



## ÉS A HAJÓ MEGY

### Ünnepel az A38 kultúrhajó

Fotó:

© A38

VEGYÜNK EGY MEGÉPÜLT, ÉPÍTÉSZETI SZEMPONTBÓL ÉRTÉKELHETŐ ÉPÜLETET. LEVONULNAK A KIVITELEZŐK, MAJD ÜNNEPÉLYES KERETEK KÖZÖTT LEZAJLIK AZ ÁTADÁS. MEGÉRKEZNEK AZ ÉPÍTÉSZETKRITIKUSOK, VIZSGÁLNAK ÉS TÁVOZNAK, HELYÜKET SZERENCSES ESETBEN AZ ÉPÍTÉSZETTÖRTÉNÉSZEK FOGLAJÁK EL. A GYAKORLATRÓL, A HASZNÁLAT ÉVEIRŐL, HA TÖBBÉ-KEVÉSBÉ MINDEN RENDBEN MEGY, MÁR NEM SOK ÍRÁS SZÓL. PEDIG EGY ÉPÜLET TELJES ÉRTÉKE NEM HATÁROZHATÓ MEG A FUNKCIÓ SZEMLÉJE NÉLKÜL.

ÁPRILIS 30-ÁN ÜNNEPLI 10. SZÜLETÉSNAPIJÁT A PETŐFI HÍD BUDAI HÍDFŐJÉNÉL LEHORGONYZOTT A38. AZ ÜNNEPI ÉV FELVEZETÉSEKÉNT KÍSÉRLETI JELLEGEL, EGY HÉTEN ÁT USTREAM-KONCERTKÖZVEZÍTÉSEK LÁTHATÓK MAJD A VILÁGHÁLÓN. ÚJABB IZGALMAS A38-PROJEKT A LÁTHATÁRON. SZINTE MÁR MEGSZOKOTT.

Lásd még:

**A38 kultúrhajó** OCTOGON 2003/3., 2011/1.

**Ten years after: Lehel Csarnok** 2012/2., **Nemzeti Színház** 2012/3., **Terror Háza Múzeum** 2012/4., **Népliget buszpályaudvar** 2012/5., **Magház** 2012/6., **Gödör** 2012/7., **Stephaneum** 2012/8., **Sportaréna** 2012/9., **MEO** 2012/10., **Kéthly Anna tér** 2013/1.



Egyszerre volt privát üzleti, kulturális és építészeti kaland az egykori Artemovszk 38-as

Olcso lenne kijelenteni azt, hogy a tíz évvel ezelőtti megnyitót követően borítékolható volt az A38 kultúrhajó sikere. Egyrészt, mert azt az örületes munkát, amit a működtetésben résztvevők beletettek és tesznek, egyszerűen leminősítenénk, másrészt, ismervé a hazai viszonyokat, a vállalkozások permanens vergődését, néha azt kell gondolnunk, hogy kész csoda, hogy még, és ott létezik. Egyszerre volt privát üzleti, kulturális és építészeti kaland ez a hajó. A Dunával, mint üzleti lehetőséget kínáló helyszínnel tervezni cseppet sem volt általános az elmúlt húsz évben,

pontosabban szólva ritka volt, és lényegében elitista szemléletű. Exkluzív éttermek, néhány hajóhotel a budapesti partszakaszokon, semmi több. Vagyis ha innen tekintünk az A38-sztorira, akkor üzleti szempontból (is) első volt abban, hogy szólások helyett valóságosan példázta: a Duna nem csupán az elité. És ez volt az a történeti pillanat, amikor még szétválasztható (még létezett) a zenei under és overground, és az A38, mint alapvetően zenei helyszín: egyszerre figyelt – „jó füllel” – mindkét irányba. Pillanatok alatt vált egészében-Sziget-Fesztivállá, vagy éppen sokak

számára a nyitott szellemiségű, legendás-mágikus FMK-t idéző helyé, otthonná (Bojár Iván András: *A MÉG és MÁR fiai – Az A38 kultúrhajó*, OCTOGON 2003/3). Kicsit Párizs, az örök elvagyódás, hiszen Bognár Attila ötletgazda-alapító számára a Szajnaparton horgonyzó Batofar hajó volt az A38 előképe, de kicsit SZU, mert hát mégiscsak az Artemovszk 38-asról beszélünk, erről az 1968-ban épült ukrán szénszállító hajóról, az egykori szocialista ipar úszó jelképéről – így egyúttal saját 20. századi történelmünk-ről. Kevésszer hangzik el, de építészeti



2010-ben tér- és funkcióbővítés keretében „white cube” úszóművet csatoltak a hajóhoz

szempontból az új évezred elején berobant, funkcióváltást célzó industrial redesign egyetlen megvalósulása a műfajban (értsd: közlekedési és szállítóeszköz). Váncza László és Miltenberger-Miltényi Miklós – avagy akkor a VM Művek építésziroda építészei – a hajóépítmény paramétereire, a 85 méter hosszú, és 15 méter széles testhez igazodó moduláris rendszerű, konténerszerű blokkokból álló, átjárókkal, lépcsőkel összekapcsolt térsort hoztak létre, különböző funkciókra (koncertterem, étterem, két bár, stúdió, irodák és néhány lakóegység) rendezve. A térsorolás, a közlekedést biztosító útvonalak szervezése a használat éveiben bizonyított, meggyőzte a szorongó-fanyalgókat arról, hogy jól és kényelmesen használható szórakozóhelyként ez a hajó – nyilván olyan tömeg befogadására, mint a közeli Zöld Pardon, nem alkalmas, de nem is ez volt a cél. Noha a kínálat jellemzően zenei produkciókból állt és áll, az A38 programszervezőinek már a történet legelején deklarált szándékuk volt a legkülönfélébb művészeti műfajok bemutatása (Martinkó József: *Dunareneszánsz – Az A38 kultúrhajó – Európai utas*, 2004/2). Ám a terület mérete behatárolt, így 2010-ben a hajótest Pest felé néző, hosszanti oldalához hosszasan engedélyezési folyamat után egy betonból és acélból készült, hófehér bővítményt csatoltak. Az 50 méter hosszú, és 11 méter széles, közel 4 méter belmagasságú multifunkciós, tetőterasszal ki-

alakított úszómű központi terének ablakai a vízre néznek. Avagy gazdagabbak lettünk a vízre nézve. Avagy gazdagabbak lettünk egy jó kiállítótérrel, s egyúttal olyan varázslatos Duna-panorámával, amely hasonló ért sokáig Pozsonyig, ott is a Danubiana Meulensteenig kellett zárándokolni. Hamarosan nemzetközi híre ment az A38 sikerének. A kétezres évek közepén e kultúrhajó volt az első a régióból, amely az európai független kulturális központokat tömörítő fontos szakmai szerveződés, a Trans Europe

Halls tagja lett. Ezen fölül pedig az egykor jól kiválasztott és megformált (hajó)építészeti közeg, majd a bővítés és az egyre szélesebb horizonton mozgó kulturális kínálat nyomán az A38 lehangosabb sikerét 2011-ben a Lonely Planet három hónapon át tartó, a „Világ legjobb klubja” címért zajló internetes versenyén érte el: első helyezett lett (100 great bars of the world 2011). Aztán per-se időről időre felmerült a támogató politikai kapcsolat(ok) megléte, utóbb 2011 végén, a tulajdonosváltás idején, amikor a Népszabadság cégbírósági adatok alapján megírta, hogy az új tulajdonos nem más, mint „Patonai Péter, az állami Magyar Fejlesztési Bank előző Fidesz-kormány alatti vezére, az új Orbán-éra államközeli megbízásainak egyik kedvezményezettje” (Marnitz István: *Fideszes révben az A38 Hajó, Népszabadság/2011. november 14.*). Hogy mindentől könnyebben kormányozható-e az A38 kultúrhajó, azt a jó ég tudja, hiszen, mint minden vállalkozás – legyen az akár sikeres – nyereséget biztosan nem termel. Örülünk és büszkéek lehetünk, hogy működik. Jelképe lett Budapestnek, per-se nem hivatalosan, mert annál jóval ostobább és korlátoltabb a város és ország marketingje (de ezt már annyiszor leírtam...). Követői azonban eddig nem lettek, pedig minden a Dunával kapcsolatos projekt, ami a folyó „visszafoglalását” tűzi ki célul – tervezett vagy ellenkezőleg, megvalósult – sikeres és visszhangot kap. Ilyen volt például Ásztai Bálint és Trummer Tamás tervlapokról ismert Hajómalom-projektje, ami a 2005-ben kiírt „Budapest jelei” pályázatról ismert, nem beszélve a Városi Tájékpép Csoport 2009-ben megépült, s fennállása heteiben tömegeket vonzó efemer Uszály Strandjáról. A jó példákat, ha nem is hosszan, de sorolni lehetne, ám a legutóbbi Dunával kapcsolatos projekt neve: Római-parti mobilgát. Ide jutottunk 2013-ra.

Jellemzően ma is elsősorban zenei produkciókból áll az A38 kínálata

