

VITÉZY DÁVID-ZSIGMOND GÁBOR
ÚJ KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM
AZ IPARI ÖRÖKSÉG MEGŐRZÉSE

*a hely szellemiségét
persze éppen ez
az ipari örökség,
az ország egykor
egyik legjelentősebb
üzemének
atmoszférája és
páratlan terei adják*

IAz Északi Járműjavító aligha mond ma sokat a budapestieknek, pedig nem kevesebb, mint 140 éven át, egészen 2009-ig javítottak mozdonyokat a városnak ezen a részén. Aki nem itt dolgozott, nem sűrűn járt ezen a területen. A hely szellemiségét persze éppen ez az ipari örökség, az ország egykor egyik legjelentősebb üzemének atmoszférája és páratlan terei adják. Az 1867-ben alapított – gróf Széchenyi Ödön és Klapka György által is életre segített – Magyar–Svájci Gépgyár kezdett először itt vasúti járműveket javítani, de a terület már 1870-ben a MÁV-hoz került, és összekapcsolták a losonci (józsefvárosi) pályaudvarral. A műhelyekben hamarosan mozdony- és kocsigyártás is folyt, a járművekből egyet-egyét még az 1873-as bécsi világkiállításon is bemutattak. A legnagyobb munkát ekkoriban a MÁV első vonalának – Pest-Losonc – a járművei adták, de még sokáig leginkább az ország északi területeiről hozták ide a mozdonyokat és a kocsikat. A műhelyt emiatt kezdték egy idő után „északinak” emlegetni.

*a 20. század elejére
a terület nemcsak
a magyar
államvasút
legkorszerűbb,
hanem Budapest
legnagyobb ipari
üzemévé is vált*

IA területen az 1880-as években készült el Feketeházy János – a kiváló MÁV-főmérnök, számos hazai híd, például a Szabadság híd tervezője – elképzelései alapján az úgynevezett Eiffel-csarnok, amely majd a Magyar Állami Operaház műhelyházaként és próbacentrumaként születik újjá. A 20. század elejére a terület nemcsak a magyar államvasút legkorszerűbb, hanem Budapest legnagyobb ipari üzemévé is vált. Ekkoriban nem kevesebb, mint kilencven mozdonyon és 455 kocsin tudtak dolgozni a műhelyekben, illetve 48 mozdonyon és 280 kocsin a szabadban. A két háború között már a Kandó-mozdonyok javítását is el tudták végezni, a második világháború után pedig a dízelmozdonyok gyártása és tömeges javítása is megkezdődött. 1958-ban fogtak neki a dízelcsarnok tervezési munkáinak, és három évvel később, 1962. június 8-án adták át. Az épület építésztervezői Gundel István és Rochlitz Tibor voltak,

a három óriási
csarnokban –
Eiffel, Dízel,
Forgóvázmuhely –
és a területen álló
számos további
épületben
2009-ig folyt
a magyar
vasutakon futó
járművek javítása

mellettük pedig az a fiatal, még huszonéves Kővári György, akinek egyik emblemikus alkotása, a Déli pályaudvar új fejépülete éppen abban az időben készült el. De ismert, hogy a kazincbarcikai és a balatonfüredi pályaudvart is ő tervezte, sőt voltak egyiptomi, nigériai megbízásai is. Az Északi Járműjavító végül a hetvenes években még egy hatalmas forgóvázmuhelytel bővült. A három óriási csarnokban – Eiffel, Dízel, Forgóvázmuhely – és a területen álló számos további épületben 2009-ig folyt a magyar vasutakon futó járművek javítása.

¶ Nem vitás, hogy a magyar közlekedéstörténet, ipartörténet és ipari építészet szempontjából a helyszín rendkívül értékes örökségnek számít.

¶ A hatvanas évek elején átadott dízelcsarnok múzeumi célú hasznosítása különösen fontos értékmentő munka, hiszen olyan korszak – részben egyébként műemléki védettségű – ipari építészeti örökségét menti át, amely időszakból ilyen típusú épületek múzeumi hasznosítása még szinte sehol a világon nem kezdődött meg. Az egykori vasfüggöny mögötti, kiemelt jelentőségű ipari létesítmény atmoszférája és funkcionális építésze önmagában izgalmas kulturális turisztikai attrakció megteremtésének lehetőségét kínálja.

az egykori
vasfüggöny
mögötti, kiemelt
jelentőségű ipari
létesítmény
atmoszférája
és funkcionális
építésze
önmagában
izgalmas kulturális
turisztikai attrakció
megteremtésének
lehetőségét kínálja

¶ Az ipari örökség megőrzése és bemutatása újfajta turisztikai élmények kialakításában és új célcsoportok megszólításában ráadásul ma a kulturális turizmus és a múzeumi élménykínálathoz megteremtésének egyik viszonylag új eleme. Az ipari örökségmenedzsment népszerű téma az ipari forradalom és iparosodás olyan sikeres országaiban, mint például Nagy-Britannia vagy Németország, ahol kortárs turisztikai, múzeumi projektek futnak ebben a témában. Az iparosodás és a közlekedés fejlődése a vele együtt járó jelentős társadalmi, gazdasági változásokkal – különösen ma, az Ipar 4.0., a negyedik ipari forradalom küszöbén – kiemelten fontos társadalmi ügy, amelynek megfelelő interpretációja a technika fejlődése mellett képes bemutatni a modern társadalmak kialakulását, a közösségek és egyének innovációra való képességét, környezetünk és mindennapi életünk változásait. A témának nem utolsósorban jelentős identitásformáló szerepe van. Nem véletlen, hogy a kulturális örökség európai évében

A volt Északi Járműjavító mint ipari örökségi helyszín jelentős részének revitalizációja Közlekedési Múzeumként áttörő jelentőségű projekt.

az ipari örökség, mint az európaiság és a nemzeti értékek egyik kulcsfontosságú eleme, kiemelt szerepet kap.

¶ Egy gondolat erejéig meg kell említeni, hogy a budapesti az egyik legrégebbi európai közlekedési múzeum, és 1899-es megnyitásakor rendkívül haladó intézménynek számított. A hasonlóan sikeresen indult nagy nemzetközi közlekedési múzeumokra is igaz, hogy rendre koruk innovációit is bemutató, reprezentatív kiállításokból alakultak át, csakhogy ez a naprakész tudás ezekben az intézményekben idővel nem tudott lépést tartani az iparág lényegesen gyorsabb fejlődésével. Általánosságban az is igaz, hogy a téma – különösen a mindennapjainkat átható közlekedés – mindig népszerű maradt, az ipari örökség kérdése ugyanakkor ezeknek a kiállítóhelyeknek a programjától különvált. Csupán az 1970-es elején – és nem meglepően Nagy-Britanniából – indultak el azok a jelentős nemzetközi konferenciák, amelyek az ipari örökség jelentőségével foglalkoztak, majd ezek a tanácskozások hozták létre az International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) szervezetet. A TICCIH 15 évvel ezelőtt, 2003-ban fogalmazta meg – akkor már az ICOMOS, az UNESCO műemlékvédelmi világszervezete tanácsadó szerveként – a Nyizsnyil Tagil Kartát, amely nemzetközi iránymutatást fogalmazott meg az ipari örökség védelme érdekében. Később, 2011-ben születtek meg a dublini irányelvek (The Dublin Principles), amely dokumentum közös ICOMOS-TICCIH-útmutató az ipari örökség megőrzéséért. Időközben az UNESCO világörökségi listájára is több ipari örökségi helyszín került fel. Magyarországon természetesen ugyanezekben az évtizedekben a hazai ipari környezetről és ipartörténetről való gondolkodás nem haladt ilyen egyenes vonalon, a hetvenes évek üzemtörténeti kutatásaitól néhány üzemi kiállítóhely megnyitásától át egy-egy sikertelen ipari örökségmenedzsment projekt elhalványulásáig tartott.

a budapesti az egyik legrégebbi európai közlekedési múzeum, és 1899-es megnyitásakor rendkívül haladó intézménynek számított

a téma – különösen a mindennapjainkat átható közlekedés – mindig népszerű maradt, az ipari örökség kérdése ugyanakkor ezeknek a kiállítóhelyeknek a programjától különvált

A jelenleg széttagoltan, több telephelyen található és elavult restaurátor-műhelyek, valamint szakkönyvtárak és archívumok – amint ezek arcuati kommunikációjával történt – egységes rendszerben támogatják majd a szakmai munkát és a kutatókat.

az alapvetően társadalmi történetek elmesélésére alkalmas – és a modern természettudományok, technikai változások megértését is kínáló – különleges helyszínek és élményszerű kiállítások előtt ma még alig kiaknázott lehetőségek állnak

¶ Mindeközben ma már számos nemzetközi statisztikai mérés mutatja a társadalmat aktuálisan érintő kiállítások, a történeti, természettudományi múzeumok látogatottságának emelkedését. Az alapvetően társadalmi történetek elmesélésére alkalmas – és a modern természettudományok, technikai változások megértését is kínáló – különleges helyszínek és élményszerű kiállítások előtt ma még alig kiaknázott lehetőségek állnak. Mindebben a kontextusban a volt Északi Járműjavító mint ipari örökségi helyszín jelentős részének revitalizációja Közlekedési Múzeumként áttörő jelentőségű projekt.

a magyarországi barnamezős területek mintegy 40 százaléka Budapestre esik, ezek rehabilitációjának kérdése új kulturális turisztikai kínálat létrehozásával már önmagában is több egy muzeológiai kérdéskörnél

¶ Ha mindehhez hozzátesszük, hogy a történeti, muzeológiai, örökségmenedzsment és kulturális turizmus szempontjain túl jelentős építészeti-urbanisztikai programról is beszélünk, nem vitás: a Közlekedési Múzeum megújítása valóban ennek a nagy múltú intézménynek bizonyos értelemben valódi újjáalapítását, újjászervezését jelenti, és egyszerre nemzetközi mércével is mérhető kulturális, továbbá városképi jelentőségű projekt is. Ismert, hogy a magyarországi barnamezős területek mintegy 40 százaléka Budapestre esik, ezek rehabilitációjának kérdése új kulturális turisztikai kínálat létrehozásával már önmagában is több egy muzeológiai kérdéskörnél.

¶ Érdekes módon maga a múzeum programja és új állandó kiállítása is sajátosan komplex kérdéskör. Minthogy a műszaki és közlekedéstudományokat mindenkor a megújulásra, az innovációra való törekvés jellemezte, a társadalom és közlekedés kapcsolatában rejlő üzenet – a haladásra, a társadalmi igények és problémák megoldására, valamint fenntartható rendszerek megalkotására való törekvés – mindvégig szerepet kap majd a múzeum új állandó kiállításában.

A tervezett új állandó kiállítás társadalomtudományi kronológia mentén haladva tárja majd elénk a magyar közlekedés történetét az első újításokat hozó reformkor hajnalától egészen napjainkig – felvillantva az előttünk álló kihívásokat, a közlekedési rendszerek működését és változásának lehetőségeit is.

Budapestnek nemzetközi szinten is jelentős a közlekedéstörténeti múltja

¶ Nem szabad elfelejteni, hogy Budapestnek nemzetközi szinten is jelentős a közlekedéstörténeti múltja. Itt sikerült kiépíteni Európa első belvárosi villamoshálózatát az 1880-as évek végén, Siemens első villamosa után alig néhány évvel. Budapesten épült meg a kontinens első földalatti vasútja is – megelőzve ezzel Párizst, Berlint, Bécsset, de még az amerikai nagyvárosokat is. Magyarországon a villamosközlekedéssel büszkélkedő nagyvárosok az akkori ország regionális központjai voltak – bizonyítva a közlekedésnek a társadalomra, polgárosodásra, városfejlődésre gyakorolt erejét. Hasonlóképpen a vasút nemcsak falvakat, városokat, teljes régiókat emelt fel, hanem az embereket és társadalmi rétegeket is közelebb hozta egymáshoz. A magyar vasúti hálózat építési hossza az első világháború előtt vetekedett Nagy-Britanniáéval. 1915-ben részben elektromos üzemű autóbuszokkal indult el a főváros autóbusz-közlekedése, később alapjaiban változtatta meg a főváros és a vidék képét, majd szokásainkat, térhasználatunkat a motorizáció.

a magyar vasúti hálózat építési hossza az első világháború előtt vetekedett Nagy-Britanniáéval. 1915-ben részben elektromos üzemű autóbuszokkal indult el a főváros autóbusz-közlekedése

¶ Egy kortárs közlekedési múzeum megújításakor nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a 21. század első harmadában a közlekedés fejlődése jó eséllyel ismét meghatározó fejlődés előtt áll, talán az elmúlt száz év legnagyobb hatású társadalmi és gazdasági változásait hozza majd magával. Az elektrifikáció, a digitalizáció, a sharing rendszerek és az önvezető megoldások a gazdaságra, iparra, társadalomra, városokra, egyéni életvitelre olyan fokú hatást gyakorolnak, ami meghatározza az intézmény társadalmi misszióját, feladatait, programját, kutatási és kiállítási tevékenységét is. Talán nem túlzó állítás, hogy a magyar társadalom, az új nemzedékek felkészítése, az innovációs kihívásokkal kapcsolatos társadalmi és egyéni kérdések megvitatása az új Közlekedési Múzeum egyik kiemelt feladata lesz.



Teréz körút, a nagykörúti próbavillamos végállomása a Nyugati pályaudvar előtt. A felvétel 1887-ben készült Fortepan

egyfajta
visszatérésként is
értelmezhető
a múzeum alapító
igazgatójának,
Bánovits
Kajetánnak
csaknem
százhusz éve írt
gondolataihoz.
Eszerint az
intézmény „célját
nem értelmezhetjük
akként, hogy az –
azért, mert múzeum
– hasznavehetetlen
ócskaságok lomtára
legyen”

¶ Valójában ez a komplex – a társadalmat, valamint a múlt, jelen és jövő kérdéseit is vizsgáló – közlekedési kiállítás nemcsak a nemzetközi példáknak felel meg, hanem egyfajta visszatérésként is értelmezhető a múzeum alapító igazgatójának, Bánovits Kajetánnak csaknem százhusz éve írt gondolataihoz. Eszerint az intézmény „célját nem értelmezhetjük akként, hogy az – azért, mert múzeum – hasznavehetetlen ócskaságok lomtára legyen”, továbbá „a múzeum továbbfejlesztése okvetlenül szükséges és pedig úgy a multa, mint jelenre és jövőre nézve.” Német kortársa, Alfred Lichtwark múzeumi szakember, a múzeumok oktató szerepének egyik első szószólója szerint pedig: „Mindaddig, amíg a múzeumok kővé nem dermednek, változásokon kell keresztülmenniük. Minden nemzedék új feladatokat fog számukra adni.” A múzeum megújítása tehát együtt kell hogy járjon a ma társadalmát érdeklő kérdések bemutatásával, a közlekedést a múlt, jelen és jövő kontextusában vizsgáló kiállításokkal, kortárs eszközrendszerrel és közlési módokkal.

a múzeum
– a legtöbb
ismert európai
vagy amerikai
múzeummal
ellentétben –
a közlekedés
csaknem minden
ágazatának
emlékeit gyűjti

¶ Ennek átfogó bemutatásához a Közlekedési Múzeum jelentős – még ha számos területen komolyabb gyarapítást is igénylő – gyűjteményekkel rendelkezik. A múzeum – a legtöbb ismert európai vagy amerikai múzeummal ellentétben – a közlekedés csaknem minden ágazatának emlékeit gyűjti, a vasúti járművek, villamosok, autóbuszok, autók, kerékpárok, sőt repülőgépek mellett ráadásul a téma könyvészeti és dokumentációs anyagait is. Az eredeti mozdonyoktól a járműmodellekig, az egyenruháktól a festményekig vagy éppen a Széchenyihez vagy Baross Gáborhoz kapcsolódó eredeti iratoktól a mintegy kétszáz ezer kötetes műszaki-közlekedési szakkönyvtárig a múzeum átfogóan kezeli országosan valamilyen közlekedési emlék megőrzését. Ez a mindennapokban egy rendkívül szerteágazó, sokrétű múzeumi tevékenységet ölel fel. A műtárgyak leginkább közönségcsalogató elemei, a nagyméretű járművek bemutatása és raktározása önmagában hatalmas tereket igényelnek, ráadásul ezen járművek tömege, mozgathatósága sem mellékes.

¶ A hazai közlekedésben ismert járművek bemutatásához eközben fájóan hiányoznak is fontos tárgyak, amelyek begyűjtése

a múzeum az elmúlt hónapokban hazahozta Angliából az egyik utolsó Ikarus buszt, megvásárolta az egyik utolsóként gyártott legendás „faros” autóbust, de gyarapította autógyűjteményét, sorra restaurálja óriási modellállományát, és digitalizálni kezdte fotóarchívumát is

a projekt keretében ugyancsak kiemelten fontos. A magyar járműipar eredményeit az elmúlt több mint száz évben sokszor koronázta nemzetközi siker: a Ganz vasúti járműveivel, villamosaival és az Ikarus mintegy 350 ezer autóbusszával nem csak Magyarországon találkozhattunk, Amerikától Új-Zélandig, Oroszországtól Nagy-Britanniáig, a Balkántól Afrikáig üzemeltek különböző tájak és városok vágányain vagy közútjain. A még fellelhető közlekedéstörténeti értékek megmentésében a Volánbusszal, a MÁV-val, a BKV-val és számos további vállalattal, egyetemmel, civil és tudományos szervezettel kötött együttműködésnek köszönhetően a múzeum – saját lehetőségeihez mérten – intenzív gyűjteménygyarapításba is fogott. Igaz, jelentősebb vásárlások, az említett nagy járművek raktározása és restaurálása csak a projekt keretében valósulhat meg. A múzeum az elmúlt hónapokban hazahozta Angliából az egyik utolsó Ikarus buszt, megvásárolta az egyik utolsóként gyártott legendás „faros” autóbust, de gyarapította autógyűjteményét, sorra restaurálja óriási modellállományát, és digitalizálni kezdte fotóarchívumát is.

¶ Mindeközben egyéb területeken is zajlik a megújulás. A teljes intézményrendszer – így a nyitva tartó valamennyi tagintézmény is – arculatot váltott. A Közlekedési Múzeum társadalmi szerepvállalásának megőrzése, erősítése érdekében nemcsak a rendezvények, a vidéki és nemzetközi kiállítások száma indult emelkedésnek, de megkezdődött a tagintézményi hálózatban folyó szakmai munka megújítása is (Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény, Elektrotechnikai Gyűjtemény, Műszaki Tanulmánytár, Kohászati Gyűjtemény, Alumíniumipari Múzeum, Vegyészeti Múzeum). A múzeum műtárgyai pedig számos helyszínen (például az Aeroparkban, a Kossuth Múzeumhajón, a parádi Kocsimúzeumban, a nagycenki Széchenyi Múzeumvasúton, a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban, a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban) várják e járművek

Az új múzeum tervezési feladatai gőzerővel folynak, kiviteli tervei az idei nemzetközi tervpályázatot követően várhatóan 2020-ig készülnek el.

rajongóit és értő közönségét. Ezek közül a megújult, szabadtéri Aeropark már átlépte az évi ötvenezer látogatószámot, a Kosuth Múzeumhajó tavaly – Széchenyi Ödön 150 évvel korábbi párizsi útjára is emlékezve – díszkivilágítást kapott, és a hajón a múzeum szakmai vitaestjei minden hónapban telt házzal zajlanak. A Liget Budapest Projekt keretében a Magyar Innováció Háza felépítése is halad, ennek tartalomfejlesztése ugyancsak a múzeum feladata. A hazai műszaki és közlekedési tudományok történeti kutatásainak központi szerepére törve idén új lektorált, tudományos folyóiratot is indított az intézmény *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle* néven.

¶ A jelenlegi megújulás célja tehát, hogy az intézmény eredeti küldetéséhez visszatérve ismét széles körű közönség számára reprezentálja az ország fejlődését leglátványosabban leíró műszaki és közlekedési eredményeket. Legalább ennyire fontos, hogy a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum 2009-ben elindult, ám félbemaradt integrációjának lezárása is a projekt keretében valósulhat meg. A jelenleg széttagoltan, több telephelyen található és elavult restaurátor-műhelyek, valamint szakkönyvtárak és archívumok – amint ezek arcu-
lati kommunikációjával történt – egységes rendszerben támogatják majd a szakmai munkát és a kutatókat.

¶ A múzeum átfogó megújítása keretében a kormánydöntés értelmében az új helyszínen állandó és időszakos kiállótér, integrált könyvtár és archívum, korszerű műtárgyraktározási központ és egy jelentős restaurátor kompetenciaközpont jön létre. A Közlekedési Múzeum új otthonaként a történetileg autentikus, valamint a nagyméretű járművek, illetve műtárgyszállítások szempontjából – akár nosztalgiaüzem létesítéséhez is – kedvező vasúti kapcsolattal rendelkező helyszín meghatározó kulturális turisztikai fejlesztésnek számít, ami a következő évtizedekre biztosíthatja a magyar közlekedés értékeinek megőrzését, kutathatóságát és bemutatását. Mindezzel az ország nemzetközi mércével mérhetően is jelentős közlekedéstudományi tudásközpontja és leginkább családbarát, élményközpontú múzeuma jön létre. Az új múzeum tervezési feladatai gőzerővel folynak, kiviteli tervei az idej nemzeti tervpályázatot követően várhatóan 2020-ig készülnek el.

a Közlekedési
Múzeum
új otthonaként
a történetileg
autentikus,
valamint
a nagyméretű
járművek, illetve
műtárgyszállítások
szempontjából
– akár
nosztalgiaüzem
létesítéséhez is
– kedvező vasúti
kapcsolattal
rendelkező helyszín
meghatározó
kulturális
turisztikai
fejlesztésnek számít



Egy tipikus bemutató szerkezete (itt: a mikroprocesszorokról)