



# Simplicissimus Budapestje

BEVEZETÉS A KORSZERŰ SZNOB- ÉS HEDONIZMUSBA, VALAMINT AZ ALKALMAZOTT EMBERLESÉS TUDOMÁNYÁBA

## Az Andrassy út fény- és árnyoldalai egy fogadáson

Az Andrassy út Budapest nagy kincse, erős túlzással szokták Párizs legelegánsabb utcájához hasonlítani. Szerencsére szinte sértetlenül élte át az ostromot. Mindössze három épület semmisült meg. A helyükre emelt pótlások közül csak egy tűnik igazán méltatlannak. (Igen, a 107. számra gondolunk). Továbbá kibírhatatlanul nivóttan az orosz követségnek helyt adó egykori *Széchenyi-Vanderbilt* villához jobbról tapasztott bővítvény is. Amikor azonban az elegáns út problémái kerülnek elő, akkor nem ezekre terelődik a szó, hanem az egyes különlegesen elhelyezett épületekre, a túl régóta használaton kívüli ingatlanokra.

A minap *Simplicissimus* egy elegáns, szűk körű könyvbemutatóra hívták meg. A távozó holland nagykövet, *Gajus Scheltema* évek munkájával érdekes, angol nyelvű riport- és képeskönyvet jelentetett meg az Andrassy útról. (Társszerző: *Bérczes Tibor*, kiadta a *Corvina*).

Összesen tizenhárom interjú van a nagyon szépen kiállított, nagy alakú, kemény kötéssel, sok fekete-fehér fotóval illusztrált kiadványban. (Fotó: *Martijn de Vries*). A riportalanyok skálája *Gábor Esztertől*, a neves építészettörténészről *Mark Odeschalchin*, *Andrassy Gyula* ükunokáján át *Legát Tiborig*, a közlekedéstörténeti érdeklődésű bohém újságíróig terjed. Megkérdezték *Saly Noémint* is az út kávéházairól, az egy ideig itt

lakott *Rajk László* építész, illetve az út vilanegyedében működő *Hopp Ferenc Múzeum* igazgatónőjét. Kiemelkedő darabja a beszélgetéssorozatnak a *Kiss Imrével*, a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum mai igazgatójával folytatott beszélgetés. Ő a 98. szám alatt található Pallavicini palota alagsori házmasterlakásában volt kiscyber. A lakásból nyílt egy ajtó az alagsor többi része felé. KI elmondja, hogy amikor egyedül volt otthon, mindig készenlétben tartott egy ollót és egy kést, minden eshetőségre felkészülve...

A fogadás a CBRE nevű, nagy, globális ingatlanforgalmazó cég budapesti irodájában volt, az Eiffel Palotában. (Ők a könyv kiadását 300 példány megvásárlásával támogatták.) A vendégek bolttulajdonosok és befektetők voltak. Elhangzott egy előadás is, az utat érintő gazdasági és társadalmi folyamatokról. Több hozzászólásból is kiderült, hogy a főváros és a kerület nem becsüli meg ezt a kincset: a járdákra nem költenek, a lezárásokról, parkolási tilalmakról a bolttulajdonosokat nem, vagy csak késve értesítik. Többek szájából elhangzott, hogy egy érdekvédelmi szervezetet kellene létrehozni. Többször felszólalt az Operával szembeni épületet átépítő, perzsa származású ingatlanfejlesztő, (aki régebben már megégette a kezét a Várkert Bazár felújításának próbálkozásával). Elárulta, hogy az épület belsejében már folyik a munka, és a maguk részéről a járdát is jobb minőségű kövezetre cserélik majd.

## Drámai drónvideó a leégett ház patthelyzetéről

A fenti eseményen szóba se került az Andrassy út legnagyobb botránya, a Köröndön található, ideiglenes tetővel csúfoskodó, évek óta lakatlan palota ügye. Az ingatlanosok számára az Andrassy út lényegében csak az Oktogonig tart.

Július elején került ki az Index portálra az Andrassy útra vonatkozó, nagyrészt drónnal forgatott rövidfilm. Címe: „Ha ezt jelenti a világörökségi védettség, akkor az egészet megette a fene.”

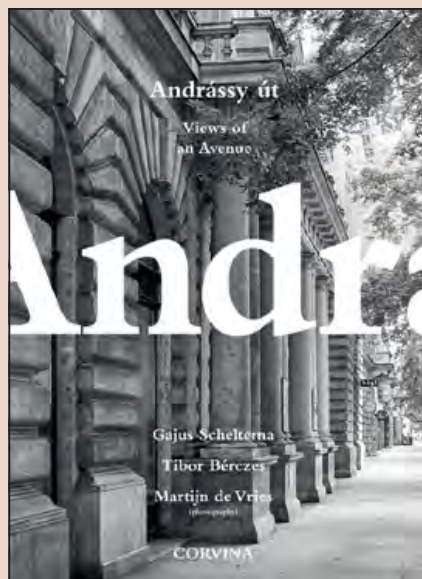
Kevés szóval magyarázza el, hogy mi vezetett az Andrassy út 83–85. szám alatt, a Körönd egyik legszebb házában tombolt emlékeztető tetőtér-tűzhöz, és hogy mi történt azután.

Köztudomású, hogy az önkormányzatnak indirekt felelőssége van az ügyben. Az is biztos, hogy a végleges helyreállítás költségei messze meghaladják a VI. kerület lehetőségeit. De nincs valami állami vis maior keret? Ilyenkor igazán sajnálatos, hogy megszüntették a műemlékvédelmi főhatóságot. Hiszen, ha ma is lenne ilyen intézmény, annak elnöke miniszterhelyettesként nyilván odaláncolná magát az illetékes minisztérium kapujához, hogy kikövetelje a helyreállítást. (Vagy az államelnöknél előszobázna – neki is jól állhatna az ügy.) *Simplicissimus* mesélte nekem, hogy amikor kulturális miniszterhelyettes volt, egy nap felhívta őt telefonon *Göncz Árpád*, és elmesélte, hogy a Muhi csata emlékművénél járt valami korszorúzás, és méltatlan állapotban van a kompozíció, szíveskedjen a minisztérium intézkedni. Lett is a szavának fogantja. Kevesen tudják, hogy a világörökségi védettség csak egy figyelemfelhívó címke, amit az UNESCO nevű sóhivatal (ENSZ-szervezet) osztogat egyre gyorsuló ütemben. Pénzt nem ad hozzá, neki magának sincs. Az egyes államok figyelmét hívja fel ezzel a fokozott védelem szükségességére. Nézzék meg a filmet, és sirjanak velem együtt. (Készítette *Fiantók Dániel* és *Szilli Tamás*, Index Zrt. 2017).

## Miféle Andrassy úti civil szervezet?

De miféle szervezet lendíthetné előre az út ügyét? Mondjuk Az Andrassy Út Barátai nevű egyesület? AÚBE? Kik lehetnének tagjai? Mondjuk olyan szervezetek, amelyek legalább 100 ezer forintot adományoznának az ügyre évente. Akkor lenne illetékes alapítani, ha valóban lenne a szervezetnek „foga”. Ha lenne annyi pénze, hogy egy kvalitásos, ismert embert lehetne megnyerni elnöknek. Egy *Ráday Mihályt*? Egy *Baráth Etelét*? (A közelmúltban leköszönt a Kajak-Kenu Szövetség elnöki posztjáról). De még ennél is fontosabb a főtítkárs szerepe. Aki állandóan nyüzsögne, szerepelne, cikkeket írna, látványos akciókat szervezne. A *Demjén Sándor* vezette vállalkozói szervezetnek van ilyen, *Dávid Ferenc* nevű főtítkárs.

A szájaláson kívül lehetne más szerepe is egy ilyen szervezetnek. Felkereshetne mindenféle notabilitást, hogy törődjenek az Andrassy 83–85. alatti épület sorsával.



Talán juthatna valamennyi pénz rá a lefűjt olimpiára előirányzott összegekből?

De kitűzhetne pályadíjat egy szakdolgozati pályázaton, amely az Andrássy út új járdaburkolatára irányulna. Az üzlettulajdonosok naprakészebb tájékoztatása mellett egységes portálkialakítást és cégtábla-kontrollt is követelhetne. Lobbizhatna az Andrássy út 2. alatti sarokház (az egykori Foncière Biztosító) elpusztult, városképi jelentőségű kupolájának visszaépítéséért... Mindezt évi 15–20 millió forintból meg lehetne oldani. Ez 150–200 tag, ha boltosokban gondolkodunk. De lehetne néhány nagyobb cég is benne, évi 1 milliós díjjal. Esetleg éppen a CBRE ingatlanfejlesztő és közvetítő cég. Ők adják bérbe a legtöbb Andrássy úti üzletet.

Álom, édes álom? Talán nem.

### A Fortepan együttműködése a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeummal

A nyár elején jött a meglepő, de sokunk által helyeselt hír, miszerint a kormány úgy döntött, hogy a Közlekedési Múzeum új épülete mégse a Liget Hermina úti szélén létesül a régi Közlekedési Csarnok újjáépítésével, hanem új helyszínt kell keresni hozzá. (Pontosabban a jelen állás szerint a csarnokot újra felépítik, de ott nem közlekedési témájú kiállítás lesz). Ezzel a múzeum furcsa, ex lex állapotba került. Régi épületét lebontották, az újnak még keresik a helyét. Mit tesz ilyenkor egy múzeum fiatal, dinamikus igazgatója, *Vitézy Dávid*? Igyekezett felrészni az egyik legálmosabb, a korral haladni képtelen társaságot, amely a múzeumot 2016. január közepéig működtette. Ehhez sok új, tehetséges, tenni akaró munkatárs kellett. Még a Facebookon is toboroztak embereket, mondván, hogy a toborzó honlapokra csak azok látogatnak el, akik állást akarnak változtatni. Ők viszont a teljes magyar lakosság figyelmét felkapták hívni erre a fantasztikus kihívásra, amit egy nagy hagyományú, mégis vadonatúj intézmény felépítése jelent.

Az egésze az a történet jut eszembe, amit a 2013/1-es számban ugyanezeket a hasábkon már elmeséltem: hogyan tartott 19 évig, amíg a párizsi Fotóház helyét megke-

resték, a régi épületet renoválták, új szárnyat építettek, gyűjteményt létesítettek.

Jelen pillanatban – eltekintve néhány vidéki vendégkiállításától – szinte csak a Fortepan az a csatorna, ahol a múzeum életjeleket ad. De milyen fantasztikus jeleket!

Nem sokkal az elszomorító kezdőállapot feltérképezése után az újonnan kinevezett igazgató (alighanem *Zsigmond Gábor*, a frissen megtalált szakmai helyettes, régi Fortepan-rajongó javaslatára) megkereste *Tamási Miklóst*, hogy nincs-e kedve a portálnak közösen (szokás szerint ellenszolgáltatás nélkül) digitalizálni a nagy kincseket rejtő, alig feldolgozott fotótárat. Dehogyan volt. Mire az igen elhangzott, már volt a múzeumban olyan képzett és lelkes, vezető állású dolgozó, aki napi kapcsolatban tudott lenni a Fortepannal. *Köcze Lászlónak* hívják, ő a Digitalizálási és Dokumentációs Főosztály vezetője.

A munka nagy erőkkel beindult, de a publikálás lassabban ment, mint más együttműködések esetén. A múzeum ragaszkodott ahhoz, hogy a Fortepan csak a lehetőség szerint teljes mértékben adatolt képeket tegyen közzé – csak utána következzenek a megfejtők. Ez ellen igazán nem lehetett kifogása senkinek. Időközben azért megjelent néhány igen érdekes cikk az Indexen – egyikük nyugodt szívvel nevezhető szenzációsnak.

Történészek között már régóta nyílt titok volt, hogy a kommunista rendszer által agyonszárolt *Asbóth Oszkár* csak mellékszereplője volt a helikopter történetének. Most a múzeum raktáraiból előkerültek eredeti képek *Asbóth „nevezetes”* repüléséről. A néhány méter magasan valóban repülő szerkezetet több ember is kötéllal stabilizálja. Ugyanezt a képet – de kötelek nélkül – megtaláljuk néhány ötvenes évekbeli kiadványban. A köteleket egyszerűen kiretusálták.

Nagy sikere volt ugyancsak az Indexen a Turul léghajó felszállásairól fennmaradt üvegnegatívoknak, amelyhez egy korabeli szaklap tudósítását mellékeltek a szerzők.

### Négyesi Pál dicsérete

Az alprojekt szakmai felelőse *Négyesi Pál*, a Fortepan csapat egyik legsokoldalúbb ön-

kéntese lett. Könyvtár-informatika szakon végzett az ELTE-n, a formális tanulást azóta is folytatja, jelenleg PhD hallgató az angli-ai Warwick Egyetemen. Rendkívül termékeny szakíró, ő a magyarjarmu.hu portál két szerkesztője közül az egyik. Angolul is sokat publikál, tagja a nagy presztízsű amerikai Society of Automotive Historians-nak is. Négyesi ezen felül sikeres, jó módú vállalkozó, mindenféle autóval kapcsolatos adatokat szerez be, elemez és árul nemzetközi méretekben.

Szerencsés ember, mert a hobbijából élhet. Most kapott Szent Kristóf érdemkeresztet a Magyar Autóklubtól, *„A magyar járművek, magyar járműgyártás területén végzett páratlan kutatómunkájáért, a levéltári és múzeumi munkásságának nyomtatott és webes formában történő megismertetéséért”*. Ezúton gratulálunk mi is! Négyesi egyébként Balatonmádiban él, és szemlátomást végtelen energiáiból még arra is telik, hogy gyerekeinek magániskolát alapítson.

Ki mást delegált volna a Fortepan a Közlekedési Múzeum csapatába? Heti egy napon át ő végezte az elsődleges feltárást, ő válogatta ki a Fortepan számára digitalizálható képeket. Az illetékes munkatársak, akik segítettek neki, a következők voltak: *Balogh-Ebner Márton, Hanny Ákos, Szakmár Tamás, Tinku Balázs, Tóth Bálint*.

Az első tömeges közzététel ideje végül júniusban jött el. Ennek főszereplői a hajók voltak. A beharangozó körlevélben hangsúlyosan szerepelt ez a bekezdés:

*„Csodáljuk a Közlekedési Múzeum bátorságát, hogy a képekből származó jogdíj lehetőségéről lemondta, és a szabad felhasználást választotta. Szeretnénk, ha választásuk – többek között a Magyar Földrajzi Múzeum, a Veszprém Megyei Levéltár, vagy a Jezuita Levéltár példája után – más közgyűjteményeket is meggyőzne. Jó lenne további barátokat találnunk! Aki pedig köszönetet szeretne mondani, ne nekünk tegye.”*

A Közlekedési Múzeum fotótára körül még van jó pár titok. Ezek egyike, hogy ki készítette az alábbi felvételt. Eláruljuk, az ismeretlen fotós *Pálincás Zsolt*, a Fortepan csapat egyik oszlopos tagja segített be, ő montírozta össze a Vigadó elől készült hat külön képet. ●

