

Túl az első lépésen – van tovább?

szöveg és fotó: Ráday Mihály

Othont találtak a Közlekedési Múzeumnak? A kormány a közelmúltban – korábbi döntéseket felülbírálván – úgy határozott, hogy a világ minden pontján népszerű közgyűjtemény az Északi Járműjavító telepén, a Népliget szomszédságában rendezkedhet be. Mindezzel összefüggésben szerzőnk elemzésében – túl a megőrkítésre-megőrzésre érdemes építészeti értékek számba vételén – arról is olvashatnak, mit jelent (vagy jelenthetne) az a fajta gondolkozás, ami jó néhány esztendeje igencsak hiányzik a főváros-léptékű tervezés államilag uralt gyakorlatából.

forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum



Légi felvételen a terület: előtérben a Törekvés Művelődési Központ, középen a Diesel-csarnok, föllette (felülről a második) az Eiffel-csarnok

Megjelent a Magyar Közlönyben: „A Kormány 2011/2017. (XII. 22.) Korm. határozata a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum elhelyezése érdekében szűkséges intézkedésekről”. A hivatalos szöveg szerint „A Kormány a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (a továbbiakban: Múzeum) új telephelyének megvalósítása érdekében

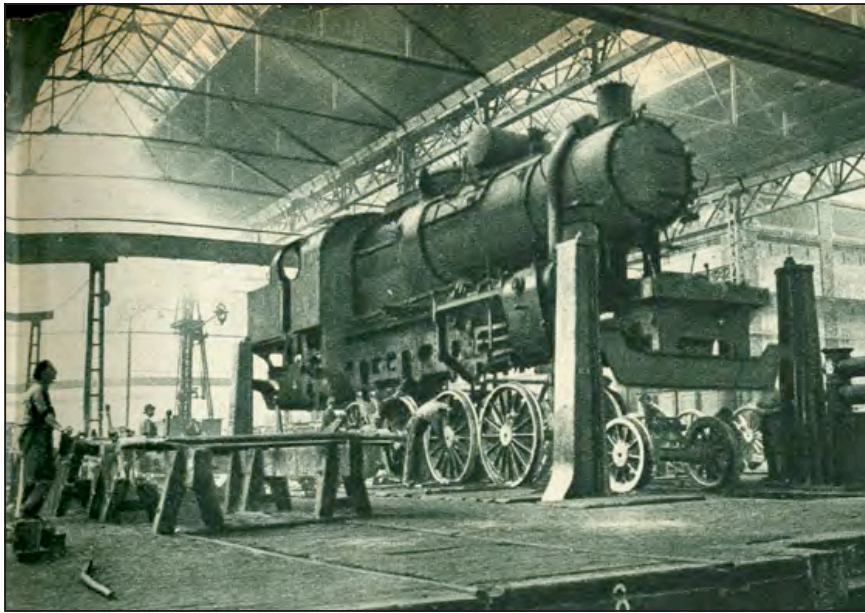
1. egyetért azzal, hogy a Múzeum elhelyezésére alkalmas helyszín kialakítására az egykori Északi Járműjavító Diesel-csarnokot is beleértendő területének kulturális célú hasznosításával kerüljön sor (a továbbiakban: Beruházás);
2. a Beruházásnak és az ahhoz kapcsolódó köztéri kapcsolatrendszernek a Beruhá-

zás Előkészítési Alap felhasználásával kapcsolatos döntési hatáskörökről szóló 222/2017. (VIII. 11.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a–f), i–k), m–o) pontjai szerinti előkészítési fázisaira összesen legfeljebb 2800000000 forint forrást biztosít (...) Beruházás Előkészítési Alap alcím terhére azzal, hogy az előkészítési fázisokat legkésőbb 2019. december 31. napjáig kell megvalósítani;”

Néhány nappal később a Közlekedési Múzeum honlapján olvashattuk a hírt: „Az egykori Északi Járműjavító területén épülhet meg az új Közlekedési Múzeum! A Kormány szerdai döntése szerint Budapesten, Kőbányán, az 1-es és 28-as villamosvonalak

találkozásánál épülhet meg az új Közlekedési Múzeum, a MÁV korábbi Északi Járműjavítójának dízelmozdony-javító csarnokát felhasználva, annak átépítésével és bővítésével.”

A kormányhatározatban szereplő összeg a felkészülési időszakban elkölthető. Hiszen miközben a tervezés folyik, fenn kell tartani a 2009-ben összevont, egyesített két országos gyűjtőkörű intézményt, a korábbi Közlekedési Múzeumot s az önálló kiállítóhely nem rendelkező, csak a Kaposvár utcai raktárszerű gyűjteményével funkcionáló Műszaki Múzeumot – vagy éppen ez utóbbi áttelepítéséről, megreformálásáról dönteni. Nem is beszélve a remek Ganz Öntödei Múzeumról,



Az Eiffel-csarnok (egyik) szerelőállása

a Kazinczy utcában működő Elektrotechnikai Múzeumról, melyek szintén részei a koncepciónak, ahogy a Ferihegy repülőtereinek szomszédságában kialakított repüléstörténeti gyűjtemény is.

Hosszú történet

Az Európa első tervezett városi közparkjaként megszületett Városligetben egy egész „múzeumi negyed”, sok új, nagy ház megépítéséről szólt a legfelsőbb döntés. Mint az egyik részfeladatról, arról is határoztak, hogy a Közlekedési Múzeum helyén újra meg kell építeni a Millenniumi Kiállítás (akkor ideiglenesnek szánt) egyik pavilonját, az 1896-ra felhúzott Közlekedési Csarnokot – magának a múzeumnak. A vita ugyan annak építészeti értékét, rekonstrukcióját megkérdőjelezte, de az – ízléstől függetlenül – nyilvánvaló volt, hogy itt nem fog elférni minden, aminek pedig helyet kell(ene)

Az Eiffel csarnokban már megkezdődött az átépítés az Opera igényei szerint



biztosítani. Ezért a földben, a talajszint alatt terveztek kialakítani több ezer négyzetméternyi kiállító teret és raktárt.

Nagy kérdés (volt) hogyan lehet a föld alatt kiállítani, bemutatni mozdonyokat, buszokat, konflisokat akár? A mélyben építkezés hidrogeológiai kérdéseket is felvetett. Többször is hallhattunk aggályokat arra vonatkozólag, hogy ha az egykor mocsaras területben lesüllyesztett mélygarázsok és múzeumi pince-emeletek elzárják a talajvizet útját, azok majd vajon merre keresnek maguknak szabad folyást?

Ez a gond most megoldódott. Bár az Ezredéves Kiállítás Pfaff Ferenc tervezte Közlekedési Csarnokát visszaépítik, de minden föld alatti kiegészítést nélkül, s abban – a jelenlegi tervek szerint – egy új, de a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum szervezétéhez tartozó intézmény, a Magyar Innováció Háza kapna helyet.

Szó volt egy rövid ideig arról is, hogy a Közlekedési és Műszaki Múzeum új épületekben rendezkedhet be, mégpedig a meg nem valósult Kormányzati negyed tervezett helyén, a Nyugati pályaudvar mögött a Dózsa György útig nyújtózó területen, a Podmaniczky utca partján. Erről már nincsen szó.

Idézzünk ismét a múzeum közleményéből: „A mostani döntés előzménye, hogy a Liget Budapest projekt miniszteri biztosa és a Közlekedési Múzeum közös javaslata nyomán 2017. május 17-én a Kormány döntött a projekt jövőjéről, az addigi koncepció felülvizsgálatáról.” Vagyis a kormány a városligeti elhelyezés kérdésében – a miniszteri biztos javaslatára – meghozott korábbi állásfoglalását – a miniszteri biztos javaslatára – megváltoztatta.

Ez, belátható, a Városliget megmentésén munkálkodó civilek sikere is. A Magyar Urbanisztikai Társaság 2014-ben és 2015-ben a Városligetről rendezett konferenciáinak előadásai Vár Város Városliget címmel még 2015-ben könyv alakban is megjelentek. Ebben olvasható e sorok írójának a Magyar Tudományos Akadémián elhangzott, képekkel illusztrált előadása, melyből kiténik, hogy az egész Múzeumi Negyed elhelyezésére keresve sem lehetne jobb helyet találni, mint az üresen pusztuló Északi Járműjavító területét, épületeit, óriási csarnokait.

Közös lónak...

Az elsők között, már 1886-ra felépült a máig legszebb, 20 ezer négyzetméter alapterületű (220 méter hosszú, 110 méter széles, azaz két futballpálya méretű), szerkezetével az óthajós bazilikákra emlékeztető gőzmozdonyjavító csarnok (közismert, de pontatlan néven az Eiffel-csarnok). Feketeházy János tervezte. Hibátlanul alkalmas lett volna a közlekedés múltjának bemutatására. De másként döntött a döntéshozó. Ez az óriás kapott új funkciót elsőként: a Magyar Állami Operaházé lett. Előadó- és próbaterem, műhelyek és raktárak sora kap benne helyet. Átalakítása, átépítése, éppen most folyik. Egy, a Kőbányai úti homlokzat felőli darabja majd – mint az átalakítást tervező építésztől megtudtam – a közönség által is látható, látogatható marad...

Budapest X. kerülete, Kőbánya Önkormányzata és Polgármesteri Hivatala bő tíz esztendeje megbízást adott a Budapest Főváros Városerőssítési Tervező Kft. (BFVT)-nek, hogy készítse el a MÁV Északi Járműjavító területének szabályozási-fejlesztési koncepcióját. El is készült 2010 júniusára. Ismertették a szerzők az összes még álló épületet,

a megóvandó hársakat, a platánokat, magnóliafákat, a közlekedés és közműellátás kérdéskörét, s négy alternatív javaslatot is a terület felhasználására. Lakónegyedként vagy iroda-parkként, intézményi területként, több vagy kevesebb megővendő épülettel, illetve új házakkal beépíthető négyzetméterrel (avagy négyzet-hektárral) kalkulálva.

Kulturális funkciókról akkor a megrendelő kerület és a tanulmány készítői részéről sem esett szó. Pedig a Népliget melletti együttesnek a városközpont felé néző, a területet lezáró épülete éppen a magyar vasutas múlt és kultúra egyik fellegvára, a Törekvés Művelődési Központ.

2010 júniusában jelent meg Élt 142 évvel címmel a BUDAPEST hasábjain az a dolgozat, mely e témával foglalkozott. Alig több mint két évvel ezután, hogy a MÁV Északi Járműjavító Kft. rendszeren megünnepelte a 140. születésnapját, s ez alkalommal a témához legjobban értő szakemberek közreműködésével, a 2007. március elsejei ünnepi alkalom idején még ott dolgozók teljes listájával és számtalan fotóval, gazdagon kiállított könyvet jelentetett meg.

Ma is érdemes elolvasni a bevezető néhány sorát: „A MÁV vezetése nevében is további sikeres évtizedeket kíván” Kamarás Miklós vezérigazgató. A MÁV Zrt. elnöke, Heiczinger István szavai szerint pedig: „az Északi Járműjavító jól bizonyított. Képes a folyamatos megújulásra, részese a modernizációnak, sőt, modernizációs folyamatokat generál. Az utóbbi időben egyre jobban érzékelhető az Uniók piacból való részszerezési akarat és az ehhez szükséges képességfejlesztés. Jó úton halad az Északi.”

Az út a bezáráshoz vezetett. Az Északi Főműhely születési éve 1867, megszüntetésére 2009 őszén került sor, amikor eszközei nagy részét és funkcióját a Szolnoki Főműhelybe telepítették át.



Az Eiffel-csarnok homlokzata

Néhány adat a legendás múltból

Az Eiffel-csarnokot követte a mozdonykerék-eszterga és gyártási esztergaműhely, a tanonc-műhely, az új lemezhajlító, a tűzcsőjavító és a rézművesműhely. A nagy tengelytárolású két- és négytengelyes személykocsik javítására 1897-ben alváz- és szekrényműhely épült, amely 1926–1945 között motorkocsik javítására szolgált. A 20. század elején többször is tűzvész pusztított a gyárban. Az I. világháború előtt a szűkös források miatt nehéz helyzetbe került a telep, hiányoztak a védőeszközök, lelassult a közművesítés. 1873-ban fedett helyen 20 mozdony, 31 kocsi, a szabadban 259 kocsi volt elhelyezhető – olvasom. A gyár 417 alkalmazottja majdnem mind német és szláv nevű, de akadnak olasz és francia nevűek is. 1884-ben már 129 állású kocsiosztállyal dolgozott a mozdony- és kocsifelszerelési műhely, önálló famegmunkáló és kárpitós egységekkel. Volt alváz- és szekrényjavító, 60 kocsiallású fényező és mázoló; 50 állás mozdonyok, 30 állás szerkocsik javítására szolgált a mozdonyjavító műhelyben. Volt úgy, hogy már a 20. század elején egy időben 90 mozdonyon és 455 kocsin lehetett tető alatt dolgozni a telepen, és további

48 mozdonyon és 280 kocsin a szabadban. 1909-ben a MÁV több mint háromezer darabos mozdonyállományából ezeröttszáz darabot javítottak itt.

A telep 1867-től belgáké és svájciaké volt. (Az igazgatóság tagja volt Klapka György tábornok is.) Később a magyar állam átvette a területet, és több csarnokot épített rá, melyek közül az ezredforduló környékén néhány épületet műemlékké is nyilvánítottak.

Volt itt katonai kórház az első világháború alatt, s a második világháborút követő hidegháború idején épült BGA, tehát bomba-, gáz- és atombiztos bunker is, ami önmagában igen érdekes és különleges látványt nyújt(hat) a területre látogatóknak.

A terület Könyves Kálmán körút felőli végében a kis raktárak sora is műemlék-védelmet kapott. A főműhely Kőbánya felőli vége közelében az egyik stadionnyi méretű csarnok öntőminta-raktár volt, 1900 körül épült. A szomszéd csarnok-óriást, a forgóvázműhelyt az 1970-es években építették és '76-ban fejezték be. Jó nagy ez is, egy másik korszak jellegzetes darabja. Rengeteg jól használható hatalmas tér!

A Diesel-csarnok fejjéülete a Kőbányai út felől, és a csarnok másik vége





A Diesel-csarnok belső tere

Az Északi Járműjavító már közel tíz éve jórészt üres, a gépeket leszerelték, a csarnokokat – akár régi, akár új, akár műemlékek, akár nem – kiürítették, s már arról is lehetett hallani, hogy megszüntetik, felszedetik azt a sínpart, amely a legendás bázist összeköti a MÁV budapesti, illetve országos sínhálózatával. Remélhetően ez az erősen megkérdőjelezhető elképzelés most újragondolódik. Hiszen egy közlekedési múzeum, gyűjtemény akkor „működik” igazán, ha egy-egy járműve, szerelvénye időnként kimozdulhat, s akár a hazai, akár a külföldi síneken, országutakon útra is kelhet.

A főváros ostrománál a területet súlyos károk érték, s nem csak a gyújtóbombák pusztítottak, hanem a visszavonuló német csapatok is: katonáik 1945. január 5–6-án benzinnel leöntötték és meggyújtották a favázás épületeket. De a magyarországi vasúthálózat és vasúti eszköztár elképesztő pusztulásáról itt és most ne essék több szó, legfeljebb annyit még, hogy 1945 júniusában már ismét „teljes gözzel” folyt a munka a telepen.

Nincs módunk felsorolni a telep minden értékét, hiszen a régebbi építmények mellett az itt dolgozók számára volt konyha és étkező, óvoda, raktárak és irodák, különleges hídmérleg-ház, s még egy olyan kertész is, ahol a legjellegzetesebb vasúti irányító- és jelzőberendezésekből rendeztek állandó kiállítást. Van a telepen egy, az Osztrák-Magyar Monarchia tipikus vasútállomásaira emlékeztető állomásépület is, repkénnyel gazdagon befutva. Építésének éve 1901, s fűtőházi irodaépületként funkcionált. Remélhetjük, megmaradhat.

Megállítható-e a pusztulás?

A mérlegháznak már nincs szerepe, bár megmaradt. Vannak olyan csarnokok is, amelyeket vagy tizenöt éve kiürítettek, és hagynak

folyamatosan pusztulni. A kovácsműhely és targoncatároló fentről és oldalról is ablakozott, világos csarnokában tavaly még a kemencékből is megvolt egy, a másiknak már csak a romjai. Megvoltak a különleges méretű és súlyú „üllők”, melyeknek a sorsamost, 2017 végén teljesedett be. Az épület az operaházi szükségleteket kiszolgáló csarnokok egyikeként kap új szerepet. Az 1900 körül épült műemlék (és üres) szertárépületben tartották korábban, évszázad-hosszúsan a javításhoz szükséges alkatrészeket.

A múlt házai után néhány újabbról.

1956 után készült el az edző- és hőkezelő műhely, majd hozzá az üzemi laboratórium. 1976-ra épült meg a már említett 11 ezer négyzetméteres műhelycsarnok a forgóvázak és tartozékaik javításához.

1959-ben kezdődött meg a dieselmotordonyok javítócsarnokának tervezése, építése. A 22500 négyzetméter alapterületű, négyszintes irodaházzal kiegészített, 800 személyes öltözőt-mosdót, üzemorvosi és fogorvosi rendelőt is magába foglaló csarnok átadására 1962. július 8-án, a Vasutasnapon került sor az akkori közlekedési és postaügyi miniszter, *Kossa István* jelenlétében.

Ez a mindössze ötven éves, s részben műemléki védettségű csarnok a világháború utáni vasúti ipari építészet egyik kiemelkedő jelentőségű alkotása, amely most múzeumként születik újjá. Jó ideig használaton kívül volt ez is, kivéve – mondjuk – azt a „szemcseszóró” funkciójú vágányt, csarnok-részt, amelybe a legnagyobb mozdony is befért. Ez az épület kap most főszerepet mint a Műszaki és Közlekedési Múzeum központi bázisa.

A 2009-ben bezárt, azóta üresen álló Északi Járműjavító, a hazai vasúti jármű- és mozdonygyártás, majd később mozdonyjavítás egykori fellegvára, autentikus múzeumi helyszín. A terület hatalmas, a kihasználatlan

épületállomány még sok ezer négyzetméteren kaphatna akár újabb lehetőségeket megújulni – talán éppen múzeumi célra. De új, kortárs épületek megépítésére is van hely elég.

Hallottam lelkes mondatokat arról, hogy az igazi különlegesség az lesz, hogy a közlekedés története és muzeális eszközei egy aránylag új, a 20. század második felében, a „szocializmus építésének” idején született csarnokban lelnek otthonra. Azért a több mint százharminc éves Eiffel-csarnok sem lett volna rossz erre a funkcióra – gondolom, s mondom-írom is.

Tovább gondolandó rehabilitáció

Beszámolónkat fejezzük be a Közlekedési és Műszaki Múzeum vezetőjének közleményéből vett idézettel: „Az előzetes tervek szerint mintegy 30 ezer négyzetméteres múzeumi épületkomplexummal a korábbi városligeti helyszínnél lényegesen nagyobb területen, a nagy járműveink kiállítására is igazán alkalmas, tágas csarnokokban valósulhat meg a Közlekedési Múzeum. Az összesen 7 hektáros területen helyet kaphat a rossz állapotú telephelyeinket felváltó új restaurációs és raktározási központ, dokumentumtár, szabadtéri kiállítás, továbbá akár a nosztalgiajáratok végállomása is.

A döntéssel megnyugtatóan rendeződött a Közlekedési Múzeum elhelyezésének ügye és beért a 2016 óta zajló előkészítő munkánk. Az akkor kitűzött céloknak megfelelően sikerült az intézmény 120 éves múltjához, rangjához méltó új, újabb évszázadra szóló víziót és jövőképet adni a Közlekedési Múzeumnak. (...) A döntés óriási lehetőséget nyitott meg az intézmény számára azáltal, hogy a Közlekedési Múzeum fő kiállítóhelye nem a Városligetben, hanem új helyszínen, a korábbi tervekben szereplőnél nagyobb területen, a közlekedési gyűjtemény (vasúti járművek, autóbuszok, villamosok stb.) teljes spektrumú bemutatását lehetővé tevő környezetben valósulhat meg.”

A múzeumok hívei és a közparkok védelme érdekében tevékenykedők egyaránt elégedettek lehetnek azzal, hogy így alakult, s legalább egy nagy teher – hogy képzavarral fogalmazzak – lekerült a Városliget vállairól...

A BUDAPEST olvasói és Budapest hívei talán reménykedhetnek abban is, hogy a már meghozott döntések más esetben is megváltoztathatók, hogy a Városligetbe, a városi közparkba megépíteni tervezett új épületek és funkcióik követhetik talán a Közlekedési Múzeumot akár az Északi Járműjavító területére, a Népliget közvetlen szomszédságába.

S az itt kialakuló „múzeumi negyed” segíthet e városrész rehabilitációjában, megújulásában is. ●