyükre és a háborús foghíjak helyére már készülnek az új irodaházak tervei.

A Madách Sétány városrendezési terve.

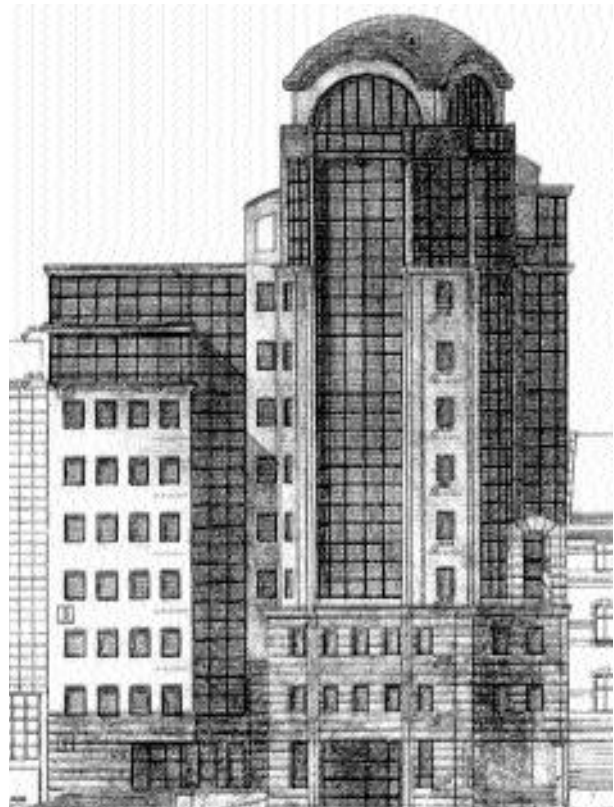
## Lakóövezetektől üzleti negyed

A jobban kereső hivatalnokok igényeinek kielégítésére biztrók, luxuscikket kínáló boltok, elegáns galériák nyílnak az utcában (VAM DESIGN galéria a Káldy Gyula utca sarkán) A változás még csak részletekben észlelhető, de várható, hogy az ezredfordulóra ismét régi fényében fog ragyogni a hosszú ideig méltatlanul elhanyagolt Király utca és a vele párhuzamosan futó új Madách sétány.

A Madách térről a Nagykörút felé vezető avenue terve még a két világháború között fogant meg. A reprezentatív sugárút kapuzatát a vörös téglá burkolatú, úgynevezett Madách Házak, és köztük feszülő hatalmas ív alkotta volna. Sajnos a terv nem valósult meg, és a nagyvonalú kezdetnek nem lett folytatása: beleveszett az Erzsébetváros piszkosszürkére kopott házrengetegébe.

Noha a városrendezők már régebben felismerték, hogy a városközpont közintézményeinek bezúfolása a történelmi belváros területére indokolatlan és egyebek között számos közlekedési problémát is felvet. Célszerű lenne egy olyan területet keresni, amelyik kapcsolódik a "cityhez" és a revitalizálásával mintegy az előző kiterjesztését jelentené, ahol kényelmesen el lehetne helyezni a jelenlegi épületeikben további terjeszkedésre képtelen hivatalok egy részét. Így esett a választás a torzóként szendergő Madách Imre útra és folytatására.

1990 júniusára készítette el Pomsár János várostervező a Király utcával párhuzamosan futó új utca városrendezési tervét. Konceptiójának lényege, hogy a tömbök belsőjének feltárásával, (és az udvarok szlömös melléképületeinek lebontásával) korszerű épületekkel zárja le az így kialakult "U" alakú



A Madách Trade Center homlokzatának terve.



Madách sétány - utcakép vázlatok.



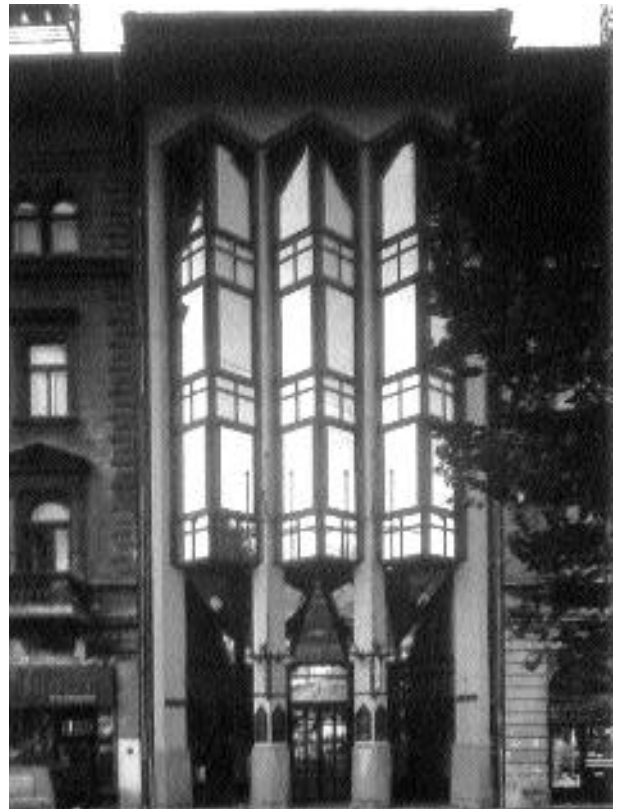
udvarokat. Evvel a megoldással lehetőség nyílik arra, hogy az újonnan létesülő gyalogosforgalomra tervezett utcát modern, elegáns homlokzatú magas műszaki színvonalú épületekkel szegjék. Mivel a keresztutcák megmaradnak az épületek üzletei ezekről az utcákról feltölthetők áruval, és a tűzoltók, mentők is meg tudják közelíteni gépkocsijaikkal az egyes házakat. A sétány alatti gépkocsiparkoló össze lesz kötve az egész Madách tér alá tervezett óriásparkolóval.

A sétányhoz kapcsolódó és megmaradó házakban lévő lakásokat rendre korszerűsítik, a hatvanas-hetevenes évek áldatlan lakásleválasztásait megszüntetik és visszaállítják az eredeti állapotokat, vagy ahol ez nem lenne célszerű, ott, a főfalak adta lehetőségeken belül, új alaprajzokat alakítanak ki.

Az első fázis már el is készült: a "Madách Trade Center" kupolában befejeződő tornya vizuálisan lezárja és intim térré avatja a jelenlegi Madách Imre utat, de a továbbhaladás lehetőségét ígérve a második és harmadik ütemben megépülő sétány további felfedezésére csábítja a járókelőket.

### FOGHÍJBEÉPÍTÉSEK

Természetesen nem mindenütt adódik lehetőség ilyen nagyszabású revitalizálásra, többnyire csak egy épület tűnt el, és ennek a helyére kellett újat emelni. A történelmi belvárosban, ahol érthető módon igen magasak a telekárak, a II. Világháború rombolásai óta éktelenkedő foghíjak - a gyerekek és a kutyasétáltatók kedvelt "grundjai" csaknem teljesen beépültek az elmúlt fél évtized során. Az új beépítéseknél a meglévő pár-

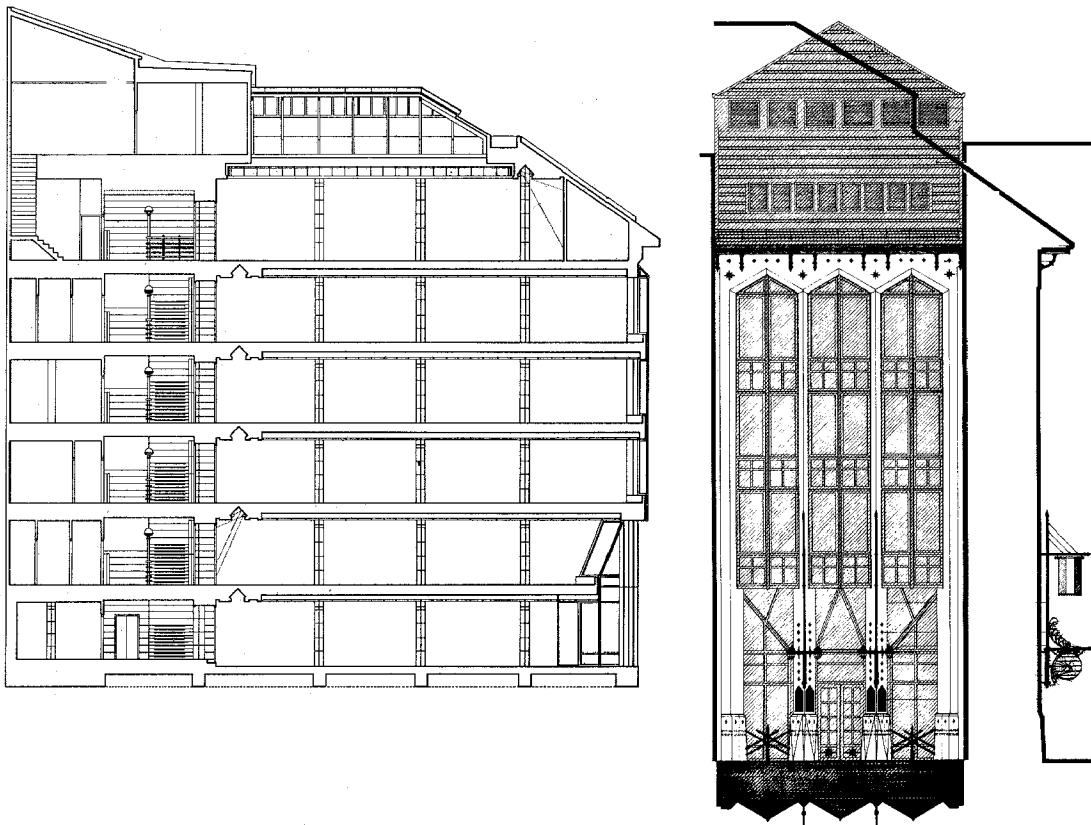


A Károly körút 6. számú ház (foghíj) homlokzata.

kánymagasságokat többé-kevésbé tiszteletben tartva, esetenként az utcáról nem észlelhető módon a homlokzattal hátraugorva még két-három emelettel megnövelték a beépíthető területet a beruházók unszolására az építészek. Érdekes példa erre az egykori Agrobank Rt. épülete, a Károly körút 6-os számú ház kialakítása, ahol egy nagyon keskeny és viszonylag mély telket kellett beépíteni, a két szomszédos földszint plusz három emeletes eklektikus lakóépület között. A belmagasság különbségek és a tetőtér-beépítés kiaknázásával földszint plusz hat emeletes házat sikerült tervezni erre a telekre. (Alaprajzokat, metszeteket és homlokzatot ld. a következő oldalon.)

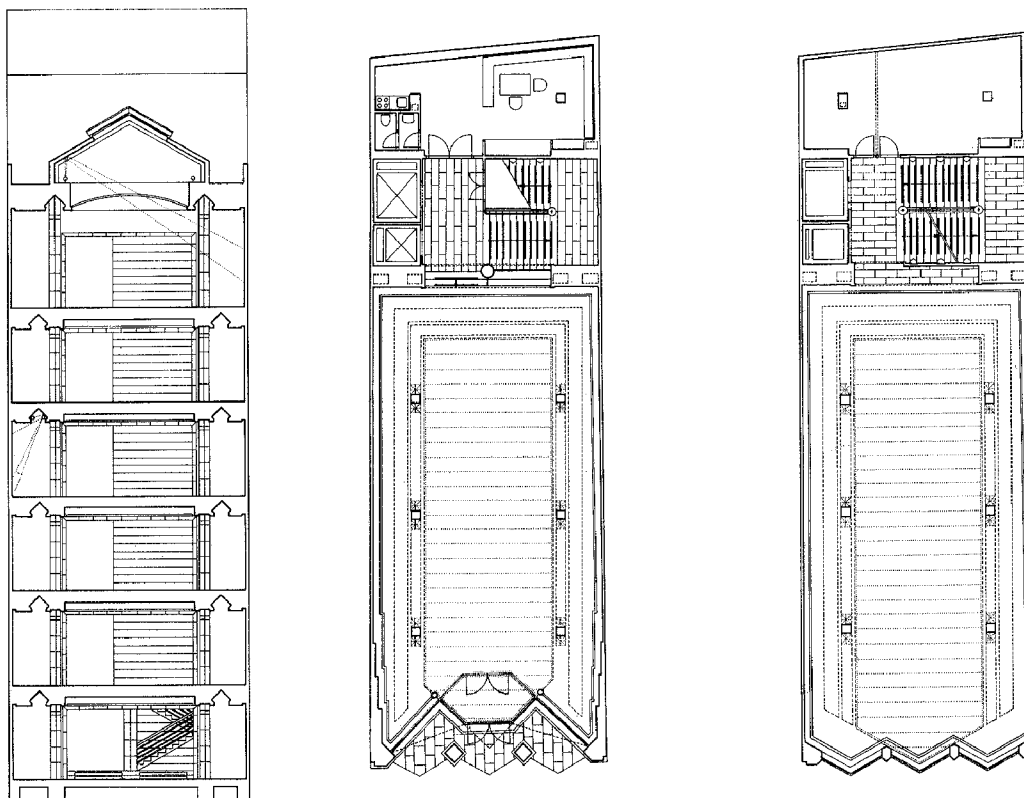
## Lakóövezetekből üzleti negyed

---



A Károly körút 6. számú ház hosszmetsete és homlokzata.

A Károly körút 6. számú ház keresztmetsete és alaprajza.





## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

---



# Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

## TERÜLETREVITALIZÁCIÓ

### Barcelona - Óváros

#### BARCELONA TÖRTÉNETÉBŐL...

Katalónia fővárosát az ókorban a karthágóiak alapították a Földközi tenger partján. Hispánia provincia fontos bor- és kerámia exportáló kikötője az arab hódítások következtében vált a nyugati kereszténység végvárává. A XII. századtól fejlődött a Pireneusok mindkét oldalán hatalmas területeken Valenciától Nizzáig elterülő Katalán királyság székvárosává, az egész mediterrán világ egyik fontos kereskedelmi központjává.

A mórok kiűzése után (1492) Katalónia beleolvadt az egyesült Spanyol Királyságba. Amerika felfedezését követően, a XVI-XVII. században, a Földközi tengerről áttevődött a világtengerekre a kereskedelem súlypontja, Barcelonát politikailag háttérbe szorították, gazdasági jelentősége pedig lecsökkent.

1753-ban a kikötőt védő földnyelv tövében egy új telep felépítését rendelte el a város túlzásfoltosságának csökkentése érdekében V. Fülöp király. A tervezett negyed, a La Barceloneta, párhuzamos utcahálózata családi háznyi keskenységű tömbökre szabdalta fel a területet.

A középkori falak övezte város életében jelentős évszám: 1775, ekkor nyílt meg ismét kikötője - most már az óceánokon túli kereskedelem számára is, és ebben az évben vágták keresztül a várostestet egy új, széles utcával, a La Ramblával, ami a kikötőt és az ország belseje felé nyíló városkaput kötötte össze.



Barcelona: A Neri Szent Fülöp temploma előtti hangu - latos tér az óváros egyik meghitt szeglete.

A XIX. század ipari forradalmából a szorgalmas és tehetséges katalánok is kivették a részüket, és a város egyre fontosabb ipari-, halászati-, kereskedelmi központ lett.

1859-ben Ildefons Cerda i Suner építész egy új városfejlesztési tervet tett le a városatyák elé: elképzelése szerint a négyzetes telektömböket akkoriban szokatlanul széles - 20, 30, sőt 50 méteres - négyzethálót alkotó utcák választják el egymástól. A négyzetek csücskeinek levágásával minden útkereszteződésben egy kis tér alakul ki, ami a "mozgó gőzgépek" számára a befordulást és az egész forgalmat megkönnyíti.

## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

Az elkövetkező század fejlődését és a nagyvárosi forgalom robbanását zseniálisan megálmodó tervező koncepcióját elfogadták és ezzel megalapozták a város jövőjét: Barcelona ma is egy jó közlekedésű, szellős beépítésű metropolis.

Cerda racionális tervében ellenpontozta a műemlékekkel zsúfolt, nagy laksűrűségű Óvárost, a Ciutat Vellat, ahol gyalázatos higiéniai állapotok uralkodtak. A lebontott városfalak helyére tervezett széles körúttal válsztotta el a múltat a jövődtől.

A XX. század első évtizedében a Ramblával párhuzamosan, attól északkeltre egy újabb széles utcát vágtak, a via Laietanat, evvel a középkori város három részre szakadt. A Montjuic hegy és a Rambla között terül szét az El Raval, a Rambla és a via Laietana között a gótikus Szent Eulália katedrális és a királyi palotát is magába foglaló Barri Gótic, valamint a via Laietanán túli negyed, ami két továbbira oszlik: a kikötőhöz, és a fentebb említett La Barcelonetahoz közelebb eső La Ribera, és a távolabbi, a Casc Anticra.

Az óváros térképe.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

### A REVITALIZÁCIÓ ELŐZMÉNYEI

A polgárháború, majd a Madridban központosító Franco rendszer nem kedvezett a katalán kisebbség fővárosának, és csak a 80-as években, az új nemzetiségi politikának, valamint Katalónia vezető gazdasági potenciáljának köszönhetően, indult meg a belváros rekonstrukciója.

Hasonlítsunk össze néhány adatot, és rögtön világossá válik, hogy a beavatkozás immár nem túrt halasztást:

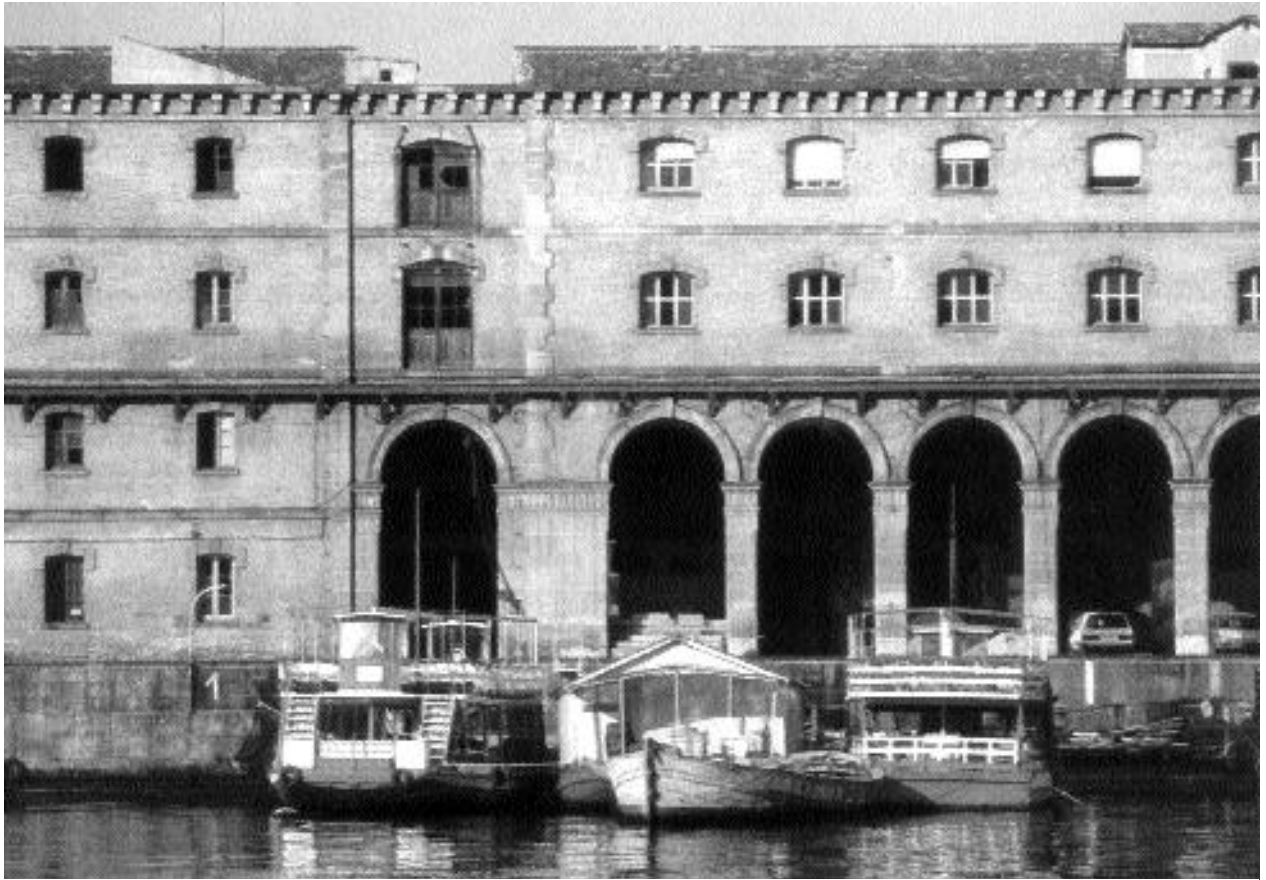


	Egész Barcelona	ebből az Óváros	%
Terület:	99.09 km <sup>2</sup>	4.31 km <sup>2</sup>	= 4.35%
Népesség (1988 dec):	1.734.501 fő	101.963 fő	= 5.88%
Laksűrűség (fő/km <sup>2</sup> ):	17.504	23.657	= 135.15%
100 évnél idősebb épületek száma:	25.017 db.	16.344 db	= 65.33%

Ezekből a számokból már élesen kirajzolódnak a sürgősen megoldandó problémák:

- Az óváros szerkezete jól körvonalazhatóan tükrözi egyfelől a középkornak a várostervezésre mit sem adó szemléletét, másfelől a népesség növekedésnek figyelmen kívül hagyását évszázadokon keresztül
- Az utcák képtelenek megfelelni a motorizáció városközpontokra nehezedő növekedésének, amitől az épületek állaga is lassan, de kérlelhetetlenül romlik.
- A most meglévő 50.000 lakás 70%-a már állt 1900 előtt.
- Az ingatlanok 2%-a életveszélyes, állandóan kockáztatva a lakók épségét. 7.000 fürdőszoba és illemhely nélküli lakás van a belvárosban, és csak az épületek 10%-ában működik lift.
- A városra jellemző átlagosan 60m<sup>2</sup>-es lakásalapterületet nem éri el a lakható óvárosi otthonok 60%-a sem.
- 100.000 ember él 4.3km<sup>2</sup>-en, hektáronként 236-an, míg a városi átlag csak 175 fő/hektár.
- Mivel a közművek is korszerűtlenek, hiába újítják fel a házakat, nem tudják kiszolgálni azokat a mai kor követelményeinek megfelelően.

## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



Régi raktárépület a barcelonai kikötőben - ezután kerül rehabilitálásra.

lően. A csatornázás szűk keresztmetszetű, elavult, az áram feszültsége csak 125 Volt, és a lakások 60%-ában nincs bevezetve a gáz.

1988 nyarán a Városi Tanács eldöntötte, hogy létrehoz egy beruházást finanszírozó társaságot az óváros felújítására, és szeptemberre már össze is adtak 2.8 milliárd pesetát a részvényesek.

Egy rövid- és egy középtávú programot kidolgozva határozták meg a társaság tennivalóit:

- A rendezési terveknek megfelelően 25.000 m<sup>2</sup>-nyi területen bontani kell a kerületben, hogy lassuljon a városszövet további romlása és az üressé vált területeket birtokba vehesse a lakosság.

- Építési telkeket kell kialakítani a köz- és magán épületek, az olcsó tanácsi bérlakások és az emeltbérű luxusapartmanok számára.

- A megmenthető lakóépületek mielőbbi teljes felújításában és korszerűsítésében úgy anyagilag, mint műszakilag segíteni kell a bérlőket.

- Az óvárosi háztulajdonosokat ingatlanuk tatarozására kell kötelezni, de ugyanakkor bátorítani is propagandával és kedvező bankhitelekkel.

## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

---

El kell végezni a város feladatát képező munkálatokat is, mégpedig:

- Sétáló utcákat kell kialakítani, de garázsokkal, parkolókkal és a tömegközlekedés fejlesztésével segíteni kell az óváros megközelíthetőségét is.
- Javítani kell a csatornázás és a közvilágítás minőségén.
- Modernizálni kell az energiahordozó- és távközlési közműhálózatot óvárosszerte.
- Minden eszközzel elő kell mozdítani a gazdaság fellendülését a belvárosban:

- A már működő létesítmények korszerűsítésével és műszaki felújításával.

- Új üzleteket, bankfiókokat, éttermeket kell nyitni, de nemcsak a helyi lakosság igényeinek a kiszolgálására, hiszen a kerület központi fekvése az egész városból idecsalogatja az embereket, nem is beszélve a műemlékek és a történelmi értékek miatt idelátogató turistákról.

- A műemlékek helyreállításával és karbantartásával, minél több műemléképület megnyitásával, múzeumok telepítésével, kiállítások és koncertek szervezésével még tovább növelni Barcelona vonzerejét.

Az egykori fontos kereskedelmi kikötő halászkikötővé szelidült, a teherforgalom már a belvárostól távolabb, a Montjuic mögött található.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

... ÉS AMI MÁR MEGVALÓSULT

Annak ellenére, hogy a beruházások zöme az egész város infrastruktúrájára és sportlétesítményeire koncentrálódott, hatalmas lökést - és nem elhanyagolható központi támogatást - adott az óvárosi revitalizáció - nak is az Olimpia, amit 1992-ben rendeztek meg Barcelonában. De nem felejtkezhetünk meg az ugyanazon esztendőben lebonyolított Sevillai Világkiállítás ösztönző hatásáról sem, ami érdeklődők százait csalogatta Hispániába, és rengetegen ellátogattak ebbe a városba is. Evvel magyarázható az a néhány év alatt lezajlott hatalmas változás, aminek szemtanúi lehettünk, és ami még korántsem fejeződött be, sőt azt mondhatjuk, hogy a tervek szerint még csak az elején tartanak a katalánok.

Középtávon négy szakaszra és területre osztották a revitalizálási feladatokat, de ez nem jelenti azt, hogy az egyik befejezése előtt nem is kezdenek a következőhöz. Jelenleg a legnagyobb erőket az El Raval szanálására és újjáépítésére összpontosítják, de elkezdődött a La Barceloneta tengerparti homlokzatát képező épületeinek a rehabilitációja is. A Barri Gòticban szinte megszakítás nélkül folynak a felújítási és műemlékvédelmi munkák, míg a legkevesebb állvánnyal a Casc Antic és a La Ribera negyedben találkozhatunk.

Ahogy a mellékelt képeket szemléljük azt tapasztalhatjuk, hogy a terület komplex revitalizációja általában a fent leírt elvek és követelmények betartásával zajlik le. A meg-

Egy hotel emeletráépítése a Passig de Gracia.



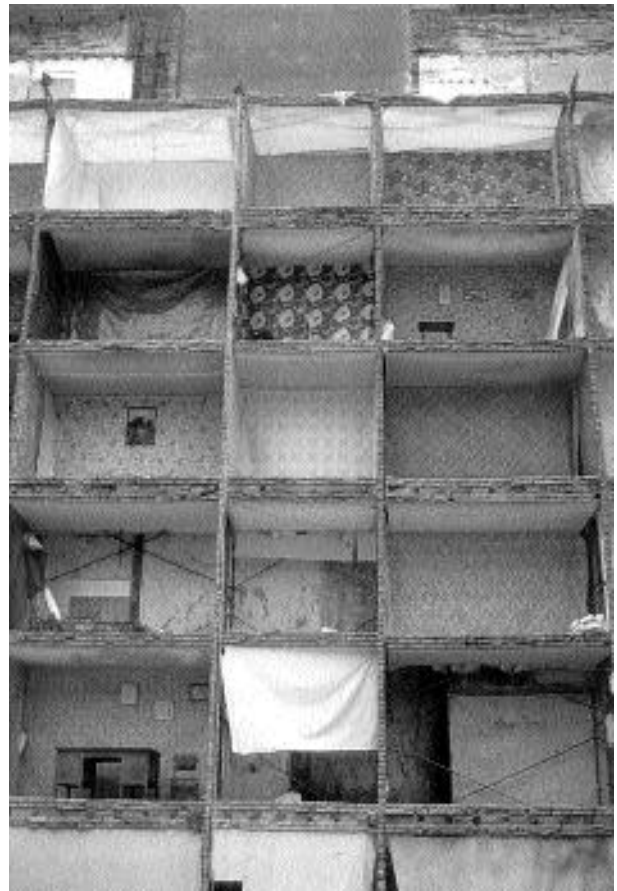




## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



Lebontott háromszintes házacska helye a Raval város - részben.



Szobák tapétáinak faktúrája egy lebontott házban.

A Sant Ramon tömb bontása az El Raval kerületben.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



Tervezett, vitatható szépségű kockaházak az új sugárúton a Ravalban.

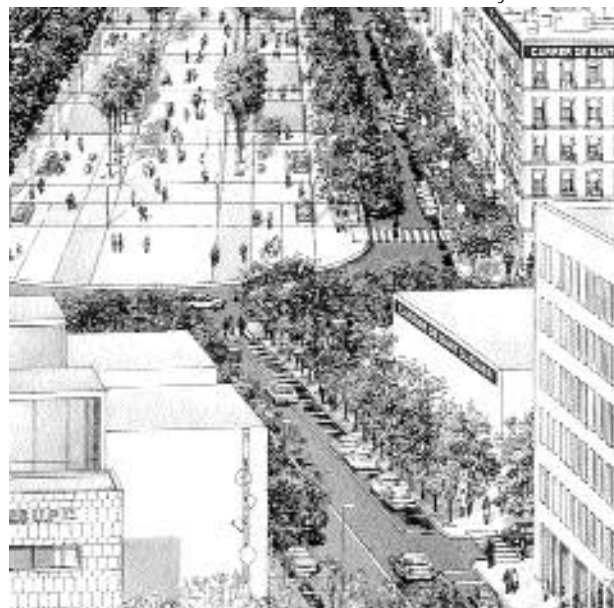
Az még talán elfogadható, hogy az Avinguda de les Drassanes szélességére tágitják ki a keskeny Sant Oleguer utcát egészen a Carrer de Sant Pau vonaláig, és onnan tovább két kis párhuzamos, középkori utca közül öt háztömböt elbontva, egy Ramblaszerű sétateret hoznak létre, amit a Hospital utcán túl a Carrer del Carme nevű utca keresztez, és evvel a merész hasítással egy újabb - immáron a harmadik - folyosó nyílik a tenger és a város belseje között. De az már erősen kérdéses, hogy a terveken ábrázolt (és 1996 nyarán már szerkezetkész) meglehetősen unalmas tömeg- és homlokzatképzésű, a 60-as évek kockaházait idéző kollégiumi és irodaépületek mennyire fognak beleilleszkedni a környezetbe?

Tudjuk, hogy a város, végső soron, az ott élő embereké és nem az egzotikumok után sóvárgó turistáké!

Ez igaz. De az is igaz, hogyha egy város vagy városnegyed elveszti egyedi karakterét, vagy humánus léptékét, akkor érdekte-

lenné válik a világ számára. Aki a szűk, nem-egyszer bűzös sikátorok, a megfeketedett, ódon falak, a mediterrán hangulat miatt jön Barcelonába, azt nem csábítja egy olyan kockaházakkal szegélyezett promenád, amit ott-hon már kellőképpen megunt és megutált! Azt hiszem ez mindenkinek elgondolkoztató tanulságul szolgálhat.

Promenád a megszelésített Sant Oleguer utca folytatásában.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



Felújítás előtt - és után. Egy épület a sokszáz jó példa közül, ahol a történeti városkép nem szenvedett csorbát a terület revitalizálása során.

A Raval - az előző képeken még csak tervezett új sugárútja - jelenleg még építés alatt.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



Cerda várostervének lesarkított négyzetes tömbjei szegélyezik a Passig de Gràcia sugárutat, végében az óvárossal és a kikötővel.



Besüt a reggeli napfény a Barri Gòtic egyik középkori utcájába.



Placa de la Llana.

A királyi palota és a St. Eulalia katedrális a Barri Gotic közepén, háttérben a Montjuic emelkedik.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

### Prága - történelmi városközpont

Prágát valahogy elkerülték a pusztító háborúk. Különben nem lenne olyan szerencsés, hogy utcáin nyomon követhető a románkortól a legutóbbi évtizedekig minden évszázad lenyomata.

Prágát - hazánk fővárosához hasonlóan - egy folyó osztja ketté egy dombos "budai" és egy lapályosabb "pesti" oldalra. A Moldva balpartján emelkedő hegyen áll az ősi királyi vár és várnegyed, a Hradcany, mely védően őrködik a folyóparti városrész, a Kis Oldal (Malá Strana) felett. Átsétálva Közép-Európa legnagyobb gótikus hídján, a túlparti középkori polgárvárosba, az Óvárosba érünk (Staré Mesto), melyet az 1348-ban IV. Károly király által alapított Újváros, a Nové Mesto köt össze Prága legrégebbi, XI. századi részével, Vysehraddal.

Ha letekintünk a városra a strahovi kolostor kertjének mellvédjéről, ha megpillantjuk a gótikus valamint barokk Prága számtalan templomának karcsú tornyát, a Károly híd kaputornyait, a városházát ékesítő tornyot, akkor megérthetjük, hogy miért illették a csehek fővárosát a "Száztornyú Prága" jelzővel.

Ezt a megbontatlan városképi és városszerkezeti együttest, ahol csak kis számban található eklektikus és XX. századi épületek, békésen öleli körül egyfelől a várhegy-Strahov és Smíchov lankás kertjei, másfelől a XIX. századi beépítés háztengere. Majd a távolban felsejlenek

A "Száztornyú Prága" a Károly híddal.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



A felújított városház az óvárosi piactéren.



A kép közepén látható magastetejű gótikus lakóház homlokzata eddig nem volt látható a később elhúzott szerkezet miatt.

Zizkov, Karlin lakótelepei, de a peremkerületek panelrengetegét szerencsére eltakarják a belvárost övező dombok.

Aki a hatvanas évek közepén járt arra, úgy érezhette, hogy megállt az idő: mivel komolyabb háborús károkat nem szenvedett a város, nem is vált szükségessé nagyobb léptékű újjáépítés az 50-es években. Az épületállomány természetes öregedése, a vakolatok szolid málása, a kémények megfeketedeése, a homlokzatfestések lassú elsötétedése valami bájos romantikus hangulatba ringatta a minden ház előtt más mintában lerakott kiskockakö járdákon barangoló idegeneket. Nem fordított a kormányzat pénzt a felújításokra. Az utcákon nagyon kevés autót lehetett látni, azok is háború előtti Tátrák és Skodák voltak, az újonnan gyártottakat szinte egytől egyig exportálták a környező szocialista országokba.

A nyolcvanas évek elején rengeteg műemléket beállványoztak, de - úgy gondolom pénzhiány miatt - a tatarozásba nem kezdtek bele. Ott éktelenkedett sok rozsdás csőállványzat városszerte, és a gyönyörű épületek tovább álmodtak a megújulásról.

A kilencvenes években gyökeresen megváltozott a helyzet! A csehek felismerték, hogy micsoda kincs birtokában vannak, de azt csak akkor tudják kiaknázni, ha valóban vonzó köntösbe öltöztetve az épületvagyont új életet lehelnek a szendergő óvárosba. Németország és Ausztria közé beékelődve, Európa kellős közepén, mint a kelet-európai országok közül a legnyugatabbra fekvő, potenciálisan az európai- és világturizmus célpontja lehet. A privatizáció következtében gombamódra szaporodtak az elegáns kis üzletek, olasz, spanyol, mexikói vendéglők, a hagyományos prágai sörözők a középkori városrész szűk sikátoraiiban, kedves kis terein. Akármerre megy az ember, vadonatúj állványokat lát az ódon házak és templomok körül, ám most szorgos munkások dolgoznak az állványokon, nagy ütemben folyik az egész belváros felújítása. Sok palota és polgárház már elkészült: frissen festett homlokzatok élénk színei, megjavított tetők, vadonatúj vörösréz kupolák, felszemcsézett kőlépcsők, fényesre polírozott réztáblák, csillogó üvegfelületek, évszázados koromtól letisztított szobrok ejtik ámuldba az idegeneket és töltik el büszkeséggel a helyi lakosokat.

## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

---

A műemlékeket nagy szakmai hozzáértéssel és a múlt iránti alázattal restaurálják, semmit sem kapkodnak el, sehol sem alkalmaznak oda nem illő "műanyagokat", tudják, hogy az emberek az igazi értékekért, és nem valami talmi, vásári ragyogásért zárandokolnak el messzeföldről a száztornyú városba. A töméntelen pénzt felemésztő revitalizáció meghozta, meghozza gyümölcsét: az álmos

város tele lett étellel, az utcákon hömpölyögnek a turisták és mindenki megalszik valahol, eszik, vásárol, belépő jegyeket vesz, egyszerűen pénzt költ Prágában. Mégpedig nem is keveset! A "szocialista árrendszerhez és árfekvéshez" szokott hazánkfiának bizony ugyanolyan megfizethetetlen lett a csehek fővárosa, mint az osztrákoké, vagy a többi nyugat-európai nemzeté.

A Hradzsínba felvezető Neruda utca és a kis-oldali Szent Miklós templom.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

Miskolc városközpont,  
a Széchenyi-Szemere tömb  
rehabilitációja (esettanulmány)

Vizsgáljuk meg Miskolc történeti kialakulását a spontán városfejlődés korában (középkor - XIX. század közepe), és a tudatos - de nem mindig szerencsés - városrendezési elképzelések tükrében!

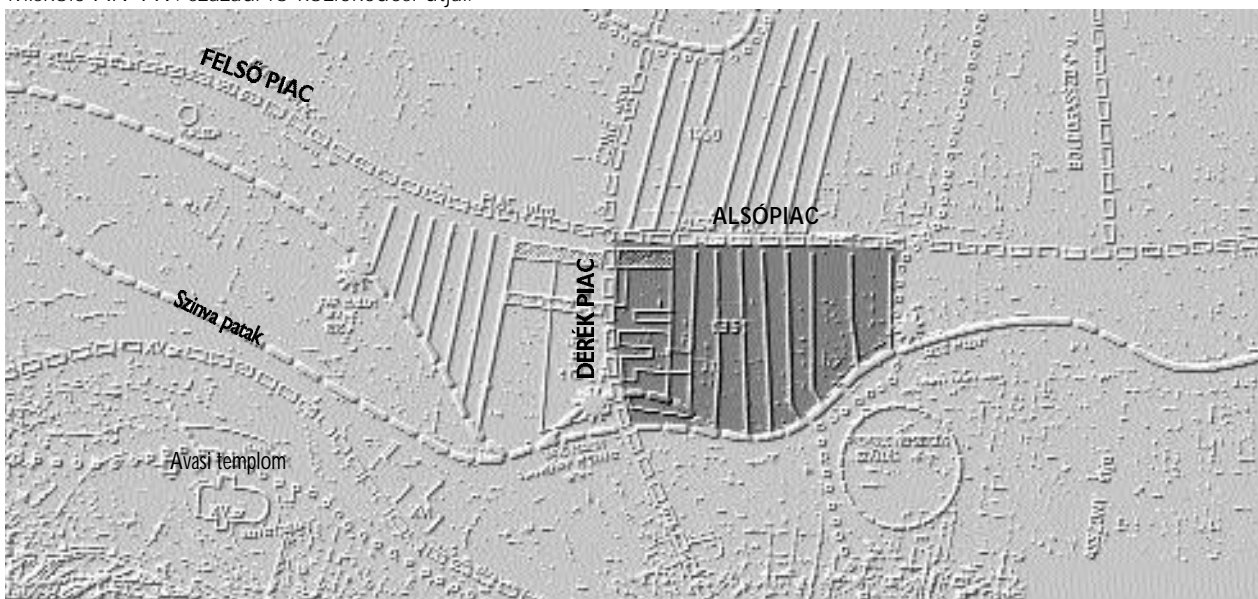
### A KÖZÉPKORI ÉS A BAROKK MISKOLC

A Bükk hegységből keleti irányba húzódó völgyben szalad a Szinva és a Pece patak. Az előbbi déli partján lehetett egykor a Miskolc nemzetség szálláshelye. A város - mint a tájegység fontos kereskedelmi és ipari központja - a két patak között, a középkorban alakult ki. Itt cseréltek gazdát az Alföld terményei és a hegyvidék kincsei (fa, égetett mész, a vashámorok termékei) A diósgyőri várhoz vezető kelet-nyugati út mentén (Széchenyi u.) húzódó piac, és az észak-déli főútvonal (Rákóczi és Kossuth u.) kereszteződésében kibontakozó nagy piactér (Deréki piac) körül építették fel házaikat a kézművesek és a kereskedők. A település

gótikus templomát a jól védhető Avas hegyen, a Szinvától délre emelték a XV. században. A kisebb szigetet körülölelő Szinva vizimalmaiban gabonát őröltek, míg a városlakó iparosok (csizmadiák, lakatosok, stb.) késztermékeket állítottak elő a nyersanyagokból.

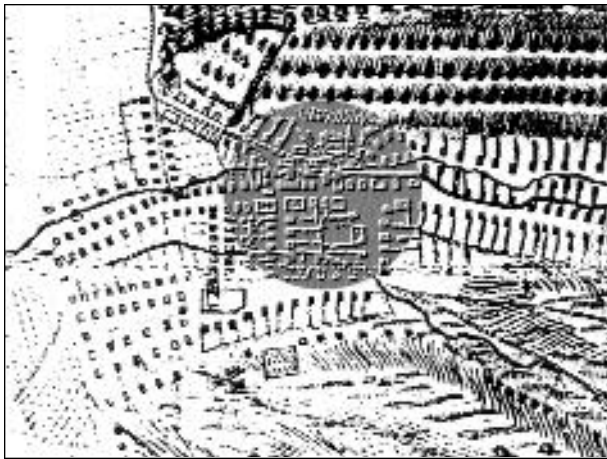
A XVIII. században beépítették a Deréki piac területét és a kereskedelem a kelet-nyugati Piac utcára - a város mai főútöterét képező Széchenyi utcára koncentrált, ahol véglegesültek a telekhatárok és egyemeletes nemesi és polgárházak váltották fel a korábbi - többnyire földszintes - beépítést. A Szinvát a Rákóczi utca meghosszabbításában befedték és lejjebb is hidakat vertek rajta. Az avasi templomot megkapták a reformátusok és a főutcától északra kéttornyú barokk katolikus templom épült. A XVIII-XIX. században az észak-déli főtenyegy keletre tolódik: szerepét fokozatosan átveszi a Mindszenti- majd Kazinczy utca.

Miskolc XIV-XV. századi fő közlekedési útjai.

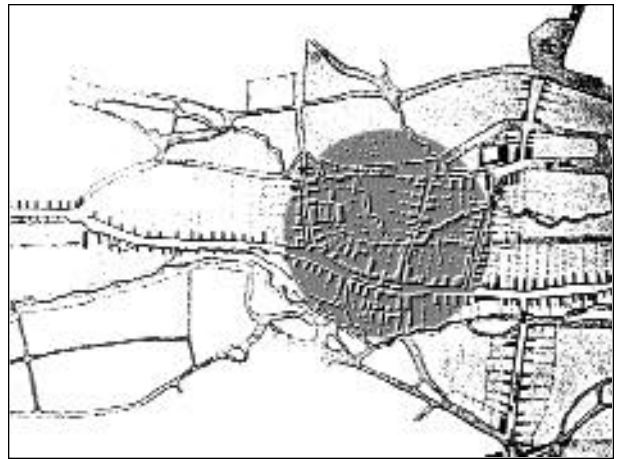




## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



A város térképe a XV. század végén.



A város telekbeosztása és utcái a XVIII. században.

A barokk Miskolc képe az Avas felől.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



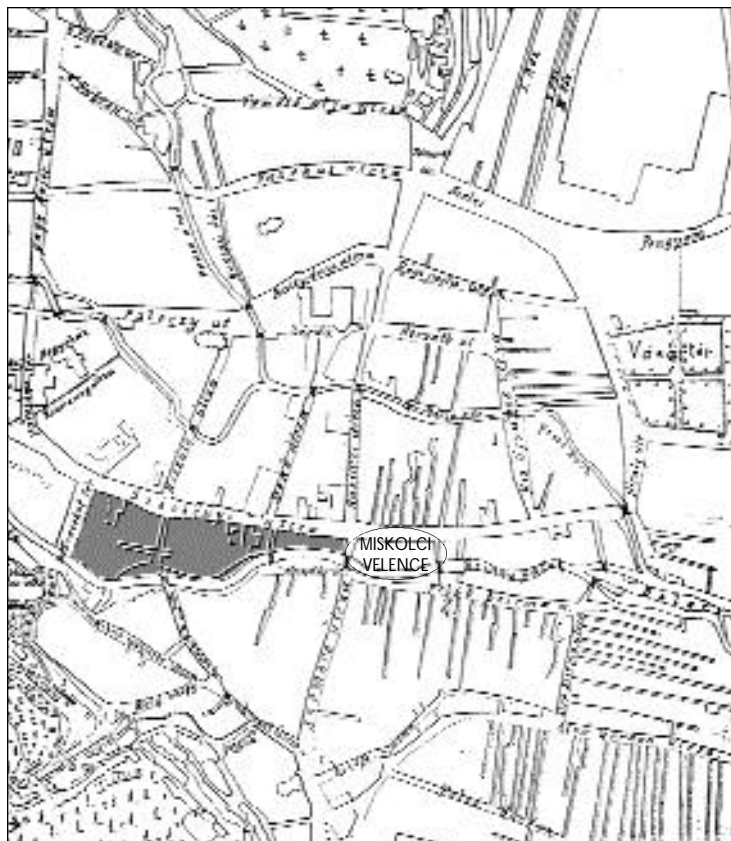
XVIII. század.

### A XIX.-XX. SZÁZAD

A kapitalizálódó XIX. században jelentősen kiterjedt a város, főleg keleti-nyugati irányban. A főutcán megépült a Déryné színház, az Abbázia (Arany Csillag) szálló, a Takarékpénztár és más középület, míg a Szinvától délre fekvő, csendesebb területen kapott helyet a gimnázium és az izraelita elemi iskola. A vásárteret kitelepítették a most már boltokkal szegélyezett a főutcától északkeletre, a Pece patakon túlra. Képzelték a főutcát az avasi templommal vizuálisan összekapcsoló, reprezentatív Erzsébet teret a régi „malomjáró” utca helyén. A Széchenyi utca déli oldalán fekvő 80-100 méter hosszú, keskeny telkeket - melyeknek északi végében álltak a lakóházak - eddig gyümölcsöskerteknek használták, de most az emelkedő belvárosi telekárak miatt beépítették azokat - sajnos meglehetősen gyenge minőségű földszintes épületekkel. A lakóházak között csordogáló patak festői városképet

hozott létre a mai Bodnár köz és a Kazinczy utcák által közrefogott szakaszon, melyet a helybeliek „Miskolci Velencének” kereszteltek el.

A városközpont a XIX. században.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



A Rákóczy utca még a 60-as években is a barokk hangulatát árasztotta.

A XX. században villamosvágányt fektettek le a Széchenyi utcán, a Rákóczi utca Szinvaparti torkolatánál az egykori vágóhidat lebontották és helyére Árvai Pál tervei alapján felépítették az Uránia (Béke) filmszínházat (1910).

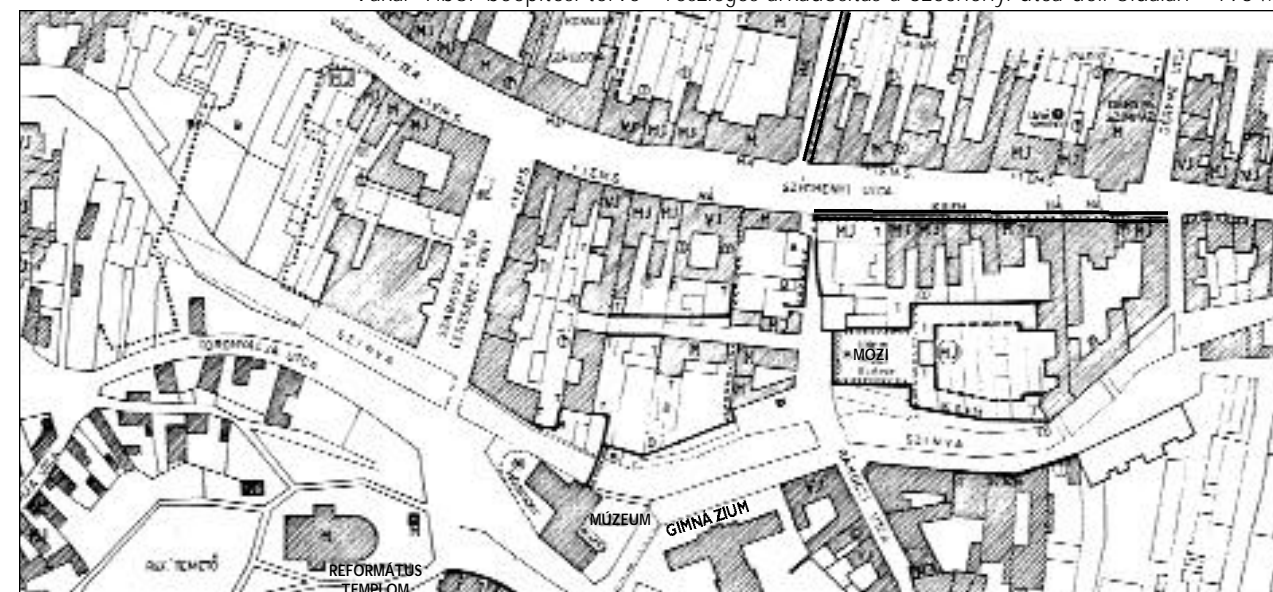
### A MISKOLCI BELVÁROS UTÓBBI 50 ÉVE

A második világháborút követő idők ipari centrummá kívánták fejleszteni Miskolcot. Ez a politikai döntés nemcsak nagyberuházásokat, de rengeteg munkáskezet is követelt: 100.000 fölé emelkedett a város lakossága, ennek megfelelően növekedett meg a forgalom és a - lényegében a barokk kor forgalmához idomuló beépítési vonalú - főutca már nem bírta a villamos-, autóbusz-, gépkocsi-, gyalogos forgalom okozta terhelést.

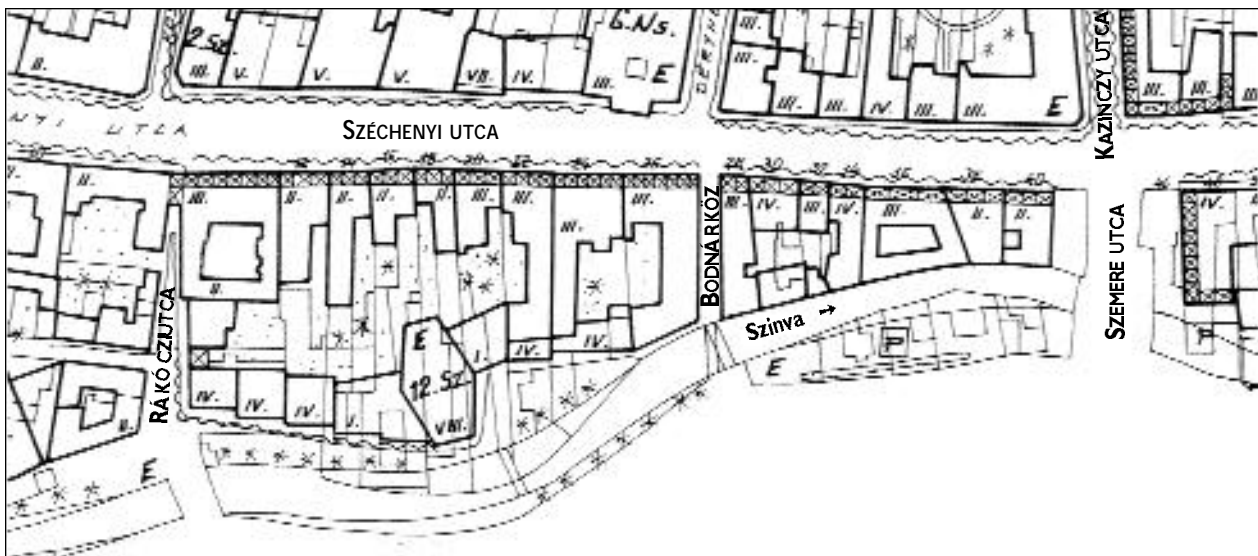
Ekkor tört ki az úgynevezett „Árkád Vita”, amelyet a Főutca Rákóczi utca - Szemere utca közötti szakasza, déli beépítésének árkádosi tervjavaslatai (Vákár Tibor 1954, Horváth Béla 1960) váltottak ki.

A 60-as évek tervpályázata, rendezési elképzelései a belváros minden égtáj felé kinyíló intenzív fel-

Vákár Tibor beépítési terve - részleges árkádosiítás a Széchenyi utca déli oldalán - 1954.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



Horváth Béla árkádosítással akarta a Széchenyi utcát megszélesíteni - 1960.

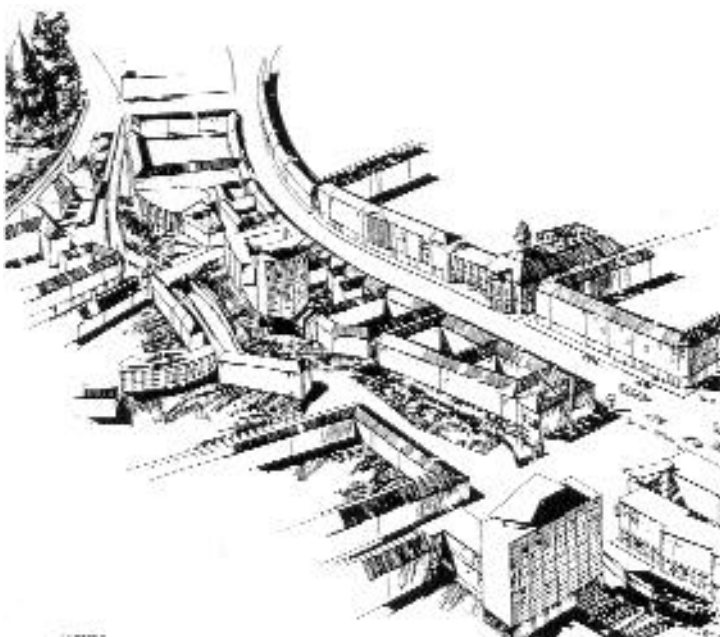
tárásának oltárán feláldozták volna csaknem a teljes városépítészeti örökséget, ugyanakkor a jellegzetesen magyar vidéki városkontúrtól idegen magasházakkal akarták teletűzdelni Miskolcot.

Ezeknek az elképzeléseknek egy jó része sajnos meg is valósult, mint például a belváros északi részének elpusztítása árán felépült Vörösmarty lakótelep, vagy a déli tehermentesítő út, amely jószerével a Szinva nyomvonalát követi, majd a déli partra ível. Az új (Uitz Béla), út kialakítása számos bontást eredmé-

nyezett, csaknem az egész belvárosi szakaszon maga alá rejtette a patak-medret és az egykori várostestbe - utcavezetésbe szervesen beépülő, a nagyfokú bontást túlélő középületek: a XVI. századi iskolaépület, a mai Hermann Ottó Múzeum, a gimnázium és a rendőrség épülete azóta „indokolatlan összevisszaságban” állnak a zöldterületeken.

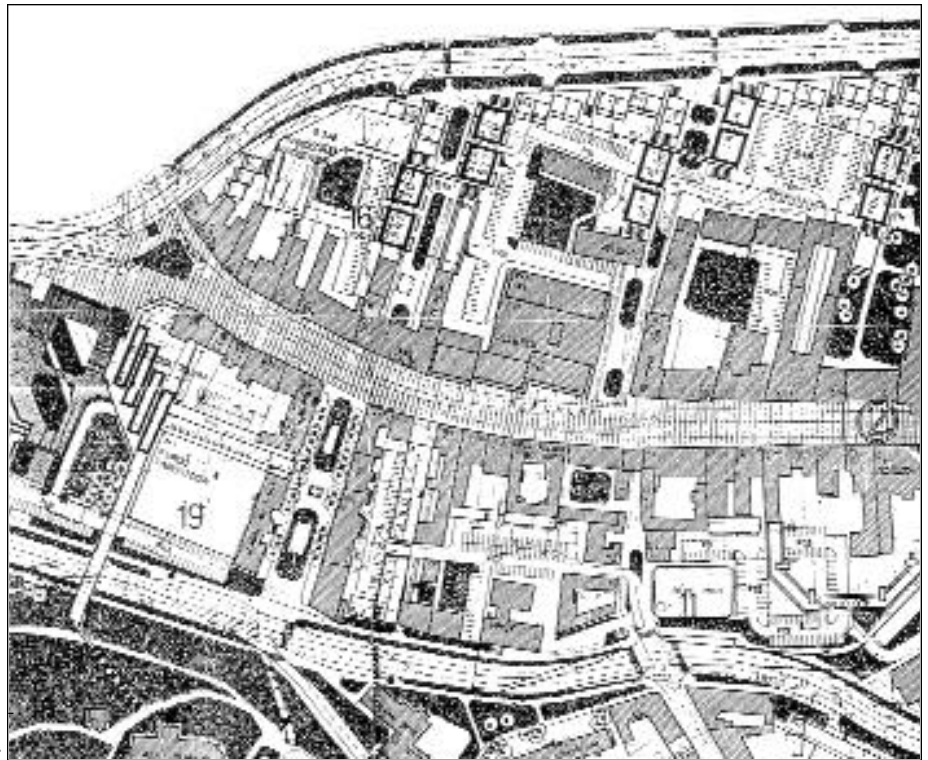
A Szinva és a Kandia utca közötti tömb lebontásával és a patak „szabályozásával” (támfalak közé szorításával) megszüntették a festői „Velenca” városképet - helyén ma autóparkoló van.

A 80-as években végre sétáló utcává nyilvánították a főutcát, és ezzel egy csapásra értelmét veszítette az árkádosításnak még a gondolata is.



Horváth Béla elképzelésének madártávlati képe.

## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



A múlt tagadása: Károlyi I. beépítési elképzelése - 1979.

A Széchenyi-Szemere tömb jelenlegi állapota.

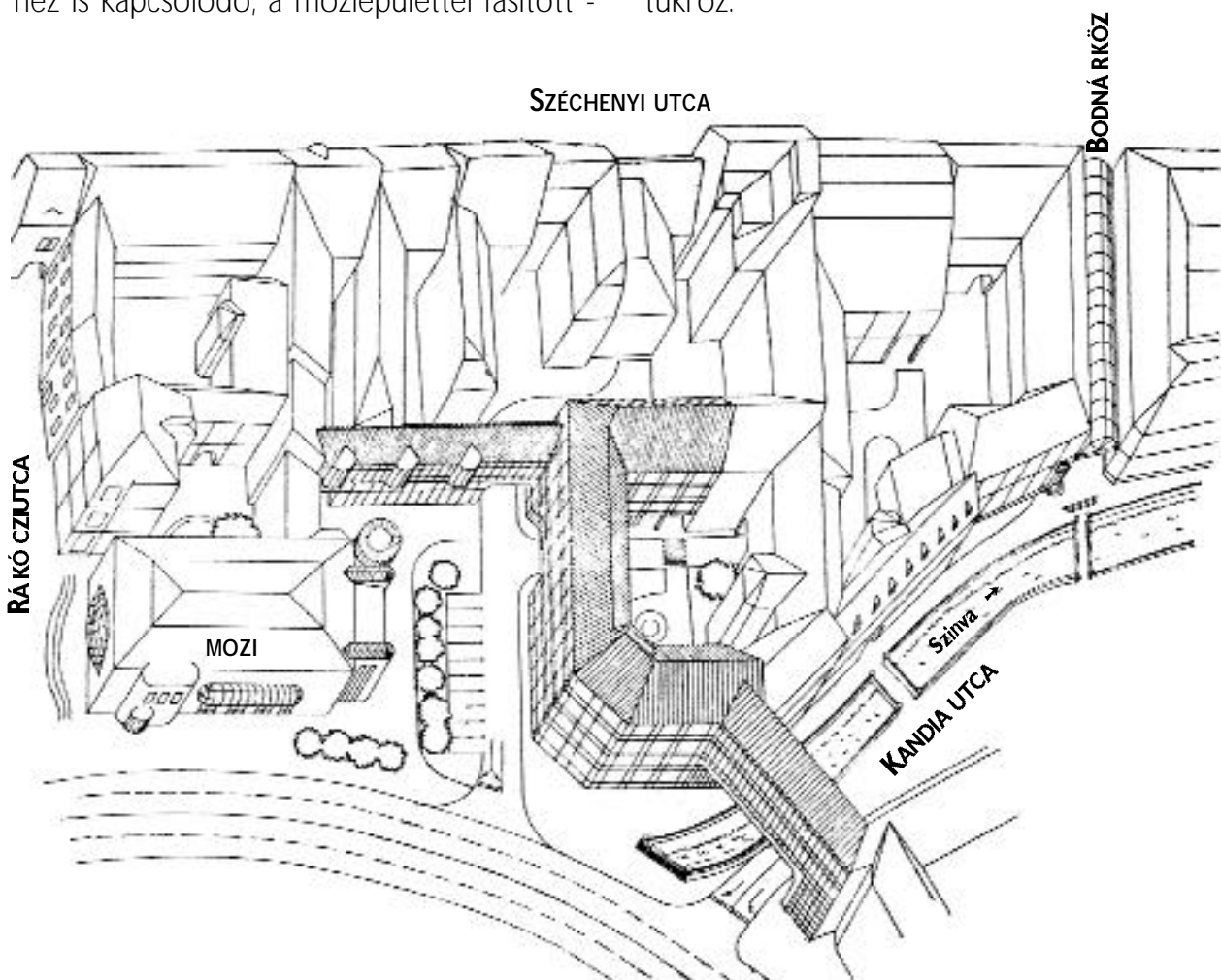


## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

Az évtized tömbrehabilitációs szemléletének eredményeként kerültek csápany alá a Széchenyi u. 14, 16, 18, 20 számú telkeken lévő - fentebb említett - avult udvari szárnyak, feltárva a tömbbelsőket, de egyelőre csak durva sebet ejtve a városszöveten. Készültek ugyan beépítési javaslatok, melyek közül bemutatunk egyet:

Itt a Széchenyi utca 22. belső, földszint+3 szintes szárnyához igazodó, a patak felett hídszerűen átívelő és a túlparti épülethez is kapcsolódó, a moziépülettel fásított -

és a gépkocsik parkolását is biztosító - kedves belső terecskét körülölelő épületegyüttest látunk, amely kapuzatos kialakításával közvetlenül feltárja még a belső udvart is. A Bodnár köz, mint sétáló-bevásárló utca, üvegdongával történő lefedését javasló, a meglévő történelmi beépítést és párkánymagasságokat tiszteletben tartó terv, amely a fákkal beborított Avast vizuálisan a belváros-hoz kapcsolja, a mai ökológikus szemléletet, a múlt értékeit megbecsülő gondolkodást tükröz.



Beépítési javaslat az 1980-as évekből.

## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

Budapest - VIII. kerület, Józsefváros  
tömbrehabilitáció (esettanulmány)

A rehabilitációs tervet készítette Budapesti Városépítési Tervező Vállalat, Felelős építész tervező: Harangozó Éva 1985.

### A VÁROSRÉSZ MÚLTJA

A XVIII. század végén a terület még mocsarakkal, tavakkal tarkított pusztaság volt. 1718-ban már 20 majorságról tudunk, és 1730 körül indul meg a vidék betelepülése. Egy 1764-ben rajzolt térkép tanúsága szerint már négy tér és hét utca gazdagította a "kerületet", amely 1777-ben a trónörökösről - a majdani "Kalapos Király"-ról - II. Józsefről kapta a nevét.

1837 és 1846 között Pollack Mihály tervei alapján felépült a Magyar Nemzeti Múzeum impozáns tömbje az egykori Batthyányi villa helyén, a mai múzeumkertben. A mellette húzódó Bródy Sándor utcában -Ybl Miklós tervei szerint- 1865. szeptembere és 1866. áprilisa között(!) felépült a Régi Képviselet-ház.

Ez a két intézmény egyszeriben a főváros egyik legelőkelőbb és ugyanakkor legdivatosabb részévé avatta az új Nemzeti Múzeum környékét, amely addig a városfalakon kívül rekedt, szegényes lakónegyed és iparterület volt. Az apró józsefvárosi házacskák lebontása nyomán a század utolsó két évtizedében gombamódra nőttek ki a földből a múzeumkert körül a főnemesség eklektikus stílusban büszkélkedő palotái -többnyire hátsó kertekkel- és ezek közé-köré települtek a környező utcákba a középnemesség és a nagypolgárság városi rezidenciái, pompás bérházai.

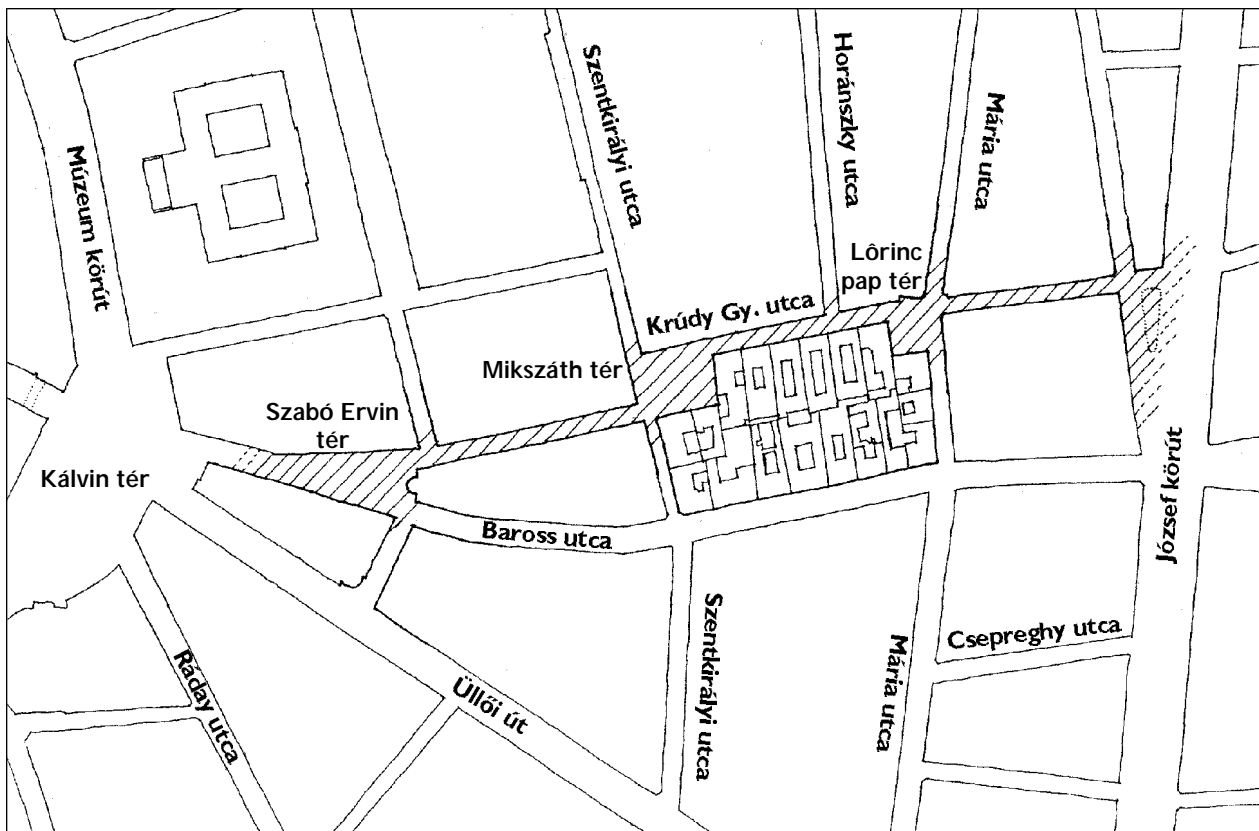


Károlyi Alajos gróf palotája a mai Pollack Mihály tér és Múzeum utca sarkán - 1880 körül.

A vizsgált területet, a Baross u. - Mária u. - Krúdy Gyula u. - Szentkirályi utca által határolt tömböt is földszintes és egyemeletes lakóházak alkották 1880 előtt. Ebből a periódusból csak Hild József -korai, romantikus korszakában- 1843-ban épített lakóháza maradt fent (Baross u. 40). Előbb a Baross utca, majd 1880-90 táján a Mária utca nyerte el mai formáját. Ennek a rendezésnek a során alakult ki a század végén a volt Scitovszky-, ma Lőrinc pap - tér, mely jelenleg is a tömb legkellemesebb, bensőséges hangulatú szeglete.

A következő évtizedekben épültek fel a Krúdy Gyula utca zömében szecessziós épületei. Evvel a tömb beépítése lényegileg befejeződött, de a Baross utcában a saroképületekre további emeletet, illetve emeletet húztak fel - sajnos. Az utcaképeken jól érzékelhető, hogy az utólagos ráépítések sem magasságban, sem architektúrában nem harmonizálnak a kialakult beépítéssel.

## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



A rehabilitálandó tömb és a környékének térképe, a revitalizálandó utca- és térsor besraffozva.

Az egykori Wenkheim palota, a mai Szabó Ervin Könyvtár épülete a Reviczky és Baross utca találkozásánál.

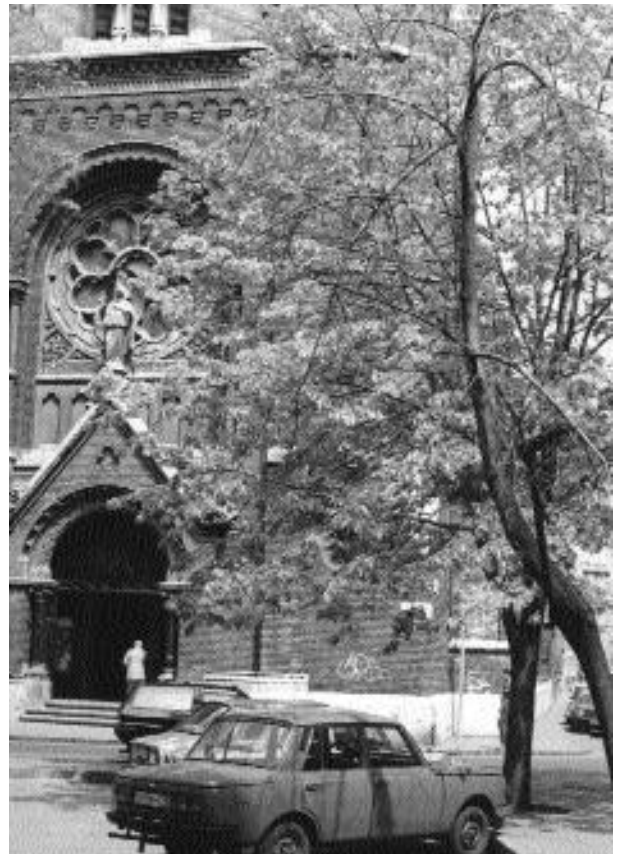




## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás



Részletek az újjáéledő Krúdy Gyula utcából.



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

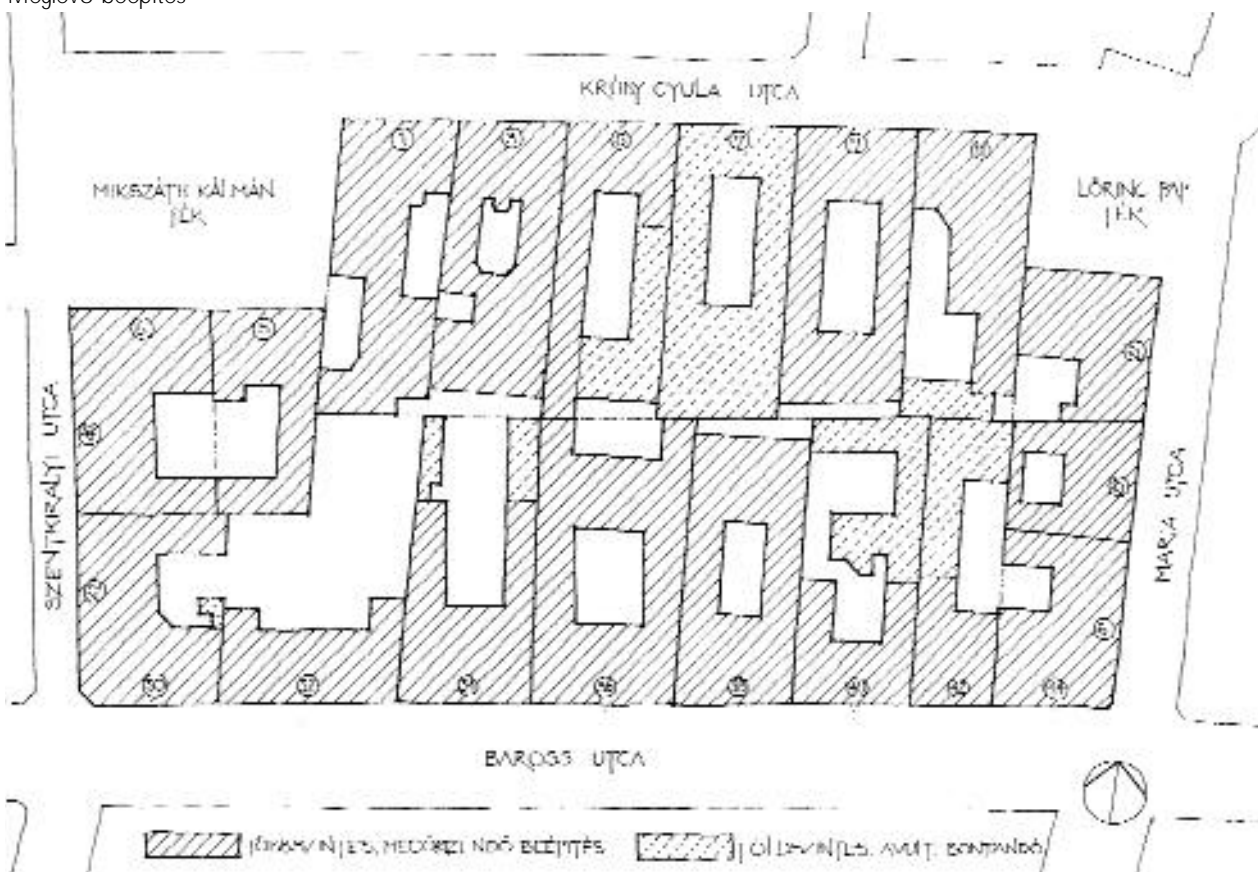
### JELENLEGI ÁLLAPOT

A tömb a századvég jellegzetes - a telkeket maximálisan kihasználó - pesti beépítési rendszerét tükrözi: az utcai és a vele párhuzamos hátsó szárny kéttraktusos, míg a belső udvart kétoldról közrefogó szárnyak egytraktusos beépítésűek. A hátsó szárnyak hátsó homlokzata éppen csak elmarad a vele szemben álló ház homlokzatától, így a földszinti és alsóbb emeleti lakások benapozásáról nemigen beszélhetünk.

Az elmúlt évszázad során a belső udvarokban sok helyütt földszintes, gyenge minőségű melléképületeket (többnyire műhelyeket) hoztak létre, melyek lebontása igen időszerűvé vált.

A II. Világháborút követő évtizedek politikai szemlélete az eredeti, középosztálybeli lakosságot részben elmozdította otthonaikból és tudatos lakáspolitikával külvárosi családoknak utalta ki a polgári lakásokat. A kínzó lakáshiány nyomán létrejöttek az anyai keserűséget, viszályt szülő társbérletek, majd a 60-as, 70-es években a lakásválasztások okoztak szörnyű károkat az épületállományban.

Meglévő beépítés



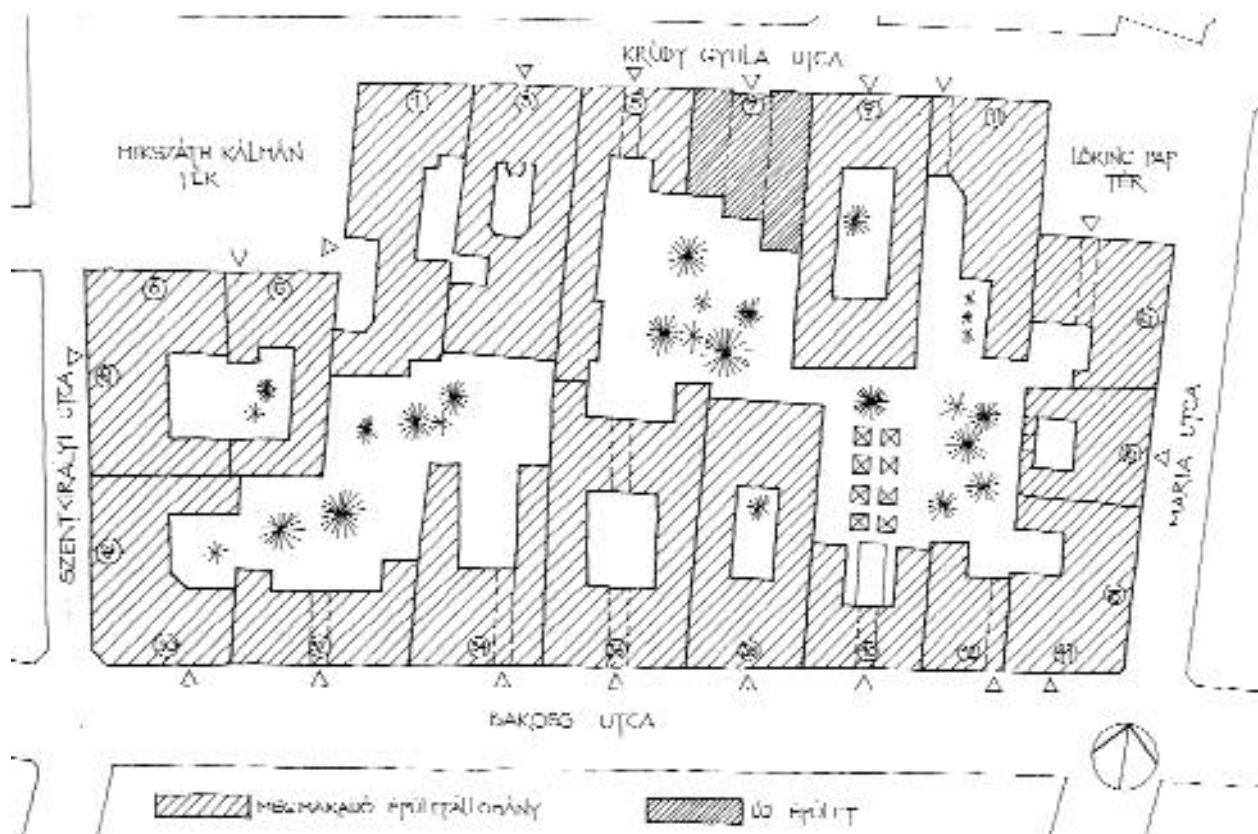
## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

### TERVEZETT REHABILITÁCIÓ

A vizsgált tömb egy nagyszabású, az egész környék revitalizációját célul kitűző koncepció része lett a 80-as évek közepén. Egyfelől az ELTE Természettudományi Kara, másfelől a SOTE klinikái által közrefogott területet, melyet a báró Wenkheim palotában működő Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár nyit a belváros felől és a Nagykörút zár le a másik oldalon, egy diák-kulturális negyednek képzeltek el a kerület előljárói. A Nemzeti Múzeum és annak Természettudományi Múzeuma, az Országos Műszaki Információs Központ és Könyvtár, a Magyar Rádió épületei, a Sztomatológiai Intézet, a Kegyesrendi Szerzetesek Gimnáziuma, a Magyar Építészek Kamarája és Szövetsége repkénnyel befüttatott udvarú palotája, diáktothonok és még számos kulturális intézmény valóban a főváros egyik szellemi centrumává avatja a területet

Az elképzelések szerint a Krúdy Gyula utcára - mint tengelyre - fűződne fel a négy terecske (Szabó Ervin tér, Mikszáth Kálmán tér, Lőrinc pap tér és a József körút kiöblösödése az utca végén), mint a megpihenés fásított szigetei. A köztük húzódó szakaszon szerencsére egyre szaporodnak a diák-ságot vonzó vendéglátóipari, kereskedelmi és kulturális létesítmények: olcsóbb étkezőhelyek (Pizza Pince, Centrál Önkiszolgáló Étterem), alternatív szórakozóhely (Tilos az Á), zenés kocsmák (Nothin' But the Blues - pub), zenei klub (Fél 10 Jazz klub), speciális mozi (Cirko-Gejzir), a kispénzű fiatalok öltözködési szokásainak megfelelő ruházatot és kellékeket árusító használtcikk kereskedés (Yankee Dump).

Tervezett állapot



## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

---

A lakások és az épületek közterületei, berendezési műszaki színvonalának javítása (esetleg a leválasztások egy részének megszüntetésével visszaállítható lenne az eredeti, de most már korszerűsített, állapot), az utcai és belső homlokzatok, a tetőszerkezetek és héjazatok, a kémények felújítása minden bizonnyal új, gazdagabb arculatot kölcsönözne a tömbnek, így a műszaki beavatkozás nemcsak az épületek rehabilitációját, hanem a megemelkedett bérleti díjak miatt várhatóan bekövetkező funkció- és lakoscseréjén keresztül, az egész környék revitalizációját is magával hozná!

A rehabilitációs program első ütemében két tömbre terjedt ki: a Baross u. - Mária u. - Krúdy Gy. u. - József körút által szegélyezett első-, és az általunk részletesebben vizsgálandó második tömbre.

Az egyik elsődleges cél a tömbbelsőik fellazítása, a beépítési sűrűség csökkentése, az értéktelen földszintes épületek lebontása volt, hogy helyükre a meglévő csekélyke faállomány felfrissítésével és növelésével csendesebb, tisztább levegőjű, a lakások jobb benapozását biztosító belső területek jöjjenek létre. Az eredetileg "hátsó homlokzatokkal" tervezett, szűk udvarokra tájolt lakások most már kertesített tömbbelsőkre nézhetnek. A közbiztonság javulásával a házak kapuit ki lehet nyitni és ezeket a belső tereket, mint passzázsokat is ki lehet aknázni a - párhuzamos utcák közötti átjárhatóságot biztosítva.

- Bontásra javasolt épület: Krúdy Gy. u. 7. Feltehetően a II. Világháború során bombatalálat érte az itt álló épületet és helyreállítsa során csak a földszintjét ítélték megmenthetőnek. Szerkezeti állaga avult, az utcaképbé nem illik bele, az értékes telek kihasználtsága csekély.

- Bontásra javasolt épületszárnyak:

Krúdy Gy. u. 9., 11., Baross u.42.

Többnyire komfort nélküli, avult műszaki állapotú lakásokat tartalmaznak, melyek közül van ami több éve aládúcolt, míg mások északi tájolásúak.

- Bontásra javasolt földszintes toldalékok:

Baross u. 34., 40.

Beépítésük esetleges, szerkezeti állaguk nem megfelelő.

- Megmaradó épületállomány:

Természetesen a tömbrehabilitációnak csak akkor van értelme, ha a megmaradó épületeket felújítják, külső- és belső homlokzataikat tatarozzák, hiszen nemegyenek a homlokzatán még ma is láthatók az 1944-45-ös és 1956-os utcai harcok lövedéknyomai. Az épületek víz- és csatornázási rendszere is jócskán kiszolgált már az elmúlt 100 év alatt, ezek cseréje is halaszthatatlan a legtöbb épületben. A pincék felújítása nélkül (a vastag, de szigeteletlen falak már régen ledobták a vakolatokat) elképzelhetetlen azok hasznosítása. Természetesen ne feledkezzünk meg arról, hogy az ezekben a házakban lévő lakásokat az elmúlt évek során olyan kispénzű bérlők vásárolták meg, akiknek nincs meg az anyagi lehetőségük a nagyszabású revitalizáció finanszírozásához, így ez kerületi és fővárosi támogatás nélkül nem képzelhető el.

### GÉPKOCSI TÁROLÁS

A területi és gazdasági adottságok ma még nem teszik lehetővé kellő számú személygépkocsi tároló kialakítását, de a gyötrő parkolási gondokon valamelyest enyhítené, ha a Baross u. 40. jelenleg 1.60 méterrel alacsonyabban fekvő udvarát befedve, 20 szgk. részére tárolót hoznának létre, melynek te-

## Lakóövezetek revitalizációja: lakásból lakás

teje zöld tetőként lenne kezelhető. Alternatívaként szerepel a Krúdy Gy. u. 5 és 7 számú udvarok alatti gépkocsitároló építése is, ahol 32 szgk. elhelyezésére lenne lehetőség. Itt is térburkolattal és növényzettel lehetne befedni a szintalatti létesítményeket.

### KERTESÍTÉS

A tömbbelsőekben a bontásokkal - a régiek mellett - új tűzfalak válnak láthatóvá. Az északiakat rácsozattal ellátni és boros-

tyánnal, a délre nézőket vadszőlővel, clematisszal lehetne befuttatni. Az ültetendő faállomány fajtáinak kiválasztásánál ügyelni kellene arra, hogy ne sűrűlombú fák kerüljenek az udvarokba, mert azok nagyon beárnyékolnák a földszinti és alsóbb emeleti lakásokat. A füvesített területek tervezésénél gondolni kell arra is, hogy a nem elegendő napfényt kapó területeken a gyepp gyatrán nő, kipusztul és akkor csak a csupasz föld marad a helyén, ami inkább rontja mint javítja az összképet.



A Krúdy Gyula utca meglévő és tervezett utcaképe.



## Egy új létesítmény revitalizáló hatása

---



## Egy új létesítmény revitalizáló hatása

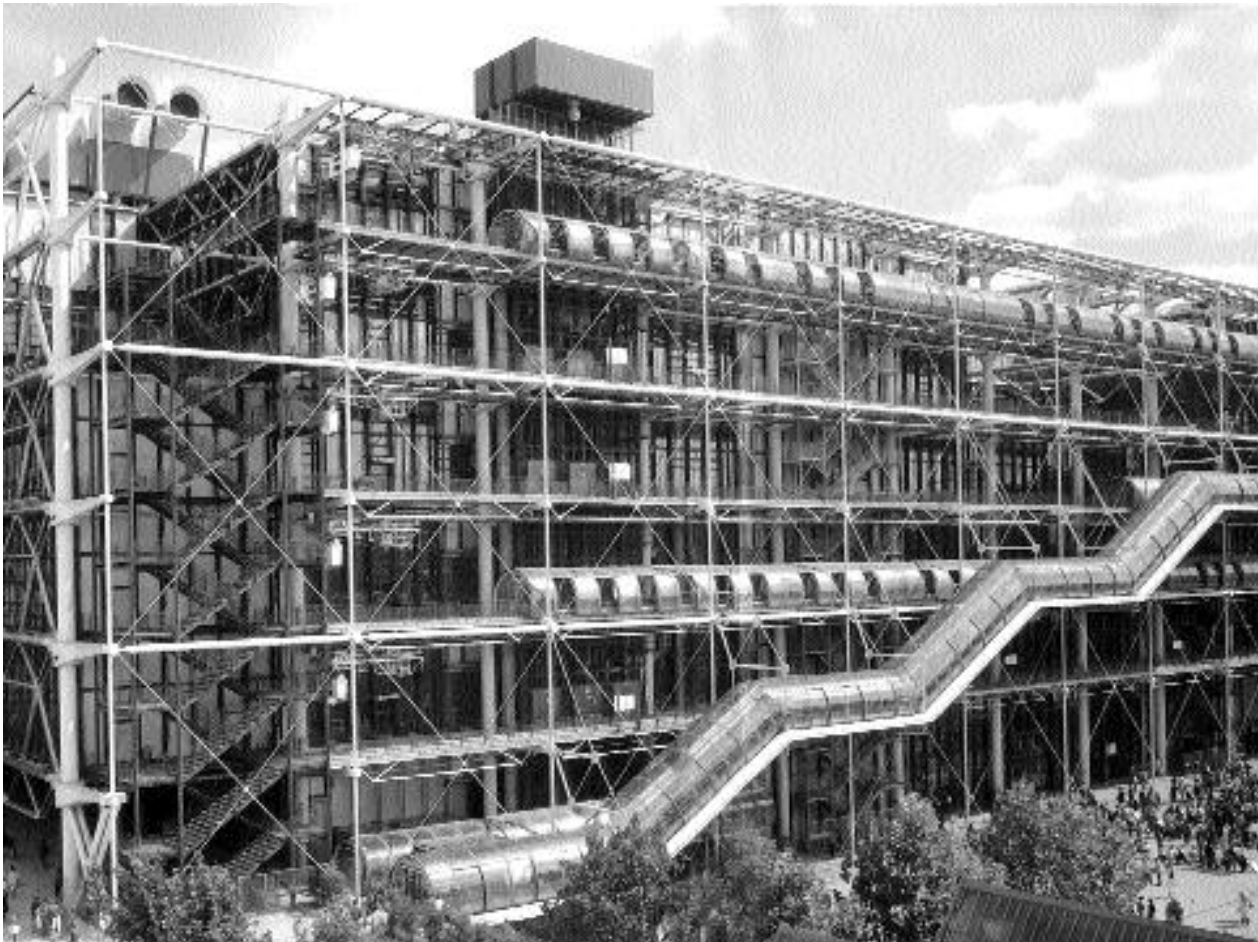
### PÁRIZS - MARAIS-POMPIDOU CENTER

(le Centre national d'art et de culture Georges Pompidou)

A Marais nevű városnegyed a Grand Boulevard íve szorítja a Szajna és az arra merőleges Boulevard de Sebastopol szegletébe. Helyén egykor a folyó vizenyős ártere volt - innen a neve is. A Louvre -a királyi palota- közelsége, az uralkodói kegy utáni sóvárgás vonzotta ide a XVI. századtól a vidéki arisztokráciát és középnemességet, akiknek XVII-XVIII. századi, tündérmesébe illő palotáskáit - a hoteleket - a város, az építészettörténet gyöngyszemeiként tartjuk számon. Apró kertjeikben egzotikus fák és cserjék, gondosan nyírt pázsit, virág parterek ékeskedtek.

Egykor pezsgő szellemi és társadalmi élet színtere volt ez a negyed. A paloták szalonjaiban Voltaire és Diderot olvasták fel írásaikat, forradalmi gondolataikkal megbotránkoztatva az illusztris társaságot. Alkonyat után ezernyi gyertyafényétől szikráztak az ablakok, mutatva, hogy melyik márki tart aznap estélyt. Libériás kocsisok hajtották rátartian a tüzes paripák vontatta hintókat, cselédek és szolgák sűrögtek az utcákon. Itt, a Place des Vosges szabályosra nyesett fái alatt sétálgatva tették a szépet a gáláns gavalérok a kacér dámáknak, de itt található a Place de Greve is, ahol a XVIII. század végi

A kultúrcentrum észak felől.





## Egy új létesítmény revitalizáló hatása

jakobinus diktatúra idején dr. Guillotine szörnyű találmányával ontották egymás vérére a franciák, egyszer és mindenkorra véget vetve az ancienne regime - a régi rendszer - tündérmeséjének. Ezen a téren áll ma a párizsi városháza, és egy palota itt ad otthont a francia Nemzeti Levéltárnak.

A XIX. században új réteg, a burzsoázia jutott hatalomra, az évjáradékokat nem folyósították tovább és a nemesség azon része, amelyik egyáltalán életben maradt, elszegényedett. A Marais lassan elcsendesedett. Századunk már csak egykori dicsőség árnyképét láthatta viszont: a palotákat már régen eladták eredeti tulajdonosaik, hivatalok, közintézmények költöztek beléjük. A hotelek közötti házacskákat lebontották és helyükre a múlt század erőszakos, nagy léptékű, öt-hatemeletes bérházait húzták fel. E század közepére az egykor kiválasztott városrész Párizs egyik divatjamúlt, elöregedett, elhanyagolt negyedévé süllyedt. A az épületek egy része annyira leromlott, hogy egy háztömböt még 1934 és 1936 között lebontottak, de a hamarosan kitörő háború miatt a terület beépítése elmaradt, és csak 30 év múlva gondoltak a nagy, üres grund, a plateau Beaubourg hasznosítására.

Amikor 1969-ben Pompidou köztársasági elnök kezdeményezésére elhatározták, hogy ide -a rue Beaubourg és a rue Saint Martin utcák közé- telepítik a város új, nagyszabású kultúrcentrumát, talán még a városatyák sem remélték, hogy ekkora változást fog hozni ez az épület a környék életében. Még ugyanabban az évben kiírták a nemzetközi tervpályázatot, melyen 49 nemzet képviseltette magát összesen 681 pályaművel. A nemzetközi zsűri 1971-ben hirdette ki az eredményt: a tervpályázatot Richard Rogers,



Utcai zenészek.

a világhírű angol építész és nem kevésbé ismert társa, Renzo Piano nyerték meg. A kiviteli terveket az Ove Arup and Partners - londoni céggel karöltve készítették el.

Már maga az elképzelés is meghökkentő volt, de amikor 1977. februárjában ünnepélyesen megnyitották az épületet, a párizsiak nem akartak hinni a szemüknek, sokáig azt hitték, hogy még nincs is kész, még fog kapni valamilyen burkolatot. A környező házak léptékrendjét túlszárnyaló házóriás főhomlokzatának csupa üveg felületeit csak a rozsdamentes burkolatú acél-csontváz pillérei és fődémek hófehér függesztőkábelelei szakítják meg. A homlokzatra kihelyezett és üvegcsőbe bújtatott mozgólépcső ferde hengerében egyforma sebességgel emelkedő emberáradat, a kékszínűre dukkózott szellőzőcsövek mindenfelé kimeredő csápjai, a légkondicionáló rendszernek a tetőre telepített hatalmas üstjeiből felszálló párafelhők, a hűtőfelületek rasztere, az irdatlan fesztávolságú, alátámasztás nélküli belső terekből kivillanó fények és a rockzene monoton ritmusa nem az építészet eddig megszokott formai és hangulati elemei, inkább a gépészet mozgó, zakatoló világát juttatják eszünkbe. A párizsiak kissé becsmérően el is nevezték a komplexumot: "La Mashine" - a Gép.

## Egy új létesítmény revitalizáló hatása



A Pompidu Center épülete erős kontrasztot alkot a Marais háztengerével.

De minden csoda három napig tart. A helybeliek lassan megszokták és megszerették ezt a furcsaságot, melynek megcsodálására távoli földről is összegyűltek a kultúrpalota előtti lejtős térre az emberek (naponta 26.000, hétvégeken 35.000 látogatója van). Ma a párizsiak csak úgy hívják "Pompidolium" vagy egyszerűen csak: "Beaubourg". Itt, a téren a középkori vásári hagyományok továbbörökítői, a bohócok, mutatványosok, tűznyelők és zsonglőrök szórakoztatják egész nap az épületben rendezendő események kezdésére várakozó bámmézkodókat.

A lejtős tér felől kialakult alagsori szinttel rendelkező, földszint+5 emeletes, 42 méter magas, 60 méter széles és 166 méter hosszú házóriásban a funkciók állandósultak: egyes szinteken mozi, stúdiók, videotéka, fel-

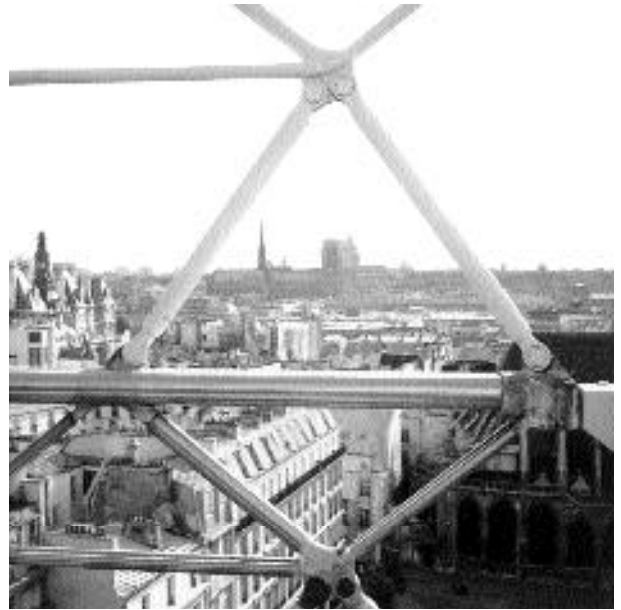
nőtt- és gyerek könyvtár, a modern művészetek nemzeti múzeuma, kávéház, klubhelyiségek, előadótermek találhatóak, míg másikon a tér osztatlan, egybefüggő és a megrendezésre kerülő esemény helyigényéhez alakítható mobil válaszfalakkal és bútorozással. Komolyzenei, jazz és rock koncertek, képzőművészeti- és egyéb kiállítások, politikai gyűlések, játszóház, karácsonyi vásár és ki tudja még hányféle esemény talál ott honra üvegfalai között.

Ha egy épület, vagy egy jelentősnek minősülő esemény sok embert vonz egy helyre, akkor sokan korábban érkeznek ide mint ahogy a rendezvény elkezdődik, vagy itt adnak egymásnak randevút valamelyik presszóban- és a művészi élmény megbeszélésére, amolyan "levezetésre" szívesen beül-

## Egy új létesítmény revitalizáló hatása



A belső térben láthatóak a gépészeti berendezések és a tűzvédelmi burkolattal ellátott rácsostartók.



A város látképe az épület tetőteraszáról

nek egy vendéglőbe egy pohár vörösbor mellé. Mivel ilyenekre eddig nem volt igény, a környék szűkölködött effélékben.

Nem telt bele sok idő és minden környező utcában nyílt egy-két borozó, étterem, cafe, bár. A vendéglátóipari létesítményeket követték a diszkók, a játéktérmekek, az intim órák eltöltésére alkalmas kis szállodák,

majd a különféle kereskedések, szolgáltatóipari műhelyek, utazási irodák. Mivel a környék iránt egyre nőtt az érdeklődés, megjelentek az ingatlanügynökségek is: a Marais divatba jött! A házak értéke rohamosan emelkedett, a háztulajdonosok magasabb béreket kértek a lakásokért, így azok, akik ezt nem tudták megfizetni lassacskán elköltöztek más szerényebb negyedekbe.

A térségre vezető utcákban kis boltok, kávéházak nyíltak...



## Egy új létesítmény revitalizáló hatása

A magasabb bérből többet tudtak az épületek tatarozásra félretenni és a felújított, korszerűsített lakások bérét megint lehetett emelni. A kultúrközpont folytatásaként, a rue Beaubourg mentén két roskadozó háztömböt lebontottak és helyükre új lakóházakat emeltek. Így generálta a Pompidou központ pusztasága léte az egész Marais üzleti fellendülését és a csendes, szegényes városrész "magától" revitalizálódott, visszatért bele az egykor rá jellemző nyüzsgő élet.



Pezsgő élet az egykor kihalt utcácskákon.

A tetőterazon lévő asztaloknál kávézatók csodálatos panorámban gyönyörködhetnek.



## Egy új létesítmény revitalizáló hatása

### LONDON - BARBICAN ART CENTRE

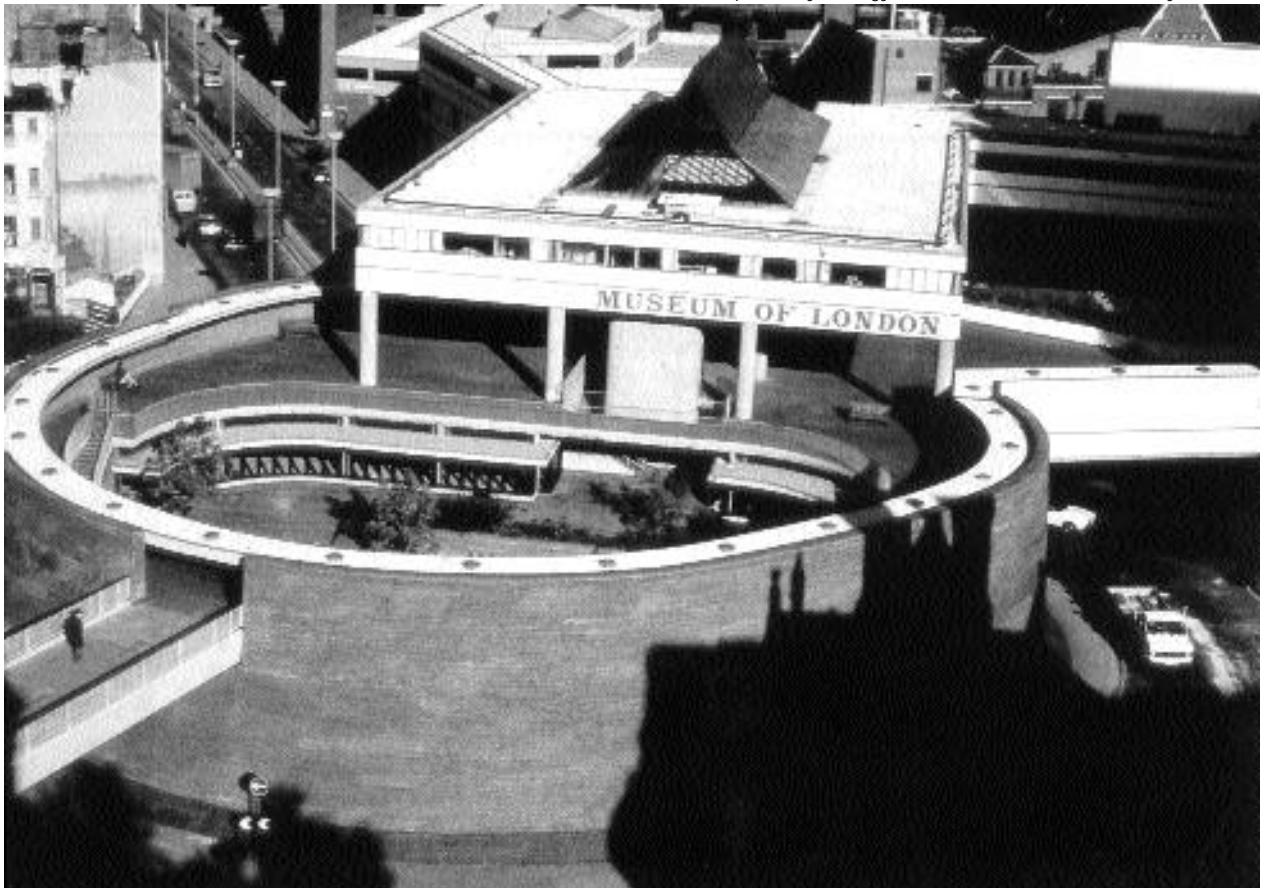
A Citytől északra, az ókori római település sáncainak vonalán és a középkori városfal helyét idéző London Wall nevű utcától sem messze állt - valószínűleg a városfal kiszögelléseként, a tűzérési harcmodort bevezető reneszánsz idejéből - egy kerek bástya, olaszosan: barbakán. A hadászati jelentőségét veszített, nagyméretű építményt előbb átalakították majd a későbbi századokban lebontották, és a helyére lakóházakat, műhelyeket építettek, csak a hely elnevezése őrizte meg emlékét: The Barbican - ahogy a tősgyökeres londoniak nevezték.

A II. Világháború szőnyegbombázásai csaknem teljesen letarolták ezt a városrészt

is, így a béke éveiben lehetőség nyílt egy nagyobb léptékű együttes koncepciójának körvonalazására. Sok esztendőnek kellett eltelnie amíg az elképzelések konkretizálódtak, a beruházásnak megteremtődött a pénzügyi háttere, a telekjogi kérdések tisztázódtak és a város vezető testülete elhatározhatta, hogy itt építi fel Európa egyik legnagyobb művészeti centrumát és konferencia központját.

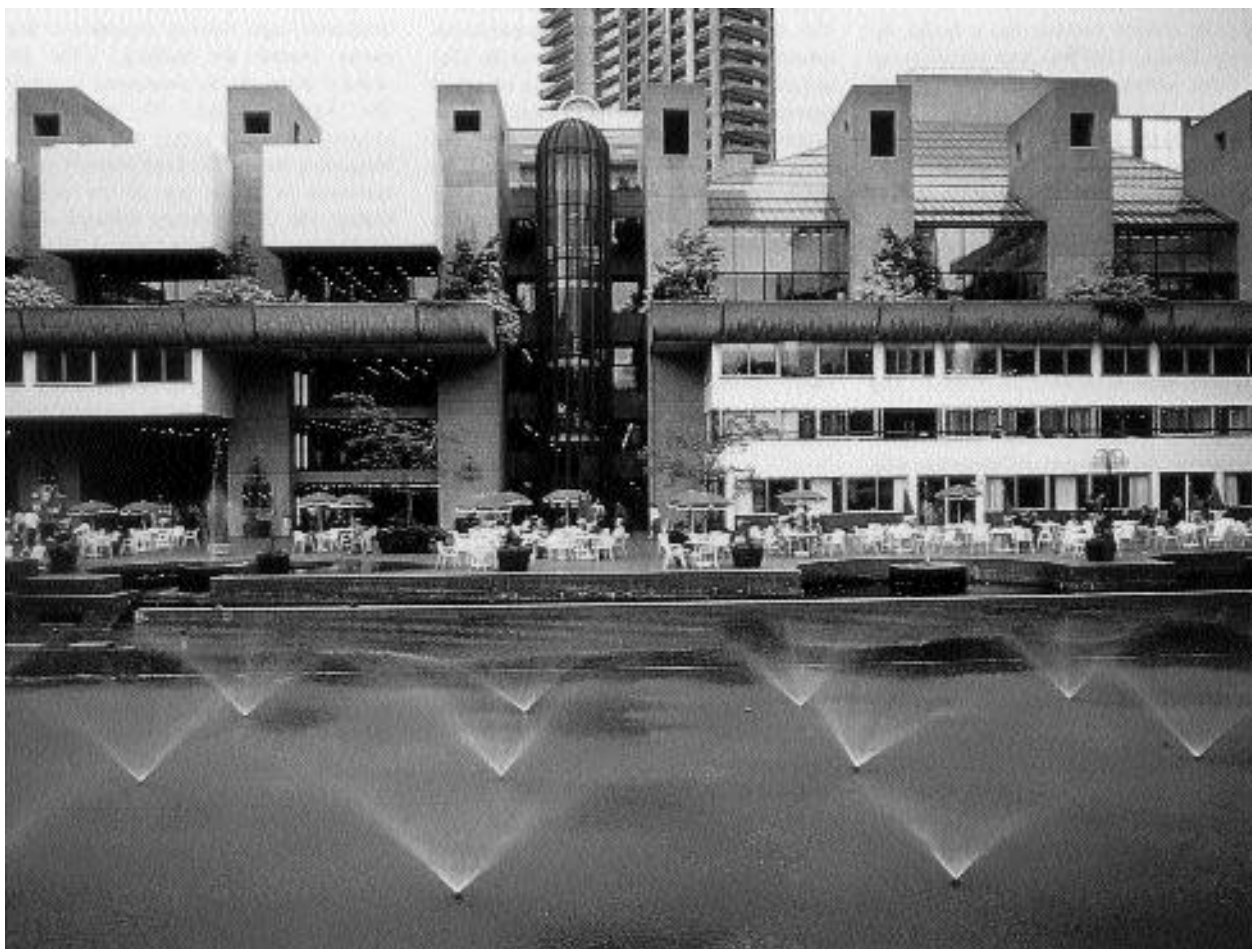
1982-ben nyitotta meg kapuit a nagyközönség előtt ez a létesítmény, amely azóta fogalomként vált - és nemcsak a helyi lakosság körében. Koncertterme a nevezetes London Symphony Orchesternek ad otthont, színháza - az Arts Theatre - pedig a Royal Shakespeare Companynek. Zenei- és dráma iskola is található az együttesben -

A London Város Múzeuma előtti körépitmény az egykori barbakán - kerek bástyát idézi.



## Egy új létesítmény revitalizáló hatása

---



A Barbican Center képe.

New Guild Hall School of Music and Drama. Egy leányiskola (City of London School for Girls), egy szabadiskola - a Gresham College, ahová ebéddőben vagy esténként térhetnek be az érdeklődők, hogy előadásokat hallgassanak meg a művészet és a tudomány különféle témaköreiből és London várostörténeti múzeuma (Museum of London) is itt kaptak helyet. De itt került bemutatásra a város több mint három kilométer hosszban megmaradt római kori védőművének egy kiásott és restaurált falszakasza is.

Három filmszínház, nyilvános könyvtár, konferenciatermek, képzőművészeti galéria (a nevezetes Barbican Art Gallery), könyvesbolt teszik teljessé a komplexumot, ami három darab, egyenként 44 emeletes magas lakóházzal egészül ki. A nagyméretű tömb egyik beszögelésében egy ódon templom áll: St. Giles Cripplegate, ahol Oliver Cromwell tartotta az esküvőjét 1620-ban.

## Bibliográfia

---

### - FELHASZNÁLT ÉS JAVASOLT TOVÁBBI IRODALOM -

- BACH, Ira J. CHICAGO ON FOOT  
1969 Follett Publishing Co. Chicago - New-York  
Library of Congress catalog card No:69-20278
- BENACH, Joan-Anton CIUTAT VELLA: L' HORA DECISIVA  
Quadern Central núm. 18.  
1991 Ajuntament de Barcelona  
ISSN. 0214-6215
- BERZA László (főszerkesztő) BUDAPEST LEXIKON  
1993 Akadémiai Kiadó, Budapest  
ISBN 963 05 6409 2
- BESZÉDES Kornél LE CORBUSIER ÉS MAGYAR KORTÁRSAI  
Oktatási segédlet (kézirat)  
1993 YMMF
- BESZÉDES Kornél URBANISZTIKAI ISMERETEK I.  
Oktatási segédlet (kézirat)  
1994 YMMF
- BOYD, Robin NEW DIRECTIONS IN JAPANESE ARCHITECTURE  
Első kiadás: 1968 London Studio Vista Limited  
Blue Star House, Highgate Hill, London No.19  
SBN: 28979564
- BORBIRÓ Virgjl; VALLÓ István GYŐR VÁROSEPÍTÉSTÖRTÉNETE  
1956 Akadémiai Kiadó, Budapest
- CHAUNU, Pierre LA CIVILISATION DE L'EUROPE CLASSIQUE  
1966 B. Arthaud, Paris  
A KLASSZIKUS EURÓPA  
1971 Gondolat, Budapest.
- LE CORBUSIER MANIÈRE DE PENSER L'URBANISME  
Editions Gonthier  
A JOVÓ NAGYVÁROSAI  
1968 Gondolat Könyvkiadó, Budapest
- COX, Vic; FICHTER, George S. ABC'S OF NATURE  
Reader's Digest Assotiation Inc.  
1984 Pleasantville, New-York - Montreal  
ISBN: 963 8475 02 1  
A TERMÉSZET ABC-JE  
1995 Inford Kiadványszerkesztő KKT.
- CSATÓ Tamás; GUNST Péter; MÁRKUS László  
EGYETEMES TÖRTÉNELMI KRONOLÓGIA  
1984 Tankönyvkiadó Vállalat  
ISBN: 963 17 7223 3
- DERCSÉNYI Dezső; FÉNER Tamás KÖSZEG  
1976 Corvina Kiadó, Budapest  
ISBN: 963-13-0646-1 CO.: 1436-h-7680
- EINSELE, Martin; ROSE, Ernst; GRAGNATO, Siegfried J.  
VIERZIG JAHRE STADTEBAU IN BADEN-WÜRTTEMBERG  
1992 Belsler Verlag - Stuttgart, Zürich  
ISBN 3-7630-2089-6
- EDWARDS, Brian LONDON DOCKLANDS:  
URBAN DESIGN IN AN AGE OF DEREGULATION  
1992 Reed International Books  
Oxford - London - Boston  
ISBN: 0 7506 1298 3
- FARAGÓ Kálmán VÁROSRÉKONSTRUKCIÓ  
1986 Tankönyvkiadó, Budapest  
ISBN 963 17 9175 0
- FERRER i VIANA, Ferrán; VICTORIO i ALSINA, Matilde  
BARCELONA, POSA'T GUAPA  
1996 Campanya per a la Proteccio i  
Millora del Paisatge Urba, Barcelona  
ISBN: 84-7609-799-9
- FITCH, James M.  
AMERICAN BUILDING - THE HISTORICAL FORCES THAT SHAPED IT  
1966 Houghton Mifflin Co. Boston  
VIER JAHRHUNDERTER BAUEN IN USA  
1968 Verlag Ullstein GmbH. Frankfurt/M.
- GAENSSLER, Michael; Rüdiger MÖLLER  
NEW BUILDING IN OLD SETTINGS (kiállítási katalógus)  
1978 Die Neue Sammlung  
State Museum for Applied Arts  
(Staatliche Museum für Angewandte Kunst)  
Prinzregenten Str. 3. München
- GÁL Éva ÓBUDA 1541-1848  
TANULMÁNYOK ÓBUDA TÖRTÉNETÉBŐL III.  
Budapest Főváros III. kerületének Önkormányzata, 1990.  
Főszerkesztő: dr. Rádi Károly  
ISBN 963 03 3206 x
- GERLE János; KOVÁCS Attila; MAKOVECZ Imre  
A SZÁZADFORDULÓ MAGYAR ÉPÍTÉSZETE  
1989 Szépirodalmi Könyvkiadó - BONEX
- GERŐ László TÖRTÉNELMI VÁROSMAGOK -  
ÉPÍTÉSZETI HAGYOMÁNYOK  
1978 Corvina Kiadó, Budapest  
ISBN: 963 13.02814
- GONZÁLEZ, Antonio; LACUESTA, Raquel  
BARCELONA ARCHITECTURE GUIDE 1929-1994  
1995 Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona  
ISBN: 84-252-1683-4

## Bibliográfia

---

- GRANASZTÓI (Rhimer) Pál BUDAPEST EGY ÉPÍTÉS SZEMEVEL  
1971 Corvina Kiadó, Budapest  
CO 669-h-7175
- GRANASZTÓI Pál ÉPÍTÉSZET ÉS URBANISZTIKA  
1973 Akadémiai Kiadó, Budapest
- GREBLER, Leo URBAN RENEWAL IN EUROPEAN COUNTRIES:  
IT'S EMERGENCE AND POTENTIALS  
Philadelphia, University of Pennsylvania Press  
Libr. of Cong. cat. card No: 63-21714
- GROPIUS, Walter THE NEW ARCHITECTURE AND THE BAUHAUS  
Először kiadva: 1935 Faber and Faber Limited  
24 Russel Square London W.C. 1.  
1968 R. MacLehose and Co. Limited  
The University Press Glasgow  
SBN: 571-06194 x
- GRUEN, Victor THE HEART OF OUR CITIES  
(THE URBAN CRISIS: DIAGNOSIS AND CURE)  
1965 Thames and Hudson London  
Libr. of Cong. cat. card No: 64 - 13607
- HEIM Ernő AZ ÓBUDAI VÁROSREKONSTRUKCIÓ  
1973 Magyar Hirdető
- HILLER, Carl E. FROM TEPEES TO TOWER  
1967 Little, 4 Brown and Co. Toronto, Canada  
Libr. of Cong. cat. card No: AC-67-10308
- HUBA László SIKLÓS-HARKÁNY  
1963 Baranya megyei Idegenforgalmi Hivatal  
63-3412
- JENCKS, Charles NEW CONCEPTS OF ARCHITECTURE -  
ARCHITECTURE 2000 PREDICTIONS AND METHODS  
1971 Studio Vista Limited Blue Star House,  
Highgate Hill, London N.19.  
SBN: 289-79843-4
- JENEI Ferenc; KOPPÁNY Tibor GYŐR  
1964 Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata
- JOEDICKE, Jürgen GESCHICHTE DER MODERNEN ARCHITECTUR  
Verlag Gerd Hatje Stuttgart  
MODERN ÉPÍTÉSZETTÖRTÉNET  
1961 Műszaki Könyvkiadó, Budapest  
ETO: 72. 036
- KISS Csongor; MOCSY Ferenc ÓBUDA ÉVSZÁZADAI  
1995 Kortárs Kiadó, Budapest
- Dr. KÓRÓDI József; Dr. KÖSZEGFALVI György  
VÁROSFEJLESZTÉS MAGYARORSZAGON  
1971 Kossuth Könyvkiadó  
PL-26-K-7173 71/1882
- KÓSA Zoltán MODERN AMERIKAI ÉPÍTÉSZET  
1971 Műszaki Könyvkiadó, Budapest  
ETO: 72. 036(7/8)
- Dr. KUBINSZKY Mihály (főszerkesztő)  
MODERN ÉPÍTÉSZETI LEXIKON  
1978 Műszaki Könyvkiadó, Budapest  
ETO: 72. 036(032) ISBN: 963 10 1780 x
- KVARNING, Lars-Ake; SOOP, Hans WASA
- LAFORE, Laurence; LEE LIPPINCOTT, Sarah  
PHILADELPHIA THE UNEXPECTED CITY  
1965 Doubleday and Co. Inc. Garden City N.Y.  
Libr. of Cong. cat. card No.: 65-10099
- LEDNER, Albert C. A GUIDE TO NEW ORLEANS ARCHITECTURE  
1974 American Institut of Architects - New Orleans  
Libr of Cong. cat. card No.: 74-81081
- LIBAL, Dobroslav ALTE STADTE IN DER TSCHECOSLOWAKEI  
1971 Artia - Praha 2/99(03/02)
- LICHTENBERGER, Elisabeth; PAAL, Michaela  
VÁROSPUSZTULÁS ÉS FELÜJÍTÁS BUDAPESTEN  
A mű eredeti címe:  
STADTVERFALL UND STADTERNEUERUNG IN BUDAPEST  
Institut für Stadt- und Regionalforschung der  
Österreichischen Akademie der Wissenschaften.  
Verlag der Österreichischen Akademie der  
Wissenschaften, 1994. Wien.  
fordította: Cséfalvay Zoltán  
ISBN 963 853 171 1, ISSN 1218-8751
- LŐRINCZY Győző A BUDAI VÁR  
1967 Corvina Kiadó, Budapest  
CO: 168-h-6771
- MEGGYESI Tamás A VÁROSEPÍTÉS ÚTJAI ÉS TÉVÚTJAI  
YMMF, MATEI jegyzet
- MERÉNYI Ferenc A MAGYAR ÉPÍTÉSZET 1867-1967  
1970 Műszaki Könyvkiadó Budapest  
ETO: 72.35/036(439)
- METZGER, Christine NEW YORK  
1992/93 Polyglott Verlag, Dr. Boltke KG. München  
1994 Pegazus Rt., Budapest  
ISSN: 0865-0454
- MORAVÁNSZKY Ákos  
ÉPÍTÉSZET AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIÁBAN 1867-1918  
1988 Corvina Kiadó, Budapest  
ISBN: 963-13-2096-0  
CO: 2490-h-8892
- MOSER, Erich Peter SALZBURG - STADT UND LAND  
Rudolf Krey GmbH. Wien
- MÜLLER, Karlhans  
VERKEHRSARCHITEKTURIN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
Heinz Moos Verlag, München  
ISBN: 3-7879-0118-3
-



## Bibliográfia

- MÜLLER, Rainer ERHALTUNG UND GESTALTUNG DES ORTSBILDES  
1992 Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg  
3. Auflage.  
Druckerei W.E. Weinmann GmbH  
7024 Filderstadt 4.
- STADTEBAULICHE ERNEUERUNG IM LANDLICHEN RAUM  
1987 Innenministerium Baden-Württemberg  
Dorotheen str. 6. D-7000 Stuttgart
- NIJEWENHUIJZEN, Kees; KLINKERBERG, Wim  
DE VROEGSTE FOTO'S VAN AMSTERDAM  
1974 Van Gennep Nes 128, Amsterdam.  
ISBN: 90 6012 239 9
- NAYLOR, Gillian THE BAUHAUS  
1968 Studio Vista Limited  
Blue T Star House Highgate Hill N.19 London  
SBN: 289 37048 5
- PATAKY Szabolcsné; ÁGHNÉ KOROMPAY Katalin;  
dr. KISS Elemér; dr. ZÁBORSZKY András  
"BUDAPEST RENESZÁNSZÁÉRT"  
1993 Budapest Főváros Önkormányzata  
Főpolgármesteri Hivatal, Városfejlesztési Ügyosztály
- PERÉNYI Imre A VÁROSEPÍTÉS TÖRTÉNETE  
1961 Tankönyvkiadó Budapest
- PERÉNYI Imre TELEPÜLESTERVEZÉS  
1963 Tankönyvkiadó Budapest
- PERÉNYI Imre A KORSZERŰ VÁROS  
1967 Műszaki Könyvkiadó, Budapest  
ETO: 71 (1-201):711.4
- PERÉNYI Imre VÁROSEPÍTÉSTAN  
1978 Tankönyvkiadó, Budapest  
ISBN: 963 17 2979 6
- PERÉNYI Imre KORUNK URBANISZTIKÁJA  
1979 Műszaki Könyvkiadó, Budapest.  
ETO: 711.4 ISBN 963 10 2694 9
- PEVSNER, Nicolaus  
THE SOURCES OF MODERN ARCHITECTURE AND DESIGN  
1968 Thames and Hudson
- POGÁNY Frigyes PÁRIZS  
1965 Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, Bp.  
KA 123-f-6569
- POGÁNY Frigyes RÓMA  
1967 Corvina Kiadó, Budapest  
CO: 208-h-6771
- RADOS Jenő MAGYAR ÉPÍTÉSZETTÖRTÉNET  
1971 Műszaki Könyvkiadó, Budapest  
ETO: 72(439)(091)
- RADOS Jenő REHABILITÁCIÓ BUDAPESTEN  
Különlenyomat a Magyar Építőművészet  
1992/2-3. számából
- REISMANN János; ÖRSI Ferenc KINCSES BARANYA  
1963 Panoráma, Budapest  
MÜ-119-i-6366
- REXA Dezső 101 KÉP A RÉGI PEST-BUDÁRÓL  
1959 Magyar Helikon
- RIHMER Pál A VÁROSOK A MÚLTBAN ÉS A JOVÓBEN  
1942 Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest
- RZSEHINA O.I.; BLASKEVICS R.N.; BUROVA. A. K. BUROV  
1984 SZTROJZDAT Moszkva  
R 490201000-233 194-84  
047(01)-84
- RYBÁR, CTIBOR PRAG  
1983 Olympia Prága
- SANTINI, Loretta POMPEJI, DIE AUSGRABUNGEN  
1974 Plurigraf, Narni - Terni
- SEENGER Ervin BUDAPEST ANNO  
1981 CORVINA Kiadó, Budapest  
ISBN: 963 13 1115 5
- SEIDL Ambrus és SEIDL Marietta NAPFÉNY ÉS ARNYÉK  
1988 Műszaki Könyvkiadó - ÉTK Budapest
- SELLEI Sarolta; PANYIK István PÉCS  
Magyar Távirati Iroda, Budapest  
ISBN: 963-7262-237
- SINGER, Herta WIEN - WELTSTADT VON HEUTE  
1963 Verlag für Jugend und Volk GmbH.  
Wien Tiefer Graben 7-9  
ISBN: 2287/6016/150/63
- SLESIN, Susanne; CLIFF, Stafford; ROZENSZTROCH, Daniel  
THE BOOK OF LOFTS  
Első kiadás: 1986 Clarkson N. Potter Inc. 225  
Park Avenue South New-York, N.Y. 10003  
Angliában: 1986 Thames and Hudson Ltd. London
- STERN, Robert NEW DIRECTIONS IN AMERICAN ARCHITECTURE  
1969 Studio Vista Limited  
Blue Star House Highgate Hill N.19 London  
SBN: 289.79565.6
- SZAVARENSZKAJA T. F.  
ISZTORIA GRADOSZTROJTYELINAVA ISZKUSTVA  
1984 Sztrojizdat Moszkva
- TÓTH Endréné (szerkesztő) BUDAPEST ENCIKLOPÉDIA  
1970 Corvina Kiadó Budapest  
CO: 627-h-7072

## Bibliográfia

---

Területrendezési Tervezési Segédlet 7.

A REHABILITÁCIÓT IGÉNYLŐ TERÜLETEK TERVEZÉSE

A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEKBEN

1985 ÉVM. Építészeti és Településfejlesztési Főosztály

VAN ROSE, Susanna VOLCANO

1992 Dorling Kindersley Ltd. London és

Edition Galimard, Paris

ISSN 0865-1973

TÜZHÁNYÓK

1994 Park Könyvkiadó, Budapest

WRIGHT, Frank Lloyd TESTAMENTUM

1974 Gondolat, Budapest

ISBN: 963-280-060-5

ZAKNIC, Ivan LE CENTRE POMPIDOU

1983 Flammarion, Paris

ISBN: 2-08-0120006

ZUKIN, Sharon

LOFT LIVING - CULTURE AND CAPITAL IN URBAN CHANGE

1982 The Johns Hopkins University Press

Baltimore, Maryland, USA

---