

2000/XII. 3–4.

az MTA-n mondott el 1960. december 12-én, és ezt követően otthon leírt. A Nyugati pályaudvar építészettörténetére vonatkozó több korábban ismeretlen tényt rögzít: elsősorban azt, hogy de Serres Ágoston ÁVT (StEG) építési igazgató mintegy diszpozíciós tervet bocsátott pályázatra, s a kiviteli tervek egymástól eltérő architektúrájukkal nyújtották a különböző megoldásokat. Így Eiffel irodája tekinthető az architektúra tervezőjének is.

Mindez bizonyosság arra, hogy Ney Ákos alakja és életműve sokrétűen és méltón illeszkedik a XX. század első felének hazai történetébe.

Ney Ákos szakirodalmi munkássága

Vidéki állomásépületek. *Magyar Vasút és Közlekedés*, XV. évf. (1927), 25–26. sz. 12–13.

Balatonfenyves állomás elektrodinamikai biztosító berendezése. *MMÉK Közlönye*, 1928 31–32. sz.

A Budapest-Déli vasúti pályaudvar. A *Magyar Vasút és Közlekedés* ünnepi száma, XVII. évf. 25. sz. (1929. december) 24–27.

Vasúti skanzen Magyarországon

2000. július 14-én, az ötvenedik vasutasnap alkalmából ünnepélyes keretek között megnyílt a *Magyar Vasúttörténeti Park Budapesten*, az *Északi Vontatási Főnökség* (korábban: MÁV Északi, majd Hámán Kató Fűtőház) területén. A magyar és európai vasutasok, vasútkutatók és vasútbarátok számára kiemelkedő jelentőségű – ha nem másfél évtizedes vasútkulturális

pályafutásunk legfontosabb – eseményére sajnálatos módon nem látogatott el sem a leköszönő, sem a hivatalba lépő köztársasági elnök, sem a műsorterv szerint megnyitó beszédet mondó miniszterelnök. Az alábbiakban a magyar vasúti skanzen múltját (tervezését), jelenét (a megnyitó ünnepséget) és feltételezett jövőjét szeretnénk röviden bemutatni.

A múlt

A magyar vasúti műemlékvédelem hivatalos szerve, a *MÁV Nosztalgia Munkabizottság* (hamarosan szerencsésebb nevet váltott: *História Munkabizottság*) 1984. július 24-én alakult meg – Bajusz Rezső vezérigazgató döntése nyomán, *Heller György* elismert vasúti szakember – a Nemzetközi Vasútegyet (UIC) vasúti fékezési albizottságának vezetője – elnöklétével. A korábbi évtizedekben a vasúti értékek kutatásának legfeljebb magányos úttörői akadtak (*Fialovits Béla*, *Varjú Béla* és *Lányi Ernő*), az intézményes keret és a szakirányú állami hivatalok (minisztérium, MÁV, Közlekedési Múzeum) támogató hozzájárulása hiányzott. Majd egy emberöltő idejéig a magyar vasúthistória kezdete és vége a Közlekedési Múzeum

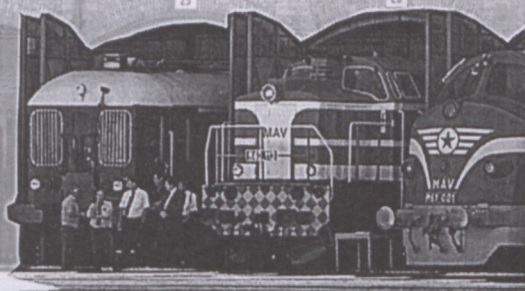
világhírű 1:5 arányú járműmodell-gyűjteményének csodálatos és gyarapítása volt. A história bizottságban vasúti szakemberek, vasút-, építészet- és járműtörténészek illetve vasútbarátok (a teljesség igénye nélkül *Csiba József*, *Falk Alfréd*, *Horváth Ferenc*, *Holcsik Ferenc*, *Károly Imre*, *Keller László*, *Kubinszky Mihály* professzor, *Lányi Ernő*, *Lovász István*, *Mezei István*, *Mohay László*, *Németh Andor*, *Szécsey István*, *Udvarhelyi Dénes* és *Villányi György* nevét említjük) az elkövetkező években jelentős munkát végeztek az addig önálló és állandó publikálási lehetőséggel nem rendelkező vasúttörténeti irodalom megteremtésében (*Vasúthistória Évkönyvek* és *Magyar Vasúttörténet* sorozat), valamint ipartörténeti értékkel bíró járművek és vasúti műemlékek megőrzésében. Így a pártállam mélyrepülésének és bukásának néhány éve a

magyar vasúti műemlékvédelem aranykorává vált: a kutatók hóban-fagyban, gazban és hőségben mentettek meg az utókornak százéves vagy annál idősebb gőzmozdonyokat, motor-, személy és teherkocsikat, vasúti épületeket. Az intézményes történeti tevékenység szerencsésen egybeesett a MÁV nagyszabású járműkorszerűsítési időszakával: a nyolcvanas évek elején szűnt meg a gőzvonatás, gőzmozdonyok még nagy darabszámokban voltak a vasútnál; – nagyjából – ekkor vonták ki a közforgalomból (és így még menthetőek voltak) a háború előtti két- illetve négytengelyes személykocsikat; a közismert GANZ-motorkocsikat; ekkor kezdődött az újabb személykocsik átépítési időszaka.

Nagyszabású tervek születtek, és 1987-ben európai értékű műemlékvédelmi szabályzat készült, nyaranta pedig rendkívül sikeresen működött a vasúthistoria kereskedelmi oldala: nosztalgiautazások a Balatonra („A Déli Vasút gyorsvonata”, majd „Százéves vonat”), 424-essel előbb Esztergomba, majd a Dunakanyarba és az Alföldre (ahol „csatlakozása volt” a szegedi Nagy József szervezte bugaci kisvasutazáshoz).

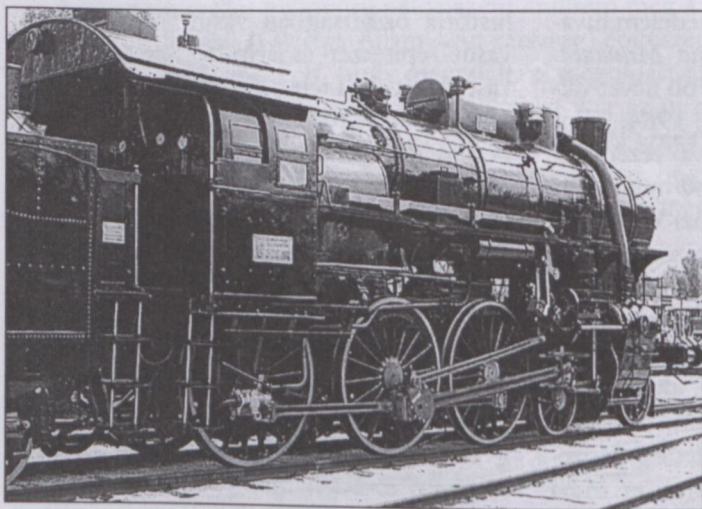
Legfontosabb feladattá vált a vasúti műemléknek számító valamennyi jármű befo-

gadására, állandó és időszakos kiállítások bemutatására alkalmas és kiegészítő tevékenységet is ellátó vasúttörténeti park (skanzen) létesítése. A skanzen gondolata Európában szép hagyományokkal bír (Anglia, Németország, Auszria, Franciaország), de Magyarországon sem újdonság: a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút építette és a Közlekedési Múzeum tulajdonában működik



1973 óta a nagyeceni kastély és Fertőboz GYSEV-állomás közötti Széchenyi Múzeumvasút, amelyhez keskenyvágányú járműskanzen is készült Kastély állomás parkjában; az egykori Paks fejpályaudvaron pedig a MÁV létesített mellékvonali járműmúzeumot 1985-ben. Ezek azonban méretüknél fogva sem voltak alkalmasak valamennyi magyarországi muzeális jármű elhelyezésére.

Az 1970-es évek óta az egyes járművek (elsősorban gőzmozdonyok) különböző helyszíneken (általában vasútállomások területén, de tereken, parkokban, alapvetően vasútidegen környezetben is) történt szoborszerű kiállítása volt a jellemző. Ezt a gyakorlatot a história bizottság kezdettől fogva elvetette, az újabb kiállításokat lehetőség szerint megakadályozta, és igyekezett a felújításra s kiállításra szánt járműveket egy helyen tárolni.



A „HIDEG” MOZDONYOK SZTÁRJA: 328,054

A legnagyobb nehézségnek egy ilyen létesítmény elkészítéséhez szükséges hatalmas anyagi fedezet előteremtése bizonyult. Az egyébként is egyre súlyosabb pénzügyi gondokkal küszködő államvasút évekre-évtizedekre a terv megvalósítását halogatni kényszerült. A skanzen eszméje az 1960-as évek végén merült fel, a 70–80-as években folyamatosan napirenden volt. Az anyagi bizonytalanság miatt a história bizottság megalakulásakor (1984–85) távoli határidőre, a magyar vasút 150 éves jubileumára (1996-ra) tervezte a park átadását. 1992-ben a MÁV alapítványt hozott létre a skanzenlétesítés anyagi gondjainak megoldására. Még az 1990-es évek elején is 1996-ra készültek, azonban a tervezett millicentenáriumi vilákiállítás elmaradása és a hatalmon lévő politikai körök nyilvánvaló érdektelensége miatt a 150 éves vasúti évforduló skanzennyitása nélkül ment végbe. Kedvező fordulat csak 1998 őszén történt *Sipos István* MÁV vezérigazgató és *Katona Kálmán* szakminiszter kezdeményezésére: az újabb, immár remélhető időpont a 2000-es vasutasnap lett. A hosszú tervezési szakaszban a skanzen helyszínét illetően is számos elképzelés született. Az első tervezők, majd a História Munkabizottság is meghatározta, hogy milyen követelmények támasztandók a leendő helyszín kiválasztásakor:

- jó megközelíthetőség,
- a hely vasúttörténeti múltja („a hely szelleme”),
- utólagos fejlesztést is lehetővé tévő vasútüzemi terület (működő fűtőház!),
- megfelelő vágányhossz,
- jó fényképezési lehetőségek,
- műemlék jellegű vasúti épületek megléte és
- pénzügyi szempontok.

Az 1970-es évek eleje óta az ó-szolnoki vasúti pályaudvar volt a legesélyesebb kiválasztott. Ó-Szolnok az első magyar vasúttár-

saság pest–szolnoki vonalának végállomása volt (1847), az eredeti – lakóháznak átépített – felvételi épület és raktárak fennmaradtak. Vitathatatlan, hogy valamennyi szóba került helyszín közül Ó-Szolnoknak volt a legjelentősebb vasúttörténeti múltja. Ó-Szolnok lelkes támogatója volt *Vaszkó Ákos* közlekedéstörténész, a Múzeum nyugalmazott, 1994-ben elhunyt igazgatója. A város vasútja és önkormányzata óriási erőfeszítéseket tett a terv megvalósítása érdekében, hiszen egy ilyen látványosság a nagy tranzitforgalmú, de idegenforgalmi értékekben nem bővelkedő Tisza-parti megyeszékhely számára nagy jelentőséggel bírt volna. Szolnok számára nem volt kedvező száz kilométeres távolsága a fővárostól, és az hogy a történelmi állomás – elszomorító állapotban – még helyi viszonylatban is félrecső területen fekszik.

A helyszínválasztással kapcsolatban megemlítjük, hogy a nyolcvanas évek közepén *Ráday Mihály*, a kiváló műemlékvédő az újlipótvárosi Budapest-Vízafogó forgalmon kívül helyezett teherpályaudvart ajánlotta a skanzen helyszínének. Ezen érv mellett szólt az, hogy a városközponthoz viszonylag közel helyezkedett el, és a forgalom megszüntetése után a MÁV nagy mennyiségben őrzött itt gőzmozdonyokat. Később az állomást elbontották, helyén parkosított lakótelep épült. De az elmúlt évtizedekben Budapest-Józsefváros (a MÁV első pesti pályaudvara), Budapest-Kelenföld, Budapest-Dunaparti teherpályaudvar, Eger személypályaudvar, a szolnoki fűtőház szentere és a végül nyertes Északi Fűtőház neve is elhangzott lehetséges helyszínként.

A MÁV Északi Fűtőháza 1911/13-ban épült Angyalföldön, a Tatai úton a Nyugati pályaudvarról induló vonatok mozdony-szolgálatára. Két körfűtőházából a kisebb bal oldali („A”) 24, a nagyobb jobb oldali („B”) 34 állással épült, utóbbi a régi Magyarország legnagyobb mozdonycarnoka

volt. Az épületek mögött hatalmas, 1000 m³-es víztorony épült. Az Északi nem csupán a legnagyobb, de műszakilag is az egyik legjelentősebb fűtőház volt, ahol a vontatójárművek előkészítése és kisebb javításai mellett kutatásokra és fejlesztésekre is vállalkoztak. Ebből a szempontból a legendás hírű Fialovits Béla 1927–1937 közötti főmérnöksége volt a legfontosabb időszak. Fialovits 1940 után mozdonyfejlesztéssel foglalkozott, ez irányú tevékenységének gyakorlati részét is az Északi fiókműhelyében végezték (pl. a 203 és 328 sor. gőzmozdonyokon). A kiváló mérnök – elsősorban az Északi fűtőháza mögötti térségben – évtizedeken keresztül fotózta a gőzmozdonyokat, ez a gyűjtemény a magyar vasúti muzeológia egyik legértékesebb kincse. A fűtőház és a kiegészítő vasúti létesítmények több száz vasutasnak biztosítottak munkát, családjaik számára a Tatai úton akkor korszerű lakótelep épült. A második világháborúban az „A” fűtőház olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy az épületet el kellett bontani. A műhely 1997-ig vegyes üzemműködött, ezután egy ideig eladását rebesgették, majd – a szakemberek és vasútbarátok többségének meglegedésére – döntést hoztak a vasúttörténeti park itteni kialakításáról.

A jelen

A Magyar Vasúttörténeti Park a honi muzeológiában példátlan gyorsasággal készült el: alapkövét 1999 novemberében Kátóna Kálmán helyezte el, a skanzen 2000. július idusán miniszter utóda, *Nógrádi Ferenc* nyitotta meg a MÁV vezérkar boldog részvételével.

A parkban már a megnyitáskor több mint száz vasúti járművet helyeztek el, és ezzel a Magyar Vasúttörténeti Park a világ legjelentősebb ilyen jellegű múzeumává vált.

Az elbontott „A” fűtőház korongvágányain sorakoznak a nem működőképes gőzmozdonyok, a nagy csarnok pedig nemcsak kiállítási helye, de karbantartó műhelye is marad a működőképes vontató- és vontatott járműveknek. A járműparádé az előző (1993: 125 éves MÁV, 1996: 150 éves magyar vasút) angyalföldi mulatságokat idézte, de a kizárólag magyar járművek és a fordítókorong színpadszerű köríve minden korábbinál nagyszerűbb hangulatról gondoskodtak. A „hideg” gőzmozdonyok nagy szenzációja az egymás mellé helyezett szertartányos gőzösök (442, 342, 22 és 377 sor.) mögül kibújó 328 sor. gőzmozdony volt, a szombathelyi paripa, amelyet a nagyszerű alkalomra eredeti állapotúra alakítottak vissza. A működő járműveknél a „vasúti hangulatabefolyásolás” elsősorban a magyar büszkeségeket, a különböző korú és állapotú GANZ-motorkocsikat dicsőítette (az ABbmot és Bbmot valóban lenyűgöző volt!), az „örökös kívülállók” inkább a szintén eredeti kivitelűre fényezett nagy dízeleket, a békéscsabai Púpost (M40, 113), a szolnoki Szergejt (M62, 001) és az örökös szépségkirálynőt, az egyes Nohabot csodálták. Utóbbi a skanzen megnyitása alkalmából annak nosztalgia állagába került. A színpompás „olajbáróknak” a legendás gőzösök, a két 424-es és *Vass Bandi* 411-esc, csupán komor



AZ ELSŐ EMLÉKFOTÓK

További képriportunk

a hátsó belborítón található.

A felvételeket Máthé Zoltán készítette

díszkíséretet nyújthattak. A Déli Vasút 109, 109 psz. gőzmozdonya, a magyar vasútnosztalgia első hőse ezúttal is háttérbe szorult: a nagy napra még lepucolni sem sikerült.

A fűtőház többi vágányán muzeális értékű személy- és teherkocsikat, pályafenntartási járműveket és gépeket helyeztek el. Sajnos, a belseje annak a kocsinak (dunakeszi Cak) volt megtekinthető, amelyet inkább bezárni kellett volna, és annak nem (a nosztalgia vonat „csuka”, Aba^k és étkezőkocsija stb.), amely mindenkit érdekelt. Itt a legelőkelőbb helyen a legnagyobb magyar dízelmozdony egyetlen fennmaradt példánya állt, az M63,003 – a vasútbarátok százával csodálták kívülről-belülről. Mögötte (színváltás folytán) zöldellt a GYSEV osztrák eredetű, Magyarországon különböző időszakokban közlekedett, „Blauerblitz” névre hallgató dízel motorkocsija. Ezen a területen kaptak helyet az immár klasszikussá vált villanymozdonyok is: a kisebb Kandó (V40), a BoCo (V55), a Leó (V42) és az első Gigant (V63 sor.) közül – sajnos – egyik sem üzemképes. Nem láttunk viszont egyetlen szilíciumos fémdobozt (V43) és Szöcskét sem (V46 sor.), amelyek távolléte jól illusztrálta értékeiket: hosszú pályafutásuk során ez idáig csak a balesetes gépektől kellett elbúcsúzni...

A vasúti park utoljára látott, vigasztalan állapotához képest, csodálatosan újjászülött: frissen füvesített parkok, kövezett sétányok várták az érkezőket. Az eredetihez hasonló állapotban épült újjá a Tatai úti székely kapu. A park középpontjába egy hangulatos mellékvonali állomásépület emelkedik, amelyben ételt, italt és relikviákat vásárolhat a látogató. Mögötte az egykor a szombathelyi pályaudvaron hosszú, jó szolgálatban állt vasszerkezetű, gyalogos felüljárón lehet a vágányokat megközelíteni és panoráma emlékfotókat készíteni. A főépület földszintjén nosztalgia clárusítóhelyek,

az emeleten magyar vasúttörténeti és Fialovits-emlékkiállítás nyílt.

A jövő

Bízunk benne, hogy vasútbarátoknak és a magyar közlekedés- illetve ipartörténet iránt érdeklődőknek tartalmas programot ajánlottunk. Persze a vasúttörténeti park állapota és állománya a megnyitóval egyáltalán nem tekinthető lezártnak. A magyar vasút legszebb (301,006 és/vagy 016), legkecsesebb (327,140), leggyorsabb (242,001) és legnagyobb (303,002) gőzmozdonyai még felújításukra és méltó otthonukra várnak. A muzeális személy- és teherkocsik közül is jó néhányan vannak még a felújítandóak várakozólistáján. Most még nem minden jármű tartozik a vasútnosztalgia flottájába, általában szegényebb, kisebb vidéki fűtőházak lelkiismeretes dolgozói tartották életben (és kiváló állapotban) ezeket a gépeket. Viszont ha a következő hetekben-hónapokban mind visszatérnek otthonukba, ezzel a vasúttörténeti park ázsiója csökken. A skanzen jövőjét azonban leginkább a roppant anyagi terhek miatt féltjük. A kiállított járművek állagmegőrzése is jelentős költség, a működőképesek pedig – különösen ilyen mennyiségnél – még többet igényelnek. Egy technokrata tévhit, mely szerint a park a jövőben önfennartóvá válhatna, a lenyűgöző létesítmény jövőjét fenyegetné. Tartunk attól, hogy a magyar pénztárcákhoz viszonyítottan drága belépő-, fotós és videós jegyek inkább elriasztóak, mint csalogatóak lennének. Ópusztaszer példája mutatja, hogyan lehet gazdag, folyamatosan változó, bővülő programmal várni a látogatókat. Csak akkor tudunk a nyugat-európai társmúzeumokhoz hasonló vagy azokat meghaladó színvonalú vasúti skanzent fenntartani, ha hosszú távon lesz pénzügyi háttér a működési költségek biztosításához.

NAGY TAMÁS