

A budapesti rakpartok rövid története

Talán túlzás nélkül állíthatjuk, hogy a Duna-parton ringott Budapest bölcsője, ugyanis a földrajzi elhelyezkedés folytán már az őskortól lakott mindkét partja: a nyugati utazók innen tudnak Dunáról letérve Kelet felé kényelmesen, a hegyek völgyeiben utazni. Három átkelőhely is kialakult a mai Budapest területén: a mai Árpád-híd helyén, a Margit-híd és az Erzsébet-híd helyén. Az átkelési pontok miatt is jöttek létre települések a folyó mindkét partján; i.e. 13-tól Pannónia határát jelentette a folyó. Így Buda (és főleg az óbudai Aquincum) a római birodalom része volt, de a mai Pest alapja is római eredetű: ez volt az átkelő erődítménye, Contra Aquincum, a mai Márc. 15-e tér helyén.

Maga a Duna-part egészen a 19. századig nem volt kiépítve, és kikötőket, hídfőket, révállomásokat összekötő sávnak, védelmi területnek, rakodóterületeknek számított.

A rakpartok története tehát elválaszthatatlan a folyószabályozástól-árvízvédelemtől, hídépítéstől és más infrastukturális fejlesztéstől (csatornázás és vízellátás-közegészségügy, közlekedés), városgazdálkodástól (közvagyon növelése fővárosi tulajdonú telkek létesítésével a Duna rovására, pl. a komplett BME campusz Lágymányoson).

A honfoglalás idejétől kezdve a Duna menti települések jelentősége megnőtt, fejedelmi és más vezetői, királyi rezidenciális város volt Buda és szálláshely, királyi erdő, lólegelő stb. a többi dunaparti település. Ez volt az ország legjobban megközelíthető helye Esztergommal és Székesfehérvárral együtt, a Duna pedig a kereskedelem tengelye. Nemcsak Budát, de Pestet is városfalakkal vették (a tatárjárás után újra) körül; a Duna mentén viszont nincs régészeti nyoma falnak. A középkori metszetek és régészeti térképrekonstrukciók alapján a Váralja (Buda külvárosa) utcái és házai közvetlenül a Dunához futottak, de városfala a mai Bem téren indult a Kakas kapu toronytól. A vár és a Duna közti erődítést is láthatjuk a metszeteken: nagyjából a mai Várkertbazár helyén húzódott egy, Magyar Károly régész szerint Zsigmond uralkodása (1387–1437) alatt kiépült, Dunához lenyúló, hatalmas, udvarszerű ún. Keleti falsoros. A csaknem négyzet alaprajzú védmű délkeleti sarkához a középkor legvégén vagy a török kor legelején hatalmas kerek bástyát, Vízi-rondellát építettek.

A 16. század közepén ugyan átépítették a pesti városfalat és a Duna felől ekkor készült először palánk, de ennek esélye sem volt a török hódítás ellen. A viszonylagos fejlettségből Buda-Pest történetének egyik mélypontjába zuhant a 17. század végén, gyakorlatilag az ostrom eltörölte az addigi városokat. Ugyan az 1720-as évektől fejlődnek, de a jellegük nem lett fővárosias: Buda német „tisztviselőtelep”, Pest pedig falusias és mezőgazdasági jellegű, a Duna-parton a 18. század végére malmok szaporodnak el. Több komoly árvíz is volt, és csak 1799 után kezdték meg a védtöltések építését Pesten: északról a Váci úti, délről a Soroksári úti gát védte a várost. Budán nem létesültek hasonlóak. Ártérként tehát nagyrészt a középkor óta változatlanul természetes vízpartokat mosott a víz, komolyabb építmények nélkül.

A 19. század elején Budán nagy volt az élet a Tabánban és a Bomba téren (ma Batthyányi tér), a kikötő forgalmas, de még mindig nem nagyvárosias a gazdag polgársága ellenére. Hild József apja, János lesz az aki ezen változtat: 1808-ban királyi jóvá hagyásban részesítik Pest városszépítési tervét, amely az ugyanabban az évben megalakuló, József nádor elnökölte Szépítési Bizottmány „kottája” lesz. E szerint a Duna partját a hajóhídtól a ferencvárosi Molnár-tóig kőkockákkal kell burkolni, a parton húzódó rossz utat a mai Vigadó és a Szabadság-híd között kő korláttal, gyalogjáróval kell ellátni, a Duna-parton pedig egyenes vonalú házsort kell építeni. Ennek a napóleoni háború alatti kereskedelmi fellendülés nagyon is kedvezett, így a szépítési tervnek megfelelően alig egy évtized alatt, 1811 és 1822 között kiépül a mai Apáczai Csere utca, korabeli nevén az Alduna sor keleti házsora.

1838-ban fontos fordulat változtatja meg egész Pest életét, ami addig is nagy bajokat okozott, de ez az árvíz, amely először éri el a nagyközönség ingerküszöbét. Elmosta a nem tartós anyagból készült házakat, és hát Pest épületállományának többsége ilyen volt. A város négy év alatt tkp. talpra állt, és először lett szabályzata, az Építési Rendszabás, amelyben anyaghasználatra, falvastagságra stb. is kitértek, de főként előírták, hogy az árvízszint fölött kell lennie a házak földszintjének.

A legnagyobb magyar, aki sokat tett a gőzhajózás és a csatornák ügyében, természetesen a pesti Duna-szakaszra is gondolt. Széchenyi István mint választott pesti polgár volt az aki kidolgozza a város hivatalos előterjesztését az árvízvédelem teendőire. Vitatta a kormányzati álláspontot, hogy az egész belvárost fel kell tölteni az árvízi szintre, és inkább védőgátakat javasolt az északi és déli országúti kapcsolódási pontoknál. Na meg a Márc. 15-téri belvárosi templomtól 600 öl hosszan kőpart építését. Ezzel nem csak a Budapest nevet köszönhetjük neki, hanem a rakpartok mai formájának első gondolatát is, meg az is az ő érdeme volt, hogy a Parlament a vízparton, a Duna koronájaként épüljön meg.

A tényleges rakpartépítés végül magáncég kezdeményezésére, szükségből kezdődött el: A Duna Gőzhajózási Társaság épített saját hajói számára a Lánchíd pesti hídfője két oldalán 345-345 méteres kőpartot 1853-tól 1859-ig. A városegyesítés és az igazi robbanásszerű fejlődés ugyan még kicsit odébb van, de azért az élet nem állhatott meg a szabadságharc utáni megtorlás, a Bach-korszak idején sem: Pest város a DGT által megkezdett munkát végül 1859-től 1866-ig továbbépíti északra a mai Zoltán és Garibaldi utcáig, és délre a görög ortodox templomig. Ez a déli rakpart emeletesre volt kiépítve: alul rakodtak ki a hajók, felül az átrakodás történt (a Fővám téri vásárcsarnoknál ezt ma is meg lehet figyelni, még vonatós kapcsolatot is kiépítettek az alsó rakpart és a pincék között).

Nemcsak a város mérnökei és kereskedői sürgették a rendezést: az elnyomás alatt, a magyar gyász fekete ruhás polgárai az 1860-as években honfiúi kötelességnek érezték a nemzethez méltó főváros megalkotásának eszméjét. „Jó falusi emberek most egész nap csoportonként állnak és hangosan mondják el észrevételeiket egy-egy közintézet vagy kitűnőbb épület előtt” – írta a Fővárosi Lapok 1865-ben; 1868-ban így foglalta össze Pest gyönyörűségeiből című cikkben az utcán való tartózkodás tapasztalatait: „A Duna-part pedig valódi pizsokfészek, hová az idegeneket ma már röstelljük vezetni.” (még több idézet [itt](#))

A városvezetés is cselekedett, kormányzati ellenszélben, inkább a polgárok és főleg a buksza ítélete szerint: 1861 szeptemberében Reitter Ferenc, a nagynevű vízmérnök javaslatot tett a Pest városi tanácsnak a Duna medrének szűkítésére és ennek során a mai Széchenyi tér déli oldala és a görög ortodox templom között a part feltöltésére. Reitter részletes költségvetése szerint a munka roppant összeget igényel, de a feltöltött területeken nyerhető telkek értéke így is haszonnal jár majd. Az anyagi gondokkal küzdő városvezetés elfogadta a javaslatot, és vállalta, hogy a telkek közül egyet az itt felépítendő Nemzeti Színház számára ad át. Persze minden nagy horderejű döntésnek vannak ellenzői, ennek is voltak, főleg azok a raktárosok, kereskedők, akik így elvesztették a közvetlen kapcsolatot a folyóval, de a börtönben ülő félvak Táncsicsnak nem ez volt a baja vele. „Fővárosunk” című röpiratában a Duna-sor kapcsán élesen támadta a városi tanácsot. Szerinte az lett volna a helyes, hogy itt parkot és levegőző helyet biztosítanak a porban fuldokló pestieknek, de ehelyett telekspekulációkba bocsátkoztak. Nem, hallgattak rá, 1865-ben megindultak az építési munkálatok és a kor legmodernebb technikájának bevetésével a terület feltöltése és a faragott kőből épített partfalak létesítése néhány éven belül be is fejeződött. A régi Dunasor híres klasszicista házsora és közepén a Vigadó így egy sarokkal beljebb került a folyótól; a feltöltött területet parcellázták és az 1870-es évekre neoreneszánsz épületekkel beépítették; később többségüket szállodává alakították – előttük alakult ki Pest legnevezetesebb sétálóhelye, a Dunakorzó.

Reitter Ferenc neve Budapest életében olyan fontos, mint Széchenyié, és nem is áttallott a legnagyobb magyartól gondolatokat átvenni: Reitterre ma már leginkább a körcsatorna terve miatt emlékszünk, pedig eredetileg ez Széchenyi ötlete volt. Ez azonban csak az

egyik eleme volt a tervnek, ami a város és környékének árvízvédelmét szándékozott megoldani. Sajnos a nagy része papíron maradt. De Reitter írt egy emlékiratot is 1869 decemberében, amely alapul szolgált Andrássy Gyula nevéhez kötődő városfejlesztési programhoz, az egyesített, millenniumi Budapest programjához.

Ahhoz hogy a célt elérjék biztosítani kellett az anyagi eszközöket és egy végrehajtó intézményt, ez a Fővárosi Közmunkák Tanácsa volt. Ennek legfőbb feladata a város központi, főleg infrastrukturális fejlesztése, a fővárosi-állami tulajdonba került ingatlanok kezelése volt. A Duna szabályozása volt a legsürgősebb beruházás, megvalósulása volt az előfeltétele minden továbbiak.

Még az egyesítés előtt elkezdték tehát a munkát: a checklistet külön-külön, az országgyűlésre benyújtva kellett intézni ez alól folyamatszabályozás sem volt kivétel. Vadas Ferenc, a szabályozásról és a rakpartépítésről szóló tanulmányában így ír róla: a miniszteri előterjesztés 1870 novemberében került a parlament elé, más nagy beruházásokat is figyelembe véve: a Margit-híd, a pesti és budai pályaudvarokat összekötő vasút híd, a Fővám téri (ma Szabadság) híd helyét is belevették. Három kikötővel is számolt: az újpesti és a soroksári Duna-ágban és a vasúti híd két oldalán, a Kopaszi-zátonynál. Az egész fővárosi Duna-szakaszra készítettek tervet majd a kivitelezést még 1871-ben megkezdték, és 1876–77 fordulóján fejezték be. 1872-ben módosították a terveken és a két Duna-ágot végül egyenlő szélesre vették, a soroksári ágot pedig nem a torkolatánál zárták el, hanem jóval beljebb. A változtatás következtében módosult a Margit-sziget mérete és alakja, továbbá a szabályozás vonala is; így lett szimmetrikus a megtoldott szigetcsúcsra. A partművek a folyómeder kevésbé mély részein épültek. A megtakarítást a rakpartépítésbe csoportosították át, amit így igényesebb formában lehetett megvalósítani. Nem kinagyolt, hanem faragott követ használtak, Pesten a korábban is alkalmazott fehér követ, Budán a legolcsóbb vörös márványt. Ez viszont olyan többletkiadással járt, hogy helyenként olcsóbb, lépcsőzetes rakpartszakaszokat építettek: a Margitsziget és a Lánchíd közötti szakasz felső részén egymással szemben, valamint Budán, a Rudas fürdő mellett. A többi szakaszon nagyobb hajók kikötésére is alkalmas rakpart épült, az alsó rakparton függőleges partfallal. A felső rakpart támfala egyformán függőleges volt a kétféle szakaszon, és mindenütt kétszintes rakpart épült. A rakpartépítés jóval rövidebb szakaszra terjedt ki, mint a folyamatszabályozás. Nem sokkal a Margit-híd vonala fölött kezdődött, és Budán a Rudas fürdőig, Pesten a tervezett alsó híd alatt épülő Fővámházig ért. A felső és az alsó szakaszon párhuzamművek közé szorították a folyót. A legjelentősebb mederszűkítést a Gellért-hegy alatti budai, lágymányosi szakaszon hajtották végre, ahol kisebb tó jött létre a töltés mögött. Ezt sokáig feltöltetlenül hagyták, számítva egy kikötő esetleges létesítésére. (Emögött volt a budapesti Konstantinápoly, az ELTE TTK és IK meg az Infopark helyén bővebben [itt](#) és [itt](#), [korabeli leírások](#), [eredeti terve](#), a [millenniumi kiállításban](#))

A rakpartok megépülésük után betöltötték funkciójukat és kiállták az árvizek próbáját, csak állandó vita tárgya lett a főváros és az állam között, hogy ki a felelős fenntartásukért. A nagy állami rakpartépítést követően, 1879–1881-ben a főváros dél felé meghosszabbította a pesti rakpartot, de már alsó rakpart nélkül, 1880–84-ben egészen a Déli összekötő vasúti hídig. 1898–99-ben megépült a Gellérthegy alatti rakpartszakasz (Budán addig csak térfal volt) és 1909-ben a folytatása, a Műgyetem előtti szakasz, amely egyszerű, rézsús alsó rakpart lett. Ugyanilyen volt a 1900–1903-ban a Margit híd feletti pesti rakpart is. Nagy kikötőt is terveztek, de a Szabadkikötő csak 1912 és 1927 között épült meg, a város akkori közigazgatási határán túl, a Csepel sziget északi részén.

A rakpartok elsődleges funkciója mindig az árvízvédelem volt, de másodlagos, kereskedelmi rendeltetésük kikötési-kirakodási helyek létesítése is volt. Közúti közlekedési szerepük az észak-déli irányú forgalom lebonyolításában nagyra nőtt, szemben a kikötés-kirakodás eljelentéktelenedésével.

A hosszú, vízszintes sávok meghatározzák a városképet is: ahol épületek előtt állnak, ott egyfajta talapzatként vizuális összekötő kapocsként viselkednek; a folyópart térfalszerűvé vált, ami vizuálisan nem csak a felette álló változatos beépítést, de magát Budát és Pestet is némileg egységesítette.

Az első világháború után a Duna két partján a nagyvárosias beépítés a pesti oldalon a Margit-hídtól valamelyest északra, délen a Boráros térnél végződött. A városkép Budapest történetének nagymonográfiája szerint így nézett ki: az Újlipótváros helyén raktárak, malmok, üzemi épületek állottak. A Boráros tértől délre rendezetlen ipari terület volt. A beépítés folyamatosságát a Margit-híd és a Parlament között üres telkek, a Vámháztól (ma Corvinus Egyetem) délre földszintes-egyemeletes épületek szakították meg, előttük a Duna-parton raktárházakkal. A Lánchíd és az Erzsébet-híd között, a Vigadó két oldalán szimmetrikusan helyezkedett el a nagyvárosias hatású szállodasor. Az eredetileg bérháznak készült épületek már az első világháború előtt folyamatosan alakultak át szállodákká. Földszintjükön éttermek, kávéházak létesültek, teraszaik a nyüzsgő életű Duna-korzóra néztek, amelyet a viadukra épített villamos választott el a Dunától.

A budai oldalon észak felől a városias beépítés hézagosan az Újlaki templom vonalában kezdődött, de csak közvetlenül a Margit-híd előtt vált folyamatossá. A Margit-híd és a Lánchíd közötti szakaszon, a rendezetlen Víziváros előtt a három-négyemeletes házak sorát számos alacsony épület szakította meg, a Duna-parti gesztenyefasor mögött azonban – pesti partról nézve – a távoli hegyek előtt csupán a templomok tornyainak sziluettje érvényesült. A szimmetrikusan beépült Clark Ádám tértől délre a Várhegy előtt két épületsor húzódott a Várbazárig és innen az Erzsébet-hídig.

Mögötte még álltak a Tabán apró házai. A Gellérthegy Dunára néző szikláinak kerítés nélkül az úttestig értek. A barlang környéke a hegy déli oldalával együtt rendezetlen volt. A Gellért Szálló építése az első világháború alatt fejeződött be. A városias beépítést délen a Múzeum főépülete zárta le.

A pesti Duna-part Margit-híd és Boráros tér közti szakaszának beépítése a két világháború között csak keveset változott. A Kossuth Lajos tér déli oldalán fekvő tömbnek csak a fele épült be, a Duna felőli rész üresen maradt. 1936-ban sor került az Erzsébet-híd pesti hídfeljárójának rendezésére. A Belvárosi templomhoz tapadó bódékat lebontották, a gyalogjárót lesüllyesztették, a kocsitutat kiszélesítették. A főváros a közlekedés további javítása érdekében a templomnak déli irányba eltolását [javasolta](#) (ez később [mende-mondák](#)nak adott alapot, sőt [könyvet](#) is kiadtak a technikáról, és [vannak épületek](#), amelyeket valóban eltoltak). Ezt a javaslatot a Közmunkatanács nem műemlékvédelmi, hanem műszaki szempontból vetette el.

A budai oldalon a belső Duna-part mögött a legjelentősebb változás a Tabán régi házainak lebontása és területének parkosítása volt.

A városias beépítés a két világháború közötti időben azonban terjeszkedett is: a pesti oldalon észak felé új városrész épült (Újlipótváros), a budai oldalon a Lukács-Császárfürdőkomplexum új épületekkel egészült ki, tőlük északra megkezdődött az újlaki Duna-part beépítése. Az új hidak – a Boráros téri híd és az Óbudai híd – építésével elkészültek a hídfők környékének városrendezési tervei is.

A Boráros téri híd és az Összekötő vasúti híd közötti Duna-parti területet a Közmunkatanács 1940-ben „Nemzeti Stadion” számára jelölte ki azzal a feltétellel, hogy ez a terület a „sportcélok megengedte mértékig” az állandó kiállítás céljára is rendelkezésre álljon.

Az óriási léptékű, bizonyos pontokon a korszaknak megfelelő (Mussolini Rómáját és Hitler Berlinét például vevő) városépítési terveknek aztán csúnya akadálya lett: a második világháború. A pusztítása leírhatatlan volt. A németek felrobbantották Budapest összes Duna-hídját, működésképtelenné váltak a közművek, a városból az ostrom után gyakorlatilag egy romhalmaz maradt. Varga László történész ír az 1945–56 közötti Budapestről, ebben szerepel, hogy az 1941-es népszámlálás szerint Budapesten 30 571 lakóház volt, és bár ez a szám 1945-re csekély mértékben növekedett, mégis a 29 987 sérült lakóház azt jelentette, hogy a főváros majdnem összes épülete megsérült. Március 21-én két dunai pontonhíddal újra összekötötték Budát Pesttel és 1946 januárjában adták át a Parlament déli oldalánál az ideiglenesen megépített Kossuth-hídat. 1956-ig, sőt inkább a hatvanas évekig nem igazán kezdett el magához térni Budapest, csak a lakosság és ezzel együtt a lakásínség nőtt. 1960-ban fogadták el az Általános Rendezési

Tervet, amely előirányozta, hogy Budapest körül előbb-utóbb ki kell alakítani a külföldön már jól ismert alvóvárosokat, ahonnan a dolgozók tömegközlekedéssel 25-30 perc alatt elérhetik munkahelyüket. Az első kelet-nyugati nyomvonalú (a piros) metró ehhez még át is szelte a Dunát, de nem a víz felet, ahogy azt pl. Bécsben teszik, hanem alatta. A rakpart és környezete pedig megkezdte dicstelen útját az egyre dagadó közúttá válás felé, amelyből a mai napig képtelen kivergődni. A rendszerváltás előtt még egy – hasonlóan dicstelen – fontos ügy zajlott a Duna-parton: az évről évre hatalmas tömegeket vonzó Budapesti Nemzetközi Vásár végső helyének megtalálása. A vásár az ötvenes években nőtte ki a Városligetet, és a kormány döntése értelmében 1963-tól a lágymányosi Duna-partra kellett volna költöznie. A területrendezés – jórészt társadalmi munkában – meg is kezdődött, a vásár végül, tízéves késéssel, mégis Kőbányára, az egykori tenyészállatvásár területére települt át.

Nem sokkal a szocializmus hivatalos vége előtt azonban valami felemelő is történt a Duna-parttal, pontosabban a Dunai panorámával: 1987-ben a világörökség része lett, amelyet 2002-ben tovább bővítettek.

Forrás

- Budapest története III. A török kiűzetéstől a márciusi forradalomig. Budapest, 1975.
https://library.hungaricana.hu/hu/view/BFLV_BPT_03/?pg=0&layout=s
- Budapest története V. A forradalmak korától a felszabadulásig. Budapest, 1980. 128–131. old.
https://library.hungaricana.hu/hu/view/BFLV_BPT_05
- Magyar Károly: Várbazár/Várbazár. In: <http://budavar.btk.mta.hu/hu/utcak-terek-epuletek/varbazar-varkert.html>
- Preisich Gábor: Budapest városépítésének története Buda visszavételétől a II. világháború végéig. Budapest, 2004.
- N. Kósa Judit: Várostörténet: 1956 után. In: Budapesti Negyed 20–21. (1998/2–3)
<http://epa.oszk.hu/00000/00003/00016/kosa.htm>
- Tomsics Emőke: Valóság, tervek, ábrándok. Civil vélemények és elképzelések Buda-Pestről az 1860-as években. In: Budapesti Negyed 56. (2007/2)
<http://www.epa.hu/00000/00003/00040/tomsics.html>
- Vadas Ferenc: Duna-szabályozás és rakpartépítés Budapesten. In: Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században - Várostörténeti tanulmányok 7. Budapest-Bécs, 2005. 77–87
https://library.hungaricana.hu/hu/view/BFLV_vt_2005_becs/?pg=79&layout=l
- Varga László: Várostörténet: 1945–1956 In: Budapesti Negyed 20–21. (1998/2–3)
<http://epa.oszk.hu/00000/00003/00016/varga.htm>
- Vörös Károly: A Dunakorzó regénye In: História (1979/01)
<http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/historia/79-01/ch11.html>