

Zubreczki Dávid beszéde a *Budapest – a város és hídjai* kiállítás megnyitóján

Budapest Főváros Levéltára, 1139 Budapest, Teve u. 3–5.

2023. június 14. 17.00 óra

Egy hidakról szóló kiállítást összeállítani látszólag egyszerű feladat. A híd hálás téma. Könnyen dekódolható szimbólum: épp úgy jelképe az összetartozásnak, mint a haladásnak. Ráadásul ezeket a gigantikus, látványos, olykor kecses, olykor erőt sugárzó szerkezeteket mindenki szereti. Olyan mérnöki alkotások, amelyek a bölcsész szíveket is megdobogtatják. A történetük tele van fordulatokkal: kalandos építésekkel, nem kevésbé kalandos pusztulásokkal és újjáépítésekkel és felújításokkal – amelyek meglepő módon szintén kalandosak tudnak lenni. A hidakról ráadásul nagyon szórakoztatóan lehet mesélni, elég, ha arra gondolunk, hogy Gyalog galoppban kapásból két híres jelenet is hídon játszódik.

Budapest Főváros Levéltára, Dr. László Zsófia főlevéltáros kurátorságával azonban nem a megszokott, és legkevesbé sem hatásvadász módon nyúlt a témához. A kiállítás anyaga nem méterekkel, tonnákkal, fémötvözetekkel, fesztávolságokkal és adathalmokkal igyekszik elkápráztatni minket. Nem önmagukban vizsgálja az egyes építményeket, nem pusztán építészeti vagy mérnöki alkotásként tekint rájuk. Hanem azt nézi meg, milyen kölcsönhatásban vannak ezek a létesítmények a környezetükkel. Azt is mondhatnám, hogy a kiállítás készítői nem olyanok, mint a madarászok vagy a botanikusok, akik megfigyelnek egy csíkosfejű nádiposzátát vagy egy apró nőszirmot, hanem olyanok, mint az ökológusok, aki azt vizsgálják, hogyan illeszkedik be az adott élőlény egy tó vagy egy homokhát élővilágába.

A kiállítás első erőssége tehát a témaválasztás, amire a cím is utal: A város és hídjai. Persze ez önmagában még kevés lenne. Egy jó cím még nem garancia semmire, a Háború és béke vagy a Büszkeség és balítélet például remek cím, de szólhatna bármiről. Akár a budapesti hidakról is amúgy. A Háború és béke másfél évszázados történelmükről, a Büszkeség és balítélet megmondjuk a jelenükről.

Itt azonban remek érzékkel nyúltak az anyagokhoz és választottak ki olyan témákat, területeket, amelyek izgalmasak, újszerűek és jól bemutathatók. Engem elsősorban az építészet, a tájépítészet, a kézzel fogható környezet, a „hardver” érdekel. Szóval ami az én szívemhez igazán közel áll, azok a meglepő tervek, elképzelések, megvalósult és meg nem valósult álmok. Rengeteg ilyen van ezen a kiállításon.

Ezek lehetnek maguk a hidak is, elég csak Makovecz Imre Megyeri híd tervére gondolni. Én amúgy nagyon szeretem a munkáit, s ha ez az organikus konstrukció a maga idejében – vagyis harminc évvel ezelőtt – megvalósul, alighanem nemzetközi szinten is nagyot szólhat volna.

De ennél is érdekesebbek azok a jelenségek, amelyekből a híd és a város kölcsönhatása rajzolódik ki. Látszólag ugyanis az van, hogy a város fejlődik-fejlődik, és amikor odaér a fejlődése, épít egy hidat. Ez egyébként Pest és Buda között viszonylag későn következett be, mivel a Duna széles és nagyon változékony folyó. Ingadozik a vízszintje, rendszeresen vannak rajta árhullámok, régen pedig még be is fagyott telente. A középkori technológiával elképzelhetetlen lett volna, hogy olyan hidat kapjon, mint London, Párizs vagy Firenze. Ezért volt sokáig szükség a hajóhídra, amelyet szintén megismerhetünk a kiállításon.

Szóval arra gondolunk, hogy a város csak fejlődik-fejlődik, aztán épít egy hidat, és aztán fejlődik tovább. Arra már ritkábban gondolunk, hogy a megépült híd azonnal vissza is hat, és maga is formálni kezdi a várost. Így volt ez már a Lánchíddal is.

Ahhoz, hogy használni lehessen az új hidat, át kellett fúrni a Várhegyet. Merthogy városunknak olyanok az adottságai, hogy a budai oldalon végig magas dombok állnak, amiket mi budapestiek persze büszkén hegyeknek nevezünk. Akárhol vezettek át hidakat a túlpartra, ott azonnal egy-egy dombba ütköztek, sehol nem lehetett nyílegyenesen folytatni az útvonalat. A Szabadság híd egyből délre fordul a Bartók Béla útra, az Erzsébet híd lehajtója északról kerüli a Gellért-hegyet, a Margit híd után meg ott a Rózsadomb, ami miatt a Margit körút csak a nevében tud körút lenni: valójában egy magaslatot kerülő nagy kanyar.

Tehát a Lánchíd is nekiment a Várhegynek, de nem sokkal a megépülte után megnyílt a Váralagút. Innentől kezdve a fél ország áruforgalma a hídon és az alagúton keresztül folyhatott. S ha már ilyen jó kapcsolat nyílt a Lánchíddal, megépítették a közelébe Budai Indóházat is, a későbbi Déli pályaudvar elődjét, ahonnan az Adriai-tenger irányába indultak a vonatok. Szóval, ha elgondolkodunk azon, hogy miért is van a Déli pályaudvar olyan lehetetlen helyen, akkor arra juthatunk, hogy az egyik oka ennek a Lánchíd és a Váralagút.

A Lánchíd miatt került a Sikló is épp oda, ahol van, hiszen azzal lehetett a legkényelmesebben feljutni a Várba akár a Pestről érkezőknek is. Akkoriban még nem turistalátványosság volt, hanem közlekedési eszköz, a hivatalnokok azzal jártak dolgozni.

És végül a Lánchíd miatt került le a nulla kilométer is a mai Clark Ádám tér helyére, mely eredetileg fenn volt a Királyi Palota küszöbénél. Onnantól kezdve innen indultak a legfontosabb országutak, ha úgy tetszik, a Lánchíd jelölte ki az ország közepét.

A városfejlesztési példákat hosszan lehetne sorolni, melyek közül persze nem mindegyik egyértelműen pozitív. Az új hidakkal szinte mindenhol megérkezett a világváros a budai oldalra, ahol egyből elsöpörte azokat a kis, olykor középkori elemeket őrző negyedeket, amelyek nem feleltek meg a kor igényeinek. Így tűntek el a Rózsadomb szőlői és parasztházai a Margit híd elkészültével, így pusztult el a Tabán az Erzsébet híd átadása után, és így rombolták le a régi Óbudát az Árpád híd létrejöttével.

Persze a hidakkal új épületek és városnegyedek is épültek. A Nagyvásárcsarnok, a Gellért-szálló, a Sziklatemplom, Klotild-paloták mind a hidaknak köszönhetik a születésüket. A Szabadság híd miatt bontották ki a mai Fővám teret, a Petőfi hídnek köszönhetően épülhetett ki a Móricz Zsigmond körtér és a Kosztolányi Dezső tér környéke. Sőt, a ház, amiben most vagyunk, tulajdonképpen az Árpád híd vonzaskörzetéhez tartozik.

Bármennyire is a városépítés és fejlesztés áll a szívemhez legközelebb, azért ez a kiállítás mégsem csak erről szól, és ez megint csak nagy erénye. Úgy húz be mellékszálakat, hogy azok cseppet sem erőltetettek, mégis hatalmasra tárják a perspektívát.

Ilyenek például a Finta József által tervezett Duna-kapcsolatos korzó bútortervei. Csak közvetve kapcsolódnak a hidakhoz, mégis nagyon örülök, hogy gyönyörködhetek bennük. Vagy ott van az a levél, amelyet maga Széchenyi István írt alá a híd ügyében. Esetleg az a propagandaplakát, amelyen a vízbe szakadt Lánchíd szimbolizálja a világháború pusztítását.

Külön jelentésszerű van annak, hogy az egyik alkotója, Jeges Ernő, aki 1919-ben még a Tanácsköztársaság plakátjait rajzolta, a negyvenes évek végén viszont a műtermét is elvették a hatalomra jutó kommunisták, merthogy akkoriban már templomok freskóit készítette. Vajon mit gondolt, mit remélt 1945-ben? Rengeteg történet sűrűsödik össze ezekben a tárgyakban.

És ez megint egy óriási értéke ennek a kiállításnak, amely talán kicsit túl is mutat a hidakon, sőt kicsit Budapesten is. Megmutatja, hogy miket is rejt egy levéltár. Olyan kincseket, amelyek nem csak a szakmai közönségnek lehetnek érdekesek.

Ezt nem csak a széles közönség, de olykor a levéltárat használók sem tudják. Aki itt megfordul, az legtöbbször nem szörfölget a gyűjteményben, mint a filmek között szoktunk a streamingszolgáltatók kínálatában. Célzottan keresünk valamit, aztán ha megvan, felhasználjuk a kutatásunkhoz.

Nem botlunk bele csak úgy egy Makovecz-tervbe, egy Széchenyi-levélbe vagy egy Jeges-plakátba. Ezért is hatalmas köszönet a levéltárosoknak, akik pontosan tudják, milyen kincsek őrzői, és időről

időre megmutatják nekünk azokat a darabokat, amelyekről feltételezik, hogy érdekelhetnek bennünket.

És a feltételezésük legtöbbször helyes.

A Város és hídjai kiállítás esetében mindenképp!