

Miért éppen Eiffel?

Why Eiffel?

HOLLÓ Csaba

Okl. építőmérnök

a Magyar Mérnöki Kamara alelnöke 1994-2021, elnökségi tagja 2021-től,
a Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Mérnöki Kamara elnöke

Abstract

Since the 60s of the 19th century, several excellent engineers studying in the best foreign technical institutes have worked in Hungary. However, their names were not well preserved in the public consciousness. Many times, instead of the well-known Hungarian creator, some buildings were named after well-known foreign stars who had nothing to do with the given facilities. Among such good-sounding names, Gustave Eiffel's is perhaps the most frequently used. The thesis tries to dispel misconceptions about each facility and names the actual designer. In doing so, we can get the feeling that Eiffel was a skilled construction contractor, not a designer of emblematic facilities, and he consciously behaved in such a way that his name would be associated with these facilities for posterity, to the detriment of his designer colleagues.

Keywords Gustave Eiffel, iron bridges, steel truss, rivet, structural designer, contractor

Kivonat

Magyarországon a XIX. század 60-as éveitől kezdve a legjobb külföldi műszaki felsőfokú intézetekben tanuló több kiváló mérnök alkotott. Neveiket a társadalmi köztudat mégis kevésbé őrizte meg. Sokszor az ismert magyar alkotója helyett egyes épületeket olyan ismert külföldi sztárokról neveztek el, akiknek semmi köze az adott létesítményekhez. Az ilyen jól csengő nevek közül talán a leggyakrabban felhasznált Gustave Eiffelé. A dolgozat az egyes létesítmények kapcsán igyekszik eloszlatni a tévhiteket, és megnevezi a tényleges tervezőt. Ennek során az az érzésünk támadhat (nem alaptalanul), hogy Eiffel egy ügyes építési vállalkozó volt, nem tervezője az emblemikus létesítményeknek, és tudatosan viselkedett úgy, hogy az ő nevét kapcsolja az utókor ezekhez a létesítményekhez, tervező kollégái kárára.

Kulcsszavak: Gustave Eiffel, vashidak, acél rácsostartó, szegecs, tartószerkezettervező, kivitelező

A mérnökségnek már 80 év óta legfőbb panasza, hogy nem kapja meg jelenőségének és felelősségének megfelelő társadalmi elismerést, megbecsülést. Ennek egyik megnyilvánulása, hogy a létesítmények avatásánál a média csak a megjelent politikusok nevét jegyzi fel és nem azokét a tervezőket, akik nélkül még gondolati szinten sem létezne műszaki alkotás. Műemlékeinkre is legfeljebb csak az építész neve kerül fel az emléktáblára, többször az is tévesen, összetévesztve a tervezőt a kivitelezővel. De mi mérnökök teszünk-e eleget azért, amikor erre lehetőség kínálkozik, hogy a tudomány- és technikatörténet egyértelműen a valódi tervezők nevét őrizze meg, vagy beletörődünk a téves információk közhiedelemmé válásába?

Számomra döbbenetes és érthetetlen, hogy nemzeti és egyúttal ebből táplálkozó szakmai öntudatunk erősítése helyett, világhírt érdemlő alkotóink nevének az alkotásain való megőrkítése helyett miért részesítjük előnyben a névadásoknál a jól hangzónak gondolt külföldi neveket. Ilyen Gustave Eiffel nemzetközi viszonylatban is valóban kiválóan csengő neve, akiről Budapesten több épület, tér, irodaház, iskola van elnevezve, ahol sohasem járt (életrajzi könyve szerint) és valóban itt sem tervezett semmi olyan létesítményt, mint a világ számos más pontján, aminek tervezőjéül tévesen őt tüntetik fel. Pedig az építésznek mondott vegyész mérnököt (ez olvasható a wikipédián) sok mindenért lehet tisztelni, emlékét jogosan megőrizni még akkor is, ha dicsősége jelentős mértékben jórészen megvásárolt, de semmiképpen olyan létesítmények tervezőjeként, amiknél kivitelező vállalkozó és cégvezetőként igyekezett a valódi tervezők nevét sikeresen a feledés homályába taszítani. A tudomány- és technikatörténetnek kötelessége ezeket a neveket ismertté tenni.

Eiffel hírnevének legnagyobb vesztese Magyarországon kétségtelenül Feketeházy János egykori kiváló mérnökünk. Nincs olyan magyar ember, aki legalább két alkotását ne ismerné, anélkül, hogy bármikor is hallotta volna

a Feketeházy nevet. Ilyen a Keleti pályaudvar csarnokának acélszerkezetű lefedése és az átadása idején Ferencz József, ma Szabadság-híd, ami a világ egyik legszebb hídja és korának egyik legkorszerűbbje is volt. De vélhetően az Operaházban ülők és a Corvinus Egyetem (a volt Közgazdasági Egyetem, eredetileg Fővám-ház) hallgatói sem hallották még a fölöttük lévő acél tetőszerkezet alkotójának nevét, de az Eiffel nevet nem csak a nevezetes párizsi toronyról, hanem budapesti épületek kapcsán is mind ismerik.

Gustave Eiffel Burgundiában, Dijon-ban született 1832. december 15-én. Apja rendőr volt, innen származtatható a szigora, pontos időbeosztása, a dolgozóival való bánási képessége, kereskedő vállalkozó édesanyjától a jó üzleti érzéke. Mérnöki pályára készülve tizennyolc évesen Párizsba ment, hogy felvételizzen a híres École Polytechnique-ba, (ami a selmecbányai Akadémia után a második állami műszaki egyetem jellegű intézmény a világon), de mivel ez kétszer nem sikerült neki, a másik párizsi mérnökképzőbe az École Centrale des Arts et Manufactures-ba iratkozott be, ahol 1855-ben kiváló eredménnyel végzett. Pár hónapos vidéki gyári munkásság után Párizsban anyja ismeretségi köréből származó olyan cégnél helyezkedett el (1856), ahol érdeklődésének megfelelően fém szerkezetek építésével foglalkoztak. További karrierjét meghatározta, hogy huszonhat évesen (1858) rábízták egy bordeaux-i vasúti híd kivitelezését. Tehát nem ő volt a híd tervezője, de ettől kezdve a köznyelv építésznek nevezi és mivel a munka országosan fontos volt (ez kötötte össze a Párizs Orléans Vasúttársaság vonalát a Déli Vasúttársaság hálózatával) neve a hídépítésben ismertté vált. 1862-ben egy gazdag sörgyáros lányát, Marie Gaudetet-et vette feleségül, ami pénzügyi szempontból nagy segítségére vált. Befektetett egy építő cégbe, ami ifjúkori barátjának köszönhetően megbízást kapott az 1867. évi Párizsi Világkiállítás több épületének kivitelezésére. Kellő tőke és tapasztalat megszerzését követően 1868-ben megalapította a híressé vált Eiffel & Cie céget Levallois-Perret-ben (ez Párizs északkeleti részének egy elővárosa, akkor több ipari üzemmel, a központtól kb. 6 km távolságra). A cégben fém szerkezet gyártásán túl szerelő, kivitelező részleget, majd tervezőcsoportot fejlesztett, jól megválogatott munkatársakkal.

Vállalata korai munkái közé tartozott a budapesti Nyugati pályaudvar csarnoka fölötti acélszerkezetes lefedés tervezése 1875-ben. Ekkor Eiffel neve Párizstól távolabb még alig volt ismert, ezért ő járta személyesen Európát, majd a többi földrészt is munkaszerzési célokból. A közvélekedéssel ellentétben a pályaudvar csarnokát nem ő tervezte és ide telepített tervezővállalata sem volt, hanem csak az acélszerkezet szerelését végezték az Osztrák-Magyar Államvasút Társaságtól kapott tervek alapján, melyeket August Wiczeffinski de Serres (1841-1900) nevű osztrák mérnök készített.

Itt meg kell jegyeznünk, hogy az első fővárosi pályaudvartól, a Pesti Indóházról indult Vácra 1846-ban az első vasúti szerelvény Magyarországon, mely épületet a Nagykörút rendezése miatt kellett lebontani, és kissé északabbra újból felépíteni. Az építész August Wiczeffinski de Serres alvállalkozója a vasszerkezet tervezésében Théophile Seyrig volt, aki akkor az Eiffel irodának dolgozott Bernárdt Viktor budapesti mérnök társtervezővel. Ő a munkájáért az új csarnok 1877. október 28-i megnyitóján Ferencz József Rend kitüntetésben részesült.

A Nyugati pályaudvar mellett található a Teréz körútról megközelíthető Eiffel Park, a felújított klasszikus pályaudvari épülethez stílusában kevésbé illeszkedő Eiffel Square Irodaház névre keresztelt üvegpalatával. Bernárdt Viktor Győző keresztnéven Oroszvároton született 1840. augusztus 22-én, édesapja Bernárdt József, a helyi uradalom földmérője volt. Több mint harminc éven át dolgozott az Osztrák-Magyar Államvasút Társaság tervezőmérnökeként, szárnyvonalakat, állomásokat tervezett, melyek közül a legismertebb éppen a Nyugati pályaudvar, melyet a társaság igazgatójával, az építész August Wiczeffinski de Serres-sel közösen tervezett. Ő tervezte a nagyváradi színházat és a budapesti Sacre Coeur kápolnát és zárdát is. Budapesten hunyt el 1923. augusztus 7-én. Az ő nevét nem őrzi a közemlékezés, mint az acélszerkezetet szerelő cégét.

Théophile Seyrig-ről biztosan tudható, hogy Portugáliában, Portó városában található, a Douro folyón átívelő I. Lajos (Dom Luís I.) nevű acélrácsos, felsőpályás ívhíd tervezője volt 1886-ban. A kétszintes pályájú hidat sokan hasonlónak látják az Eiffel toronyhoz az ív és a rácsos szerkezet miatt, de tartószerkezeti szempontból nincs köztük hasonlóság. A hasonlóság inkább a Garabit-viadukttal van, ami 1884-ben készült 165 m fesztávú kovácsoltvas ívhíd, felső pályával 122 m magasan, a maga korában világrekord méretekkel. A franciaországi Massif Central régióban 1885-ben átadott hidat Maurice Koechlin tervezte és Eiffel cége 1882-1884 között kivitelezte. Ennek műszaki előzménye az 1877-ben átadott Maria Pia híd szintén Portóban a Douro folyón, aminek tervezőjéül az angol nyelvű wikipédia Gustave Eiffel-t nevezi meg. A savoyai portugál királynéről (1847-1911) elnevezett híd hasonlósága miatt összetéveszthető a kilenc évvel későbbi Dom Luís I. híddal. Természetesen tervezője ennek is Théophile Seyrig volt. François Gustave Théophile Seyrig Berlinben született 1843 február 19-én és ő is Párizsban az Ecole Centrale egyetemen végzett. Korának egyik leghíresebb hídtervező mérnöke volt. A belga származású német mérnök terveit az Eiffel cég kivitelezte, hiszen 1868. október 6-án Eiffel-lel együtt alapítója volt az Eiffel & Company cégnek. 1878-ban a Civil-mérnök Egyletnek (ma építőmérnöki kamarának neveznénk) tanulmányt nyújtott be az acél rácsos hídjairól. Mivel Gustave Eiffel féltékeny lett a nevét sikereivel beárnyékoló Seyrig-re, 1880-ban szakított cégtársával. Ekkor Seyrig Brüsszelben a Société Willebroeck cégnél folytatta pályafutását és 1881-ben el is nyerte Eiffel elől a Dom Luís I. híd építéséért kiírt versenyt.

A cég szakmai színvonalának fennmaradása miatt Eiffel legfontosabb munkatársa Maurice Koechlin (1856. március 8. – 1946. január 14.) szerkezettervező mérnök volt, akinek neve kevésszer szerepel az Eiffel építette létesítmények alkotói között, pedig szinte minden fontos alkotásnak ő volt a tervezője, vagy tartószerkezeti társtervezője. Az említett Garabit-viadukton kívül a világhírre hozó toronynak és New York-i Szabadságszobor szerkezetének is ő volt a tervezője számos híd mellett. Amikor a panamai botrány miatt Eiffel kénytelen volt lemondani az 1866-ban alapított cége vezetéséről (1896), azt az addig hűséges és szerény munkatársának, Koechlin-nek adta át. Ő tovább vitte a céget Levallois-Perret Építési Társaság néven és a korábbiakhoz hasonló szerkezeteket tervezett, kivitelezett. (Párizsban a Viaduc d'Austerlitz, Mulhouse-ban, elzászi szülőhelye közelében, a híres párizsi toronyra hajazó Belvedere-kilátó, stb.)

Az Eiffel cég híre a tengerentúlra is elért, főleg a cégvezető utazásai, pályázatai, munkaajánlatai, agitációs következményeként. A Hudson folyó torkolatában New York bejáratánál található Liberty Island-on álló Szabadságszoborral Franciaország ajándékozta meg az Egyesült Államokat a Függetlenségi Nyilatkozat kimondásának százéves évfordulójára. (Ez 1874. július 4-én volt.) Az acélváz, 46 m magas (ez az amerikaiak által tervezett és épített 47 m magas lábazati építményen áll) réz szobrot Frédéric Auguste Bartholdi mintázta 1870-től és több változtatást követően 1884-re készült el. A Múlt Kor történelmi magazin és a wikipédia szerint is a szobor belső szerkezetét Eiffel tervezte. Ez persze tévedés és méltatlan a tartószerkezetet tervező Koechlin-nel szemben. A korabeli krónikák szerint az 1885. július 17-én a 350 darabban érkező szoborral együtt utazó Eiffel-t kétszázezer éljenző ember fogadta New York-ban. Az emlékmű leleplezése a tervezett eredeti határidőt kissé lekésve 1886. október 28-án történt meg, amikor Gustave Eiffel Grover Cleveland USA elnöktől megkapta az USA díszpolgára kitüntetést. (Ezekben a krónikákban Koechlin neve nincs említve.)

Magyarországon Eiffelt korábban két híd tervezőjeként is számon tartották még egyes szakcikkeknek szánt írásokban is.

Az egyik az 1872-től épülő és 1876. április 30-án felavatott Margit-híd, a főváros második hídja. Tervezőjét nemzetközi tervpályázat útján választották ki és azt a francia Ernest Goüin mérnök nyerte, a híd megépítését pedig a Construction de Batignolles francia cég. A kivitelező cég a hídhoz szükséges vasszerkezetet Franciaországból importálta, a kőanyagot Németországból. Az acélszerkezetek sűrű rácozású ívtartók, melyek a hídpályát támasztják alá. A pillérek díszítő szobrait is párizsi művész készítette. A leírásokban nem található Eiffel neve, bár nem kizárható, hogy Franciaországból ő szállította az acél íveket, bár kicsi arra az esély, hogy egy akkor még ismeretlen kezdő és gyakorlatilag még referencia nélküli gyártóhelyet egy másik francia cég ilyen volumenű munkával bízza meg.

A másik híd a szegedi közúti Tisza-híd, ún. Belvárosi híd, melynek tervezését és megépítését egyaránt Eiffel nevével kapcsolták össze, sőt egészen 1933-ig ez volt a közhiedelem. Pedig a Pallas Nagylexikonban is 1894-ben már Feketeházy János van megnevezve tervezőnek. Feketeházy János (1842-1927) életéről és munkásságáról a vág-selyei születésű mérnök születésének 170., tervezői pályája befejezésének 100., halálának 85., a komáromi Erzsébet Duna-híd átadásának 120. évfordulójára jelen dolgozat szerzőjének szerkesztésében a Magyar Mérnöki Kamara 2012-ben adott ki emlékkönyvet. Ebben is bizonyítjuk, hogy a híd magyar feliratos terveit a magyar mérnök készítette, melyet Gustave Eiffel látatlanban megvásárolt és pecsétével, aláírásával látott el. A nemzetközi tervpályázaton, ami a kivitelezésre volt kiírva a kivitelező által készített tervvel, huszonhárom pályázat érkezett, Eiffel két tervvel is pályázott. Feketeházy János mérnök Schickedanz Albert műépítésszel készített pályázata volt az egyedüli nyertes Eiffel neve alatt. Csak az ő neve került fel az 1883. szeptember 16-án átadott híd pillérére elhelyezett, az alkotó nevét megőrkítő emléktáblára.

Móra Ferenc, a Szegedi Múzeum akkori igazgatója, híres írónk (és nem a mérnökök) közbenjárására helyezték el 1935. augusztus 13-án, a híd fennállásának 50. évfordulóján Eiffel táblája mellé Feketeházy János nevét, mint a tervezőjét megőrkítő táblát is. Egy fél évszázad kellett hozzá, de legalább a társadalom előtt is tisztázódott a valóság.

Párizs, majd Franciaország jelképét megtestesítő neves torony tervezőjének is több milliárd ember Eiffelt tartja, bár az utóbbi években már megjelentek olyan újságcikkek is, melyek rámutatnak ennek téves voltára. A XXI. század elején egyes építészeket az a vágy hajtotta, hogy a világon először valósítsanak meg 1000 m magas építményt. (Nem csak Dubajban készül.) Ugyanez volt a vágy a XIX. században is, de akkor a bűvös határ, amit át kívántak lépni az 1000 láb volt. Ez kicsit több 300 m-nél. Ezen ambiciózus ifjú mérnökök közé tartozott Maurice Koechlin is, aki ötletét egy négy lábú íves acél toronyról 1883-1884-ben papírra is vezette. Ekkor a világ legmagasabb épülete a 157 m magas kölni dóm tornya volt, majd 1884-ben 169 m magasságú Washington emlékmű. Több vállalkozó bizonyította, hogy 1000 láb magas építményt téglából, vagy öntöttvasból nem lehet megépíteni. Koechlin tervezett acél tornya 300 m-es volt. A kor dokumentálási és tervezéstechnikai (tervrajz szerkesztés, statikai számítások) lehetőségei meglehetősen nehézé, bonyolulttá tették egy ilyen hatalmas acél rácsos szerkezet állékonyságának, teherbírásának méretezését, ellenőrzését. Ezért Koechlin segítségük hívta kollégáját Émile Nougier mérnököt és úgy gondolták, hogy ezzel pályázni kellene az 1883-ban kiírt világkiállítási tervpályázatra, amit az ún. Harmadik Köztársaság az 1789-es forradalom százéves évfordulóján kívánt megnyitni. A terv nem tetszett Eiffelnek, ezért felkeresték Stephen Sauvestre építészt, aki a tetejére kupolát rakott, a lábak közé dekoratív íves összekötéseket rajzolt, majd a biztos

pályázatnyerés reményében az első emelet peremére hetvenkettő francia tudós nevét iratták ki arany betűkkel. Ezt szabadalmaztatták 1884-ben, melyet Eiffel megvásárolt kollégáitól. Azután el kívánta adni, ezért Barcelonába utazott vele az 1888. évi világkiállításra ajánlva, de irreálisnak és túl drágának találta a város polgármestere. Ezt követően a francia kereskedelmi minisztert, mint a párizsi világkiállítás főszervezőjét próbálta megnyerni, nem takarékoskodva a reklám, a meggyőző marketing költségeivel. Végül a tervet elfogadták úgy, hogy a becsült költségek 80%-át saját zsebből Eiffel megelőlegezi és 1890. január 01-től húz éven át hasznosítási joga lesz, ami után az Párizs városára száll.

Persze itt meg kell jegyeznünk azt is, hogy miközben egyes források szerint 107, mások szerint 700 tervből választotta ki a zsűri a nyertes pályázatot, arról kevesen írnak, hogy azt újból 1886. május 1-én úgy írták ki, hogy egy 300 m magas négyoldalú fémtornyot kellett annak tartalmaznia. Erre reálisan megvalósítható tervet, ill. ajánlatot más gyakorlatilag nem is tudott adni. A magánéleti nehézségekkel sikeresen megküzdő férfiról szóló romantikus életrajzi film (Eiffel. Francia-belga-német romantikus dráma. 2021) ilyen dolgokat nem említi.

A két év két hónap két nap kivitelezési idő alatt a megvalósítást a világon először folyamatosan fényképekkel dokumentálták. Háromezer ember dolgozott a kivitelezésen, 18.038 db 10 m-es előregyártott acél elemet szereltek be a helyszínen 2,5 millió szegeccsel. Az előszerelt acél elemeket Eiffel saját üzemében gyártották. A kortárs krónika szerint Koechlinnek kb. 50 társtervezője volt. (Hidraulikus emelők, világítás, látogatók kiszolgálása, stb. Az 1898-1989 között működött lift tervezője Korda Dezső magyar gépészmérnök volt a Fives-Lille cég alkalmazásában.)

1889. május 15-én megnyitották a látogatók előtt a tornyot, Eiffel pedig a Becsületrend lovagja lett és a Francia Akadémia tagjává választották. Neves írók, zeneszerzők, mágusok keresték társaságát, megdicsőült vállalkozó mérnökként, elhomályosítva tervező és a gyártásban felelős részt vállaló kollégái érdemeit.

Életrajzában sötét folt a Panama-csatorna építésével kapcsolatos botrány, amibe Ferdinand de Lesseps elnöklete alatti Panama Társasággal 1889-ben kötött szerződése alapján közvetlenül érintett lett. A vád szerint a zsilipépítéshez nem megfelelő minőségű acélszerkezeteket szállított saját gyárából. Ezután visszavonult az építési vállalkozói tevékenységétől és önjelölt tudósa lett az aerodinamikának, látva, hogy a repülése a jövő. Tornya mellett építette meg az első szélcsatornát a Mars mezőre (1909), majd a másodikat Párizs mellett (1912). Kísérleti úton bizonyította a „relatív mozgás elvét”. Kísérletei alapján 1917-ben vadászrepülő szerkesztett, majd 1921-ben minden fejlesztését, berendezéseit az államnak adományozta.

1923. december 27-én hunyt el párizsi palotájában, ami a legelőkelőbb belvárosi negyedben a Rabelais utcában található.

Van egy másik Eiffel palota is, ami Budapesten a Bajcsy-Zsilinszky úton áll, nem messze a Nyugati pályaudvartól. Ezt Korb Flóris és Giergl Kálmán tervezték, 1893-ban készült el, könyv- és újságkiadással foglalkozó építőtőjük után Légrády palota néven volt ismert. A gazdagon díszített épület nem került el sorsát, 1945-ben államosították, 1996-tól üresen állt, csak 2012-ben újították fel és nyitották meg Eiffel Palace irodaház néven. A név indoka: „Állítólag Gustave Eiffel tervezte a belső udvar öntöttvas szerkezeit.” Az „állítólag” a névadó életrajzában és munkásságának ismeretében úgy értelmezhető, hogy 1893-ban Eiffel ezt biztosan nem tervezte és nincs köze sem az épülethez, sem az akkori Budapesthez. De magyar mérnökök, építészek szép számmal működtek akkor is, olyanok is, akiknek a nevét büszkén viselhetné egy budapesti irodaház.

De ha erre megvan minden indok és lehetőség, miért nem tesszük meg? Miért lett a MÁV Északi Járműjavítójából, Feketeházy János tervéből Eiffel Műhelyház Budapest Kőbánya városrészében? Ez az 1886-ban épült csarnokkomplexum Magyarország legnagyobb ipartörténeti műemléke. 1870-ben a Magyar Állam megvásárolta az 1868-ban alapított Magyar-Svájci Kocsigyárat. 1872-ben itt kezdődött a magyar mozdonygyártás. 1873-ban leégett, majd újjáépült, de már nem a gyárhoz tartozott, hanem a MÁV főműhelye lett és már 20 mozdony és 31 kocsifért el a fedett térben, ez lett az Északi Járműjavító. 1885-ben kész lett az új gőzmozdonyjavító csarnok 20.000 m²-en. (1962-ben is 20.000 m²-es csarnokkal bővült a komplexum.) A bővítések eredményeként Északi Főműhely néven már 90 gőzmozdony és 455 személykocsi fért be fedett helyre és a XIX. század végére Budapest legnagyobb üzeme lett. 2011-ben szerencsére az Emberi Erőforrások Minisztériuma építészeti, iparművészeti, technikatörténeti műemlékké nyilvánította. Azóta csoda született, pontosabban a Magyar Állami Operaház próba-, gyártó-, és raktárközpontja alakult ki belőle tartószerkezeti stílusjegyeinek megtartásával 2017-2021 között. A nagycsarnok 200 m hosszú, öthajós, jól láthatók benne szegecselt vasszerkezetek, a Feketeházy János által tervezett és ma is kifogástalan állapotú vázszerkezet. Néhai kedves jó ismerősöm, Marosi Miklós (Miskolc, 1942 – Budapest, 2021) volt az újrahasznosítás, rekonstrukció vezető építész tervezője, akitől egy találkozásunk alkalmával megkérdeztem: „És miért éppen Eiffel?” De folytathattam volna úgy is, hogy „miért nem Feketeházy?” Az építész válasza ez volt: „Nem tudom, a nevet készen kaptam hozzá.” Talán a Nyugati pályaudvar csarnoklefedése miatt? De azt is más tervezte, a Keleti pályaudvar legalább olyan reprezentatív csarnokát pedig Feketeházy. Talán a szegecselt tartók miatt? A Szabadság híd is szegecselt, ahová az utolsó szegecset Ferenc József ütötte be. A tervező nevét tudjuk. Számomra nem kielégítő, hogy az Eiffel Műhelyházban kialakítanak egy Feketeházy János emlékszobát is.