

TINKU-SZATHMÁRY BALÁZS

FOLYAM ÉS NAGYVÁROS HÁZASSÁGA, AVAGY  
TÉRFEJLESZTÉS TÖRTÉNETI LÉPTÉKBEN

Kolundzsija Gábor: *A rakodópart kövei*, POSTCARD Bt., Budapest, 2019,  
432 oldal

„Mintha szívemből folyt volna tova” – áll az első fejezet címében, alatta; bevezető vallomás. Nem kétséges, hogy személyes érintettség és személyes hangvétel a könyv legfőbb jellemzője. Általában a személyes hangvételt szakmai, szakszerű, de akár ismeretterjesztő kiadványokban is kerülni célszerű, hiszen ront(hat)ja az olvasói élményt, zavarhatja a befogadás aktusát. Kolundzsija Gábor könyve azonban különös szöveg; egyszerre olvasmányos, ismeretterjesztő célú és mégis tudományos igényű, lábjegyzetelt alaposággal prezentált tartalom. Még az illusztrációnak gondolt, körülbelül 440(!) kép (térképek, átnézeti térképek, keresztmetszetek, tervrajzok, fényképfelvételek, látképek) is nemcsak szoros kapcsolatban áll a szerző szövegével, hanem sok esetben kiegészíti – avagy engedi továbbgondolni, átgondolni a szövegben közölt információkat. Különös kiadvány tehát; ismeretterjesztő, tudományos és műszaki/építészettörténeti prezentáció egyszerre. Személyes és absztrakt.

Ki tehát a szerző, aki ennyire közvetlen viszonyra törekszik olvasójával? Kolundzsija Gábor végzettsége szerint terület- és településfejlesztéssel foglalkozó építész, akinek szinte egész pályafutását meghatározta a budapesti beruházásokban, fejlesztési projekteken való több évtizedes szakmai részvétel. A Budapesti Városvédő Egyesület és a Magyar Urbanisztikai Társaság tagja, az építészfórumon és urbanisztikai eseményeken évtizedek óta aktív előadó, hozzászóló, urbanista – különös érdeklődéssel a budapesti rakpartok, a főváros és a Duna kapcsolatát illetően. A budapesti rakpartokról többször szervezett kiállításokat. *A rakodópart kövei* című könyv „magja” már 2007-ben megjelent a *Budapest* folyóiratban (az építészfórumra is kikerült), mégpedig ugyanezen címen. A kiadvány 2015 óta készült, míg 2019 végén megjelent.

Nehéz meglegelni tehát egy ilyen kiadvány helyét, egy párhuzam azonban akad. Az urbanisztika iránt érdeklődő olvasók felidézhetik Tomsics Emőke *Budapest Atlantisza*<sup>1</sup> című, 2015-ben megjelent könyvét, melyben a szerző is egy „elsüllyedt”, ám relikviáiban velünk, köztünk élő Budapest-történetet mutat be. A fő forrásanyag mindkét kiadvány esetében építészeti jellegű, ám míg Tomsics Emőke Pest város fejlődésére, a fejlődés korabeli érzékelésére fektet nagy hangsúlyt, addig Kolundzsija Gábor könyvének kulcs-szava a

<sup>1</sup> TOMSICS Emőke: *Budapest Atlantisza*, Városháza Kiadó, Budapest, 2015.

vita. Különös módon a *Budapest Atlantisza* nem szerepel Kolundzsija Gábor irodalomjegyzékében, pedig eltérő szemszögek ellenére megfigyelhetők tartalmi párhuzamok.

Tágabb kontextusban minden irregularitása ellenére egyértelműen egy trendbe illeszkedik a kiadvány. Megemlítendő a *Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*<sup>2</sup> című tanulmánykötet, valamint Tamáska Máté *Donaumetropolen. Wien – Budapest Stadträume der Gründerzeit*<sup>3</sup> című kötet, melyek közös jellemzője Bécs és Budapest városfejlődésének párhuzamba állítása. Jóllehet a Bécs–Budapest párhuzam és olvasmányos szövegek közös jellemző, a Kolundzsija Gábor által háttérbe szorított bécsi minták, valamint előtérbe tolt, döntően műszaki paraméterekről, azok jelentőségéről folytatott viták meglepő módon kerek narratívává képesek összeállni. Ugyanakkor nem annak a trendnek a része, mely a hangsúlyt a térhasználatra helyezi, bár az ismertetett viták és a rakpartok, műtárgyak kivitelezése mögött tagadhatatlanul felsejlik eme szempont is.

A tartalmi ismertetés talán jobban megvilágítja, milyen pozíciót is szeretne elfoglalni ez a kiadvány. Egy bevezető fejezet után 11 tartalmi fejezet következik, míg a kötet végén külön fejezetekben kapnak helyet a jelentős személyek rövid életrajza (13. fej.), a szerző legutóbbi, a könyv címével azonos című kiállításának vendégkönyvi bejegyzései (14. fej.), a forrás- és irodalomjegyzék (15. fej.), a képillusztrációk különösen jelentős forrásjegyzéke (16. fej.) és végül a személy-, név- és tárgymutató (17. fej.). A 2. fejezet áttekintés az 1850-es évek előtti időszak pest-budai árvizeiről, a három város árvízi tapasztalatairól. Amennyire banálisnak tűnik, annyira meghatározó ez a tapasztalat nemcsak az 1838-as események előtörténetében, hanem a folyamszabályozásról készített szakmai anyagok és viták tükrében is. A könyv szövegezése érzékletes; gyakran él korabeli beszámolók, hírek idézésének eszközével, sőt, ütközteti is őket. Erre példa az 1838-as árvíz utáni Vásárhelyi Pál és Győry Sándor közötti szakmai, de személyeskedésig menő vita a mederszabályozás és a Lánchíd építésének összefüggésében (57–58. p.). Ezen viták és egyes személyek álláspontjai később is vissza-visszatérő elemei lettek a következő évtizedek rakpartot érintő építészeti megoldásokról folytatott diskurzusoknak. A 3. fejezet látszólag egy pőre, mérnöki építéstörténet, melyben Reitter Ferenc tevékenysége kap nagy figyelmet, nem különben az általa tervezett DDSG rakpart építés-ügye. A fejezet jelentőségét a DDSG pesti rakparti terveinek publikálása és azok elemzése adja, mivel ezek a tervlapok egészen mostanáig a Bécsi Állami Levéltárban porosodtak. E fejezetben a személyesség egy csap-

<sup>2</sup> CSENDES, Peter – SIPOS András (szerk.): *Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*, Bécs Városi és Tartományi Levéltár – Budapest Főváros Levéltára, Budapest–Bécs, 2005.

<sup>3</sup> TAMÁSKA Máté: *Donaumetropolen. Wien – Budapest Stadträume der Gründerzeit*, Müry Salzmann Verlags Gmb, Wien, 2015.

dája is megfigyelhető, ugyanis a 86. oldalon a szöveg angol tulajdonú, bécsi székhelyű multinak nevezi a DDSG-t. Nem egyértelmű, hogy idézet vagy vélemény, mindenesetre szerencsétlen botlás. A 4. és 5. fejezetek a rakpartépítés és folyamszabályozás vitái és kivitelezései közepette ad átfogó bemutatást tervek részletes, gyakran egészen kimerítő ismertetése (átnézeti térképek, tervek előnyei, hátrányai, bukásuk oka) révén. A szerző kis aláhúzásokkal orientálja az olvasót, valamint az oldalszéli jegyzetek közti egyes esetekben visszautalásokat is tesz. Például a 125. oldalon a Soroksári-ág lezárásáról folytatott 1871-es vita egyik felkért véleményezője, a francia Leon Lalanne felfogását rokonítja Pietro Paleocapa a 65. oldalon idézett felfogásával. A műszaki szemlélet és építéstörténet kapcsolatára szemléletes példa a „kanyargó” budai rakpart. A Margit-híd budai hídfőjénél a kidudorodás oka a híd szimmetriájának fenntartása volt, ám ugyanilyen fontos szempontként érvényesült a budai ág sodorvonalának a pesti (fő-) sodorvonalra való irányzékolása csökkentendő a budai partvonal kimosódását. Így viszont helyenként 100 m-t is elérő feltöltés keletkezett, mely terület később megágyazott a szentendrei HÉV-vonal létesítésének (137. p.). A szerző nem esik abba a tévedésbe, miszerint neki nincs dolga a városi infrastruktúrával, csak a rakpartokkal. Ismerteti nemcsak a villamoshálózat és a pesti főgyűjtőcsatorna építését, hanem egészen a II. világháború végéig viszi az illetékes intézmények (Magyar Állam, Közmunkatanács) és érintett cégek (BSzKRT, MFTR, DDSG) közötti egyeztetések bemutatását. Különösen informatív a Gellért rakpart építésének bemutatása, ahol a forrás fölött zajlott az építkezés, házsorokat kellett bontani, sziklát faragni. Költségvetési okok miatt lépcsős rakpart építése mellett döntöttek, mivel az emeletes rakpart kétszer olyan drága lett volna. Apróság talán, de az építéstörténeti tartalmakban való tobzódás közepette a szerző közbeszúr olyan valóban figyelemre méltó, örökségvédelmet érintő tartalmakat, mint a zárt DDSG-rakpartot őrző három sárkány és nyolc delfin szobrai (174. p.).

A 6. fejezet a leginkább műszaki tartalmú, ám egy ilyen jellegű mű esetében nem megspórolható fejezet, ahol rakpartok kialakítása, típusai, mellvédek, támfalak, rézsű, szárnyfal keresztiszelvényes és fényképes illusztrációi és az építési periódusok szintérrképpel(!), valamint alapanyag kötípusok ismertetése kap helyet. A 7. fejezetben látképek, panorámafelvelelek (nagy részt klasszikus, Erdélyi Mór és Klösz György felvételek, de vannak rejtett gyöngyszemek is) esetében is előbújik a szerzőből a városvédő aktivista. Képválogatásában megfigyelhető a múlt és jelen kontrasztja, a rejtett tartalmi gyöngyszemek között pedig előkerül a Viadukt vendéglő felvillantása is (261. p.). A 8. fejezet a „kereskedelem és hajózás” témakör általános ismertetése, célja a rakpartok kontextusba helyezése. Kiemelendő e fejezetben az 1862-es rakparthasználati felosztásterv, hiszen eme dokumentum tartalmát tekintve korai bizonyítéka a rakparti forgalom jövőbeli fellendülésében bízó, arra készülő várostervezésnek. Nem véletlen, hogy ezután nagy figyelmet szentel a

szerző a Főváros és a DDSG rakparthasználatot illető vitáinak. A 9. fejezet a világháborús pusztítás és az újjáépítés rakparti mozzanatait, míg a 10. fejezet a 20. század második felének árvezeit, árvízi tapasztalatait prezentálja. A 11. fejezet témája rakpartok jelenlegi állapotának dokumentálása tömör, átfogó és részletes módon nagyon sok képpel, a 12. fejezet pedig a rakpartokat érintően az urbanisztika és örökségvédelem kérdései, tevékenységei egy kurrens áttekintés.

Kolundzsija Gábor gondolatmenetének van egy ritmusa, a kötet tartalma logikus, átfogó, célját, vagyis a „rakodópartok történetének bemutatását” eléri. Adatgazdagsága mellett külön kiemelendő még a korai fényképfelvételek, átnézeti térképek, tervrajzok nagy száma, melyek közül nagyon sok ritkán vagy korábban nem publikált tétel. A leíró jellegű szöveg fókuszában városépítészeti szempontok, tervek és térképek egész oldalas színes publikációi állnak. Egyszerre prezentálja az ismert (bár néha csak szakmai körben ismert) tudásanyagot és egészíti ki saját kutatási eredményeivel. Fogalomhasználata precíz, műszaki jellegű, ám mégis olvasmányos. A szerző – nevezzük így – írói habitusa ugyanakkor a műszaki örökségvédelem, térismertető, építés- és építészettörténet zárt fogalomrendszerében bontakozik ki igazán. A szerző, ha ki is tekint, érthető módon csak bécsi példákat említ. Vajon eldönthető-e, hogy ez erény vagy gyengeség? Sok tekintetben (nagy) erénynek tűnik, ám aki mást vár, valószínűleg gyengeségnek nevezné. A kiadványban talán néhány gondolatot meg lehetett volna osztani a folyó iparosítása tárgyköréből, hiszen például a szerző által annak rakparti kapcsolatai miatt ismertetett ferencvárosi ipari zóna szorosan kapcsolódott a dunai szállításokhoz. Megjegyzendő, hogy az utóbbi években érzékelhetően nőtt az érdeklődés a városi folyók és az iparosodás, urbanizáció kapcsolatának vizsgálata iránt.

Mivel az urbanizáció egy bizonyos aspektusára (a folyamszabályozásra, rakpartépítésre és használatra), annak olvasataira reflektál, ezért műve nagy haszonnal forgatható Budapest várostörténete iránt érdeklődő vagy azt művelő olvasók számára. Azon olvasók sem fognak csalódni, akik nem feltétlenül szakmai szemmel szándékoznak belemerülni Kolundzsija Gábor könyvébe. A megfelelően lábjegyzetelt sok és releváns közölt képanyag szoros kapcsolatban van a szöveggel; azt nemcsak kiegészíti, hanem lehetővé teszi, hogy az olvasó rajta elmélázva mélyebben befogadja a „rakodópartok köveit”. Ehhez azonban a kiadványnak nagyobb példányszámban való újranyomása is javallott.