



Arrabona Városvédő Egyesület

Duna kapu, Duna bástya, és környezetük bemutatása

Múltja, jelene, jövője...



*„Aki a múltját nem ismeri, illetve nem tiszteli, annak nem, hogy
jövője, jelene sincs...”*

Összefoglaló azoknak, akik szeretik Győrt, ismerik múltját és keresik az abban rejlő nagyszerű lehetőségeket...

Aki városunk múltjában is keresi a megoldást a jelen megoldandó feladataira, ezzel az eljövő jó irányba való terelésére, az helyes úton jár. Győr történelmi jelentőségét nem hisszük, hogy túlzottan hangsúlyozni kellene, azonban engedjék meg néhány gondolat e tárgyban is. Győr városa és vára az akkori ismert világ határain belüli ismertségét és hírnevét annak a világbirodalmak határán álló reneszánsz erődnek köszönhetette, melyből mára fájdalmasan kevés megmutatható emlék maradt.

Ezt az erődöt, melyet korábban páratlan méretűnek és korszerűnek mondtak, az akkor legjelentősebb és legnagyobb szakértőnek számító építészek és hadmérnökök tervezték, illetve az építést személyesen irányították. Győr vára az egész keresztény világ védőpajza volt, Skandináviától Itáliáig naponta hívók ezrei imádkoztak megmaradásáért. Sok évtizeden át tartották e helyről, hogy Európa kapuja, vagy más megfogalmazásban Európa kulcsa és valóban az volt. Amikor városunk világtörténelmi rangra emelkedett, abban döntő szerepe volt a reneszánsz erődnek. Miért ne lehetne e vitathatatlan történelmi tény olyan előnnyé kovácsolni, melyben újra egyedülállóak lennénk a világban?

Ráadásul néhány éven belül Győr világörökségi helyszín lesz, ehhez pedig méltón bemutatott épített örökség is dukál. Kevés olyan magyar város van, mely turisztikai stratégiáját feltárt és bemutatott reneszánsz alapokra építheti, és nem mint egy kirakós játék szétszórt darabjait, hanem valóban egyedülálló módon, egységben.

Szerencsésnek mondhatjuk magunkat, hogy múltunkat nem kell keresgelnünk, nem kell mesterségesen kiagyalt elméleteket gyártanunk, mert amire elődeink idejéből valóban méltán lehetünk büszkék, az itt hever a lábaink alatt, és úgy hívják győri reneszánsz. A Dunakapu tér ugyanis nem tér, hanem egy tetejében megcsonkolt, alsó kétharmadában törmelékkel betemetett reneszánsz szögleterőd, annak valamennyi eredeti épített tartozékával. Nem annak a szomorú látványnak kell hinnünk, amit a jelenlegi állapot mutat, hanem a sok éves kutatás eredményének, mely igazolja, hogy valóban páratlan és csak Győrnek adatott kincsen taposunk. Ezt szent kötelességünk feltárni, kipótolni, és bemutatni úgy, hogy méltó funkciókkal felruházva valódi értékét képviselje városunknak.

Ez volna az igazán helyes cselekedet, mert valódi alapokon nyugszik, bátran építhetünk rá, és most javarészt eltemetett Duna bástya és kapu annyira egyedi, hogy megmutatásának már tervbe vétele is szenzáció.

Bátran állítjuk, a világban valóban páratlan látvány lehet a feltárt és helyreállított Duna bástya, Duna kapu Kastély bástya, Sforza félbástya, Bécsi kapu és Virágpiac által határolt belváros-szakasz. Mivel nemcsak a látvány egyedi, történelmi, igaz és hiteles, hiteles a történelmi hangulat is, ezzel a ténylegesen vonzó turisztikai élmény. Ha mindehhez hozzávesszük a Duna bástya és a hozzá kapcsolódó tér, épület és építmény újraélesztésével együttes hasznos funkciókkal való felruházást, valamint a dunai alsó rakpart új életre keltését annak kiszélesítésével és személyforgalmi turisztikai kikötő megalapításával, elmondhatjuk, méltóvá váltunk őseink szelleméhez, és maradandót, nem csak épületet, hanem igaz magyar szellemet is hagyunk utódainkra.

Építsük fel együtt maradékaiból a Duna bástyát és kaput, teremtsünk piac és közösségi teret, alkossuk újjá az elbontott házsört, teremtsük meg az új alsó rakpartot és kikötőt!

Ne riválist, ellenlábast lássunk egymásban, hanem a szövetségest, mert biztosak vagyunk abban, aki a bemutatott tanulmányt elolvassa mindezek megvalósításában szövetséges, és a sikerekben együtt osztozó büszke polgártársunk lesz.

Sokan gondolják városszerte, hogy az Arrabona Városvédő Egyesület maradi, változtatni semmin nem tudó vagy akaró maradi laikusok gyülekezete, akik nem tesznek mást, mint kósza ötleteikkel bombázzák a város döntéshozóit. Azok, akik valóban ismernek minket tudják, hogy egyesületünk soha nem kért támogatást, mindig csak adott. Legyen példa erre a Teleki utcai bástya helyreállítás, a Városház dísztermébe a kép visszahelyezés, a Magyar Életfa, a Nemzeti Kegyeleti Emlékpark kialakítása, meghatározó közreműködés a Világháborús Emlékmű felújításában, emlékkereszt állítás az egyetem jogi tanszéke elé, a Pápa szobor makettjének elkészítése, vagy sokszínű, hagyományteremtő kulturális események és megemlékezések megtartása.

Nem tagadjuk, nemzeti érzelmű, keresztény konzervatív emberek vagyunk, az egyesület melyet létrehoztunk pedig szakmai alapokon nyugszik. Alapvető felfogásunk, hogy nem „ellenébe” megyünk a város fejlődéséért kifejtett önkormányzati akaratnak és cselekedetnek, hanem mindannyiunk örömeire még jobbra, még teljesebbé szeretnénk tenni a folyamatot.

Jelen esetben, a Dunakapu tér esetében sem a tér átalakítását szeretnénk meggátolni, hanem kutatóink által összegyűjtött tanulmányunkkal segítenénk a legoptimálisabb területhasznosítási döntést elősegíteni.

Az a vád is érte egyesületünket, hogy nem tudunk korszerűen gondolkodni, a mai kor valós igényeire nem vagyunk tekintettel, ezzel gátoljuk a város fejlődését. Erre csak azt tudjuk mondani, hogy szeretett városunk fejlődésének indikátorai vagyunk, melyet most a Duna bástya terület rendezése kapcsán igazolni is fogunk.

A történelmi Belváros nevében hordozza alapvető jellemvonását és jellegét, azt, hogy történelmi, azaz tele van városunk polgárai számára becses épített értékekkel. Meg kell, hogy jegyezzük, hogy ezen értékek jelentős része jelen állapotban nem is látható, mert javarészt eltemetve és elfelejtve pihennek. Így a Belváros fejlesztését alapos városépítés történeti hatástanulmányok nélkül elképzelni nem tudjuk, ezen alapos és sok éven át előkészített kutatóanyagok, melyek valóban alkalmasak a kiindulási körülmények tisztázására, az egyesületi kutatásaink kivételével nem állnak és nem álltak rendelkezésre. Így el lehet és el is lehetett volna kerülni a napilapokban egymásnak való üzengetést, vagy a régészek jelenlétének és ásatási munkájának ártalmas, sok közpénzbe kerülő beállítását.

Jelen tanulmányunk legyen rá az újabb példa, miszerint egyesületünk nem kér, csak ad. Mi ezt a tanulmányt adjuk a döntéshozók kezébe és tesszük ezt akkor, amikor még nem került kifizetésre sem közpénz, nem került kiadásra a Duna bástya átépítésre tervezői megbízás. Itt az ideje tehát egy urbanisztikai és történeti hatástanulmánynak, melyet most mi elkészítettünk.

Bármilyen átalakítás is történjék a belvárosban, azt nem szabad kizárólag az idő és megfelelő anyagiak híján csak részleteiben elvégezhető régészeti kutatási eredmények alapján eldönteni.

E tanulmányt is ki kell egészíteni még egy a Kastély bástyán elvégzett digitális hossz és magassági felmérésnek, melyet 3 dimenzióssá kell és lehet tenni. Így végképp elkerülhető minden további félreértés.

Jelenleg tudomásunk szerint csak önkormányzati elképzelések vannak a területtel kapcsolatban. Azt, hogy vannak ötletek, azt helyesnek tartjuk, röviden ismertetjük, egyben véleményezzük:

A/ A Kossuth Híd hídfőjénél a hídfőt és a Teleki utcát összekötő útszakaszt szüntessük meg, alakítsunk ki az alsó rakparton utat.

Az ötlettel teljesen egyetértünk, bár tudjuk, hogy tőlünk származik, hiszen mi vittük először a szakma és a nagyközönség elé is 2009. év őszén. Javasoljuk mindemellett a hídfőtől az alsó rakpartra vezetés geometriáját a maketten jelölt módon kialakítani. Javasoljuk továbbá

a rakpart későbbiekben részletesen ismertetett szélesítésével többlet felületet biztosítani. Emellett szorgalmazzuk az ugyancsak később ismertetett módon az alsó rakpart árvízvédelmét megoldani. Mindezekén túl az alsó rakparti utat az Újkapu utca vonalában a Belvárosba vissza kell vezetni. Ugyancsak javasoljuk a Teleki utca és kelet Móricz Zs. rakpart közlekedési kapcsolat megtartását. Mindezek mellett az egyetlen logikus személyforgalmi kapcsolatnak látjuk az alsó rakparti út gyalogos híddal keresztezését, a létrehozandó személyforgalmi hajóállomás alsó és felső (Móricz Zs. rakparti) egységének összekötéseként.

B/Az alsó rakparti ingyenes parkoló legyen megszüntetve, helyette legyen a „tér alatt” fizető mélygarázs (utóbb tudjuk, immár kétszintes).

A hagyományörző makett, melynek néhány fotója a tanulmányban látható, nemcsak az időlegesen eltemetett Duna bástyát éleszti újjá, hanem az alsó rakpart kiszélesítésével, valamint a Kossuth híd és a bástyafül menti terület felszabadításával gondoskodik még több ingyenes ottani parkolóhelyről. Tudjuk, hogy a Belváros üzleteinek, vendéglátó helyeinek, intézményeinek működtetése szempontjából mennyire fontos ez az ingyenes parkolóhely.

A drága, így üzemeltetési szempontból kétségesen megtérülő mélygarázs helyett javasoljuk a Móricz Zs. rakpart keleti irányában jóval olcsóbb parkoloházak építését. A belváros kelet felé bővül, (a tervek szerint a bővület nagyobb, mint a jelenlegi belváros) így a parkoloházakat a Széchenyi híd belvárosi hídfője felé kell koncentrálni. Győr a folyók városa, ne a folyópartra tegyünk ár és fakadóvíz szempontból még kockázatosabb és drágább mélygarázst. Amennyiben mélygarázsban gondolkodunk, javasoljuk erre a Batthyány tér területét, mely minden szempontból felülmúlja összes „vetélytársát”.

C/ A Dunakapu téren szűnjön meg a piac, csak korlátozott őstermelői piac legyen.

A Belváros egyik idegeneket is vonzó „attrakciója” a heti kétszeri piac, sok ember megélhetését biztosítja, ennek így kell lenni a jövőben is. Igaz, hogy elsősorban a rendezetlen kialakításra vonatkozó feltételeket kell szabályozni. Valóban nem szépek a fóliával fedett csöváz sátrak terület déli oldalán és a Jedlik Á. utcában, ugyancsak rendezetlen hatást keltenek a guruló büfék is. A Duna bástya megmaradt részeiből való újraélesztése ezt azonnal orvosolja, ugyanis nemcsak biztosítja a piachoz szükséges nyílt területet, hanem fedett kazamata tereivel, bástyaudvarával színessé, hangulatossá, egyszóval rendkívül vonzóvá teszi azt. Nem lesz szükség többlet sem bádoggal-lakókocsi büfékre, sem fóliás sátrakra, ezek tulajdonosai állandó helyet nyernek. Így az általuk elfoglalt felső terület is rendeződik.

D/ A Dunakapu téren épüljön két épület, egy a hídfőnél, egy a Teleki utcánál.

A Duna bástyához tapasztott, 1939-ben elbontott házsorot kell gyakorlatilag újjáépíteni. Számos indok támasztja ez alá, ezt nem is fontossági sorrendben írjuk meg miért. A történelmi belváros lezárása északról csak autentikus módon lehetséges, ez pedig az elbontott, de újjáélezhető házsor. Itt bármely utólag kreált épület bomlasztó, zavaró hatású. Nézzük meg mit műveltek elődeink egy akkori párt néhány vezetőjének hatására a történelmi városszövettel. Nézzük a színház és a mögötte lévő panelek, de akár a Czuczor G. utcai irodaház beépítését. Ezt a negatív példát nem szabad követni, mert aki ezt akarja, ugyanazzá válik, mint sokat szidott elődei. A külső arculatában régi, azaz hangulatos, de belsőleg modern épületsor legalább ugyanolyan, de sokkal inkább jobb hasznosítási lehetőségekkel bír, mint a tervezett két épület, ráadásul igazolhatóan ide való, nem otrombán elütő, léptéktelen és idegen a város arculatától, mint bármely ide pottyantott új épület. Nem lebecsülendő tény, hogy az újjáépített házsor, akár közösségi, akár kereskedelmi, akár kulturális célokat is szolgálhat, sőt mindezeket vegyesen. Az elbontott házsor tervei birtokunkban vannak. Ebből adódóan nem

épület építése elől zárkózunk el, csak az ide sem helyénél, sem hangulatánál fogva nem illő elől, ez pedig nem más, mint a jelenlegi tér keleti és nyugati sarkára tervezett.

E/ A Dunakapu téren legyen közösségi tér.

Egyesületünk már több éve mondja ki ezt a gondolatot. Legyen, de úgy, ahogy ezt a történelmi környezet a Duna bástya és kapu megkívánja. Keltsük életre a Duna bástyát, alakítsunk ki többszintes, sokfunkciós közösségi teret.

Mindezeket összefoglalva láthatjuk, hogy az önkormányzat és az egyesület elképzelései a területhasznosításról majdnem azonosak, de azt is tudjuk, hogy a bemutatott tanulmány által teljesen meg fognak egyezni, mert sok, eddig senki által sem ismert titokról fog lehullani a sok évtizedes poros lepel.

Mielőtt mindez megtörténne, emlékezzünk meg a méltatlanul elfeledett Duna bástya és kapu létrehozásánál oly sokat tett emberekről, várkapitányokról, politikusokról, hadmérnökekről.

Köszönjük Nádasdy Tamás tárnokmesternek, Salm Miklós várkapitánynak, Dezsőfi Ferenc főispánnak, Teuffel Erasmus Mátyás főkapitánynak, Pallavicini Sforzia örgrófnak, Lószdorfi Gál Ádám megyei főkapitánynak, Tóth Bálint és Salm Eck Egon várkapitánynak, Bernardo Magno, Graciolus Donát, Suess Orbán, Pietro Ferabosco, Francsco Benigno, Bernardo Gabelli építőművészeknek, Raimund Graf von Montecuccoli várkapitánynak, Eysler Tamás, Daniel Speckle és Wymes Ferenc hadmérnököknek, valamint Pozsony, Moson, Sopron és Győr vármegyék összes névtelen önkéntesének, hogy megépítették a Duna bástyát és kaput, méltó emléket nekik is csak a reneszánsz épület teljes rehabilitációja állíthatna.

Végül, de nem utolsó sorban köszönjük a lelkes kutatóknak: Méry Etelnek, Rómer Flórisnak, Póder Jánosnak, Dr. Jenei Ferencnek, Dr. Winkler Gábornak, Dr. Sárosi Istvánnak az elvégzett munkát.

A felsorolás végén, de kiemelt köszönet jár Czigány Jenőnek, aki a kommunizmus sötét éveiben is nyíltan vállalta fel és propagálta a győri reneszánsz erőd sorsának jobbra fordítását.

Bevezetés, avagy ne áltassuk magunkat

Azzal minden művelt győrinek tisztában kell lenni, hogy városunk legalább annyira reneszánsz, mint barokk alapokon nyugszik, legalábbis történelmi belvárosát és annak szűk környezetét tekintve. Mire is lehet bátran alapozni ezt a „merész” állítást? Természetesen tényekre, egyrészt megmaradt épített örökségünkre, másrészt eleink ránk hagyott írásos anyagra és az ezekre alapuló történész-tudományra. Mivel jelen tanulmánynak nem célja egy átfogó Győrre vonatkozó várostörténet és építéstörténet létrehozása, ezért csak néhány példát áll módunkban előhozni az amúgy bőséges kosárból. Mielőtt ez megtörténne néhány sajátos helyi vonásra kell felhívni a figyelmet, mégpedig arra, hogyan viszonyulunk e két városunkra oly jellemző kor ránk hagyott maradékaival. Alapvető attitűd, hogy ami barokk, azt ismerjük, szeretjük, óvjuk, védjük, megőrizzük, ami reneszánsz, azt nem ismerjük, nem szeretjük, az „útból” eltakarítjuk. Ez folyik a mai nap is, de ez folyik már 180 éve városunkban, mindezekről a későbbiek során még lesz szó. A pusztítás ősi szellemét még valahogy csak-csak megértjük, egyet azonban nem. A kies Itáliába sokan jártak és járnak városunkból, persze Toscana nem kutyafüle, valódi reneszánsz emlékeket látni ott még inkább nem az, de az már igazán érthetetlen, hogy egyesek kéjes örömet éreznek, ha itthon sikerül egy-egy itáliai társával azonos korú és becsű emléket a földdel egyenlővé tenni.

Persze a turistaként a külhonban látott reneszánsz emlékek nemcsak jó kedélyünket fokozzák, hanem ösztönöznek a fogyasztásra is. Nem hiszem, hogy bárki is háborgott azon,

ha a becses műemlékek, azaz látnivalók bejárata előtti kasszájánál belépti díjat kellett fizetni, vagy a kapcsolódó ajándéktárgy üzletekben egy kis szuvenírt venni, azt sem hiszem, hogy a hangulatos utcákon, tereken lévő fogyasztóteraszok vendégek híján üresen maradtak volna. Bizony az idegeneket a turisztikailag értékelhető látnivaló vonzza, a helyieket pedig a hangulat. Így általuk és általunk megélnék a jó talján műemlékek, az üzletek, a vendéglátók, a piacok és ezek adóiból tehermentesülnek az önkormányzatok. Valahogy működik egy rendszer, csak hogy ez külföldön van, nem itt Győrben.

Ha végig gondolnánk, hogy az elmúlt, a várostörténetben csekélyke időben mennyivel, mennyi látnivalóval, hangulati elemmel lettünk szegényebbek, azaz versenyképtelenebbek, megijednénk.

A barokk, mint kor és építészeti stílus már az 1600-as évek első harmadában meglátogatott minket, első épített példája a Szent Ignác, ma Bencés templom volt. Szegény Duna bástya és Duna kapu ekkor már erősen aggrorú volt, majdnem nyolcvan éves, mégis ez a két „öreg” túlélte mindent, hajsza híja volt, hogy bástyánk nem érte meg egészben a 21. századot, kizárólag nagyapáink ostobasága és pusztító hajlama akadályozta meg ebben.

Napoleonra mondják, hogy ő robbantatta fel a győri várat, ez csak részben igaz, a franciák csak ott robbantottak, ahol nagyobb kárt nem okozhattak, gondolva a bécsi békére, a Habsburgokra, az oda betársult Napoleonra. Csak nem tetszenek elhinni, hogy ez a „csapat” (Napoleon ekkor ugyanis már beházasodott a Habsburg családba.) a saját birtokukban olyan nagy kárt tett volna? Néhány ágyúállást berobbantottak az erőd déli és keleti oldalán, de azokban a védművekben, melyek egyúttal árvízvédelmi művek is voltak nem esett sem robbantás, sem kár.

Az igazi károk akkor keletkeztek, amikor több mint évtizeddel az események után földmérő mérnökök „városrendezési” terveket kreáltak, a maguk sajátos felfogásában. Ne feledjük, ma is ez történik, de jelen korban az útépítő mérnökök inspirálják a városfejlesztési döntéseket. Az ő munkájuk kiegészítéseképp szükség van építészeti, urbanisztikai közreműködőkre is. Senki sem mindenható, vagy mindentudó, a jó döntések előkészítése és végrehajtása mindig az arra felkészült és mély, többértű ismeretanyaggal rendelkező szakemberek összehangolt munkáján nyugszik.

Nos 190 éve a földmérők győztek, akik nem csináltak mást, mint szellemtelenül meghosszabbították a történelmi belváros reneszánsz rend szabta egyenes utcáit, így lett a Belváros a Rábától a Széchenyi hídig, a Mosoni-Dunától a Szent István útig, ne legyünk büszkéek rá!

De visszatérve a fejtegetés első pontjához vegyünk néhány alapvető tényt. A győri középkori város arculatát a reneszánsz erőd építésének idején az olasz hadmérnökök jelentősen átszabták. Ami az erőd építésének útjában állt, legyen az bármi, azt elbontották. Ennek ismert példája az egykori Szent-dombi bástya (nagyjából sarka a Dunapart Rezidencia alatt volt), ahol hazánk egyik legelső ferences kolostorát bontották el, és használták fel építőköveit a szögletterőd szerkezeteihez. Ma is megfigyelhetők ennek a tevékenységnek a nyomai a teleki utcai bástyafül falaiban az újra hasznosított kövekben.

Az 1500-as évek derekától az évszázad utolsó negyedéig épültek a győri erőd bástyái, kapui, falai, egyes belvárosi területek teljesen átalakultak, a későbbiek pedig már alkalmazkodtak a derékszögű négyszögű utcahálózathoz. Ennek a folyamatnak eredményeképp jött létre a Széchenyi, akkori Piac tér is. Azaz a belváros utcarendszere nem barokk, hanem reneszánsz alapokon nyugszik. Ugyanígy a belváros sok épülete, melyről hiszünk barokk, egy reneszánsz épület átalakítása során kapott barokk díszítést.

Elődeink nem sok kíméletet tanúsítottak a reneszánsz emlékeinkkel kapcsolatban 1821-től folyamatosan számolták fel a híres győri erőd falait, bástyáit, kapuit. Ennek a szomorú sorozatnak utolsó állomása 1938-39-ben a Duna bástya elpusztítása volt. A barokk emlékek viszont mindmáig javarészt megőrződtek, furcsa párhuzam ez.

Azonban, ahogy a reneszánsz újjászületést jelent, miért ne lehetne új gondolat az őseink által bevett módszer a pusztítás helyett az újraélesztés. Az utolsó órában vagyunk, talán már túl is járunk rajta, hogy egy szerencsétlen döntés következtében a Duna bástya jelenleg földdel eltemetett maradékai az enyészeté legyenek. Gondoljuk át újra, hiszen világraszóló lehetőség kapujában állunk, mert városunknak óriási lehetőség van a kezében, hogy egy valódi reneszánsz szögleteződöt, országunk egyik büszkeségét felélessze Csipke Rózsika álmából, ezáltal megadva az impulzust a történelmi belváros méltó módon való felvirágoztatásához.

A régi is lehet új

Igyekszünk megmutatni minden kedves Érdeklődő számára, hogy a hagyományokra való építkezés, nem jelent elavult gondolatot, ódon, pókhálós rögeszmét, hanem egy elődeink értékrendjét is tiszteletben tartó, mégis új és korszerű gondolatsort, melynek nyomán akár teljesen új városrendezési elvek is születhetnek.

Korunk sajátja a hagyományainkkal történő szakítás, sőt mind gyakrabban az azokkal történő teljes szembefordulás. Ismerjük már a régi nótát: „a múltat végképp eltörölni...”, azt is ismerjük, hogy ez az elv és ez az út hova is vezetett.

Nem különb a helyzet építészeti vonalon sem nem is merem mondani mely példaképnek, sőt etalonnak tartott világhírű építész mondta. „A múlt gúzsba köt, ezért azt el kell törölni”.

Madách Imre gyönyörű művéből „Az ember tragédiájából” ismerjük a falanszter világ végét, de e nélkül is tudjuk, hogy a gyökerek nélküli fa kipusztulásra ítéltetett.

A következő képen a Dunakapu tér légi fotója látható a mai korból. Éppen piacnap van.

Jól láthatóak a Jedlik Á. utca területébe „benyomuló” piacos sátrak, a tér közepének alacsony kihasználtsága, azaz az őstermelői piac arányaiban kis jelenléte, valamint a piac képen szemléltethető kis méretéhez képest a büfé bódék nagy száma. A Duna bástya Dr. Winkler Gábor által kezdeményezett pajzsfala helyreállítva, eredeti markáns megjelenésére a fal emelése lehet a garancia. A légi fotón sok olyan urbanisztikai fonákság bemutatható, melyre a nem szakmai szemlélő fel sem figyel. Az első ilyen a valódi téroldal hiánya, mely nélkül térről nem, csak teresedérről beszélhetünk. A második az alsó rakpartra vezető út esteleges, telekhatárok szabta nyomvonala. A harmadik a kikötő önmagában is esetleges volta, valamint még esetlegesebb kapcsolata az alsó rakparttal, illetve a Belvárossal.

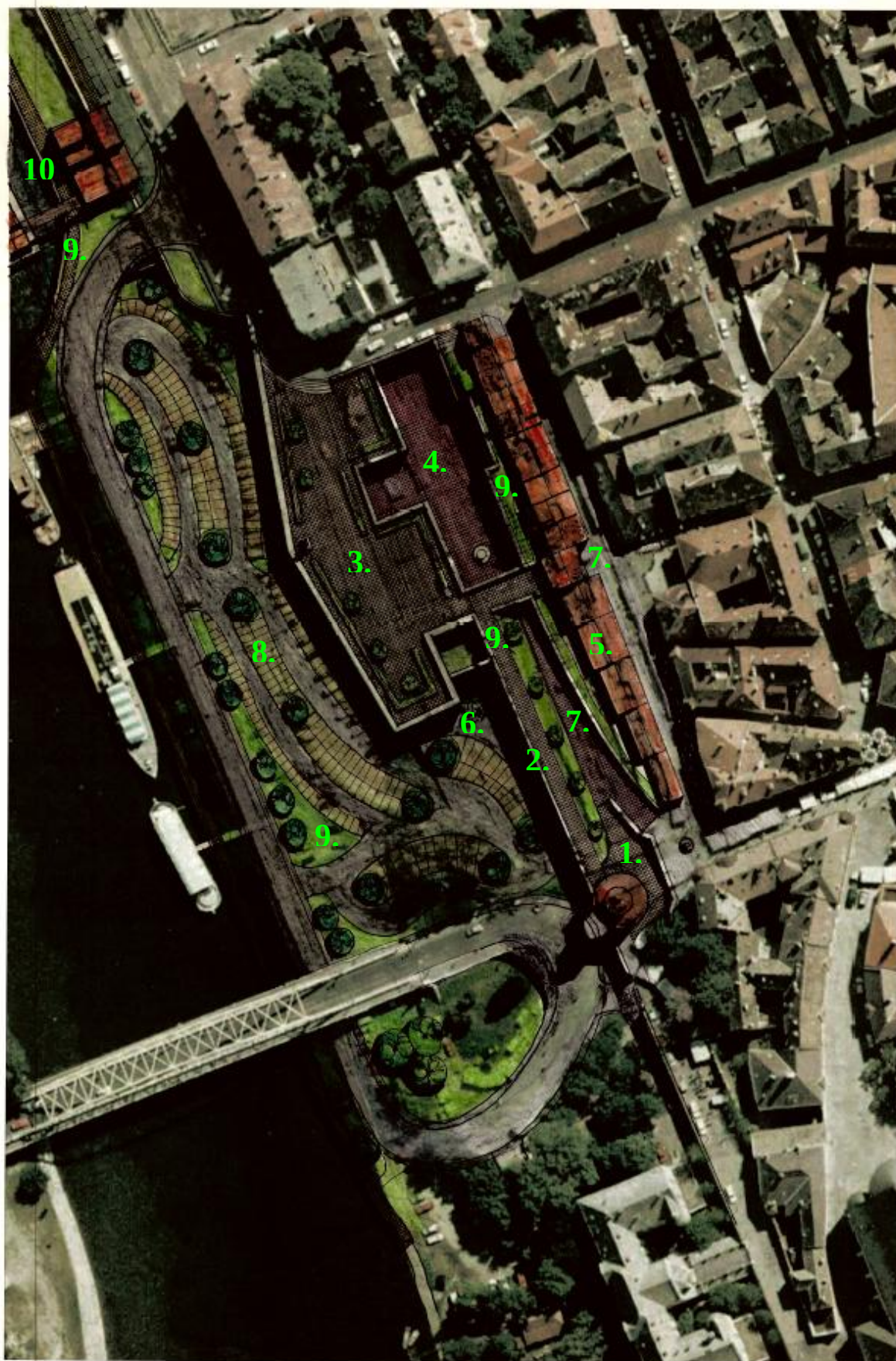
A fényképen jól látszik még, hogy a Móricz Zs. felső rakpartot és Kossuth híd hídfőjét a Teleki utcával összekötő út, milyen mértékben vágja ketté magát a piacteret, szűkítve és szomszédos utcákra kényszerítve a vásárlókat és az árusokat egyaránt. Még egy fontos tanulsággal is szolgál a kép, de az nem a térben, hanem az időben nyilvánul meg. Amikor a megörökítés megtörtént, nem volt még „Dunapart Rezidencia”, hanem egy használaton kívüli gabonarakparthoz. Emellett a belvárosi parkolók jó része sem volt fizetős, amely pedig fizetős volt, annak árai megfizethetőek voltak.

Mára a helyzet sokat változott, sajnos nem előnyére. A Duna parti épületóriás parkoló kapacitása közel sem elégséges, az érdemben belváros szempontból szóba jöhető parkolók pedig mind fizetőssé váltak, ha ehhez hozzá számítjuk a parkolási minimumdíj megemelésének városunkban alkalmazott módszerét, nem kell nagy képzelő erő a rakparton fellépő kaotikus parkolási helyzet valódi mibenlétének felismerésére.

Jelmagyarázat:

1. Az őstermelői piac területe
2. Az utcákba nyomuló sátor- árudák
3. A teret elszelő felső rakparti út
4. Az alsó rakparti lehajtó esetleges geometriája
5. A hajók és a rakpart esetleges kapcsolata
6. A hiányzó északi térfal





Jelmagyarázat:

1. A helyreállított Duna kapu
2. A kiegészített várfal szakasz a Káptalan dombtól a bástyáig
3. A Duna bástya felső terasza mint piac, vagy rendezvény tér
4. A Duna bástya alsó udvara piacként és rendezvényterként
5. Az 1939-ben elpusztított és helyreállított sokfunkciós ház sor
6. Felső ütegállás, alatta az ágyú és egyéb kazamata termék sora, mint fedett, boltozott jól hasznosítható terek. (A keleti bástyafül a ráépítések miatt teljesen nem rekonstruálható, de kazamata terei a Teleki utca vonaláig igen)
7. Lejáratok az alsó bástyaudvarhoz és az ahhoz kapcsolódó ház sor alatti és bástyafülhöz tartozó kazamatákhoz
8. Rendezett alsó rakparti parkolók, alsó rakparti úttal, kiszélesített alsó rakparttal.
9. Sétányok
10. Személyforgalmi, turisztikai hajóállomás

A tervezett és rekonstruálható állapot képe rávetítve a mai állapotra.

A kép több réteg információt hordoz, lehetőségei azonban csak kétdimenziósak. A hátrány kiküszöbölése céljából született meg a terület hagyományörző helyreállításának makettje. Jelen kép és a makett között néhány eltérés tapasztalható, ezek az alábbiak: az alsó rakparti út csak az Újkapu utca nyomvonalában kerül visszavezetésre, az alsó rakparti ingyenes parkolók más rend szerinti kialakításúak, a hajóállomás alsó és felső egysége gyalogos híddal került összekötésre. A rehabilitáció legfőbb erénye a valódi hagyományokra épített többcélú, azaz multifunkcionális közösségi tér létrehozása. A terv jól láthatóan megőrzi a piacot, sőt a többszintességgel többlet felületet is nyújt. Létrehozza a sétányokat, visszaállítja a Bástya utca elbontott északi ház sorát, eredeti formájában helyreállítja a Duna bástyát, a Duna kaput, Ali pasa tornyával, a Vaskakassal a tetején, a bástya helyreállított belső tereit is felhasználva új funkcióval gazdagítja a területet, kibővíti és rendezi a Duna parti ingyenes parkolóhelyeket, rendezi a rakpartot, turisztikai célú, hagyományörző hajóállomást hoz létre.

Városunk egyik legismertebb, mostanában leginkább használt közösségi rendezvény tere, a Dunakapu tér. Ha valamely városterületnek van patinája és múltja, akkor ennek a területnek igazán van. A jelenlegi tér helyén lévő bástyát, a Duna bástyát az 1500-as évek második harmadában építette Suess Orbán. A reneszánsz erődök stílusában fogant szögleterőd, népszerű nevén Fülesbástya túlélte a török támadásokat, az árvizeket, de még a franciák győri rombolását is. A Duna kapu, melyre a győri török parancsnok Ali pasa kéjtornyot emelt, hordozta évszázadokon át városunk egyik jelképét a Vaskakast. A Duna kapu a 19. század esztelen rombolásának esett áldozatul, a Duna bástya először pajzsfalát vesztette el, majd belső részeit temették a térszín alá. Ez a tér egy balul sikerült „művi beavatkozás” során alakult ki, 1939. szeptember 1-jén nyílt meg piactérként, ez ugye nem túl szerencsés előjel. A torz teresedés létrejöttét nagyban segítette az „igény” és a magántőke összjátéka, pedig már ekkor létezett műemlékvédelmi törvény...

Az akkori városvezetés száműzni szerette volna a piacot a több száz éves piacterről, a Széchenyi térről és ebben remek partnerre talált a „Zánthó” bástya (Dunakapu tér területe) akkori tulajdonosában. Az alku nyilván megkötöttet, a sok „csúnya, korszerűtlen romot eltakarították” az épületeket elbontották, a területet a romokkal feltöltötték, jöhetett az aszfalt és kész. Íme előállt a piac befogadására szánt terület, a Bástya utca megmaradt déli oldalának torzójával. Ez a kép a mai napig változatlan formában maradt meg. A tér sivár, huzatos, hiányában van az építészeti térformálás minden eszközének, egyszerűen hiányzik a negyedik

téroldal az északi, Mosoni-Duna felőli oldalon. Talán egyetlen pozitívum említhető, a Dr. Winkler Gábor által tervezett bástya pajzsfal helyreállítás, a 80-as évek elejéről.

Mindez jól példázza, hogy a terület ügyében építészeti beavatkozásra van szükség. Erre ad most választ az Arrabona Városvédő Egyesület, méghozzá az alábbi vezérelv mentén. A teret annak hagyományai alapján kell újratertetni, és megfelelő új funkciókkal felruházni. Aki itt mélygarázsban, meg doboz kinézetű fél tényi területű csarnokban gondolkodik, az messze jár az igazságtól. Létre kell végre hozni a bástya, annak kazamatái, bástyaudvara, dombja és a régi, elbontott Bástya utca házsor, a Duna kapu (Ali pasa tornya) elemeinek felhasználásával Győr multifunkcionális, többszintes közösségi terét. Ez aztán méltó befogadója lehetne a hagyományos őstermelői piacnak, állandó, hagyományörző és tisztelő üzleteknek, de adott esetben rendezvényeknek is. A belváros történelmi arca is megfelelően folytatódhatna, mindössze annyi történik, hogy a terület új funkciókkal gazdagodva nyeri el régi arcát. Ehhez persze szükség van a rakpart rendezésére is, itt egy elsősorban turisztikai célú személyforgalmi hajókikötő jönne létre. A területhez több szinten sétányok csatlakoznának. Arra a gondolatra érdemes összpontosítani, hogy a látvány elsősorban a többszintes terület a bástyaelemekkel kombinált tér élménye lenne, nem pedig Révfalú jelenlegi képének a látványa. Nézzük meg saját szemünkkel és rájövünk, hogy ez nem jelent élményt, ezért nem jönnek ide turisták. Itt olyan pályára kell állítani az új teret, mely étellel feltöltött, azaz a győriek által használatba vett, mégis alkalmas az őstermelői piac befogadására, alkalmas akár azzal párhuzamos rendezvények tartására is, de a valódi hagyományokra építkezve mutat újat, teljesen újszerű élménnyel téve gazdagabbá az ide látogatót.

A kiállítás anyaga már sikerrel vizsgázott az építész szakma berkeiben. A jelen lévő szakavatott professzoroktól nyertünk biztatást, hogy ez a terv egész Európa számára jelenthet etalont, de követendő példát biztosan. A Püspök vár, a Kastély bástya, a Duna Bástya, a Duna kapu feltárva és együtt bemutatva megvillantja mindenki számára városunk egykori fényét, rangját, híre révén pedig tényleges hasznára válik majd jelenünknek, de az utánunk következőknek is.

Hisszük, a valódi erő és haladás az összefogásban és az együtt gondolkodásban rejlik.

Miért fontos a Dunakapu tér hagyományörző átépítése?

1./ Mert a jelenlegi térség egy kietlen- huzatos, minden történetiségétől, hagyományától megfosztott terület.

2./ Mert a jelenlegi tér valójában egy urbanisztikai erőszak következménye, hiszen ott sohasem volt tér, csak 1939-re lett az.

3./ Mert a tér harmadik téroldala a Mosoni-Duna felé hiányzik, így ez a terület zavaros, befejezetlen hatást kelt, egészen addig, amíg ez az ellentmondás építészeti eszközökkel fel nincs oldva.

4./ Mert a Duna bástya romjai ma is a térszín alatt vannak eltemetve, ezek szakszerűtlen bolygatása óriási és visszavonhatatlan károkat okozhat.

5./ Mert a győri vár Európa legnagyobb reneszánsz erődje volt, méltatlanul bontották el jelentős részét, mára jóformán semmi valóban megmutatható belőle nem maradt.

6./ mert a terület szerves folytatása a Káptalan dombi Kastély bástyának. A helyreállított Duna bástya, a Duna kapu, a Kastély bástya a püspöki várral, a Sforza fél-bástya, a helyreállítható Bécsi kapu és környezetük egyedülálló idegenforgalmi szenzáció, olyan cégér, melynek unokáink is busásan fogják látni.

7./ mert minden magyar városnak, településnek vannak egyedi, máshol nem látható sajátosságai, a miénk Európa legnagyobb reneszánsz erődje. Ennek csak akkor látjuk valódi és jó értelemben vett hasznát, ha minél többet és lehetőleg egységben gondolkodva tudunk

megmutatni belőle. Erre máshol sajnos nincs már mód, mint a Duna bástya esetében, mert az egykori erőd környezetét már nagy értékű épületekkel elépítették.

8./ Mert egy többszintes, multifunkciós tér létrehozása a hagyományörzés eszközeivel hasznos a városnak, nem árt a piacnak, és nem utolsó sorban befektetőket is vonz.

9./ Mert nemcsak a Dunakapu térről, hanem a Duna korzóról is szó van itt, amelynek legfőbb látványeleme nem a látvány-szegény révfalui oldal és az elhanyagolt Duna part a tájidegen kanadai nyárfákkal, hanem legfőbb látványa maga az életre keltett bástya és a hangulatos többszintes terei.

10./ Mert lehetősé nyílik egy turisztikai központ kialakítására egy dunai kikötővel, hagyományörző vízi alkalmatosságokkal, például egy újjáépített dunai lapátkerekes gőzössel, burcsellával, monitorral, stb.

11./ Mert ideje végre alaposan átgondolni a belvárosi és az ezen belül történelmi belváros szívéen áteregetett átmenő forgalom helyzetét, különösen az elkészült Szigeti híd forgalom átrendező vonatkozásában.

12./ Mert ideje felhagyni a Dunakapu „tér” alá erőszakolt mélygarázs gondolatával, amikor a Duna part rezidencia épület előtti (Kiss J. utca sarok) terület vonalától a Széchenyi hídig a terület szinte kínálja magát parkolóházi hasznosításra. Ráadásul egy mélygarázs a Duna mellett sohasem költségkímélő megoldás, ráadásul a vízszigetelés sem olcsó.

13./ Mert a hiányzó belvárosi parkolóhelyeket nem a Duna bástya alatt kell pótolni.

14./ Mert a Dunakapu tér elnevezés ugyanolyan mesterséges kreálmány, mint maga a tér. Ez a hely ugyanis nem egy köztér, ahogyan sokak tévesen hiszik, hanem egy felső harmadában megcsonkított reneszánsz épület, mely jelenleg mesterséges földtakarásban van.

A mostani állapot képei:



A Dunakapu tér alatti rakpart, mely egyben ingyenes parkoló is, még piacnapon kívül is teltházas. Jelenleg ez a parkoló terület tartja életben a történelmi belváros üzleteit, vendéglátó helyeit és egyik fő vonzerejét az őstermelői piacot. Ez a rakparti parkoló terület kétszerese a Dunakapu tér területének.



A rendezetlen Móricz Zs. Felső rakpart. Jó fogadóhelye lehetne a turisztikai hajóállomás felső egységének, ahonnan az új rakparti út felett gyalogos híddal megközelíthető az alsó rakparti hajóállomás egység. Jó beavatkozással nemcsak egy felső sétány, hanem kellő számú felszíni parkoló is létrehozható a területen.



A kép jól igazolja, hogy a Duna bástyáról a kilátás nem különleges értékű, a kilátás látópontja és egyben attrakciója maga a Duna bástya kell, hogy legyen.



Egy megfelelően működő turisztikai személyforgalmi kikötő talán kárpótlást ad ezért a vigasztalan képért. A piros hajó 2010. decemberében elsüllyedt, a Missisipi hajó vendéglő még tartja magát.



A keskeny és rendezetlen rakpart kiszélesítésre vár, hogy hosszú ideig meg tudjon felelni fontos feladatának, a belváros felszíni parkolói csak itt és csak így biztosíthatók. Az Arrabona Városvédő Egyesület a helyreállítási makettben már megadta a megoldást, a rakpartot grazi mintára ki kell szélesíteni, függőleges partfalúvá tenni a jelenlegi részű alsó pontján. Mindemellett az évenkénti kétszeri elöntéstől is meg kell védeni a területet, a függőleges új rakparti támfal koronájának megemelésével.



A bástya pajzsfala jelenleg félmagasságban, mögötte az 1980-ban kiépített résfalas árvízvédelmi mű. Ideje volna már az ismert, eredeti magasságra történő visszaemelés.



A Teleki utca nyomvonalát békén hagyva, megmaradhat a Móricz Zs. felső rakparttal a forgalmi kapcsolat. A Duna bástyát durván átvágó Kossuth híd- Teleki utca forgalmi kapcsolat az alsó rakpartra helyeződik át. Így a többszintes közösségi tér létrehozása elől elhárul az utolsó akadály is.



A történelmi városmag láthatóan lezárás nélküli. Egy magaskalpolt reneszánsz bástya tetején sétálva az ember azt hinné térre érkezett. A valódi megoldás az eredeti városszövet helyreállítása. A bástya 75%-a a jelenlegi térszín alatt található annak kialakítása jellegéből adódóan. A Bástya utca északi házsorának bontása után a történelmi Belváros ezen szakasza lezáratlan maradt, hiányérzetet, befejezetlenség érzetet kelt a szemlélőben.



Az alsó rakpart területét nemcsak annak kiszélesítésével kell növelni, lehetőséget ad erre a bástyafül helyreállítása is. Az egyesület elképzelése alapján a parlagon heverő terület újabb alsó rakparti résszel gyarapodna. A történelmi várfal a jelenlegi út déli oldalán belül van. Ezt helyreállítva újabb ingyenes rakparti parkolók jönnek létre.



Nincs itt semmi túlzás, a rakparti parkoló egészen a büfé kocsik vonaláig bővíthető a bástya fül környezetében. A bástya helyreállítása során nem kell már ingázó kocsibüfé, a vendéglátó egységek fix helyet kapnak, kultúrált munkakörülmények között árulhatják méltán híres gasztronómiai termékeiket.



A Duna kapu közepéről nézünk a Káptalan domb felé, de tudjuk-e, hogy az út, melyet a járókelők koptatnak valójában a győri vár fala? Igen, ez sem tévedés a reneszánsz erőd védett fala 8,5-12,00 méter közötti vastagságú. Vonjuk le a vastagságot a „térből”, nem lesz hely a térszín alá tervezett építménynek, hacsak a várfal elbontásra nem kerül.



A megskalpolt reneszánsz szögleterőd, Európa büszkesége, belseje feltárássra, a térszín magasításra vár. Ki látott még olyat, hogy egy reneszánsz épület tetejét levésik a velejét meg kibányásszák? Győr nemcsak a barokk városa, legalább annyira a reneszánszé is, jelen tanulmány is alkalmas némi városépítés történeti ismeret is összegyűjtésére, nem szégyen, ha egymástól is tanulunk.



Ali pasa kéjtornyának, a Duna kapunak boltozatából szemléljük a feltáruuló belvárost. Az újra teremthető Duna kapu visszaadja majd a történelmi belváros veszni látszó hangulatát. Tetején pedig ismét ott díszelgehet a „Vaskakas”, városunk ősi jelképe. A történelmi belváros zárt egységét teljessé kell tenni a Bástya utca északi házsorának visszahelyezésével, a várkapuval, bástyával és fallal.



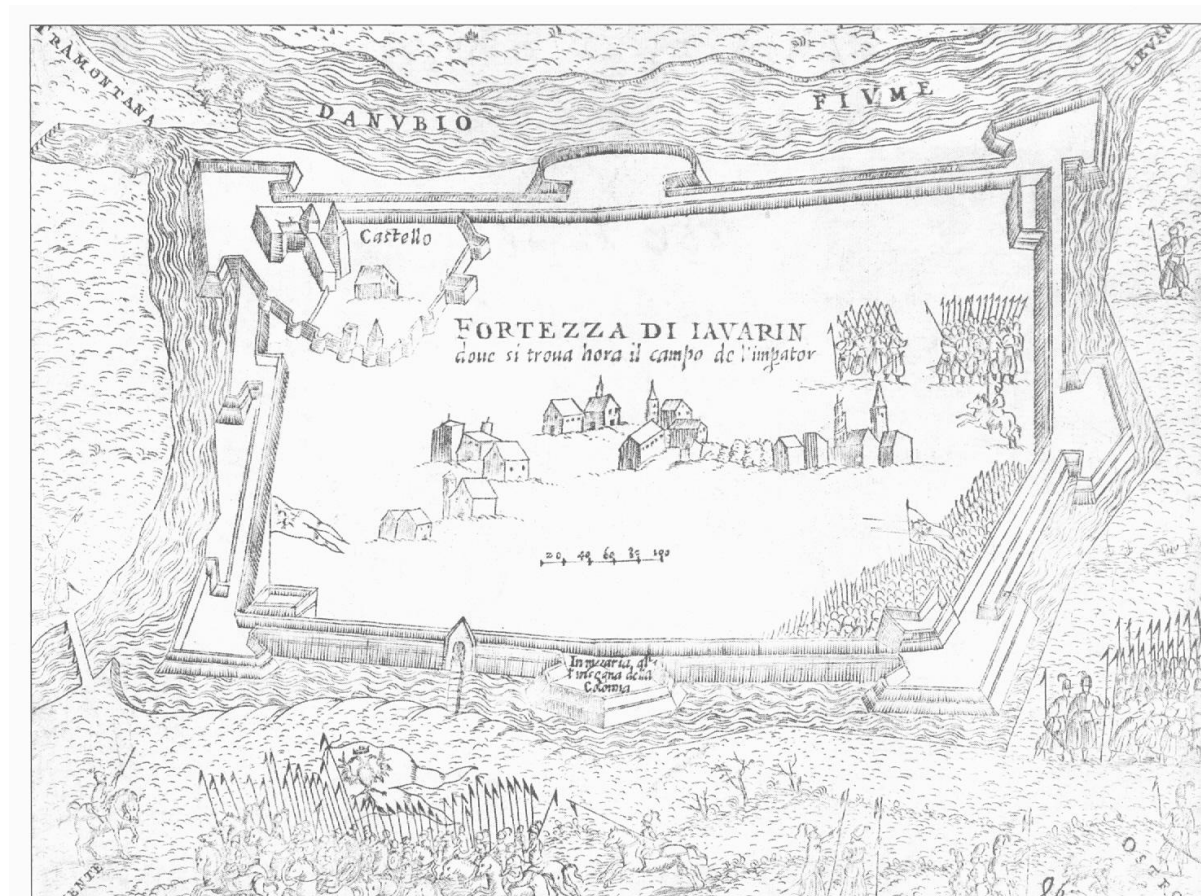
A jelenlegi lehajtó nyomvonalát és geometriáját kissé átalakítva, biztonságos lehajtó képezhető az alsó rakparti leendő útra. Ezt az utat az Újkapu utca nyomvonalában a történelmi városmag határán a Belvárosba kell visszavezetni. A levezető út javított geometriája későbbiek során látható hagyományörző maketten került bemutatásra.



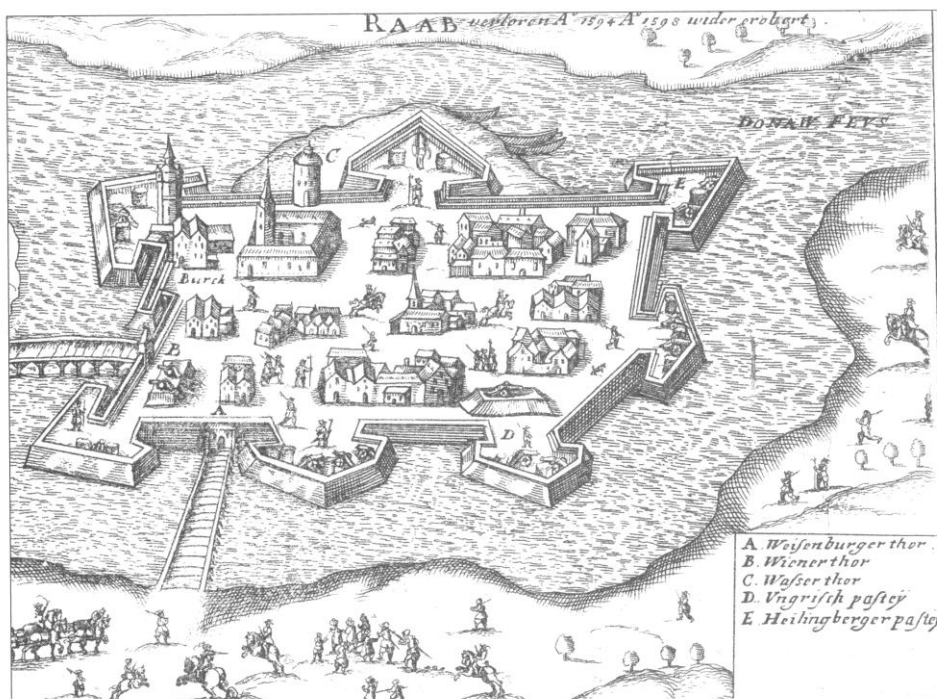
A Bástya utca egykori térszíne jól követhető még a mai képen is. A Duna bástya tetejének megcsonkolása után a teresedést a törmelékkal feltöltötték. Így jöttek létre a földbe nyomott házak, ez természetellenes. A Bástya utca ezen szakaszának rehabilitációja során törekedni kell az eredeti utcaszint helyreállítására, ez nemcsak útépitési, hanem történelmi feladat.

1./ A Révfalu Belváros közlekedési kapcsolatáról.

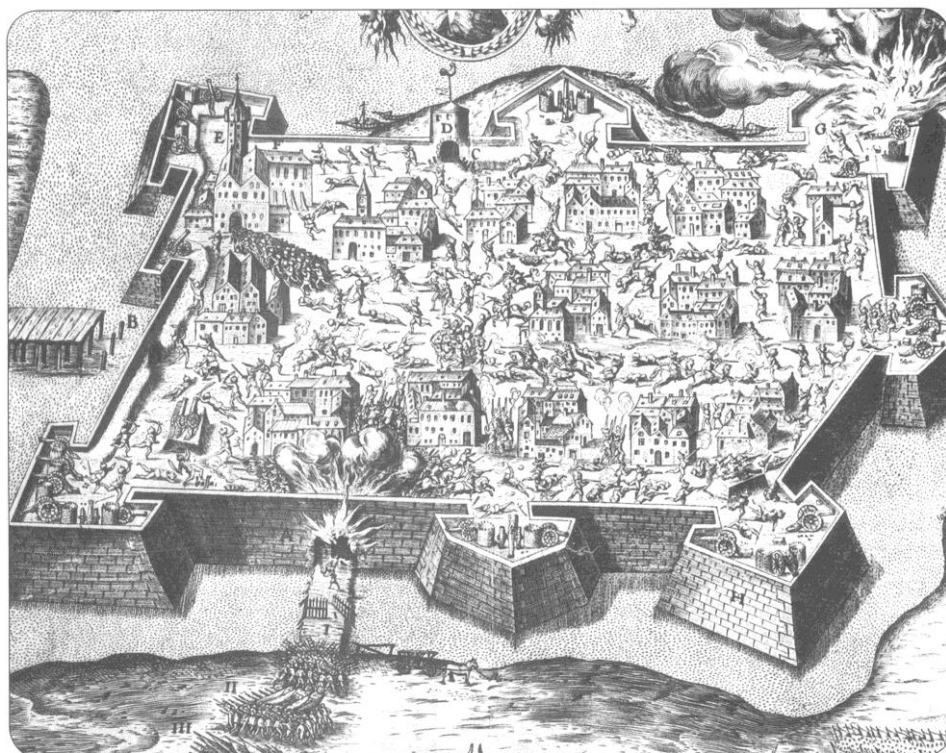
1./1. Történelmi áttekintés:



A győri reneszánsz erőd egyik ismert képe. A város elnagyolt, a bástyák látszanak, az egykori ispáni vár Káptalan dombot körülvéő falai is kivehetők. Érdekesség, hogy hiányzik a Bécsi és a Duna kapu. Ezeket a több száz éves képeket azért is érdemes bemutatni, mert legtöbbjük röplap formában volt jelen kora Európájában, ilyen anyagokkal is népszerűsítették „Európa védőpajzsát”. Biztosak lehetünk benne, hogy ha kontinensünkön nem lett volna ekkora jelentősége városunknak és az azt körülveő erődnek, akkor nem készült volna ilyen töménytelen mennyiségű, propaganda célú ábrázolás.



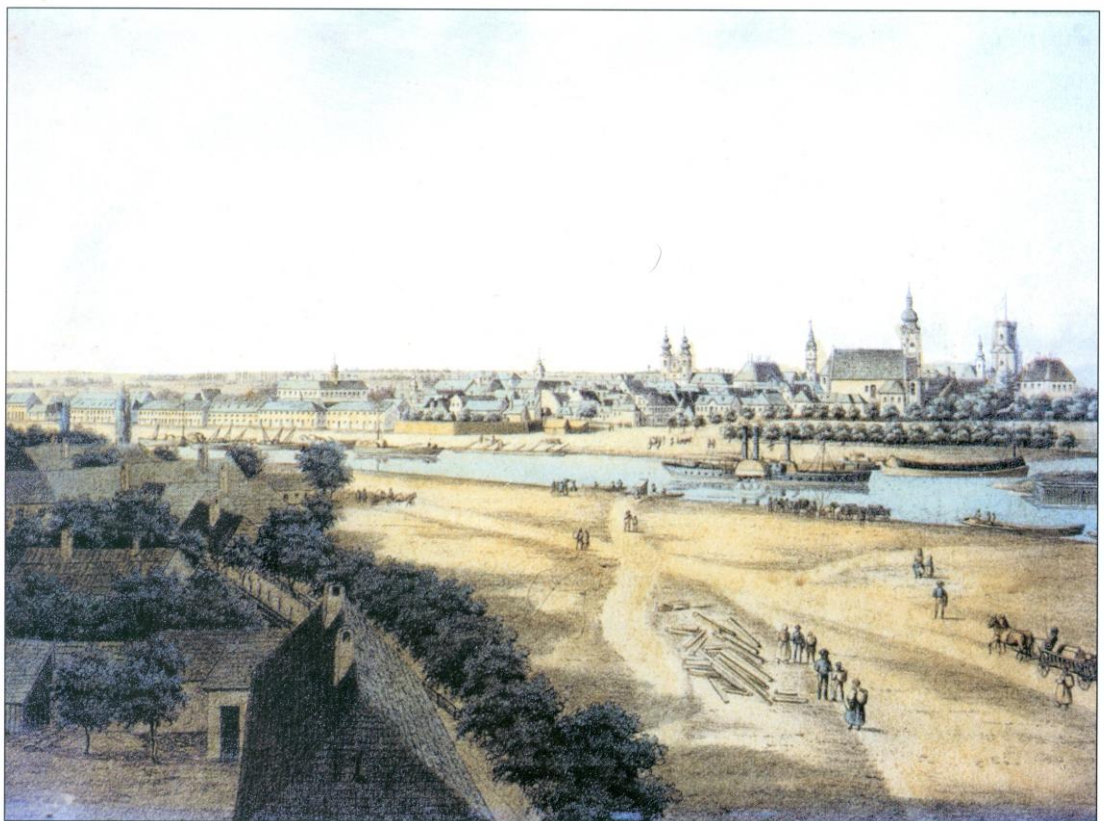
A győri vár egy röplapon, amely tudomásunk szerint Velencében készült. Itt már helyén vannak a kapuk is a Duna kapu kör alakú tornya talán Ali pasa kéjtornyára utal. A különbség az előző képhez a kapuk megléte. 1594-es ostroma alkalmával jelen állapotában került a város és erőd török kézre. A várparancsnok és helyettese a vár feladását azzal magyarázták, hogy a külső védművek hiányában az nem volt védhető. Való igaz a külső védművek csak a sikeres visszavétel, 1598 után épültek ki.



A győri vár 1598-as visszafoglalását ábrázoló metszet, a Duna kapu itt is furcsa, toronyszerű alakot öltött. A kép leginkább a csata kiemelkedő mozzanatait örökíti meg, a város és a vár részleteire kevésbe koncentrálnak.



A festményen mintha egy itáliai város képe tárulna elénk, a Duna kapu felett nincs torony, talán a kép is 1594 előtt készülhetett. Mindenesetre itt is tökéletesen látszik, hogy a bástyák korona falai szintben futnak. E kép is bizonyítja, városunk arcát nagyban határozta meg az itáliai reneszánsz.



Egy kép a 19. század derekáról, Rohbock metszetéhez képest nem mutat eltérést. Az ábrázolás révfalu felőli, összevetve a fényképekkel, rendkívül részletes és pontos.

Hidak és gépjármű forgalom:

Amennyiben hihetünk régebbi korok ábrázolásainak, akkor joggal tételezzük fel, hogy itt volt a Szigetköz kapuja, azaz régi átkelőhellyel állunk szemben. Ennek technikai megoldása a török világ előtt és részben alatt nyilvánvalóan a rév volt. Ennek kifejezett nyelvi emléke is van az úgynevezett „hörögetés”, magyarázata az igen elterjedt német szóhasználat. Ködben, este, vagy rossz látási viszonyok között a „Hören Sie?”, „Hallja?” kifejezéssel hívták a túlsárról a révészt

A török világ előtti szigetközi kapcsolatról csak feltételezések vannak. Annyi bizonyosnak látszik, hogy a középkori győri ispáni vár vízi kapuja a mostani Frigyláda szobor körül volt. A király utca vonalában a Rába vizével táplált vizesárok húzódott, mely a várfalakat követve a Mosoni-Dunába torkolhatott a mostani Kossuth híd hídfőjének környékén. Egyes 16. századi ábrázolásokon már feltűnik a hajóhíd, a több lapos fenekű hajóból és pallóvázból összerótt átkelő, mely nyilván jégzajlás veszélyes időben nem üzemelt, télen, megfelelő időjárási körülmények között továbbra is a rév működött. Mindenesetre a hajóhíd helye a képeken jól látszik, a mai híd helyétől feljebb, nyugatabbra volt.



Egy várostérkép 1893-ból, a hajóhíd akkori nyomvonalával

Megjegyzendő, hogy a győri vár északi kapuja a Vízi, vagy Duna kapu 1851-ben elbontásra került. Ez a kapu nem a hajóhíd tengelyében foglalt helyet, attól északkeletre volt. Később 1858-ban újraépítették, de nem eredeti helyén, hanem attól keletre, a Vörösmarty utca vonalában, 1863-ban ezt a kaput is elbontották. Ezzel elmondhatjuk, hogy a város északi közlekedési kapcsolati pontja, városkapuja is változtatta a helyét. A hajóhidas, réves közlekedési kapcsolat évszázadokig tartotta magát, mert az állandó fahíd csak 1907-ben (vagy 1909-ben, de ezt pontosan is meg tudom határozni, mivel a győri hidak történetében már foglalkoztam a témával) létesült.

Ez a híd fa szerkezetű volt, sűrűn álló szintén fa pilléreit a jégzajlás és a hajók okozta sérülések ellen acél abroncsokkal erősített fémlemez burkolat védte. E híd elsősorban gyalogos közlekedésre volt alkalmas, de szekerekkel is járható volt. A teherforgalom ugyanis nem itt, hanem az évtizedekkel jelen híd előtt létesült Sziget-Révfalu hídon bonyolódott. Ez sok mindent elárul a korabeli viszonyokról, nevezetesen arról, hogy a szigetközi árutermelők elsősorban a Bécs felé irányuló forgalmi kapcsolatot részesítették előnyben és használták. Ha tetszik nyugodtan nevezhetjük ezt a rendszert a Győrt nyugatról elkerülő tengely előfutárának. Ebből adódóan a Belváros felé meglévő közlekedési kapcsolat másodlagos volt, a „Kecske híd” mégis elkészült, de létesítését leginkább a Révfaluból és a Dél-Szigetközéből az ipartelegekre igyekvők útja lerövidítésének igénye akkumlálta.



A „Kecske” híd, mely a Kossuth híd elkészültéig kötötte össze a városrészeket

Az acél szerkezetű ívhíd 1928-ban került átadásra, de forgalom fő iránya csak nagyon lassan terelődött az új műtárgyra, hiszen továbbra is üzemelt a szigeti híd, melynek időközben megerősített pályáján még tehergépjárművek is közlekedhettek.

Nem ide kapcsolódik, csak érdekesség, hogy a Kossuth híd révfalui hídfője a Szitás domb anyagából készült, kisvasúttal juttatták a feltöltő anyagot Bácsáról a Bácsai úton keresztül az akkor még igencsak hevenyészetten kialakított Rónay J. utca elejére. Nagy kár, hogy Révfalu egyetlen kötőpályás nyomvonalát nem tartották meg. Révfalu és a teljes Szigetköz forgalma a Hédervári úton bonyolódott és célpontja, kedvelt átkelőhelye továbbra is a szigeti híd maradt, mely immár az 1894-re elkészült Rába Kettős és Rábca Híd utcai híddal a zsúfolt belvárost elkerülő, de annak egyszerű megközelítését is lehetővé tévő közlekedési kapcsolattal rendelkezett. Megjegyzendő, hogy a jelölt helyeken korábban is voltak fahidak, így ez a közlekedési kapcsolat csak erősödött az új modern hidak létrejöttével. A Kossuth híd 1945. március 28-án megsemmisítő erejű háborús kárt szenvedett, a visszavonuló német csapatok felrobbantották. A szerkezet a révfalui harmadában megtört, és a Dunába zuhant, annak medrébe fűrődva. A helyreállítás súlyos műszaki problémákat vetett fel, végül a sérült részt csonkolva, a belvárosi oldalt aláemelve sikerült a hídszerkezetet elfogadható szintre visszaépíteni, a győri hidak között utolsóként 1949-ben. A híd szerkezetének nem tett jót az 1968-as szovjet invázió sem, mert a harci járművek itt keltek át. Szemtanúk szerint az amúgy íves hídpálya a tankok súlya alatt kiegyenesedett.

A 90-es évek elején véghezvitt felújítás a korrodált szerkezeti elemekre koncentrált, valamint a pálya alatt futó közművekre, azaz a híd szerkezeti állapota a 49-es helyreállítás óta bizonytalan. Ennek a későbbiek során lesz jelentősége.

Ahogy Révfalu északkelet felé terjeszkedett és nőttek az oda forgalmi vonzattal bíró szigetközi helységek, úgy merült fel egy újabb Mosoni-Duna híd szükségessége. Ennek a végül 1979-ben megépült hídnak (Széchenyi híd) nyomvonalát az 1930-as évek végén maga Weichinger Károly jelölte ki. A hely kiválasztásának egyik fontos eleme volt az iparterület könnyebb megközelíthetősége a gyári munkások számára. Tudvalevő, hogy az Északkelet-Szigetközi és révfalui emberek munkahelye döntő részben a Vagongyár volt.

A „Kecske híd” – melynek nyomvonala a Kossuth hídtól lejjebb, keletebbre volt-elbontása után kísérlet történt a híd elemeinek felhasználásával a gyártelephez közeli folyami átkelő létesítésére, de ez végül ismeretlen ok miatt nem valósult meg.

A későbbiekben ismertetett jelen forgalmi helyzet megértésének szempontjából még egy, látszólag nem ide tartozó városfejlesztési elemet is be kell mutatni, nevezetesen Gyárváros 1907-es rendezési tervét.

Az Ágyúgyári lakótelep ekkor még csak papíron létezett, de telektömbjeinek lehatárolása már készen volt. Ennek a rendezési tervnek fontos elemét képezte az Ipar utca meghosszabbításában tervezett Mosoni-Duna híd nyomvonala. Ennek a hídnak a jelentősége az elmúlt több mint száz év alatt nem csökkent, hiánya súlyos közlekedési problémával terheli a Belvárost, így a Dunakapu tér környezetét is.

A Duna bástya területének rendezése sok éven, évtizeden keresztül zajlott, végül a térség, mert mai állapotában térnek nem igazán nevezhető, 1939. szeptember 1-jén nyerte el mai formáját.

Azaz a Kossuth híd már javában állt, mikor még megvolt a Bástya utca északi házsora, a kazamaták, az ágyúdomb és bástyaudvar. A rakpart, a Duna-szer (nyomortelep) felé gyakorlatilag nem volt sem kiépített út, sem oda irányuló forgalom, legfeljebb gyalogos jellegű.

A Kossuth híd forgalmi szerepe, legalábbis, amelyet létrejöttének korában szántak neki elég egyértelmű volt:

Révfa és Észak-Szigetköz forgalmát a Rónay J. utcára koncentrálni, majd a Jedlik Á. utca és Czuczor G. utca vonalán nyílegyenesen a Szent István útra vezetni. Nem szabad elfelejtkezni arról a tényről, hogy a híd létesülésének idején zajlott az egész várost érintő nagy városrendezési pályázat, mely számos új elméleti városrendezési elemet hozott. Példánk okáért felmerült újra a Baross híd áthelyezésének gondolata, mert e híd létesítésének idején 1896-ban már tudott volt, hogy a híd nyomvonala inkább kívánczolt volna a Bartók B. utca tengelyébe, lévén ez volt Győr ősi déli megközelítési főútja. A Bartók B. utcát meghosszabbítva pedig pont a Czuczor G. utca vonalába jutunk. A terület tartalékolására ma is élő példa a Baptista imaház (volt mozi) melletti önkormányzati telek alacsony beépítési intenzitása.

Összefoglalva, egy városközpetet átszelő észak-déli tengely létrehozása következtében került a Kossuth híd oda, ahol most is találjuk. Az ötlet azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. A Czuczor utca túl keskenynek bizonyult, tele műemléki épülettel, szélesítése szóba sem jöhetett, a Baross híd áthelyezés is elmaradt, így a tengely nem tudta tervezett szerepét betölteni, néhány évtizedig élt, majd fokozatosan elhalt.

1939-ben, amikor a Dunakapu teret létrehozták, összekötötték a Móricz Zs. rakpartot is a hídfővel, de ennek a forgalmi kapcsolatnak különösebb jelentősége nem volt. Az ottani kevéske forgalmat a Teleki utca vezette el, de annak és a rakpartnak az összekapcsolása már évtizedekkel a híd megléte előtt megtörtént.

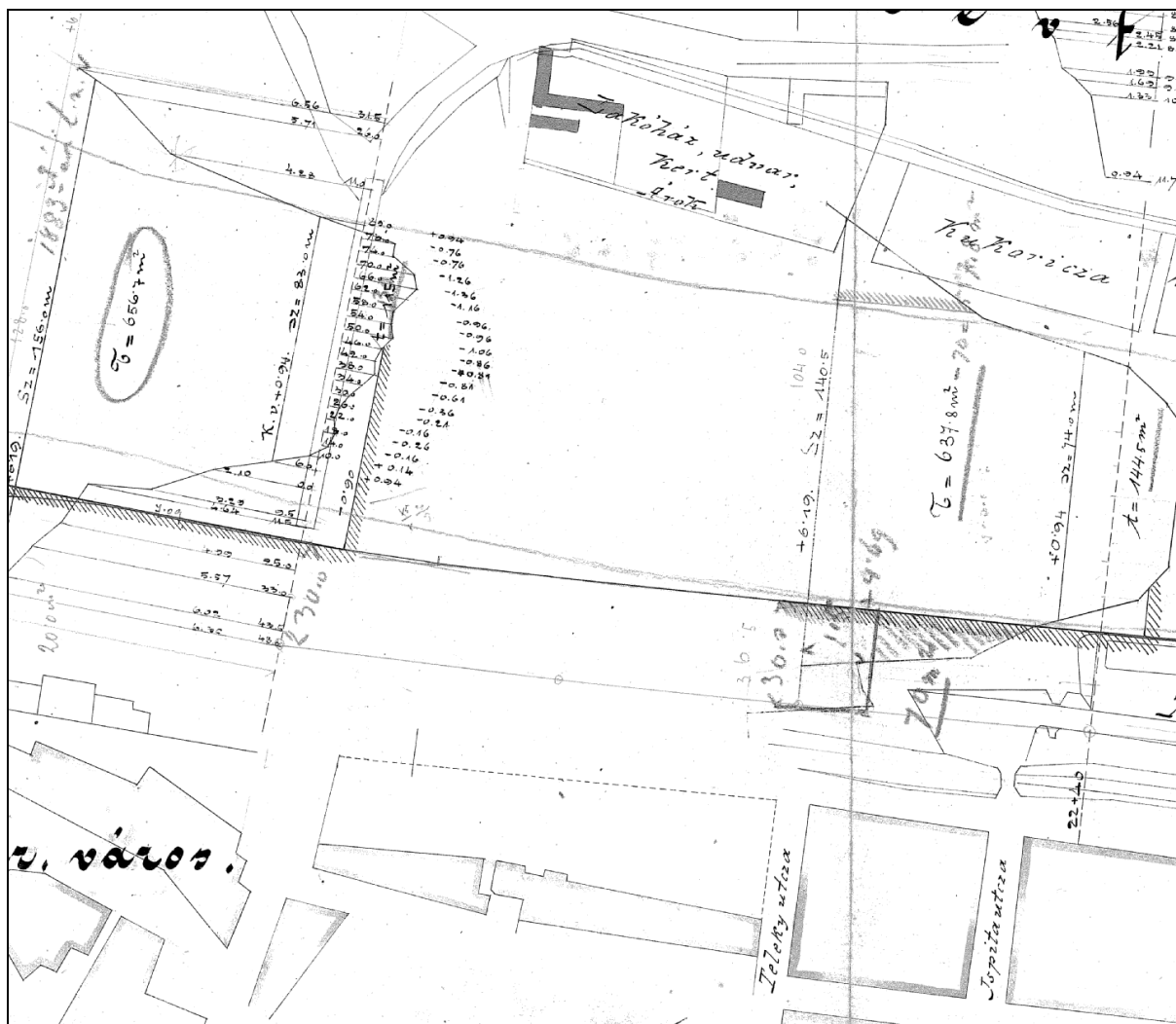
Az 1970-es évek során elkezdődött a történelmi belváros részleges rekonstrukciója, itt merült fel először a gépjármű forgalom belvárosból való kizárásának gondolata, mely aztán a 80-as években öltött fokozatosan testet. Először megszüntették Baross úti, majd a Káptalan dombon keresztüli átmenő forgalmat, eztán jött a Király utca, vele párhuzamosan a Jedlik Á. utca, aztán a Széchenyi tér, végül részlegesen a Czuczor G. utca a Széchenyi térre vezető szakaszán, majd a Szent István úti kapcsolat.

A Teleki utca csak azért maradt meg a gépjármű forgalom számára, mert egy ismert győri építész mélygarázst tervezett a Széchenyi tér alá és így számára fenntartották ezt a megközelítési lehetőséget. Később a tervről bebizonyosodott, hogy az nem realizálható, de a Teleki utca a mai napig forgalom alatt maradt.

2007. év során a polgármesteri hivatal ötletpályázatot írt ki a terület beépítésére, melynek díjnyertese volt egy üvegtetős mélygarázs. A nyertes mű a tér északi oldalát szegélyező utat egy emelettel lejjebb vitte volna, a mélygarázs első szintjéhez.

Ennek előtte egy ismert győri építész a Kossuth hidat vette célba tanulmányával, mert szerinte a híd „elválasztó” típusú híd, nem „összekötő” típusú. Ötletének lényege, hogy a hidat el kell bontani, helyette egy „Károly híd” típusú hidat kell építeni és mellette egy úgynevezett „látványhidat”.

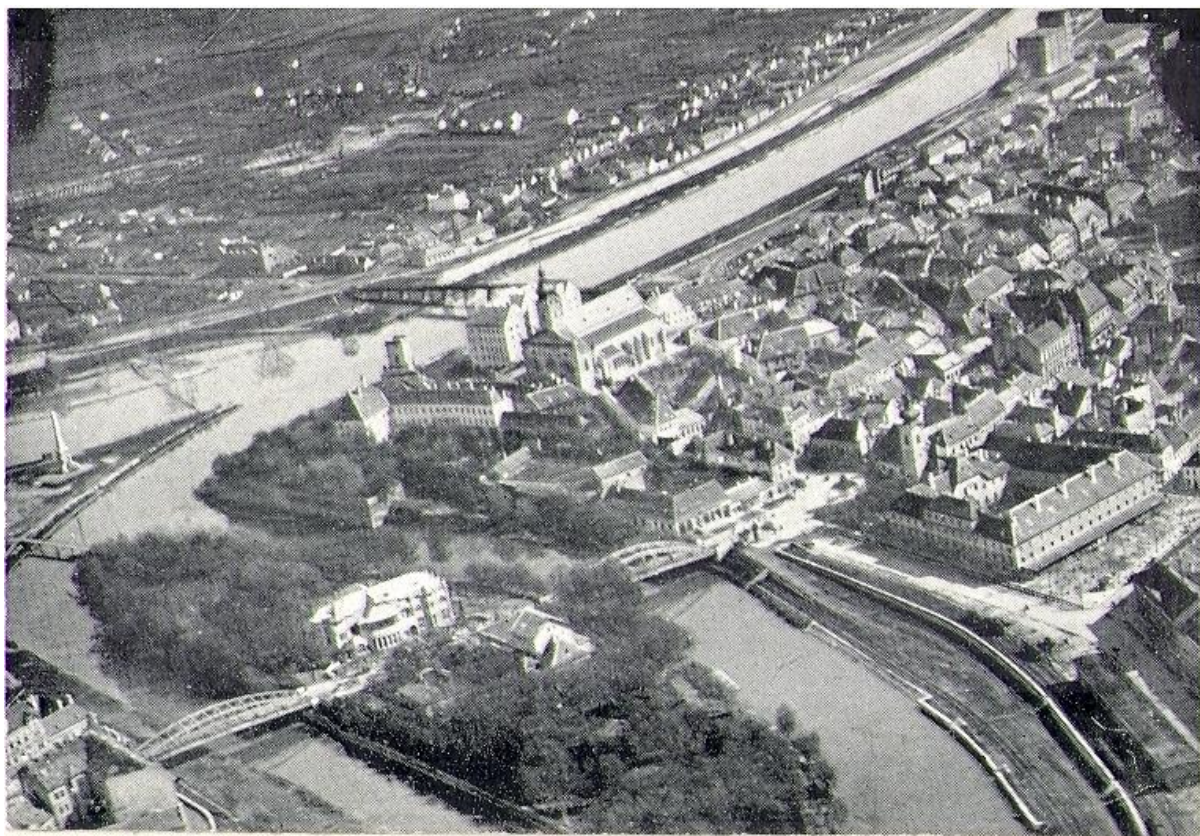
A Mosoni-Duna adott szakasza régóta kikötő. Századokkal ezelőtt jelentős gabonaforgalmi kikötő egyben piac. A reneszánsz erőd megépülte után a tevékenység a Mosoni-Duna árterében zajlott a városfalakon kívül, kiteve az áradások szeszélyeinek. A gabonakereskedelemhez tartoztak a gabona tárházak, melyeknek sora a várfalak bontásával párhuzamosan a 19. század első harmadától kezdve a mai Móricz Zs. rakpart déli oldalán létesült. A Duna bástya folyó felőli pajzsfalának bontása a Duna kapu(k) megszüntetése után ment végbe, pontos idejét nem ismerjük, de biztos, hogy 1895-ben már nem állt, mert ekkor készült a rakpart átalakítása, mely az alábbiak szerint formálta át a területet:



A bástya pajzsfal helyén terméskövel borított, 45 fokos rámpa készült, tetején koronafallal. A rakpart rendezés tervei megtalálhatók a Győr Városi levéltár archívumában. A leendő hídfő (ekkor még a „Kecske híd” sem állt) felől keleti irányban burkolt rámpát képeztek ki a kikötő megközelíthetősége céljából.

Ennek ikerpárja az elevátor mellett volt megtalálható. 1898-ra elkészült az eddigi kisméretű gabonatárházakat felváltó általános gabonarakár (elevátor a győriek szóhasználatában), mely megléte során többször leégett, később a bombázásokban is megsérült, végül 1949-ben vasbetonból újraépítették.

A gabonaforgalom megsegítésére 1894-ben megépült a Duna parti szárnyvonal is, (a Rába part ekkor már üzemelt) mely az 1990-es évekig létezett. A rábai és dunai kikötők mindegyike vasúti kapcsolattal bírt már ekkor, de a két kikötő közötti kapcsolatot javarészen a vízi szállítás tartotta fenn. Ezt igazolandó az 1894-ben épült Rába kettős ívhíd, melynek közepe felemelhető volt.



Légi-fotó az 1920-as évekből a történelmi belvárosról

A Dunakapu tér „rendezése” során az 1930-as évek végén keletkezett Weichinger Károly terve a Mosoni-Duna itteni személyforgalmi kikötőjéről. Az 1980-as évek eleje során, amikor a Mosoni-Duna partot rendezték, Dr. Winkler Gábor végzett kutatást a Duna bástyával kapcsolatban. A kutatási munkát – ez ritka pillanat- sikerült gyakorlati eredményre váltani. A partfal rendezési munkák során előkerült a Duna bástya pajzsfalának azon alsó szakasza, melyet az 1895-ös munkák során a rézsű kialakításkor a tervezett lejtős partfal szintje alá esett. A falszakasz feltárásának magam is szemtanúja voltam. A bástya fal az eredeti alapjain került helyreállításra, mögötte közvetlenül új résfalas függőleges vasbeton partfal védmű épült.

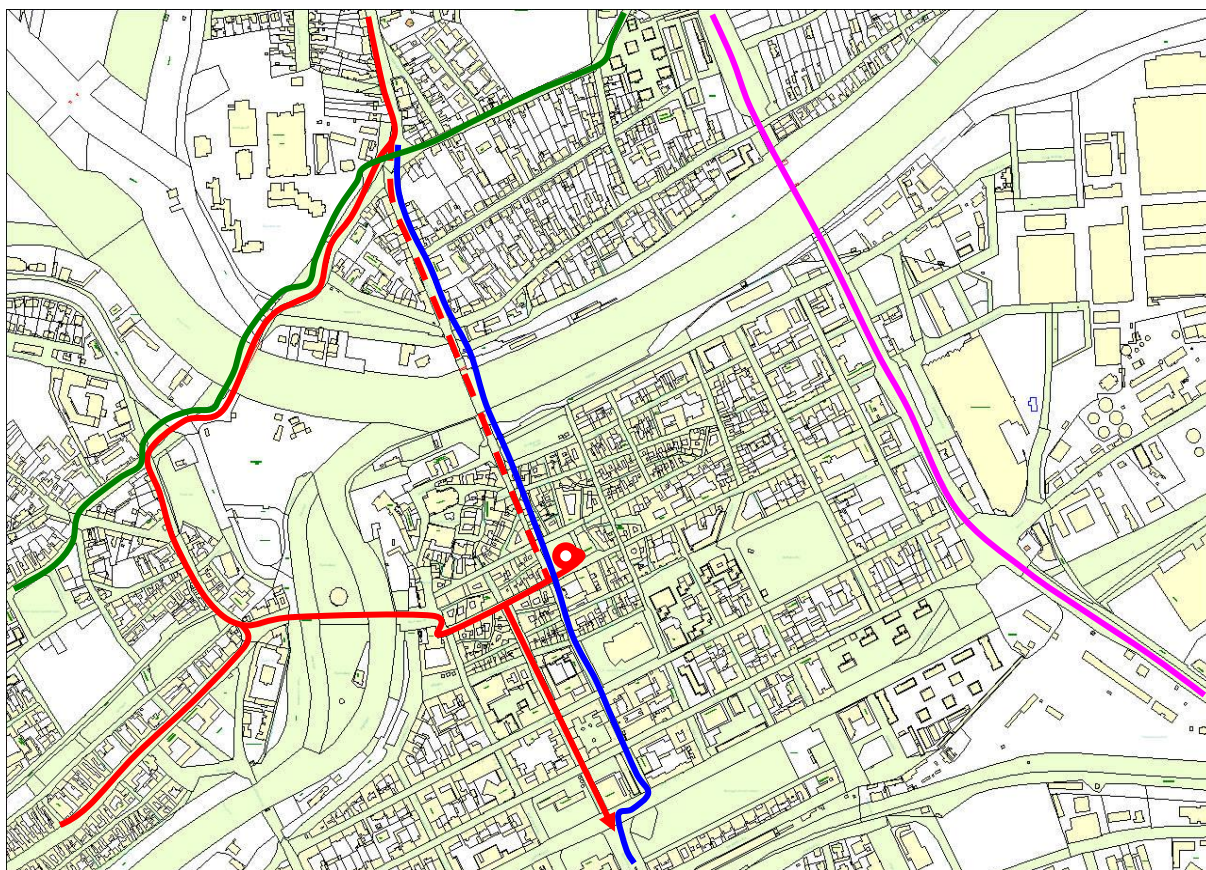
Az maga csodának mondható, hogy az újjáépített bástya pajzsfal tégl architektúrával készülhetett, mert az eredetileg tervezettek szerint nyersbeton kialakításban létesült volna.

Tekintve a kor szellemét ez óriási eredmény volt, hiszen a bástya pajzsfal legalább eredeti magasságának kétharmadában kiépülhetett. Ekkor burkolták le az alsó rakpartot is, kockakő burkolattal.

Az 1960-as évek végén megszűnt a Győr-Gönyű hajójárat, de a sétahajó járat is, ekkor még létezett a teherforgalmi kikötő.

A 90-es évek elejétől sorra jelentek meg az elsősorban vendéglátó funkciójú hajók a Dunakapu tér alatti rakparton. Gyakorlatilag ez egybeesett a teherforgalmi kikötő agóniájával.

Végül megszűnt az általános gabonarakta is. Helyére egy ismert építész a 2000-es évek elején óriásházat tervezett, mely később kisebb változatban épült meg, parkolóhelyeinek döntő hányada ma is hiányzik.



Jelmagyarázat:

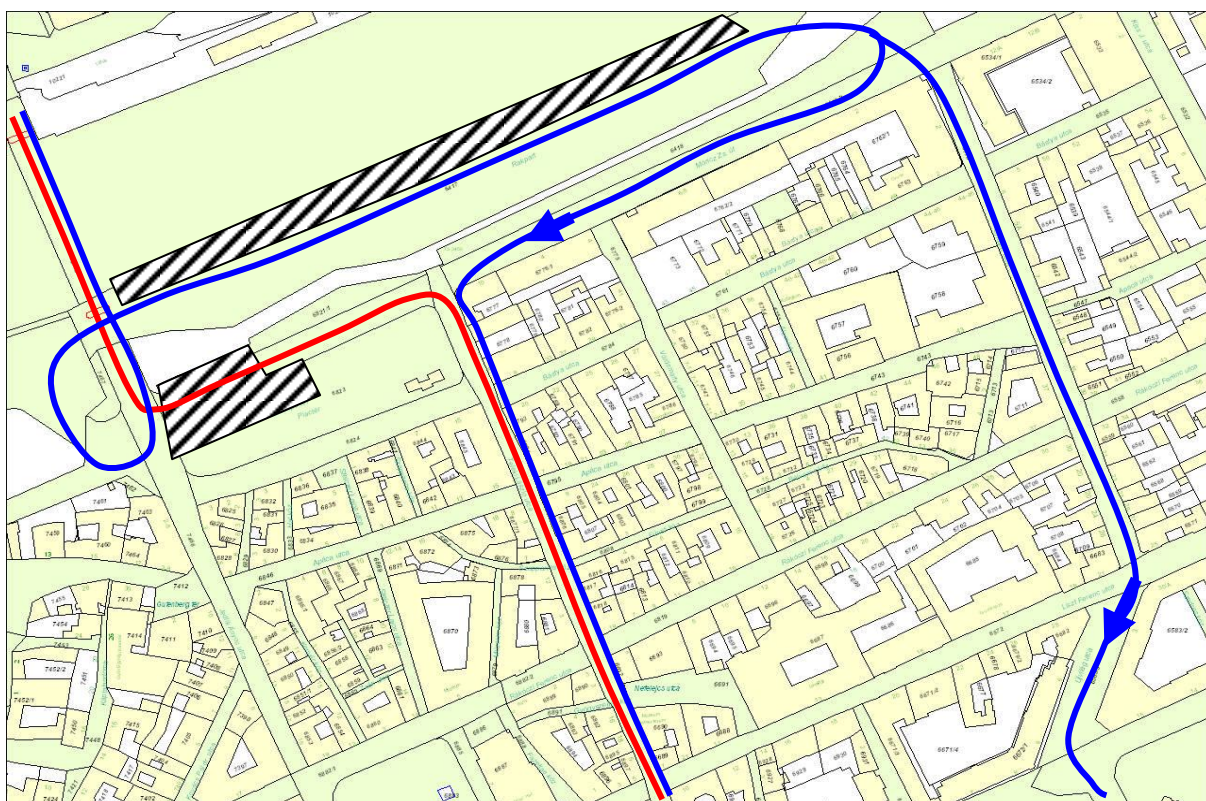
- piros vonal (—) : Klasszikus Rákoskert-belváros közlekedési kapcsolat, kiegészítve a Kossuth utcai nyugati főiránnyal
- piros szaggatott vonal (- -) : A révvel és ideiglenes hajóhidakkal biztosított forgalmi kapcsolat a múltban
- kék vonal (—) : Egy a múltban működő tudatosan tervezett észak-déli tengely
- zöld vonal (—) : Az 50-es években tervezett a belvárost nyugatról elkerülő út. Később nyugati tengelynek is emlegették, soha nem valósult meg.
- magenta vonal (—) : A Weichinger Károly által tervezett keleti elkerülő, ma Széchenyi híd, 14-es út

1./2. Közlekedés a jelenben:

A Kossuth hídon át a Révfaluból érkező forgalom a Dunakapu térre jut, ahol eloszlik. 90 fokos szögben balra kanyarodva az út megkerüli a térséget, majd újabb kilencven fokos iránytörés után a Teleki utcába, vagy iránytörés nélkül a Móricz Zs. rakpartra jut. A rakpart feljárat és a Káptalandomb útjának esetleges csatlakozása ugyaninnen érhető el 90, vagy 180 fokos iránytörés után. Ugyanebbe a „csomópontba” fut be a Jedlik utca csonkjája, mely a Dunakapu térség déli útját eresztí ide. A hídfő és környezete balesetveszélyes, nehezen belátható és használható különös tekintettel az igen intenzív kétoldali gyalogos forgalomra, valamint a heti kétszeri piacnapra, mely kaotikussá teszi a közlekedési helyzetet. Tovább súlyosbítja a közlekedési gondokat a rakpart jelenleg rendezetlen parkolóként használata.

A rossz forgalmi szituációk sorának alapvető oka a Kossuth híd belvárosi hídfőjének palmaágszerű szétágazása. Az előzményekből egyértelmű, ez a híd nem erre a forgalmi szituációra készült.

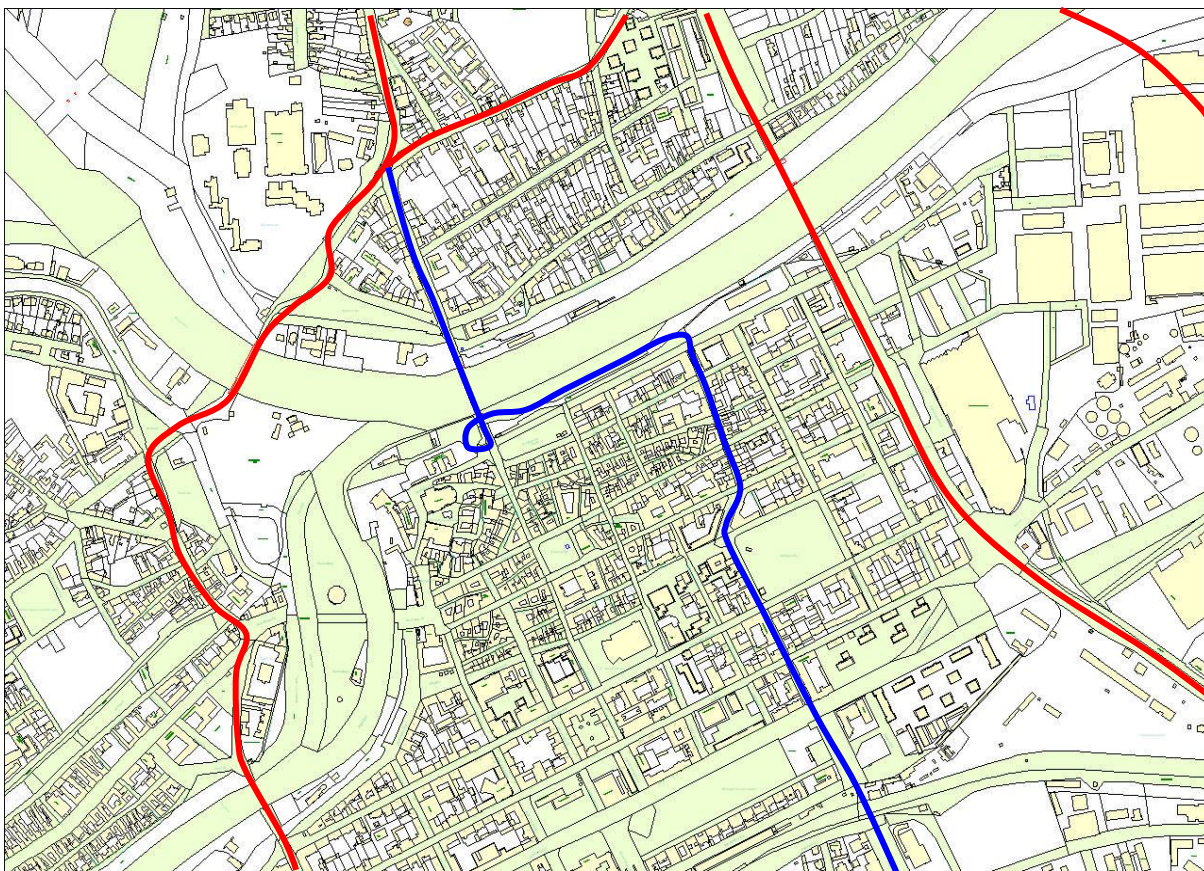
Összefoglalva a közlekedés a térségben nem rendezett, mindenképpen megoldásra vár, de egyáltalán nem biztos, hogy egy lokális beavatkozás javít a kialakultakon.



Jelmagyarázat:

- piros vonal (—) : A 2010-ig meghatározó Révfallu – belváros kapcsolat
- kék vonal (—) : A budapesti Alsó rakpart mintájára a Dunakapu tér az átmenő forgalomtól biztonságosan tehermentesíthető. Az út visszatérítése az Újkapu utcán át ideális hurkot alkot. A Teleki utca egyúttal teher mentesül
- sraffozott terület: A rakparti út építésének velejárója kell, hogy legyen a rakpart bővítése, függőleges partfal létrehozásával. A bástyafül visszaállításával újabb ingyenes felszíni parkolóhelyek jönnek létre.

1./3. A közlekedési helyzet jövőbeli kérdései és változása.



Jelmagyarázat:

- piros vonal (—) : A Sziget-Révfalu híd, a Széchenyi híd és a rövidesen megvalósuló Ipar utcai híd jól láthatóan tehermentesíti a felújításra szoruló Kossuth hidat. Egyben a történelmi belváros is teher mentesül
- kék vonal (—) : A másodlagos forgalmi szerepű, de a történelmi belvárost végre elkerülő út az alsó rakpart, Újkapu és Újvilág utca, Batthyány tér, Gárdonyi utca, Nádor aluljáró.

Ahogy az elmúlt dolgokat összegezzük, látható mennyit változott a közlekedési koncepció a Belvárost illetően, és ebből adódóan mennyire nem szabad örök érvényűnek tekinteni a mostani alapállást. Ebből adódik mondandónk egyik lényeges pontja, hogy a Történelmi Belváros területben egységesen szabad gondolkodni, nem lehet a Dunakapu teret önmagában kezelni, és kizárólag ott beavatkozni.

A közeljövőben átadásra kerülő Jedlik híd jelentős forgalmat fog lebonyolítani. A tervezési területre gyakorolt jótékony hatásainak egyike a kényszerből erre jövő forgalom elvezetése, valamint, hogy a régi-új forgalmi főirány Révfalu csatlakozását tekintve ismét a Hédervári út lesz. Ez lényeges könnyítést jelent a Teleki utca, a Móricz Zs. rakpart, az alsó rakpart forgalmának vonatkozásában.

Meg kell valósulnia és minden józan gondolkodású győrinek, nemcsak a szakmának kell hangsúlyoznia az Ipar utca vonalában tervezett Mosoni-Duna híd megépítésének szükségességét. Erre a hidra jóval, nagyságrendekkel nagyobb szükség lett volna, mint a Sziget-Révfalu hídra. Ha ezen műtárgy jótékony forgalom elvonását nézzük, rá kell jönnünk, hogy a Belváros bővülése, a szigetközi forgalom és átmenő teherforgalom elvezetése, de a

város saját belső forgalma szempontjából is létfontosságú. Ugyanilyen jótékony hatása van a Dunakapu tér környezetére is.

A szakmának alapos felvilágosító munkába kell fognia, melyben rá kell mutatni, hogy városunk és itt főleg a Belváros parkolási gondjait nem a folyton tervezett és soha meg nem valósuló mélygarázsok, hanem a jól elhelyezett parkolóházak fogják megoldani. Ezeknek a parkolóházaknak egyrészt a bekerülési költsége sokkal kisebb, mint a mélygarázsoké, másrészt nem kell a Mosoni-Duna közelségében, fakadóvízes területen esetleg még a folyó szintje alá is bújni, harmadrészt a Széchenyi híd és a Móricz Zs. rakpart Széchenyi híd körüli területei tálcán kínálják a nagyméretű, több emeletes parkolóházak elhelyezésének lehetőségét.

Emlékezzünk, amikor a Dunapart Rezidencia fedőnevű épület mélygarázs második szint nem tudott megépülni, sőt a megkezdett munka miatt vészintézkedéseket kellett hozni a vízbetörés meggátolására. Nem árt azt is megjegyezni, hogy a történelmi belváros tele van föld alatt lévő régészeti emlékekkel, melyeket a mélygarázssra kijelölt elméleti helyszínek mindig érintenek. Legyen újra leletrombolás?

A belváros területe kelet felé növekszik, úgy területre, mint a majdani lakosság számának vonatkozásában. A történelmi Belváros műemlék épületeinek befogadó képessége korlátozott- megjegyezzük legyen is az, nem kellene unos-untalan újabb történelmi tetőkbe ágyazott álemlékek és üveg nyúlketrecek- így annak forgalomvonzó képesség növekedésével sem kell számolnunk. Ezzel párhuzamosan kényszerű szükségszerűségből a Belváros közepe is keletre tolódik, a tervezett városmag új tengelye a 14-es főközlekedési út lesz. Az előbbiekből adódik, hogy esetünkben a lakosság és forgalomvonzat is ebben az irányban növekszik majd, azaz a Dunakapu tér környezetében a forgalom még tovább csillapul.

A nagyközönség számára évente egy-két napra biztosítani szándékozott nagy közösségi rendezvénytér, ha már a város fejlődésének irányát és tendenciáját is figyelembe vesszük, sokkal inkább kívánczok a Városrétre. Sokkal kevesebb ott a kényszerítő körülmény, sokkal jobb a megközelíthetőség, több a tér, tervezhető ciklikussá tehető alakítható. A primitív logika mondatja egyesekkel, hogy ha már a Széchenyi tér rekreációs tér lett, legyen a Dunakapu tér a nagy közösségi rendezvénytér. Ez sok szempontból halva született ötlet, később részletes elemzésre kerül.

2./ A Duna bástya helyreállítás forgalomra gyakorolt hatása:

2./1. Az átmenő forgalom:

A Duna bástya térségében az előzményekből adódóan szinte „köztelező” a forgalom csökkenése, ezt nagyban fogja erősíteni a Kossuth híd majdani forgalom és súlykorlátozása is.

Azaz az elkövetkezendő évek a területtel direkt módon nem összefüggő, de ott mégis ható forgalmi változásai ezt a jelenlegi átmenő forgalmat töredékére fogják csökkenteni. A kutatás egyik fontos megállapítása, hogy a Teleki utcát nem kívánatos tovább ilyen intenzív Révfalu felől érkező átmenő forgalomnak kitenni. Ez sokat segíthet a későbbiekben a Pálffy utca és a Szent István út közötti Teleki utcai szakasz túlterheltségén is. A másik fontos eredmény, hogy a történelmi Belvárost észak-dél irányban átmenő forgalommal terhelő útkapcsolat kívánatos helye a jelenleginél keletebbre van. A harmadik ilyen súlyú eredmény, hogy a Duna bástya környezetét forgalomkoncentrációra, azaz intenzív mélygarázsos beépítésre felhasználni nem szabad. Ez utóbbit részletezve, tanulságképp a Széchenyi tér alatti mélygarázs elvetését is tekintve a célforgalom című fejezetben lesz szó.

A Duna bástya hagyományőrző helyreállítási makett tanulmányán jól kivehetők az alábbiak:

A Kossuth híd előbbieken kifejtett forgalom átrendeződési, valamint hídszerkezeti okok miatt jelenlegi forgalmának csak töredékét fogja a területre vezetni, azaz ezzel a forgalommal kell számolni, nem a mostanival.

A makett a teljes egykor megvolt, ma részben lerombolt, részben újjáépített, részben jelentős hányadában földbe temetett Duna bástya, Duna kapu, valamint a Bástya utca elbontott házainak újjáépítésével számol. A Kossuth híd felől érkező forgalmat íves kialakítású pályán az alsó rakpartra vezeti, ahonnan (ez a makett terjedelme miatt nem látszik) az Újkapu utca vonalán kapcsolja vissza azt a Belváros forgalmába. Ezzel megvalósul két nagyon fontos követelmény, a Teleki utca teher mentesedik, valamint a történelmi Belvárost érő észak-déli átmenő forgalom kívánatos helyen a mostani helyétől keletebbre bonyolódik majd. Ennek a forgalmi kapcsolatnak, mely a Batthyány tér környezetébe vezet a Gárdonyi utcán keresztül még Nádorvárossal is élő összeköttetése alakul ki, további számos előnyét, pl. a Batthyány térhez tervezett mélygarázs közelségét nem is említem.

A makettből nem tűnik ki, de amennyiben a Duna kapu (esetünkben Ali pasa „kéjtornya” fantázia képe) nem jelen formában kerül bemutatásra, a meglévő gépjárműves közlekedési kapcsolat is használható. A Bástya utca veszi át a Móricz Zs. rakpart hídfőig történő meghosszabbításának szerepét. Megjegyzem ez nem teljes értékű megoldás, jobb volna a kapuzat megépítésével a direkt révfalui forgalmat a Duna bástya területre nem beengedni.

A hagyományőrző makett egy közlekedési útvonalat megszüntet, a Móricz Zs. rakpart hídfőig meglévő szakaszát, ennek megléte esetén ugyanis a bástyafül nem rekonstruálható, így a hagyományőrző helyreállításnak nincs értelme.

A maketten is bemutatott elképzelés értelmében a Móricz Zs. rakpart és Teleki utca közötti forgalmi kapcsolat továbbra is él. A Káptalan dombra irányuló forgalom a Bástya utca felől továbbra is biztosított marad. Az egyéb csatlakozó utcák sétálóutcák, lényegében érintetlenek.

2./2. A célforgalom és a parkolás:

A Széchenyi tér alatt az 1980-as évek végén terveztek mélygarázst. Behajtója a Czuczor G. utca felől, kihajtója a Rákóczi utca felől lett volna. Ennek alternatívája a Rákóczi utcai behajtó, vagy a Liszt F. utcai ki és behajtó. A Czuczor utcai behajtó gyakorlatilag elvágja az utcát, a Teleki utcai kihajtók és behajtók pedig az amúgy is egyirányú Teleki utcára koncentrálnak a forgalmat. Egy ilyen pontszerű, a ki és behajtók által képzett forgalom koncentráció egy annak fogadására alkalmatlan évszázados városszövetben nem kívánatos.

Ugyanez a helyzet a Duna bástya helyére tervezett forgalmi rendszerrel és mélygarázzsal is.

Nem jelent megoldást a hídfő és a Teleki utca közötti út föld alá süllyesztése, de nem jelent megoldást a reneszánsz emlékek elpusztítása után sterillé tett belső bástyamagba épített mélygarázs sem. Ezeknek ugyanis forgalomkoncentráció és nem elosztó, elvezető szerepük van.

Az eddigi kigondolásokban szerepelt, hogy az alsó rakpart ingyenes parkolóhelyeit meg kell szüntetni, helyette fizetős mélygarázsba kell gyűrni a parkoló igényt. Tehát vagy parkolsz és fizetsz, vagy menj messze innen. Nem hisszük, hogy ez egy polgárbarát elv. Ráadásul ugyanúgy a be és kijáratnál, vagy egyesített ki-be járatnál okoz indokolatlan forgalmi problémát. Ne legyenek kétségeink, lesz majd jól megfizetett közlekedési „szakember” aki bebizonyítja, hogy ez így van jól.

A hagyományőrző helyreállítás makettjén jól látszik, hogy az nem törekszik az alsó rakpart parkolóinak mindenáron való megszüntetésére, hanem az eddigi rendezetlen

viszonyokat rendezni és kibővíti a kultúrált parkolás itteni lehetőségét. Mindezek mellett látens módon a bástya test is kínál némi parkolóhelyet a kazamaták szintje és a felső bástyaterasz záró szintje között, bejárattal a Móricz Zs. rakpart felől. A tanulmány egyik célja volt a hagyományos őstermelői piac megtartása, megtarthatósága, emellett rendezvények tartására is alkalmas többszintes terület megalkotása. A bemutatott makett különösebb elemzés nélkül ezt a célt is tudja teljesíteni, sőt az őstermelői piac vonatkozásában előre is mozdítja a lehetőséget. A piac területe akár több szintes is lehet, állandó, a kazamaták területét is felhasználó terekkel. A piac parkolása a rakparton nyerne megoldást. Egy folyamatosan is működtethető, vagy állandó részekkel bíró piacnak a forgalom heti kétszeri lökészerű megjelenésének egyenletes elosztásában is szerepe lehetne. Elképzelhető olyan esemény is, hogy piaci jellegű árusítás mellett a bástya területén például valamilyen kulturális esemény is zajlik, a szintek nemcsak elválasztanak, rendeznek is, de össze is tudnak kötni.

2./3. Vízpart, alsó rakpart, parkolás, kikötő:

A Duna bástya és környezetének hagyományörző helyreállítás makettje foglalkozik az alsó rakpart rendezésével is, mégpedig annak kibővítésével számol.

A megoldás lényege, hogy a jelenlegi 45 fokos rézsűs partot annak folyó felőli talppontjában függőlegesre formálja, így eleve nyer annyi helyet, mely alkalmas az alsó rakparti út elvezetésére. Emellett megteremti az alsó rakparti sétány és egy idegenforgalmi szigetközi hajókikötő lehetőségét is. A bástya fül kialakítás, valamint a várfal eredeti nyomvonalán történő helyreállítása további területtel gazdagítja az alsó rakpartot.

Az alsó rakparti út a pesti rakparti út mintájára árvízi elöntés idején nem üzemel. De ezen segíteni lehet látványosan az elsődleges árvízi védelem kiépítésével, mégpedig úgy, hogy az új függőleges partfal koronáját az adott szakaszon megemeljük. Az emelés mértéke erősen függ az út forgalmi szerepétől, mely az előzményekben ismertetett műszaki okok miatt erősen le fog értékelődni. Becslésünk szerint a jövőben ezt az alsó utat nyugodtan előnetheti néhány napra a víz évenkénti gyakorisággal, de ennek esélyét a jelenlegi alsó rakpart szintje fölé kb. 1,20 m-re emelt koronafal jelentősen képes csökkenteni. De nem szabad elfelejteni, hogy a makett korlátai miatt jelen állapotban nem bemutatott alternatív, Duna kapu nélküli megoldás esetén a Bástya utcai forgalmi irány árvíz esetén is járható.

Weichinger Károly tiszteletére az Ő elképzelése szerint bemutatásra került a Mosoni-Duna idegenforgalmi kikötő épülete is. A megoldás hasonlítja az eredeti elképzelést, de helye attól keletebbre lett kijelölve, valamint két egységre, egy felső és egy alsó rakpartira lett bontva, melyet egy gyalogoshíd köt össze az alsó rakpartra merőlegesen. Ez az állomás kiinduló és gyűjtő pontja a tervezett több szintes sétányrendszernek is, de megkönnyíti a gyalogosok számára az alsó rakparti út felett való áthaladást is. Nem lebecsülendő szempont a gyaloghídról feltáruló látvány sem.

Duna bástya és kapu régészeti vonatkozásai:



Az 1757. évi várostérkép vonatkozó részlete. A Duna kapu a kazamata lejáró látható. A bástyához a Piac térről (Széchenyi tér) vezető közök is kialakultak. Több elem azonban nincs a „helyén”, mivel ekkor még katonai titok tárgyát képezte, csak 1782. a győri vár katonai szerepének megszűnte után lehetett publikus. Valószínű, hogy a Bástya utca elbontott északi házsora is e dátum után keletkezett, ráépült a felső kazamata sorra az ágyúdomb tövébe akár egy fecskéfészek sor. Tekintetbe véve a pattantyús házak építési idejét és ezen házsor eredeti funkcióját, könnyen lehet a házsor korábbi eredetű is.

Bár a témához csak érintőlegesen kapcsolódik, de figyelemre méltó az utcák Szentekről való elnevezése. Ugyancsak érdekes a Káptalan dombról a Frigyládához levezető köz megléte is.

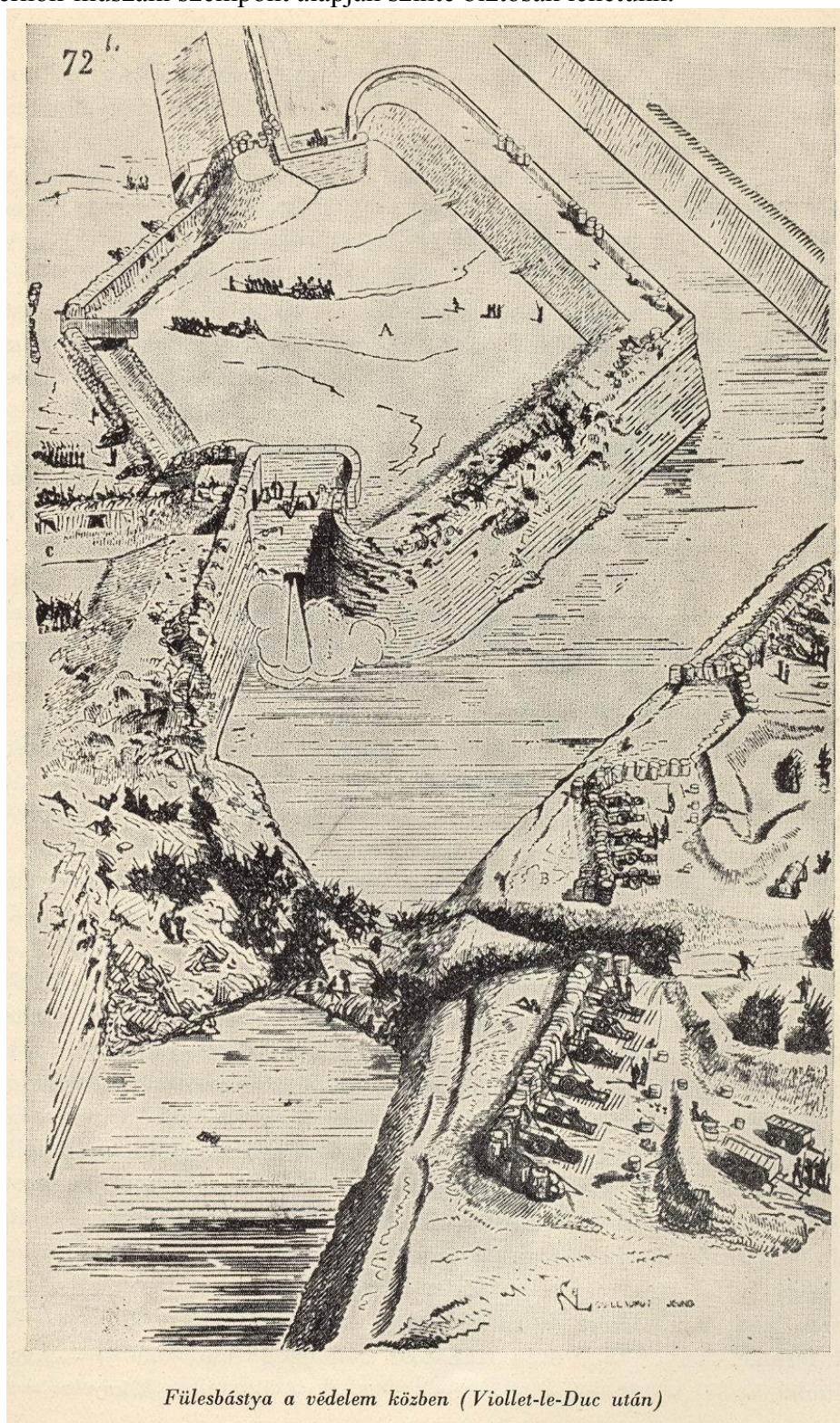


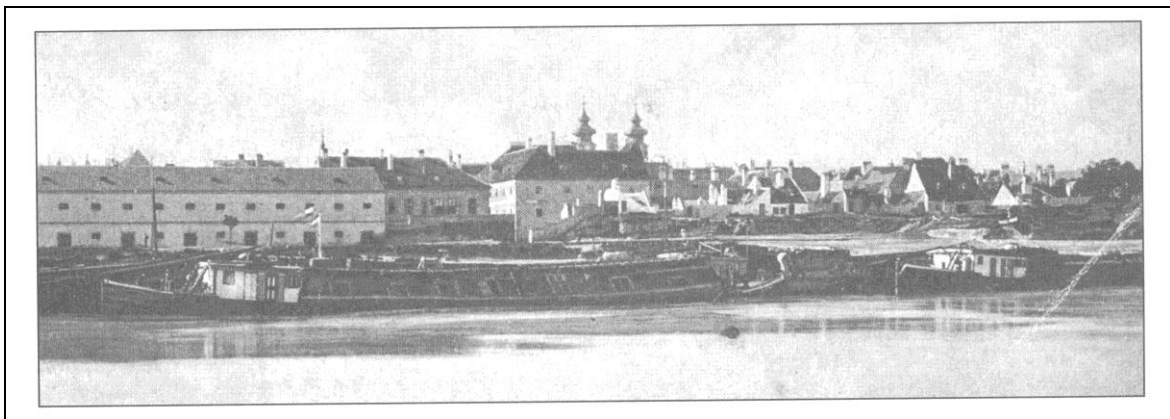
Az 1818-as győri rendezési terv részlete. A Duna bástya és környezete még teljesen ép. Jól látható a bástya, a bástyafülek, a Dunakapu tér mai formájában nem létezik. Ott áll még a Bástya utca a felső kazamata-sorra települt, az 1930-as évek végén elbontott épületsora. A bástya pajzsfala és a házsor közé állt tervezett a rendezési terv készítője. A fasor a vár 1598-as töröktől való felszabadítása alkalmából évenként tartott körmenet útját kísérte volna ha megvalósul.

1./ Amely tényekre biztosan ügyelni kell.

1936-39. során a terület, melyet ma Dunakapu térnek nevezünk jelentős térszín-változásokon esett át. Ennek előtte az 1890-es évek elején a rakpart rendezés során csak a rakpart felső részének szűk vonala került rendezés alá, ez a terület belsőbb, déli szakaszát nem érintette.

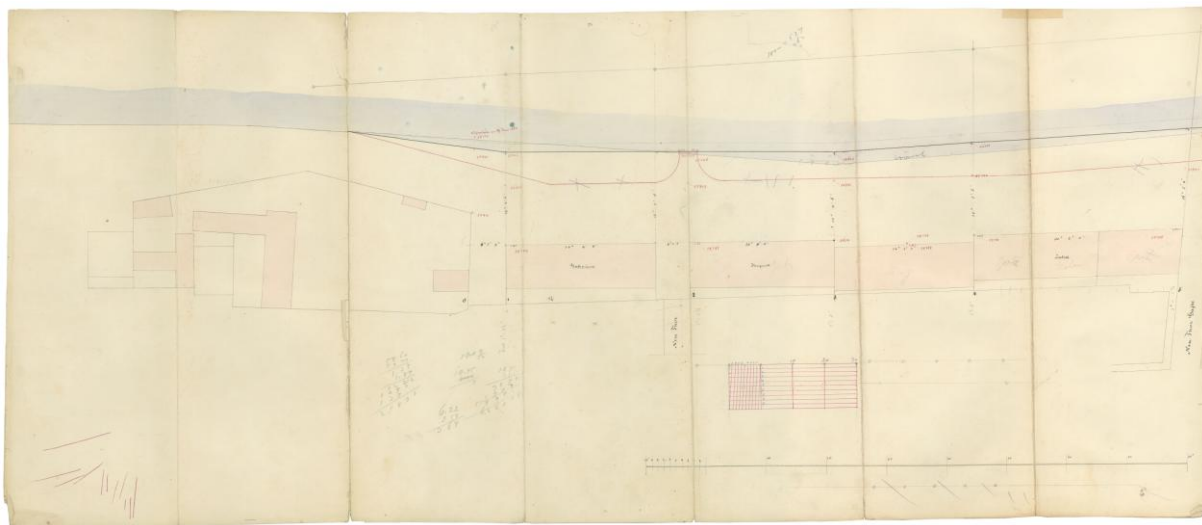
A mostani térszín az elmúlt korokéhoz képest sokat változott, a reneszánsz idők egykori felszíne viszont teljes hűséggel, pontossággal rekonstruálható. Ebben több egyszerű, elsősorban mérnök-műszaki szempont alapján szinte biztosak lehetünk.





Árulkodó kép a 19. század utolsó harmadából. A Zeiss gyár, most bank épület még nem épült meg, a várfalnak támasztott gabona tárházak, melyek javarészt a 2. világháború bombázásaiban semmisültek meg, még állnak. Közöttük a várfal még eredeti magasságában látható. A központi gabonaraktár (elevátor épület) csak a század 90-es éveinek derekán jön létre, így nem láthatjuk a hozzá kapcsolódó beruházás létesítményeit, konkrétan a felső rakparti (ma már nem létező) vasúti pályát, valamint a rakpart oldalának kövezett, rézsűs védművét sem.

Ezen műtárgyak a 20. század első harmadában készült képeken már jól láthatók. A fényképen viszont a Duna bástya elbontott pajzsfalának nemléte miatt kitűnően látszanak a bástya belső védművei, a kazamaták teteje, valamint a bátyaudvar. A kép előterében a változó vízviszonyokhoz jól alkalmazkodó, lapos fenekű hajók horgonyoznak. A dunai idegenforgalmi személyforgalmi kikötő ideális helye józan belátással felismerhető.



A Duna bástya és belsejének „mélységi” térképe, kazamaták, a szögleterődöket összekötő alagút, és sok érdekes hadászati, föld alatti építmény pontos elhelyezkedésének kulcsa. Az anyag nem teljes, csak egy tervlap bemutatására szorítkozik.

1.1/ A bástya koronafala:

Ha a győri erőd újkori folytatását, a Monostori erődöt figyelembe vesszük, annak koronafal kerületében, annak falegyenén mindössze 1 cm eltérést tapasztalhatunk.

Ha reneszánszkor síkvidéki erődítéseit nézzük, hasonló következtetésre és méretpontosságra jutunk Szigetvár, Sárvár, vagy Tata esetében is.

Nem újdonság ez, Dr. Winkler Gábor kutatásai is ezt támasztják alá, Ő már az 1990-es évek közepén javaslatot tett a Duna bástya folyó felőli pajzsfalának megmagasítására ugyanezen elvek mentén. Az amúgy csekély összegből megvalósítható beavatkozást az akkori önkormányzat azóta is érthetetlen okok miatt nem hajtotta végre.

A koronafal szintjét ebből adódóan meg lehet néhány centiméter pontossággal határozni a Kastély bástya koronafalának ide vetítésével. Ezek a bástyák szinte egyszerre készültek, egymással a lehető legszorosabb védelmi kontaktusban voltak.

Ha a rendelkezésre álló, különböző korú ábrázolásokat tekintjük ez a feltevés igazolást nyer, a bástyák és a kötőgátak szintben futottak, legalábbis felső szintjüket tekintve.



Rohbock Lajos színezett rézkarca Révfalu felől mutatja a várost, de szakértő szem ettől jóval többet is kivehet a mives alkotásból. A Káptalan domb harmóniáját még nem töri meg a papi szeminárium historizáló épülete, jól mutatkozik meg a Kastély és Duna bástya egysége. Ha a perspektivikus ábrázolást figyeljük, könnyen belátható, hogy a két bástya koronafala azonos magasságban feküdt. Ezzel nyilvánvaló, hogy kazamatáik is azonos szinten helyezkedtek el, azaz a mostani terepszint alatt megtalálhatók, és eredeti fényükben helyre is állíthatók. A 19. század második harmadából származó kép. Rohbock Lajos metszete az egyik utolsó ismert ábrázolás, mely a Duna bástyát még teljes épségben ábrázolja. Sajnos a Duna kapu már nem áll, azt az 1850-es években elbontották. A győriek annyira kötődtek a kapuhoz, hogy az az 1860-as évek elején új-Duna kapuként újraépült a Vörösmarty utca vonalában.

Néhány év múlva ezt a kaput is lebontották. A papi szeminárium épülete a Káptalan domb látványába durván hasított bele, saját korában ugyanúgy, mint századunk 80-as éveiben a tíz emeletes épületek a Teleki utcában, vagy a színház épülete. A sort folytathatnánk a Duna

partot és a belvárost léptéktelenné tévő újabb keletű épülettel is. Talán be kéne már végre látni, hogy Győr belvárosa nem Manhattan, illetve nem kísérleti telep a „modernista” szellemű kozmopolita építészeti felfogás számára. Talán azt is meg kéne jegyezni, hogy a sokat szidott „kommunista” rezsim sem hurcolta meg azokat az építészeket, akik kiálltak győri Tabán megmentéséért, vagy megakadályozták a Szárnyaskerek szálloda felrobbantását. Sajnos a jelenben egészen más a helyzet.



A győri belváros maga kell, hogy legyen az élő építészeti hagyomány.

A bástya pajzsfala az 1890-es évek partrendezési, rézsús partfal kialakítási munkálatainak esett áldozatul.



Az 1890. illetve 1900. körül épített rakpart oldal és árvízvédelmi művek révfalui híd irányából. A híd a kép készítésének idején még nem létezett. A kép háttérében a Teleki utca sarkán már áll a Zeiss gyár, ott látszik a Mosoni-Duna partján a gabonarakta is. A képen nagyjából együtt látható a bástyadomb a támfal és a kazamata udvar. A kazamaták belsejében a 30-as évekig kóser libavágóhíd működött.

Megmaradt, rézsűszint alatti falszakaszainak felhasználásával Dr. Winkler Gábor állította helyre 1980-ban. A jelenlegi helyreállított és kiegészített pajzsfal mögött vasbeton árvízvédelmi mű húzódik.

1.2./ Az „ágyúdomb”:

Az ellenség megfelelő távolban való tartásához e szögletes felső ütegállásokkal is rendelkeztek, néhol ez ágyúdomb formában, néhol a pajzsfaltól több tucat méterrel beljebb elhelyezett, vesszőfonatos fedezéssel erősített ágyú-fedezék módozatban valósult meg. Ha itt a 20. század első harmadában készült várostérképeket nézzük, akkor azok ágyúdombot jelölnek a Bástya utca egykori északi házsora mögötti területre.



A Duna bástya belseje Révfülo felől a 20-as évek elején. A reneszánsz bástya elemeinek jó része még ép. A kép háttérében a Bencés templom két tornya látszik. A Belváros eredeti városszövege mutatkozik meg, melyet a Duna bástya határolt északi irányban. Ez a kép évszázadokig uralta ezt a területet, nemcsak építészeti értékes, hanem jól mutatja a város társadalmának tagozódását is. Az akkori városszél, azaz a bástya belső oldalán, katonák, kiskereskedők, kisiparosok háza álltak, a gazdagabb polgárok a város belső magjában építkeztek. Ehhez adódott a dunai kikötő egyedi, semmivel sem pótolható nyüzsgése, hangulata és intézményei, a tárházak és vendéglők sora.

Ennél sokkal valószínűbb viszont, hogy a tényleges ágyúdombok száma, melyeket ismét korabeli 17-18. századi térképekből vehetünk, nem volt azonos a szögleterődök számával. A Duna bástya esetében vélhetően nem volt szükség ágyúdombra, hiszen a Mosoni-Duna és révfalui öntésterülete nem tette lehetővé a Szigetköz irányából a bástya a kor hadi hagyományai szerinti északi irányból jövő ágyús lövetését. Így ezen a helyen inkább egyszerűbb, jobban mobilizálható vesszőfonatos, kasos ütegállások szolgáltatták a felső védelmet, azaz az ellenség vízszintes értelmű távoltartását. Az ágyúdomb elnevezés inkább fakad a kor térképészének ismeret hiányából. Az a „magaslat”, melyet oly gyakran látunk a múlt század 30-as éveinek felvételein a Duna bástya középső szakasza hátsó, déli oldali felső teraszának volt a szintje. Ehhez a szinthez igazodva létsült fokozatosan a Bástya utca azóta elbontott, itteni házsora az 1700-as évek végétől kezdve. A polgárházakat megelőzően vélhetően már a 17. század során itt is pattantyús házak álltak. Már a meglévő fényképek is bizonyítják, hogy a bástya terasz a házsor első emeleti szintjén csatlakozott a házak hátsó falához.

A bástya terasz, vagy ha tetszik ágyúdomb 1938-ban elhordásra került.



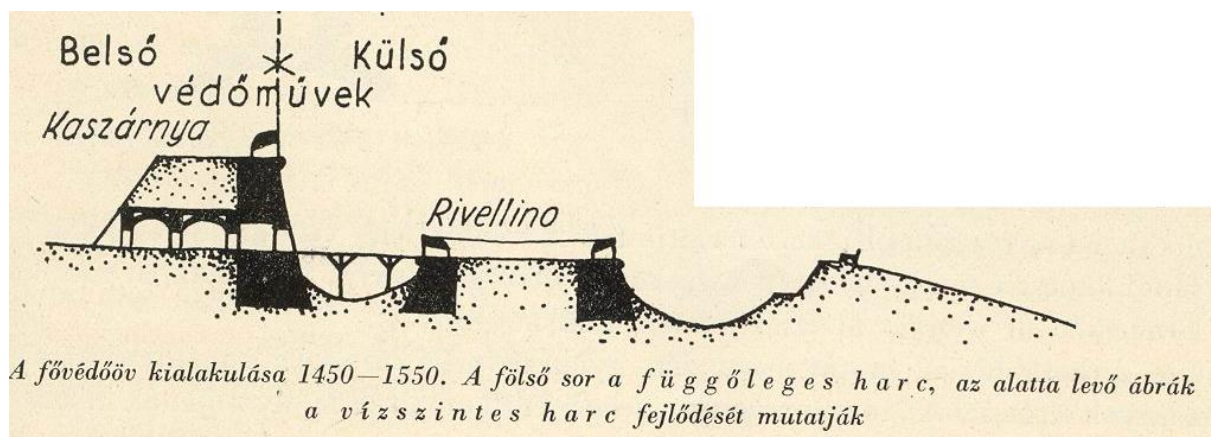
A Duna bástya belsejének képe a Káptalan domb felől, a Jedlik Á. utca sarka helyéről. Jól látszik a bástyadomb, mely az egykori Duna kapu környezetében a Jedlik Á. utca szintjéhez idomul. A Kossuth híd még nem áll, ez azt jelzi, hogy a kép 1928. előtt készült. A kép háttérében a Teleki utca sarkán álló Zeiss gyár, hátrébb a Mosoni-Duna partján a gabonaraktár látható. A kép előterében száradó halászhálók és egy kökereszt látható. A kereszt jelentette a megállóhelyet a vár 1598-ban a töröktől történő visszavételére megemlékező évenkénti hálaadó körmenet számára, mely egészen a Bach korszakig megtartásra került. A körmenet minden bástyát érintett.

Fel kell hívnunk a figyelmet, hogy a pontos magasság is egyszerűen meghatározható, mert az elbontott észak Bástyá utcai házsor bontási-felmérési tervdokumentációja (alaprázok, metszetek M=1:100) birtokunkban van. Ez a fényképekkel egyben kincset ér egy rekonstrukció során.



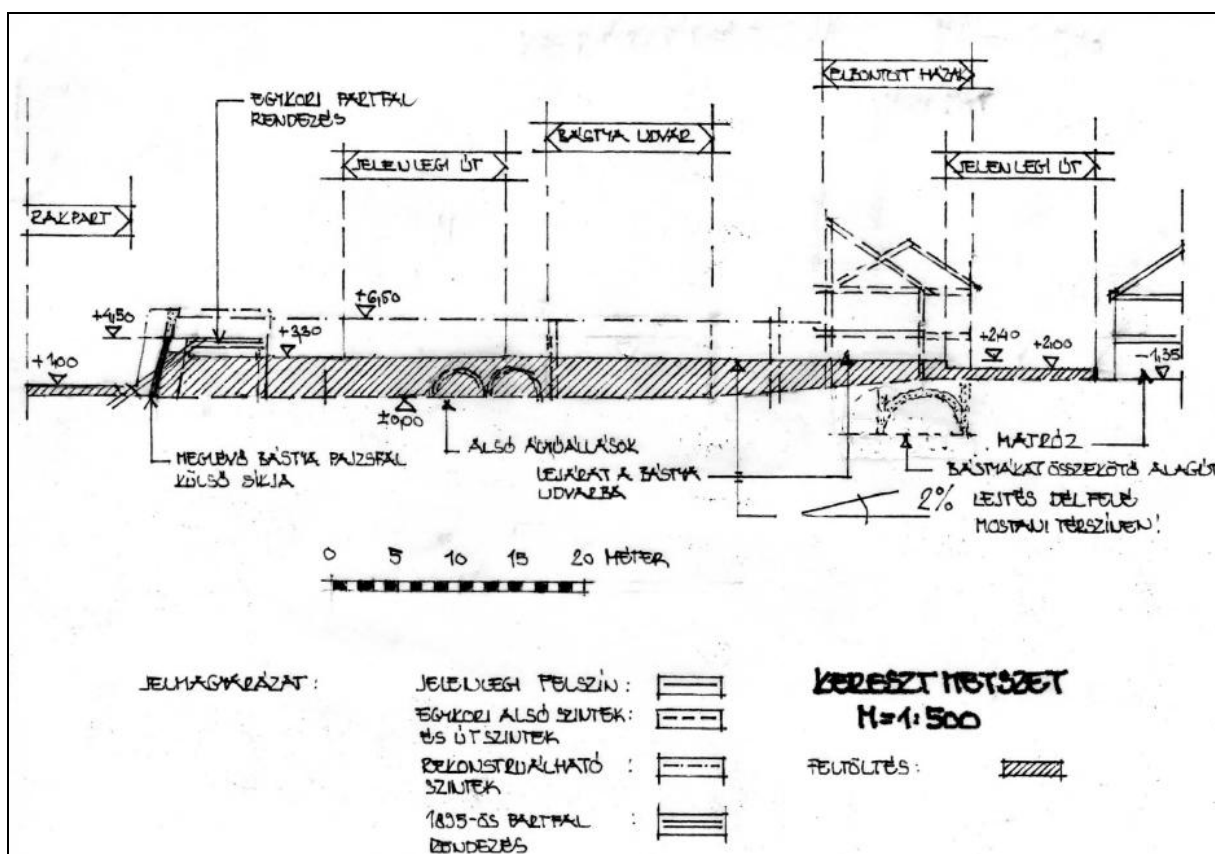
Ritka felvétel az 1930-as évek elejéről, mely a bástyadombról készült a Püspökvár irányába. A kép előterében dinnyés kofák árulják portékájukat. A bástya domb szintmagassága jól láthatóan a Káptalan dombéval azonos. A Duna kapu előtere mélyebben fekszik.

1.3./ A kazamata udvar:



A sematizált metszet jól mutatja a reneszánsz erősítések rendszerét, a zömök várfalat, a nagymértékű földfeltöltést, az árkok és az elővéd művek rendszerét. A katonaság mozgástere a pusztító erejű ágyútűz miatt a védművek belsejében, biztonságos fedezékekben volt, melyeket összefoglaló névvel kazamatáknak hívunk. A várfal vastagsága jelentős, 8-12 méteres, melyet kívülről szilárd égetett téglafal határolt. Belsejében a fal föld és agyag magot kapott, ezt fogta közre a belső szilárd falkéreg, a külső és belső kéregfalat ugyancsak szilárd belső összekötő bordák tartották egyben. A falazatot agyagmagba vert vörösfenyő cölöpök tartják.

A Duna bástya esetében a fal és bástya kettős funkciója (árvíz és hadi védelmi) miatt a fal vastagabb volt, mint az élő vízfolyásnak közvetlenül kitett helyeken (déli oldal). A védelem szintjei pedig egyszerűen beazonosíthatók. Az alsó ágyúállás egy szintben feküdt „testvérével” a Kastély bástya Duna kaput védő keleti ma is látható ágyúállásával. Ugyanezen a szinten feküdt a kaszárnya terem, kapcsolódó boltozott terei és az alsó bástyaudvar is. A felső löpad szintje a Kastély bástya keleti „füle” analógiája alapján szintén jól beazonosítható. A bástya terasz szintje a koronafal azonos magassága miatt szintén könnyen eldönthető. Ebből a rekonstruálható elemsorból az ágyú és kaszárnya termek kettőzöttek, a jelenlegi tér közepénél és a Teleki utca vonalánál található a jelenlegi utak szintje alatt. A feltárást nehezítheti, hogy a kazamaták egy része a jelenlegi felső rakparti út alatt található.



A Dunakapu tér keresztmetszete egymásra vetítve a jelen, az 1939 előtti és a rekonstruálni lehetséges szinteket. Az eredeti ábra M=1:500 léptékű, a tanulmányban bemutatott terjedelmi okok miatt nem az. A nem bolygatott bástya belsőt a feltöltés sraffozott sávja mutatja. A reneszánsz erődöket ismerők erről már tudják, hogy nagy baj nincs, a szögletek lelkét jelentő erődtartozékok sértetlenek. Ezek alapján is tisztán látszik, hogy a terület rekonstrukciója legfőbb haladási iránya a Duna bástya teljes helyreállítása kell, hogy legyen. Civilizált társadalomban ez nem lehet igazán kérdés.

A tér egykori és mai elemeinek egymásra vetítésével létrehozott kép. Léptéke eredetileg $M=1:500$, jelen bemutatásban ettől eltérő méretarányú. A kép nagy segítséget jelenthet majd a Duna bástya szögleteződ összes hiányzó eleme feltárása és bemutatása során.



A Duna bástya kazamatáinak lejárata szemben a Halpiaccal a Stelczer utca torkolatával szemben. Az 1937-ben elbontott épület földszintjéről nyílt a kőtár lejárataival azonos kapu, mely mögött a kazamatákhoz vezető lejáró rámpa volt. Ha megvolna a térelmény hasonlatos lenne a mai kőtáréval, de egy attól sokkal tágasabb kazamata udvarra jutnánk. Ebből az udvarból nyíltak egykor a kaszárnyatermek, ágyúkamrák, és egyéb terek. Itt és a kazamata udvaron működött a Tűzörség 1898-ig, mikor mai helyére települt át. A képen jól látszik az ágyúdomb és annak szintmagassága, az ebből adódó lehetőség. Ki lehet alakítani egy felső egy középső és egy alsó térszintet is. Így ad a hagyomány őrzése és feltámasztása minden mesterkélt kísérletnél többet, hasznosabbat.



Kísérteties a hasonlóság a Sforza félbástya lejárója és az elbontott Duna bástya kazamata udvar lejárója között. Az analógia nyilvánvaló és nem a véletlen műve.



A Duna bástya udvarának lejárója a Stelczer utca felől a 20-as években. A Stelczer utca egyenletes lejtéssel hajlott a Bástya utcára a mai Dunakapu tér felé, évszázadokon át. Ezt a történelmi helyzetet változtatta meg durván az 1938-39-es beavatkozás, melynek során a Bástya utca csatlakozó szakasza megszűnt, az úttestet, mely most a teresedést délről szegélyezi, feltöltötték. Eredeti szintjét a Matróz étterem bejárata mutatja.



Az 1930-as évek állapottrögzítő felvételeiről, melyek a területet több nézőpontból ábrázolják, jól kivehető egy nagy, ekkor nyílt bástyaudvar, mely a szögleterőd jobb és bal oldali kazamata sorát, ágyútermeit kapcsolta össze. Ezt a kazamata udvart úgy kell elképzelni, mint a jelenlegi kőtár udvarát, csak méretében nagyobb, melynek szélessége a kőtár udvar mélységével egyezik meg, hossza szélességének legalább háromszorosa.



A csoda folytán megmaradt Teleki utcai bástya belső tere. A kaszárnya és ágyútermek hasznosítására eredményesen pályázott a Xantus J. Vadaspark. Ilyen terek jönnének létre, csak jóval nagyobb számban és méretben a Duna bástya kazamatáiból is.



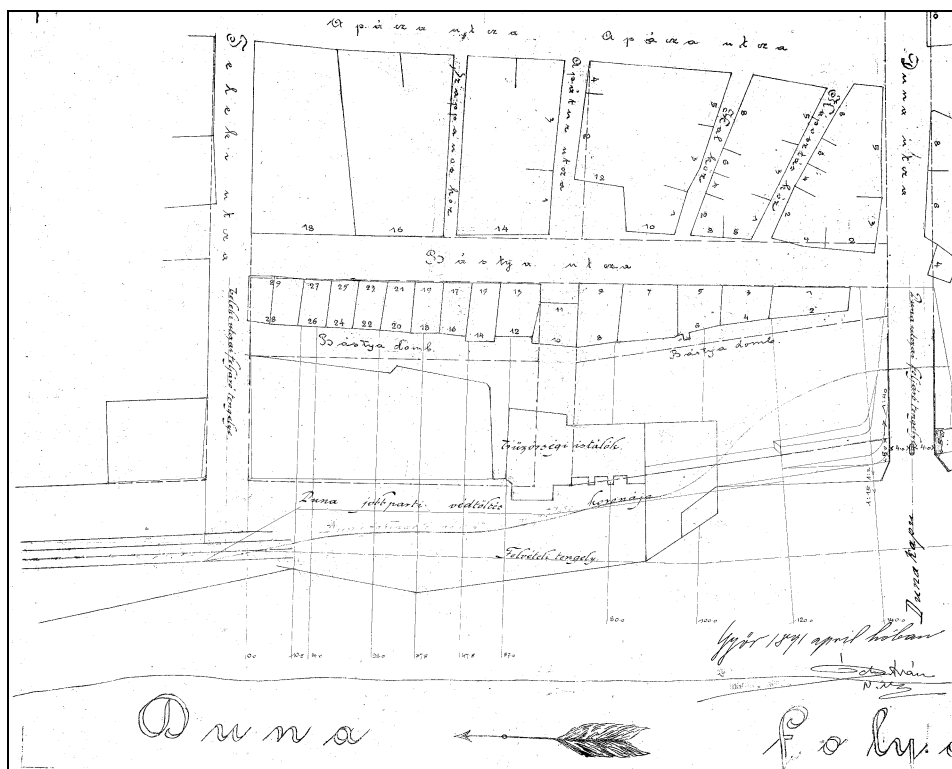
Élő történelem, egyedülálló hangulat, sok száz négyzetméter hasznosítható terület.

Ez Dunával párhuzamos irányban értendő, hiszen a Duna bástya közbenső erőd volt, így nyugat-keleti iránya sokkal nagyobb, mint észak-déli kiterjedése. Ennek a hosszanti jellegű elrendezésnek elősegítője volt még a Mosoni-Duna itteni jelenléte, de a Káptalan domb nyugati sarkát erősítő Kastély bástya kialakítása is. Erről bővebben későbbi pontokban lesz szó.



A Teleki utcai bástyafül belső terei előképei a Duna bástya komplex hasznosításának. Itt egy szinten kis méretben egy funkció, ott több szinten, nagy méretben sok funkció nyerhet elhelyezést. A titok az eredeti, nagyrészt meglévő kazamatatér eredeti állapotban való kiegészítésben rejlik.

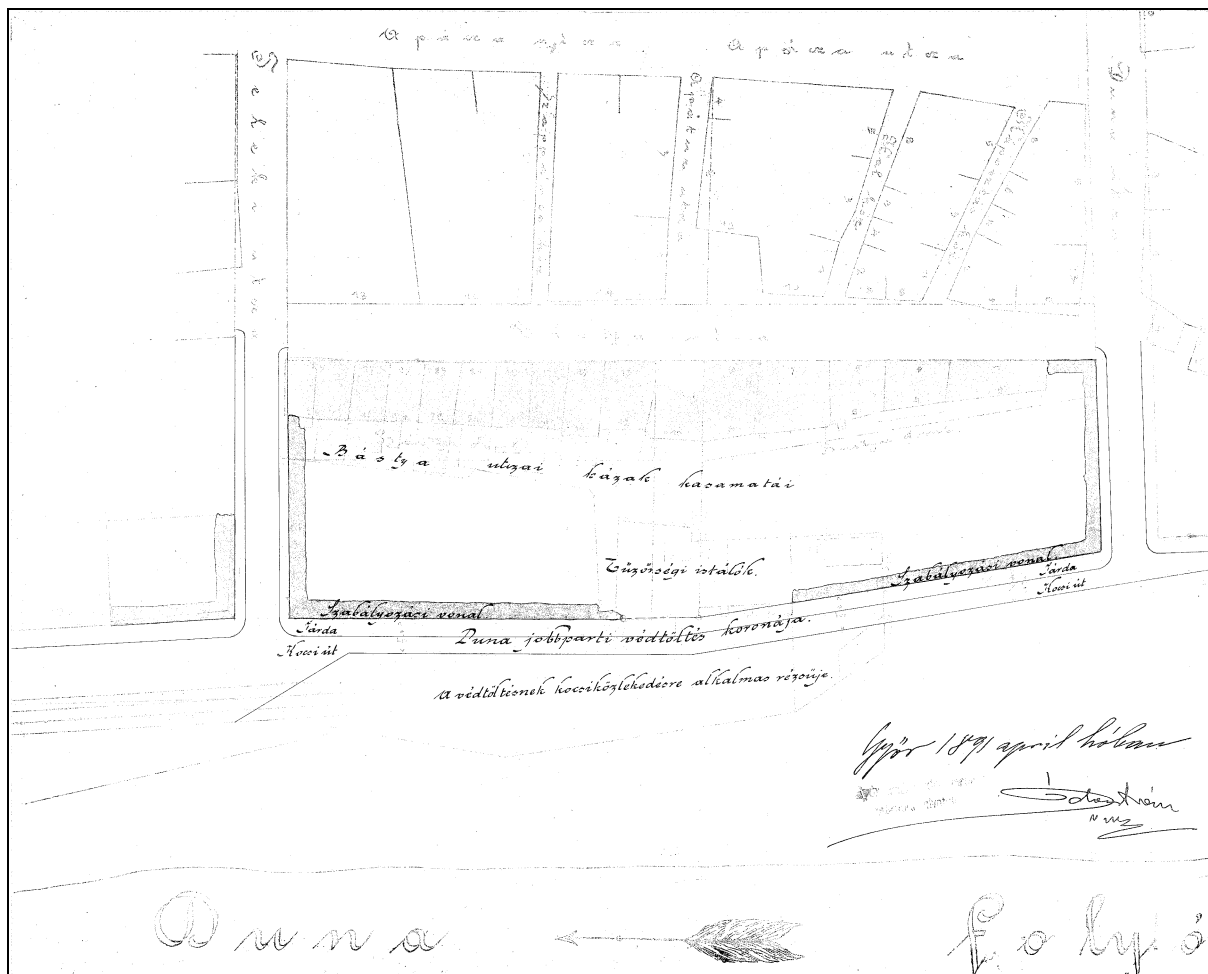
A fényképek szerint a bástya „ágyúdomb” északi lezárása, illetve a bástya udvar déli lezárása egy téglából épített támfal, udvar-rekesztő volt. A kazamata udvart a városi tűzoltóság használta 1896-ban megépült laktanyájuk elkészültéig. A régi térképek tanúsága szerint a bástya udvarnak két lejárata volt.



Az 1892-es állapot helyszínrajza a városi mérnöki hivatal felvétele. A dunai védművek rendezés alatt, az iparvasút azóta elbontott vonala még nem készült el, tervben sincs, a Duna bástya pajzsfalát már elbontották. Ekkor már megvolt az egyébként sokáig meglévő, több képen is látható kikötői rámpa a lovas-kocsik számára már megvan. Ugyancsak jól látszik az elbontott északi házsor, a Tűzörség telephelye a bástya belsejében. Városrendezési szempontból a telektömb már lehatárolásra került, a Móricz Zs. rakpart ekkor nyerte el – legalábbis papíron – mai itteni nyomvonalát, igaz ekkor még Duna-sornak tartották nyilván, itt volt a győri szegénynegyed.



Egy 19. századi várostérkép is sok mindenről tud árulkodni. Jól látszik a bástya, az annak teraszán lévő kertek, a házsor, a kapu és a két kazamata lejáró, egyik a Stelzer, másik a Teleki utca tengelyében. A kép bal oldalán jelölt Duna kapu egyben a várfal vastagságát is mutatja. A bástya terasz ekkor bástya dombként szerepelt, még út is vezetett rajta keresztül. A várfal vastagságát jelzi a belső oldalához tapasztott házsor.



Városterkép az 1890-es évekből. A Bástya utca elbontott házsora még áll, megvan még a kazamaták rendszere is. A Duna bástya pajzsfala a Mosoni-Duna partfal rendezése következtében az 1890-es években elbontásra került. Ebben az időben (1892.) létesült a kikötői lehajtó, épültek a partfal rézsűk és koronafalak, de ekkor készült az egységes gabonaraktár, melynek kései utódját ma „Dunapart Rezidenciaként” jelölték létrehozói. Az elbontott épületsor felmérési tervei megvannak, ez lehetővé teszi a teljes és főleg hiteles rekonstrukciót.

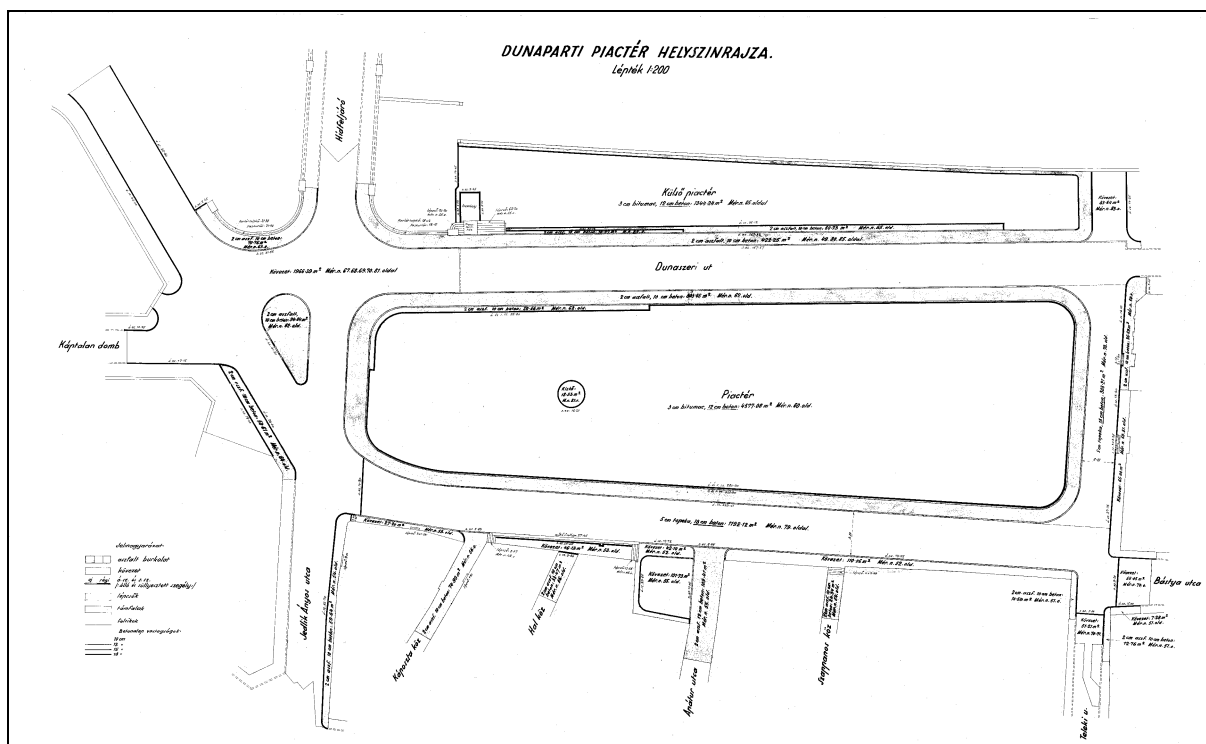
Egyik a Teleki utca rakparttal történő összeépítése során került föld alá, a másik 1938-ban pusztult el, képe kialakítása a birtokunkban lévő dokumentumok között fellelhető. A tűzoltóság elköltözése után a kazamata udvart és részben magukat a kazamatákat építőanyag kereskedés, raktározási célra használták, a Teleki utcai kazamaták szükségakásként funkcionáltak, de ugyancsak itt helyezkedett el egy „kóser” libavágóhid is az 1920-as években. A kazamata udvart a teresedés kialakítása során törmelékkel töltötték fel.



A Duna bástya kazamata udvara a Mosoni-Duna rakpartja felől, nagyjából a buszváró helyéről. Itt a kép lehetőségeihez mérten feltárul a bástya belseje. Láthatjuk a kazamata udvar alsó szintjét, az egykori ágyúállásokhoz vezető közlekedő terek oldalfalainak ívsorát. Láthatjuk még a bástyaudvar déli falát alkotó, az ágyúdombot megtámasztó támrendszert, valamint magát az ágyúdombot is.

A rekonstrukciót segítik az ilyen jellegű, részletekbe menő felvételek. Ha a mai térszínnel összevetjük a 75 évvel ezelőtti, megállapíthatjuk, hogy az egykori Duna bástya kazamata rendszerének jó része ma is az egykori, így a magasabb mai záró szint, térburkolat alatt van.

A szerkezetek felső egyharmadát elbontották, alsó kétharmaduk pedig ma is megvan a tér alatt. Bizonyíték erre a hagyományos bontási mód, mely szerint a térszint feletti épület és építményelemeket elbontották, a használható anyagokat elhordták, a törmelékkel pedig feltöltötték ami a térszín alatt volt. A térszint alatti elemek elbontásával egyszerűen nem vesződtek, annál is inkább, mivel felettük egy tér, a mai Dunakapu tér lett kialakítva.



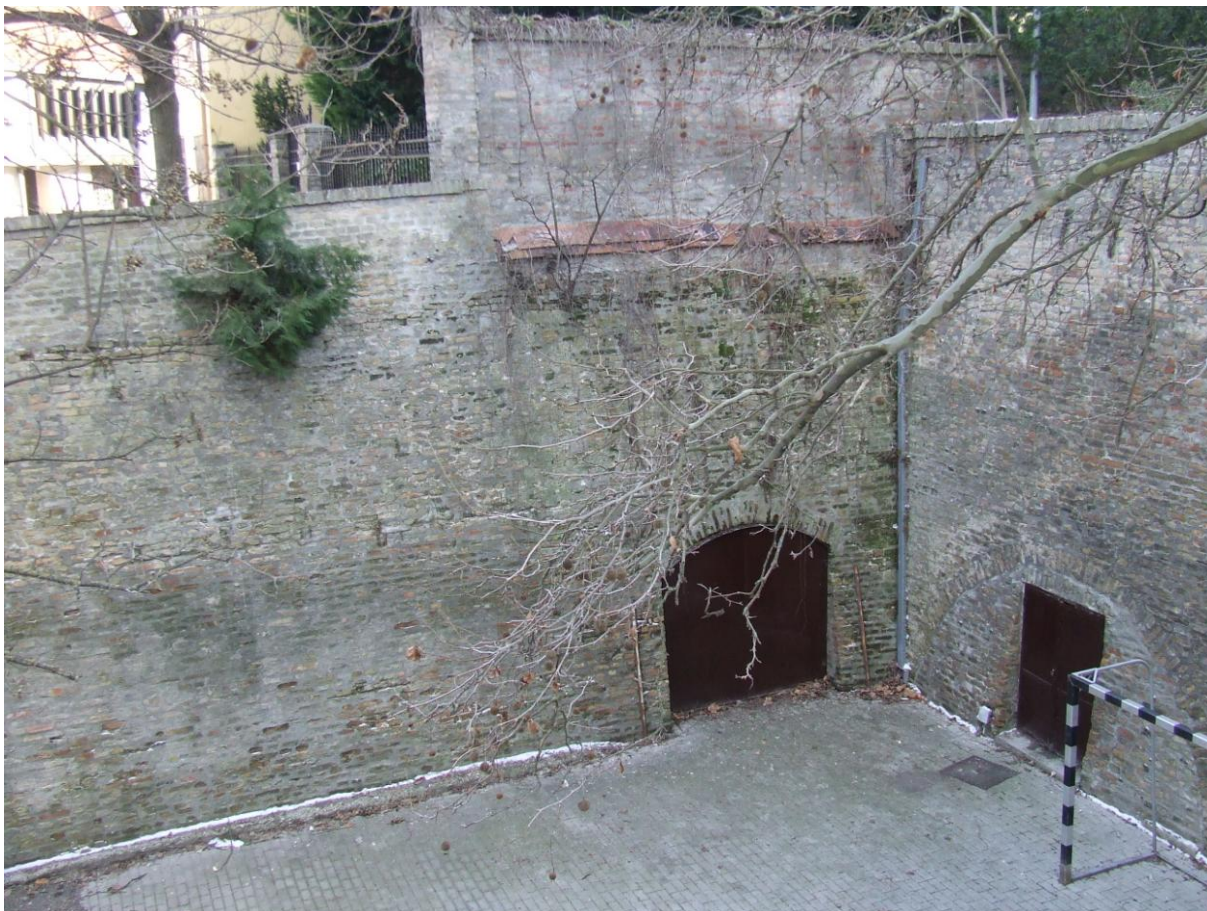
A Dunakapu tér terve az 1930-as évekből, sok tekintetben azonos a mai állapottal.

1.4./ A kazamaták:

Elhelyezkedésük a bástya-fülek mögötti területre koncentrálódik. A pontos méretek kétféle módon határozhatók meg.



A teleki utcai bástyafül kiszabadítva, előtte felszíni parkolók. A Duna bástya nyugati fülénél ugyanezt kell tenni, az alsó rakpartot bővíteni felszíni ingyenes parkolókkal.



A Kastély bástya keleti füle a Duna bástya nyugati fülének ikertestvére. Az eltemetett bástyafület kiszabadítva és helyreállítva nemcsak a parkolók száma gyarapodik az alsó rakparton, a látvány is eredetibb, gazdagabb lesz.

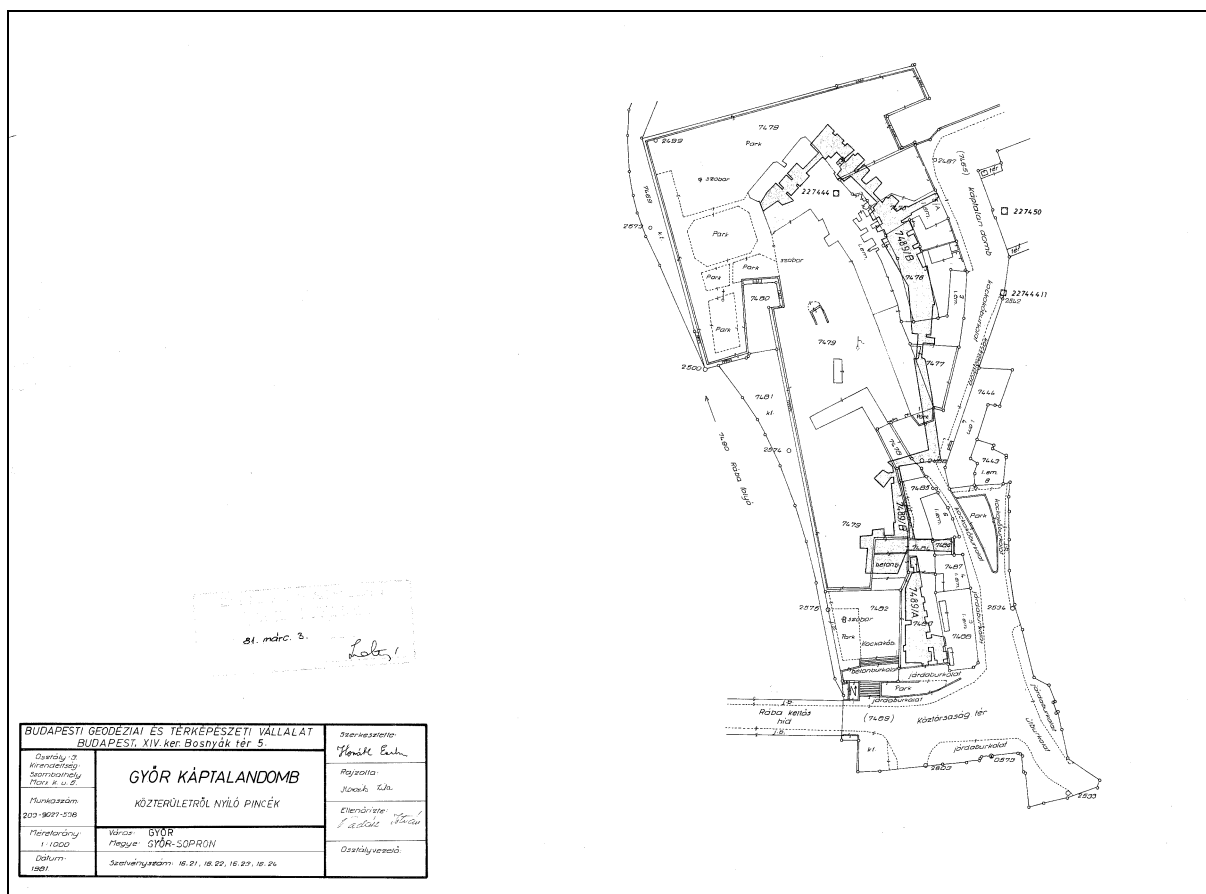
Ebből az egyik a tisztán következtetésen nyugvó, mely szerint a kazamaták, mint mérnöki művek típustervek alapján készültek. Bár nem sok, de azért elegendő példa van a kontinensen szögletesre, olyanokra, melyek korban és kialakításban is nagyon hasonlóak az itteniekhez. Mindemellett a korabeli építőknek egy dologra biztosan törekedniük kellett, mégpedig arra, hogy a Duna kapu védelme mindkét szögletes irányból (Duna bástya, Kastély bástya) egyformán biztosított legyen. Azaz a két bástya ágyúterme és csatlakozó terei vagy azonosak, vagy közel azonosak voltak. Ez az analitikus módszer ismerve a kötőgát koronafal magasságát alkalmas a Duna kapu elvi reprodukciójára is, ha Cselebi leírását is figyelembe vesszük.



Rohbock Lajos ismert rézkarca az alsó rakpartról. A Duna kapu sarka még látszik, a várfal a kapu és a jelenlegi papi szeminárium között már a mai alakját mutatja félig elbontottan. Ismerve a kép alkotójának precizitását, a kapu alapfalait nem kell sokáig keresgélni, egykori magasságára is lesz utalás, ebben Cselebi leírása is segítséget fog nyújtani. Általánosságban elmondható, hogy nagyobb tiszteletet érdemelne a jelenkor részéről az a várkapu, melyen városunk egyik jelképe a „Vaskakas” díszlett.

A másik módszer a bécsi Hadtörténeti Levéltár adatainak felhasználását veszi célba a rekonstrukciót. Tudjuk, hogy a rendelkezésre helyben álló adatok, térképek, rajzok csak töredékét képezik az előbb említett intézetben fellelhető adatoknak. Mindezt csak kutatni kéne.

Nem mellőzhető egyik megközelítés esetén sem a helyszíni feltárásból nyerhető adatok sora. Ezért úgy javasolt megközelíteni egy rekonstrukciót, hogy teoretikus úton felállított elvi tervprogram a helyszínen tapasztalt és feltárt elemsorral gazdagodik, esetleg kismértékben módosul.



A Káptalan domb alatt felmért kazamaták és azok föld alatti összekötései. Az összekötés kiinduló pontja is látható a Duna bástya felé.

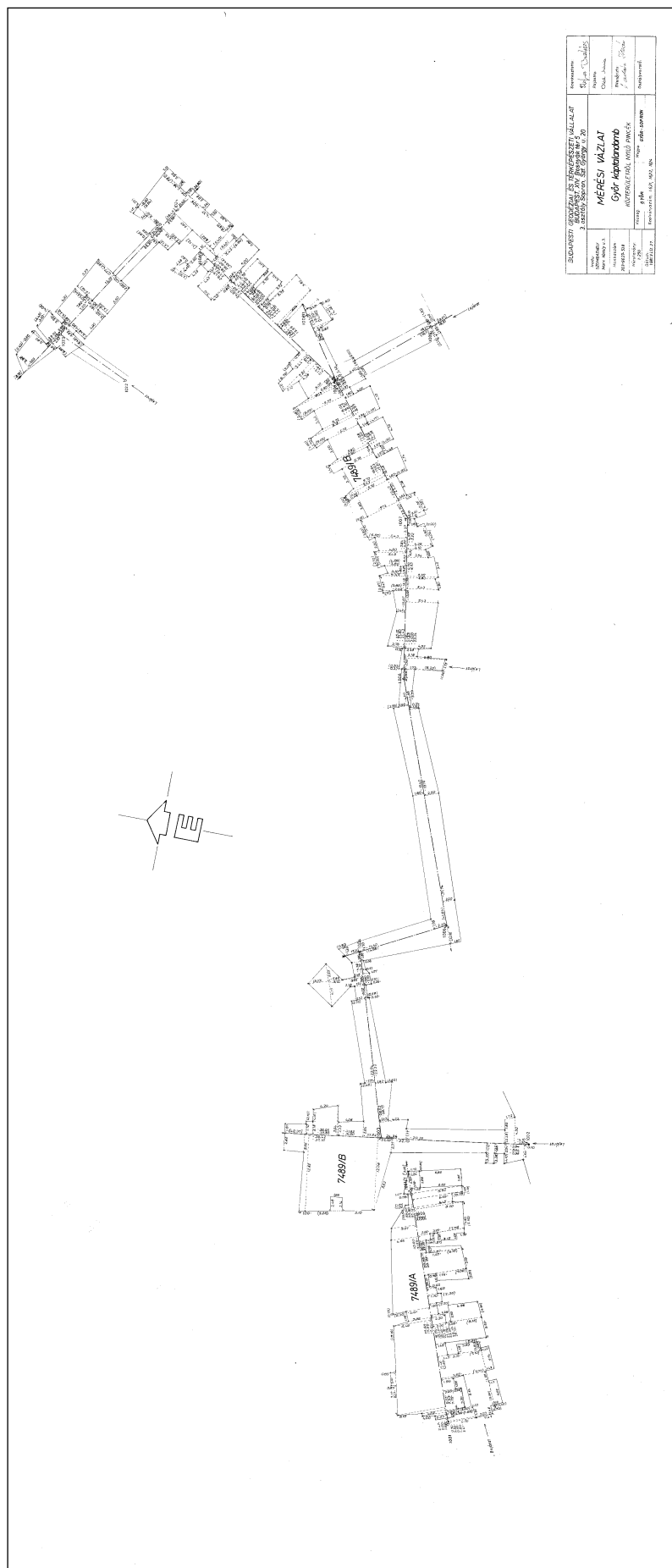
Ugyanis a Duna bástya a győri erőd egyik időrendben utolsóként megvalósuló eleme volt. Az erődítést a déli oldalon kezdték, és az északon fejezték be. Itt a Suess Orbán feljegyzéseit kell figyelni, miszerint kevés már a feltöltő anyag. Ennek beszerzése a folyókkal körülvett városban nem volt egyszerű feladat, így sok olyan boltozott teret hoztak létre a hadászatiilag szükségesek mellett, melyek „normál” esetben, kellő mennyiségű és minőségű feltöltő anyag megléte esetén nem kerültek volna kialakításra. Ennek haszna, hogy feltárás és rekonstrukció esetén, az átlagosnál jóval több boltozott és hasznosítható terület lesz.



Hasznosításra váró kazamaták a Püspökvár egyik szakaszán, csak vagyonsvédelmi okokból nem nevezzük meg a helyét. A Duna bástya reneszánsz boltozott tereit is fel kell tárni, ki kell egészíteni, be kell mutatni és funkcióval felruházva élővé kell tenni.

1.5./ A bástyákat összekötő alagút:

Kutatni kellene, de véleményünk szerint a győri szögletterődöket föld alatt vezetett, szekérrel is járható alagút kötötte össze. Ennek egy szakaszát itt szintén be lehetne mutatni, feltárni és hasznosítani. Egy gyanús elemet észleltem ennek alátámasztására a Duna kapu térségben, a Teleki utca Bástya utca sarkán létesített lakóház pincéjében. Ennek iránya és a kötőgáttól való távolsága is figyelemre méltó. Ugyancsak figyelemfelhívó jelenség a Papneveldével szembeni Káptalan dombi sarokház süllyedési repedései. Ezek ugyanis arra utalnak, hogy az épület valószínű a rosszul betömedékelt, vagy be sem töltött szögletterődöket összekötő folyosó felett áll. Emlékezzünk rá, hogy a Sforza félbástya és a Kastély bástya közötti összekötő alagutat is eltömték, tatabányai bányászok ásták ki 1968-ban.



1.6./ A Bástya utca elbontott északi házsora:



A Bástya utca elbontott házsorának szakasza, a Teleki utca sarkáig. A Teleki utca Bástya utca sarkán ma is meglévő épület azóta emeletszinttel bővült. Az ábrázolt utcaszakasz méltó párja lehetne bármely ma is meglévő régi belvárosi utcának.



Kilátás a Bástya utca elbontott északi házsorára a Káposztás köz felől, az elbontott házsor hiánya ma is szemet sértő.



A Bástya utca az 1920-as években a Teleki utca felől a Jedlik Á. utca felé nézve. Egy igazán hangulatos és egyedi belvárosi utca utolsó évei. Ez az utca bármely máig megőrzött belvárosi utcának méltó párja lehetne. A kép háttérében lévő, a Jedlik Á. utca sarkán lévő ház még nem lett elbontva, hogy helyét a harmincas évek „izmusában” fogant emeletes ház foglalja el. Jól látszanak a korabeli szintviszonyok is. Ez a kép nem kíván kommentárt, történelmi hangulatot áraszt, olyat, mint e helynek ma is kéne. Sajnos az 1930-as évek városrendezési hibája ezt ma nem teszi lehetővé. A történelmi belváros ezen szakasza olyan, mintha valaki baltával elvágta volna, hagyományok hiányában a befejezetlenség, esetlegesség látszatát kelti.

Birtokunkban van az elbontott, házsor felmérési dokumentációja M=1:100 méretarányban. A dokumentációban szerepel az elbontott épületek alaprajza szintenként, valamint épületenként 1 db jellemző metszet, melyen a járda és párkányszint is szerepel. Ahol lejáró volt a bástya udvarba (a Tüzoltóság által használt épületben) az ,dokumentálásra került, a pincészetek viszont nem lettek feltüntetve, ez több okra is visszavezethető.

Az egyik ok, hogy a korabeli dokumentációkat tekintve a régi pincéknek nem tulajdoníthattak fontosságot, a másik, hogy a dokumentumok ezen része hiányos, a harmadik, hogy nem volt az épületek jó része alapincézve. Bármely ismertett ok, vagy ezen okok kombinációja is fennállhat, de ezt egy feltárás könnyen igazolhatja.

Esetünkben különösen izgalmas lehet, hogy a bástyaterasz hátfalához tapasztva, az egykori pattantyús házak részleges átépülésével, hogyan is jött létre ez a házsor. Vajon engedtek-e pincéket építeni a belső terasz-támfal és bástyaudvar közvetlen közelében?

Vagy, ha pincék létesültek, ezek az 1782-es „leszerelés” után keletkeztek?

Számunkra izgalmasabb volna a házsor pincézése, de ezt a következő fejezetben fejtjük ki részletesebben.



A néhai bástya utca „fésületlensége” dacára festői hangulatú volt, remek példa erre a közölt festmény. A házsor a már leírt ismeretanyag birtokában rekonstruálható. A házak jellege, arculata az utca épületeinek egykorúságára utaló jel.

Reprodukciós gondolatsor:

Rendelkezésünkre áll egy relatív pontos felmérés, rendelkezésünkre áll egy jól kivethető fényképsor, dolgunk van egy zárt sorú épületsorral, azaz két oldalt érintő homlokzati képekkel. Lehetőségünk van egy teljesen pontos reprodukcióra.

Miért is van erre szükség?

Ha az ember mostanában építész körökben forgolódik, gyakran hallja az alábbiakat:

Ha valamit nem tudunk biztosan, azt a környezetétől elütő, teljesen modern formákkal és anyagokkal épített módon kell pótolni. Ezzel lehet egyetérteni bizonyos szélsőséges körülmények fennállta esetén, de a gondolatsor egyre idejét múltabb. Ez a típusú felfogás a 60-as évek „terméke”.

Esetünkben egy teljesen egyedi módon felfogott, dokumentumokkal széles körűen alátámasztott kor és stílus hű reprodukciót lehet végrehajtani. Ha a hagyományörző makettet és a fényképeket együtt szemléljük, rá kell jönni, itt nemcsak pótlunk valamit, hanem a szó nemes értelmében rehabilitálunk, azaz visszaadjuk a területnek és egykori épített elemeinek a rangját. Az épületeket tekinthetjük egyesével, külön-külön funkciókkal, vagy korhű arculattal, de egységes funkcióval életre hívottaknak is. Akár úgy, hogy a piac funkciót bővítik, egy furcsa, többszintes fedett piaci vásárcsarnokként.



Akár így, akár úgy töltjük fel élettel, egy biztos, a történelmi belváros északi záró szakasza, mely évszázadokig jól funkcionáló városelem volt, csak régi hangulatában tekinthető helyreállítottnak, rangjához méltóan kezeltnek. Azaz nemcsak a régi városszövet hagyománytisztelő és követő reprodukcióját kell megcélózni, hanem az egykor volt hangulat is rehabilitációért kiált. A hangulat és az utcakép miatt jönnek ide a látogatók. A „modern” formák „tudatformáló”, „pedagógizáló” hamis illúzióját végre el kell felejteni.

Aki nem hisz fenn leírtak igazságában, az nézze meg saját szemével például a devecseri, a kishánai, vagy a trencsényi várakban „kiegészítésként” emelt vasbeton szörnyszülőtteket. Egy ilyen „modern” elvek – 35 éve is korszerűtlen – szerinti beavatkozás a hely szellemét, de még esetünkben történelmi és ezzel együtt igen kellemes hangulatát teszi tönkre.

Márpedig Győr történelmi belvárosának tűnő hangulatát nem szabad végképp elveszni hagyni.



1.7./ A környezet és a célterület szintbeli viszonyai:

A Duna bástya és kapu térség (jelenlegi nevén Dunakapu tér) 1939-re elvégzett kialakítása során jelentős szintbeli változásokon ment keresztül. A Bástya utca szintje (a mostani déli téroldal) lejtésben volt hosszirányban a Teleki utcától a Jedlik Á. utca felé. A jelenlegi Matróz étterem bejáratí szintje mutatja az ottani egykori utcaszintet, de ez az egykori szint jól nyomon követhető egészen a Teleki utcáig, a térre nyíló üzlet bejáratok, jó példa a halbolt, de a közök is lépcsőn kell lelépni.

A Dunakapu teresedéssel kapcsolatban fontos megjegyezni, hiszen minden téves tér elképzelés melegágya volt eddig, hogy ez a tér nem tér, hanem a Duna bástya „leborotvált” belseje. Azaz nem egy funkciót kereső városi térrel, hanem egy javarészt földbe temetett reneszánsz épülettel van dolgunk.



A mai Matróz vendéglő, egykor Dátán vendéglő. Jól látható a különbség az akkori utcaszint és a mai között. A vendéglőbe ma lépcsőkön lehet lemenni, eredeti földszintje ma alagsor. Így járt a Bástya utca megmaradt déli épületsora, elnyelte földszintjük egy részét a megemelt út. A kép bal oldalán az elbontott ház sor látszik. A kép az 1920-as évek végén készült.



Az egykori „ágyúdomb” valójában bástya terasz a jelenlegi szinttől emelet magasan helyezkedett el, de szintje egészen pontosan beállítható. Figyelmet érdemel, hogy a tér középső szakaszán a bástya belső épített elemeit a 39-ben tervezett térszint alatt betöltötték a törmelékkel, az ezen szint feletti elemeket elbontották. Mivel a tér kifelé, és több irányban lejtő vízelvezetéssel bír, így a bástyaterasz egykori vízszintes szintje a jelenlegi burkolattól csak jelzés értékkel állapítható meg, szintje a legmagasabb középső ponttól kb. 3m-re volt. Ez a mérőszám esetünkben közömbös, mert pontos szintje nem a tér burkolat jelenlegi szintjéből állapítható meg. A tér keleti szakasza az oda csatlakozó, de onnan kelet felé lejtő Bástya utca alsóbb szintjeiből visszavetítve állapítható meg, jelenleg kb. 1m-rel van magasabban egykori 1500-as évekbeli szintjénél. A hídfő környezete az egykori Duna kapu felett helyezkedik el, a kapu küszöb szintje feltárással, de szintezéssel is megállapítható.



A Jedlik Á. utca kiinduló pontja, eredeti történelmi hangulatán sokat rontott az 1920-as években a középkori épületet „felváltó” bérház.

Az alsó rakpart helyzete a bástya pajzsfal talppontja felett kb. 60 cm-rel feljebb helyezkedik el, de a folyó felé lejt.



Élénk kikötői élet a 30-as évek derekán, a bontási munkák már elkezdődtek.



1937-38. a Bástya utca északi házsorának bontása.

A kép a Teleki utca felől készült, a Jedlik Á. utca sarkára ekkor készült a máig meglévő épület, felváltva több száz éves elődjét, furcsa műemlékvédelem... A házsor épületei már elbontásra kerültek, látszik még a felső kazamata ívsor, az ágyúdomb. Győrből szerencsére a bontások során azt az elvet követték, hogy ami a föld felszíne felett volt az elbontották, ami a felszín alatt volt azt a törmelékkel eltömték. A reneszánszkor hadi építészetének műveinek legtöbbjét térszín alatt építették, így esetünkben a Duna bástya megmaradt építményrészeinek legtöbbje szinte csak kiásásra vár. Suess Orbán a Duna bástya építője kevés feltöltő anyaggal rendelkezett, így ennél a bástyánál egyedülálló módon több kazamatát építettek, mint az szükséges lett volna. Egyszerűbb volt ugyanis inkább föld alatti tereket boltozni, mint feltöltési anyag után járni. Így, ha feltárással, újjáépítésre kerül sor, egy egyedi, önmagában is egyedülálló bástyát láthatunk majd.

A történelmi Belváros „tájsebe” a Dunakapu tér így jött létre 1939-re, és mutatja mai befejezetlen torzó képét a negyedik téroldal hiányában.



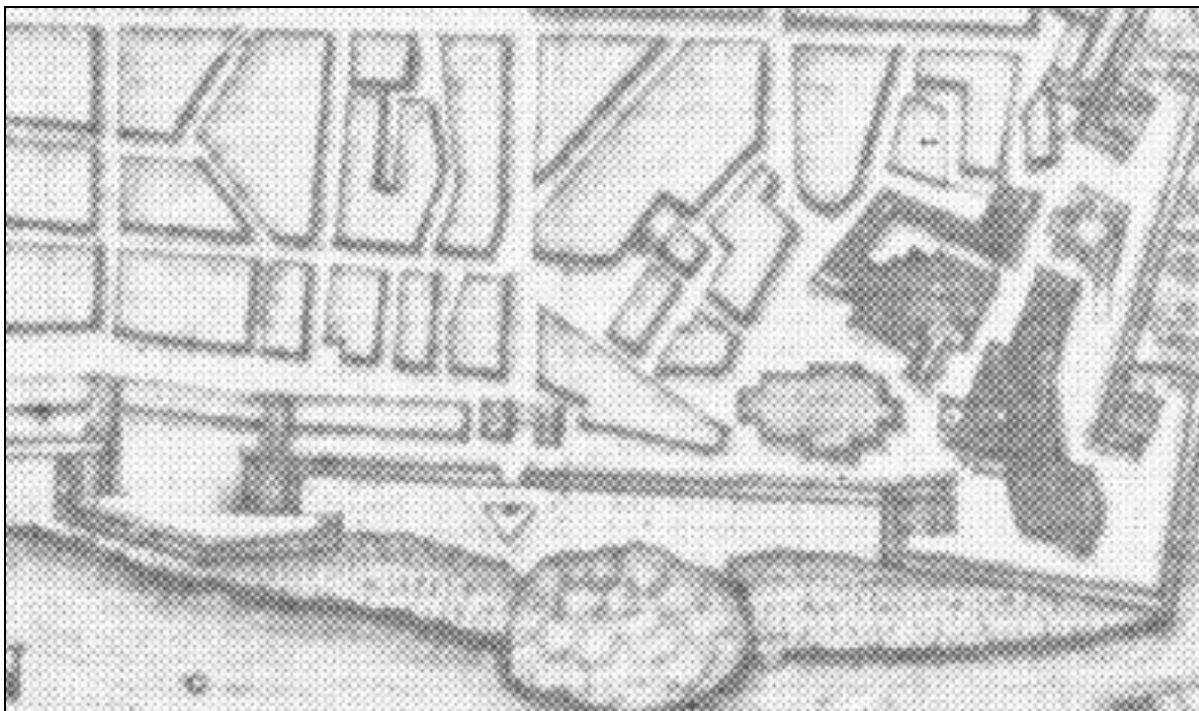
Egy 1700-as évekbeli várostérkép, rajta kivehető a bástyafal vastagsága, a bástya föld feletti szerkezete, és ott a 19. századnak vélt házsor is, melyről bizton állíthatjuk egyidős az utca legtöbb megmaradt épületével.

2./ Mire számíthatunk tehát régészeti, esetünkben inkább történészi szempontok alapján:

Akik a közeljövőben el szeretnék tüntetni múltunk itteni emlékeit, különböző szakvéleményeket fognak lobogtatni. Ezek olyan érvekkel állnak majd elő, miszerint 19-20. századi alapfalakkal van dolgunk, az esetleg előkerülő reneszánsz falak nem jelentenek értéket, illetve a tér közepe üres, ott nem lesz semmi, szabadon „kitermelhető. Ezek az illetők semmitől, még a legelképesztőbb hazugságoktól sem fognak visszariadni céljaik, azaz a tér teljes területe alatti mélygarázs megvalósítása érdekében.

Mi azonban legyünk tisztában azzal, hogy sok év komoly kutatási anyagának tanulságait olvassuk, és garantáltan meghaladjuk mindazok e területre vonatkozó tárgyi tudását, akik majd itt „szakérteni” fognak.

Itt érdemes újfent kitérni arra, hogy a helyszíni feltárások eredményesebb lefolytatása érdekében már most fel kell venni a kapcsolatot a Bécsi Hadtörténeti Levéltárral, ahol a győri erőd korabeli dokumentumai is fellelhetőek. Bár sok elem a kutatások alapján is kikövetkeztethető, jobb és eredményesebb lehet a munka, ha több sorvezető mellett halad.



Ha az eddigiek nem voltak kellően bizonyító erejűek, álljon most itt ezen újabb térkép minden eddig leírt adat újabb bizonyítékeként. Itt minden lényeges látszik, a házsor, a pajzsfal, a kötőgát, a kapu, a kazamata lejáratok. Persze a régészeti kutatásnak meg kell találnia az összekötő alagutat is, mely nagy bizonyossággal eltömedékelve most is a néhai házsor alatt fekszik.

2./1. Burkolat felső sávjában előkerülő maradványok:

A Bástyá utca elbontott északi házsora alapfalai a jelenlegi burkolat alatt már 90 cm-es mélységben a felszínre fognak bukkanni. A majdani elbontók könnyedén érvelnek majd azzal, hogy 20. századi alapfalokról van szó, így azok majd szabadon elbonthatók lesznek. Az előzményekben leírtak alapján bátran mondhatjuk, hogy itt egy összefüggő, egymásra épülő, egymást kiegészítő rendszerrel állunk szemben, melynek lényeges elemei a bástya, a kötőgát és az elbontott házsor is.

2./2. Mélyebben, 1-2 m-rel a térszint alatt fekvő rétegek:

Itt elsősorban a Duna kapura kell gondolni. A talajradar által nyújtott adatok sajnos teljességgel használhatatlanok. Az elméletileg 5m mélységig használható adatokat szolgáltató eszközzel való felmérés esetünkben nem nyújtott értékelhető adatokat. A terület felszíne erősen bolygatott, rengeteg törmelékes feltöltés van jelen, ezek mélysége is változó, de több métert is elér helyenként. Ennek ellenére a talajradaros vizsgálati kiértékelés első szemrevételezésekor Dr. Winkler Gábor felfedezett egy kör alakú anomáliát az egykori Duna kapu helyén, mely sejtetni engedi az itteni megmaradt falak jelenlegi felszín alatti, jelzett mélységben való jelenlétét. Megjegyzem az Ali pasa „kéjtornya” legenda ezek alapján nem is tűnik valószínűtlennek. Ez az élmény ölt testet a hagyományörző makettben, de a toronyszerű kapu valódisága alaposabb kutatást is igényel. A maketten jelölt Duna kapu és torony a 16. századi ábrázolás és a talajradaros elsődleges kutatás összevetéséből állt elő, szakemberek ezt a képet vitatják, de alapvetően mint kísérlet ellen nem emelt senki kifogást.

A talajradaros kutatás az elbontott északi házsor alapfalait viszont megmutatta.

A pinceszintek meglétére korlátai miatt választ adni nem tudott.

2./3. A jelenlegi térszint szintjétől 2-3,5 m mélységben fekvő rétegek:



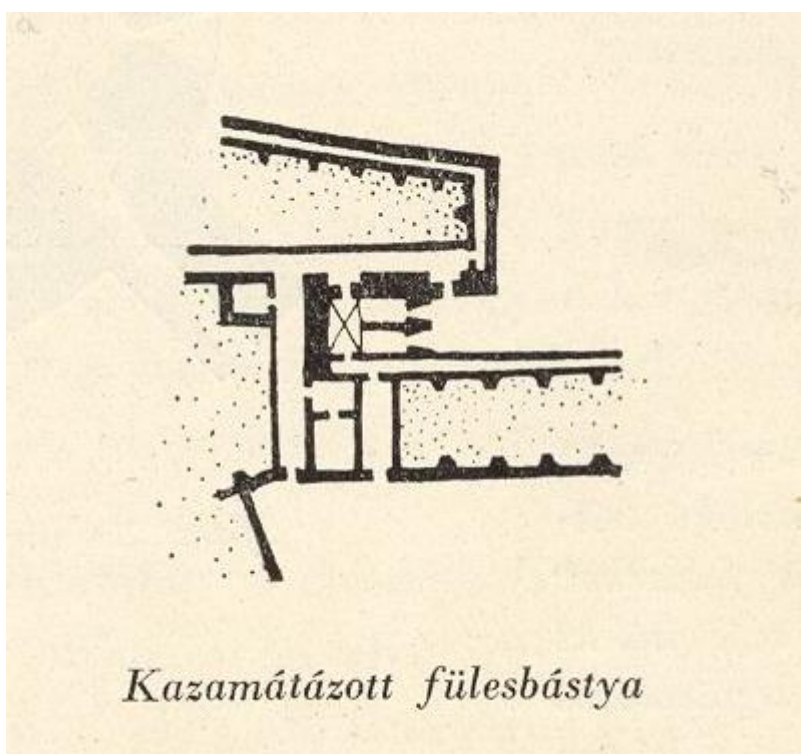
Nos ilyen és ehhez hasonló tereket lehetne megvalósítani egy rekonstrukció során. Senki ne mondja, hogy ezek a terek nem hasznosíthatók eredményesen.

Tulajdonképpen a kérdéses mélységben találjuk az elbontott házsor mögötti, egyben a bástyaudvar déli határfalát képező fal maradványait. Innen a folyó felé nyílnak és kezdődnek a kazamata bejáratok nyugat és kelet felé a bástyafülek irányában. A feltárás jól és előre is tervezhető, kulcsa a kazamata udvar lejárata felőli kezdés. Ennek helye rendkívül pontosan meghatározható, az elbontott házsor azon tagjának közepén van, amely egykor szemben állt a Stelczer utcával. A bejárat ugyanúgy süllyedt a bástyaudvar szintjéig, mint a még meglévő kőtár lejárata. Ebből következik, hogy a feltöltés egykori irányával ellentétes munkamenettel a lejáraton keresztül a bástyaudvar elérhető és feltárható. Ez azért fontos, mert a feltárás jól szervezeten, kis helyre koncentráltan folytatódhat akár huzamosabb ideig is úgy, hogy a környezet a leginkább zavarásmentes marad, de a feltárható felület nagy. Ezen a módon a működő piac sem szenved különösebb korlátozást.

A szisztéma ugyanolyan, mint a kőtár és a mellette fekvő épülettel elépített bástyaszakaszon esetében. Bár látszólag nem ide tartozik, de valójában mégis. A kőtár lejárata, azaz a Sforza félbástya alsó ütegállásának és bástyaudvarának lejárata mellett, közvetlenül balra az ottani épület földszintjén megtalálható a lejárati kapu ikerpárja, amelyen át a felső ágyúteraszra lehetne jutni (ha ezt tulajdonosa nem akadályozná meg erőnek erejével).



A Sforza félbástya udvara 1968-ban feltöltésre került, a mérések során ezt figyelembe kell majd venni



A kazamata és a várfal kialakítás sémája hasznos információkat hordoz a feltárás és a rekonstrukció folyamán.



A félbástya ágyútermének belső lőrése, szintén a későbbi feltöltés miatt került gödörbe.



A Sforza félbástya ágyúterme, udvara és löállásai teljes azonosságot mutatnak a Teleki utcai bástyával

A bástyaudvar feltárás minden tovább tervezhető feltárás kezdete, hiszen a Duna bástya összes fontos helyisége ide volt nyitva.

Az alábbi módszerrel a teljes terület és műtárgy rekonstrukció magas fokon tervezett és szervezett módon valósítható meg.

2./3. A jelenlegi térszint szintjétől 3,5 m-nél mélyebben fekvő rétegek:

A bástya pajzsfalának talpából tudjuk, hogy a kazamaták, ágyútermek és csatlakozó szakaszaik padozata ezen a szinten helyezkedik el. Ugyanígy a Kastély és Duna bástyák közötti kötőgát fellelhető alapfalai is ebben a szintben lehetnek. A szint pontosabb megállapításához a Káptalan dombi megmaradt kötőgát szakasz keleti végénél kellene folytatni feltárás jellegű beavatkozást.

A Duna bástya rekonstrukció a reneszánsz kornál, pontosabban az 1570-es éveknél korábbi és mélyebben fekvő itteni rétegeket nem érint.

Nagy a valószínűsége, hogy a szögletesrődöket összekötő alagutak, melyek a kötőgátakkal párhuzamosan, azok mögött húzódtak is ez a szintje, azaz körülbelül egy magasságban futhat az alsó ágyúterem szintjével. Ebben az esetben nem lehet máshol, mint a Bástya utca vonalában, vagy attól északra a ház sor alatt. Ezt a gyanút alapozza meg a Teleki utca Bástya utca sarkán álló lakóház boltozott pincéje.

A Duna bástya funkciói:

Az előző fejezetekből, tanulmány részletekből kiderül, a Duna bástya rehabilitáció sem közlekedési akadályt nem képez, sem műszakilag lehetetlen helyzetet nem szül, azaz mindenféle improvizáció nélkül megmaradt részeiből rekonstruálható.

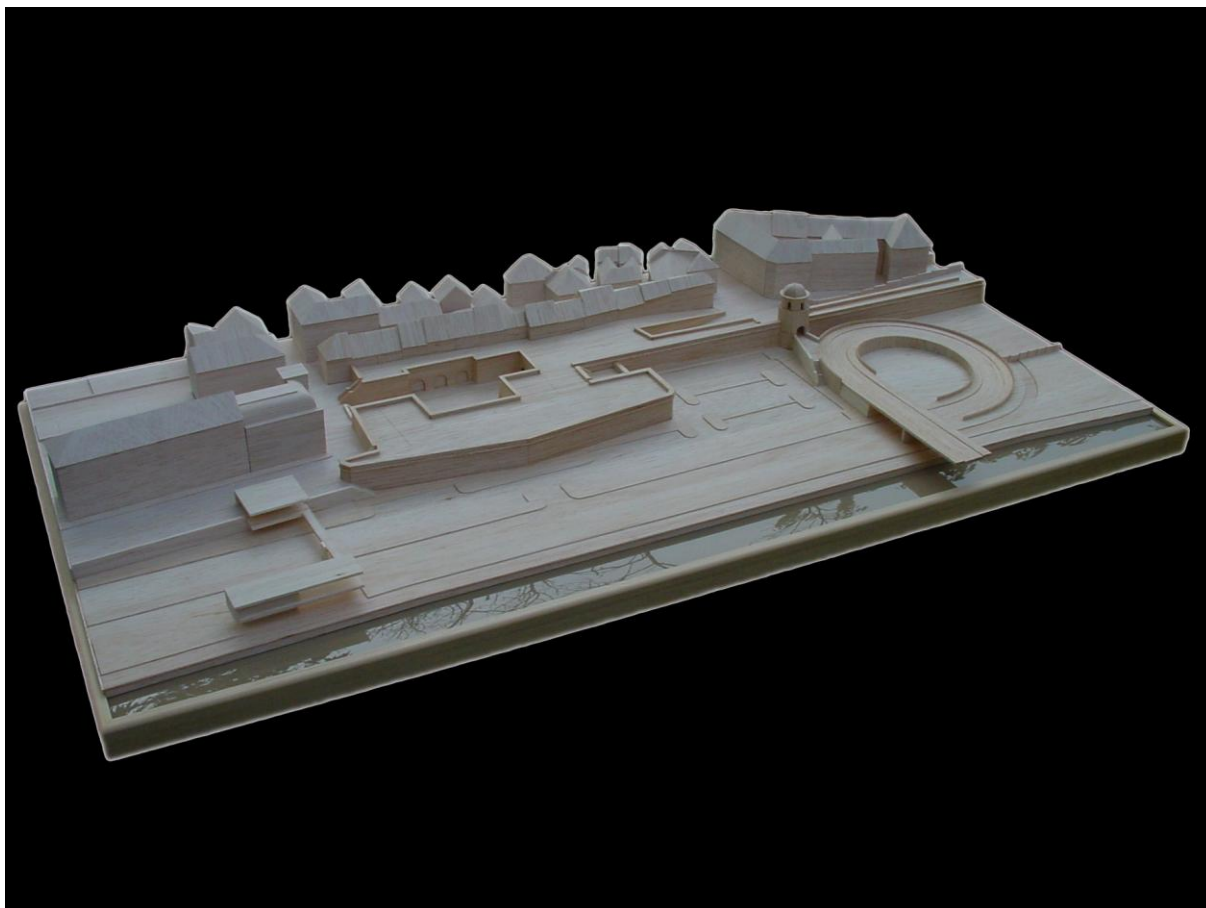
Aki ennek ellene mond, az vagy nem ismeri a műszaki tényeket, vagy szándékosan ferdíti el azokat.

Egy rekonstruált reneszánsz füles-bástya várkapu és kötőgát sokféle funkcióval ruházható fel, de mint eddig is érdemes komplex szemlélettel élnünk.

A terület múltbeli funkcióiról a tanulmány sorozat előző részeiben már volt szó, emlékeztetőül volt itt folyami kikötő, a múltban kereskedelmi, a közelebbi múltban személyforgalmi kikötő, a kikötőre épülő piac és vásárterület, a rév fogadóhelye. Később a 20. század első harmadában alacsony komfortú lakások, kóser libavágóhíd, a századfordulóig tűzoltó laktanya, majd építőanyag kereskedés foglalta el a terület felső részét.

Ma a területen alkalmi rendezvényeket tartanak kivénhedt popcsillagok részvételével, valamint heti kétszeri alkalommal piac van, mely területének 70 %-ban nylon ponyvás sátraknak ad helyet, ahol a józsefvárosi piac kínai termékeinek felhozatalát lehet megvenni némi felárral. A Duna kapu teresedés folyó menti részén bádögbüfé sor idézi az egykori nyomortanyák, vagy ha tetszik a mai dél-amerikai favellák szellemét.

Az alsó rakpart szinte járhatatlan kockakő burkolatát ingyen parkoló autók foglalják el. A kikötő helyén vegyes kinézetű vendéglátó hajókat ringat a kiszáradó félben lévő Mosoni-Duna, persze csak akkor, ha az alacsony vízállás miatt éppen nem a parti iszapban feneklettek meg fél oldalra fordulva.



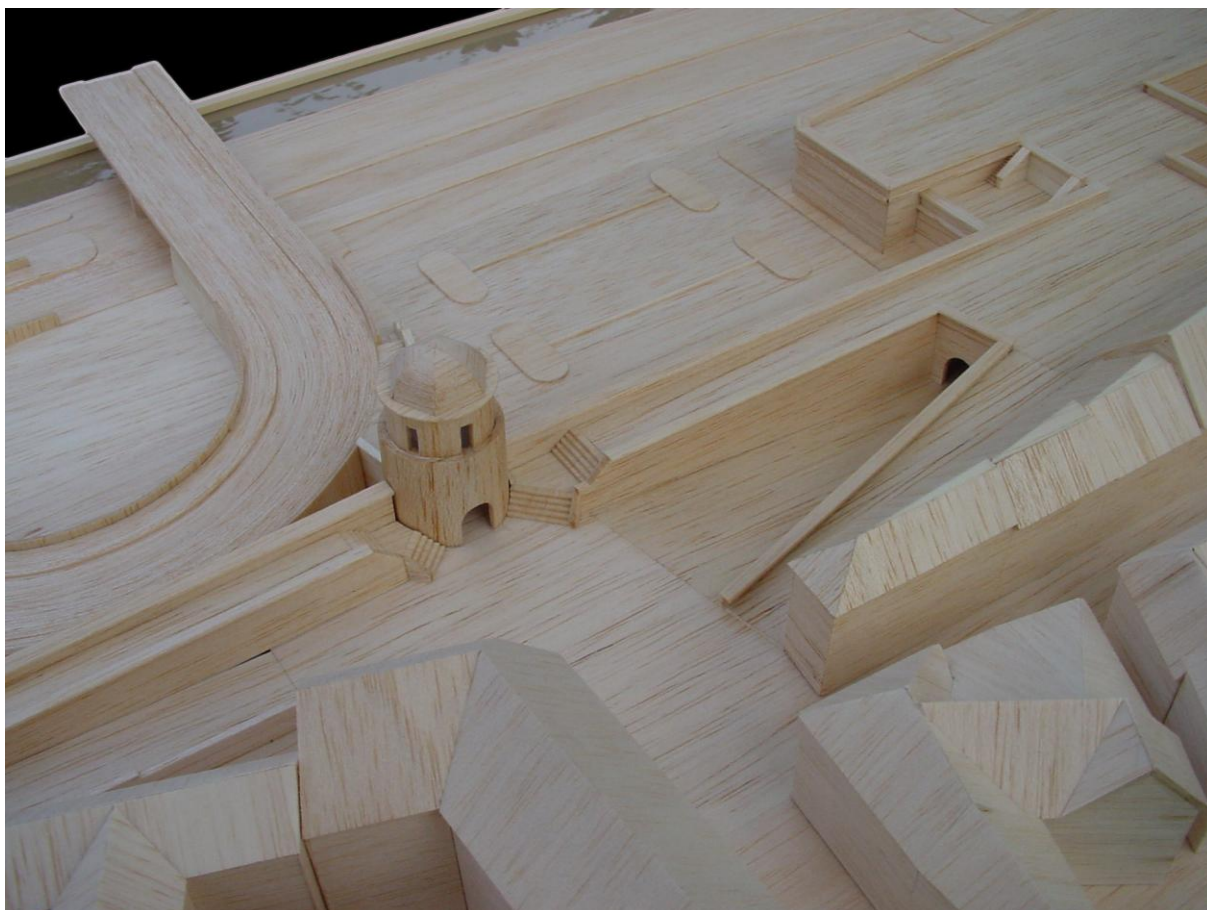
Mit is jelenthet egy reneszánsz bástya rekonstruálása csak küllemben:

Kiemelt helyé válik a Duna kapu és környéke, visszakapja a történelmi Belváros a régi, domináns lezárását. Direkt összefüggésbe kerül a Kastélybástya és a Duna bástya. Reprezentatív, egyben egyedülálló nyitott és fedett terek jönnek létre. Visszatérhet a Génusz Loci, azaz a hely szelleme, erősödik Győr reneszánsz múltjának valódi élménye. A bástya rekonstrukció pusztá híre óriási érdeklődésre tarthat számot. Évszázadokig meglévő és impozáns városkép keletkezik újra, melynek ereje pusztá megjelenésén túl is inspiratív, arra ösztökél bennünket, hogy történelmi belvárosunk, ezzel együtt városunk némi odafigyeléssel életre kelthető, szemet valóban gyönyörködtetőre formálható. De álljon itt a figyelmeztetés is:

Most értünk oda, hogy ezt a képet, még a most meglévőt is végleg el lehet rontani.

Mit jelent még e mellett a Duna kapu rekonstrukciós kísérlete:

A Duna kapu szimbolikus jelentőségű, már csak azért is, mert ott van ugye a Vaskakas legenda, Ali pasa kéjtornya, Cselebi leírása. A 19. század során vétkes és hanyag körülmények kíséretében elbontott városkapuk, város-sziluett szempontból pótolhatatlan űrt hagytak maguk után. Lehetőségünk van egy városi történet és egy szimbólum újraélesztésére, ráadásul annak valódi helyszínén.



Mit jelent a Duna bástya helyreállítása tartalmában:

Lehetőség nyílik a piac újragondolására. A bástyaterasz szintje, a legfelső szint alkalmas területénél fogva a kistermelői piac befogadására, akár a népi Kína árudái is elférnek rajta. Csak emlékeztetőül a bástyaterasz létrehozásával a felület nem csökken, mert ugyan a hídfő, Duna kapu és a bástyafül közötti kötőgát rekonstrukció területcsökkenést okoz felül, de a felső rakparti útszakasz alsó rakpartra történő áthelyezése, a felső terület kibővítésével jár egészen a kötőgátig. Bár pontos méréseket nem végeztünk, de a felső terasz terület valamivel nagyobb, mint a jelenlegi utakkal körbevett térség. A piac újragondolása egyrészt esztétikai, másrészt az árukínálat minőségében. A piac önmagában, még ha új szemlélettel hagyományőrző kistermelői piacban gondolkozunk is, „öko-piac”, „bio-piac”, kézművesek, nem bír elég turisztikai vonzerővel, mivel a hagyomány szerint hetente csak szerdán és szombaton van jelen. A forma és a tartalom megújításával párhuzamosan a piac működését is szabályozni lehet és kell, akár napi szinten működővé is válhat.

A tér kereskedelmi funkcióját erősítheti a belső bástyaudvar, sőt a kazamaták boltozott terei is, ez nem lebecsülendő területmennyiség.

Ezt a funkciót színesítheti, gazdagíthatja és bővítheti még az elbontott Bástya utcai ház sor több szintje is, erről külön fejezetben szólok a későbbiek során.

A „török” kapcsolat:

Ne vegyük költői túlzásnak, sem lebecsülendő ténynek, hogy Győr történelme valahogy úgy alakult, hogy ennek a területnek (Duna kapu, Vaskakas, Vértálya, stb.) jóval több köze van a törökök ittlétéhez, mint más városterületnek. Ebből adódóan nem illuzórikus a török világ itteni feltámasztása, persze nem fegyveres, hanem piaci alapon. Tudvalevő, az iszlám világ támogatja az e szellemhez, örökséghez kapcsolódó emlékek felújítását. A lehetőség itt adott...

Persze nem tételezhetjük fel a kulturális emlékek öncélú megújítása melletti lelkesedést, de egyet biztosan. Még a 90-es évek derekán is turista buszok sokasága indult el Isztambulba, vagy Tarvisioba, céljuk a Törökországból származó áruk, elsősorban a magas minőségű bőr áru megfelelő áron való beszerzése volt. Szerintünk ezen cikkek iránt ma is bőséges kereslet volna a térségből, hiszen városunk központi fekvése, nagy vonzáskörzete biztos garanciája volna egy valódi török bazár gazdaságos működtetéséhez. Ha ennek török segítséggel, befektetőkkel megteremtjük az alapjait, melynek motorja nemcsak a hitbéli meggyőződés, a kultúra felélesztése iránti igény, hanem jól átgondolt gazdasági számítás is.

Gondoljuk csak végig egy olyan valóban autentikus környezetet, ahol a „mesés” kelet áruit nap, mint nap láthatjuk, a kelet ízeit élvezhetjük, ráadásul a kínálat teljesen eltérő mivolta miatt saját östermelői piacunknak nemhogy konkurenciát nem támasztunk, hanem a figyelem fókuszálásával és nagyszámú látogató idevonzásával még plusz potenciális vásárlóerőt is adunk.

Amennyiben az önkormányzattól e tervhez segítséget nem kapunk, úgy magunk kezdjük el a tárgyalásokat a török nagykövettel, ezt lehet „fixnek és egyben fenyegetésnek” is tekinteni.



Egy török bazár fantázia képe a Duna bástyán. Fesztiválok állandó kiinduló pontja is lehet egy jól felfogott és hasznosított terület, ez pedig a hagyomány teremtés lehetősége.

Mit használunk ki voltaképp:

Eddig használatba vettük a bástyateraszt, a bástyaudvart, bátran kezeljük és vegyük használatba a több száz négyzetméternyi helyreállítható kazamatát is. Ezek funkcióval való ellátásának már csak a fantázia hiánya szab határt. A turisztikai vonzerő akár nagyságrenddel is növelhető, ha az elbontott házsor közelében megfelelő mélységű kutatás alapján feltárhatóvá és bemutathatóvá válik a Kastély és Duna bástya közötti szekérrel is járható hadialagút. Ezzel gyakorlatilag a Bécsi kaputól a Duna bástyáig be és átjárhatóvá válik az egykor volt alagút járat, mely megfelelő propaganda és üzemeltetési körülmények esetén sikeres vállalkozás alapja lehet önmagában is.

Ne felejtjük Ali pasa kéjtornya pedig kilátópont, de akár tekinthetjük egy kultikus reklámtorornak is városunk számára, melynek csúcsán egyik fontos jelképünk a Vaskakas díszlik.

Az elbontott észak Bástya utcai házsor:

A hagyományörző makettet szemlélve egykori alárendelt helyzetéhez képest reprodukció esetén fontosabb, többértű funkciót is hordozhat. A házak sora az előzményekben írtak szerint nemcsak formálisan, hanem egyedülálló módon teljes korabeli alakban is helyreállítható. A helyreállítás alapja a meglévő felmérési tervanyag, fényképanyag, valamint a könnyen azonosítható és feltárható alapfalak megléte. Láthatóan a házsor a bástyaudvar felé is nyitott egy szakaszán, mely egyrészt lehet magának az udvarnak a déli irányú fedett kiterjesztése, de másrészt lehet a házsor, vagy annak elemei pincés szintje is, mely a bástyaudvar felé földszintet ad.

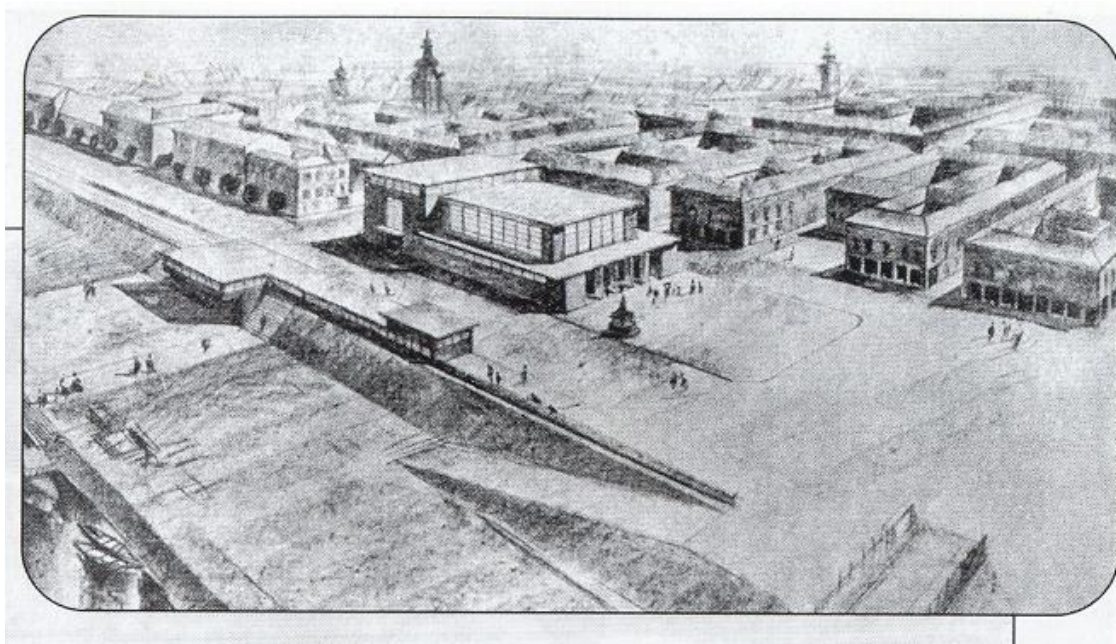
Ebből az következik, hogy a házsor egyedileg, tagjait tekintve is, de összességében is sokrétű funkciót képes hordozni.

Könyvedén megvalósítható egy arculatában régies, hangulatos külső mellett egy belső összefüggő funkció megadása is. Ez lehet akár egy vásárcsarnok, csak nem a korunkban annyira „menő” bádogdoboz, hanem egy ilyen valóban egyedi megjelenésű, de funkcióban azonos ház.

Mindemellett rendkívül érdekes, a továbbiakban fejleszthető, illetve önmagát is fejleszteni és az általa összekötött tereket jól és tetszetősen áthidalni képes épített elemsorról van szó.

A kikötő:

Az előzmények során már tárgyalva volt a Mosoni-Duna ezen szakaszán turisztikai kikötő létrehozásáról. Ennek alapfeltétele természetesen a partrendezés. Emlékeztetőül szükség van a rakpart kiszélesítésére és a vízmeder rézsú oldal függőlegessé alakítására a rézsúláb függőlegesében. Ezzel a megoldással az alsó rakpart szélesíthető és biztonságban elhelyezhetők rajta a levezett út, a felszíni parkolók az alsó kikötői sétány. A turisztikai kikötő nemcsak színesíti, hanem valódi idegenforgalmi központtá teheti a terület egészét. Ez nemcsak a Duna kapu területnek tesz jót, hanem az egész történelmi belvárosnak is. A kikötő épület a forgalom megosztása céljából alsó és felső rakparti egységgel is rendelkezik, melyhez sétányok is csatlakoznak.



Weichinger Károly győri kötődésű építész fantázia képe a Dunakapu tér kialakításáról az 1930-as évek végén. A Bástya utca északi házsora már elbontva, de ugyanez a sors várna a déli házsort is. A kor divatjának megfelelően „Mussolini” stílusú árkádos házak jelennek meg, a tér közepét pedig egy korai modern stílusú csarnok foglalja el. Új elemként a Mosoni-Duna töltésébe ágyazva egy szintén korai modern hajóállomás képe tűnik fel.

A két épületegység az alsó rakpart felett vezetett gyalogoshíddal Weichinger Károly ideálmodott modern épületének továbbfejlesztett változata. Önmagában is látványos, de róla a látvány is elsőrangú.

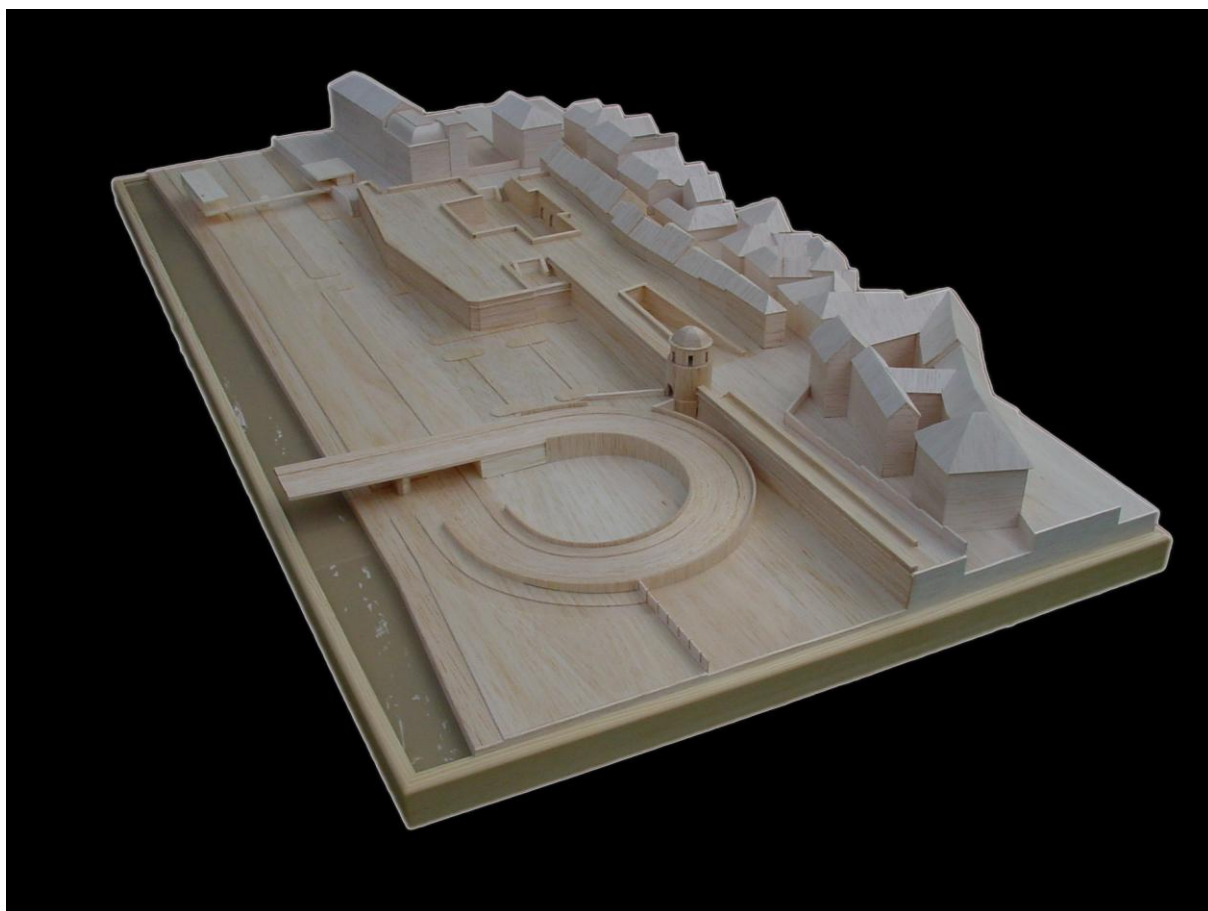


A Mosoni-Duna rakpartjának és kikötőjének részlete Révfalu felől az 1930-as években. A Kossuth híd már áll, annak tövében egy monitor horgonyozik.

Rendezvények, városi ünnepek, sokadalmak:

A Duna közelsége, a létesíthető turisztikai személyforgalmi kikötő, a Duna bástya terei több szinten is kínálják magukat az összefüggő, de akár egymással párhuzamos rendezvények ünnepségek megtartására. Mindezen felületek és terek alkalmasak emellett az ismertetett alapfunkciók megtartása mellett is rendezvények fogadására.

Összetett rendezvények esetén bekapcsolható a rakpart, a bástya belső terei, de megfelelő kialakítás esetén az északi házsor is. Ez lehetővé teszi egy rendezvény, vagy rendezvény sorozat magas szinten, tudatosan előre tervezett zavarásmentes és zavartalan lebonyolítását is. A tömegrendezvények persze korlátosak, nyilván U2, vagy Rolling Stones koncert itt nem tartható, véleményünk szerint most sem, de a nyilvánvaló okokat nem részletezzük.



Kulturális Örökségvédelmi Hivatal
Soproni Regionális Iroda
Irodavezetője
Figler András Úr részére

Tisztelt Irodavezető Úr !

Mint a győri Arrabona Városvédő Egyesület elnöke, az alábbi tiszteletteljes kéréssel fordulok Önhöz. Tisztelettel kérem Önt, mint a régió legelismerettebb kulturális örökségvédelmi szakemberét, hogy szakértői véleményével támogatni szíveskedjék egyesületünk Dunakapu tér és környezetével kapcsolatos rehabilitációs elképzeléseit, valamint ezek közkinccsé tételét.

Egyesületünk Győr városunk urbanisztikai és örökségvédelmi kérdései között kiemelt fontosságúnak tartja a Dunakapu tér és környezetének rehabilitációját, különös súllyal kezelve a hagyományörzés szempontjait. Ennek szellemében támogatunk, és erőnkhez mérten segítünk minden olyan kutatást, minden olyan történelmi és építészeti gondolatot, mely ezt az utat egyengeti. Ez okból tartottuk fontosnak, hogy a Dr. Winkler Gábor és egyesületünk sokévi kutató munkájának eredményeit összefoglalva testet ölthessen a Dunakapu tér és környezetének hagyományörző, épített értékeit rehabilitáló és azokat egyszerre megjelenítő makettje, és ezzel párhuzamosan kerüljön bemutatásra tablók formájában a területre vonatkozó kutatási anyag egy része. A kutatókkal együttes egyesületi munka eredményesnek bizonyult, mert ez év december 1-jétől december 16-ig fenti anyag bemutatásra került a győri Nemzeti Színház aulájában. A kiállítás mellékleteként egyesületünk kérdőívet is szerkesztett, melyet kitöltve az ott elhelyezett véleményládába lehetett elhelyezni. Ennek eredménye, hogy a válaszadók több mint 80 %-a helyesli a Dunakapu tér területének hagyományörző újragondolását. Joggal vetődik fel tehát a kérdés mit is értünk hagyományörző újragondoláson, illetve ez által hogy gazdagodhat a terület, valamint az egész történelmi belváros?

Mintegy két és fél évvel ezelőtt városunk főépítésze ötletpályázatot írt ki egy meghívott építész kör számára a Dunakapu tér hasznosításáról. Történelmi és helyismeret, valamint a területre vonatkozó előtanulmányok nélkül elindított ötletsor született, mely hol közelebb, hol egészen távol kalandozott a valóságtól, de egy közös benne, minden ötlet híján volt mindenféle hagyománynak, mely a hely tiszteletére, eltemetett, de jelentős épített örökségére, illetve annak legalább felszínes ismeretére utalt volna.

Mindezek mellett még egy közös, a hibás alapról elindított vonás fedezhető fel az összes elképzelésben, a kiírás hibájából az összes résztvevő be akarta építeni a teret. Az elhibázott ötletbörze alapos tanulsága volt, hogy a beépítési javaslatok neo-bauhaus szellemben fogantak, és ha a történelmi, immáron csak kulisszaként kezelt belvárosi háttérrel elvettük volna, az építmények sora gyakorlatilag bárhol el lett volna helyezhető. Legtöbb és a két nyertes pályázó is arra törekedett, hogy a „tér” alatt mélygarázst, lehetőleg több szintes kialakításút kreáljon, de volt előzetes elképzelés a „tér” egy részének csarnokkal való lefedésére is.

Senkiben sem vetődött fel akkor, melyet mi célul tűztünk ki, nem a „teret” kell beépíteni bármi áron, hanem újra életre kell hívni a Duna bástyát, a Duna kaput, a Bástya utca elbontott északi házsorát, és az így létrejött terek, felületek sokszínű, hangulatos rendszerét kell léttel feltölteni. De nemcsak erről van itt szó.

Tisztelt Irodavezető Úr, remélem, hogy a makett fotókat meg tetszett kapni, mert ezek nélkül még a szakember számára is nehezen értelmezhető következmény-sorokba kell bocsátkoznom. Amennyiben a területre vonatkozó vázlatosnak sem igen mondható önkormányzati elképzeléssort ismerem, úgy adom tovább Ön felé. Ennek három fontos eleme van, ezek az alábbiak:

1./ A Dunakapu tér alatt erőnek erejével, lehetőleg többszintes mélygarázst kell létrehozni, vállalkozó bevonásával, fizetős rendszerben. Ezzel párhuzamosan meg kell szüntetni a Duna parti ingyenes parkolóhelyeket.

2./ A tér keleti oldalán (feltérnyi területtel) egy fedett vásárcsarnokot kell létrehozni, mondjuk acél-bádoggal kivitelben á'la Tesco.

3./ A volt elevátor, jelenleg Dunapart Rezidencia nevű épület és a jelenlegi tér között a Belváros szintjén sétányt kell létrehozni.

Lássuk, mit mondunk mi a történészi, helytörténeti és szakértő építész ismeretek alapján összeállított hagyományörző makett fényében, mi jön létre az elképzelésekből automatikusan, mi az ami összezseng ezekkel és mi az ami ezeken felül többlet lehetőséget is ad?

1./ A parkolási gondokról:

A belvárosi parkolási gond nem új keletű probléma, meg van az már évtizedek óta. Nagy lehetőség egy vállalkozó számára egy ekkora méretű, belvároshoz közeli telek, vagy terület, mint a Dunakapu tér. Egy kis hitelt kell felvenni, valamely korszerű cég-konstrukció nevében, a garancia a megvalósulásra pedig az önkormányzat. Az „ötlet” második lényeges pontja, ki kell kiáltani a Duna parti eddig ingyenes parkolóhelyeket, valamely szempont rendszer szerint oda nem valónak, ha ez nem jönne be, akkor alkalmatlannak, ha ez sem korszerűtlennek, de mindenféleképp üzeni kell a közvéleménynek, hogy egyetlen megoldás van csak, a tér alatti mélygarázs, a jobb hozam érdekében lehetőleg többszintes. A biztos megtérülés érdekében a leendő mélygarázs minél nagyobb környezetében legyen megszüntetve az ingyenes parkolás.

Fenti módon, figyelembe véve a belvárosi üzletek, vendéglátóhelyek konkurenseinél, plázáknál, bevásárló központoknál meglévő ingyenes parkolóhelyeket és a megközelítés könnyebbségét, félő, hogy a Belváros a fogyasztók kegyeiért folytatott versenyben végzetesen lemarad.

Mit gondolunk mi e helyett?

Ahogy a makett fotókról is látszik, nem a tér alatti mélygarázs a súlyponti kérdés. A Duna part rendezését mi is fontosnak tartjuk, grazi mintára szabályozva azt. A belváros környezetében a folyó ottani szakaszát szűkíteni kell, ennek kapcsán a rézsűs partfal függőlegessé alakulna, kiküszöbölve ezzel az áradások hordalékának itteni „látványos” lerakódását. Ennek következményeként a rakpart alsó szintje kiszélesedik, helyet kínálva az immáron rendezett formájú parkolók létrejöttének. A bástya-fül rekonstrukciója során az alsó rakpart új többletterületet nyer, ez újabb parkolóhelyek létrejöttét is jelentheti, ha éppen azt akarjuk. A cél szerintünk nem az alsó rakpart parkolóinak megszüntetése kell, hogy legyen, hanem a rendezett-tervezett és kibővített formában való újragondolása. A belvárosi parkolás itteni gondjainak enyhítése nem az amúgy háromszor annyiba kerülő mélygarázs, hanem parkolóházak létrehozása során enyhíthető. (A háromszoros szorzó nem túlzás, egy élő Duna ág közvetlen közelében mélygarázsban, ráadásul többszintesben nem szabad gondolkodni, ha igen, tudomásul kell venni, hogy az jelentős többletköltségbe kerül.)

A parkolóházak helye mind a mai napig adott, a Móricz Zs. rakpart, Kiss J. utcától a Széchenyi hídig terjedő vonalán, itt költségazonosság mellett háromszor annyi parkolóhely lenne létesíthető, mint a tér alatt, ráadásul a jelenleg rejtett, de bizonyosan meglévő reneszánsz épített örökség sem látná kárát. Arról nem is beszélve, hogy az említett terület nemcsak háromszor annyi parkolóhelyet volna képes biztosítani, hanem attól jóval többet.

2./ Csarnok a Dunakapu tér keleti felén.

Gondolván a történelmi Belváros ezen még megmaradt hangulatos részének városképére, ilyen gondolatot csak egy urbanisztikailag idegen, tudatlan, kizárólag helyszínrajzban gondolkodni képes „építész” vethet fel. Ha ezt kiegészítjük a Stelczer L. utca sarkán most még meglévő földszintes épület helyére „álmodott” dőlt-falu üveg kubusokból összepréselt emeletes ház képével, könnyen belátható, hogy itt a történelmi városmag látványa, hangulata és a belőle áradó, joggal elvárható tradicionális építészeti gondolat egyszerűen nincs meg. A jelen döntéshozóinak gondolata inkább hasonlít a „múltat végképp eltörölni” felfogáshoz, ami nem is csoda, hiszen egy világhírűnek mondott építész azon gondolatán „szocializálódott” elme még büszkén is idézget: A múlt gúzsba köt, ezért a múltat el kell törölni.

Ettől még a harmincas évek Weichinger Károly által elképzelt városképe is emberibb a maga „Mussolini” stílusával.

Mit gondolunk e helyett mi városvédők?

A Dunakapu „teret” nem szükséges beépíteni, szükséges viszont a meglévő, jelenleg a térszint rendezés által eltemetett reneszánsz romok kiegészítésével létrehozni a Duna bástyát. Miért is jó ez a városnak? A Duna bástya építéskor Suess Orbán mérnök híján volt a feltöltő anyagnak, mely az új olasz bástyás rendszerű erődítések fontos eleme volt. Azért volt kevés ekkor a feltöltésre alkalmas anyag, mert a Duna bástya (előbb Vízi, majd Duna, utoljára Zánthó bástya) a vizesárok létrehozásakor kivett anyagot a délről és keletről már kiépített erődítések igénybe vették. A reneszánsz erőd építési iránya délről északra történt, lévén a katonai fenyegetés mindig délről illetve keletről érkezett a Mosoni-Duna által védett északi oldal erődítése utoljára maradt. A Kastély bástya nem igényelt jelentősebb feltöltést, az ott meglévő korábbi erődítések anyaga ehhez elegendő volt. A Duna bástyánál viszont Suess kényszerhelyzetbe került, vagy bizonytalan ideig leáll az építkezés, vagy olyan tereket is beboltoz (mert téglá ekkor még szinte korlátlan mennyiségben volt), melyek egyébként az előírások szerint feltöltésre kerületek volna. Ebből az következik, hogy az elvárhatónál jóval több boltozott helyiség, terem jött létre, ehhez tegyük még hozzá a szokásosnál nagyobb bástyaudvart is. Magyarul a Duna bástya esetében nem beszélhetünk reneszánsz „szabvány” szögleterőről, hanem egy valódi egyedi darabbal állunk szemben.

Visszatérve napjainkra, a bástya rekonstrukcióval létrejöhetne egy felső bástyaterasz, amely otthont adhat akár az őstermelői piacnak, akár rendezvényeknek, létrejöhetne egy rekonstruált bástyaudvar, mely felruházzhat hasonló funkciókkal, de a bástya eredeti szintjére magasított pajzsfala és a bástyaudvar északi zárófala közötti immáron fedett belső terek is használhatók lennének. Ez már többlet egy csarnokhoz képest. És még nem is szóltunk a szintén feltárható és bemutatható az erőd egykori „lelkét” képező kazamata terekről. Itt nagy valószínűséggel nemcsak a nyugati, hanem a keleti, a Teleki utca felőli kazamata-rendszer is bemutatható. Ha jól számoljuk ez is többlet. Az igazi helyi sajátosság viszont még csak most jön, az elbontott Bástya utcai északi ház sor. A bástya ágyúdombja feltöltés híján egy felső kazamata sorra épült, melyre később kisebb-nagyobb házak telepedtek akár a fecskéfészkek. Ez éppen nem baj, sőt egy olyan sajátos hangulati elem, melyre kevés magyar városban akad példa. A rekonstrukciós maketten ez az elemsor is látható, de az igazsághoz tartozik,

hogy legnagyobb meglepetésünkre birtokunkba került a házsor bontása előtt készített felmérési terv (alaprajzok, metszetek M=1:100), így a fényképanyaggal, helyszínrajzzal nemcsak könnyen beazonosíthatók az egykori épületek, hanem reprodukálásuk is gyerekjáték. Az épületsor újrateremtése alkalmat ad egyedi funkciókra, de együttes kezelésre is. A déli oldal felé földszintes, vagy egy emeletes házsor a megnyitott bástyaudvar felé kihasználva a szintkülönbséget újabb szinttel gazdagítható, illetve ennek megléte esetén (ennek nagy a valószínűsége) szintén bekapcsolható a véráramba. Azt hiszem ez is új elemet, új funkciót jelent a „városi” elképzelésekhez képest. A tradíció alapján most már nyugodt szívvel mondhatjuk, a Belváros természetes lezárása a Duna bástya volt, a záró utca pedig az annak hátfalához, déli felső kazamatasorához tapadó Bástya utcai házsor. Ezt bátran lehet mondani a Belváros és a Duna kapcsolatát szajkózó építészeknek, ahol meg lehetett volna teremteni egy ilyen, egyébként a Belvárosra nem jellemző kapcsolatot ott nem tették meg (Dunapart Rezidencia helyén és helyett), ahol ennek semmiféle ilyen direkt alapja és valós lehetősége sincs ott elvárják. Erre a szemléletre egy jó jelző van csak a farizeus.

3./ A Duna parti sétányról:

Az elképzelés szerint, megjegyzem csak látványterv van, a belváros szintjén gyalogos sétány kerülne kiépítésre a Dunapart Rezidencia épület és a Dunakapu tér között, a Belváros járószintjén. Innen gyönyörködnének városunk polgárai a modern építészet eme „remekében” illetve a Mosoni-Dunában, ha feljöttek a mélygarázsokból és bevásároltak az új csarnokban.

Mit lehetne jobbat tenni e helyett szerintiünk városvédők szerint?

Először is látnunk kell, hogy mit is látunk a sétányról, mert sétánynak csak gazdag látványelemek megléte esetén van értelme. Először is látjuk a Mosoni-Duna túlsó partját, mert tegyük fel szemünk a messzi távolba réved, látjuk az Ady E. utca 90-es évek eleji búsas anyagi hasznót termelő társasház sorát, egymás mellett felvonultatott, éppen az adott építési évre jellemző stíluselemekkel, deszka ornamentikákkal, színes vakolatkeretekkel a nyílások körül, barokkot sejtető erélykorlátokkal, háromszögű sarok-felépítményekkel. A látvány inkább lehangoló, mint szemet gyönyörködtető. Tekintetünket lejjebb terelve máris ott lesz előttünk a volt határőr csónakház barakkos (nem elírás) barna, lábon álló deszka-építménye, az elbontott csónakház mementóként ottmaradt csonkjai (ha valaha elkészül a „wellness” szálló, annak késő neo-bauhaus arcúata sem lesz valami szívderítő), valamint az igazán tájidegen kanadai nyárfák telepített sora. De ne keseredjünk el, ha egy kicsit lejjebb keresgélünk, mindjárt szembe tűnik az elhanyagolt, iszapos Duna part is a révfalui oldalon. A Mosoni-Duna medrében vagy van víz, vagy néha még az is csak mutatóban. Hát hol van ehhez képest a virtuális valósággyár számítógéppel kreált „kék” Dunája? A Duna belvárosi partján pedig iszapba ágyazva, néha majdnem oldalra billenve gyönyörködhetünk a három „hajóban”, a lapátkerék nélküli (az első áradás ugyanis elvitte a deszkákból és szögvasból összetákolts lapátkereket) Mississippi gőzösben, a kimustrált nagy-dunai kiránduló hajóban és az emeletmagas felépítményű mű-burcsellában.

Ehhez az „élményhez” nem kell látvány-sétány, ezekről a szerencsétlen látványelemekről inkább el kell vonni a figyelmet, mint rájuk felhívni. Erre célra természetes megjelenésénél fogva alkalmas az életre keltett Duna bástya. A bástya belső látvány-többletéről már elég szó esett, az egyedülálló és egyben turistacsalogató lenne. Ha valaki mindezt már meguntta még változatlanul kimehet sétálni a tervezett és szinte természetből adódó sétányokra, mert sétányok itt is vannak, csak nincs akkora fenék kerítve nekik. A rakpart szélesítésével azonnal létrejön az alsó sétány, közvetlen kapcsolatban a folyóval, de az ide kívánczós turistikai kikötővel is. A maketten szerepel Weichinger Károly ebbéli elképzelése is, némileg aktualizálva, két egységre bontva, egy alsó rakparti és egy felső

rakparti szekcióra, közöttük emeletmagas összekötés, ha tetszik látványhíd. Ez ugye szintén többlet. A turisztikai hajókikötő felső részéhez és a Duna bástyához csatlakozik a felső rakparti sétány, melynek lépcsőkön általi szerves folytatása a bástya tető eredeti magasságra emelt szintje. Ez is többlet a „városi” elképzelésekhez képest, de olyan többlet, amely természetes úton áll elő a hagyományt követve. Innen már csak egy lépés a bástyadombi belső sétány a rekonstruált épületsor emeletszintjén, amely szintén többlet. Immár több lehetőség is említésre került, mely alkalmas a folyó és a Belváros „vágott” viszonyának rendezésére.

Ezek felül milyen látványelemek jöhetnek még szóba?

Két évvel ezelőtt történt a terület talajradaros kutatása, melynek során láthatóvá vált az egykori „Ali pasa” féle Duna kapu feltételezett alépítménye. Erre, valamint Dr. Winkler Gábor kutatásaira alapozott a „kéjtorony” maketten szereplő arculata. Ennek a hangsúlyos térelemnek, amely egykor a Vaskakast hordozta szimbolikus szerepe van, egyrészt felidéz egy korszakot, másrészt akár új város-szimbólumként, akár kilátópontként is kitűnően hasznosítható volna. Ez valamennyi kutatott és meglévő épített elem közül a legkevésbé stabil lábon álló, de hangsúlyos elem, jelzés értékkel bír. Látvány elemként kell még itt említeni a bástyaudvar egykori és az arra csatlakozó új lejárát, de a Káptalan domb megmaradt falszakaszának kiegészítését is. Nem szabad elfelejteni, hogy Európa legnagyobb reneszánsz erődjének valódi arculatát bemutatni ma már nem sok helyen van módunk, az egyetlen hely ez, más mód nincs. A Srörza félbástya, a Kastély bástya és a Duna bástya együttes arculata, együttes kezelése, bemutatása egyedülálló lehetőség, út a Világörökség része cím felé, nem utolsósorban pedig egyedülálló turisztikai látványosság. De nemcsak az, hanem egy majdnem végképp elpusztított reneszánsz városeelem, melyet fel lehet tölteni léttel, funkciókkal, azaz bizonyítható általa az épített örökség életrevalósága, gyakorlati haszna is.

A révfalui közlekedési kapcsolatról:

A Sziget-Révfallu híd létrejöttével párhuzamban át fog értékelődni a Kossuth híd forgalmi szerepe is. Mindezzel párhuzamosan a történelmi Belváros közlekedését is át kell gondolni, ez értendő a tömegközlekedésre is. Erősíteni kell a Kiss J. utca és az Újkapu utca forgalmi szerepét, gyengíteni kellene a Telki utcáét, ne vágja ketté az átmenő forgalom a történelmi városmagot. Ennek kapcsán a Duna bástya területét az átmenő forgalomnak ki kell kerülnie, ennek megoldása az alsó rakparti út, ehhez kapcsolódnak a parkolók is. Az alsó rakparti út szerepe az átmenő forgalom szempontjából szintén le fog értékelődni. A primer árvízvédelem magában a függőleges partfalúvá alakított alsó rakpartban van, de ha évente egyszer néhány napra elöntésre kerül a terület az sem jelent problémát, mert a fő forgalmi irányt innen úgy is ki kellett volna már régen iktatni. Az alsó rakparti út az Újkapu utca vonalában ismét visszavezethető (ez a maketten annak terjedelme miatt nem látszik)

A belvárosban pöfögő csuklós buszokat el kell végre felejteni, réges-régen City-buszok kellenének.

Tisztelt Irodavezető Úr, a részleteket mellőzve megpróbáltam Önnek leírni a Duna bástya és rehabilitációja kapcsán felmerült újabb városvédő gondolatokat, bízom abban, hogy a bemutatott anyag és ez a kiegészítés elnyerte tetszését. Amennyiben így van, tisztelettel kérem, támogassa és erősítse meg elképzeléseinket.

Győr, 2009. december 27.

Egyesületünk 2009. év novemberében kiállítást rendezett a Győri Nemzeti Színház aulájában, mely alkalomból bemutatta a Duna Bástya és környezetének rekonstrukciós makettjét, valamint a terület történetét feldolgozó kordokumentumokat. A látogatók számára a mellékelt véleménylap állt a rendelkezésére, melynek sokaságát az esemény zárultával értékeltük. A véleményezők nyolcvan százaléka adott minden kérdésre igenlő választ. A maradék húsz százalék vagy nem töltött ki minden rovatot, vagy részben értett csak egyet a kérdésekkel.

Kérdések a Dunakapu tér hagyományörző átépítéséhez:

1./ Egyetért Ön azzal, hogy épített örökségünket tisztelni kell, és amit lehet belőle megőrizni és utódainknak átadni?

Igen

Nem

2./ Ismeri Ön a tényt, hogy a Dunakapu tér alatt jelentős reneszánsz erődmaradványok vannak?

Igen

Nem

3./ Szeretné, ha a történelmi belváros rendelkezne kulturális örökségvédelmi stratégiával?

Igen

Nem

4./ Egyetért Ön azzal, hogy az új életre keltett Duna bástya és a kiállításon látható régi-új épített elemek új színt és valódi izgalmas látnivalót jelentenek városunknak?

Igen

Nem

5./ Támogatná Ön Dunakapu tér és a történelmi Belváros hasonló szellemű újragondolását?

Igen

Nem

Kérjük, szíveskedjen az Ön számára szimpatikus választ aláhúzni, vagy bekeretezni, és a lapot a véleményládába helyezni. Megtisztelő közreműködését ezúttal is köszönjük !

Arrabona Városvédő Egyesület

Az egykori „Összefogás” polgári lapban megjelent városvédői cikk:

Elveszett értékeink nyomában a megyeszékhelyen:

A Duna-kapu tér és környezete:

A Duna-kapu tér, jelenlegi piactér a történelmi belváros szegélyeként a Mosoni-Dunáig terjedően, a Teleki utcával és a Káptalan dombbal szegélyezve hetente kétszer, egy-egy délelőttre „életre kel”, kofák padjai, lacikonyhák lakó kocsijai, kereskedők föliás sátrai között tolongó bevásárló tömeg veszi birtokába. Más alkalmakkor a terület üres, kihalt, csak a Duna felől fújó szél jár, az sem találva helyét, nyomát sem az egykor fényes győri múlt itt elrejtett maradványainak.

Pedig a Duna-kapu tér is gazdag a történelem hátrahagyott emlékeiben, csak nem a térszín felett, hanem az alatt. A teljesség kedvéért meg kell említeni, hogy a tér északi szegélyén az egykor itt állt Duna-bástya külső falának egy része látható, valamint a tér Jedlik Á. utca felé eső harmadában díszkút készült a „vaskakas” szimbólumával tetején, illetve a bástyaszöglet tetején áll a várost a töröktől visszafoglaló két hős szobra. A meglévő és felsorolt emlékek, jelek mellett a teresedést szemlélve nem kell szakembernek lenni hozzá, hogy a jogos hiányérzet megállapítható ne volna. Ennek a miértjeit keresve tárom most fel vázlatosan a terület történetét.

Az előző írások is foglalkoznak, a győri vár reneszánsz erőd mibenlétével, hadászati jelentőségével, valamint azzal, hogy a reneszánsz kori várvédelem lényegét az önálló védelemre is alkalmas szögleterődök adták, melyek oldalazó tüzeléssel a köztes várfal szakaszokat és kapukat biztosították. A szögleterődök, vagy bástyák a hatékony védelem érdekében, illetve a korban már jelentős tűzérési tűz elleni biztonság okán a földfelszín alatt alagutakkal voltak összekötve, melyek a csapatmozgásokat, lőszer és egyéb hadianyag mozgatást tették lehetővé, az ellenség beavatkozásának kizárásával. A bástyák belsejében kazamataudvarok létesültek, részben, vagy egészben a föld alatt, ezek tetején kiegészítő lövészokat helyeztek el, az ostromló tűzérés megfelelő távolságban tartására a várfalaktól.

Ebben a szellemben készült a Duna bástya (Salm bástya) szögleterődje, valamint 1567-ben a Duna-kapu (Víz kapu) a győri vár északi oldalán, a szigetköz és az ottani várak, illetve a Bécs felől jövő hadi-és kereskedelmi út csatlakozásának biztonsága érdekében. A győri vár harmadik kapujáról a Duna kapuról megbízható ábrázolás nem maradt fenn, de megbízható leírások igen, többek között Evlija Cselebi török utazóé, aki „dóriai ízlés szerint épített, triglifekkel, kőcseppekkel és kő-harangokkal díszített, cserepekkel fedett építményként jellemzi. Az eredeti várkapu szépségét bárki felidézheti, ha ellátogat Sárvárra, és a belső vár főkapuját megnézi, de bátrabbaknak a veronai vár kapuit is tudnám ajánlani, feltehetően mindegyik ugyanazon építőmester, hadmérnök Scamozzi munkája.

A Duna-kapu feltehetően a töröknek is tetszett, ez a leírásból, valamint abból a tényből is kitűnik, hogy a győri vár török parancsnoka Ahmud Ali pasa 1594-ben kilátótornyot (korabeli névvel kéj-tornyot) épített a várkapura, melynek tetején a „vaskakast” elhelyezteti. Egyébként a kapu ezen állapotáról korabeli metszetek már készültek, de értékük inkább a képi ábrázolásban, mint a megbízhatóságukban rejlik.

A terület az 1598-as visszavétel után mint az erőd része megtartotta hadászati jelentőségét, nagyjából változatlan formáját az 1820 után bekövetkezett városrendezésig, akkori nevén bástyadöntésig. A várrombolás áldozatául esett 1835-ben a Duna kapu, valamint 1850-ig a Duna bástya külső védművei, kazamata udvarát kivéve. Úgy látszott, a Duna-kapu hangulatos építészeti eleme örökre eltűnt a térről, de ezt az esztelen pusztítást már az akkori polgárság sem nézte jó szemmel, tiltakozásuk eredményeképpen néhány év múlva „Új Duna-kapu” létesült a Bástya utca, Vörösmarty utca sarkánál. Úgy tűnik ez a valóban anakronisztikus építmény, nem hordozta híres „elődjének” sem alakját, sem szellemét, 1863-

ban el is bontották. A Bástya utca északi házsora viszont ebben az időben épült a Duna bástya kazamatáinak tetejére. A kiegyezés utáni évtizedekben a bástyaudvar a győri tűzoltók használták Munkácsy utcai székhelyük megépültéig. A bástyaudvar, a kazamaták és a rajtuk meglévő épületek alkotta együttes még viszonylag sokáig, az 1930-as évek végéig létezett, a térszín feletti építmények elbontásával a piactér csak ekkor jött létre.

A Duna-kapu tér története már csak annyiban változott, hogy az 1980-as évek elején a Duna bástya külső falát, támfal formában megépítették, de ez nem annyira műemléki érdeket, hanem árvízvédelmi érdeket szolgált, de legalább a bástya egy részét léthatóvá tette.

Ahogy a történeti előzmények kapcsán ez látható, a Duna-kapu tér rendezésével még adós a város. Feltárássra és bemutatásra alkalmas és kíváncsú emléket rejt itt a föld, többek között a Duna bástya kazamataudvarát, amely föld alatti járattal van összekötve a Püspökvár alatt a Sforza fél-bástyával (kőtár), valamint a Duna-kapu alapfalait. A jelenlegi térszín megváltoztatása, a kazamataudvar megjelenítése, nem jelentené a piactér vesztét, mivel területvesztésről nincs szó csak térszín visszarendezésről, mindemellett a nagyméretű kazamataudvar (a kőtár háromszorosa alapterületi értelemben) lehetőséget ad a piacnapokon kívül szabadtéri kulturális rendezvények tartására de terjedelmét, akusztikáját és a zavarásmentes környezeti hatását tekintve alkalmas lehetne szabadtéri színpad elhelyezésére is. A témában egyébként már több építészeti tanulmány is megjelent hasonló következtetéssel.

Úgy tűnik, ezen tervek valóra váltásáig városunk lakóinak még sokáig kell várnia, de a lehetőség szó szerint ott hever a lábunk alatt, és a létrehozó gondolat még él.

Tisztelettel adózva a gyűjtemény és tanulmány megalapozójának, a terület kutatójának: Papp Lukácsnak, azóta elhunyt barátunknak, aki több mester-építész kollégájával egyetemben meglátta és megpróbálta Győr város közönségével is megértetni az e területben rejlő fantasztikus lehetőségeket, ebben csak a tragikus és váratlan halál akadályozhatta meg.

Az Arrabona Városvédő Egyesület teljes közössége

„Az utolsó órához érkeztünk – sőt már túl is jutottunk rajta -, hogy romló, düledező váraink rendszeres biztosítása meginduljon, ne hagyjuk elpusztulni azokat a történeti emlékeket, melyek minden ország féltett kincsei és pusztulásukkal ismét gazdag színfolt homályosul el, törlődik ki pótolhatatlanul a magyar kultúra képéből.

Mentsük meg várainkat!”

(Dr. Gerő László – a magyar várkutatás atyja)