

A pesti Duna-part neogótikus öntöttvas korlátja

Kelecsényi Kristóf

BME Építészettörténeti és Műemléki Tanszék, Budapest

Az 1870-es évek közepétől a pesti Duna-partot a Petőfi tértől a Margit híd hídfőjéig a felső rakparti támfal tetejét egységesen, neogótikus stílusban készült öntöttvas korlát díszítette. Ebből mára csupán az Országház melletti pár száz méter hosszúságú szakaszok maradtak meg, valamint a Vigadó téri parkot övező rész, mivel árvízvédelmi megfontolásból az 1890-es évek elején tömör, mészkő mellvédesre cserélték le a legtöbb helyen. A korlát tervezőjeként több építész neve is felmerül, Prokopp János, Linzbauer István és Feszl Frigyes is, azonban a fennmaradt levéltári anyagok alapján teljes bizonyossággal nem állapítható meg, hogy melyikük nevéhez köthető. A tanulmány bemutatja a korlát építésének és elbontásának történetét, illetve a típus és az elbontott elemek más helyeken való felhasználását.

Kulcsszavak: historizmus, neogótika, öntöttvas

1. Bevezető

A budapesti Országház épülete melletti felsőrakparti támfalak tetején, valamint a Vigadó téri park kerítéseként fennmaradt neogótikus stílusú öntöttvas korlát az előbbi helyszínen a 2010-es évekig igencsak elhanyagolt, jelentőségéhez és környezetéhez képest méltatlan állapotba került. A Kossuth Lajos tér átfogó, 2013–2014 folyamán lezajlott rekonstrukciója során a korlátelelemek megfelelő igényű, restaurátori szemléletű felújítására nem került sor. A szétszerelés során a különböző építési periódusokból származó korlátelelemek összekeveredtek és visszaszerelésükkor szükségmegoldásszerűen kezelték az ebből fakadó méretbeli problémákat.

A 2015 nyarán-őszén lezajlott rekonstrukció előkészítéseként merült fel az igény, hogy a korlátról rendelkezésre álló minden képi, rajzi és írott forrást össze kell gyűjteni. Ennek célja a napjainkig fennmaradt Kossuth téri szakasz korának, átépítéseinek és az egyes beavatkozásoknak tisztázása, mely alapján körvonalazhatóvá válik az érintett rész építéstörténete. A fennmaradt, vonatkozó egykorú anyag szerény mennyisége miatt ez teljességgel nem lehetséges, azonban a főként képi anyagokra támaszkodó tanulságokat így is érdemes összegezni, melyek a korlát-típus Kossuth téren túlmutató történetéhez is értékes adalékokat szolgáltatnak.

2. Általános leírás

A korlát egységesen öntöttvas felhasználásával készült. Jellemzően 2 fél, valamint 17 egész, felső részükön gótikus ívekben összekapcsolódó pálcatagból állnak az egyes szakaszai, amelyek két, nyolcszög keresztmetszetű törpeoszlop közé vannak rögzítve. Az újragyártott korlátszakaszok esetében minden hatodik pálcát öntéstechnológiai okokból egy-egy félpálcából áll össze, emiatt keresztmetszetük kismértékben nagyobb a többinél. (1. kép) Ezekhez az egyes korlátszakaszok a fél-fél pálcákkal kapcsolódnak. Eredetileg minden 9. törpeoszlop helyett azonos törzsű kandeláber jelent meg, és ez a rendszer csak ott bomlott meg, ahol a korlát hossza és annak lezárása miatt ez esztétikailag szükségessé vált – mivel a korlát végelemét sokszor ezek a lámpatestek képezték.



1. kép. A rakparti öntöttvas korlát a 2015 őszi restaurálást és részleges rekonstrukciót követően (a szerző saját felvétele)

A törpeoszlopok nyolcszög keresztmetszetűek, lábazatra, törzsre és fejezetre oszthatók. Az alacsony lábazatot a keresztmetszet növelésével hozták létre. A törzs egyes oldalain bemélyedések, tükrök lettek kialakítva, melyek felső részükön gótikus mérműszerű mintával záródnak. A fejezet egyes oldalait tükrökbe foglalt négykaréjos mintázat díszíti, melyre lapos, a fejezeten enyhén túlnyúló kúpfedés került.

A kandeláber nyolcszög keresztmetszetű lábazati résszel rendelkezik, amely két szakaszban karcsúsodva kapcsolódik a törzsrészhez. (2. kép) Az oszloptörzs alsó harmada oly módon lett kialakítva, hogy felső részénél a nyolcszög keresztmetszet, mintegy élszedésszerű lezárással megszűnik és négyzet keresztmetszetre vált át. Az alsó harmadnak ezt a részét négy oldalon karéjos mintázat, valamint kúpfedés zárja le, amelyet átmetsz a felsőbb oszlopszakasz nyolcszög keresztmetszetű alsó része. Erre egy karcsúbb, de azonos keresztmetszetű, balról jobbra 45 fokkal, vagyis a nyolcszög egy oldalával elcsavarodó szakasz került. Ezt, az ión oszloprendből kifejlesztett, de alapvetően romantikus részletformákból építkező fejezet koronázza, amely kúpfedéssel zárul. Ennek gerincvonalaira támaszkodik az a négy darab tartóelem, amely a lámpafejet hordja. A lámpafej négy, üvegezett oldalát a hosszabb párhuzamos oldalukat felfelé mutató trapézokba írt, félkörívbe szerkesztett háromkaréjos mérműdíszek tagolják, amelyeket romantikus részletformákat mutató kisméretű pártázat, valamint a lámpatest kúpfedése és az arra felülő kisméretű vaklanterna zár le.



2. kép. A rakparti korlát rekonstruált kandelábere napjainkban (a szerző felvétele)

Az egyes pálcák szintén nyolcszög-keresztmetszetűek. Minden pálca felső harmada számárhátív formájában egyesül a kettővel öt követő pálca azonos részével, így egymásba metsző számárhátívek sorozata alakul ki. A közvetlenül szomszédos pálcák egymás útjának keresztezésével háromkaréjos mérművel kitöltött csúcsíveket alkotnak. Ezek között, a számárhátívek felső része zár le egy-egy négykaréjos mezőt. A számárhátívek egyetlen pálcában egyesülő felső részének lezárását a törpeoszlopokhoz hasonló nyolcszögletű, kúpfedésű fejezet zárja le.

A pálcákat három helyen vízszintes elemek fogják össze. Ebből a legfelső az említett háromkaréjos mérmű alsó zárását képezi, míg a másik kettő a korlátelemelek alsó negyedében lett elhelyezve úgy, hogy azok négyzetes mezőket határoljanak le, melyeket átlós keresztosztók tagolnak.

3. A korlát története - előzmények

A Vigadó téren, valamint az Országház épülete melletti rakparton fennmaradt korlátszakaszok csupán töredékei annak, amilyen hosszúságban eredetileg állt ez a korláttípus. Építéstörténete egybeforrt a pest-budai rakpartok 19. század második felében vontatottan haladó kiépülésével.

Az 1838-as dunai árvízét követően kezdték el sürgetni a Duna általános és különösképp a fővárosi szakaszon történő szabályozását, ami a megfelelő védművek kiépítését jelentette (1). Egy újabb, Pest-Budát elöntő jeges ár megelőzésének kulcsa a Csepel-sziget feletti zátonyos, így a jégtorlaszok kialakulása szempontjából különösképp kockázatos folyószakasz felszámolása volt, amelyet a kor szakemberei szerint leghatékonyabban nem kotrással, hanem a folyó áramlásának felgyorsításával, vagyis a meder beszűkítésével lehetett elérni. Ennek eszközét pedig a kiépített partokban látták.

Az 1840-es évek szépen szabályozott klasszicista Duna-parti palotasora a Pestet ábrázoló metszeteken és festményeken rendezett képet mutat, azonban az egykorú beszámolók, a folyó szabályozatlan partjánál terjengő bűzről, az itt megbújt csavargókról és a piacozás nyomán felhalmozódott hulladékról szóltak. Hiába volt a Duna-part a „város arca”, egyik legcsúnyább képét mutatta itt a város (2).

Ezen állapot tarthatatlansága ismert volt ugyan, de az 1848–49-es események, majd az azt követő politikai és társadalmi helyzet nem segítette elő a gyors megoldást. A korszak legnagyobb infrastrukturális beruházása az 1849. november 20-án átadott Lánchíd megépítése volt. Az átkelő hídfőinek kiépítése miatt avatkoztak be először a természetes partvonalba. Kézenfekvő lett volna a falazott partfalak kialakításának megkezdése, azonban a városoknak – Pestnek és Budának – ekkora léptékű középítésére nem volt forrása. Bár a hídépítéshez kapcsolódó beavatkozás csupán földből készült feltöltés kiképzésére korlátozódott, a híd melletti partszakaszok így is felértékelődtek. Az itt levő kikötői helyeket a bécsi székhelyű Első császári és királyi szabadalmaztatott Dunagőzhajózási Társaság (Ersten Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft; továbbiakban DDSG) szerezte meg, amely a dunai hajózás területén kizárólagos jogokat birtokolt egészen 1857-ig (3).

4. A Dunagőzhajózási Társaság rakodópartja

A DDSG komoly személy- és áruforgalmat bonyolító hajóinak – amelyek többek között Bécs és a magyar főváros között közlekedtek – megfelelő kiszolgálásához a cégnek szüksége volt egy kiépített rakodópartra, amely garantálni tudta, hogy a változó vízállás

(1) Preisich Gábor: *Budapest városépítésének története I.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1960. 49–50.; Déry Attila: *Belváros – Lipótváros – V. kerület* (Budapest építészeti topográfia 2.) TERC Kiadó, Budapest 2005. 53.

(2) Preisich, 71.

(3) Déry Attila: *Pest története és művészete* (Budapest építészeti topográfia 1.) TERC Kiadó, Budapest, 2005. 61.; [n.n.]: *Über Uns – DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH cég weboldala* <http://www.ddsg-blue-danube.at/de/ueber_uns_geschichte> [megtekintve: 2015. december 17.]

ellenére is állandóan és biztonságosan ki tudjanak kötni a cég hajói. A terület használatának fejében a vállalkozás a híd pesti hídfőjétől északi és déli irányba számított mintegy 150–150 méter hosszúságban saját beruházásában 1853-ban megindította a kő rakodópartok kiépítését (4). Ezek kétszintes kivitelben készültek, vagyis egy köztes szintet is beiktattak a folyó és a környező terek, utcák általános terepszintje közé. Ez lett a tényleges rakodópart területe, amihez rögzítették a kikötőket, és amire felépülhettek a hajózási társaság épületei – irodák, raktárak, fészerek. A kirakodás a hídtól északra, a berakodás a hídtól délre eső részen zajlott (5). A kikötők szárazföldi építményeit magába foglaló telep város felőli lehatárolását a szintkülönbség oldotta meg. Ezzel létrejött a későbbi budapesti kétszintes rakpartok prototípusa. A Vasárnapi Ujság 1855 májusában jelentetett meg beszámolót a folyamatban levő építkezésről (3. kép):

„A lánchidon alól és fölül, a pesti hídfő mellett, mintegy két év óta látunk jó darabot a dunapartból deszkákkal elpaláncsolva. A hidon fölül egy ideiglenes pajtaforma épület is áll, melyre ez van írva: „Donau-Quai-Bau-Bureaux”. [...]

Mind a két rakodó-part végén egyik faltól a másikig diszes öntetű vas rács fog nyulni kapukkal, melyeken a terhelt szekerek fognak ki s bejárni. Mind a két fal végén lesznek 8 szegletű, 4 ölnyi szélességű, s a 0 pontnál 36 lábbal magasabb tornyocskák; ugyanazok, melyekre a rajzoló zászlókat illesztte. A végső vasrostdélyzat 8 láb magas, ellenben a várasfelőli falon végig nyúló csak 4 lábnyi leend. [...]



3. kép. A rakodópart korabeli "látványterve" (forrás: Vasárnapi Ujság 1855/18. sz., 140.)

Az így elkészített s bekerített téren különféle épületek is lesznek, legnagyobb részt raktárak, melyeknek lapos fedélzetök a városhatáron fölül nem fog emelkedni. [...]

Említést érdemel még a 75–80 mázsányi négy jéghárító, melyek sphinx alakban öntött vasból készülnek.” (6)

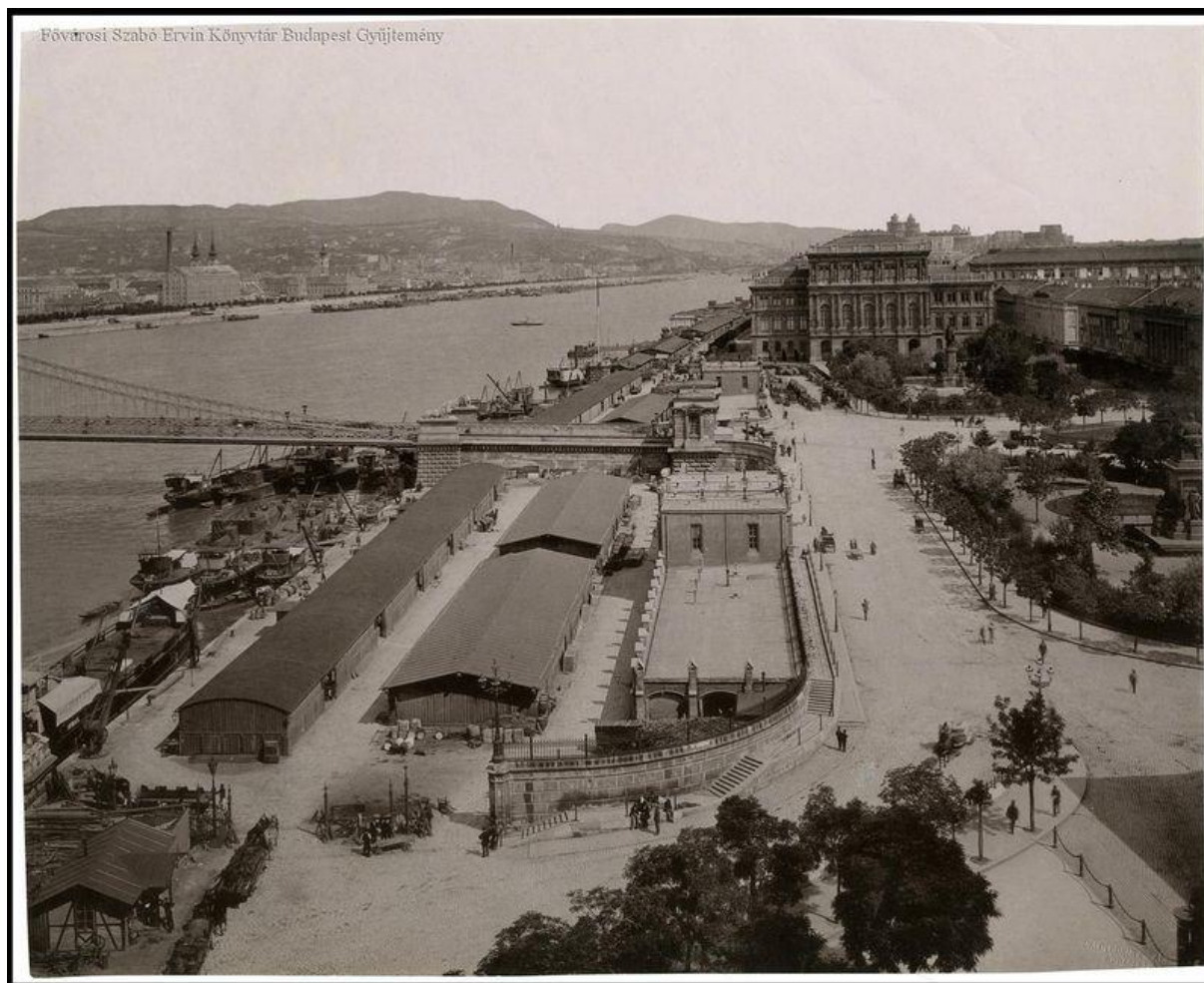
Tehát ekkor már ismert volt a telep öntöttvas ráccsal való elkerítésének terve, ahogyan az is, hogy északról jégtörő céllal nagyméretű öntöttvas szobrok fogják határolni azt. Szfinxek helyett végül sárkányok formájában öltöttek testet, és négy

(4) [n.n.]: Pesti dunai rakodópart. *Vasárnapi Ujság* 2. évf. (1855) 18. sz. 140–141.; Preisich Gábor: *Budapest városépítésének története II.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1964. 11.

(5) Déry, 61.; [n.n.]: Egy kis sárkánytörténet. *Kiscelli Múzeum weboldala* <http://kiscellimuzeum.hu/kiscelli_sarkany> [megtekintve: 2015. július 29.]

(6) VU 1855., 141.

helyett csak hármat állítottak fel (7). A hídfő túloldalán, déli irányból ezek helyett kettesével, szerényebb méretű, egymásba fonódó farkú delfinpárok – összesen nyolc darab – kaptak helyet (8). A sárkányok és delfinek mögött húzódó, a telepet lezáró korlát ugyan szintén neogótikus stílusban készült, azonban ez nem azonos a felső rakparti támfal tetejére került, itt tárgyalt típussal és nem is annak változata (9). (4. kép) Az állatszobrok az akkor a DDSG tulajdonában levő óbudai hajógyár területén működő vasöntőben készültek, a később saját üzemét alapító Schlick Ignác (1821–1869) vezetésével (10). Ez alapján élhetünk a feltételezéssel, hogy a telep többi öntöttvas berendezését is „házon belül” kivitelezték. Nem csak az itt tárgyalt korláttípus, de a korlátot záró, nagyobb, négyágú kandeláberek, valamint az öntött állatszobrok mögött húzódó kerítés is megtalálható a Schlick-féle öntőde néhány évvel későbbi mintakönyvében (11).



4. kép. A DDSG rakodópartjának képe az 1890-es évek közepén, Stengel & Markert (Drezda) cég fotója (forrás: FSZEK - Budapest Gyűjtemény; k.sz.: 010903)

(7) Ezek szerencsére a telep 1940-es évek eleji lebontását követően is fennmaradtak, egy a Budapesti Történeti Múzeum Kiscelli Múzeuma bejárata előtt, kettő pedig a Fővárosi Állat- és Növénykert területén található.

(8) Ebből két delfinpáros a Városligeti-tó partjára áthelyezve jelenleg is fennáll.

(9) A korlát egyszerűbb változata azonosítható Schlick Ignác öntődéje 1865 után kiadott mintalapjainak 2. tábláján (18. sz. minta), amely a forgalomban levő sírrácsokat („Grabgitter”) mutatja be. (11. kép) Schlick Ignác Vasöntődjének mintalapjai, Országos Műszaki Múzeum Öntődei Múzeuma R. 176.

(10) A fennmaradt sárkányokon található jelzés alapján, továbbá: [n.n.]: *Schlick-saga* <http://www.hklszaklap.hu/web-hkl/index.php?option=com_content&id=144> [megtekintve: 2015. július 29.]

(11) A Kiscelli Múzeum weboldalán található összefoglaló szerint viszont a sárkányok mögötti kandelábereket a Ganz-üzemben készítették. Forrás: Egy kis sárkánytörténet

5. A tervező kérdése

A neogótikus korlát eredeti tervezőjének személyének kérdésében a szakirodalom nem egyértelmű. 1853. január 1-jével lépett a DDSG alkalmazásába a fiatal építész, Prokopp János (1825–1894) (12), aki a társaság magyarországi építkezéseinek tervezője és – mai kifejezéssel – műszaki ellenőri pozíciót töltött be, így a Lánchíd mellett zajló építkezésnél is szerepe volt. Más források megemlítik azt is, hogy a rakodópart Reitter Ferenc (1813–1874) műszaki tervei nyomán és ifj. Zitterbarth Mátyás (1803–1867) kivitelezésében készült (13).

Prokopp pontos szerepe nem tisztázott. Leszármazott monográfiája szerint a DDSG-vel az elvállalt magánmunkák miatt összekülönböző, majd 1861-ben végleg szakító építész Linzbauer István (1838–1880) építészre bízta 1860 februárjában a rakodóparton még hátralevő munkák, így például a vaskorlát építésének befejezését (14). Fontos adalék, hogy a Prokopp-hagyatékban fennmaradt egy 1858 augusztusából származó, Linzbauer által készített költségvetés is a rakparti világítás kiépítésére, ami az öntöttvas gázkandeláberек miatt kapcsolódik közvetlenül a korláthoz (15).

Linzbauer István korai működéséről rendkívül kevés tudható (16). Bár sem Prokopp, sem Linzbauer monográfiái nem jutnak ilyen következtetésre, igen valószínűnek látszik, hogy az 1858-ban mindössze húszéves fiatal tervezőre aligha bízhatta volna rá az idősebb építész a rakodópart építésének befejezését, ha Linzbauer nem állt volna maga is a DDSG alkalmazásában. Így bár nem ismerünk erre vonatkozó forrást, de valószínűsíthető, hogy Linzbauer nemcsak a DDSG alkalmazásában állt, de egyúttal Prokopp beosztottja, gyakorlatilag tanítványa is lehetett ebben az időszakban. Ezt az elméletet erősítik Linzbauernek az idősebb építész munkáiról, és annak 1858-ban elhunyt felesége sírjáról készített akvarelljei is (17).

Trenker János esztergomi fűszerkereskedő Josefa nevű lányát még 1853-ban vette feleségül Prokopp János (18). Az asszony 1858 októberében, mindössze 23 évesen hunyt el. Megözvegyült férjének (19) és Linzbauernek (20) is tulajdonított síremléke az esztergomi belvárosi temetőben áll a mai napig. Egy öt méter magas, fehér mészkőből faragott, hatszög alaprajzú, gótizáló toronyépítményről van szó, amelynek tetejét kőhasábokból álló kereszt díszíti. A szerzőség kérdése kevésbé lényeges a számunkra, sokkal inkább az, hogy a síremléket a tanulmány tárgyát képező kerítés övezi. A neogótikus korlát a négyzetes talpazathoz igazodva veszi körbe az oszlopszerű építményt, az egyetlen lényeges eltérés a törpeoszlopok fejezetét díszítő minta, amely itt rombuszt képez. Valószínűsíthetően 1858–59 folyamán el kellett készülnie.

Mivel a rakparti munkák teljes befejezését a különböző szerzők 1857-től 1861-ig különböző időpontokra datálják (21), így elsődleges források hiányában nem dönthető el teljes bizonyossággal, hogy az esztergomi temetőben, vagy a Lánchíd pesti hídfőjénél került-e előbb elhelyezésre a korlát. Az azonban biztos, hogy a rossz állapotban, de a mai napig meglevő temetőbeli darabok a legrégebbi ismert fennálló elemei a típusnak. A sírről Linzbauer „nem fényképi hűségű” akvarellt festett 1859-ben (22).

(12) Életrajzi adataira vonatkozó irodalom: Prokopp Mária: *Prokopp János (1825–1894) – Esztergom megye és város első mérnöke*. Esztergom, 1994.

(13) Egy kis sárkánytörténet.

(14) Prokopp Gyula: Prokopp János. *Építés-Építészettudomány* 13. évf. (1983) 1–2. sz. 154–155.; Prokopp M.: Prokopp 14.; Prokopp Mária: Az esztergomi reál-tanoda épülete (1853): Hild József és Prokopp János ismeretlen műve. *Ars Hungarica* 22. évf. (1994) 112.

(15) Prokopp: Prokopp 14.

(16) Jász Borbála: Linzbauer István (1838–1880) császári és királyi építész életműve. In: *Építőművészek – Ybl és Lechner korában*. TERC Kiadó, Budapest 2015. 38–63.

(17) Prokopp M.: Prokopp 16–17.

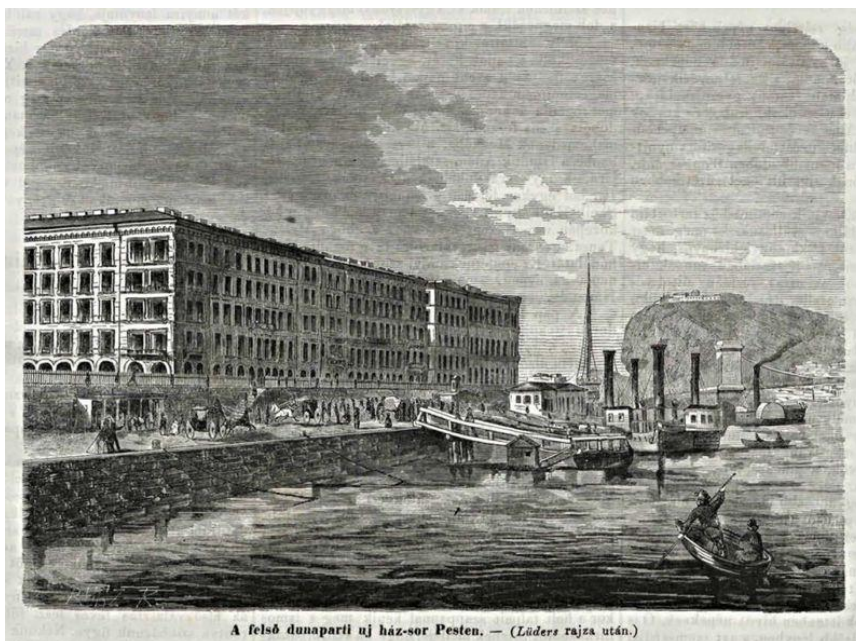
(18) Prokopp M.: Prokopp 11.

(19) Prokopp M.: Prokopp 16.

(20) Jász 41.

(21) Prokopp M.: Prokopp 1857-et és 1861-et is említ; Kolundzsija Gábor: A rakodópart kövei. *Budapest* 30. évf. (2007) 6. sz. 7–10. 1859-et említ.

(22) Linzbauer István: Prokopp Jánosné síremléke. 1859. akvarell; Balassa Bálint Múzeum – Esztergom; H. 94.5.3.1.



5. kép. A rakpart északi irányú, Zoltán utcáig tartó bővítésének képe (forrás: Vasárnapi Ujság, 1864/49. sz., 529.)

A korlát szerzőségének kérdésében még egy név felmerül: Feszli Frigyesé (1821–1884). Az ő hagyatékában ugyanis fennmaradt a tárgyalt rakparti korláttal sematikusan azonos képet mutató elemek közé elhelyezhető, stílusában igazodó kialakítású kandeláber terve, amely teljesen megegyezik a végül beépítésre került lámpatestekkel. Az építész monográfiusa óvatosan kezeli ezt a kapcsolatot, azt írja „nem lehetetlen” hogy a tervező Feszli volt, ám „erre nézve közvetlen vagy írásos bizonyíték nincs.” (23)



6. kép. A rakpart déli irányú bővítésének építése a Vigadó előtt (Forrás: Vasárnapi Ujság, 1865/2. sz., 16.)

A korlát és a kapcsolódó kandeláberek eredeti tervezőjére vonatkozóan nincs teljes kétséget kizáró korabeli forrás. Legvalószínűbbnek ugyanakkor mégis azt tartjuk, hogy

(23) Komárik Dénes: *Feszli Frigyes* (1821–1884) Akadémiai Kiadó, Budapest 1993. 57–61.; újraközlés: *Feszli Frigyes – Az építészet mesterei* (szerk.: Gerle János) Holnap Kiadó, Budapest 2004. 71.; Feszli részvételét a rakpartépítésben Déry Attila tényként kezeli.

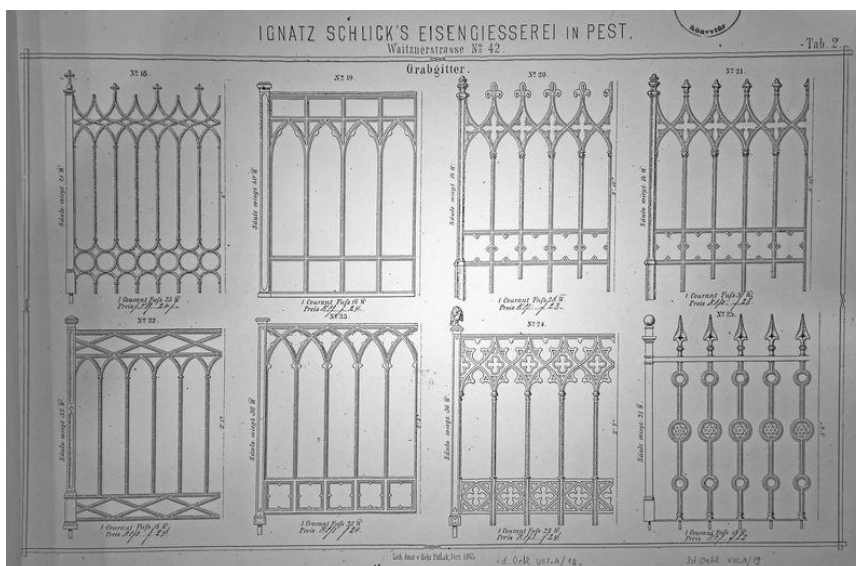
Feszli Frigyesnek köze volt a DDSG építkezéséhez. A hagyatékban fennmaradt rajz legalább a kandeláberek esetén valószínűvé teszi ezt, ugyanakkor a rakodópart egyéb létesítményei kapcsán – így az 1940-es években elbontott romantikus stílusú, részben kétszintes raktárépületekkel kapcsolatban is felmerülhet véleményem szerint az építész szerzőségének kérdése.

6. Oetl Antal öntödéjének szerepe

A Duna-parton máig fennmaradt elemekről leolvasható Oetl Antal (1837–1910) öntödéjének jelzése. Az Oetl öntöde elődjét családi lakatos-vállalkozásként indította Antal apja, Fülöp, amelyet Antal idősebb testvére, János vitt tovább. Európai tanulmányútjáról 1862-ben hazatérve Antal társult testvérével. A cég ekkor főként biztonsági pénzszekrények – mai szóval páncélszekrények – gyártásával foglalkozott. Antal volt az, aki a Párizsban látottak nyomán a vasöntést is meghonosította a cégnél. 1863-as hirdetésük szövege már így szólt:

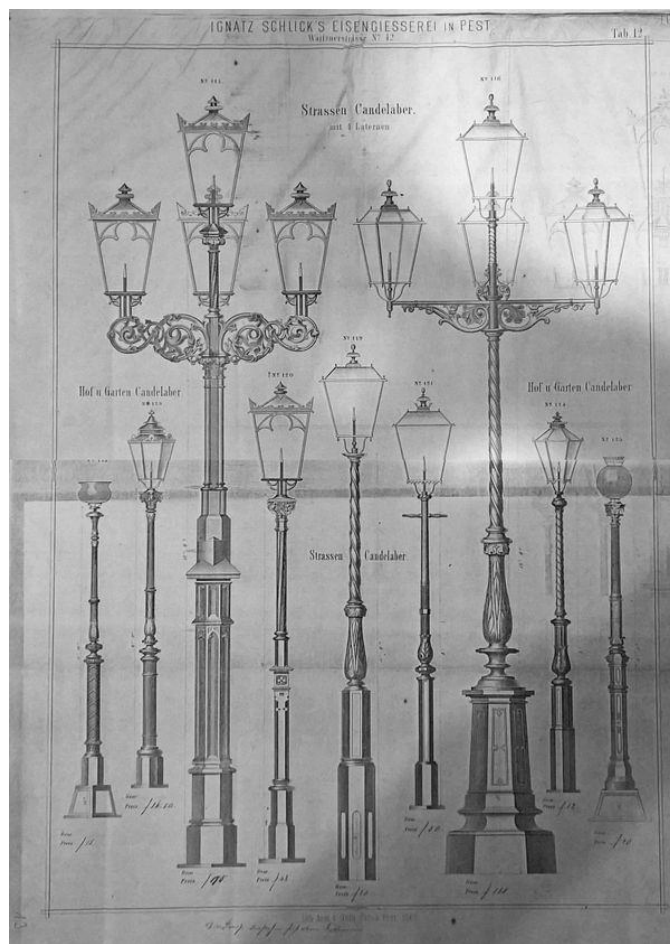
„Ötl testvérek vasöntödéje ajánlja magát a magas nemességnek és a t. c. közönségnek a különböző építkezéseknél egyre inkább ismert és felhasznált öntvényeit a legízlesebb minták szerint, mint lépcső, erkély, kerítés, terasz, sírrács, konzol stb...” (24).

A termékek gyártása gyors fejlődésnek indult, a fokozódó ütemű fővárosi építkezések egyre több megrendeléshez juttatták a céget, amelynek azonban a Sugár (ma Andrássy) út építése miatt 1871-ben költöznie kellett külső-terézvárosi telephelyéről. Új otthonukra az Állatorvosi Főiskola telepe mellett, a mai Bethlen tér környékén leltek, ahol 1872-től már épült a teljesen csak négy évvel később birtokba vett üzem.



7. kép. Schlick Ignác öntödéjének neogótikus sírkorlátok ábrázoló mintalapja (forrás: Ignaz Schlick's Eisengiesserei in Pest, Pest, 1865; Öntödei Múzeum 3470 / R 176)

(24) Bencze Géza: *Az Oetl-féle vasöntöde története.* (Öntödei Múzeumi Füzetek 9.) Országos Műszaki Múzeum Öntödei Múzeuma, Budapest 2002.



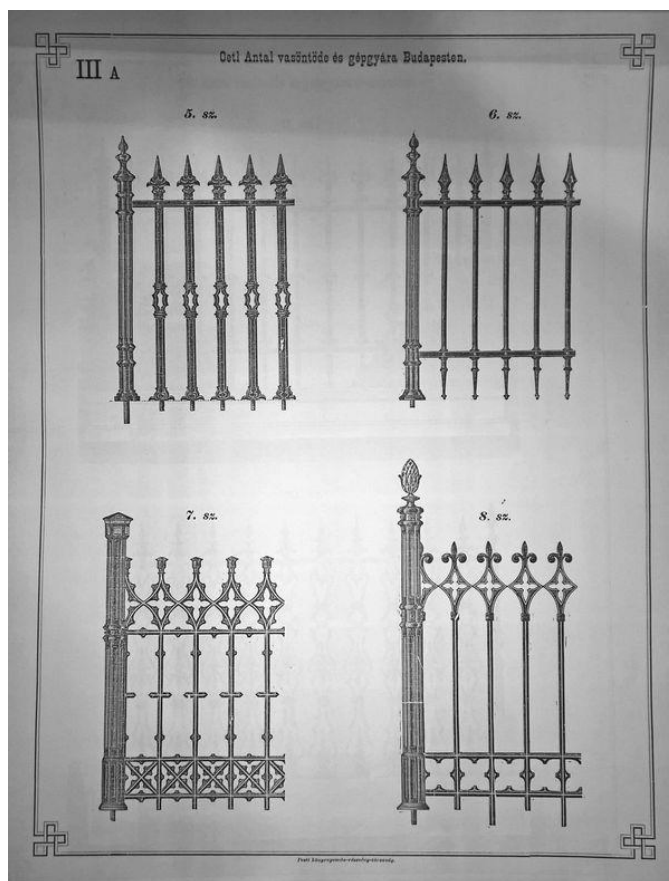
8. kép. Schlick Ignác öntödéjének kandelábereket ábrázoló mintalapja (forrás: Ignaz Schlick's Eisengiesserei in Pest, Pest, 1865; Öntödei Múzeum 3470 / R 176)

Az Oetl öntöde virágkorát tehát 1876-tól élte. Olyan fővárosi és vidéki építkezésekhez szállított, mint a Lipót (ma Váci) utcai új városháza, a gödöllői királyi kastély növényházai, a Hungária Nagyszálló, a Honvédelmi Minisztérium, a Haris Bazar vagy a Keleti pályaudvar, de számos korlát, rács, gázlámpaoszlop, közúti és vasúti hidak is innen kerültek ki.

Az Oetl öntöde történetéből világossá válik, hogy a Duna-parti korlát legkorábbi darabjai, amelyek az 1850-es évek végén, legkésőbb a hatvanas évek elején már megvoltak, nem származhattak még tőlük. Különösképp, hogy a korlát első darabjait a DDSG üzemében tevékenykedő Schlick Ignác öntötte, aki 1860-at követően önállósodott. 1865 után kiadott mintakönyvében nem szerepel a rakpartokon alkalmazott korláttípus, azonban a DDSG területének bejárata előtti, valamint a Szentháromság-émlékmű körüli típus, továbbá a korlátot megszakító kandeláberek már megjelennek (25). (7., 8. kép) Kérdéses, hogy a jogokat valószínűsíthetően birtokló Schlick Ignáctól miként kerültek át az Oetl-öntödéhez. Mivel mindkét öntödei vállalkozás anyaga igen töredékesen maradt fent, erre nem kaphatunk választ, az azonban a fennmaradt darabok, valamint Oetl Antal mintakönyve alapján biztos, hogy 1886 körül már az utóbbi öntöde gyártotta a korláttípust és a kandelábert is (26). (9., 14. kép)

(25) Schlick Ignác Vasöntödéjének mintalapjai: 2. tábla 18.; 20; 21. sz. minták; továbbá 12. tábla 120. minta. Országos Műszaki Múzeum Öntödei Múzeuma R. 176.

(26) Oetl Antal-féle Vasöntöde és Gépgyár Mintalapjai, Országos Műszaki Múzeum Öntödei Múzeuma, R. 233.



9. kép. Neogótikus vaskorlátok, köztük a rakparton is alkalmazott típus (7. sz.), az Oeti-öntőde mintalapján (forrás: Oeti Antal-féle Vasöntőde és Gépgyár Mintalapjai, Budapest, [1886 k.]; Öntődei Múzeum 2002-4326 / R 233)

6. A korlát és a pesti rakpart

A DDSG telepének megépültét követően továbbra is sürgető maradt a teljes pesti és budai folyópart árvízvédelmének megoldása. Még az építkezéssel egy időben, 1856-tól 1861-ig északi irányban 374 méter hosszúságban meghosszabbították a rakpartot a Zoltán utca vonaláig (5. kép), déli irányba pedig 1864-től három éven át készült a rakpart a Petőfi térig további 664 méteren (27). (6., 10. kép) A meghosszabbított szakaszokon a felső rakpart szélére a Lánchíd hídfőben alkalmazott öntöttvas korlát és annak kandeláberei kerültek. A kortárs kritikus azt vetette ellene, hogy „*túlságosan magas*” és hogy „*a parton sétáló csak mintegy kalitkából élvezheti a szép kilátást a Duna túlpartjára.*” (28) A munkákat Reitter Ferenc, mint az Országos Építészeti Igazgatóság főmérnöke irányította (29), a végleges terveket pedig Hieronymi Károly (1836–1911) készítette (30). Előbbi többek között a rakpartok építésében való közreműködése miatt 1865-ben tagjává választotta a Magyar Tudományos Akadémia (31).

(27) Kolundzsija, 7.

(28) [n.n.]: A felső dunaparti új ház-sor Pesten. *Vasárnapi Ujság* 11. évf. (1864) 49. sz. 529.

(29) Sisa József: A pesti Aldunasor (a későbbi Duna-korzó) egykori épületegyüttese. *Ars Hungarica* 17. évf. (1989) 157.

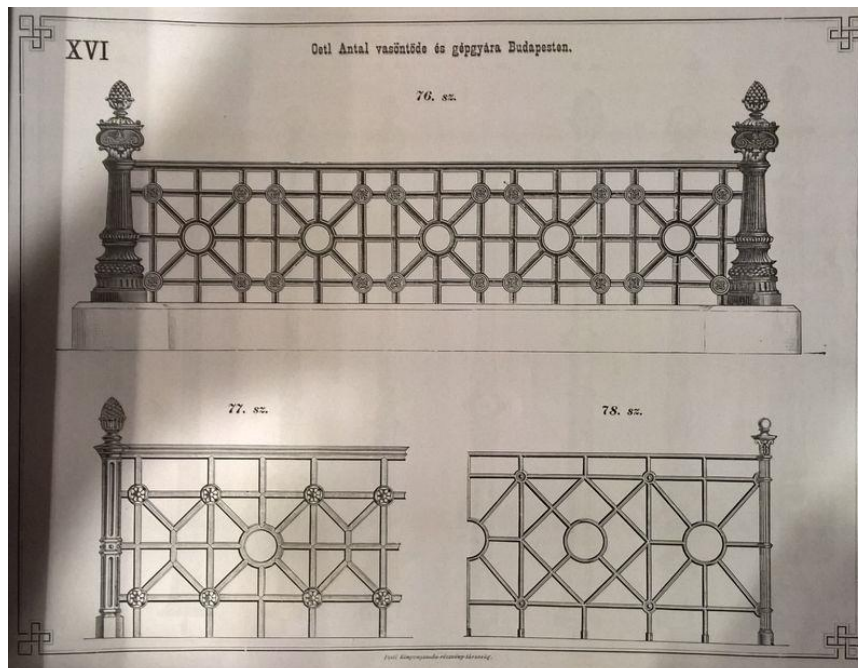
(30) Preisich: Városépítés II., 59.

(31) Déry, 65.



10. kép. A rakpart a Lánchíd hídfőtől délre, az eredeti neogótikus öntöttvas korláttal, 1891 előtt, Klösz György fotója (forrás: Fortepan - Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.05.078, k.sz.: 82133)

A rakpartépítések az 1870. évi X. törvény (32) nyomán vettek nagyobb lendületet. A Fővárosi Közmunkák Tanácsát is létrehozó jogszabály 24 millió forintnyi kölcsönt biztosított a pest-budai közmunkák megvalósítására, ezek között is elsősorban a rakpartok mielőbbi kiépítésére.



11. kép. Az Ybl Miklós féle öntöttvas korlát (76. sz. minta) az Oetl-öntőde mintalapjai közt (forrás: Oetl Antal-féle Vasöntőde és Gépgyár Mintalapjai, Budapest, [1886 k.]; Öntődei Múzeum 2002-4326 / R 233)

1871-ben fokozott ütemben indult el az építkezés, amelyet 1875 végéig be is fejeztek. Budán az ekkor épülő Margit hídtól déli irányba, a Rudas fürdőig épült ki a rakpart. Tetején azonban nem a neogótikus típus, hanem egy Ybl Miklós által tervezett

(32) „...a Duna-folyamnak a főváros mellett szabályozásáról s a forgalom és közlekedés érdekében Buda-Pesten létesítendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és e közmunkák végrehajtási közegeiről”

hellenizáló neoreneszánsz korlát kapott helyet (33). Csakúgy, mint a Pesten a Petőfi tértől délre épülő rakpart Fővármház épülete körüli részein. Ide nem csak korlát, hanem szintén az építész által tervezett egyedi kandeláberek is kerültek (34). (11., 12. kép) Északi irányban a Zoltán utcától a Margit hídig kétszintes rendszerben folytatódott az építkezés, a neogótikus korlát meghosszabbításával, ami ekkor a Petőfi tértől a Margit hídig ért (35).



12. kép. Az Ybl Miklós féle öntöttvas korlát és a szintén általa tervezett díszkandeláber a Fővám tértől északra 1903, Schoch Frigyes fotója (forrás: Fortepan, k.sz.: 27680)

Azonban nem csak a felsőrakparti támfal tetejére került belőle. A Vigadó előtti tér közepén található zöldterületet is ezzel a típussal kerítették be – ez máig fennáll –, valamint a belvárosi plébániatemplom előtt 1863-ban felállított neogótikus stílusú Szűz Mária-oszlopot – Prokopp Jánosné síremlékéhez hasonló elrendezésben – is a tárgyalt korláttípus egy némileg módosított verziójával kerítették el (36). (13. kép)

Építészettörténeti szempontból figyelemreméltó, hogy az 1860-as és 70-es években, tehát a neoreneszánsz stílus hegemonnak nevezhető időszakában a pesti rakparton mégis egy neogótikus stílusú öntöttvas korlát kiépítésére került sor. Valószínűleg a rakpart egységes képének megtartása érdekében történt mindez. A korszellemre azonban jellemzőbb, hogy mind Budán, mind pedig Pesten, a Fővármház előtti szakaszon

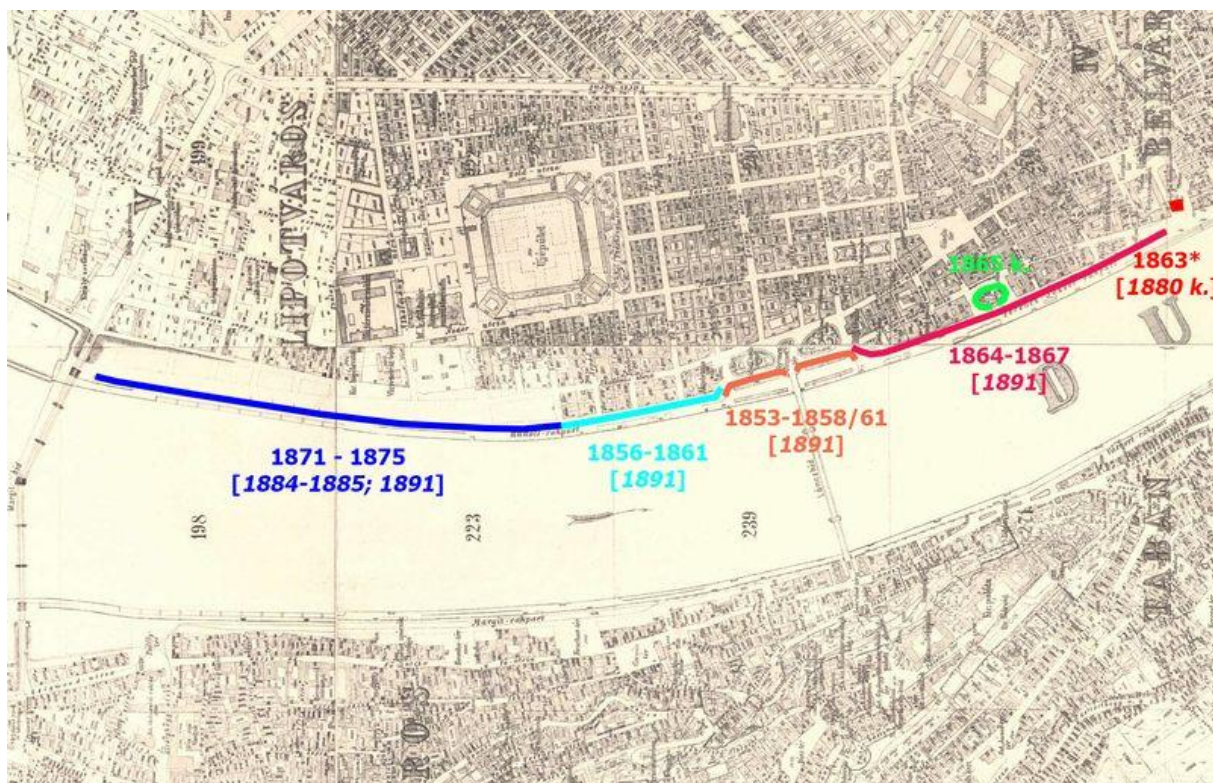
(33) A korlátot Ybl Ervin az akkor a Szépművészeti Múzeumban található két tervlapra hivatkozva Ybl Miklós 1873-as alkotásaként írja le. Ybl Ervin: Ybl Miklós, Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, Budapest, 1956., 49.; 93. kép.

(34) A kandeláberek megvalósult formájával nagyfokú rokonságot mutató tervlapok maradtak fenn Ybl Miklós szignójával. Ybl Miklós építész 1814–1891 (szerk.: Kemény Mária, Farbaky Péter) Hild-Ybl Alapítvány, Budapest, 1991. Kat. 89.

(35) Kolundzsija, 8.

(36) Déry: Belváros – Lipótváros, 185.

az Ybl Miklós által tervezett, neoreneszánsz stílusához jobban illeszkedő korláttal épültek ki a rakpartok.



13. kép. A neogótikus öntöttvas korlát kiépítési szakasza, az építés és a bontás éveivel (kapcsos zárójelben, dőlt betűvel) (forrás: alaptérkép – BFL XV.16.e.251 024, Budapest topográfia térképsorozata, 1882; jelölés a szerző részéről)

8. A rakpartok átépítése

1876-ban óriási árhullám vonult le a Dunán. A frissen átadott rakpartok a belterületeket megóvták a nagyobb károktól, azonban nyilvánvalóvá vált, hogy a rakpartépítést folytatni kell, valamint hogy a megcélzott mérvadó magasság (+8,58 méter) hosszú távon elégtelen lesz. Ezért az árvíz levonulását követően megemelték a felsőrakpartokat (+9,21 méterre) (37). A korlátot vélhetően ekkor szedték szét először és cserélték ki sérült elemeit.

A rakpart következő átépítésére a Tömő (ma Kossuth Lajos) tér előtti szakaszon került sor, mivel ott 1885-től kezdődően az új állandó Országház épült. Steindl Imre nyertes terve az épület folyó felőli homlokzatát a pályázati kiírásban lehetővé tett módon, egészen a felső rakparti támfal szélére helyezte, így magát a támfalat is át kellett építeni, hogy az a főhomlokzat nézetében az Országház építészeti képének egészéhez csatlakozzon. Ezért a Parlament tervezett homlokzatának megfelelően és még azon túl is, több száz méteres szakaszon elbontották és átépítették, megmagasították a rakparti támfalat, amely 1887 novemberére készült el (38). Bár a terület egészen 1902-ig az Országház építkezésének felvonulási területként használták, a korabeli felvételek alapján kijelenthető, hogy a korlát az 1890-es évek elején már ismét a helyén volt. Steindl Imre 1902-ben bekövetkezett haláláig az építkezés és a környezetrendezés minden apró részletére ügyelt. Mivel a korlát eleve neogótikus stílusú volt, nem volt szükséges új típust terveznie a szintén neogótikus Országház mellé.

(37) Kolundzsija, 8. A mérvadó magasságot a Duna 1834-ben meghatározott kisvízszintjéhez képest kell érteni, mely adat a rakpartok építésekor, átépítésekor és napjainkban is azonos mérce szerint használatos.

(38) Építő Ipar 1888. augusztus 5., 345.



14. kép. A rakparton is alkalmazott kandeláber (14. sz.) az Oetl-öntőde mintalapján (forrás: Oetl Antal-féle Vasöntőde és Gépgyár Mintalapjai, Budapest, [1886 k.]; Öntődei Múzeum 2002-4326 / R 233)

Mielőtt a Parlament épületét átadták volna, a mérvadó védekezési szintet 1891-ben ismét megemelte a város, ezúttal további 70 centiméterrel (+10,00 méterre) (39). Ezt a magasságot azonban a város ekkor már nem tudta a felső rakpartok további feltöltésével elérni, hiszen ez vagy az egy-két évtizeddel korábban kiépült parti házsorok aránytalan „betemetését” vonta volna maga után, vagy a parthoz legközelebbi közterek részsűs kiképzését. A választott megoldás vezetett a neogótikus korlát legtöbb szakaszának eltűnéséhez: tömör mészkőmellvéddel és egy azon ülő kisebb, öntöttvas tobozos korlát alkalmazásával oldották meg a helyzetet. A mellvéddel sikerült elérni a mérvadó szintet, az alacsonyabb korlát pedig továbbra is biztosította a leesés elleni védelmet. Ekkor tűnt el tehát a Petőfi tértől a Kossuth tér déli feléig, valamint a Kossuth tér északi felétől a Margit hídig érő korlátszakasz. A Parlament melletti részekben csak azért maradhatott meg, mivel az Országház építése miatt itt már eleve megemelt szinttel épült újjá a támfal, tetején egy valószínűleg teljesen újragyártott korláttal.

(39) Kolundzsija, 8.



15. kép - A korlát a Földalatti Vasút városligeti rámpája mellett, 1954, ismeretlen felvétele (forrás: Fortepan, k.sz.: 596)

Így tehát már csak itt, valamint a Vigadó előtti vendéglátóhelyet és kertjét keretezve – függetlenül a rakparttól – továbbá a Ferenc József (ma Széchenyi) téren, az alsó rakparti lehajtók mellett maradt meg a korlát. Ez utóbbit az 1930-as évek végén jórészt felszámolták, amikor a Lánchíd pesti hídfőjében a villamos és autóforgalom modern vonalvezetésű aluljárót kapott (40). Az Akadémia előtt meghagyott rövid szakasz maradványait pedig a második világháború utáni térrendezéskor tüntették el (41). Az Eskü (ma Március 15.) téren állt Szentháromság-emlékművet övező darabok pedig korábban, a szobor 1880 körüli eltávolításakor tűntek el.

A körülbelül 1300 méter hosszúságú korlátelelemek további sorsa nem ismert. Annyi bizonyos, hogy az 1896-ban átadott Földalatti Vasút építésekor is használták ezt a típust. A földalatti a Hősök terét követően jött fel a felszínre a Városligeti-tó partjával párhuzamosan. Az alagútból a felszínre vezető rámpás részt ilyen korlátelemekkel határolták. (15. kép)

A városi legendák szerint a pesti Országház építésének idején, 1889-ben szerzett meg Vác az elbontott korlátból egy jelentős szakaszt, ami az ekkor kiépülő váci Duna-korzóra került (42). (16. kép) Az Országház építése miatt a Zoltán utca és a Markó utca torkolatai közt nagyjából 550 méter hosszon bonthatták el a korlátot, míg a váci korzón jelenleg is megtalálható korlát hossza megközelítően 500 méter. Tehát valóban elképzelhető, hogy az eredeti korlát egyes darabjai Vácra kerültek, ezt a kérdést azonban további kutatás tisztázhatná minden kétséget kizáróan

Ezen kívül ezt a típusú korlátot használták Kolozsváron, a Belvárost és Hídelvét összekötő, 1889-ben megépített Szamos-híd hídfőiben is (43). (17. kép) Nem tudható, hogy az ekkor még működő Oetl öntöde szállította-e le ezeket, vagy mindkét helyszínen a bontott anyagból vásároltak-e (44). Annyi azonban bizonyos, hogy az Oetl öntöde által kiadott mintakönyvben, mint rendelhető darab szerepel (45).

(40) 801. Magyar Világhíradó (1939. június) – A lánchídi gyorsforgalmi aluljáró megnyitása. Filmhíradók Online. <<http://filmhíradokonline.hu/watch.php?id=3349>> [megtekintve: 2015. december. 20.]

(41) A korlát maradványai láthatóak a második világháború után a térről készült fotókon. Például: Háborús romok Budapesten, ismeretlen felvétele. Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, Budapest-képtár, képzonosító: 080992.

(42) Szávoszt-Vass Dániel: A Váci Korzó egykor és most. *Dunai szigetek* blog <<http://dunaiszigetek.blogspot.hu/2011/06/vaci-korzo-egykor-es-most.html>> [megtekintve: 2015. június 30.]

(43) Egyed Ákos: *A korszerűsödő és hagyományörző Erdély – II. köt.* Pallas-Akadémia, Csíkszereda 1997. 81.

(44) Mára egyik helyen sem maradt fenn, a Földalatti rámpáját szegélyező korlátelemekből néhány méternyi a Földalatti Vasúti Múzeumba került a vonal meghosszabbításakor, 1975-ben.

(45) Oetl Antal-féle Vasöntöde és Gépgyártó Műintézet, Országos Műszaki Múzeum Öntödei Múzeuma, R. 233., IIIA. tábla 7. sz. minta. (9. kép)



16. kép - A korlát a Váci Duna-parton, 1900 körül (képeslap a szerző gyűjtéséből)



17. kép - A korlát Kolozsváron a Szamos-híd melletti támfal tetején, 1910 körül (képeslap a szerző saját gyűjtéséből)

9. A korlát további sorsa

A rakpartok nagyarányú felújításáról a védmű-rendszer 1914-es fővárosi átvétele (46) utáni időszakból van csak tudomásunk, azonban ekkor az addigra néhol erősen megkopott kváderkövek felújításáról esik szó a vonatkozó dokumentumokban (47).

1944–45-ben az addig még megmaradt szakaszok is megsérültek. A rakpartok tetejét díszítő többfajta öntöttvas korlátot a háborút követően ott, ahol a mésző mellvéd megléte ezt lehetővé tette, eltávolították. A Kossuth téren azonban ennek hiányában maradnia kellett. A sérülések mértékéről és helyéről nincsenek pontos információk, de a Markó utca magasságában levő alsó rakpartra vezető rámpától számítottan tíz-tizenöt méteres szakaszon hiányzik a neogótikus korlát és helyén – másodlagos elhelyezésben – a tobozdíszes korlát egyik variációja kapott helyet.

Az Országgyűléstől délre található korlátot – az épület melletti rövid szakasz kivételével – 1945-öt követően a Kossuth tér – Batthyány tér között – a felrobbantott Duna-hidak gyors pótlására – épített Kossuth híd hídfője miatt el kellett bontani. Később a kelet-nyugati metróvonal építési területként szolgált a tér érintett része, egészen az 1970-es évek legelejéig. A tér e részének rendezése 1973-ban készült el, így a korlátot is ekkor építették vissza ezen a szakaszon, az azonban nem ismert, hogy meglevő, vagy újraöntött elemek felhasználásával, esetleg a Földalatti Vasút ekkoriban felszámolt rámpája mellől elbontott szakaszokból pótolták-e ki ezt a részt.

A korlát a budapesti rakpart részeként 2011 óta műemléki védettség alatt áll (48) 2013–14 folyamán teljesen elbontották, majd szakszerűtlenül, egyes elemeit összekeverve, visszaépítették. Ennek következtében ismételt, immáron teljes körű felújításra került sor 2015-ben, melynek eredményeképp a már csak csonk formájában fennmaradt kandeláberek is újragyártották, így ha csak rövid szakaszon, de újra eredeti képét mutatja az egykor a pesti rakpart képét meghatározó neogótikus öntöttvas korlát.

Felhasznált irodalom

Bencze Géza: *Az Oetl-féle vasöntöde története*. (Öntödei Múzeumi Füzetek 9.) Országos Műszaki Múzeum Öntödei Múzeuma, Budapest 2002.

Déry Attila: *Pest története és művészete (Budapest építészeti topográfia 1.)* TERC Kiadó, Budapest, 2005.

Déry Attila: *Belváros – Lipótváros – V. kerület (Budapest építészeti topográfia 2.)* TERC Kiadó, Budapest 2005.

Egyed Ákos: *A korszerűsödő és hagyományőrző Erdély – II. köt.* Pallas-Akadémia, Csíkszereda 1997.

Feszl Frigyes – *Az építészet mesterei* (szerk.: Gerle János) Holnap Kiadó, Budapest 2004.

Jász Borbála: Linzbauer István (1838–1880) császári és királyi építész életműve. In: *Építőművészek – Ybl és Lechner korában*. TERC Kiadó, Budapest 2015. 38–63.

Kolundzsija Gábor: *A rakodópart kövei*. Budapest 30. évf. (2007) 6. sz. 7–10.

Komárik Dénes: *Feszl Frigyes (1821–1884)* Akadémiai Kiadó, Budapest 1993.

Preisich Gábor: *Budapest városépítésének története I.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1960.

(46) A rakpartok az 1870. évi X. törvény miatt bonyolult tulajdonjogi viszonyokkal rendelkeztek állam és főváros között, ami hosszas jogvitákra, így például a keletkező bevételekből való részesedés vitatására vezetett a két fél között. A helyzetet a Földművelésügyi Miniszter javaslatára rendezték az 1910-es évek közepe táján.

(47) Budapest Főváros Levéltára, Budapest Főváros Tanácsa irata IV.1407.b VII. ügyosztály, 1874 – 652. kcs. 204. doboz, tartalma alapján; C. 122 256/1914-II. költségvetés tételei.

(48) 53/2011 (VIII. 25.) sz. NEFMI rendelet 13. §.

Preisich Gábor: *Budapest városépítésének története II.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1964.

Prokopp Gyula: Prokopp János. *Építés- Építészettudomány* 13. évf. (1983) 1–2. sz. 154–155.

Prokopp Mária: Az esztergomi reál-tanoda épülete (1853): Hild József és Prokopp János ismeretlen műve. *Ars Hungarica* 22. évf. (1994) 1. sz. 112–117.

Prokopp Mária: *Prokopp János (1825–1894) – Esztergom megye és város első mérnöke.* Esztergom, 1994.

Sisa József: A pesti Aldunator (a későbbi Duna-korzó) egykori épületegyüttese. *Ars Hungarica* 17. évf. (1989) 157–167.

Szávoszt-Vass Dániel: A Váci Korzó egykor és most. *Dunai szigetek* blog
<<http://dunaiszigetek.blogspot.hu/2011/06/vaci-korzo-egykor-es-most.html>>
[megtekintve: 2015. december 4.]

Ybl Ervin: *Ybl Miklós*, Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, Budapest, 1956.

Ybl Miklós építész 1814 – 1891 (A Hild-Ybl Alapítvány kiállítása a Budapesti Történeti Múzeumban, 1991 december – 1992 március) (szerk.: Kemény Mária, Farbaky Péter), Hild-Ybl Alapítvány, Budapest, 1991.

[n.n.]: Egy kis sárkánytörténet. Kiscelli Múzeum weboldala
<http://kiscellimuzeum.hu/kiscelli_sarkany> [megtekintve: 2015. december 4.]

[n.n.]: A felső dunaparti új ház-sor Pesten. *Vasárnapi Ujság* 11. évf. (1864) 49. sz. 529.

[n.n.]: Pesti dunai rakodópart. *Vasárnapi Ujság* 2. évf. (1855) 18. sz. 140–141.

[n.n.]: Schlick-saga. <http://hklszaklap.hu/web-hkl/index.php?option=com_content&id=144> [megtekintve: 2015. december 4.]