

A Győr-Szigetben, az egykori Kohn-olajgyár területén álló kéményt az 1851-es alapítású, hazánk első gőzerővel hajtott olajgyára 1911-ben építette, golyvás kialakítása teszi különlegessé, egyedivé. A kémény felrobbantása vagy megőrzése körüli sajtóhírek¹ ráirányították a figyelmet Győr épített örökségének egy kevésbé ismert, és főleg kevésbé elismert szegmensére: a város történeti ipari építészetére, azon belül is a markáns városképi elemként megjelenő gyárkéményekre.

A 19-20. század fordulójának épületei az ország gazdaságilag kiemelkedő történelmi korszakának emlékei. A korabeli társadalom mind mennyiségi, mind minőségi szempontból rendkívül magas színvonalat képviselő építőtevékenysége számunkra is példaértékű, a mai nemzedékek körében is tiszteletet parancsoló. A kiegyezés és az első világháború között épült fel a városi lakóépületeink jelentős része, ekkor épült ki a teljes vasúthálózat a hozzá tartozó műtárgyakkal, épületekkel, gépparkkal. A különféle gyárakban használati tárgyak tömegét állították elő. Ennek a rendkívül produktív időszaknak kulcsfontosságú szereplője volt az ipar, a hozzá tartozó üzemi épületekkel, raktárakkal, tartályokkal, kéményekkel, adminisztrációs- és lakóépületekkel. Az ipari alkotások, köztük az épületek magas minősége nyomon követhető az épületek szerkezeteiben: az asztalosipari remeknek számító kapcsolt gerébtokos, redőnyös ablakoktól a terrazzo- vagy mozaiklap burkolatú, öntöttvas korláttal ellátott lépcsőházak részletein keresztül az ipari épületek építészeti és épületszerkezeti megoldásaiig.

Győr iparvárossá fejlődése a 19. század végén

A város ipari építészeti emlékeivel kapcsolatban meglepően szűkszavú az építészeti szakirodalom. A várostörténetet alaposan feldolgozó két mű² általánosságban mutatja be a város 19. század végi – 20. század eleji ipari fejlődését és a hozzá kapcsolódó épületeket. Winkler Gábor rámutat arra is, hogy a történeti építészetből méreteikkel, léptékükkel kiemelkedő ipari épületek, és különösen a hangsúlyos vertikális motívumként megjelenő kémények fontos szerepet játszanak a századforduló környéki városkép alakulásában.³

¹ Kisalföld és Kisalföld Online 2016. november 21., november 23. és november 28-i számai: 40 kg robbanóanyaggal döntenék le az olajgyár utolsó kéményét – olvasóink fotói. in: Kisalföld online. 2016. november 21. Letöltés 2017 február; *Sudár Ágnes*: Petíció a győri kéményért – Már ötszáz fölött az aláírók száma. in: Kisalföld. 2016. november 23; *Borkai Zsolt*: Marad az olajgyári kémény – Nem lesz robbantás! in: Kisalföld. 2016. november 28; *Cséfalvai Attila*: Kéményrobbantás Győrben? – A múltunk megőrzését szeretnék az építészek in: Kisalföld. 2016. november 28.

² *Winkler Gábor*: Győr 1539–1939. Műhely Folyóiratkiadó Közhasznú Társaság. Győr. 1998; *Borbíró Virgil* – *Valló István*: Győr városépítéstörténete. Budapest. 1956.

³ *Winkler Gábor* i.m. 109.

Az egyes gyárak történetét részben a két világháború között a *Győri Szemlében*,⁴ részben az *Arrabona* múzeumi közleményekben,⁵ részben a Megyei könyvtár helytörténeti sorozatában⁶ megjelent, elsősorban a korabeli sajtóhírekre építkező cikkek mutatják be. Ezek az írások elsősorban a gyárak alapítóival, szervezetével és termelésével foglalkoznak, semmint az épületekkel és azok építészeti arculatával. Ugyanakkor rendkívül értékes adatokat tartalmaznak az üzemek alapításával vagy nagyobb arányú építkezést generáló fejlesztésével kapcsolatban is és többször említik meg a kémények építését. A vagongyár történetét bemutató kiadvány⁷ a második világháború utáni világnézetéből fakadóan meglehetősen lesújtó véleménnyel van a korai kapitalista gyáriparról. A könyv részletesen tárja eléink a vagongyár megrendeléseit, és vagongyári munkások helyzetét, de meglehetősen szűkszavú a gyár kiépítésével, illetve épületeivel kapcsolatos kérdésekben, mindössze az 1938 utáni építkezésekről számol be.⁸ A Gyárváros történetét bemutató kiadvány⁹ röviden felsorolja a területen megletelepő ipari üzemeket, de többnyire itt is csupán az alapító és az alapítás éve szerepel.

Győr gazdasága a 19. század második felében jelentős átalakuláson esett át.¹⁰ A Budapest–Bécs vasútvonal kiépítése előtt a mezőgazdasági termékek vasútról vízi útra való átrakódása fontos bevételi forrást jelentett a város számára. Ez azonban a vasutak kiépülésével megszűnt, a gazdasági súlypontok az ipari termelésre helyeződtek át.

⁴ *Bakos Mihály*: Győr gyáripára. *Győri Szemle* 6. (1935), 43–58.; *Domaniczky László*: Győr mint textilipari középont. *Győri Szemle* 5. (1934), 227–232.; *Hoffmann Adolf*: Győr gyáripari vonatkozásai. *Győri Szemle* 5. (1934), 194–199.; *Jordán János*: Győr kereskedelme és ipara. *Győri Szemle* 5. (1934), 302–314.

⁵ *Fügedi Erik*: Jelentés a II. várostörténeti konferenciáról. *Arrabona – Múzeumi közlemények* 6. Győr, 1964. 249–308.; *Sinay Jenő*: Az első győri gyár története. *Arrabona – Múzeumi közlemények* 13. Győr, 1971, 313–346.; *Tomaj Ferenc*: Győrsziget és Révfalupataház községek Gyórhöz csatolásának története. *Arrabona – Múzeumi közlemények* 12. Győr, 1970. 263–283.; *Vörös Károly*: Városépítés Győrben a dualizmus korában. *Arrabona – Múzeumi közlemények* 13. Győr, 1971. 349–386.

⁶ Várostörténeti puzzle sorozat. www.gyorisalon.hu. Letöltés dátuma: 2017. január *Antaliné Hujter Szilvia*: A győri selyemfonoda és a fonodai munkásnőszállás. In: *Győri Szalon. A megyei könyvtár és közösségi tér kulturális magazinja. Várostörténeti puzzle. 53. rész.* www.gyorisalon.hu. Letöltés: 2017 január; *Antaliné Hujter Szilvia*: A nádorvárosi Back-malom – a Győri Hengermalom. In: *Győri Szalon. A megyei könyvtár és közösségi tér kulturális magazinja. Várostörténeti puzzle. 29. rész.* www.gyorisalon.hu. Letöltés: 2017 január; *Lengyel Adrienn*: A Győri Gyufagyár. in: *Győri Szalon. A megyei könyvtár és közösségi tér kulturális magazinja. Várostörténeti puzzle. 8. rész.* www.gyorisalon.hu. Letöltés: 2017. január; *Némethné Kovács Éva*: A belvárosi-gyárvárosi Meller-féle olajgyár. In: *Győri Szalon. A megyei könyvtár és közösségi tér kulturális magazinja. Várostörténeti puzzle. 54. rész.* www.gyorisalon.hu. Letöltés: 2017 január.

⁷ *Ifj. Gárdonyi Géza – Kölkedi István – Kiss Rudolf – Iróffy Kázmér*: A Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár története 1896–1956. *Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár*. Győr. 1956.

⁸ *Ifj. Gárdonyi Géza – Kölkedi István – Kiss Rudolf – Iróffy Kázmér* i.m. 137–138.

⁹ *Forgács János*: Gyárváros ipartörténete. in: szerkesztette: Orbánné dr. Horváth Márta. *Gyárvárosiak Baráti Köre Egyesület*. 2007.

¹⁰ A folyamatot szemléletesen mutatja be *Bakos Mihály* és *Jordán János* i.m.

Győr ipari építészeti öröksége

A századfordulós fényképeken látható, hogy a kereskedővárosból ipari várossá fejlődő Győrött ipartelepek sora alakul ki ebben az időszakban. A napjainkig megmaradt ipari épületek, gyárkémények jelentőségét az adja, hogy Győr 19–20. század fordulóján ipari nagyvárossá váló fejlődésének építészeti emlékei, kézzel fogható lenyomatai (1. ábra).

Az egyes ipari ágazatokban foglalkoztatottak száma alapján legjelentősebbek a vagongyár, a szeszgyár, a téglagyár, a gőzmalom, a gyufagyár, a két olajgyár és a piskótagyár. Ezek közül a vagongyárból mára egyetlen épület sem áll, a szeszgyár téglahomlokzatos épületei közül egyetlen egy még látható a Budai úton, a gőzmalom nevét már csak a Malom liget őrzi, a téglagyár emléke a Körkemence és a Téglavető utcák nevében él csupán, a gyufagyár és a piskótagyár történeti épületei is eltűntek.



1. ábra. Kilátás a Városháza tornyából kelet felé. A horizonton sorakoznak a kémények.
(Forrás: Borbíró – Valló i.m. 266.)

A 19. század első feléig a kisebb ipari üzemek a belváros közvetlen peremén létesültek (Meller-féle olajgyár a Vásártéren, Stadel gépgyár a Rákóczi utcában). A századforduló környékén a könnyebb szállítási lehetőség és a szükséges ipari víz biztosítása céljából kezdődött meg a gyárak folyópartra telepítése. Ennek korai példái Újvárosban és Szigetben a Rábca egykori partjára települt ecetgyár, cukorkagyár, kékfestőgyár, szappangyár és a Kohn-féle olajgyár.

A nagyobb gyárak már ekkor is a város keleti-délkeleti határán levő, olcsóbb, jobban megközelíthető, a lakott területektől az uralkodó széllel ellentétes irányban fekvő telkeket keresték. A várostól keletre települtek meg a nagy üzemek: a szeszgyár, a vagongyár és a textilgyár a mai Nádorváros területén a téglagyár, gőzmalomok és a gyufagyár, majd a viaszosvászon- és a posztógyár. A szállítás súlypontja a vasutak fejlődésével került át a

szárazföldre, a legtöbb jelentős ipari üzem a századforduló környékén már saját iparvágánnyal rendelkezett.

Az ipari együttesek telepítése a későbbi városfejlődés szempontjából is jelentős, hiszen az ezekhez vezető utak, vasutak, illetve ezek nyomvonalai a mai napig a városszerkezetet meghatározó elemek. A századforduló után, évtizedes előkészítő munkát követően került sor 1905-ben Sziget és Révfülöpy-Pataháza Györhöz csatolására.¹¹ A korszak városfejlődési szempontból talán legnagyobb jelentőségű mozzanata a Rábca medrének 1907-es áthelyezése Sziget északi oldalára, amelyet elsősorban árvízvédelmi szempontok indokoltak (2. ábra).



2. ábra. Látkép nyugat felé a Püspökvár tornyából a 20. század első évtizedében. A Rábca még az eredeti mederben folyik. A híd felett a Kohn-olajgyár korábbi kéménye látható. (Forrás: Winkler Gábor i.m. 149.)

A folyómeder kiszárítását az is lehetővé tette, hogy az egykor a vízpartra települt ipari üzemek – köztük a Kohn-féle olajgyár – szállítási igényeit a hegyeshalmi vonalból kiágazó, a Rábca északi partján vezetett, nyomokban még ma is felfedezhető iparvágányon keresztül vasúton oldották meg. A város keleti peremén létesített nehézipari üzemek (ágyúgyár, vagongyár) megközelítésére és ipari vízzel való ellátására ugyanakkor 1914–18 között megépült az iparcsatorna.¹²

Az ipari épületek építészeti kialakítását az egyszerű, olcsó de tartós anyagból, többnyire téglából épült homlokzatok, nagy alapterületet magukba foglaló, léptékükben a korábbi építészeti alkotásokat messze túlszárnyaló épülettömegek jellemzik. A gyorsan változó ipari technológia megköveteli a flexibilis tereket. Ezt az igényt a vázas szerkezeti rendszerű csarnokok tudják kielégíteni. Az új építőanyagok és szerkezetek: az acél és üveg, később a vasbeton meghatározta az épületek arculatát. A 19. század közepén még

¹¹ Tomaj Ferenc i.m.

¹² Bakos Mihály i.m.

többször elrejtett acélváz szerkezet a századfordulóra már felvállalt, sőt hangsúlyos építészeti elemmé vált. A praktikus szempontok következtében a díszeitől megszabaduló, a gyártástechnológia miatt szabadon szerkeszthető alaprajzú, vázas épületeket eredményező ipari építészet a húszas években kibontakozó modernizmus egyik fő előképévé vált.¹³ Az ágyúgyári erőmű turbinacsarnoka a nemzetközi modernizmus kialakulásában kulcsszerepet játszó gyárépületek színvonalán, azokkal szinte egy időben épült meg.¹⁴

Győri gyárak és kéményeik

Győr közel harminc történelmi (második világháború előtt épült) gyárkéménye közül napjainkra mindössze egy, az olajgyári kémény maradt meg. További négy kémény áll korábbi kémény helyén, részben azok alapjainak felhasználásával. A városban egykor állott kémények számát az ipari üzemeket ábrázoló fényképek, illetve térképi ábrázolások alapján tudjuk nagyságrendileg meghatározni, az ipartelemek kialakulásához, fejlődéséhez a történelmi térképek és a fellelhető dokumentumok adnak támpontot.

Az 1856-os kataszteri térképen¹⁵ a Rábca még eredeti medrében folyik, a mai Híd utca vonalában az átkelést egy fahíd biztosítja. Az újvárosi üzemek helyén még lakóépületek állnak, a Kohn-féle olajgyár helye beépítetlen üres terület.¹⁶ A területen az ipari létesítmények az 1870-es évektől kezdve jelennek meg.

A vásártéren a Meller-féle olajgyár területe is üres még, itt csak 1877-re épült fel az üzem. A selyemfonó helyén sem találunk még épületeket, itt csak 1900-ra készült el a gyár. A nádorvárosi (Palatinstadt) üzemek közül a gyufagyár (1867), a Richards textilgyár (1918) és a viaszos-vásongyár (Gráb-gyár – 1906) helyén szintén üres telkeket találunk, a terület egyetlen jelentős ipari létesítménye az 1846-ban alapított Back-malom, melynek már az iparvágány csatlakozása is képződött. A térkép a téglagyárat sem jelöli még, noha a *téglavetői-dűlő* elnevezés a téglagyártás korábbi megtelepedésére utal.

A város egyetlen összefüggő iparterülete ebben az időszakban a Budai út melléki dűlő, ahol a szeszgyár nagy méretű ipari épületeit, csarnokait jelöli a térkép a hozzájuk vezető iparvágány-csatlakozással együtt.¹⁷ Az ekkor még a szeszgyárhoz tartozó raktárak és állattartó épületek helyén, illetve részben azok felhasználásával épül fel a vagongyár a század utolsó évtizedében. A térkép szerint kiépült a Mosoni-Duna (Kleine Donau) partjára vezető iparvágány is (3. ábra).

¹³ Martin Pilsitz: A korai ipari építészet mint a modern előfutára. *Építés-építészettudomány* 44. (2016), 227–246.

¹⁴ Winkler Gábor i.m. 101–103.

¹⁵ Kataszteri térkép 1856 <http://mapire.eu/hu/map/cadastral/>

¹⁶ A térképnek ellentmond *Németné Kovács Éva* Meller olajgyárról írt tanulmányában szereplő adat, mely szerint a Kohn-olajgyárat 1851-ben alapították volna. A térkép készítésekor a gyár telkét már kialakították.

¹⁷ Hoffmann Adolf idézett cikkében a vagongyár alapítását 1896-ra, a szeszgyárat 1884-re teszi. Ezen adatoknak az 1856-os térképen szereplő ábrázolás ellentmond.



3. ábra. Kataszteri térkép 1856-ból. (Forrás: mapire.eu)

Egy 1890-es években készült térképen¹⁸ már látható a GySEV Rába-partra vezető iparvágánya, mely 1891-ben épül ki. A térkép Szigetet és Révfalut nem ábrázolja, ezért a Kohn-féle olajgyárral kapcsolatban adatot nem tartalmaz. A századforduló kiemelkedő tudományos munkája, a *Pallas Nagy Lexikona* 1893 és 1897 között jelent meg. A lexikonban a Győrt ábrázoló térkép az ipari üzemek közül csupán a szesz- és a légszesz-gyárat sorolja fel, ezen kívül megjelenik a vagongyár épületegyüttese is, de külön felirat nélkül.¹⁹

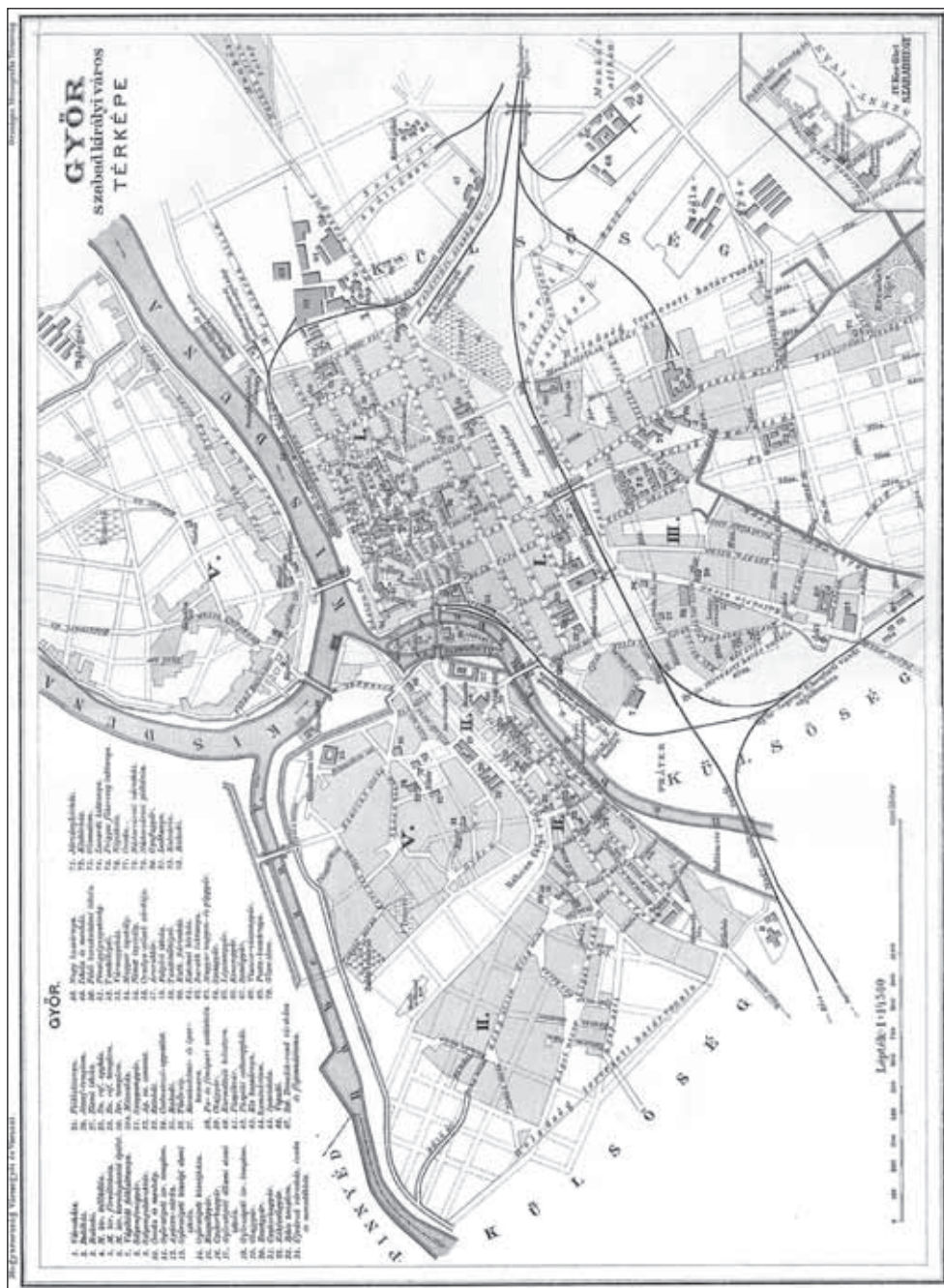
Borovszky Samu 1908-ban megjelent, Magyarországot bemutató sorozatában közöl egy térképet a városról, mely felsorolja a jelentősebb ipari üzemeket is.²⁰ A térképen megtaláljuk Újvárosban a selyemfonó-gyárat, a selyemgubó-raktárt, a kékfestő gyárat, a szappangyárat; Szigetben a Kohn-féle olajgyárat, mellette az ecetgyárat és a cukorka-gyárat, a kekszgyárat; Nádorvárosban a gyufagyárat, önálló iparvágány-csatlakozással a Back-malmot és szomszédságában egy másik gőzmalmot, a téglagyárat és a viaszos-vásongyárat. Gyárvárosban a vagongyár és a szeszgyár telepei mellett a térkép ábrázolja a légszeszgyár, a kencegyár, a szövőgyár és a közvágóhíd ipari épületeit. A Dunától északra, Pataháza területén a térkép szintén jelöl egy téglagyárat (4. ábra).

¹⁸ Győr város térképe 1895 körül: www.vasutfotozasgyor.blog.hu. Letöltés dátuma: 2017. március.

¹⁹ A *Pallas Nagy Lexikona* VIII. kötet http://mek.oszk.hu/00000/00060/html/kepek/gyorv-terkep_dka.jpg

²⁰ Zoltán Vilmos: Győr. In: Borovszky Samu (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Győr Vármegye. Országos Monográfia Társaság, Budapest 1908* p. 70–71.

http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/kepek/big_varmpic_Gyor-066b.jpg



4. ábra. Borovszky Samu 1908-as térképe az ipari üzemek jelölésével
(Forrás: Zoltán Vilmos i.m.)

Az 1914-es katonai térkép nem szolgáltat különösebb adatokat a gyárakkal kapcsolatban. Az iparvágányokat feltünteti és a nagyobb gyártelepek kivehetők, így a selyemfonó, a Gráb-gyár, a vagongyár és a szeszgyár.²¹

Érdemes áttekinteni a korszakunkat lezáró, 1941-ben készült katonai térképet is.²² Ez a gyárakkal kapcsolatos feliratokat nem tartalmaz ugyan, de rendkívül fontos információt hordoz: pontosan jelöli az összes kiemelkedő objektumot mint katonai, illetve tájékoztató pontot: így a templomtornyok mellett a víztornyokat és a gyárkéményeket is. A térkép készítésének idején már a két világháború között létesített üzemek is állnak, tehát ezeket is ábrázolja. A térképen látható, az időközben jelentősen kibővült iparvágányhálózat. A Rába-parti rakodóvágány mellett megépült a hegyeshalmi vonalból a Rába-hídon túl kiágazó, Újvárost megkerülő és az egykori Rábca-mederben végigfutó, többek között a Kohn-féle olajgyárat is kiszolgáló vágány. A Duna-parti rakodóvágánynak kiágazása van a vagongyár és a szeszgyár felé. Nádorvárosban a Back-malom, a Gráb-gyár és a Richards-gyár rendelkezik saját vasúti kapcsolattal, Gyárvárosban pedig az időközben létesült bútorgyár kapott iparvágányt. Rendkívül jelentős az ágyúgyár saját belső iparvágányhálózata, mely a komáromi vonalhoz csatlakozik.

Újváros és Sziget területén – különös módon – a térkép nem ábrázolja sem az olajgyár, sem a szappangyár kéményét, noha ezek a korabeli fényképek tanúságai alapján biztosan álltak ebben az időben. Látható azonban a korábban selyemgubó-raktárként jelölt üzemi területen egy (gőz?)malom kéménye és a selyemfonó, valamint a mellette levő üzem kéménye, illetve a terület északi részén a kekszgyár kéménye. A térkép ábrázol egy gyárkéményt Révfaluban is, a Révfalusi híd északi hídfőjénél. A kéménynek van fényképes ábrázolása is Winkler Gábor könyvében.²³

Nádorváros nyugati peremén áll a gyufagyár kéménye, továbbá két kémény a GySEV pályaudvarától dél felé vezető út mentén, közülük a pályaudvar szomszédságában álló szintén egy malomhoz tartozik. Különös, hogy a GySEV-delta északi oldalán szintén látunk egy kéményt, de jelentősebb ipari létesítmények nélkül. A Kelet-nádorvárosi üzemek területén megtaláljuk a Gráb-gyár két kéményét, a Richards-gyár kéményét, a Back-malom kéményét, és további két üzem kéményét. A Fehérvári út külső szakaszán, Győrszabadhegy keleti végén jelöli a térkép a téglagyárat annak kéményével együtt.

A legtöbb kéményt természetesen Gyárvárosban találjuk. Az összefüggő iparterületet alkotó vagongyár és szeszgyár területén három kémény áll, tőlük északra, a Mosoni-Duna partján további kettő, melyek közül az egyik szintén egy malom kéménye. A vasút északi oldalán áll a textilgyár kéménye, a bútorgyár kéménye, egy további kémény, valamint az ágyúgyári erőmű kéménye. Végül a Belváros keleti részében megtaláljuk a Stádelgépgyár kéményének jelölését is.²⁴

²¹ Első világháborús katonai felmérés 1914 Műemléki nyilvántartás. Miniszterelnökség, Kulturális Örökségvédelemért felelős Helyettes Államtitkárság nyilvántartása

²² Magyarország katonai felmérése, 1941 <http://mapire.eu/hu/map/hungary1941/>

²³ Winkler i.m. 243.

²⁴ Sinai Jenő idézett tanulmányából kiderül, hogy az ekkor már Kisalföldi Gépgyár néven működő gyárat



5. ábra. 1941-es katonai térkép a kémények jelölésével (Forrás: mapire.eu)

A térkép kémény-ábrázolásait összegezve megállapíthatjuk, hogy a második világháborút megelőző időszakban legalább 25 gyárkémény tört az ég felé a városban (5. ábra). A felsorolt kémények közül ma csupán a Kohn-olajgyár kéménye áll. A textilgyár, a Grábgyár, a Richards-gyár és az ágyúgyár kéménye eredeti helyén, de újjáépítve áll. A város további álló gyárkéményei a második világháború utáni időszakban épültek.

A térképi ábrázolások mellett fontos támpontot adnak az archív fényképfelvételek. Ezek közül ki kell emelni azt a képsorozatot, mely a Püspökvár tornyából készült. A toronyból készült legalább részleges panorámaképek rendelkezésre állnak 1880-as évek második feléből,²⁵ 1955-ből,²⁶ az 1960-as évekből,²⁷ 2013-ból és természetesen 2017-ből. A 19. századi felvételeken mai gyárkémények még nincsenek rajta, a Kohn-olajgyár kéményének az elődjét, illetve már elpusztult építményeket találunk csupán. A második világháború utáni másfél évtizedben készített képek jelentőségét pedig az adja, hogy több, az 1941-es térképen látható és azóta is álló kémény (ágyúgyár, Richards-gyár) nem látható rajtuk, amiből arra következtethetünk, hogy ezek a háborúban elpusztultak, majd a hatvanas évek után újjáépültek.

Több ipari üzembről, illetve kéményről áll rendelkezésre a második világháború előtti fényképfelvétel. Ezek egy részén kivehető a kémények alakja (nyolcszög vagy kör kereszt-

a második világháború pusztításai után még újjáépítették, és csupán 1952-ben költözött ki a belvárosi telephelyről.

²⁵ A kép kiállítva a Püspökvár tornyában, és közli *Borbíró – Valló* i.m. 264–265. is.

²⁶ *Borbíró – Valló* i. m. 264–265.

²⁷ A kép kiállítva a Püspökvár tornyában.

metszet, más részükön a magassági arányok adnak támpontot a tekintetben, hogy a ma álló kémény és a világháború előtti kémény ugyanaz a szerkezet-e. Az olajgyári kéményt is ábrázoló századforduló környéki fénykép és a mai állapot (9. ábra) összevetése alapján megállapíthatjuk, hogy míg a korábbi kémény teteje a horizont alatt marad, a jelenlegi jóval magasabbra emelkedik, tehát biztosan nem ugyanarról az építményről van szó. Az egyes győri gyárak, üzemek történetét feldolgozó, a kémények újjáépítésével kapcsolatos dokumentációk, adatok felkutatásával természetesen a fenti megállapítás tovább pontosítható.

A gyárkémény mint városképi elem

A történeti városkép folyamatosan változik. Anélkül, hogy Győr római kori, középkori és kora-újkorai városképeinek elemzésébe belebocsátkoznánk, nézzük meg csupán a 18. század végi és a 19. század végi városkép közötti különbséget.

A 18. század végén még állnak a várost körülölelő olaszbástyás városfalak, ezek fogadják a városba érkezőt. A falak felett csupán az emeletes házak felső szintjei és a tetők mozgalmas világa látható. Az uralkodó, tájékozódási pontot nyújtó függőleges hangsúlyú elemek a tornyok. A Fehérvári-kapura épített Tűztorony, a Püspökvár tornya mellett a Székesegyház, a karmeliták, a ferencesek és a bencések templomának tornyai emelkednek a háztetők fölé.



6. ábra. A város látképe a Püspökvár tornyából kelet felé tekintve 1930 körül. A város peremén a vasgyár és a szeszgyár kéményeinek sokasága. (Forrás: Borbíró – Valló i.m. 271.)

A 19. század végi – 20. század eleji évtizedekben ezzel szemben a városképet a gyárak területén létesített kémények, az ipartelepeken kéményerdők határozták meg. A városba vezető utak mentén szinte minden irányból ezek fogadták az utazót, hiszen az ipartelepek a nyugati oldalon Újváros és Sziget, kelet felől Gyárváros, a déli oldalon pedig Nádorváros területén, az akkori városhatár peremén létesültek (1. és 6. ábra). A századforduló környéki térképek alapján a mai bevezető főutak még nem épültek ki. Nyugat felől a városba vezető útvonal ekkor még Újvároson, a mai Kossuth Lajos utcán át vezetett, a keleti irány a Budai úton, dél felől pedig a Pápai úton, a Hosszú utcán (ma Bartók Béla út) és Fehérvári úton érkezhettünk a városba. Mindegyik útvonalat ipari üzemek szegélyezték.

A városhoz közeledve, az ipartelepeket elérve a kémények mellett meghatározóak a korábban soha nem látott méretet elérő ipari csarnokok, gyárépületek.²⁸ A belvároshoz közeli üzemek, így a Meller-féle olajgyár, vagy a szigeti üzemek kéményei természetesen a belváros látványában is szerepet játszottak. A város tornyaiból kitekintve pedig minden irányban kémények és ipari épületek jelezték a városhatárt.

A gyárkémény mint mérnöki alkotás

A történeti épületszerkezeteket bemutató általános szakirodalom²⁹ gyakorlatilag nem foglalkozik a nagyobb kéményekkel, gyárkéményekkel. Budapest Főváros Levéltárában azonban találunk néhány 19. századi kéményről készült tervet (7. ábra), melyeket érdemes építészeti és szerkezeti szempontból is tanulmányozni.³⁰ Az ábrázolások alapján a kémények kiszélesedő, négyzet alaprajzú pontalpra támaszkodnak, mely a század közepe táján még téglából, a század végén már betonból készült. A falazott szerkezetű kéményekhez nagy szilárdságú téglát használtak, hiszen a nagy magasság mellett viszonylag karcsú keresztmetszetű falazatnak kellett az önsúlyból és a szélteherből adódó terheket elviselni. A falazattal szembeni másik fontos követelmény a vegyi anyagoknak való ellenállás volt, mivel a kéményen keresztül távozó füstgázok agresszív anyagokat is tartalmazhattak.

A kedvezőbb stabilitás elérése érdekében a falazat vastagsága a talajtól a kémény csúcsáig folyamatosan vékonyodik, és ezzel együtt a kéménykürtő keresztmetszete is

²⁸ *Vörös Károly*: Gazdaság és társadalom a dualizmus korában. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr. Városhatár tanulmányok. Győr, 1971. 371–372.

²⁹ *Sobó Jenő*: Középités tan I–II. Jubileumi reprint kiadás. Soproni Egyetem Faipari Mérnöki Kar, Építészeti Tanszék. Sopron, 1998., *Déry Attila*: Történeti szerkezet. Budapest. 2002.

³⁰ Budapest Főváros Levéltára HU BFL - V.17.a.302 – 528 Király fürdőbe új kémény emelése 1867.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.a.302 – 912 gőzkazánhoz kémény 1870.

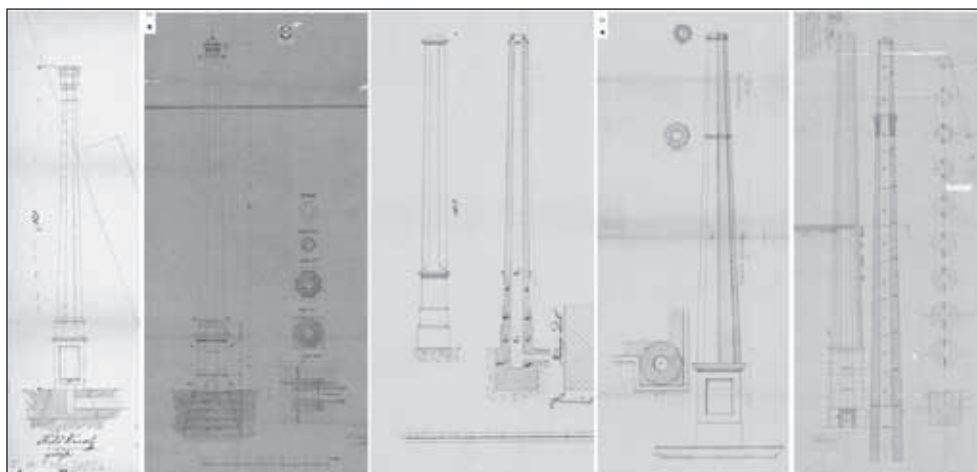
Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.a.302 – 956 kémény építése és gőzkazán befalazása 1870.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.d.329 - 5534-O, 1-3., 5. f. Budapesti Műszaki Egyetem – Gyárkémény és Obszervatórium 1909.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.a.302 – 775 gyárkémény terve 1869.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.a.302 – 481 a volt Werther-féle gyár telkén kazánkémény építése, 1866.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.b.312 - 1659/1869 gyárkémény 1869.



7. ábra. Kémények tervei az 1860–70-es évekből. Jellemző a párkánnyal lezárt négyzetes alépitmény és a nyolcszögű kéményttest. (Forrás: BFL - XV.17.a.302 – 481; BFL - XV.17.a.302 – 528; BFL - XV.17.a.302 – 912; BFL - XV.17.b.312 - 1659/1869)

csökken. A 19. század második felében épített kémények alsó része négyzetes vagy nyolcszög keresztmetszetű hasáb függőleges falakkal. Ezt a lábazati részt kívül egy tagozott párkány zárja le, és erről indul a korai példák esetében szinte mindig nyolcszög keresztmetszetű, felfelé keskenyedő kéményttest. A belső kürtő ezeknél a kéményeknél is kör keresztmetszetű, nagy valószínűséggel a füst gyorsabb áramlása érdekében. A kémény felső peremén többnyire szintén párkányt alakítottak ki, melyet díszítő szerepén kívül egy, a falazott szerkezet tetején szükséges merev perem létrehozása is indokolt. Az 1870-es években már találkozunk kör keresztmetszetű kéménnyel, de ez a típus vélhetően a századforduló után terjedt el széles körben (7. ábra). Ilyen, 19. századi típusú kéménye volt Győrött a legtöbb üzemnek, így a Kohn-féle olajgyárnak is a századforduló utánig, a mai kémény megépítéséig (8. ábra).

A nyolcszögű kémények mind eltűntek a városképből, egyedül az ágyúgyári kémény szintén oktagonális lábazati része és párkánya emlékeztet erre a korszakra. Ez viszont a típus egy rendkívül késői, az 1910-es években épült példája, a lábazati rész fölött álló kémény pedig egy későbbi átépítés eredménye. Egy 1955-ben a Püspökvár tornyából készült fényképen³¹ nem látszik a kémény, ugyanakkor a hatvanas évekbeli panorámafotón³² már ismét megtalálható.

A 20. század első évtizedében terjedtek el a henger alakú kémények. Ezeket nem csak az új üzemekhez telepítették, hanem a korábbi kéményeket is több esetben átépítették. A Győrött álló történeti gyárkémények mindegyike ebbe a csoportba tartozik. Közülük legrégebbi a Kohn-féle olajgyár golyvás kéménye.

³¹ Borbíró – Valló i.m. 264–265.

³² A kép kiállítva a Püspökvár tornyában

A kémények falazatának teherbírását acél abroncsokkal lehet növelni. Ilyen fémgyűrűs megerősítése van az olajgyári- és az ágyúgyári kémény felső szakaszának – utóbbi nagy valószínűséggel utólagosan készült.



8. ábra. A Kohn-olajgyár nyolcszögű kéménye. (Forrás: Hegyeshalmi Fischer Elemér – Lovas Zsigmond: Ipar, kereskedelem, közlekedés és vízügy. In. Borovszky Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Győr vármegye. Országos Monográfia Társaság, Budapest 1908. 147.)

A gyárkémény mint műemléki érték

A műemléki érték szakmai definícióját az 1964-ben elfogadott *Velencei karta* fogalmazta meg.³³ A karta egyik leglényegesebb megállapítása, hogy a nagy művek mellett a szerényebb alkotások is védendők, amennyiben egy adott társadalomnak, egy adott kultúrának kiemelkedő emlékei. Az ipari épített örökség jelentőségét felismerve alkotta meg a TICCIH³⁴ 2003-as konferenciája *Az ipari örökség védelméről* szóló nemzetközi kartát.³⁵

A karta definiálja az ipari örökség fogalmát, leszögezi, hogy ipari örökség minden, az eszközkészítéssel, az ipari termeléssel az őskortól kezdődően fellelhető emlék. A világ társadalmát, gazdaságát átformáló ipari forradalommal sokasodnak meg az ipari örökség körébe tartozó tárgyi- és szellemi emlékek, köztük az épületek is. Az ipari örökség társadalmi értékét technológiai és tudományos szempontból a gyártás, a mérnöki tudomány és az építés adja. Az épületek kiemelkednek magas tervezési, kivitelezési minőségükkel.

³³ A teljes szöveget közli: Román András (szerk.): *Karták könyve. Műemlékvédelmi dokumentumok gyűjteménye.* ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottság, Budapest. 2002. 16–18.

³⁴ The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage.

³⁵ Nyizsnijj Tagil karta az ipari örökség védelméről, 2003. A karta szövegét lásd: Román i.m. 92–96.

A karta bevezeti az ipari táj fogalmát is, melyet szintén értékként jelöl meg. Az ipari örökség védelmének kialakításakor az általános műemlékvédelmi elvek mellett figyelembe kell venni az épületállomány speciális helyzetét, a hasznosíthatósággal kapcsolatos kérdéseket.

A TICCIH-en kívül több civil egyesülés is foglalkozik az ipari örökség számbavételével, megőrzésével. Közülük érdemes kiemelni az E-FAITH³⁶ szervezetet, mely önálló honlapot is működtetve próbálja meg az európai ipari kultúrát megismertetni és megőrizni. Érdeklődésük kiterjed az ipari épületeken túl a történeti ipari tevékenység egyéb műszaki emlékeire is.

Magyarországon a nemzetközi karták irányelveit az Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény, A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény és a hozzájuk kapcsolódó végrehajtási rendeletek emelik jogszabályi szintre. A műemlékként védett tucatnyi ipari épületből mindössze néhány tartozik a tárgyalt korszak nagyipari emlékei közé, a többi jellemzően a falusi kisipar emléke (vízi- vagy szélmalmok, illetve kovácműhelyek).

Sajnos napjaink társadalma – beleértve az építész szakmát is – még kevéssé ismerte fel a 19. századi épületeknek az építészeti, kultúrtörténeti értékét, rendkívül kevés a műemlékként védett épület ebből a korszakból. A hazánk múltját kiválóan reprezentáló, akár jó műszaki állapotú épületek sorát bontjuk le vagy szabadítjuk meg értékes, kormeghatározó értékeitől.

Ennek következtében mára Győr történeti ipari építészetéből vajmi kevés maradt meg. Az olajgyári kéményhez hasonló kémények mindegyike – az ágyúgyári kémény lábazati részének kivételével – a második világháború utáni (újja)építés eredménye. A Nádorvárosban álló Gráb-gyár és Richards-gyár, valamint a Gyárvárosban található egykori szövőgyári és ágyúgyári kémény városképi szempontból tekinthető történetinek, hiszen korábbi kémények helyén állnak. A 19. századi gyárépületek közül a már említett szeszgyár, a korai 20. századiak közül a Rába partján álló csipkefüggöny-gyár, az ágyúgyár és a Gráb-gyár épületei emlékeztetnek az egykori gazdag ipari építészetre. A Kohn-olajgyár, valamint a legjelentősebb ipari építészeti együttest képező vagongyár épületeit 2000 után bontották el, az olajgyári kémény társát 2016. július 20-án robbantották fel...

A műemlékvédelem egyik legfontosabb tevékenysége a funkciójukat veszített épületek új élettel való megtöltése. Amíg ez a flexibilisen alakítható, tágas belső terekkel rendelkező ipari csarnokok körében egyszerűnek tűnő – a valóságban mégis viszonylag ritkán megvalósuló – feladat, addig a speciális adottságokkal rendelkező kémények esetében jóval nehezebb funkciót találni. A győri példák között a mobiltelefon-hálózat szolgáltatók berendezéseinek elhelyezésén kívül más, újrahasznosított kéményt nem találunk.

A méreteikkel kiemelkedő ipari épületek, de különösen az erőteljes, hangsúlyos vertikális motívumként megjelenő gyárkémények rendkívül fontos elemei a városképnek. A funkciójukat elvesztett épületek hasznosítása természetesen nem könnyű feladat, de kihasználva ezen építmények történetiségét, egyediségét, különlegességét, biztos, hogy egy-

³⁶ European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage, <http://www.industrialheritage.eu>

egy városrész meghatározó építészeti elemeként megőrizve, a múlt és a jelen közötti kapcsolóként a jövő generációjának is identitásformáló, szellemi-lelki építőelemévé válhatnak.

Gyárkémények a mai városképben

Amint azt már korábban említettük, Győrött ma csupán egy második világháború előtti kémény tör az ég felé, további négy pedig korábbi kémények helyén, áll. Ezek építési idejüket tekintve: Kohn-olajgyár kéménye (1911), ágyúgyár kéménye (1913, újjáépítve 1955 után), Richards-gyár kéménye (1918, újjáépítve 1955 után), szövőgyár kéménye (1901, újjáépítve a hatvanas években) és Gráb-gyár kéménye (1923, újjáépítve). Ezeken kívül a városképet gazdagítják a vasútállomás mellett, az Iparcsatorna keleti partján és a vasút keleti deltája mellett álló kémények, de ezek már új városképi helyzetben, a második világháborút követő időszakban épültek. Az állomás melletti és az Iparcsatorna-parti még téglafalazattal, utóbbi csoportból is egy még téglából, további három már vasbeton szerkezettel készült. Összesen tehát jelenleg 11 nagy méretű, városképi szempontból jelentősnek tekinthető gyárkémény áll a városban.

A város különböző pontjain magasodó kémények látványa természetesen jóval kevésbé hangsúlyos, mint a 20. század elején még álló kéményerdő, de ennek ellenére a messziről látható kémények meghatározó városképi elemek. A kémények városképben való megjelenése két különböző jellegű nézőpontból érvényesül: az utcaszintről, illetve a magas kilátási pontokból.

Utcaszinti nézőpontot rendkívül sok helyen találunk a városban, hiszen a kémények általában a térfalakat alkotó épületek teteje fölé emelkednek, így távolabbi pontokból is jól láthatók. A hangsúlyos függőleges építészeti elemek minden esetben gazdagítják a városképet, változatosabbá, érdekesebbé teszik azt. Ugyanakkor a magas épületek általában orientációs pontként is szolgálnak, segítenek a városban való tájékozódásban. Kérdés, hogy az egymáshoz nagyon hasonló – első pillantásra teljesen egyformának tűnő – gyárkémények be tudnak-e tölteni ilyen jellegű feladatot. Míg egy történeti városképben messziről látható hangsúlyos elem (templomtorony, városháza tornya, magában álló oszlop vagy obeliszk) elérhető, azaz közel tudunk menni hozzá, megállhatunk a tövében és ezzel egyértelműen meg tudjuk határozni azt a helyet ahol áll, addig a gyárkémények általában zárt kerítéssel körbevett, nem bejárható, nem megközelíthető iparterületeken állnak, így pontos helyük nehezen meghatározható, emiatt a városban való tájékozódást is kevésbé tudják szolgálni. A Kohn-olajgyár szigeti kéménye a gyár elbontásával ilyen szempontból teljesen új helyzetbe került, hiszen szabadon megközelíthető, a városszöveti helyzete egyértelműen pozicionálható (9. ábra). Golyvás kialakításának köszönhetően pedig markánsan elkülönül a többi hasonló építménytől, ezáltal fontos orientációs pontnak tekinthető. Hasonló, szabad téri helyzetben áll az egykori textilgyár kéménye a Fehérvári úton.

A gyárkémények látványa a háztetők fölé emelkedő magas kilátópontokból érvényesül leginkább. Ezek közül a magasabbak a tornyok, magas épületek, melyek között kiemelkedő helyet foglal el a Püspökvár kilátótoronyként is működő tornya a Káptalan-

dombon, a város központjában (10. ábra). A torony korábban is fontos kilátópontja volt a városnak, ennek köszönhetően több (panoráma)kép is készült innen. A toronyban kiállított, 1960-as években készült panorámakép és az 1941-es kéményeket ábrázoló térkép összevetése arra enged következtetni, hogy a történeti kémények többsége a második világháborúban pusztulhatott el. A panorámaképen a ma álló építményeken kívül csupán a vagongyár és a szeszgyár területén látunk álló kéményeket. A vasútállomási kémény már áll ebben az időben. Ennek városképi szerepe érdekes amiatt is, hogy a Vásártéren álló Meller-olajgyár korábbi kéményének helyéhez közel áll, ezáltal egy 19. századi városképi elem folytatásának is tekinthető.



9. a) és b) ábra. Az olajgyári kémény városképi megjelenése a gyárépületek lebontása előtt (Harsányi Eszter építészmérnök gyűjteményéből) és jelenleg



10. ábra. Kémények a horizonton. Kilátás a Püspökvár tornyából nyugat felé

A körképen³⁷ a kémények mellett természetesen további hangsúlyos, a háztetők fölé emelkedő városképi elemeket is látunk: a történeti városképet a templomtornyok, illetve a városháza tornya határozza meg, melybe éles kontrasztként ékelődik bele a színház zsinórpadlása. A külvárosokban a 20. század második felének függőleges motívumai: lakótelepi magasházak, víztornyok, a tv torony, telekommunikációs állomások acél rácsos szerkezetű tornyai, mezőgazdasági tárolók silói.

A további magas pontokból készített látképek elemzése helyett nézzük meg, hogy a városban járva mely fontos pontokról játszanak szerepet a városkép alakításában a kémények, különös tekintettel az olajgyári kéményre. Ahogy korábban említettük, a kémények a hétköznapi forgalom elől többnyire elzárt helyeken emelkednek, ez alól kivétel a gyár elbontásával egy tágas térség közepére került olajgyári- és textilgyári kémény. A városi épületeknél sokszor magasabb építmény tövében állva nem is tudjuk befogni szemünkkel az építményt, ahhoz nagyobb távolságra kell tőle távolodnunk. A kémény méretének köszönhetően a város több pontjáról látható. Ezek közül ki kell emelnünk a város fő közlekedési útjait, ezeknek is a magasan, felüljárókon vezetett szakaszait. Nyugat felől a városba érkezve a Rába-hídon áthaladva a Püspökvár- a Székesegyház és az újvárosi templomtornyok között az olajgyári-kémény látványa fogadja az érkezőt. Ugyanígy fontos eleme a vasútállomás nyugati végénél levő felüljárón észak felé haladók által látott városképnek. A Jedlik-hídon nyugat felé haladva az Újvárosi templomok tornyai között szintén fontos a kémény látványa. Gyalogosan a Rába-part Petőfi-híd környéki szakaszáról (11. ábra), a Révfalusi hídról, illetve a Bercsényi liget felől látjuk a legjobban. A város többi kéményének természetesen számtalan feltárási pontja van. Ezek részletes felsorolásáról és képi bemutatásáról helyhiány miatt kénytelenek vagyunk lemondani.

³⁷ A kép 2013-ban készült, ezért az olajgyár akkor még álló második kéménye is látható rajta.



11. ábra. Az olajgyári kémény a Rába partjáról a Kossuth utcai katolikus és a Petőfi téri református templom tornyával

A gyárkémények, mint jellegzetes ipari építészeti elemek telepítésekor, tervezésekor a városképi szempontok egyáltalán nem játszanak szerepet, és általában nem is képezik városesztétikai elemzések tárgyát.³⁸ Ettől függetlenül a kémények sok helyről látható, a 20. század első felében meghatározó, de a mai városképben is fontos szerepet játszó motívumok.

A Győr városképében sok helyről látható, a Kohn-féle olajgyár golyvás kéménye különleges kialakításánál fogva játszik fontos szerepet a városképben. Az építmény különleges értékét adja, hogy a ma álló győri gyárkémények közül a legrégebbi, az egyetlen első világháború előtti építmény. Egyedisége és történetisége, valamint esztétikai értéke miatt mindenképpen érdemes a megőrzésre.

³⁸ Pogány Frigyes egyáltalán nem foglalkozik az ipari építészettel mint a városképet formáló jelenséggel (*Pogány Frigyes: Terek és utcák művészete. Budapest. 1960*).