

KUBINSZKY MIHÁLY

A síneken

A Déli Vasút utolsó építésze, Ney Ákos

A Ney család bizonyára francia eredetű, a családi hagyomány úgy tudja, hogy egyik ősük mint tüzérkapitány érkezett Magyarországra, amikor XIV. Lajos kapcsolatot teremtett II. Rákóczi Ferencel.



Ney Ákos 1881. szeptember 12-én született Budapesten. Apja építész volt, miniszteri tanácsos, a budapesti országház építésének intézője-ellenőre. Anyja Peregriny Jolán. A budapesti József Nádor műszaki egyetemen az általános mérnöki szakot végezte és 1903-ban szerezte meg oklevelét. A következő években az államépítészeti budapesti és szekszárdi hivatalainál segédmérnök-ként dolgozott.

1906-ban lépett a MÁV szolgálatába. Elvégezte a vasúti tisztképző tanfolyamot, különböző beosztásokban teljesítette a körelező forgalmi szolgálatot (pénztáros, forgalmista, állomásfőnök-helyettes). Ezt követően a ceglédi osztálymérnökséghez, majd a budapesti Pályaudvar-építő Felügyelőséghez helyezték, ahol előbb Angyalföld pályaudvar, majd az 1909–1911 között épülő budapesti északi teherpályaudvar és fűtőházainak építésénél dolgozott. Itt szerezte azt a nagy szakmai gyakorlatát, amelyet később oly szépen tudott gyümölcsöztetni. Ezt követően 1911-ben a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséghez, a magyar közlekedésügy akkori főhatóságához került, ahol tizenöt évig teljesített szolgálatot és főfelügyelő miniszteri tanácsosi rangig emelkedett.

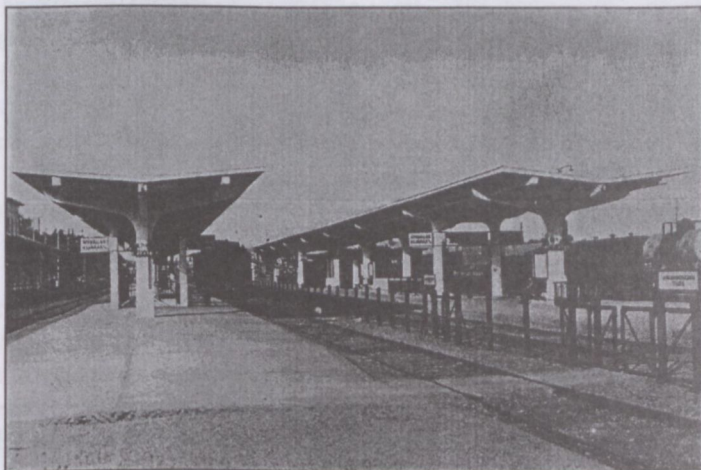
1911-ben megnősült, feleségül vette Jeszenszky Leát. A házasságból két leány született. A fiatalabbik révén a család leszármazottjai ma is élnek Budapesten.

Az első világháború idején több mint egy évig tartalékos főhadnagyként harctéri szolgálaton volt a cs. és kir. táborig tüzérségnél. A frontszolgálatról a bécsi hadügyminisztériumba rendelték, ahol a magyar kereskedelmi miniszter képviselőjeként dolgozott a Központi Szállításvezetőségénél, egyidejűleg Kandó Kálmánnal. Kandóval barátságba került, neki 1917-ben ex librist is rajzolt. Rövid ideig a brassói táborig szállítási vezetéshez rendelték. A háborút követően a fegyverszüneti és jóvátételi bizottságokban is tevékenykedett.

1926-ban került az egykori Déli Vasút jogutódjához a Duna-Száva-Adria Vasúthoz (DSA). Ismeretes, hogy a Déli Vasút, az Osztrák-Magyar Monarchia egyik legnagyobb magánvasút-társasága volt, és vonalainak jelentős hányada Nyugat-Magyarországot hálózta be. Miután a Déli Vasút vonalait az első világháborút követő békediktátumok négy ország területére darabolták, az ún. római egyezséggel az 1920-as évek elején Ausztria, Jugoszlávia és Olaszország sorra államosították illetve állami kezelésbe vették azokat. Hazánkban ez csak

1931-ben, a világgazdasági válság nyomán következett be. A DSA – a Duna–Száva–Adria Vasút –, mint a Déli Vasút jogutódja, működésének utolsó öt évében Magyarországon egy szinte egyedülálló fejlesztési programot hajtott végre, mely főleg a pályát, az állomásokat és a biztosító-berendezéseket korszerűsítette. Ennek elsőrangú lebonyolítása az egykori Déli Vasút új – és egyben utolsó – építési igazgatójának, Ney Ákosnak az érdeme.

A mérnöki végzettségű, a vasútüzem összes igényeit jól ismerő, általános műveltségével is kiváló Ney Ákos 1926–1931 között a DSA-nál így fontos építési és építészeti munkákat látott el. Korszerűsítette a székesfehérvári pályaudvart és annak felvételi épületét. Különösen a vasbeton tetős szigetperonok és az új váltóállító-központok értékesek. A maga nemében hazánkban mindegyik úttörő is volt, mert a győri állomás kivételével másutt szigetperon még nem épült, és vasbeton tetős megoldásával ez

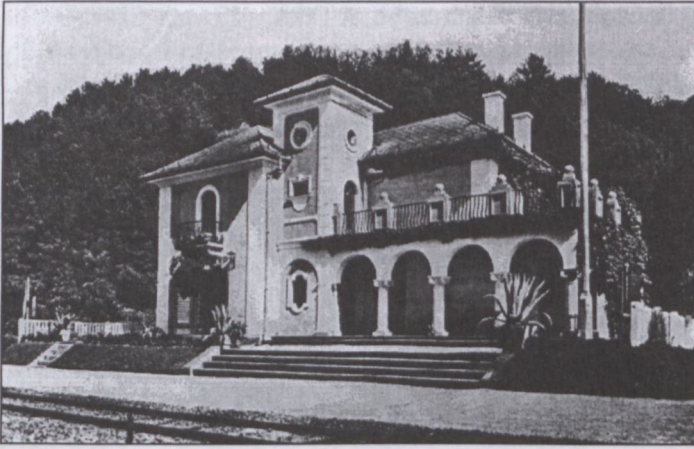


SZÉKESFEHÉRVÁR PÁLYAUDVAR 1930 KÖRÜL ELKÉSZÜLT SZIGETPERONJAIN HAZÁNKBAN ELSŐ ÍZBEN ÉPÜLTEK VASBETON SZERKEZETŰ PERONTETŐK

volt az első. Ugyancsak elsőként mutatkozott az állítótoronnyal a funkcionalista építészet ebben a műfajban magyar vasút mentén. Ney Ákos a Balaton délpárti vonal mentén az állomások egész sorát korszerűsítette. Átépitette és bővítette Balatonszemes, Szárszó, Balatonvilágos, Földvár, Boglár és Máriafürdő épületeit. A fürdőzők idegenforgalmára is tekintettel az akkor divatos újbarokk stílusjegyeket alkalmazta. Különösen tetszetős és ma a MÁV házi műemlékei közé sorolt Bélatelep megállóhely itáliai villára emlékeztető építészeti megoldása. A stílusépítészettől eltérő Kiscséripuszta állomásépület kontyvetős kompozíciójával és szigorúbban racionális architektúrájával különösen értékes. Ney Ákos kidolgozta a budapesti Déli pályaudvar korszerűsítésének nagyszá-

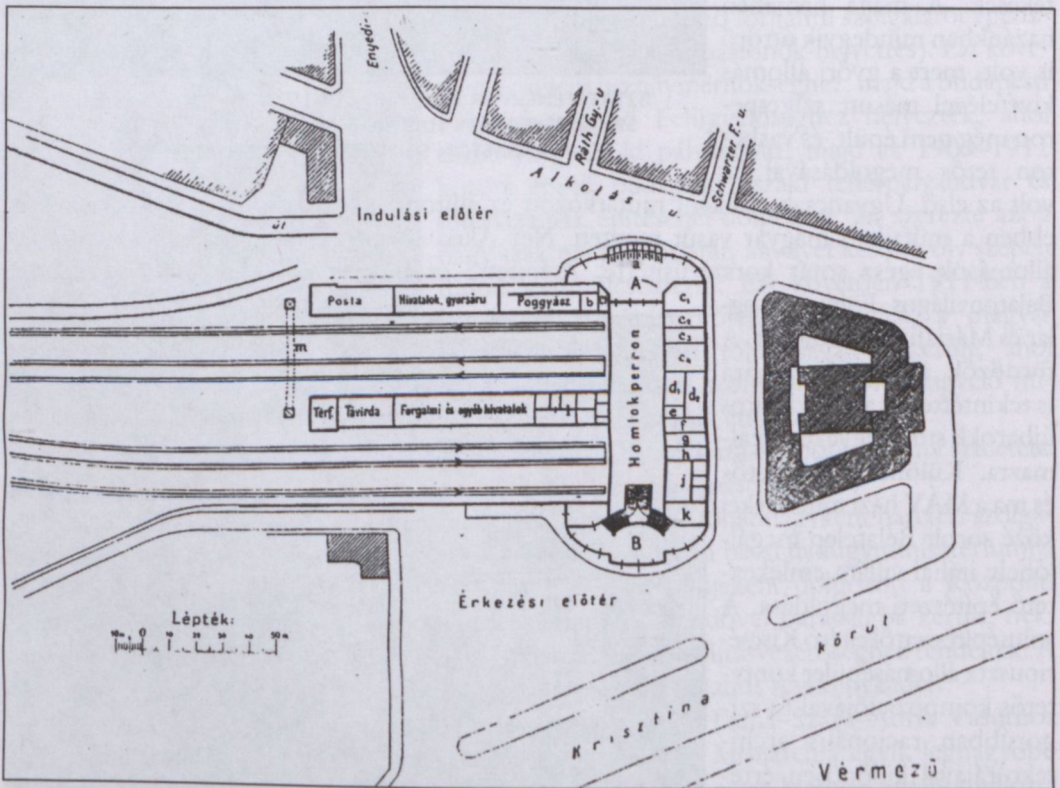


A NEY ÁKOS TERVEI ALAPJÁN ÁTÉPÍTETT SZÉKESFEHÉRVÁR VASÚTÁLLOMÁS 1930-BAN. A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN ELPUZTULT



BÉLATELEP, AZ ITÁLIAI VILLÁRA EMLÉKEZTETŐ MEGÁLLÓHELYI ÉPÜLET, NEY ÁKOS EGYIK LEGKEDVESEBB ALKOTÁSA

bású elképzelését is, ennek megvalósítására sajnos nem került sor. A terv korszerű, keresztperonos fejpályaudvart mutat, a homlokperon kétoldalt karéjosan ívelt lépcsőkkel kapcsolódott volna az érkezési oldal mélyebben fekvő állomáselőteréhez. A terv a technikai és funkcionális korszerűsége mellett előremutató, mert magasházat helyez a pályaudvar elé, mintegy a régi fordítókorong helyére. Ezzel nemcsak előnyös városképi hangsúlyt



A BUDAI DÉLI PÁLYAUDVAR ÁTÉPÍTÉSÉVEL NEY ÁKOS KORSZERŰ ELRENDEZÉST KÍVÁNT ADNI ANNAK A PÁLYAUDVARNAK, MELYNEK VÁGÁNYAI MÉG MINDIG EGY FORDÍTÓKORONGBAN VÉGZŐDTEK. EZT A TERVÉT SAJNOS MÁR NEM TUDTA MEGVALÓSÍTANI.

állított volna a pályaudvarnak, de az értékes terület eladásával megteremtette volna az építés gazdasági feltételeit is. Majd csak negyven évvel később Párizsban nyúlnak először ehhez a Ney Ákos által már itt felvázolt és javasolt megoldáshoz.

Ney Ákos még két évig dolgozott a DSA átadásán, majd 1934-ben a MÁV építési és pályafenntartási igazgatójává nevezték ki. Ebben a beosztásában – sok más munka mellett – kivette részét Szekszárd és Pannonhalma állomásépületeinek korszerűsítéséből. Ezek a munkák azonban csak Ney Ákos 1938-ban történt nyugalomba helyezése után fejeződtek be.

A MÁV-tól történt nyugalomba vonulását követően a Vasútforgalmi Rt. igazgatójának hívták meg, ebben a munkakörben még három évig működött. Értékes szolgálatait itt a helyi érdeklődő vasutak részére kamatoztatta. Hatvanéves korában az aktív tevékenységtől – egyelőre – visszavonult.

Jelentős a szakirodalmi munkássága. A DSA terveit és teljesítményeit szaklapokban dokumentáló írásokon kívül a főváros rendezésével is foglalkozott, ami érthető, hiszen a vasúti építészek – külföldön is ismerünk erre példákat – a pályaudvarok révén átlátták a települések fejlesztésének lehetőségeit és megannyi problémáját.

Még egyszer reaktíválta magát: 1952 és 1958 között, nyilván elértéktelenedett nyugdíjának a megélhetéshez szükséges kiegészítése miatt. A Fővárosi Mélyépítő Tervező intézetnél vállalt munkát s a kiadásra kerülő tervek műszaki ellenőrzését (mco), illetve munkavédelmi előadó feladatkörét látta el. Ennek jelentősége bizonyára eltörpült a korábban reá bízott feladatokhoz képest és a munkalehetőség inkább az egykori beosztottak körében élő kollektív tisztelet megnyilvánulása volt az idős korban is mindenkor aktív, minden iránt érdeklődő nagynevű mérnökkel szemben.

1953-ban aranydiplomát, 1963-ban gyémántdiplomát vehetett át a Budapesti Műszaki Egyetemen. Még élete végén is különféle, magas kulturáltságára utaló munkákkal látta el saját magát, így szinte utolsó napjait is szeretett környezetének, – születési és lakóhelyének – a budai várnegyed házainak rajzolásával töltötte. Jellemző volt reá, hogy ekkor sem a múltba tekintett, hanem, mint aktív élete során mindenkor, a jövőbe.

1967. november 21-én hunyt el, a Farkasréti temetőben helyezték örök nyugalomra.

* * *

Az életrajz adataihoz néhány kiegészítés kívánkozik, melyekre a család tulajdonában levő hagyatéki iratai adnak lehetőséget.

Az egyik Ney Ákos részvételét illeti az első világháborút követő Fegyverszüneti és Jóvátételi Bizottságban. Egy feljegyzés, melyet a Nemzetvédelmi Kereszt elnyerése alkalmából Rapaich Richard altábornagy, Tomcsányi Vilmos Pál külügyminiszter és Perczel Miklós államtitkár szövegeztek érdekes történeti adatokat tár fel:*

„...Ney Ákos ministeri tanácsos, ny. máv igazgató, akkor, mint vasúti és hajózási felügyelő a Fegyverszüneti és Jóvátételi bizottságoknak elejétől végig, tehát 1918. november-től 1922. januáriusáig, mint a m. kir. kereskedelmi miniszter és a M. kir. Vasúti és hajózási Főfelügyelőségének képviselője tagja volt s ebbeli minőségében a vasúti és hajózási ügyeket a bizottságokban ő tárgyalta. Tárgyalásaiban a magyar ügyet teljes eréllyel képviselte, magával Károlyi Mihállyal is szembehelyezkedett. Vyx alezredesnek, az entente-bizottság vezetőjének helyettese, Serrot kapitány kijelentette, hogy nem volt eddig eset, hogy legyőzött fél

* A szövegeket betűhíven közöljük. K. M.

képviselője a béketárgyalásokon ilyen álláspontot foglalt volna el. A tárgyalások kezdetén, mikor kiderült, hogy a Diaz féle fegyverszüneti szerződés sokkal enyhébb, mint, amit utóbb Károlyi Mihály, önállóságot és hatalmát akarván kidomorítani, Belgrádban kötött Franchet d'Esperay tábornokkal, – a vasúti anyag átadását Ney függőben tartotta. Sajnos, Garami, Diner-Dénes és Barta tanácsköztársasági ministerek utasítására a belgrádi egyezményt mégis végre kellett hajtani. Beltz francia kapitánnyal és Body szerb őrnaggyal folytatott tárgyaláson Ney azt az álláspontot foglalta el, hogy Magyarország csak a volt Osztrák–Magyar Monarchia kvótaarányában fogja a vasúti anyag átadásában kötelezettségét teljesíteni. Az entente-bizottság a legerélyesebb megtorlást helyezte kilátásába, de Ney végül mégis elérte, hogy a felajánlott mennyiséget elfogadják azzal, hogy azt a végleges döntésig á conton veszik. Persze ezt a döntést is a román invázió illuzoriussá tette.

Igazoljuk, hogy egy vasúti anyagátadási ügyből kifolyólag Neyt a románok is le akarták tartóztatni. A bizottság tudott az esetről, de nem volt módjában azt megakadályozni s Ney a letartóztatást csak úgy tudta elkerülni, hogy az ismerőseinél vendégségbe meghívott Giovanuzzi kapitány és Mombelli olasz tábornok, entente-bizottsági tagok védelmét kérte. Igazoljuk továbbá, hogy 1919 júniusában Ney egy bizottsági ülésen bejelentette, hogy előző napon a vörös őrség letartóztatta, és kihallgatásra a Parlament épületébe vitte, ahol este 11 óráig vallatták.

Meg kell említenünk végül, hogy a kommun alatt a Fegyverszüneti bizottságot nem oszlatták fel, noha semmiféle tárgyalásba be nem vonták. Az ülésekre naponta összegyűltünk, de természetesen érdemi tárgyalást nem folytattunk. Biztos tudomásunk volt arról, hogy Kun Bélának az egész bizottság minden tagjának letartóztatását javasolták, mint ellenforradalmi testületet, azonban Kun Béla kijelentette, hogy »azokkal egyelőre más célom van«. Ilyen irányban azonban semmi nem történt, de letartóztatva sem voltunk.»

Az irat a korszakot is jellemző dokumentum.

* * *

Egy másik tétel a hagyatékából a Nyugati pályaudvar építésére vonatkozik és így szól:

„A vasutastervezés gyönyörű példaként említem meg a mi Nyugoti pályaudvarunkat. Ezt 1873-ben a Steg (Osztrák Államvasút-társaság) építészeti igazgatója, de Serres August tervezte s az ő érdeme volt, hogy megtalálta a megoldást az akkor létesülő Nagykörúttal kapcsolatban. Tudniillik akkor már épülőfélben volt az új pályaudvar-épület a Gyár utca frontjában, s a Nagykörút az állomási épületeken ment volna keresztül. Persze az építkezést le kellett állítani, s akkor jött elő de Serres gondolatával, hogy a Nagykörút a már elkészült pavillonok mögött haladjon, a pavillonok homlokzata megmaradhat s az új Körút felé kapják másik homlokzatukat.

A de Serres-féle tervek alapján készítették el a kivitelre pályázó cégek terveiket. A kivittel a három francia pályázó közt az Eiffel és tsa cég kapta meg a megbízást. Ezek közt volt néhány pompás, féltábla nagyságú homlokzat-részletterv, gyönyörű akvarel (sic!) színezéssel, Gustave Eiffel sajátkezű aláírásával. Ezeket átadtam a Közlekedési Múzeumnak, most annak nagy pusztulása után nem merek érdeklődni sorsuk után. Legalább itt legyen említés téve Gyengő László mérnökről, aki az Eiffel cégnek volt itteni képviselője. A vasszerkezetek terve, méretezése Theofil Seyrig mérnök munkája volt.”

Ez a szövegrészlet annak a hozzászólásnak a része, melyet Ney Ákos e megemlékezés szerzőjének *A vasutak építészete Európában* című kandidátusi értekezésének vitája alkalmából

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 tényről 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

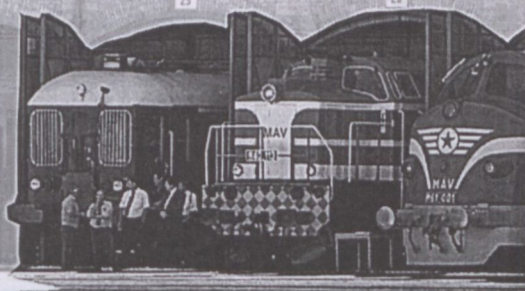
világhírű 1:5 arányú járműmodell-gyűjteményének csodálatos és gyarapítása volt. A história bizottságban vasúti szakemberek, vasút-, építészet- és járműtörténészek illetve vasútbarátok (a teljesség igénye nélkül *Csiba József*, *Falk Alfréd*, *Horváth Ferenc*, *Holcsik Ferenc*, *Károly Imre*, *Keller 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).

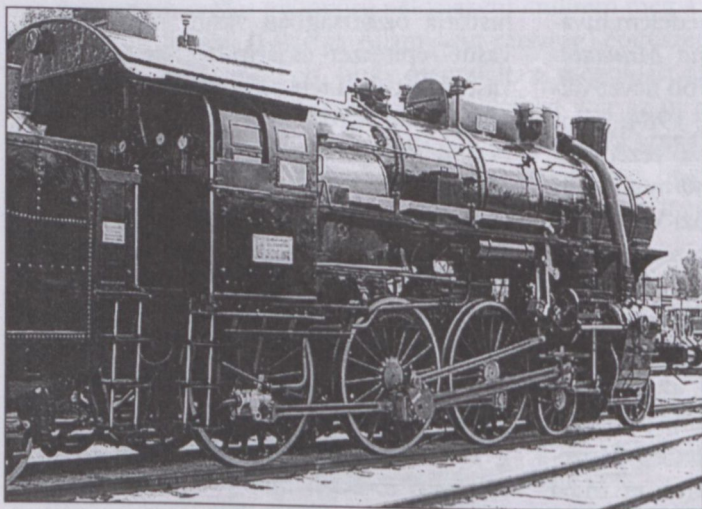
Legfontosabb feladattá vált a vasúti műemléknek számító valamennyi jármű befo-

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, Ausztria, 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 meglete 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 mozdonyszolgálatára. 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 biztosították 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 meglepedésére – 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 vonaton „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 önfenntartóvá 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