

A large, dark-colored steam locomotive is the central focus, positioned in a vast, industrial-style hall with a high ceiling and a grid of structural beams. The locomotive is viewed from a low angle, emphasizing its scale. A bright yellow lightning bolt graphic cuts across the upper left portion of the image. The text 'VOLT EGYSZER EGY ÉSZAKI' is written in large, white, bold, sans-serif capital letters, with 'a történet folytatódik' in a smaller font below it.

# VOLT EGYSZER EGY ÉSZAKI

a történet folytatódik



MAGYAR MŰSZAKI  
ÉS KÖZLEKEDÉSI  
MŰZEUM

## VOLT EGYSZER EGY ÉSZAKI... A TÖRTÉNET FOLYTATÓDIK

2021. július 16. - október 31.

Volt egyszer egy Északi 2.0  
2022. május 28. - október 2.  
az Északi Járműjavító Dízelcsarnokában  
rendezett kiállítások katalógusa

Szerkesztő: Uhl Gabriella PhD  
Szerkesztő asszisztens: Fintor Zsófia, Szabó Veronika  
Szaklektor: dr. Zsigmond Gábor PhD  
grafikai tervezés: Kiss Barnabás  
angol fordítás: Vitéz Ágnes

© Szerzők (szöveg)

© MMKM Archívum, Nyitrai Dávid, Palkó György (fotó)

Felelős kiadó  
Dr. Schneller Domonkos  
főigazgató  
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

[www.mmkm.hu](http://www.mmkm.hu)

ISBN: 978 963 709 939 7



## TARTALOM

<b>BEVEZETŐ</b>	<b>5</b>
Dr. Zsigmond Gábor <b>IPARI ÖRÖKSÉG ÉS AZ ÉSZAKI</b>	<b>7</b>
Erő Zoltán <b>AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ TÖRTÉNETE</b>	<b>24</b>
Péterffy-Cserháti Katalin <b>„VOLT EGYSZER EGY ÉSZAKI...” ÉLET AZ ÜZEMBEN</b>	<b>59</b>
Zima Richárd <b>A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM ÚJ ÁLLANDÓ KIÁLLÍTÁSA</b>	<b>78</b>
<b>KATALÓGUS</b>	<b>90</b>
Szакmár Tamás <b>GYŰJTEMÉNYÜNK MEGÚJUL</b>	<b>150</b>

# CONTENTS

<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
Dr. Zsigmond Gábor	
<b>INDUSTRIAL HERITAGE AND THE NORTHERN MAINTENANCE DEPOT</b>	<b>7</b>
Erő Zoltán	
<b>THE STORY OF THE NORTHERN MAINTENANCE DEPOT</b>	<b>24</b>
Péterffy-Cserháti Katalin	
<b>“ONCE THERE WAS THE NORTHERN...” LIFE AT THE PLANT</b>	<b>59</b>
Zima Richárd	
<b>CONCEPT OF THE NEW HUNGARIAN MUSEUM OF SCIENCE, TECHNOLOGY AND TRANSPORT</b>	<b>78</b>
<b>CATALOGUE</b>	<b>89</b>
Szokmár Tamás	
<b>OUR COLLECTION IS BEING RENEWED</b>	<b>148</b>

# BEVEZETŐ INTRODUCTION

*You are standing here, in the impressively large Diesel Hall of the past Northern Vehicle Workshop, the headquarters of the Hungarian railway vehicle repair works. The factories of Kőbánya provided for the establishment and economic growth of the Hungarian industry since the end of the 19th century. The railways had a key role in both freight and passenger transportation, therefore this area was soon webbed by rail tracks. Thus, no wonder that the Northern Main Workshop was founded and spread around here and became the most significant railway vehicle repair base between 1867 and 2009.*

*The new Transport Museum is to be opened in the impressively large Diesel Hall of the past Northern Maintenance Depot, the headquarters of the Hungarian railway vehicle repair works, at this unique location of industrial heritage. Before the construction begins, the Hungarian Technical and*

Kőbánya gyártelepei már a 19. század végétől a magyar ipar megteremtését és a gazdasági fejlődést szolgálták. A vasút kulcsszerepet játszott a teher- és a személyszállításban, ezért Budapest e területét hamar behálózták a sínek. Nem véletlen tehát, hogy itt alakult ki és növekedett, fejlődött az Északi Főműhely, amely az ország legjelentősebb vasúti járműjavító telepévé vált 1867 és 2009 között.

Az ipari örökség e kiemelt helyszínén, az egykori Északi Járműjavító lenyűgöző méretű Dízelcsarnokában, a magyar vasúti járműjavítás bázisán nyílik majd meg az új Közlekedési Múzeum. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum az építkezés megkezdése előtt kiállítás keretében adott betekintést a régi, legendás “Északi” Dízelcsarnokába, felvázolva a környék, Kőbánya iparnegyede és az iparörökség építészeti örökség történetét, bemutatva annak a “nagy

családnak” a hétköznapjait, akik az “Északi”-ban dolgoztak, tanultak, szórakoztak.

Az Északi Járműjavítóban rendezett Volt egyszer egy Északi... című kiállítására több különleges vasúti jármű érkezett: Kandó Kálmán által tervezett, már 1932-ben forgalomba állt V60-as villanymozdony vagy a Budapest - Bécs között közlekedett gyors Árpád sínautóbusz. Az MMKM nagyszerű és gazdag gyűjteményéből is láthatott ikonikus darabokat a látogató: a Ford T-modell, Csepel teherautó, több Ikarus autóbusz méltán tart számot a látogatók érdeklődésére. A kiállításon látható járművek szorosan kötődnek a helyszínhez, hiszen többségük megfordult itt az “Északiban” az ország egykori legnagyobb vasúti járműjavítójában.

*Transport Museum will provide an insight into the old, legendary Northern Diesel Hall in the form of a temporary exhibition, highlighting the history of the industrial area of Kőbánya and its industrial, architectural heritage, and introducing the everyday life of the “big family” who worked, studied and enjoyed their free time in the “Northern”.*

*A number of several special railway vehicles have arrived to at the exhibition titled Once there was a Northern... in the Northern Maintenance Depot, such as the V60 electric locomotive designed by Kálmán Kandó, who played a major role in the electrification of railways, an “Árpád” rapid rail-bus manufactured in Ganz factory and operated between Budapest and Vienna. Visitors could also see iconic pieces from the Hungarian Museum of Science Technology and Transport’s large and rich collection: the Ford T-model, Csepel trucks, several Ikarus buses are worthy of visitors’ interest. These vehicles have a strong connection with this location as most of them were visited or repaired here, in the “Northern”, the largest railway repair workshop of the time in the country.*

*Dr. Zsigmond Gábor*

## **IPARI ÖRÖKSÉG ÉS AZ ÉSZAKI INDUSTRIAL HERITAGE AND THE NORTHERN MAINTENANCE DEPOT**

*The 125-year-old Museum of Transport is moving to a nearly 150-year-old industrial site, which offers an incredible opportunity for the institution and reforming how we think about our industrial heritage. Such a significant development will inevitably draw more attention to what we thought about this kind of heritage. How do we even define industrial heritage, how can we handle it, and what is there to preserve? That is a new field in the world, and in Hungary in particular.*

*The plan for the cultural use of the former Northern Maintenance Depot and the project’s success goes far beyond the museum programme of the institution. Such sites are also a new resource for cultural tourism, seeking ever more unique attractions, and for the offer of museum experience, which is constantly being renewed. It is also true that the reuse of similar industrial heritage sites is becoming a major urban planning challenge with its own social and sustainability benefits. But we must also recognise that at the dawn of the fourth in-*

**A 125 éves Közlekedési Múzeum egy közel 150 éves ipari területre költözik, ami óriási lehetőséget kínál az intézmény számára, éppúgy, mint az ipari örökségről való gondolkodásunk megreformálására. Egy ilyen jelentős fejlesztés ugyanis óhatatlanul jobban ráirányítja a figyelmet arra, mit gondoltunk erről a fajta örökségről. Egyáltalán hogyan definiáljuk az ipari örökséget, hogyan nyúlhatuk hozzá, mit kell belőle megőrizni? Egészen újnak számító terület ez a világban, Magyarországon pedig különösen az.**

**Az egykori Északi Járműjavító kulturális célú hasznosításának terve és a beruházás sikere messze túlnő az intézmény múzeumi programján. Az ilyen helyszínek - a mind egyedibb attrakciókat kereső - kulturális turizmus és a - folyamatos megújulást hozó - múzeumi élménykínálat számára is új erőforrásokat jelentenek. Az is igaz, hogy a hasonló, ipari örökségi területek újraháznosítása komoly várostervezési kihívássá válik, a maga társadalmi és fenntart-**

hatósági hasznaival. De azt is látnunk kell, hogy a negyedik ipari forradalom hajnalán nemcsak ipari épületek, hanem ezekkel együtt egykor virágzó szakmák, évszázados tudás, történelmi hagyományok és szokások tűnhetnek el az ipari tevékenységek átalakulásával. Márpedig mindezek szerves és meghatározó részei a lokális, nemzeti, és európai identitásunknak. Az ipari örökségről tehát komplexen kell gondolkodunk.

## DE MIT IS JELENT AZ IPARI ÖRÖKSÉG?

Az ipari örökségről való gondolkodás nem tekint vissza száz, vagy többszáz éves múltira. Néhány évtizede, az 1970-es években – és nem meglepően az ipari forradalom őshazájából, Nagy-Britanniából – indultak el azok az első nemzetközi konferenciák, amelyek az ipari örökség jelentőségével kezdtek foglalkozni. Ezek a tanácskozások hívták életre az International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) szervezetet. A TICCIH 2003-ban fogalmazta meg – akkor már az ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), az UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) műemlékvédelmi világszervezete tanácsadó szerveként – a Nyizsnyij Tagil Kartát, amiben definiálták az ipari örökséget, valamint elvi nemzetközi iránymutatást fogalmaztak meg az ipari örökség megőrzéséhez. Később, 2011-ben az ICOMOS és a TICCIH útmutatóként alkotta meg a dublini irányelveket (The Dublin Principles) az ipari örökségi értékek megőrzésének irányelveivel, alapelveivel. Időközben az UNESCO világörökségi listájára is több ipari örökségi helyszín került fel. Magyarországon ugyanezekben az évtizedekben a hazai ipari környezetről és ipartörténetről való gondolkodás nem haladt

*dustrial revolution, not only industrial buildings but also once thriving trades, centuries-old knowledge, historical traditions, and customs may disappear with the transformation of industrial activities. But then, all these are an integral and defining part of our local, national, and European identity. We must therefore think about industrial heritage in a complex way.*

## BUT WHAT IS INDUSTRIAL HERITAGE?

*Thinking about industrial heritage does not go back a hundred or several hundreds of years. It happened only a few decades ago, in the 1970s, that the first international conferences set out to address the significance of industrial heritage and, not surprisingly, from the birthplace of the industrial revolution, Great Britain. These conferences gave birth to the International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). TICCIH formulated the Nizhny Tagil Charter in 2003, – then as the advisory body to ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) world heritage organization – which defined industrial heritage and set out international guidelines as a matter of principle for the conservation of industrial heritage. Later, in 2011, ICOMOS and TICCIH created The Dublin Principles as a guide with guidelines and principles for preserving industrial heritage values. In the meantime, several industrial heritage sites have been inscribed on the UNESCO World Heritage List. In Hungary, during the same decades, thinking about the industrial environment and industrial history of the country did not follow such a straight line, from research into the history of plants in the 1970s, the opening of a few plant exhibition sites, to the*

*fading of a few less successful industrial heritage management projects.<sup>1</sup> In terms of preserving its industrial heritage, Hungary is lagging far behind most of the European countries and even many of the countries in its region. The question rightly arises: after the fall of communism, parallel with the disappearance of the myth of 'red Csepel', why, for example, did Manfréd Weiss not regain his rightful place in the national heritage set of values? Today, many monuments and values of national industry are rightly awaiting a kind of 'rehabilitation'.<sup>2</sup>*

*According to the document known as the Nizhny Tagil Charter, industrial heritage consists of the remains of industrial culture, which are of historical, technological, social, architectural or scientific value. These remains consist of buildings and machinery, workshops, mills and factories, mines and sites for processing and refining, warehouses and stores, places where energy is generated, transmitted and used, transport and all its infrastructure, as well as places used for so-*

<sup>1</sup> Vitézy Dávid-Zsigmond Gábor: Új Közlekedési Múzeum. Az ipari örökség megőrzése. in: Múzeumcafé 66. 2018. 64-65. A hivatkozott írás átfogóan ismerteti, hogy milyen alapelvek mentén formálódik a régi-új intézmény az új helyszínen. (New Transport Museum. Conservation of Industrial Heritage, in: Museum Café 66, 2018, 64-65. The quoted paper provides a comprehensive overview of the principles that will guide the old-new institution in its new location.)

<sup>2</sup> Györgyi Németh: Változó ipari táj és az ipari örökség megőrzése Magyarországon és Kelet-Közép-Európában, in: Bartha Eszter - Tóth András - Valuch Tibor (szerk.): Munkás - kultúra - örökség: munkások a rendszerváltás előtt és után Kelet-Közép-Európában és Magyarországon (Changing industrial landscape and the conservation of industrial heritage in Hungary and Central and Eastern Europe, in: Eszter Bartha - András Tóth - Tibor Valuch (eds.): Worker - Cu) 2020, Pécs, 324.

ilyen egyenes vonalon, a hetvenes évek üzemtörténeti kutatásaitól, néhány üzemi kiállítóhely megnyitásától át egy-egy kevésbé jól sikerült ipari örökségmenedzsment projekt elhalványulásáig tartott.<sup>1</sup> Az ipari örökség megőrzése terén Magyarország végül jócskán elmaradt az

**Az ilyen helyszínek – a mind egyedibb attrakciókat kereső – kulturális turizmus és a – folyamatos megújulást hozó – múzeumi élménykínálat számára is új erőforrásokat jelentenek.**

*Such sites are also a new resource for cultural tourism, seeking ever more unique attractions, and for the offer of museum experience, which is constantly being renewed.*

európai, sőt még a régiós országok jelentős részétől is. Joggal merül fel a kérdés, hogy a rendszerváltás után a „vörös Csepel” mítoszának eltűnésével párhuzamosan miért nem kapta vissza méltó helyét a nemzeti örökség értékhalmában például Weiss Manfréd? A nemzeti ipar megannyi emléke és értéke joggal várja ma egyfajta „rehabilitációját”.<sup>2</sup>

A Nyizsnyij Tagil Karta néven ismert dokumentum szerint az ipari örökség az ipari kultúra olyan maradványaiból áll, amelyek történelmi, technológiai, társadalmi, építészeti vagy tudományos értéket képviselnek. Ezek a maradványok épületekből, gépekből, műhelyekből, malmokból, gyárakból, bányákból, feldolgozási és finomítási helyszínekből, raktárépületekből, energiatermelési-, átviteli és felhasználási helyekből, közlekedési infra-

<sup>1</sup> Vitézy Dávid-Zsigmond Gábor: Új Közlekedési Múzeum. Az ipari örökség megőrzése. in: Múzeumcafé 66. 2018. 64-65. A hivatkozott írás átfogóan ismerteti, hogy milyen alapelvek mentén formálódik a régi-új intézmény az új helyszínen.

<sup>2</sup> Németh Györgyi: Változó ipari táj és az ipari örökség megőrzése Magyarországon és Kelet-Közép-Európában, in: Bartha Eszter-Tóth András-Valuch Tibor (szerk.): Munkás-kultúra-örökség: munkások a rendszerváltás előtt és után Kelet-Közép-Európában és Magyarországon, 2020. Pécs, 324.



struktúrákból állnak. Az iparhoz kapcsolódó lakhatási terek éppúgy részei, mint a tárgyi és írott emlékek. A multidiszciplináris módszereket alkalmazó ipari régészet pedig mindezek komplex feltárására törekszik.<sup>3</sup> Nem csupán az építészeti, műszaki, történeti, társadalmi és tudományos értékkel bíró emlékek tartoznak tehát az ipari örökség fogalmába, hanem leggyorsabban fogalmazva minden, ami az ipari tevékenységgel kapcsolatos. Az ipari örökség fogalmába minden olyan emlék beletartozik, ami bizonyítéka egy kornak, amely technikai újításával megváltoztatta a történelmet és a benne élő emberek életét.<sup>4</sup>

Az ipari örökség - sajátos építészeti értékével, az ipari formatervezésű produktumokkal

3 The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 2. (az idézett rész a szerző saját fordítása)

4 Nagy Katalin - Piskóti István: Az ipari örökség megjelenése a kulturális útvonalak között - innováció vagy „csupán” termékfejlesztés? In: Jászberényi Melinda (szerk.): A kulturális turizmus sokszínűsége. Nemzeti Köszolgálati és Tankönyv Kiadó, Bp., 2014.155.

cial activities related to industry such as housing, religious worship or education. And industrial archaeology, using multidisciplinary methods, endeavours to explore all of these in a complex way.<sup>3</sup> Therefore, the concept of industrial heritage covers not only architectural, technical, historical, social and scientific monuments but also, in simplest terms, everything related to industrial activity. The industrial heritage includes any remains that bear witness to an era that, through its technological innovations, changed history and the lives of the people who lived in it.<sup>4</sup>

The industrial heritage, with its specific architectural values and industrial design products, can

3 The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 2.

4 Nagy Katalin - Piskóti István: Az ipari örökség megjelenése a kulturális útvonalak között - innováció vagy „csupán” termékfejlesztés? In: Jászberényi Melinda (szerk.): A kulturális turizmus sokszínűsége. Nemzeti Köszolgálati és Tankönyv Kiadó, Bp., 2014.155. (The emergence of industrial heritage on cultural routes - innovation or „mere” product development? In: Melinda Jászberényi (ed.): The diversity of cultural tourism.)



also have significant aesthetic value, as exemplified by the spaces and the management building of the Diesel Hall at the former Northern Maintenance Depot building. For that reason alone, it is vital to certify any inevitable changes and to preserve the removed but essential elements, as set out in the Nizhny Tagil Charter.<sup>5</sup> The value and credibility of an industrial site can be significantly diminished even if its key, characteristic equipment or machinery is removed, as they comprise an integral part of the authenticity and integrity of the site.

The Charter also draws attention to the fact that continuing to adapt and use industrial buildings avoids wasting energy and contributes to sustainable development.<sup>6</sup> There can be no doubt that several direct and indirect economic effect mechanisms can be triggered by revitalising an industrial heritage or brownfield site. Industrial heritage is,

5 The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 5.

6 ibid

- jelentős esztétikai értéket is képviselhet, ahogyan ezt az egykori Északi Járműjavító csarnokának terei, vagy a Dízelcsarnok igazgatósági épülete is kiválóan példázza. Már csak emiatt is fontos feladat - a Nyizsnyij Tagil Kartában foglaltaknak megfelelően -, hogy minden elkerülhetetlen változást dokumentálni kell, és a fontosabb eltávolított elemeket meg is kell őrizni.<sup>5</sup> Egy ipari helyszín értéke és hitelessége ugyanis akkor is nagymértékben csökkenhet, ha a meghatározó, jellemző berendezéseit, vagy gépeit eltávolítják. Ezek ugyanis szerves részét képezik a helyszín autentikusságának és integritásának.

A Karta arra is felhívja a figyelmet, hogy az ipari épületek használatának folytatásával jelentős energiapazarlás kerülhető el, ami hozzájárul a fenntartható fejlődéshez.<sup>6</sup> Nem

5 The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 5.

6 U. ott



kérdéses, hogy számos közvetlen és közvetett gazdasági hatásmechanizmus léphet érvénybe egy ipari örökségi, vagy barnamezős terület revitalizációja során. Az ipari örökség tehát egy rendkívül összetett, talán csak első hallásra szűken értelemezhető fogalom. Az ipari örökség megőrzése, hasznosítása és menedzsmentje ebből adódóan éppoly komplex feladat. Az állagmegóvás, karbantartás, az épületek, gépek és berendezések fenntartása, az írott és íratlan emlékek gyűjtése és rendszerezése, az alapos dokumentálás és tipizálás, a kihalt szakmákat is továbbéltető restaurálási feladatok nehézségei csak néhány, de talán a legfontosabb kihívások.

Érdekes egy ilyen komplex feladathoz a kulturális örökség megőrzésének gyakorlatából több olyan elemet is átvenni, melyek szélesítik a műszaki muzeológiában eddig jellemzően alkalmazott módszertani kereteket. Külön érdemes szólni például a nem látható örökség

therefore, a very complex concept, which may seem narrowly defined only at first sight. The conservation, use and management of industrial heritage is, therefore, an equally complex task. Preservation and maintenance, the upkeep of buildings, machinery and equipment, the collection and organisation of written and unwritten records, thorough documentation and typifying, and the difficulties of restoration tasks that also keep extinct trades alive are just some of the challenges, but perhaps the most important ones.

For such a complex task, it is worthwhile to adopt several elements from the practice of cultural heritage conservation that broaden the methodological framework typically used in technical museology. For example, the preservation of the invisible heritage should be specifically mentioned. It is also worth taking methodological elements from the evolving practice of intangible heritage management to preserve and adequately record traditions, rituals, specific vocabularies and expressions. The

particular identity associated with each industrial activity should be documented with its terminology. Vital records have already been made, for example, on the vocabulary and slang of Hungarian seafarers or the regional vocabulary of the carriage, blacksmith and cottage industries.<sup>7</sup> Documenting the characteristics and traditions of the former "Northern" railway working life is crucial as it is. Still, it can also provide indispensable knowledge for studying preserved artefacts, their later operation for demonstration purposes, or the systematisation of former production and operation documentation. Besides, the Zan-Baraldi model of the heritage chain also offers reasonable practices for dealing with industrial heritage since coordinating the diverse professional work of architects, engineers, museologists, and restorers, among others, in industrial heritage management is a significant task in itself.<sup>8</sup>

Naturally, at a national level, the focus on in-

<sup>7</sup> Példaként említjük a Magyar Csoportnyelvi Dolgozatok sorozatban az ELTE Magyar Nyelvtörténeti és Nyelvjárási Tanszéke, valamint az MTA Nyelvtudományi Intézete kiadásában megjelent köteteket, vagy Nagyszékely István: Szavak a hullámok hátán. (Examples are the Hungarian Jargon Papers series published by the Department of Hungarian Language History and Dialects of ELTE and the Institute of Linguistics of the Hungarian Academy of Sciences, or István Nagyszékely's Words on the Back of Waves.) Bp., Plimsoll Kft., 2012.

<sup>8</sup> Jászberényi Melinda - Zsigmond Gábor: Az ipari örökség turisztikai hasznosítása. 116. In: Kátay Ákos - Michalkó Gábor - Rátz Tamara (szerk.): Turizmus 3.0 Kodolányi János Egyetem - MTA CSFK Földrajztudományi Intézet - Magyar Földrajzi Társaság, (The Touristic Exploitation of Industrial Heritage. 116. in: Ákos Kátay - Gábor Michalkó - Tamara Rátz (eds.): Kodolányi János University - MTA CSFK Geographical Institute - Hungarian Geographical Society,) Orosháza-Budapest, 2019. 124.

megóvásáról is. A szellemi kulturális örökség (intangible heritage) gondozásának egyre fejlődő gyakorlatából érdemes átvenni módszertani elemeket a hagyományok, rítusok, a sajátos szóhasználatok és kifejezések megőrzése és helyes dokumentálása érdekében. Az

egyed ipari tevékenységekhez kötődő sajátos identitás ugyanis a maga szókinccsével együtt is dokumentálható. Készültek már fontos adatrögzítések például a magyar tengerészek szaknyelvi és szlengkifejezéseiről, vagy a kocsisipar, kovácsmesterség, háziipar regionális szókinccséről.<sup>7</sup> Az egykori „északis” vasutas munkásélet sajátosságainak, hagyományainak dokumentálása önmagában is fontos, de

a megőrzött tárgyi emlékek megismeréséhez, későbbi demonstrációs célú működtetésükhöz, vagy az egykori gyártási-üzemeltetési dokumentációk rendszerezéséhez is pótolhatatlan ismereteket nyújthat. Emellett az ipari örökséggel való foglalkozás kapcsán ugyancsak érvényes gyakorlatokat kínál a Zan-Baraldi-féle örökségi lánc modellje, hiszen az ipari örökség menedzsmentjében többek között építészek, mérnökök, muzeológusok, restaurátorok szer-

<sup>7</sup> Példaként említjük a Magyar Csoportnyelvi Dolgozatok sorozatban az ELTE Magyar Nyelvtörténeti és Nyelvjárási Tanszéke, valamint az MTA Nyelvtudományi Intézete kiadásában megjelent köteteket, vagy Nagyszékely István: Szavak a hullámok hátán. Bp., Plimsoll Kft., 2012.

### A magyar ipar megszületése ráadásul éppen összeforrt a nemzeti ébredés gondolatával, a reformkornak nevezett időszak politikai-gazdasági törekvéseivel.

Moreover, the birth of the Hungarian industry coincided with the idea of national awakening and the political and economic aspirations of the period known as the Reform Era.

teágazó szakmai munkájának összehangolása önmagában komoly feladat.<sup>8</sup>

Természetesen országos szinten nem érhet véget az ipari örökséggel való foglalkozás ezen a helyszínen. Ellenkezőleg, éppen lökést adhat a hazai ipari örökség ügyének, módszertani kereteinek fejlesztéséhez, a veszélyeztetett helyszínek beazonosításához, a kockázatok csökkentéséhez, a hasznosításukra vonatkozó tervekhez. Mindezt nemzetközi kontextusban is érdemes vizsgálni, hogy a nemzetközi leltárak és adatbázisok összeállításához kompatibilis kritériumok szerint dolgozzunk.<sup>9</sup>

## IPARI ÖRÖKSÉG ÉS IDENTITÁS

A közel 250 éve Európából indult ipari forradalmak átalakították a teljes világgazdaságot, és ezzel együtt mélyreható társadalmi változásokat is előidéztek. Az ipari fejlődés a mindennapi élet valamennyi területét érintette a munka világtól lakókörnyezetünkön át az időről alkotott fogalmunk és percepciónk megváltozásáig.<sup>10</sup> Az Európát átjáró és társadalmait alakító ipari forradalmak nyomai ma európaiságunk fontos elemei. Ha a magyarországi Gründerzeit korára, a polgárosodással együtt kibonátkozó nemzeti ipar megszületésére, vagy egyes hazai iparágak világhírű sikereire gondolunk, akkor pedig identitásunkat meghatározó európai, nemzeti és lokális folyamatokat egyszerre láthatunk magunk előtt. A helyi és regionális identitás

*dustrial heritage management cannot end here. On the contrary, it can boost the development of the national industrial heritage issue, its methodological framework, the identification of sites at risk, the reduction of risks and plans for recovery. It is also worth looking at that in an international context to work according to compatible criteria for compiling international inventories and databases.<sup>9</sup>*

## INDUSTRIAL HERITAGE AND IDENTITY

*The industrial revolutions that started in Europe almost 250 years ago transformed the world's economy and brought profound social changes. Industrial development has affected every aspect of everyday life, from the world of work to our living environment and the way we understand and perceive time.<sup>10</sup> The imprints of the industrial revolutions that have pervaded Europe and shaped its societies are essential to our European identity today. If we think of the Gründerzeit in Hungary, the birth of a national industry that went hand in hand with the bourgeoisie, or the world-famous successes of specific domestic industries, we can see European, national and local processes that define our identity. In the context of local and regional identity, we need only to think of the still alive metallurgical traditions of Miskolc-Diósgyőr, the traditions of Selmezbánya, or the customs of the railway. As for national pride, the successes of Hungarian scientists and engineers in the field of technical innovations, inventions and developments could be listed at length, from Ábrahám Ganz of Swiss origin to László Finta, who worked on the legendary Ikarus buses. Moreover, the birth of the*

<sup>8</sup> Jászberényi Melinda – Zsigmond Gábor: Az ipari örökség turisztikai hasznosítása. 116. In: Kátay Ákos – Michalkó Gábor – Rátz Tamara (szerk.): Turizmus 3.0 Kodolányi János Egyetem- MTA CSFK Földrajz-tudományi Intézet - Magyar Földrajzi Társaság, Orosháza-Budapest, 2019. 124.

<sup>9</sup> The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 4.

<sup>10</sup> Zsigmond Gábor: Közlekedés térben és időben. in: Városi Közlekedés 2020/2. 7-11.

<sup>9</sup> The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 4.

<sup>10</sup> Zsigmond Gábor: Közlekedés térben és időben. (Transport in space and time) in: Városi Közlekedés 2020/2. 7-11.

*Hungarian industry coincided with the idea of national awakening and the political and economic aspirations of the period known as the Reform Era.*

*It is symbolic that Ferenc Erkel's National Anthem was first performed by the choir of the National Theatre in public in 1844 in the shipyard in Óbuda, which Széchenyi had helped to establish. Kossuth, who called into existence the Society for Protection, declared that "without industry, the nation is a one-armed giant". The independent national industrial and transport policy of the dualism period, which realised the ambitions of the reform era and was often associated with the name of Gábor Baross, has produced profound achievements that are still effective today. Indeed, industrial heritage is a defining part of our European, national and local identity.*

## INDUSTRIAL HERITAGE AND TOURISM

*The presentation of industrial sites by creating new tourist experiences and attracting new social groups is a relatively new and rapidly developing element of cultural tourism today. For the tourism sector, sites with an authentic, special and unique atmosphere are increasingly in the spotlight. The unique built and natural environment of former factories, plants and industrial sites that have by now ceased to exist - and which have always been primarily closed to the majority of society - is not only of interest to adventurers, underground artists and filmmakers. The theme can be successful and competitive in these unique locations through the contemporary interpretation of the museum concept and conscious service development.<sup>11</sup> In the*

<sup>11</sup> Jászberényi Melinda – Zsigmond Gábor: Az ipari örökség turisztikai hasznosítása. 116. In: Kátay Ákos – Michalkó Gábor – Rátz Tamara (szerk.): Turizmus 3.0 Kodolányi János Egyetem- MTA CSFK Földrajz-tudományi Intézet - Magyar Földrajzi Társaság, Orosháza-Budapest, 2019. 116.

kapcsán elég például a máig élő miskolci-diósgyőri kohászati hagyományokra, selmezbányai tradíciókra, vagy a vasutas szokásokra gondolunk. A nemzeti büszkeségek sorában a műszaki innovációk, találmányok, fejlesztések terén a magyar tudósok, mérnökök sikereit hosszasan sorolhatnánk a svájci gyökerű Ganz Ábrahámtól, az Ikarus legendás buszain dolgozó Finta Lászlóig. A magyar ipar megszületése ráadásul éppen összeforrt a nemzeti ébredés gondolatával, a reformkornak nevezett időszak politikai-gazdasági törekvéseivel.

Jelképes, hogy Erkel Ferenc Himnusza éppen a - Széchenyi által életre segített - óbudai hajógyárban csendült fel először nyilvánosan a Nemzeti Színház kardalosai előadásában 1844-ben. A Védegyletet életre hívó Kossuth hangoztatta, hogy „ipar nélkül a nemzet félkarú óriás”, a reformkori ambíciókat megvalósító - sokszor Baross Gábor nevéhez kötődő - dualizmuskori önálló nemzeti ipar- és közlekedéspolitiká pedig máig ható eredményeket produkált. Az ipari örökség valójában európai, nemzeti és helyi identitásunk meghatározó része.

## IPARI ÖRÖKSÉG ÉS TURIZMUS

Az ipari helyszínek bemutatása újfajta turisztikai élmények kialakításával, új társadalmi csoportok megszólításával ma a kulturális turizmus egyik viszonylag új és gyorsan fejlődő eleme. A turisztikai szektor számára az autentikus, különleges, egyedi atmoszférájú helyszínek egyre inkább előtérbe kerülnek. A már megszűnt egykori gyárak, üzemek, ipari területek egyedülálló - és a társadalom többsége előtt mindig is jórészt elzárt - épített és természeti környezete ma nem csupán a kalandorok, underground művészek és filmesek érdeklődését váltja már





ki. A téma a kortárs múzeumi interpretáció és tudatos szolgáltatásfejlesztés segítségével sikeressé, versenyképessé tehető az adott, unikális helyszíneken.<sup>11</sup> Az ipari forradalmak hagyományos és sikeres országaiban az elmúlt évtizedekben számos kiemelkedő turisztikai termék, látogatóközpont, múzeum nyílt meg az ipari örökségre építkezve.

Az ipari örökség fontos szerepet tölthet be a leromlott vagy hanyatló területek gazdasági megújulásában, melyre ma már számos sikeres megoldást ismerünk a Ruhr-vidék egykori gyáraitól a londoni New Tate Gallery-n, vagy a New York-i High Line-on át az dél-koreai Segyo Silgaecheon parkig, de a budapesti Millenáris Park is a jó gyakorlatok között említhető. A Zsolnay Kulturális Negyed, az Eiffel

last decades, many outstanding tourism products, visitor centres, and museums have been built based on the industrial heritage of the traditional and prosperous countries of the industrial revolutions.

Industrial heritage can play an essential role in the economic renewal of degraded or declining areas, with several successful examples today ranging from former factories in the Ruhr to the New Tate Gallery in London, the High Line in New York, the Segyo Silgaecheon Park in South Korea and the Millenáris Park in Budapest. The Zsolnay Cultural Quarter, the Eiffel Workshop House, the old horse-drawn tram terminus at Zugliget, the Iron Culture Route, the Goldberger textile collection, now including the former Textile and Clothing Museum, or the bunker tours in Csepel, the case of the Soroksár Road mills, have also drawn attention to industrial heritage issues.

Many areas that had previously been typically and wholly closed to the public for long periods have been opened up, more often than not, in pla-

ces where the urban fabric has overgrown former industrial areas. It should be noted that around 40% of the brownfield sites in Hungary are in Budapest.<sup>12</sup> Such areas also represent significant tourism reserves through creating new cultural tourism offers.

The use of the Diesel Hall, inaugurated in the early 1960s, for museum purposes will be a vital work of conservation, as it preserves the industrial and architectural heritage of an era - some of which is protected as a historical monument - from which the museum use of that type of building is still typically expected to happen. Furthermore, the atmosphere and functional architecture of the former industrial site of major importance behind the

Iron Curtain offer the potential to create an exciting cultural tourist attraction.<sup>13</sup> Meanwhile, buildings erected well before World War I will also be preserved in the museum area so that industrial heritage stratification will be visible.

The European Route of Industrial Heritage (ERIH), which has been operating since 1999 with the support of the European Union, is the most extensive marketing communication and information platform on the subject, where tourists can find information about sites in 47 European countries, including Hungary. The Hungarian Museum of Technology and Transport became a member

<sup>12</sup> Kukely György. - Barta György - Beluszky Pál - Győri Róbert: Barnamezős területek rehabilitációja Budapesten. (Rehabilitation of brownfield areas in Budapest) Tér és Társadalom 20 (1). 2006. 57-71.

<sup>13</sup> Vitézy Dávid-Zsigmond Gábor: Új Közlekedési Múzeum. Az ipari örökség megőrzése. in: Múzeumcafé 66. 2018. 62.

Műhelyház, a régi zugligeti lóvasúti végállomás, a Vaskultúra útja, az egykori Textil- és Ruhaiipari Múzeumot is ma már magába foglaló Goldberger textilipari gyűjtemény, vagy a csepeli bunkertúrák, a soroksári úti malmok hasznosításának ügye ugyancsak ráirányította a figyelmet egyszer-egyszer az ipari örökség kérdéssire.

### Az ilyen területek új kulturális turisztikai kínálat létrehozásával jelentős tartalékot jelentenek a turizmus számára is.

Such areas also represent significant tourism reserves through creating new cultural tourism offers.

Sok helyen korábban hosszú ideig és jellemzően teljesen elzárt területek megnyitása történt meg a látogatók előtt. Nem egyszer olyan helyeken, ahol az egykori ipari területeket már körbenőtte a városszövet. Látni kell, hogy a magyarországi barnamezős területek mintegy 40%-a Budapestre esik.<sup>12</sup> Az

ilyen területek új kulturális turisztikai kínálat létrehozásával jelentős tartalékot jelentenek a turizmus számára is.

A hatvanas évek elején átadott Dízelcsarnok múzeumi célú hasznosítása különösen fontos értékmentő munka lesz, hiszen olyan korszak - részben egyébként műemléki védettségű - ipari építészeti örökségét menti át, amely időszakból ilyen típusú épületek múzeumi hasznosítása még jellemzően várat magára. Az egykori vasfüggöny mögötti, kiemelt jelentőségű ipari létesítmény atmoszférája és funkcionális építészete önmagában izgalmas kulturális turisztikai attrakció megteremtésének lehetőségét kínál

<sup>12</sup> Kukely György. - Barta György - Beluszky Pál - Győri Róbert: Barnamezős területek rehabilitációja Budapesten. Tér és Társadalom 20 (1). 2006. 57-71.

ja.<sup>13</sup> Mindeközben a múzeumi területen jóval az első világháborút megelőzően emelt épületek is megmaradnak, így egyfajta ipari örökségi rétegződés is jól látható lesz.

Az Európai Unió támogatásával 1999 óta működő European Route of Industrial Heritage (ERIH), a legnagyobb marketingkommunikációs, információs felület a témában, ahol a turisták 47 európai ország – köztük Magyarország – helyszíneiről kaphatnak tájékoztatást. A nemzetközi szervezetnek a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum is tagja lett 2017-től. Az ERIH gyorsan gyarapodó listáján ma már több mint 2100 ipartörténeti jelentőségű örökségi helyszínt tartanak nyilván a kontinensen.<sup>14</sup> 2018-ban ez a szám még 1600 körül volt.<sup>15</sup> Már csak e lista látványos bővülése is jelzi, hogy mind az európai, mind a hazai turizmus számára az egykori ipari területek hasznosítása unikális attrakciók, egyedi értékek létrehozásának lehetőségét kínálják.

## A NEGYEDIK IPARI FORRADALOM ÉS A MÚZEUMOK

A gőzgépektől, a tömeggyártáson, az automatizáláson át az ipari forradalmak számos technológiai újítást hoztak magukkal, melyek az élet szinte minden területén nyomot hagytak. Nem lesz ez másként az előttünk álló negyedik ipari forradalom idején sem, amikor a digitalizáció, a hálózatok, az e-gazdaság, a sharing rendszerek minden mai tudásunk szerint kulcsfontosságúvá válnak, ezek gazdasági és társadalmi hatásai pedig ma is sokakat foglalkoztatnak.<sup>16</sup>

13 Vitézy Dávid-Zsigmond Gábor: Új Közlekedési Múzeum. Az ipari örökség megőrzése. in: Múzeumcafé 66. 2018. 62.

14 <https://www.erih.net/i-want-to-go-there> letöltve: 2022. május 22.

15 Jászberényi-Zsigmond: i.m.: 124.

16 Zsigmond Gábor: Közlekedés térben és időben. in: Városi Közlekedés 2020/2. 7-11.

of the international organisation in 2017. Today, more than 2,100 heritage sites of industrial historical significance are recorded on the fast-growing list of the ERIH.<sup>14</sup> That number was merely around 1,600 in 2018.<sup>15</sup> The spectacular growth of this list alone shows that for both European and domestic tourism, the exploitation of former industrial sites offers the potential to create unique attractions and assets.

## THE FOURTH INDUSTRIAL REVOLUTION AND THE MUSEUMS

The industrial revolutions have brought about a host of technological innovations, from steam engines to mass production and automation, that have left their mark on almost every aspect of life. That will be no different in the forthcoming fourth industrial revolution, when digitalisation, networks, the e-economy, and sharing systems will become key factors as far as we know today. Their economic and social impact is still a major concern for many today.<sup>16</sup>

As the Nizhny Tagil Charter put it, the Industrial Revolution was the beginning of a historical phenomenon that has affected a growing part of humanity and all other forms of life on our planet and continues to this day. The material evidence of these profound changes is of universal human value.<sup>17</sup> The industrial heritage is, therefore, evidence of activities that have had and continue to have profound historical consequences.<sup>18</sup> Through the industrial revolutions, some settlements and cities have lost their importance, prevailing for hund-

14 <https://www.erih.net/i-want-to-go-there> letöltve: 2022. május 22.

15 Jászberényi-Zsigmond: i.m.: 124.

16 Zsigmond Gábor: Közlekedés térben és időben. in: Városi Közlekedés 2020/2. 7-11.

17 The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 1.

18 U.o.t: 3.

reds of years, or have broken out of their former insignificance. Alongside social mobility, democratisation, urbanisation and regional change, it is impossible not to notice the environmental impact of industry, or the traces of industrialisation in all areas of life, shaping the position of all social strata and influencing consumption tendencies. Many questions are being raised today about the future impact of the new industrial revolution on our daily lives, the climate and human relations. Today, the obvious and perhaps the most effective venues for such social discourse are the technical museums, with their programmes, exhibitions and credibility, which can attract the masses.<sup>19</sup>

Technical museums became the demonstration and educational venues of the changes in industry and technology at the end of the 19th century. Hungary was at the forefront of this process, with the Transport Museum opening in 1899 as one of the first of its kind in Europe. The great international technical and transport museums, which had a similarly successful start, were often transformed from representative exhibitions of the innovations of their time. Actually, that au-courant knowledge has not been able to keep pace with the much faster development of the different industrial branches over time.<sup>20</sup> At the same time, the popularity and high visitor numbers of that type of museum remained characteristic everywhere. And on the eve of the fourth industrial revolution, the social role of these museums and their importance are also evident. That in itself promises that technical and transport museums will continue to be a dominant social venue of discourse during the fourth industrial revolution.

19 Zsigmond Gábor: Közlekedés térben és időben. in: Városi Közlekedés 2020/2. 10-11.

20 Vitézy Dávid-Zsigmond Gábor: Új Közlekedési Múzeum. Az ipari örökség megőrzése. in: Múzeumcafé 66. 2018. 63.

Az ipari forradalom a Nyizsnyij Tagil Karta megfogalmazása szerint egy olyan történelmi jelenség kezdete volt, amely az emberiség egyre nagyobb részét, valamint bolygónkon az élet minden más formáját érintette, és amely napjainkban is tart. E mélyreható változások tárgyi bizonyítékai egyetemes emberi értéket képviselnek.<sup>17</sup> Az ipari örökség tehát olyan tevékenységek bizonyítéka, amelyeknek mély történelmi következményei voltak és vannak.<sup>18</sup> Az ipari forradalmak révén egyes települések és városok akár több száz évnyi tartós szerepüket veszítették el, vagy korábbi jelentéktelenségükből törtek ki. A társadalmi mobilitás, demokratizálódás, városiasodás, regionális változások mellett nem lehet nem észrevenni az ipar környezeti hatásait, vagy a valamennyi társadalmi réteg helyzetét formáló, a fogyasztás tendenciáit is alakító iparosodás nyomait az élet minden területén. Már ma számos kérdést vet fel, hogy a jövőben milyen hatásokat okoz majd az újabb ipari forradalom a mindennapjainkra, az éghajlatra, az emberi kapcsolatainkra. Az ilyen társadalmi diskurzusoknak nyilvánvaló és talán leghatékonyabb terei ma is a programjaikkal, kiállításainkkal és hitelességükkel tömegeket vonzani képes műszaki múzeumok.<sup>19</sup>

Az iparban, technológiában végbemenő változások demonstrációs, edukációs tereivé a 19. század végével váltak a műszaki múzeumok. Ebben a folyamatban Magyarország ráadásul élenjáró volt, ugyanis a Közlekedési Múzeum 1899-ben Európa egyik legelső ilyen típusú múzeumaként nyílt meg. A hasonlóan sikeresen indult nagy nemzetközi műszaki és közlekedési múzeumokra is igaz, hogy rendre koruk inno-

17 The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 1.

18 U.o.t: 3.

19 Zsigmond Gábor: Közlekedés térben és időben. in: Városi Közlekedés 2020/2. 10-11.

vációit is bemutató, reprezentatív kiállításokból alakultak át. Igaz, ez a naprakész tudás idővel nem tudott lépést tartani az iparágak lényegesen gyorsabb fejlődésével.<sup>20</sup> Ugyanakkor az ilyen típusú múzeumok népszerűsége és magas látogatószáma mindenütt jellemző maradt. A negyedik ipari forradalom küszöbén pedig ezeknek a múzeumoknak a társadalmi szerepvállalása, ennek fontossága is nyilvánvaló. Ez pedig önmagában is hordozza azt az ígéretet, hogy a műszaki és közlekedési múzeumok a negyedik ipari forradalom idején is meghatározó társadalmi, diszkurzív terek lesznek.

## IPARI ÖRÖKSÉG ÉS A MÚZEUM

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum korábban is működtetett és jelenleg is működtet ipari örökségként értelmezhető helyszíneket. Ilyen a miskolci Kohászati Múzeum, amelynek része Magyarország egyik legjelentősebb ipari műemléke, a Fazola-kohó. Az Európa szerte is ritkaságnak számító faszenes nagyolvasztó a hazai iparosodás egyik legkorábbi emléke. Ugyancsak az intézmény része Buda első ipari műemléke, Ganz Ábrahám több mint másfél évszázados egykori műhelye, amely a világhírű kéregöntésű vasúti kerekkel a Föld számos pontján tette ismertté az ország és Ganz nevét. Az Elektrotechnikai Gyűjtemény pedig egy Bauhaus-stílusban épült Kazinczy utcai trafóállomásnak emelt épületben kapott helyett, ami art deco kőpadlójával és zöld mázas Zsolnay csempéivel, a múzeum belső udvarán látható neonokkal egyre nagyobb ismertségnek örvend. Ezt a sort bővíti az 1884-ben emelt kelenföldi indóház is, magában rejtve a MÁV különféle

## INDUSTRIAL HERITAGE AND THE MUSEUM

*The Hungarian Museum of Technology and Transport has operated and continues to operate sites interpretable as industrial heritage. One of these is the Metallurgical Museum in Miskolc, which includes one of Hungary's most important industrial monuments, the Fazola Furnace. This wood-burning blast furnace, a rarity in Europe, is one of the earliest relics of Hungarian industrialisation. Also part of the institution is Buda's first industrial monument, the more than a century-and-a-half-old former workshop of Ábrahám Ganz, whose world-famous chill-cast railway wheels made the country and Ganz famous all over the world. And the Electrotechnical Collection is housed in a Bauhaus-style building erected as a transformer station in Kazinczy Street. It is becoming increasingly well-known for its art deco stone floors and green glazed Zsolnay tiles, and neon signs in the museum's courtyard. The Kelenföld Railway Station, built in 1884, adds to that list, encompassing the various architectural standards of MÁV (Hungarian Railways).<sup>21</sup> As the future home of the Museum of Transport, the former Northern Maintenance Depot is considered a precious heritage site for Hungarian transport and industrial history and industrial architecture.*

*The first temporary exhibition at the former maintenance depot opened in 2021, the first time since the site closed in 2009, with the straightforward intention of showing the public the architectural, material and intellectual heritage of the industrial heritage on the site. We presented the former factory, the nearby 'Jancsi' housing estate, the Törekvés (Endeavour), the surrounding workers' colonies*

<sup>21</sup> Vitézy Dávid-Zsigmond Gábor: Kelenföld indóház, a Közlekedési Múzeum leendő tagintézménye. (The Railway Station in Kelenföld, the future member institution of the Transport Museum) Museumcafé 85.123-139.



*and their almost forgotten history, and everyday working life. Despite the pandemic, the area of one of the country's most popular exhibitions has expanded to around 5,000 square metres in 2022.*

*In the meantime, the inventory of the entire area has been completed, the Museum has designated the objects and equipment to be preserved, and in some cases, preventive protection or disinfection has already been carried out. The first oral history interviews with former staff and managers have also been performed. It is relatively fortunate that the Northern Maintenance Depot was active until 2009 so that the last period of the plant and the site can be well documented, if not the pre-shutdown period. People's memories are unique and indispensable resources that should be recorded in the framework of industrial heritage manage-*

*építészeti szabványait.<sup>21</sup> Az egykori Északi Jár-műjavító, mint a Közlekedési Múzeum leendő otthona a magyar közlekedéstörténet, ipartörténet és ipari építészet szempontjából is rendkívül értékes örökségnek számít.*

*Az egykori járműjavítóban az első időszak kiállítását 2021-ben nyitottuk meg, a terület 2009-es bezárása óta először, többek között azzal az egyértelmű szándékkal, hogy megmutassuk az itt található ipari örökség építészeti, tárgyi és szellemi értékeit. Bemutattuk az egykori üzem működését, a közeli Jancsi-telepet, a Törekvést, a környező munkáskolóniákat és azok majdnem elfeledett történeteit, a munkásélet mindennapjait. A pandémiás helyzet ellenére az ország egyik legnépszerűbb kiállításának területét 2022-ben már mintegy 5000 négyzetméterre bővítettük.*

<sup>21</sup> Vitézy Dávid-Zsigmond Gábor: Kelenföld indóház, a Közlekedési Múzeum leendő tagintézménye. Museumcafé 85.123-139.

Időközben elkészült a teljes területen az értékleltár, a Múzeum kijelölte a megőrzendő tárgyakat és berendezéseket, egyes esetekben a megelőző műtárgyvédelem, vagy a fertőtlenítés feladatai is már megtörténtek. Az első oral history interjúk is elkészültek az egykori dolgozókkal és volt vezetőkkel. Viszonylag szerencsésnek mondható az a helyzet, hogy az Északi Járműjavító 2009-ig aktívan működött, így, ha nem is a leállítás előtti működés, de az üzem és a helyszín utolsó időszaka még jól dokumentálható. Az emberek emlékei egyedülálló és pótolhatatlan erőforrások, amelyeket az ipari örökséggel való foglalkozás keretében fel kell jegyezni, amikor rendelkezésre állnak.<sup>22</sup> Hiánypótló tudományos munka indult az

egykori járműjavítóhoz kapcsolódó fényképek begyűjtésére és nyilvántartásba vételére is. A Múzeum egyébként is nagy hangsúlyt fektet a műszaki rajztárak, archívumok, gyári irattárak feldolgozására, a nyilvántartásba vétel feladataitól a digitalizáláson át a hozzáférhetőség biztosításáig. Építési engedélyt kapott a teljes múzeumi terület, melynek szakmai programjában új állandó és időszakos kiállítóterek, a magyar közlekedési-műszaki-ipari örökséget gondozó archívum, országos műszaki restaurátorműhely és kompetenciaközpont, a kihaló szakmákat oktató és gyakorlatban alkalmazó

### Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum 2009-ben elindult, ám félbemaradt integrációjának lezárása is a projekt keretében valósulhat meg.

*Just as importantly, the project will also complete the integration of the Hungarian Museum of Technology and Transport, launched in 2009 but left unfinished.*

*ment when available.<sup>22</sup> Long-awaited scientific work has also been undertaken to collect and register photographs of the former vehicle repair shop. The Museum puts great emphasis on processing technical drawings, archives and factory files, from registration to digitisation and accessibility. A building permit has been granted for the entire museum area, with a professional programme including new permanent and temporary exhibition spaces, archives managing the Hungarian transport and technical heritage, a national technical restoration workshop and competence centre, and a community vehicle restoration workshop to teach and practice the extinct trades, education and conference rooms, a warehouse open to the professional public for large and heavy logistical items, a bus and coach vintage garage, a specialist library with a quarter of a million volumes and archives housing the files of several industrial transport companies. The idea of striving for progress, meeting and solving society's needs and problems, and creating sustainable systems will be a constant theme in the museum's new permanent exhibition. Just as importantly, the project will also complete the integration of the Hungarian Museum of Technology and Transport, launched in 2009 but left unfinished. The currently fragmented, multi-site and outdated restoration workshops, specialised libraries, and former industrial and corporate archives will*

*be brought together in a single system to support professional work and researchers.*

*The development of the Transport Museum may bring new opportunities for thinking about the national industrial heritage conservation as a whole. It can show a valid practice in preserving and utilising industrial monuments, levelling up the achievements of Hungarian industrial heritage protection with international practice, and at the same time giving a boost to similar projects in Hungary. The comprehensive programme of the museum also represents a kind of re-foundation and restructuring of that long-established institution. At the same time, it will achieve museum and tourism development that can be measured against international standards. At the same time, it expands the museum's role in a complex reflection on the national technical, public and industrial heritage.*

közösségi járműrestaurátor műhely, edukációs és konferenciatermek, a nagyméretű és nehézlogisztikai feladatokat igénylő tárgyak számára a szakmai közönség előtt nyitva álló látogatható raktárak, autóbuszos nosztalgiaagarázs, negyedmillió kötetes szakkönyvtár és számos ipari-közlekedési vállalat irattárát is magába foglaló levéltár kapott helyet. A haladásra, a társadalmi igények és problémák megoldására, valamint fenntartható rendszerek megalkotására való törekvés gondolata mindvégig szerepet kap majd a múzeum új állandó kiállításában. 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 restaurátorműhelyek, szakkönyvtárak, egykori ipari és vállalati archívumok egyésges rendszerben támogatják majd a szakmai munkát és a kutatókat.

A Közlekedési Múzeum fejlesztése a teljes hazai ipari örökségvédelemtől való gondolkodásban új lehetőségeket hozhat. Az ipari emlékek megóvásában, hasznosításában érvényes gyakorlatot mutathat fel, méltóképpen felzárkóztatva a magyar ipari örökségvédelem eredményeit a nemzetközi gyakorlathoz, egyúttal lökést adva a hasonló hazai projektekhez. A múzeum átfogó programja e nagy múltú intézmény bizonyos értelemben vett újraalapítását, újjászervezését is jelenti, egyúttal pedig nemzetközi mércével is mérhető múzeumi, turisztikai fejlesztést valósít meg. Mindeközben ki is bővíti a múzeum szerepét a nemzeti műszaki, közlekedési, ipari örökségről való komplex gondolkodásban.

<sup>22</sup> The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 3.

<sup>22</sup> The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 17 July, 2003. 3.

Erő Zoltán

## AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ TÖRTÉNETE

### THE STORY OF THE NORTHERN MAINTENANCE DEPOT

#### BEVEZETŐ

Az Északi Járműjavító - más néven Budapesti Főműhely, Északi Főműhely - a vasutak magyarországi térhódításának évtizedeitől kezdődően 2009-ig, bezárásáig, az Államvasutak egyik legfontosabb főműhelye volt. Nevét a szomszédos Józsefvárosi pályaudvarról kapta, mely kezdetben a Magyar Északi Vasút pályaudvara volt, így a javítóba elsősorban az ország északi részéről érkeztek mozdonyok és kocsik. Kiemelkedő szerepe volt a főváros ipari üzemei között is - a szomszédos Ganz és MÁVAG gyárakkal együtt a Kőbányai út mentén fontos gépipari, vasúttechnológiai klasztert alkotott. Ma az ipari örökség fontos emléke: gondolhatunk akár a 19.sz.-i, akár a 20.sz.-i épületekre, de sok minden megmaradt a vasúti és a technológiai felszerelésekből, a munkakulturát, az életmódot tükröző tárgyakból, archív gyűjteményekből is.

#### INTRODUCTION

The Northern Maintenance Depot - also called Northern Repair Workshop - was the most important workshop of Hungarian State Railways from the first decades of railways gaining ground in Hungary to its 2009 closure. It got its name from the nearby Józsefváros railway station, which initially was the station of the Hungarian Northern Railways, so the workshop received locomotives and carriages to repair from the northern part of the country. It was outstanding among the industrial plants of the capital - it formed a significant engineering and railway technology cluster with the neighbouring Ganz and MÁVAG factories along Kőbányai Street. Today it is a principal monument of our industrial heritage considering the 19th and 20th-century buildings, and the several remnants of the railway and technological equipment, the artefacts and archive collections reflecting work culture and ways of life.

The renewal of the Northern Maintenance Depot already started with the establishment of the Opera workshop in 2020. Furthermore, with the creation of additional cultural facilities - among them the Hungarian Museum of Science Technology and Transport - an affluent cultural district will be developed in the neighbourhood, making it possible for the former industrial area to play a role in the everyday life of the capital in the future.

#### RAILWAYS AND MACHINE FACTORIES IN KŐBÁNYAI STREET

Kőbánya in the outer eastern parts of Pest town played a peculiar role in the city's economy: its deep exploitation quarries, sandpit, and several brickyards served and met the swiftly developing city's construction material demand. In addition, the hillside grape yards provided wine; the breweries established later gave beer, the pig farms supplied meat to the city. By 1867, the Hungarian Northern Railways station was built along Kőbányai Street, leading to the inner parts of the city. The station received coal trains coming from Salgótarján. The government purchased that railways company in 1868. That line became the primary railway line of the Hungarian Royal State Railways (MÁV), providing the later network's core.

Besides, the new railway station became the base around which railway industrial companies of Kőbányai Street were constructed from the very start. The Hungarian-Belgian Machine and Shipbuilder Company had its building constructed at the front of Kőbányai Street on the southern side. Further along the street, the First Hungarian Steam Carriage Factory, on the northern side of the road, the Hungarian-Swiss Machine Factory - also called Hungarian-Helvetian Steam Carriage Factory

Az Északi Járműjavító megújulása már megkezdődött az Operaház műhelyházának kialakításával (2020). A további kulturális létesítmények - köztük a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum - létrehozásával a területen egy gazdag kulturális negyed alakul ki, ami a korábbi ipari terület számára a jövőben is biztosítja, hogy szerepet kapjon a főváros mindennapi életében.

#### VASUTAK ÉS GÉPGYÁRAK A KŐBÁNYAI ÚTON

Kőbánya Pest városának külső keleti területein a város gazdaságában sajátos szerepet töltött be: mély művelésű kőbányái, homokbányája és több téglagyára szolgálta ki a rohamosan fejlődő várost építőanyaggal. A domboldalak szőlői borral, a később kiépülő sörgyárak sörrel, a sertéshizlaldák hússal látták el a nagyvárost. A városba vezető Kőbányai út mellé 1867-re épült meg a Magyar Északi Vasút pályaudvara, amely a Salgótarján felől érkező szénvontokat tudta fogadni. Ezt a vasúttársaságot a kormány 1868-ban felvásárolta, s ez a vonal lett a Magyar Királyi Államvasutak, a MÁV törzsvonala, ami a későbbi hálózat magját adta.

Emellett ez a pályaudvar lett az, amire a kezdetektől rátelepültek a Kőbányai út vasúti iparának vállalatai. A Kőbányai úton elején a déli oldalon épült meg a Magyar-Belga Gép- és Hajóépítő társulat gőzkocsi üzeme, arrébb az Első Magyar Gőzkocsi gyár, míg az északi oldalon az 1867-ben alapított Magyar-Svájczai Gépgyár - vagy más néven Magyar helvét gőzkocsi gyár - kapott telket a várostól. Látható tehát, hogy az út mentén már a kiegyezés időpontjáig kialakultak azok a telephelyek, amelyek a későbbi felvásárlások révén megerősödve döntő

szerepet kaptak a magyar vasúti járműgyártásban. A belga és a svájci vállalkozás 1870-re kel­ lő forgótőke hiányában tönkrement, a Magyar Állam ezeket felvásárolva hozta létre a Magyar Királyi Államvasutak Gép- és Kocsigyárát. A szomszédos magyar gőzkocsigyárat viszont 1880-ban a Ganz és Társa társaság vásárolta fel. Ettől kezdve egymás mellett működött a Ganz és a MÁVAG.

A környező területet idővel behálózták a vasúti hálózatok vágányai. A nagyvasút már 1847 óta jelen volt Kőbányán a Magyar Középponti Vasúti Társaság szolnoki vonalával. Amikor a Magyar Északi Vasút 1867-ben megépítette a salgótarjáni vonalat, a két hálózat összekötésére elkészült az ún. Királyvágány, amely lehető-

- received building sites from the city. Thus, it can be seen that business premises later reinforced by purchases and playing a decisive role in Hungarian railway vehicle production were developed along the street even before the date of the Compromise. The Belgian and Swiss enterprises went bankrupt by 1870 due to lack of working capital, and after purchasing them, the Hungarian State established the Locomotive and Carriage Factory of the Hungarian Royal State Railways. However, the neighbouring Hungarian Steam Carriage Factory was purchased by Ganz and Co. in 1880. From that time onwards, Ganz and MÁVAG operated one beside the other.

By and by, the surrounding area was covered with the tracks of the railway networks. Railways

had been present in Kőbánya since 1847, represented by the Szolnok line of Hungarian Central Railways Company. When the Hungarian Northern Railways constructed its line to Salgótarján in 1867, the so-called Royal-track was built to connect the two networks, which made it possible for the train from Vienna carrying the monarch to go on directly to the emperor's palace in Gödöllő. The connection between the two parts of the country was provided by the Railway Linking bridge erected in 1877, which joined the MÁV line with a delta connection. The connections became even more complex when the centrally located Eastern Railway Station was built and connected to the most vital main lines in the area in question. Initially, the link was a level crossing connection, but later it became a two-level junction. To be more comprehensive, the urban rail lines should also be mentioned: a horse-drawn tram operated in Kőbányai Street from early times, and a steam-hauled suburban railway line was constructed on Salgótarjáni Street to transport passengers to the New public cemetery. Both lines are part of today's tram network.

The machine works and the main workshop of the state railways separated by and by, and they started their new independent operation. The core of the main workshop was the former plant of the Hungarian-Swiss Machine Factory. The earlier wooden-structure depots burnt down in 1873, and a new five-aisle assembly shop was built to replace them. The assembly shop was the model for further construction. The initial design determined the backbone of the plant's structure with its arrangement: the track coming from the direction of the Józsefvárosi railway station and parallel with

vé tette a Bécsből érkező uralkodó vonatának továbbjutását gödöllői kastélya felé. Az ország két felének kapcsolatát viszont az 1877-ben épített Összekötő vasúti híd adta, amely a MÁV vonalához delta kapcsolattal csatlakozott. A kapcsolatok még összetettebbek lettek, amikor megépült a központi szerepű Keleti-pályaudvar, amely ebben a térségben kapcsolódott a legfontosabb fővonalakhoz - kezdetben szintbeli átkötéssel, később egy kétszintes csomóponttal.

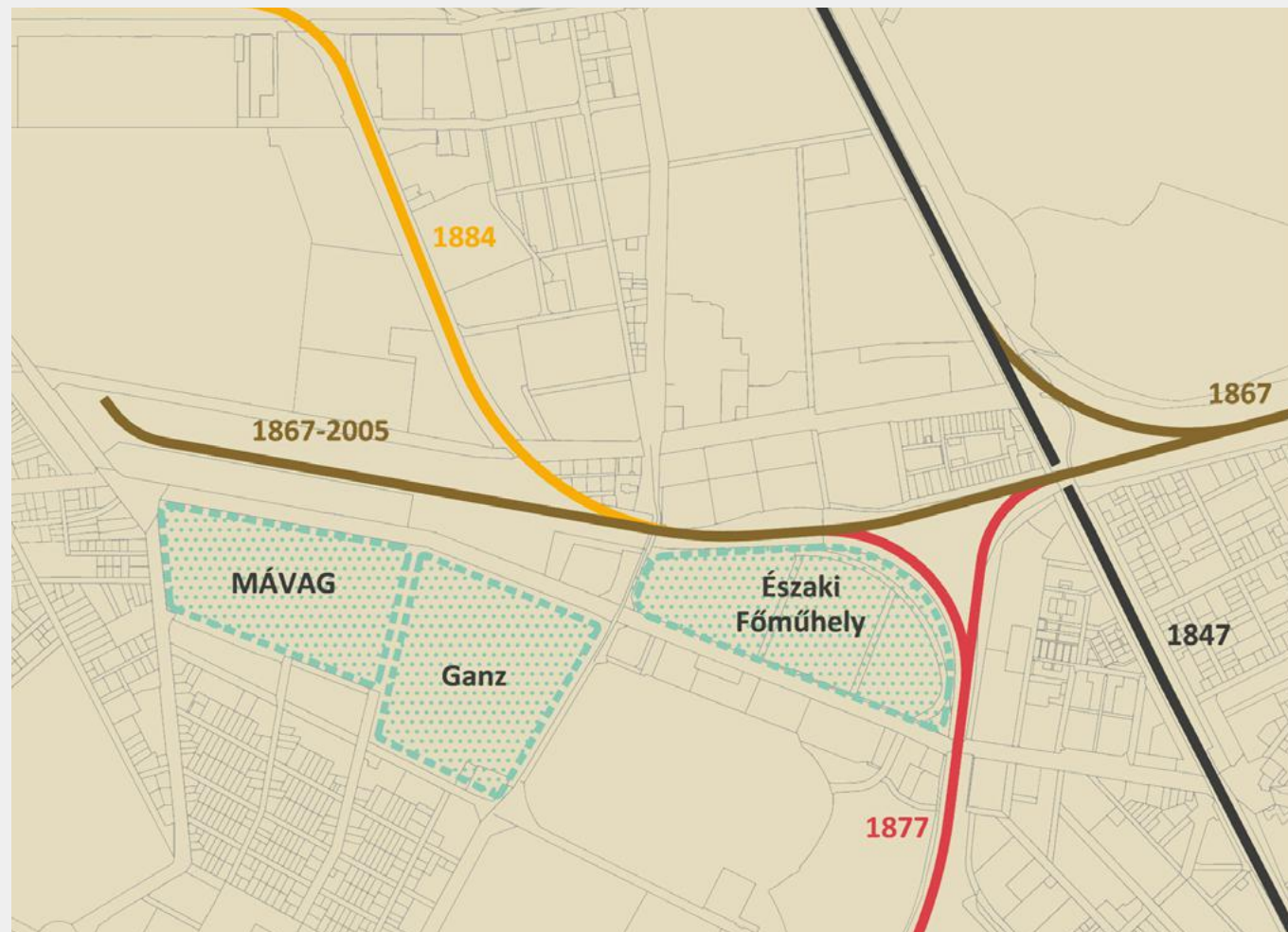
### A környező területet idővel behálózták a vasúti hálózatok vágányai.

By and by, the surrounding area was covered with the tracks of the railway networks.

A teljesség kedvéért meg kell említeni a városi vasutak hálózatait is: a Kőbányai úton mára a korai időktől lóvasút járt, míg a Salgótarjáni úton kiépült az Új köztemetőt kiszolgáló gőzvontatású helyi érdekű vasút. Mindkét vonal a mai villamoshálózatnak is része.

Az államvasutak gépgyára és főműhelye a későbbiekben szétvált, és önálló életet kezdett élni. A Főműhely magját a korábbi Magyar-Svájci Gépgyár gyártelepe adta. A korai faszervezetű színek 1873-ban leégtek, ezek helyére új öthajós szereldét építettek, mely a későbbi építkezések számára is mintaként szolgált. A kezdeti kialakítás - amelynél a Józsefvárosi pályaudvar felől érkező, a Kőbányai úttal párhuzamos vágány a rá merőleges tolópad-járásokkal szolgálta ki a javítócsarnokokat - meghatározva ezzel a telepstruktúrájának gerincét.

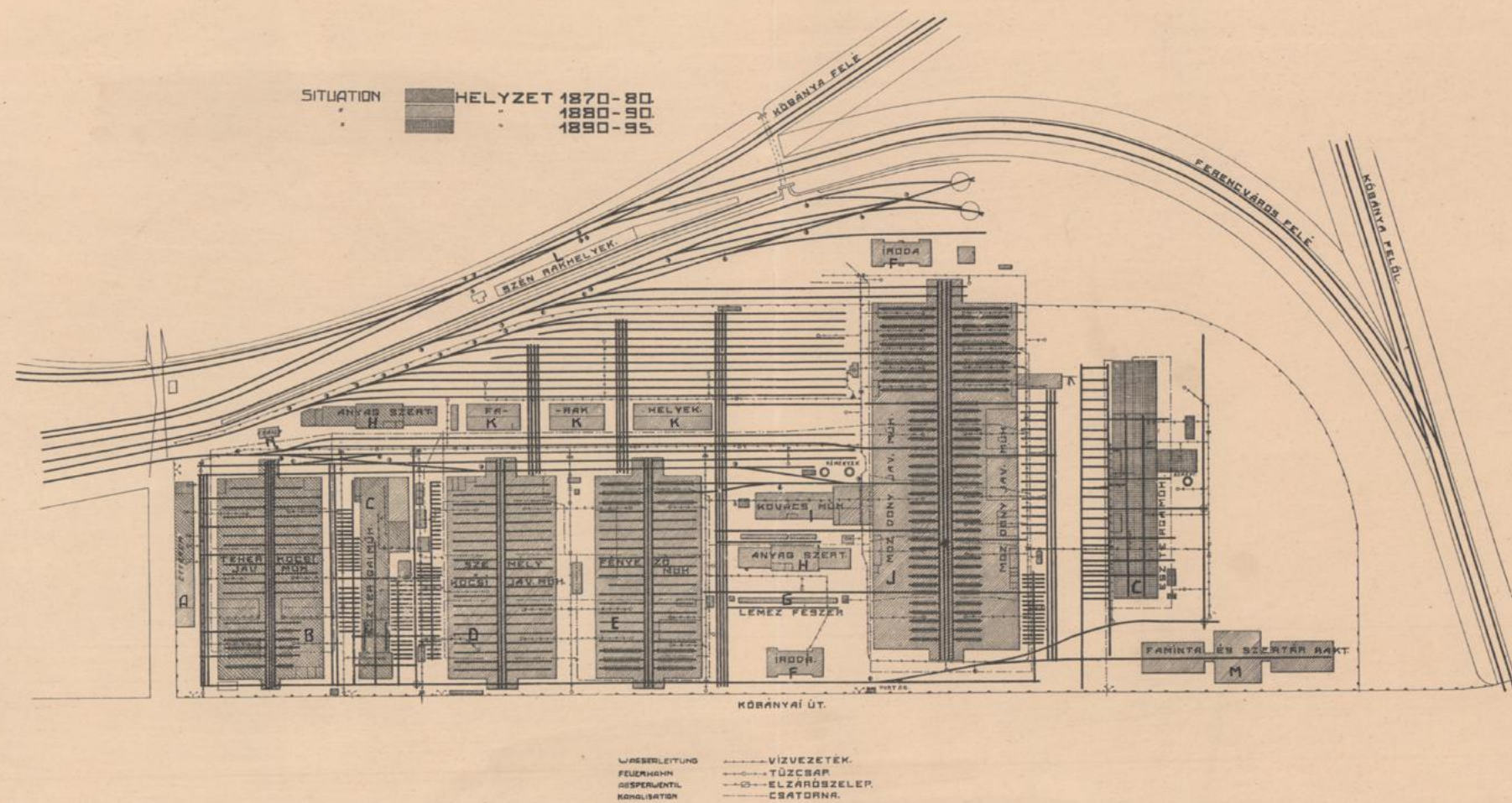
A MÁV hálózatának rohamos kiépülése mellett a járművek száma is szaporodott, megnőtt a javítási, karbantartási feladatok nagyságrendje, így az Északi Főműhely jelentős bővítésére került sor az 1883-86 közötti időszakban. Ekkor a korábbi öthajós szerelde mintájára két további csarnok épült és elkészült a telep leg-



1. ábra - A vasúthálózat kiépülése a Kőbányai út környékén (PALATIUM)

Figure 1 - Construction of the railway network in the vicinity of Kőbányai Street (PALATIUM)

AZ ÉSZAKI FŐMŰHELY HELYSZÍNRAJZA.  
NÖRDLICHE HAUPTWERKSTÄTTE BUDAPEST



BUDAPEST 1913.

- |               |              |
|---------------|--------------|
| WASSERLEITUNG | VÍZVEZETÉK   |
| FEUERLEITUNG  | TŰZCSAP      |
| RESERVOIR     | ELZÁRÓSZÉLEP |
| KANALISATION  | CSATORNA     |
- 
- |                           |                                   |
|---------------------------|-----------------------------------|
| A SPEISESAAL              | H MATERIAL MAGAZIN                |
| B GÜTERWAGEN REPARATUR    | I SCHMIEDE                        |
| C DREHEREI                | J LOKOMOTIV REPARATUR             |
| D PERSÖNENWAGEN REPARATUR | K HOLZ LAGERPLATZ                 |
| E LACKIEREREI             | L KOHLEN LAGERPLATZ               |
| F KANZLEI                 | M HOLZMODELL UND MATERIAL MAGAZIN |
| G PLATTEN SCHUPPEN        | N PFERDESTALL                     |

EIII OSZTÁLY.  
SEKTION EIII.

PHOTOLITH. KLÖSZ ÖY ÉS TIA BUDAPEST  
KÖZLEKEDÉSI MŰZEU  
MŰSZAKI RAJZTAR  
2001.24.3066/6

jelentősebb építménye, a mozdónyszerelde és fűtőház együttese, az ún. Eiffel-csarnok. Mind- ehhez hatalmas munkát kellett végezni a mély- fekvésű, talajvízes terület csapadékelvezetése, a terület csatornázása és vízellátása érdekében. Kellő számban készültek a működéshez szük- séges tárolóvágányok, tisztítóaknák, vízdaruk, fordítókorongok, szénrakodók és -tárolók. Figye- lemre méltó, hogy itt épült meg Magyarország egyik első, az üzemi munkásokat szolgáló mű- velődési központja, a Törekvés művelődési ház.

A két világháború között a Főműhely a keleti irányba a hegyeshalmi vonal ívéig terjeszkedett műhelyeivel és raktáraival. A nagy kocsifénye- ző műhely 1922-ben - talán gyűjtogatás miatt - leégett, ennek vágányai a későbbiekben sza- badtéri állásként működtek. A dízel-motorkocsik megjelenésével szükségessé vált egy motorkocsi javító műhely megépítése, ami a kocsijavító mű- hely mögött kapott helyet. 1932-ben elkészült a hegyeshalmi vonal villamosítása, így a Főmű- helyben be kellett rendezkedni a Kandó-rend- szerű villanymozdonyok javítására is. Villany- mozdony szereldeként az Eiffel-csarnok egy részét kezdték használni.

A II. világháború során a bombázások és Budapest ostroma jelentős károkat okozott a Főműhelyben. A műhelyek nagy része kiégett, használhatatlanná vált. Elpusztult a két kocsija- vító műhely és a motorkocsi műhely, azonban a legnagyobb csarnokot, az Eiffel-csarnokot hely-

2. ábra - Az Északi Főműhely 1913-as helyszínrajza (MMKM-VMRGY-2001.24.3066/6)

Figure 2 -The 1913 site plan of the Northern Main Workshop (MMKM-VMRGY-2001.24.3066/6)

re lehetett állítani. A feszített ütemű helyreállításnak köszönhetően igen gyorsan megindult a háborúban megsérült vasúti járművek javítása az üzemben. 1945. június 15-n már a 100. helyreállított gőzmozdony átadására kerülhetett sor.

A későbbi időszak legfontosabb fejlesztését az 1962-re elkészülő Dízelcsarnok jelentette, amely már a beköszönő dízelkorszak igényeinek megfelelően a MÁV legújabb vontatójárműveinek javítására is alkalmas volt. A csarnok technológiai funkcióit kiegészítette az ún. fejpület szociális létesítményeinek sora, mindenekelőtt

a nagyméretű öltöző-mosdó együttes, ami az üzem mindennapjaiba, a dolgozók munkakörülményeibe döntő változást hozott. A járműjavítóban 1963 végén készült el az utolsó gőzmozdony, ettől kezdve a dízel- és villamosmozdonyok javítása folyt az üzemben. Még számos kisebb-nagyobb műhelyépület készült el, így a dízel előkészítő műhely (1971)

és az üzem területének nyugati részén a fődarabjavító (forgóvázjavító) műhely (1970).

Az Északi Járműjavító 2009-ig működött. Ekkor azonban már megszűnt a Józsefvárosi pályaudvar, mint ahogy lényegében megszűnt a termelés a Ganz-MÁVAG gyáregységeiben is, a csarnokokat kereskedelmi raktárak foglalták el, a környék átalakulása megkezdődött. Ezt jelzi a Hungária - Könyves Kálmán körút korszerűsítése és nagyléptékű kiépülése, ami egyúttal a terület jövőbeni funkcióváltásának is záloga.

*Kőbányai Street served the repair halls with perpendicular transfer tables.*

*Besides the rapid construction of MÁV's network, the number of vehicles also grew, increasing the demand for repair and maintenance. Thus, the Northern Main Workshop had to be significantly extended between 1883 and 1886. Then, based on the former five-aisle assembly hall model, the plants' most substantial building was constructed, the joint site for the locomotive assembly hall and the engine house, the so-called Eiffel Hall. That required tremendous work with the precipitation drainage*

*of the low-situated ground's subsoil water, the canalisation and the area's water supply. As many storing sidings, maintenance holes, water-cranes, turntables, coal heavers and depots were developed as was necessary. Remarkably that was the place where Hungary's first cultural centre, the Törekvés (Endeavour) Community Centre, was constructed to entertain the plant workers.*

*Between the two World Wars, the Main Workshop extended to the east, up to the curve of the Hegyeshalom line with the construction of further workshops and warehouses. Unfortunately, the large carriage painter workshop burnt down in 1922 - probably due to arson - later, its tracks operated as outdoor bays. With the appearance of diesel motorcars, a motor car repair shop became necessary, which was built behind the carriage repair shop. The electrification of the Hegyeshalom line was performed by 1932; thus, the Main Workshop had to prepare for the repair of the Kandó-type electric locomotives. Part of the Eiffel Hall was used for that purpose.*

### **A későbbi időszak legfontosabb fejlesztését az 1962-re elkészülő Dízelcsarnok jelentette**

*Later, the most crucial development was the construction of the Diesel Hall by 1962*

*In World War II, bombings and the siege of Budapest caused extensive damages in the Main Workshop. A large part of the workshops burnt out and became inoperable. The two carriage-repair shops and the motor car repair shop were destroyed, but the largest Eiffel Hall could be restored. The repair of the railway rolling stock damaged during the war could start soon due to rapid restoration. On 15th June 1945, the workshop could hand over the 100th restored steam locomotive.*

*Later, the most crucial development was the construction of the Diesel Hall by 1962, which complied with the demand of the diesel-age, and was already appropriate for the repair of MÁV's newest haulier vehicles. The technological functions of the hall were supplemented by social facilities in the directorate building, primarily a large changing room-bathroom combo, which brought about fundamental changes into the everyday life of the plant and the working conditions of the employees. The last locomotive produced in the vehicle repair shop was completed at the end of 1963, and from that on, only the repair of diesel and electric locomotives was performed in the plant. Several other smaller or larger workshops were erected, thus a diesel spadework shop (in 1971) at the western side of the plant, the workshop for the repair of core components (bogies repair shop, in 1970).*

*The Northern Maintenance Depot operated till 2009. However, by that time, the Józsefváros railway station ceased to exist, as did the production in the Ganz-MÁVAG factory; the halls were used for warehouse purposes, and the area started to transform. That is indicated by the large-scale development of the Hungária - Könyves Kálmán ring road, which is the guarantee of the area's functional shift in the future.*

## **A KEZDETEK**

Halácsy Sándor térképe történetet mesél, hiszen a lapokon nem csak egyetlen időpont állapotát találjuk meg, hanem a későbbi bejegyzések az újabb vagy csak tervezett fejlesztéseket is mutatják.

A térkép közepén láthatók a „Magyar helvét gőzkocsi gyár” sárgával jelölt épületei: a bal oldali a kávéház épület, ennek alapjain épült később a Törekvés művelődési ház. Jól kivehető a négy faszerkezetű kocsijavító műhely és a jobb oldalon egy hosszanti műhelyépület. Ugyancsak látható az egykori telekre épített „Magyar kir. honvéd laktanya” és attól balra három kisebb ház: ezek az épületek ma is állnak, igaz, jelentősen átalakítva, leromlott állapotban.

Az eredeti feliratokra más típusú írással rákerültek az új nevek: megjelenik már a „Magyar kir. államvasutak főműhelye” felirat, de látható, hogy „A m. északi vasút” pályaudvara helyett a „Magy. kir. államvasutak Józsefváros” pályaudvara az érvényes bejegyzés. Ugyancsak látható a Kőbányai út túloldalán az „Első magyar gőzkocsi gyár” helyett a „Ganz féle részvénytársaság gépgyára” felirat.

Megfigyelhető, hogy az eredeti térkép csak a Pest-Losonczy vaspályát mutatta, de a később épült vonalakat, az Összekötő vaspályát és a Keleti pályaudvar felé forduló vágányokat is pontosan, színszálanként rávezették a lapokra. Jól látható az a csapadékelvezető árok rendszer, amely a kőbányai szőlődombok felől érkező vizet összegyűjtötte és azokat észak felé elszállítva a Városligeti tavat táplálta.

Miközben több tervezett körút képe is kirajzolódik a területen, ma már tudjuk, hogy a Hungária - Könyves Kálmán körút épült ki a korábbi keskeny marhahajtó út helyett megfe-



## THE BEGINNINGS

Sándor Halácsy's map relates a story. We do not only see a static situation of a specific point of time on its sheets: the later entries indicate the newer and even planned developments.

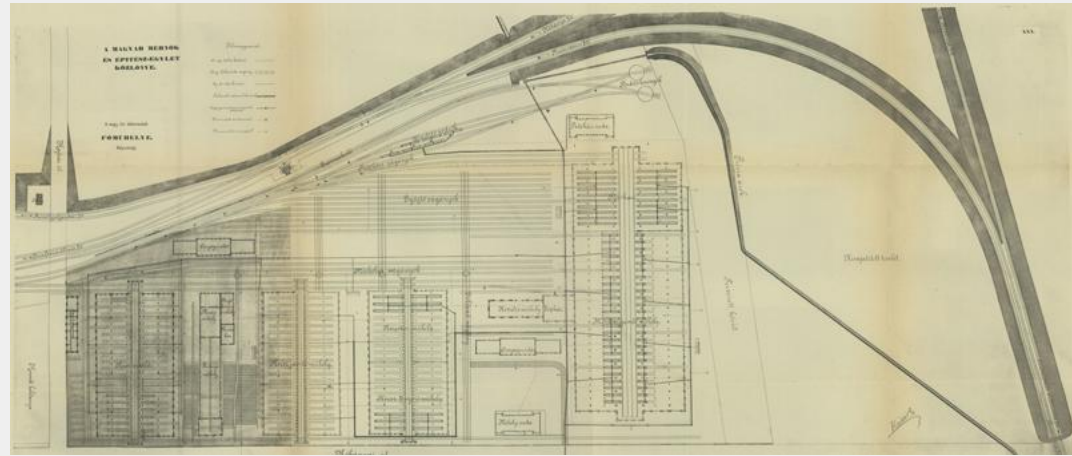
The buildings marked yellow in the centre of the map are the edifices of the 'Hungarian-Helvetian Steam Railway Carriage Factory': the one on the left is the canteen, on the base of which the 'Törékvész' cultural centre was later erected. The four wooden-structure carriage repair shops and a long building on the right are also discernible. The 'Hungarian Royal garrison' can also be discovered as are three smaller buildings to its left: those buildings are still there, although considerably rebuilt and in a run-down state.

The original legends were overwritten, and the new names appeared with different fonts: there is the workshop of Hungarian Royal State Railways, and it can be seen that instead of 'the railway station of Northern Railways' the 'Józsefváros Railway Station of Hungarian Royal State Railways' is the valid legend. Likewise, the legend indicating the 'First Hungarian Steam Carriage Factory' was replaced by 'The Machine Factory of Ganz and Co.'



3. ábra - A Kőbányai út környéke Budapest egyesítésének idején. (Halácsy Sándor 1867-71-es térképe a későbbi változások és tervezetek átjegyzésével, HU BFL XV 16b 221 018 193-194-201-202 szelvények)

Figure 3 – The surroundings of A Kőbányai Street when Budapest was unified. (1867-71 map by Sándor Halácsy with the entries of later changes and plans HU BFL XV 16b 221 018 193-194-201-202 segments)



4. ábra (Borosjenői Kádár Gusztáv:  
A m. kir. államvasutak főműhelye,  
Magyar Mérnök és Építész Egylet  
Közlönye, 1886, XXX. tábla.)

Figure 4 (Gusztáv Borosjenői Kádár:  
The main workshop of the Hungarian Royal State  
Railways, Bulletin of the Hungarian Engineers' and  
Architects' Society, 1886, XXX. table.)

lelően megszélesítve, a töltésen kialakított út helyett aluljáróban.

Végül jól látszik, hogy a térképre rárajzolták a Főműhely három fő csarnokát, az Eiffel-csarnokot és a fontosabb épületeket - amelyek többsége csak az 1883-86-os nagy építkezés alkalmával készül el.

## AZ 1883-86-OS NAGY ÉPÍTKEZÉS ÉS AZ EIFFEL-CSARNOK

Az egykori mérnöki közlöny pompás melléklete szinte minden apró részletet megmutat, amit a hatalmas építkezés műszaki megoldásairól tudhatunk. Jól látható a vágányhálózat, amely szabályos elrendezéssel szolgálja ki a csarnokokban kialakított tolópadjárásokat. Az épületek alaprajzán szinte minden falpillért és nyílást, belső tartópillért fel lehet ismerni. Láthatjuk, hogy a két új öthajós kis csarnok pontosan követi az 1873-ban megépült első csarnok kialakítását. Ezek a kocsijavítóműhelyek, a kocsifényező. Méretük kb. 66 x 128 m, a csarnokok

You can observe that the original map shows only the rails of Pest-Losonc, but the later constructed lines, the Linking track and the rails turning towards Keleti railway station were also accurately entered onto the map's sheets. Furthermore, the precipitation-draining ditch system that collected the water coming from Kőbánya grapes hills, and transferring them to the north fed the lake of the City Park, is also indicated in the map.

While the picture of several planned ring roads is also outlined in the area, we know today that it was Hungária - Könyves Kálmán ring road appropriately widened and running in the underpass, not on the embankment, that was the final decision instead of the former narrow cattle-driver.

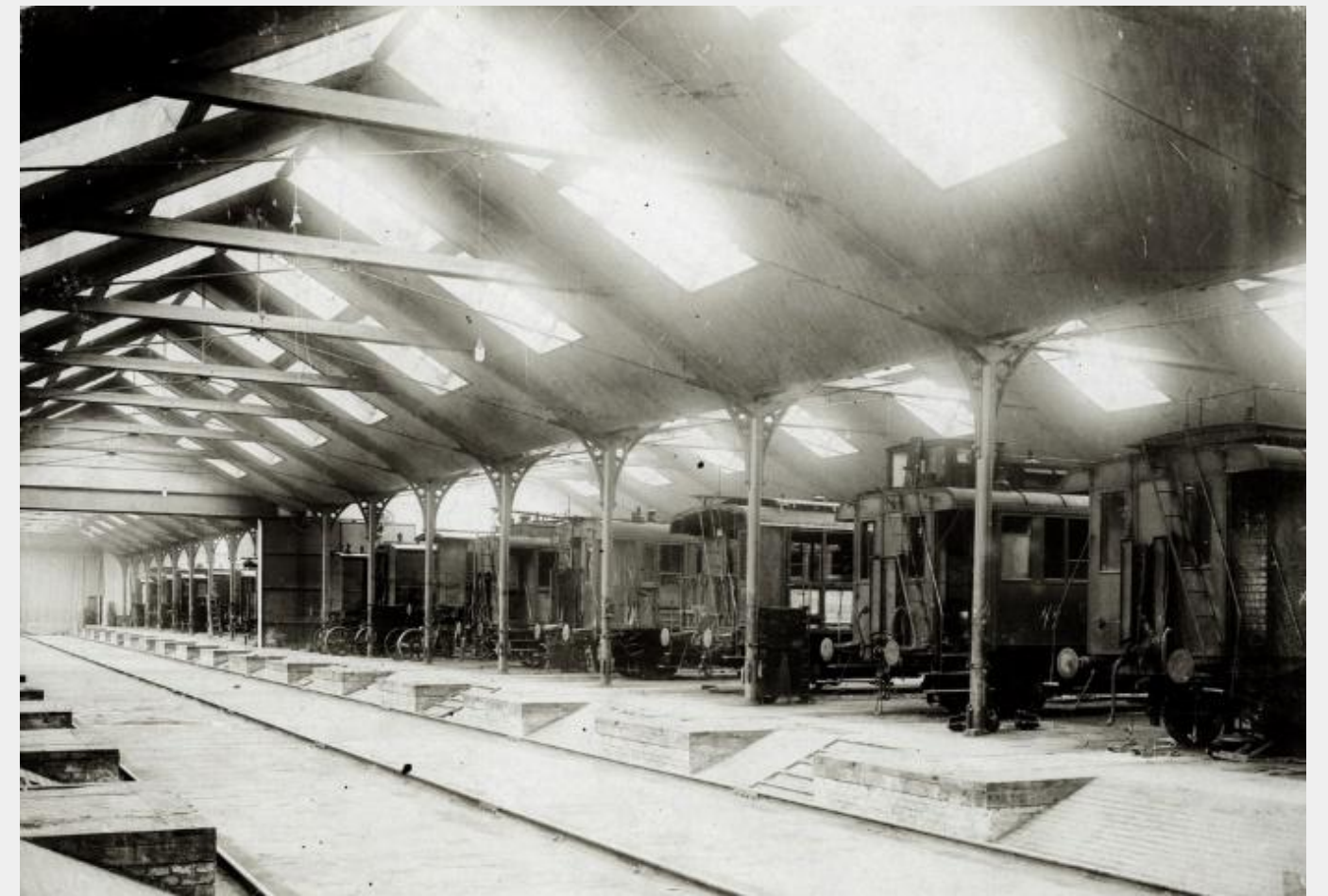
Finally, it can be well seen that the three main halls of the Main Workshop, the Eiffel Hall, and the buildings of higher importance were also drawn on the map - most of them were completed only after the overall construction between 1883 and 86.

## THE OVERALL CONSTRUCTION BETWEEN 1883 AND 86 AND THE EIFFEL HALL

The appendix of the historical engineers' bulletin shows almost every detail known about the technological solutions. The rail network that serves the transfer table lanes with its regular arrangement can be well seen. All the wall pillars, openings and supporting columns on the floor plan can be well-identified. We can see that the two new five-aisle small halls precisely follow the structure of the first hall constructed in 1873. Those carriage repair shops are the car painter shops. Their size is 66 x 128 metres, the span of the halls is approximately 13 metres. We can see that the so-called Eiffel Hall consists of two different parts: its engine house part is separated from the locomotive re-

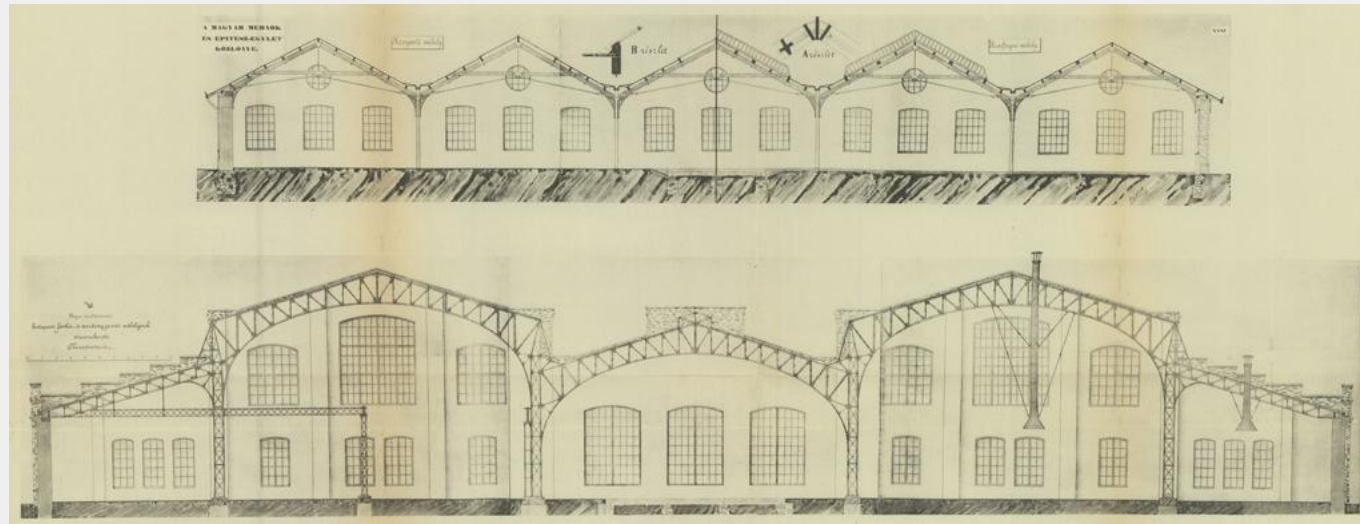
fesztávolsága kb. 13 m. Megfigyelhetjük, hogy az ún. Eiffel-csarnok két különféle részből áll: a nagy mozdónyszerelő műhelytől elkülönül a fűtőházi rész. A csarnok mérete kb. 96 x 220 m, a közbelső hajók fesztávolsága kb. 23 m, míg a szélsőké kb. 13 m. A feliratoknak köszönhetően pontosan azonosítani tudjuk az irodákat, az anyagraktárakat, a műhelyeket és a nagy műhelyhez kapcsolódó gépházat és kovácsműhelyt.

Jól kivehetők a telep üzemi berendezései, a 400 m hosszú szénrakodó fal, a tisztítóaknák sora, a két fordítókorong. Nehezebbé kivehető, de a helyszínrajz ábrázolja a vízvezetékeket és azokat a csatornákat, amelyek a terület víztenítését szolgálják. A terület keleti oldalán, a kisajátított területen feltűnően jelenik meg a Piócza-árok, amely a teljes árokrendszer kivál-



5. ábra - A kocsiszerelő műhely (MMKM)

Figure 5 - The carriage repair workshop (MMKM)



6. ábra - A kisebb öthajós csarnokok és az Eiffel csarnok metszete (Borosjenői Kádár Gusztáv: A m. kir. államvasutak főműhelye, Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1886, XXXI. tábla.)

Figure 6 – The sectional view of the smaller five-aisle halls and the Eiffel Hall (Gusztáv Borosjenői Kádár: The main workshop of the Hungarian Royal State Railways, Bulletin of the Hungarian Engineers' and Architects' Society, 1886, XXXI. table.)

tásra épült meg. Az ábrán még a „Tervezett körút” telke adja a beépítés határát - ám a főműhely később mégis igénybe tudta venni bővüléséhez ezeket a részeket.

Az Eiffel-csarnok elnevezése félrevezetően arra utal, hogy a korábbi feltételezések szerint a csarnok terveit Eiffel irodája tervezte. Ebből annyi igaz, hogy a tervező, Feketeházy János, korábban dolgozott az irodában. Feketeházy az acélszerkezetek tervezésének kimagasló szakértője volt, hidak, csarnokok sora dicséri tudását. A Főműhely csarnoka ipari építészetünk egyik legszebb példája, téglá homlokzata is figyelemre méltó.

Az öthajós csarnok Kőbányai úti oldala a mozdonyjavító műhelynek adott helyet, míg a hátsó szakasz a fűtőháznak. Az ábra bal oldala mutatja a műhely, jobb oldala a fűtőház metszetét. Míg a műhely jellegzetes eleme a két darusín, a fűtőházat a kéménykürtőkről lehet felismerni. A középső hajó a tolópad tere: a tolópadok hajói minden csarnokban kissé túllógtak az épület fő tömegén, védett csatlakozást biztosítva így a telep vágányhálózatához.

pair part. The hall size is approximately 96 x 220 metres; the span of the inner aisles is around 23 metres, while that of the outer aisles is 13 metres. Owing to the legends, we can precisely identify the offices, material stores, workshops, plant room, and blacksmith's workshop connected to them.

The plant's equipment is well visible: the 40-metres-long coal heaver wall, the line of cleaning pits and the two turntables. It is less discernible, but the site plan depicts the water pipes and the channels dewatering the area. The Leech-ditch, which was constructed to replace the whole ditch system, is outstanding on the eastern side of the area, on the expropriated territory. The building site of the planned ring road provides the boundary of building-up in the Figure - but the main workshop could still utilise those territories for its extension.

The name of the Eiffel Hall is misleading in referring to the earlier suppositions that Eiffel's designing office designed the Hall. The truth content of that is that its designer, János Feketeházy, earlier had worked at the Eiffel office. Feketeházy was an outstanding expert in designing steel structures. A series of bridges and halls credited his expertise.

The hall of the main workshop is one of the most beautiful examples of our industrial architecture, and its brick façade is remarkable.

The Kőbánya Street side of the five-aisle hall housed the locomotive repair shop, and the engine house was situated in the back section. The left side of the Figure shows the sectional view of the workshop, and the right side depicts that of the engine house. Marked elements of the workshop are the crane tracks, and the engine house can be recognised by its chimneys. The middle aisle is the transfer table area: the aisles of the transfer tables overreached the main bulk of the building, thus ensuring a protected connection to the rail network of the plant. The higher assembly halls received light from their lateral face; the central hall got natural light from the windows created on its ridge.

The building is a scheduled monument; through its overall reconstruction, a workshop and a theatre for the Hungarian State Opera was completed in 2020.

A magasabb szerelőcsarnokok az oldalfelületükön, a középső csarnok a gerincen létesített bevilágítókon keresztül kapnak természetes megvilágítást.

Az épület műemléki védettség alatt áll, 2020-ban jelentős átalakítás révén elkészült a Magyar Állami Operaház műhelyháza és új játszóhelye.

7. ábra - Az Eiffel csarnok 1965-ben az új mennyezeti sugárzó fűtés kiépítésének idején. A csarnokban éppen két V40 és egy V55 típusú mozdonyt javítanak, a mozdonyok körül nagyméretű elektromos berendezéseik alkatrészei láthatók. (MÁV Levéltár, 518a)

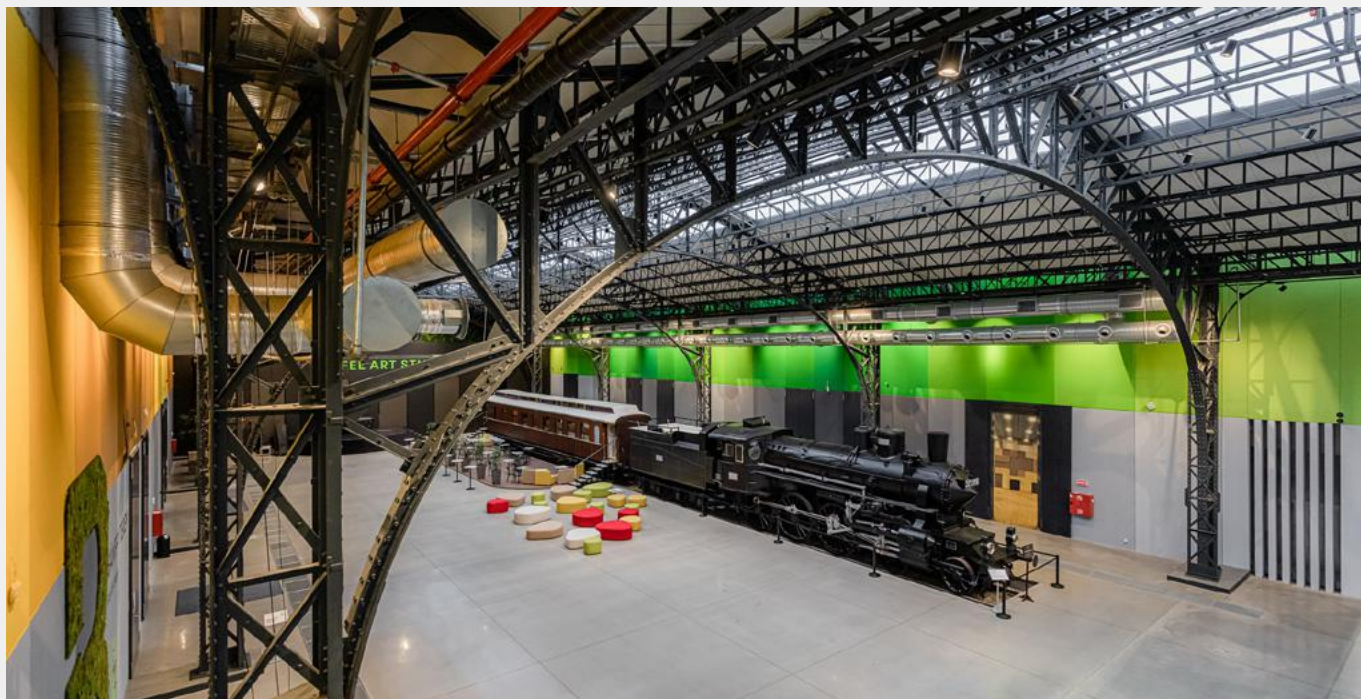
Figure 7 – The Eiffel Hall in 1965, at the time of the new ceiling radiation heating construction. Two V40 engines and one V55-type locomotive are being repaired in the hall; spare parts of their large-size electric equipment can be seen around the locomotives. (MÁV Archives, 518a)





8. ábra - Az Eiffel csarnok javítás alatt álló villanymozdonyokkal 1976 körül. Az emelőn a V42 524-es Ward-Leonard rendszerű mozdony. (MMKM)

Figure 8 – The Eiffel Hall with electric locomotives under repair around 1976. A V42 524-es Ward-Leonard-system locomotive is on the jack. (MMKM)



9. ábra A felújított Eiffel csarnok, A Magyar Állami Operaház Eiffel Műhelyháza / Eiffel Art Studios / Fotó: Nagy Attila

Figure 9 The reconstructed Eiffel Hall, Hungarian State Opera / Eiffel Art Studios / Photo: Nagy Attila



10. ábra Törekvés Művelődési Ház

Figure 10 Törekvés Cultural Center

## TÖREKVÉS (ENDEAVOUR) CULTURAL CENTRE

The Törekvés (Endeavour) choir and self-education society was established in 1888. Initially, it operated in the canteen of the main workshop and the restaurant of the nearby housing estate. A canteen occupied the site of the present-day building, and the cultural centre was created by constructing the existing building further. It received its today shape by 1913. Its outward appearance is similar to other products of railway architecture. The choir and music hall and the library were on the ground floor. The dance hall and the theatre occupied the upstairs rooms of the main wing, and the side wing housed the large staircases and cloakrooms.

An overall reconstruction of the building was performed in the 1970s and 80s when a new second floor was created with the division of the upper level. Unfortunately, the building lost much of its patina and character with that reconstruction. The development of the Könyves Kálmán ring road and the broadening of the underpass took place in the 1990s.

## A TÖREKVÉS MŰVELŐDÉSI HÁZ

A Törekvés dal- és önképzőegylet 1888-ban jött létre. Kezdetben a Főműhely kápterijében és a közeli lakótelep vendéglőjében működött. A mai épület helyén már a kezdeti időszakban is kápterij állt, a művelődési ház voltaképpen ennek az épületnek a tovább építésével jött létre. Mai formáját 1913-ra kapta meg. Megjelenése a vasúti építészet alkotásaihoz hasonló. A földszinten kapott helyet az ének- és zeneterem valamint a könyvtár. A fő traktus emeleti termeit a táncterem és a színházterem foglalja el, a melléktraktus elsősorban a nagyméretű feljáró lépcsőknek és a ruhatáraknak ad helyet.

Az épület átfogó felújítására került sor az 1970-80-as években, amikor a felső szint megosztásával új II. emeleti szint jött létre. Sajnálatos módon ekkor az épület sokat veszített eredeti patinájából, karakteréből. A Könyves Kálmán körút kiépítésére és a vasúti aluljáró megszelécsítésére az 1990-es évek során került sor.

## A II. VILÁGHÁBORÚ PUSZTÍTÁSA

A II. világháború során az üzem már 1944. szeptember 17-n légitámadást kapott, jelentősebb pusztításra azonban az 1945 januári harcok során került sor. Elpusztult a motorszín és a két kocsijavító műhely, aknatalálatot kapott a mozdonyjavító csarnok. A termelés megkezdése érdekében az épületek helyreállítása mellett, ideiglenes műhelyek kialakítására került sor.



11. ábra Nagygyűlés az Északi Járműjavítóban 1945 nyarán

## DEVASTATION BY WORLD WAR II

*During World War II, the plant suffered an airstrike on 17th September 1944 but had much more extensive damage during the heavy fights in January 1945. The motor depot and two carriage repair workshops were destroyed, a mortar bomb hit the locomotive repair hall. Besides restoring the buildings, a temporary workshop had to be created to restart production.*

*Figure 11 Workers' assembly at the Northern Maintenance Depot, summer 1945*

## THE COLD-WAR BUNKER

*Although air raid shelters were already constructed on the plant site with the preparations for World War II, those were only small structures. However, in the cold war period, bunkers were created against bomb, gas, and nuclear attacks in several plants and objects of strategic importance. 30 to 40 such structures – cubes of reinforced concrete with 2.5 metres thick walls – were created at different points of Budapest. The cylindrical structure built on the site of the Northern Maintenance Depot around 1960 is a unique one – that justifies its being listed as a historical monument. It has been intact since its construction, and its furnishing remained stay; it was damaged only by weather and subsoil water.*

*It is a three-level building with sluice gates, and the inner doors are pressure-resistant steel structures. There are common rooms and bathrooms accommodating 54 people on each level. On the first level, the technical rescue unit, on the second floor, the management, the medical subunit, and the doctor on duty, while law enforcement and the medical corps were accommodated on the third floor.*

12. ábra Hidegháborús bunker

*Figure 12 Cold War Bunker*

## A HIDEGHÁBORÚS BUNKER

Bár már a II. világháborúra készülődve is épültek légmentes óvóhelyek az üzem területén, ezek csupán kisebb szerkezetek voltak. A hidegháborús időszakban azonban számos üzem és más stratégiai fontosságú objektum területén BGA besorolású (bomba-, gáz- és atomtámadás ellen) bunkerek épültek. Budapest különböző pontjain 30-40 ilyen szerkezet készült, ezek többnyire 2.5 m falvastagságú vasbeton kockák. Az Északi Járműjavító területén álló 1960 körül épített hengeres szerkezet egyedülálló - ez is indokolja országos műemléki védettségét. Építése óta lényegében érintetlen, berendezése is megmaradt, csupán az időjárás és a talajvíz rongálta meg.

Az épület három szintes, bejáratai zsilipeltek, a belső ajtók is nyomásálló acélszerkezetek. Az egyes szinteken 54 fő részére szolgáló tartózkodóterek és mosdók találhatóak. Az I. szinten a műszaki mentő egység, a II. szinten a vezetési pont, az egészségügyi alegység és az ügyeletes orvos, a III. szinten a tűzvédelmi, a vegyvédelmi, a rendfenntartó és az egészségügyi alegység kapott elhelyezést.



13. ábra - Az Igazgatósági épület a Kőbányai  
út felől a jellegzetes „parittyapillérekkel”, a  
tanácsterem nyitott lóggiájával. (MAVTI\_  
ARCHIV\_X20251547\_02)

*Figure 13 - The Directorate building as seen from  
Kőbányai Street with its characteristic 'sling pillars' and  
the open loggia of the board room. (MAVTI\_ARCHIV\_  
X20251547\_02)*



## A DÍZELCSARNOK ÉS AZ IGAZGATÓSÁGI ÉPÜLET

Az 1886-os építkezések után a Dízelcsarnoknak és a hozzá kapcsolódó Igazgatósági épületnek a létrehozása mondható a Főműhely legnagyobb fejlesztésének. A tervek 1957-58 során készültek el a MÁV Vasúttervező Üzemi Vállalatnál, az építkezés 1962-re fejeződött be. Az épületet a Vasutasnap alkalmával, július 9-én adták át.

A Dízelcsarnok létrehozását a MÁV dízelesítési programja indokolta: az új vontatójárművek új üzemeltetési és javítási technológiát igényeltek. Bár a műhely tervezése idején még viszonylag kevés dízel járműve volt az Államvasutaknak, az előrelátó fejlesztésnek köszönhetően az 1960-as évekre, amikor a nagyobb sorozatok beszerzésére sor került, már működött a korszerű műhely. A fejpület az irodáknak és a szociális helyiségeknek adott helyet.

A tervek több változatban készültek el. Az 1957-es terv még a korábbi szocialista-realista építészeti gondolkodást tükrözi, fegyelmezett, szimmetrikus tömegképzéssel. Az 1958-as terv viszont ettől jelentősen eltér, frissebb. A modernista formavilágból vett elemeket mutat, aszimmetrikus kompozícióval, a jellegzetes V-alakú ún. parittyapillérekkel. A két tervváltozat elkészítése között az építész csapat - Gundel István és Rochlitz Tibor - kiegészült a fiatal Kővári Györggyel, aki a későbbiekben is a MÁV legelőremutatóbb vasúti épületeit tervezte.

Az új műhelyépület és az ún. fejpület mind a tervezőket, mind a kivitelezőket komoly kihívások elé állította. Bár a rendelkezésre álló terület hatalmasnak tűnik, a tervezett funkcióknak be kellett férniük a Kőbányai úti telekhatár és a hátsó oldali vágánylíra közé,

## THE DIESEL HALL AND THE DIRECTORATE BUILDING

The most extensive development at the Main Workshop following the 1886 constructions was the creation of the Diesel Hall and the accompanying Directorate building. The designs were prepared at the Railway Designing Company of MÁV in 1957-58, and construction was completed by 1962. The building was inaugurated on 9th June on Railwaymen's Day.

The dieselising program of MÁV justified the construction of the Diesel Hall: the new traction vehicles required new operation and repair technology. Although when the building was designed, the State Railways had only a few diesel vehicles, when a more extensive series of diesel vehicles were purchased, the cutting-edge workshop was in full operation due to the far-seeing development. The Directorate building housed the offices and welfare rooms.

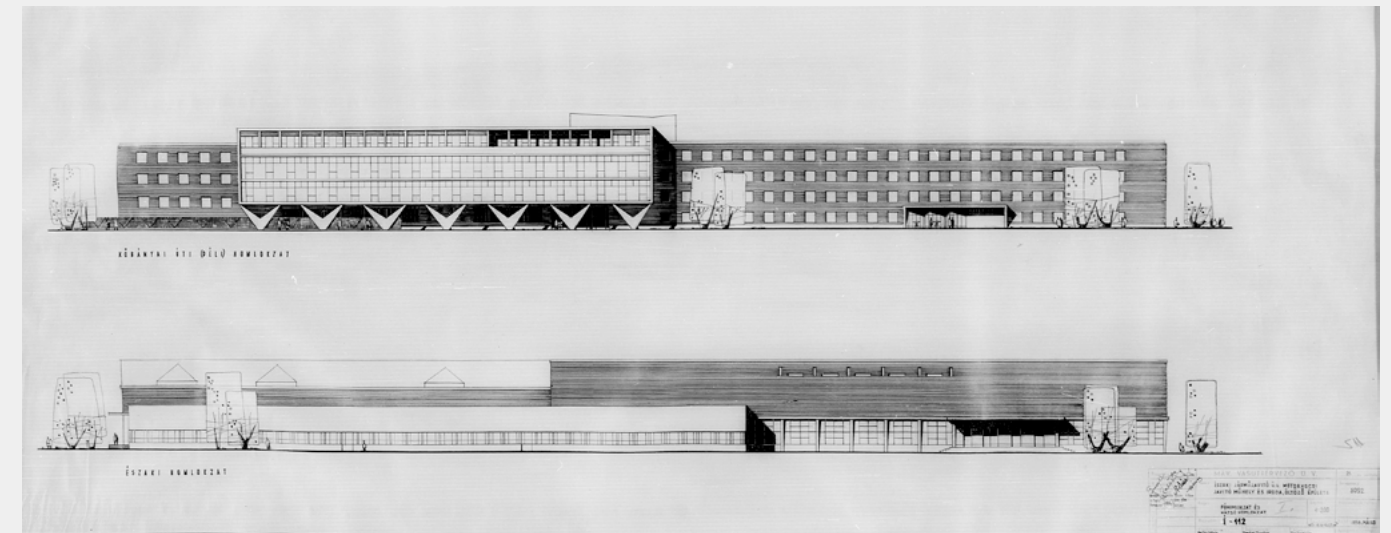
There were several variations of design. The 1957 design reflects the earlier Socialist-Realism architectural ideas, with discipline and symmetry in its structure. The 1958 plan, however, is significantly different, as it is much fresher. It shows elements taken over from modernist forms and patterns with its asymmetric composition and characteristic V-shape sling pillars. During the period that elapsed between the preparation of the two designs, the architectural team - István Gundel and Tibor Rochlitz - was completed by the young György Kővári, who later was the designer of the most progressive railway buildings of MÁV.

The new workshop building and the Directorate building meant a great challenge for both the architects and the contractors. Although the area available seems vast, they had to fit the planned functions into the space between the property line



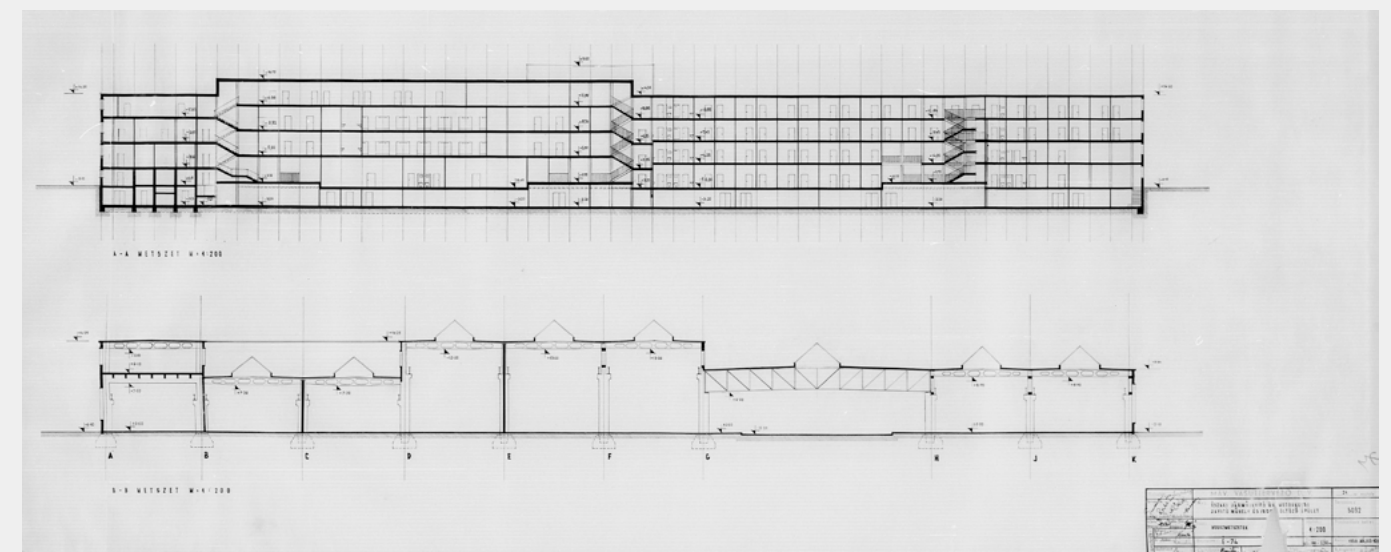
14. ábra - A szigorúbb, szimmetrikus, szocialista-realista stílusú homlokzat terve 1957. novemberéből (MÁV Vasúttervező Vállalat Levéltár, 1957)

Figure 14 - The design of the stricter, symmetric socialist-realist style façade from November 1957 (MÁV Railway Design Company Archives, 1957)



15. ábra - Az oldottabb, aszimmetrikus, modern főhomlokzata és a Dízelcsarnok hátsó homlokzata 1958 májusából (MÁV Vasúttervező Vállalat Levéltár, 1958)

Figure 15 - The more casual, modern asymmetric façade and the back façade of the Diesel Hall from May 1958 (MÁV Railway Design Company Archives, 1958)



16. ábra - Az igazgatósági épület hosszmetSZete a félszinteltolós középréSSzel, a Dízelcsarnok hajóinak keresztmetSZete az eltérő magasságú terekkel, a tolópadjárás acél rácsostartó tetejével (MÁV Vasúttervező Vállalat Levéltár, 1958)

Figure 16 - The longitudinal section of the Directorate building with the split-level central part, the cross-section of the Diesel Hall's aisles with the spaces of different height and the steel latticed gilder top of the transfer table lanes. (MÁV Railway Design Company Archives, 1958)

aminek eredményeképpen az előre ugró épületrész parittyapillérei közvetlenül a kerítésre támaszkodnak.

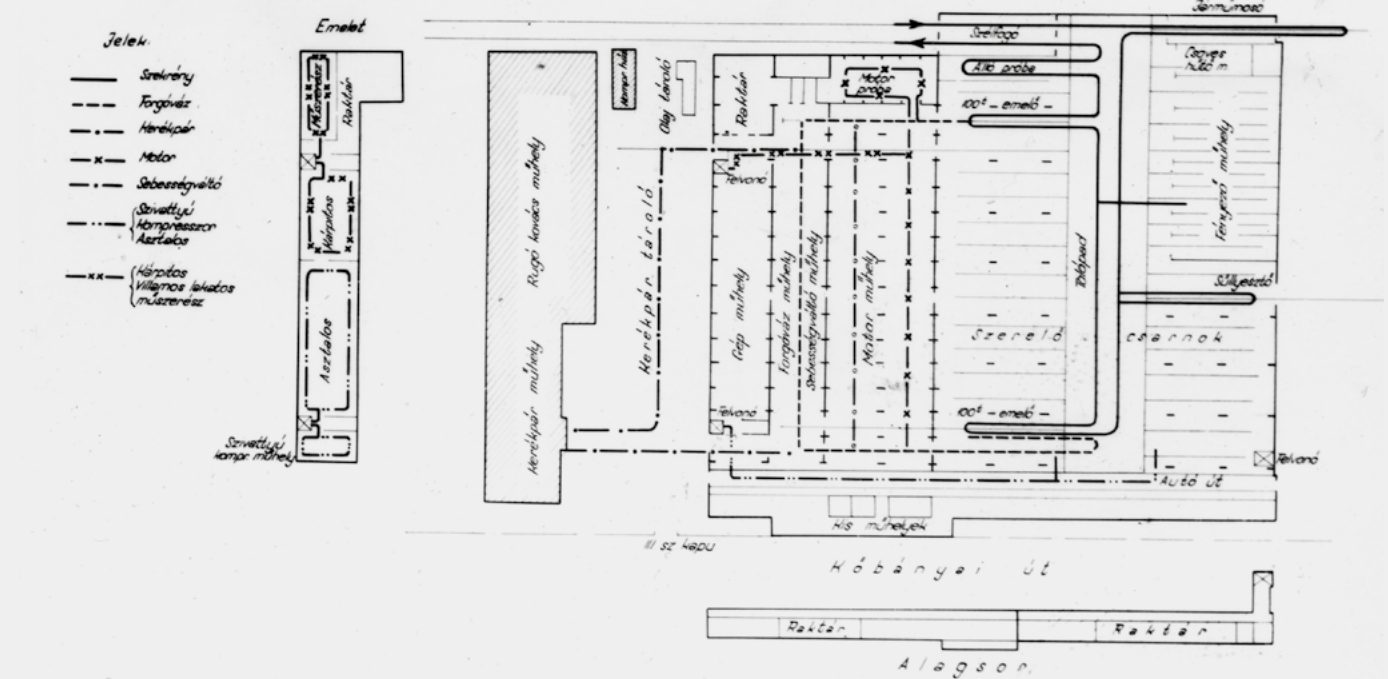
A Dízelcsarnok 9 hajós, 160 m széles és kb. 116 m mély csarnokszerkezetét a Kőbányai út felől teljes hosszában lezárja az Igazgatósági épület. Az együttes belső közlekedőrendszerének gerincét a tolópadjárás és a fejpület földszintjén futó belső utca adja, de emellett a tervezési program karbantartási és felújítási feladatoknak megfelelő pontos funkciósmára épült. A mozdonyok a tolópad segítségével a járműmosó érintésével jutottak be a szerelőállásokba, ahol egyfelől a főgépcsoportokat lehetett daruval kiemelni, másfelől a forgóvázakat lehetett elhúzni a gépek alól. A csarnok hajói itt a legmagasabbak, hogy a hídaru a mozdony-szekrény fölé tudja emelni a dízelmotorokat is. Az egyes elemek ettől kezdve külön utakat járhattak be a csarnokon belül és a szomszédos előkészítő műhelyben. A csarnokon belül külön helye volt a motorszerelő műhelynek amelyből a felújított gépek a motorpróbatereembe kerültek. A forgóváz és a sebességváltóműhely másik hajót foglalt el, a szerszámgépműhely az asztalos és kárpitosműhelyek az emeletes szélső hajóban kaptak helyet. A járműszekrények a fényező műhelyeket is megjárták, mielőtt újból összeszerelték volna őket.

A Dízelcsarnok ezeknek a funkcióknak megfelelően 15.30 m fesztávolságú, különböző magasságú daruzott hajókból áll. A csarnokváz általában egy közeli helyszínen előregyártott egyedi vasbeton vázszerkezettel készült, jellegzetes lyukasztású gerendákkal, a szükséges helyeken nagyméretű kiváltókkal. Az emeletes csarnokrész monolit vasbeton szerkezetű. Különleges megoldással, szegecselt acél rácsostartókkal készült a tolópadjárás 35 m fesztávolságú lefedése. Az egyes hajók gerincén üvegezett

at Kőbányai Street and the gauntlet tracks on the backside, resulting in the sling pillars of the building's protruding part leaning directly on the fence.

The Directorate building completely separates the whole length of the 9-aisle, 160-metres-wide and 116-metres-deep structure of the Diesel Hall from Kőbányai Street. The inner lane and the lane connected to the transfer table running on the ground floor of the Directorate building provides the intercommunication system backbone of the building complex; besides, the design was entirely based on the functions required by maintenance and renovation work. The locomotives could get to the repair bays on the transfer tables via the vehicle washing. In the bays, the main parts could be lifted out by a crane on the one hand, and the bogies could be drawn away from under the machines, on the other hand. The aisles of the hall were the highest at that point so that the gantry could raise even the diesel engines over the bodywork. The different parts could go on their own separate routes within the hall and the adjoining preparation workshop. The motor repair workshop had its particular place within the hall, from where the restored machines could get into the motor test room. The bogie and the gear workshop was in a different aisle; the machine tool shop, the woodwork shop and the upholstery were housed in the two-storey outer aisle. The bodywork went into the polisher's shop before final reassembly.

The Diesel Hall consists of 15.30 metres-spanned bridge-craned aisles of different heights conforming to the various functions. The hall's framework was made with a reinforced concrete structure prefabricated nearby. It had characteristic hole-punched beams and large trimming joists where necessary. The two-storey part of the hall has a monolith reinforced concrete structure. The 35-metres-span cover of the transfer table lane was produced with a specific method, using riveted steel-truss-girders.



17. ábra - A Dízelcsarnok funkciósmája, tervezési programja (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, 238-1)

Figure 17 - The function-scheme, and design program of the Diesel Hall (MÁV Railway Design Company Archives, 238-1)

Glassed skylights run along the ridge of the aisles. The heating of the hall - radiant heating was then a novelty - and shading in the summer meant challenges. The polishing workshops were equipped with HHVAC, and the motor test room had its own chimneys. The uniform outer appearance of the hall beside the generally applied brick tiling is ensured by a perforated wingwall holding together the aisles of different heights. The construction-technology innovations considered new at the age made it possible to finish construction in 39 months.

The extended mass of the Directorate building was completed in a split-level system with a peculiar placement of the staircases. Besides the offices of the Directorate, the building primarily housed the welfare facilities for the employees. There were

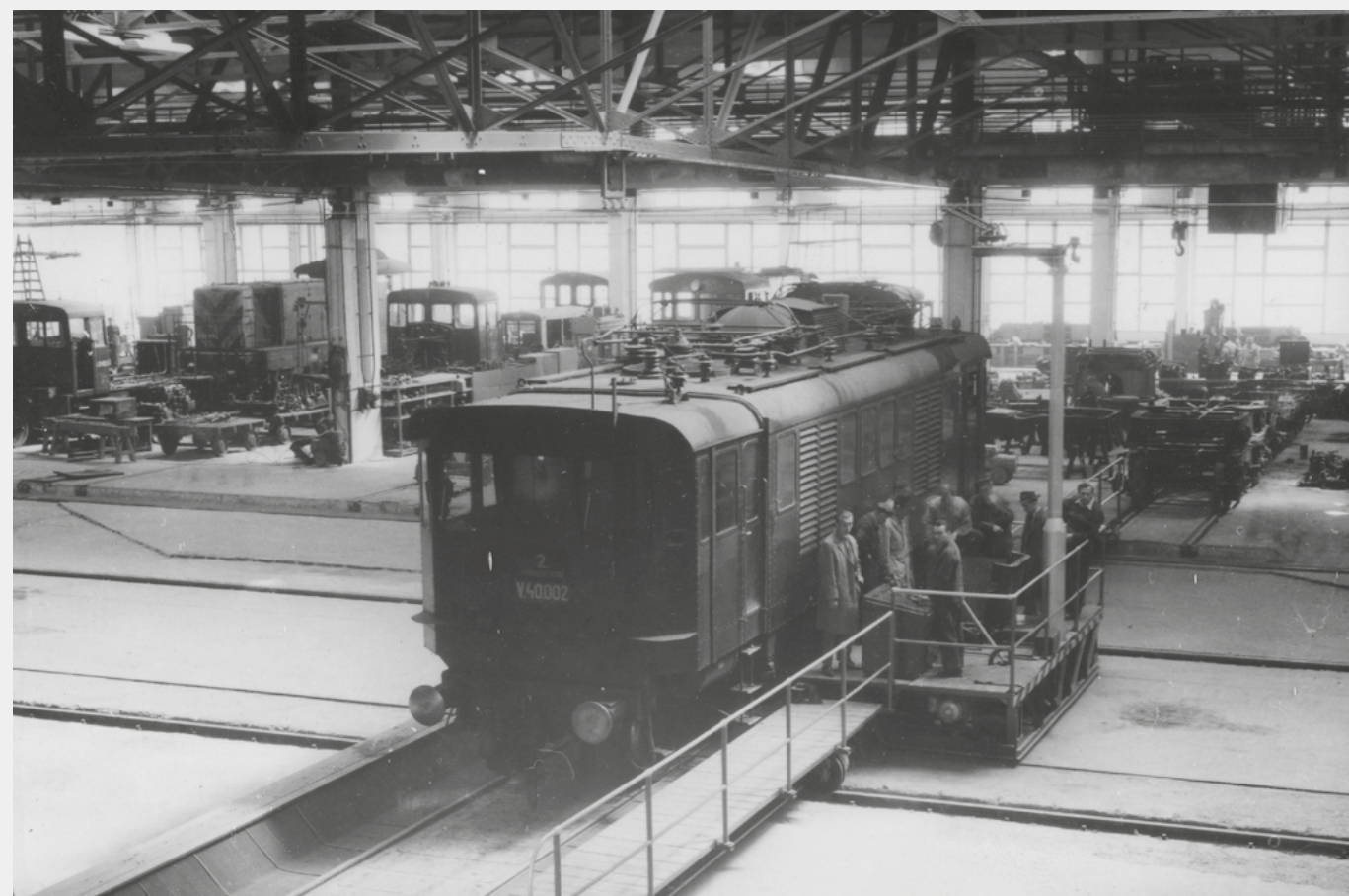
felülvilágítók futnak végig. Kihívást jelentett a csarnok fűtése - a sugárzó fűtés ekkor még újdonságként jelent meg - és a nyári árnyékolása. A fényezőműhelyek külön légtechnikával, a motorpróbaterelem saját kéményekkel van ellátva. A csarnok egységes külső megjelenését az általánosan alkalmazott téglaburkolaton túl az biztosítja, hogy az eltérő magasságú hajókat egy kisebb-nagyobb áttörésekkel tagolt kulissza fal fogja egybe. Az építéstechnológiai újítások, az adott korban innovatívnak tekinthető megoldások tették lehetővé, hogy az építkezés 39 hónap alatt befejeződjön.

Az Igazgatósági épület hosszú épülettömege a lépcsőházak sajátos elhelyezésével felszint eltolásos rendszerben készült. Az igaz-



18. ábra - Az egyedileg előregyártott vasbeton váz jellegzetes daruzott pillérei, gerendái és betontálcái építés közben. (MÁV Vasúttervező Vállalat Levéltár, 259-7)

*Figure 18 – The tailor-made prefabricated reinforced concrete framework's characteristic bridge-crane pillars, beams and blocks during construction. (MÁV Railway Design Company Archives, 259-7)*



19. ábra - A tolópad próbája V40 villanymozdonnyal. Ekkor a MÁV-nak még csak kisméretű dízelmozdonyai voltak a javítóban. (MÁV Vasúttervező Vállalat Levéltár, 362-1)

*Figure 19 – Testing the transfer table with a V40 electric locomotive. At that time, MÁV had only small-size diesel locomotives in the maintenance depot. (MÁV Railway Design Company Archives, 362-1)*

changing rooms and showers for almost 1,000 people (912 men and 80 women) in the protruding part of the building, the airing of which is provided by the air shaft in the back. In addition to that, a medical consulting room and a dentist's surgery were completed. The monolithic reinforced concrete structure of the building was constructed with unusually frequent pillar partitioning. The central building mass received an even allotment of windows, and a characteristic deep red clinker brick cover and the mass of the changing rooms has more casual window-allotment and plastered walls. The light window stripe of the upper directorate level is impressive; it was initially broken only by the loggia of the pulled-back conference room. The shaping of the side entrance is part of the mass composition.

gatóóság irodai munkahelyei mellett elsősorban a dolgozók jóléti szolgáltatásainak jutott hely az épületben. Az előre ugró épülettömegben közel 1000 munkás (912 férfi, 80 nő) számára készült öltöző és zuhanyozó, ezek szellőzését a hátsó légudvar adja. Ezen túlmenően orvosi, fogorvosi rendelő is készült. Az épület monolit vasbeton szerkezete szokatlanul sűrű pillérossal készült. A fő épülettömeg egyenletes, nyugodt ablakosztást, jellegzetes mélyvörös klinkertégla burkolatot kapott, míg az öltöző tömege oldottabb nyílásrendszert, vakolt felületeket mutat. Látványos a felső igazgatósági szint könnyed ablaksávja, melyet eredetileg a tanácsterem hátrahúzott loggiája szakított meg. A tömegkompozíció része a mellékbejárat

kialakítása. Az épületbelsőben sok elem idézi a tervezés időszakának modern építészeti világát. Mindenekelőtt ilyen a két bejárati előcsarnok kialakítása: a térkapcsolatok, a lépcsőkarok, a korlátok, a „tört-mettlachi” burkolat. Karakteres elemmé váltak a bejárati ajtók stilizált ötágú csillagot formáló fogódzói. Jellegzetesek ezen kívül a tanácsterem részletképzései, burkolatai is. Az Igazgatósági épület országos műemléki védelem alatt áll.

Many elements recall the world of modern architecture prevailing at the time of design.

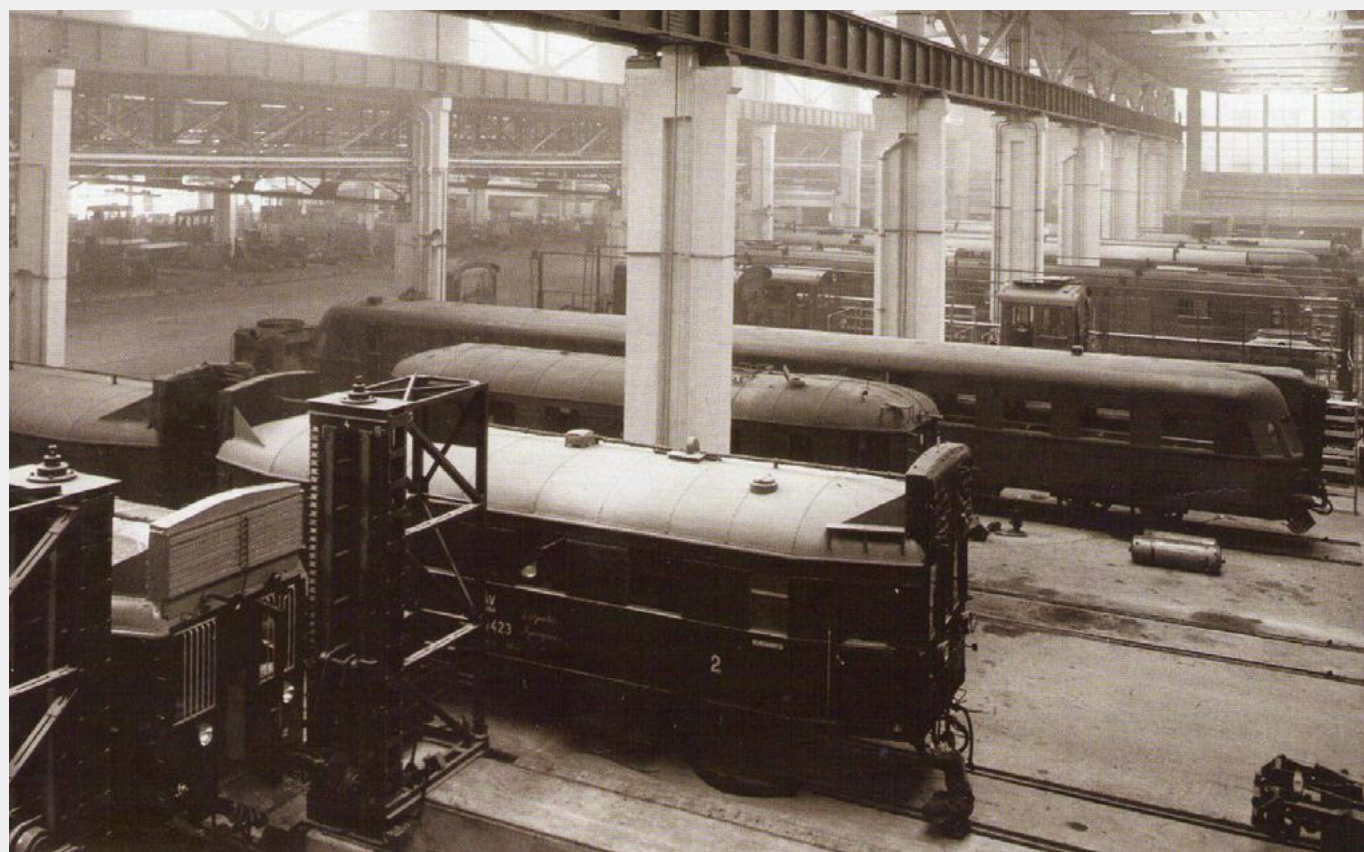
First and foremost, those elements are in the shaping of the two lobbies: the space contacts, the flight of stairs, the bars, the Mettlach tiling. The stylised five-star-shaped handles of the entrance doors and the covers of the conference room became characteristic elements. The Directorate building is a protected national historic building.

21. ábra - Az Igazgatósági épület lépcsőháza jellegzetes lépcsőjével, korlátaival, egyedi világításával. (MÁV Vasúttervező Vállalat Levéltár, 259-1)

Figure 21 – The staircase of the Directorate building with its characteristic stairs, bars, and unique lighting. (MÁV Railway Design Company Archives, 259-1)

20. ábra - A Dízelcsarnok az 1960-as évek elején. A kisebb dízelmozdonyok és motorkocsik között M44-es mozdonyokat is láthatunk. A szokatlan motorkocsi argentin exportból maradt vissza. (MMKM)

Figure 20 – The Diesel Hall at the beginning of the 1960s. We can see M44 engines among the smaller diesel locomotives and motor trains. The unusual motor train was leftover from the export to Argentine. (MMKM)





22. ábra - A tanácsterem az Igazgatósági épület felső szintjén a régi loggia hátrahúzott üvegfalával (MMKM) IDE KÉNE EGY PROFI SZÍNES MAI FOTO EBBŐL A SZÖGBŐL

Figure 22 - The conference room on the upper floor of the Directorate building with the pulled-back glass wall of the old loggia. (MMKM)



23. ábra - A dízel előkészítő műhely (MÁV Vasúttervező Vállalat Levéltár, X20255675\_02)

Figure 23 - The diesel preparatory workshop (MÁV Railway Design Company Archives, X20255675\_02)

## ÚJABB ÉPÍTKEZÉSEK

Az Északi Járműjavító területén a Dízelcsarnok beruházását követően is épültek újabb csarnokok.

Ilyen volt mindenekelőtt a terület keleti részét elfoglaló fődarabjavító (forgóvázjavító) csarnok, mely 1967-70 között épült és később, 1973-ban kiegészült egy újabb, 1500 főt kiszolgáló öltöző-mosdó épülettel.

A dízel előkészítő műhely - voltaképpen a Dízelcsarnok kiegészítéseképpen - 1971-ben készült el, mosóházzal, krómozó- és hegesztőműhellyel.

A sajátos kialakítású mérlegház 1975-re lett kész.

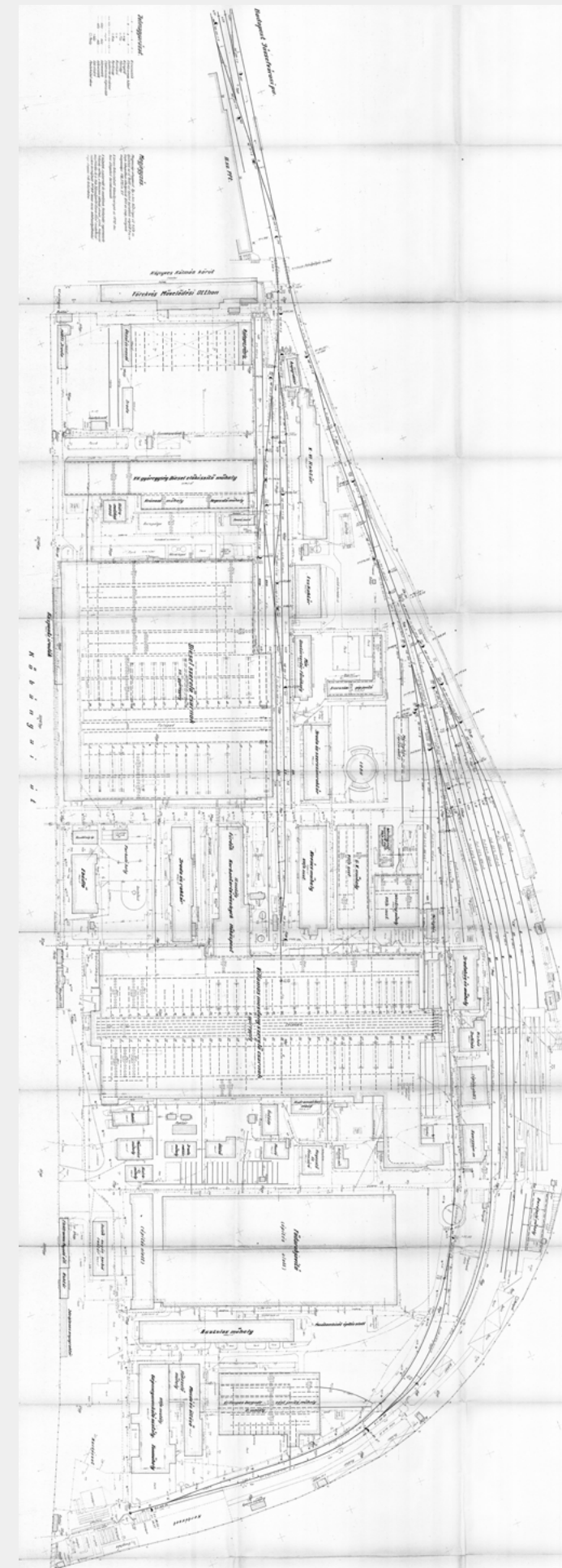
## NEW CONSTRUCTIONS

Following the construction of the Diesel Hall, other halls were built on the territory of the Northern Maintenance Depot.

Such was the bogie repair hall occupying the eastern part of the area, built between 1967 and 1970, and later another changing room-shower complex serving 1,500 people.

The diesel preparatory workshop - being, in fact, an addition to the Diesel Hall - complete with a washing facility, chromium-plating, and welding workshop was finished in 1971.

The peculiar-shaped weigh-house was completed by 1975.



## ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra - A vasúthálózat kiépülése a Kőbányai út környékén (PALATIUM)
2. ábra - Az Északi Főműhely 1913-as helyszínrajza (MMKM-VMRGY-2001.24.3066/6)
3. ábra - A Kőbányai út környéke Budapest egyesítésének idején. (Halácsy Sándor 1867-71-es térképe a későbbi változások és tervezetek átjegyzésével, HU BFL XV 16b 221 018 193-194-201-202 szelvények)
4. ábra (Borosjenői Kádár Gusztáv: A m. kir. államvasutak főműhelye, Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1886, XXX. tábla,)
5. ábra - A kocsiszereelő műhely (MMKM)
6. ábra - A kisebb öthajós csarnokok és az Eiffel csarnok metszete (Borosjenői Kádár Gusztáv: A m. kir. államvasutak főműhelye, Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1886, XXXI. tábla,)
7. ábra - Az Eiffel csarnok 1965-ben az új mennyezeti sugárzó fűtés kiépítésének idején. A csarnokban éppen két V40 és egy V55 típusú mozdonyt javítanak, a mozdonyok körül nagyméretű elektromos berendezéseik alkatrészei láthatók. (MÁV Levéltár, 518a)
8. ábra - Az Eiffel csarnok javítás alatt álló villanymozdonyokkal 1976 körül. Az emelőkön a V42 524-es Ward-Leonard rendszerű mozdony. (MMKM)
9. ábra IDE KELLENE EGY PROFI SZÍNES KÉP AZ ÚJ OPERÁRÓL

24. ábra - Az Északi Járműjavító helyszínrajza 1971-ben

Figure 24 - The site plan of the Northern Maintenance Depot in 1971

10. ábra IDE KELLENE EGY NAGY TOTÁL KÉP, archív, ha van
11. ábra - A romos szerelóműhely előtt az az ünnepség látható, amelyet 1945. június 15-n, a 100. mozdony átadásának alkalmából tartottak állami vezetők és jeles színészek jelenlétében. (MTI-FOTO-753747) EZT KI KELL VÁLTANI AZ MTI-TŐL, HA MÉG NEM TÖRÉNT MEG
12. ábra IDE KELLENE EGY KÉP A BUNKER-RŐL
13. ábra - Az Igazgatósági épület a Kőbányai út felől a jellegzetes „parittyapillérekkel”, a tanácsterem nyitott loggiájával. (MAVTI\_ARCHIV\_X20251547\_02)
14. ábra - A szigorúbb, szimmetrikus, szocialista-realista stílusú homlokzat terve 1957. novemberéből (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, 1957)
15. ábra - Az oldottabb, aszimmetrikus, modern főhomlokzat és a Dízelcsarnok hátsó homlokzata 1958 májusából (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, 1958)
16. ábra - Az igazgatósági épület hosszmetsete a félszinteltolósos középrésszel, a Dízelcsarnok hajóinak keresztmetsete az eltérő magasságú terekkel, a tolópadjárás acél rácsostartó tetejével (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, 1958)
17. ábra - A Dízelcsarnok funkciósemája, tervezési programja (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, 238-1) EZT TELJESEN ÚJRA KELLENE RAJZOLNI SZÍNESBEN
18. ábra - Az egyedileg előregyártott vasbetonváz jellegzetes daruzott pillérei, gerendái és betontálcái építés közben. (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, 259-7)
19. ábra - A tolópad próbája V40 villanymozdonyal. Ekkor a MÁV-nak még csak kismé-

## LIST OF FIGURES

Figure 1 - Construction of the railway network in the vicinity of Kőbányai Street (PALATIUM) EZT AZ ÁBRÁT ÚJRA KELLENE RAJZOLNI!

Figure 2 - The 1913 site plan of the Northern Main Workshop (MMKM-VMRGY-2001.24.3066/6)

Figure 3 - The surroundings of A Kőbányai Street when Budapest was unified. (1867-71 map by Sándor Halácsy with the entries of later changes and plans HU BFL XV 16b 221 018 193-194-201-202 szelvények)

Figure 4 (Gusztáv Borosjenői Kádár: The main workshop of the Hungarian Royal State Railways, Bulletin of the Hungarian Engineers' and Architects' Society, 1886, table XXX)

Figure 5 - The carriage repair workshop (MMKM)

Figure 6 - The sectional view of the smaller five-aisle halls and the Eiffel Hall (Gusztáv Borosjenői Kádár: The main workshop of the Hungarian Royal State Railways, Bulletin of the Hungarian Engineers' and Architects' Society, 1886, XXXI. table.)

Figure 7 - The Eiffel Hall in 1965, at the time of the new ceiling radiation heating construction. Two V40 engines and one V55-type locomotive are being repaired in the hall; spare parts of their large-size electric equipment can be seen around the locomotives. (MÁV Archives, 518a)

Figure 8 - The Eiffel Hall with electric locomotives under repair around 1976. A V42 524-es Ward-Leonard-system locomotive is on the jack. (MMKM)

Figure 9 IDE KELLENE EGY PROFI SZÍNES KÉP AZ ÚJ OPERÁRÓL

Figure 10 IDE KELLENE EGY NAGY TOTÁL KÉP, archív, ha van

Figure 11 - The photo depicts the ceremony held in front of the ruined assembly hall on the occasion

of the handover of the 100th locomotive, attended by state leaders and illustrious actors on 15th June 1945. (MTI-FOTO-753747)

Figure 12 IDE KELLENE EGY KÉP A BUNKER-RŐL

Figure 13 - The Directorate building as seen from Kőbányai Street with its characteristic 'sling pillars' and the open loggia of the board room. (MAVTI\_ARCHIV\_X20251547\_02)

Figure 14 - The design of the stricter, symmetric socialist-realism style façade from November 1957 (MÁV Railway Design Company Archives, 1957)

Figure 15 - The more casual, modern asymmetric façade and the back façade of the Diesel Hall from May 1958 (MÁV Railway Design Company Archives, 1958)

Figure 16 - The longitudinal section of the Directorate building with the split-level central part, the cross-section of the Diesel Hall's aisles with the spaces of different height and the steel latticed gilder top of the transfer table lanes. (MÁV Railway Design Company Archives, 1958)

Figure 17 - The function-scheme and design program of the Diesel Hall (MÁV Railway Design Company Archives, 238-1)

Figure 18 - The tailor-made prefabricated reinforced concrete framework's characteristic bridge-crane pillars, beams and blocks during construction. (MÁV Railway Design Company Archives, 259-7)

Figure 19 - Testing the transfer table with a V40 electric locomotive. At that time, MÁV had only small-size diesel locomotives in the maintenance depot. (MÁV Railway Design Company Archives, 362-1)

Figure 20 - The Diesel Hall at the beginning of the 1960s. We can see M44 engines among the smaller diesel locomotives and motor trains. The unusual motor train was leftover from the export to Argentine. (MMKM)

retű dízelmozdonyai voltak a javítóban. (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, 362-1)

20. ábra - A Dízelcsarnok az 1960-as évek elején. A kisebb dízelmozdonyok és motorkocsik között M44-es mozdonyokat is láthatunk. A szokatlan motorkocsi argentin exportból maradt vissza. (MMKM)

21. ábra - Az Igazgatósági épület lépcsőháza jellegzetes lépcsőjével, korlátaival, egyedi világításával. (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, 259-1)

22. ábra - A tanácsterem az Igazgatósági épület felső szintjén a régi loggia hátrahúzott üvegfalával (MMKM) IDE KÉNE EGY PROFI SZÍNES MAI FOTO EBBŐL A SZÖGBŐL

23. ábra - A dízel előkészítő műhely (MÁV Vasútervező Vállalat Levéltár, X20255675\_02)

24. ábra - Az Északi Járműjavító helyszínrajza 1971-ben

## IRODALOMJEGYZÉK

Borosjenői Kádár Gusztáv: A m. kir. államvasutak főműhelye, Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1886, p.539-555, p.629-647, p.730-732.

Leégett a MÁV. északi főműhely kocsi-fényező telepe, Nemzeti újság, 1922. augusztus 20., p.2.

Varga László: A MÁV. műhelyek fejlődése, Magyar Vasút és Közlekedés, 1937, p.35-37.

Nagy Ernő - Gundel István - Gerencsér Ferenc - Kézdy Pál: A MÁV Északi Járműjavító üzemi Vállalat motorkocsi javítóműhely tervezésének tapasztalatai, in Pál József: MÁV Vasútervező Üzemi Vállalat szerepe a magyar vasútervezés műszaki fejlődésében, az 1963. január hó 30. és 31-én a Technika Házában megtartott

Országos Vasúttervezési Ankét anyaga, 1964, p.147-167.

Császár László: Korai vasszerkezetű épületek a magyar historizmus idején, Építés-Építészettudomány - A MTA Műszaki Tudományok osztályának közleményei, 1970 / 1-2. szám, p.269-294.

Lepies György: Nem hiába haltak meg a hősök, Magyar Vasutas, 1970. január 15., p.3.

Karacs Zsigmond: Az Északi Járműjavító Üzem története 1945-ig, Honismeret 1984/4., p.45-51.

Szöllősi Ilona: A „Törekvés” Művelődési központ története 1888-2004, in A közművelődés háza Budapest 3., BMK, 2005, p.8-68.

Horváth László szerk.: A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 éve, MÁV Északi Járműjavító Kft., 2007

Tóth Tímea - Bor Ferenc: A Budapest X. kerület, Kőbányai út 24. szám alatti MÁV Északi Járműjavító telep 41. sz. irodaépületének és 89. sz. óvóhelyének műemléki értékleltára, 2016, H-Y Kft.

Győr Attila: A Budapest X. kerület, Kőbányai út 24. szám alatti MÁV Északi Járműjavító telep 41. sz. irodaépületének és 90. sz. óvóhelyének műemléki értékleltára, 2018 május-június

Győr Attila: A Budapest X. kerület, Kőbányai út 24. szám alatti MÁV Északi Járműjavító telep 41. sz. irodaépületének és 90. sz. óvóhelyének építéstörténeti tudományos dokumentációja, 2018. augusztus

Győr Attila: A Budapest X. kerület, Könyves Kálmán krt. 25. szám alatti Törekvés Művelődési Központ épületének építéstörténeti tudományos dokumentációja és műemléki értékleltára, 2019. szeptember

Figure 21 - The staircase of the Directorate building with its characteristic stairs, bars, and unique lighting. (MÁV Railway Design Company Archives, 259-1)

Figure 22 - The conference room on the upper floor of the Directorate building with the pulled-back glass wall of the old loggia. (MMKM)

Figure 23 - The diesel preparatory workshop (MÁV Railway Design Company Archives, X20255675\_02)

Figure 24 - The site plan of the Northern Maintenance Depot in 1971

Péterffy-Cserhádi Katalin

## „VOLT EGYSZER EGY ÉSZAKI...” ÉLET AZ ÜZEMEN

### “ONCE THERE WAS THE NORTHERN...” LIFE AT THE PLANT

When designing the exhibition titled ‘Once there was the Northern... the story goes on’, there were several aspects to consider, all of which we planned to share with the public. The main attraction of the exhibition - if we can put it like that - on the one hand was that the visitors could peep behind the scenes of a repair shop and maintenance depot, and on the other hand they could also see the large vehicles, which became the decisive items of space in the exhibition area. Among the manifold objectives of the exhibition, the primary purpose was to show the public the state of the building before its reconstruction and present the Northern’s employees’ working and everyday life.

If an ‘average’ person were asked to name a typical railway profession, most people would mention the railwaymen they meet when travelling. However, the people without whom performing transportation would be impossible, such as traffic managers, conductors, or engine drivers, would probably not be mentioned.

A „Volt egyszer egy Északi... a történet folytatódik” című kiállítás tervezésekor több szempont is meghatározó volt, melyet mindenképpen be szeretnénk volna mutatni a látogatóknak. A kiállítás - ha lehet így fogalmazni - látogatóvonzó tényezője egyrészt, hogy egy volt járműjavító kulisszáiba tekinthet be a látogató, másrészt a nagyjárművek, melyek a tér meghatározó elemeivé váltak a kiállításban. A kiállítás számos célja között elsőként lehet említeni az átépítés előtti állapot bemutatását, de szándékunk volt többek között az egykori északis alkalmazottak munkavégzésének és mindennapjainak a bemutatása is.

Ha egy „átlagembert” arra kérnénk, nevezzen meg tipikus vasutas foglalkozást, az emberek többsége azokat a vasutasokat nevezné meg, akikkel az utazások során a legtöbb esetben találkozik. Nem szerepelnének azok az emberek, akik nélkül épp olyan lehetetlen lenne mind a mai napig a közlekedés lebonyolítása, mint

a forgalmista, kalauz vagy mozdonyvezető nélkül.

Úgy is fogalmazhatunk, a vasutasok társadalma kvázi társadalom a társadalomban. Külön réteget képeztek a járműjavítóknál alkalmazottak, amelyeken belül is külön hierarchia-rendszer jött létre.

Az egyik napilap így fogalmazott 1925: „Valljuk be, a magyar vasutas élete meglehetősen ismeretlen. Hiába kezdődik, vagy végződik minden regény a vasúton, a vasutasokról nemcsak a mindenkori kormányok, de nálunk a regényírók is megfeledkeznek. Pedig, mint minden elkülönült élet, amelyre a foglalkozás oly mélyen rányomja bélyegét, ez is érdekes. A vasutas, akár a katona, sokkal inkább összeforr a maga foglalkozásával, mint a más foglalkozású ember.”<sup>1</sup>

Mindezek után úgy gondoltuk érdekesebb egy kis ízelítőt adnunk ebből a speciális foglalkozástípusból. Mielőtt bemutatnánk az Északiban dolgozó vasutasokat, fontos megvizsgálni, mi is az a vasúti műhely, miért volt fontos létrehozni az Északi Főműhelyt és fenntartani, kik dolgoznak ott, milyen feladatokat teljesítettek az ott dolgozók.

Varga Károly közlekedésmérnök definíciója szerint a műhelyek a vasúttársaságok karbantartó szolgálatait, ahol a közlekedés lebonyolításának legfontosabb eszközeit a járműállományt (mozdonyokat, motorvonatokat, vagonokat) időközönként vagy futásteljesítmény után javítják, vizsgálják.<sup>2</sup>

Az első vasútvonal megnyitása alkalmával szükségessé váltak a műhelyek, ahol a járművek fenntartásáért voltak felelősek az ott dolgozó vasutasok. A járműjavítás ciklusrend és technológia szerint zajlott/ zajlik jelenleg is, illetve foglalkoznak a járművek alkatrészeinek a javításával is. A járműjavítók a legjobban fel-

*As it were, the community of railwaymen is a quasi-society within the society. And within that, those working in maintenance depots formed a separate stratum, and a specific hierarchic system prevailed **within** the workshop.*

*As one of the newspapers put it in 1925: Let's face it, the life of the Hungarian railwayman is relatively unknown to us. 'To no avail, any novel starts or ends on the train. The railway people are forgotten not only by the governments but also by novelists. Although, as any individual life on which the profession leaves its marks, their lives are also interesting. Railwaymen like soldiers, become more inseparable from their jobs than people with other professions.'*<sup>1</sup>

*After all that, we thought it worthwhile to give a foretaste of that particular profession. Before presenting the railway people having worked at the depot, it was essential to examine what a maintenance depot was, why it was important to establish and keep up the Northern Maintenance Depot, and what the employees' jobs were.*

*According to Károly Varga transport engineer's definition, the workshops are the maintenance services of railway companies, where the most important means of transport operation, the rolling stock (engines, motorcars and railway carriages), is examined, repaired and maintained at intervals or following a specific mileage performance.*<sup>2</sup>

*When the first railway line was inaugurated, the depots became inevitable, where the employees were responsible for maintaining the rolling stock. Vehicle repair was performed and is still conducted according to a strict cycle and technology system. The repair of spare parts was also included in the activities of the workshops. The maintenance depots are the best-equipped industrial plants supplied with cutting-edge technology. They may also produce vehicles, although restrictedly.*<sup>3</sup> Their



1. kép: Északi Főműhely 1890 körül<sup>7</sup>

*name changed continually, and the repair workshops were called maintenance depots after 1945.*

## THE FIRST WORKSHOPS

*Those workshops were the most extensive industrial facilities of any settlement or county, and by the end of the 19<sup>th</sup> century, the depots had their own cultural and sports associations. In addition, the railway companies established housing estates, churches and schools for the employees of the workshops.*<sup>4</sup>

*We consider the first steam traction railway depot the Pesti/Nyugati workshop, constructed between 1847 and 1848. The first two locomotives operating on Hungarian railway lines were maintained here. Initially, Czech and Austrian workers worked in the workshop employing about 20 people. According to 1866-1869 data, the number of employees already amounted to 1,200 or 1,300. Then, the works-*

*szertelt és legmodernebb technológiával ellátott ipari üzemek. Korlátozottan foglalkozhattak járműgyártással is.*<sup>3</sup> Elnevezésük folyamatosan változott, 1945 után a főműhelyeket járműjavító üzemeknek nevezték át.

## AZ ELSŐ MŰHELYEK

Ezek a műhelyek voltak a település, vármegye legnagyobb ipari létesítményei, a 19. század végére kulturális- és sportegyesületekkel is rendelkeztek a későbbi járműjavítók. A műhelyek alkalmazottai részére lakótelepeket, templomokat, iskolákat létesítettek a vasúttársaságok.<sup>4</sup>

Az első gőzvontatású vasúti műhelyként a Pesti/Nyugati műhelyt tekintjük, melyet 1847 és 1848 között építettek meg, itt tartották karban az első két mozdonyt, amely magyar vasútvonalon közlekedett. Cseh és osztrák munkások dolgoztak kezdetben a műhelyben,

ahol kb. 20 fő munkálkodott, az 1866-1869-es adatok szerint már 1200-1300 fő volt. A műhelyet áthelyezték Istvántelekre a város bővülése miatt.<sup>5</sup>

Az egyre növekvő vasúthálózat szükségessé tette a pesti műhelyek mellett a vidéki műhelyek megszervezését is, ennek köszönhetően nyitották meg 1851-ben az érsekújvárit, a 1858-ban a szolnokit, 1859-ben a miskolcit és a temesvárit. Az alábbiakban említett műhelyeket az ekkor működő magánvasúttársaságok építették meg saját járműállományuk karbantartása érdekében.

Második pesti műhelyként nyílt meg az Északi (akkori nevén: Budapesti) Főműhely, amely egyben a Magyar Királyi Államvasutak első műhelye volt.<sup>6</sup>

## AZ ÉSZAKI ÉS TÁRSADALMA

Az Északi 1905-ig a legnagyobb vasúti műhely volt.<sup>8</sup> Létszám tekintetében 1874-ben alkalmazottainak száma már meghaladta a 417 főt, többsége - a kor többi ipari létesítményeinek dolgozóihoz hasonlóan - német, szláv, olasz nemzetiségű volt.<sup>1</sup> Számukra is kötelező volt a magyar nyelv ismerete.<sup>2</sup>

30 év elteltével számuk megtriplázódott, az 1904-es adatok szerint, 1572 fő dolgozott itt, ebből 1480 munkás. A munkások közül a legjobban a fényező és betűírók kerestek, havonta 25 napi munkával 209 koronát. A legkevesebb jövedelemmel a napszámosok és egyéb nem ipari munkát végző személyek rendelkeztek (98 korona). A legtöbb munkaórát dolgozó bognárok és kocsilakatosok 188, illetve 202 koronát

kerestek. A legkevesebbet a gyalusok dolgoztak havonta 21 napot. 1944-re a 2656 alkalmazottból 2467 munkás és 189 felügyeleti dolgozó volt.<sup>3</sup> Az első világháború kitöréséig (1914) az Északiban dolgozók száma folyamatosan emelkedett a munka professzionalizálódása és a korábbi főműhely folyamatos bővülése révén.

*The ever-growing railway network made it necessary to establish workshops in the country, besides the ones in Pest and owing to that, workshops were opened in Érsekújvár in 1851, in Szolnok in 1858, and in Miskolc and Temesvár in 1859. In addition, private railway companies constructed the workshops mentioned below to maintain their rolling stock.*

*The Northern (at the time the Budapest) Main Workshop opened as the second of its kind in Pest. It was the first workshop of the Hungarian Royal State Railways.<sup>6</sup>*

## THE NORTHERN AND ITS SOCIETY

*The Northern was the most extensive railway workshop till 1905.<sup>7</sup> The count exceeded 417 people in 1874, most of whom were of German, Slavonic or Italian nationalities - as it was usual with industrial plants of the age. <sup>1</sup> Command of the Hungarian language, however, was compulsory for them either.<sup>2</sup>*

*Thirty years later, their number tripled, and according to 1904 statistics, the number of employees was 1,572, of which 1,480 were industrial workers. The varnishers and lettering professionals earned the most among the workers. For performing 25 working days a month, they made 209 crowns. The day labourers and other workers performing non-industrial jobs received the smallest wages (98 crowns). Wheelwrights and coachsmiths working the most person-hours earned 188 and 202 crowns, respectively. The planers worked the least*

<sup>1</sup> Varga Károly 2005: Vasúti járműjavító üzemek története. Magyar Államvasutak Rt., Budapest.31. (The History of the Hungarian State Railways)

<sup>2</sup> Szolgálati és Illetmény szabályzat a magyar királyi államvasutak alkalmazottai részére. 1887. (Service and Remuneration Code for employees of Hungarian State railways)

*person-hours, merely 21 a month. By 1944 out of the 2,656 employees, 2,467 were workers and 189 supervisors.<sup>3</sup> Until the outbreak of World War I (1914), the number of employees at the Northern continuously increased through the continuous expansion of the former workshop and the professionalization of work. At the outbreak of World War I, daily working hours decreased to six, many of the employees were sent on furlough.<sup>8</sup> The workshop with fewer employees was declared a war factory in 1916. As a result, the number of working hours grew (e.g. for carriage repair, and grenade or bombshell production). Food shortages and inflation worsened the situation. The subsistence difficulties caused by the war is exemplified by the combats the people fought for the leftovers at the military hospitals.<sup>9</sup>*

*During World War II that outbreak in 1939, the Northern incurred significant war damages in bombings. Still, the workshop performed several repair jobs during and after the war.<sup>10</sup> A former employee of the Northern, József Hegyesi, related the devastation, the rubble clearance and the reconstruction to the newspaper, Népszabadság, in 1983: 'The workshop was liberated in 1945 between January 12 and 14 following massive hand-to-hand fighting. Many of us lived in the close by MÁV (Hungarian Railways) housing estate, as we nicknamed it: Jancsi-telep (Jack-estate). We lived there with Jenő Dévai and recruited people to resume work. A horrendous spectacle greeted us.'<sup>11</sup>*

*In January 1945, the Soviets occupied the Northern as an area of strategic importance. The restoration of damages in transportation infrastructure was crucial to restarting transport and forwarding. After the consolidation of the socialist regime, employees organized themselves into brigades joined the Stakhanovite movement, part*

<sup>3</sup> VARGA 2005: 31-34.

kerestek. A legkevesebbet a gyalusok dolgoztak havonta 21 napot. 1944-re a 2656 alkalmazottból 2467 munkás és 189 felügyeleti dolgozó volt.<sup>3</sup> Az első világháború kitöréséig (1914) az Északiban dolgozók száma folyamatosan emelkedett a munka professzionalizálódása és a korábbi főműhely folyamatos bővülése révén.

Az első világháború kitörésekor azonban a napi munkavégzés hat órára csökkent, többeket kényszerszabadságra kellett küldeni.<sup>9</sup> A lecsökkent létszámú főműhelyet 1916-ban hadiüzemnek nyilvánították, ennek hatására megnövekedett a munkában töltött órák száma (például kocsijavítás, gránátkészítés), melyet súlyosbított az élelmiszerhiány és infláció. A világháború okozta megélhetési nehézségeket példázza, hogy az üzemben felállított katonakórházban ételmaradékokért harcoltak az emberek.<sup>10</sup>

Az 1939-ben kirobbant második világháborúban az Északi jelentős károkat szenvedett a bombázások révén, a világháború alatt és azt követően pedig a főműhely számos javítási munkát végzett.<sup>11</sup> A hatalmas pusztításról, a romok eltakarításáról és az újjáépítésről mesélt 1983-ban Hegyesi József egykori északis a Népszabadságnak: „1945. január 12. és 14. között súlyos közelharc után szabadult fel a főműhely. Ott lakunk sokan a közeli MÁV-lakótelepen, magunk között csak így neveztük: Jancsi-telep. Dévai Jenővel itt élünk, toboroztuk az embereket, hogy vegyék fel a munkát. Rettenetes látvány fogadott bennünket.”<sup>12</sup>

1945 januárjában a szovjetek elfoglalták az Északit, mint stratégiai fontosságú területet. A közlekedési infrastruktúrában keletkezett károk helyreállítása kulcsfontosságú volt a szállítások újraindítása érdekében.

<sup>3</sup> VARGA 2005: 31-34.





2. kép: Vasúti plakát az 1950-es évekből<sup>13</sup>

A szocialista rendszer megszilárdulása után a főműhelyben brigádok szerveződtek, csatlakoztak a sztahanovista mozgalomhoz, egy részük párttag lett, illetve munkásör. (Az északisok jelentős szerepet tölthettek be a munkásmozgalomban, a Tanácsköztársaság időszakában is többen fontos pozíciókat tölthettek be.)<sup>14</sup> Rátkai József (egykori északis munkás) édesapjával kapcsolatban így nyilatkozott: „Sok mindenért tisztelték őt a munkások. Először azért, mert izig-vérig kommunista volt. [...]”<sup>15</sup> Gulyás István lakatos politikai szerepvállalásáról így nyilatkozott 1978-ban: „Igaz, párttag előbb lettem, tizenkilenc éves koromban. Amikor megkérdezték, miért akarok belépni a pártba, azt mondtam: Nekünk tanulóknak több apánk van. A mesterek, az öreg szakik is apáink egy kicsit,

of them became a member of the party or the workers' militia. (Employees of the Northern played a decisive role in the labour movement. Many of them filled important positions in the Republic of Councils.)<sup>12</sup> József Rátkai (a former worker at the Northern) made a statement about his father: 'The workers respected him for many things. First of all, because he was every inch a communist. [...]'<sup>13</sup> István Gulyás locksmith-mechanic declared about his political empowerment in 1978: "True enough, I became a member of the party sooner, at the age of 19. When they asked me why I wanted to join, I answered: We trainees have more than one father. The craftsmen, masters and the old chums are also our fathers to some extent, they are also party-members like my father who joined some 30 years ago."<sup>14</sup>

It can be seen from the words of the gentlemen speaking above how close an attachment developed between the master and the trainee. It was a severe problem for the railway companies to provide a fresh supply of professionals for the industry. Therefore, an apprentice school was established in the Northern, based on the decree by Béla Lukács, minister of commerce, in 1893. The primary objective of the apprentice school was to make the trainees acquire the characteristics of the profession. The training consisting of practical and theoretical instruction became ever-popular and thus provided vehicle repair professionals. Although with the disassemble of the training workshop in 1953, the continuation of the training was called into question, but in the end, it survived those difficulties. In the 1960s, nine professions were instructed at the establishment. Until 2000, the plant provided a venue for the practical training for the railway mechanical engineering training facility (Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző/András Mechwart Industrial Secondary Vocational School and Technical School) established in the 1970s. After that, the Hungarian State railways ceased their practical training courses at the Northern.<sup>15</sup> The trainees who possess the specialist professional knowledge obtained here could find employment anywhere within the railways for even higher wages.<sup>16</sup>

The Northern was considered an attractive workplace from several aspects – besides the reasons mentioned above – it had its own family holiday homes in Zamárdi and at Római river bank on the Danube. Furthermore, the company's kitchen provided meals for the employees at the plant canteen. In addition, the employees could spend their spare time at the "Törekvés (Endeavour) Education and Cultural Centre and Sports Club."<sup>17</sup>

Healthcare, provided by MÁV through MÁV hospital, and factory medical consultation offices at

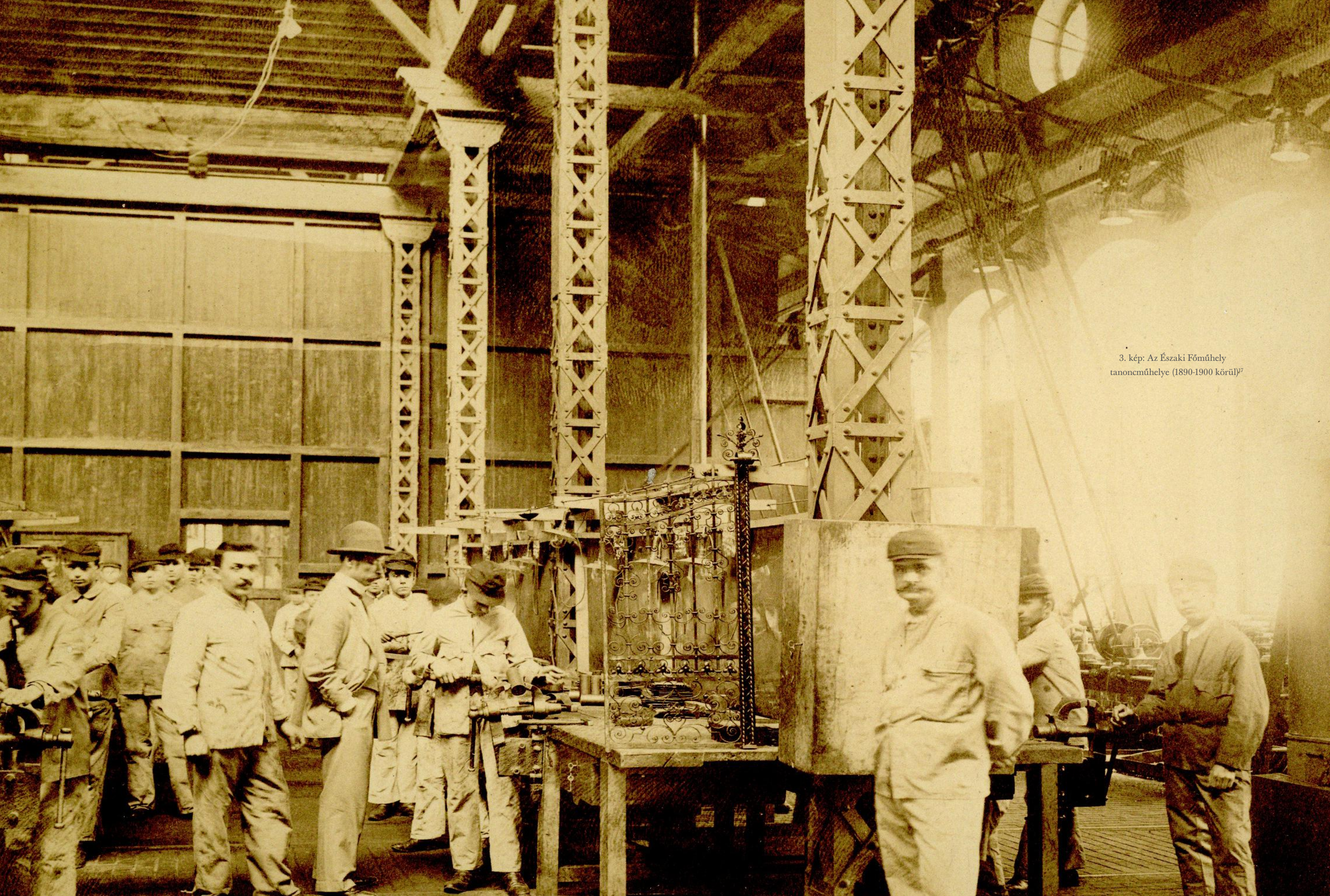
ők is párttagok, meg az én apám is vagy harminc éve."<sup>16</sup>

A fentebbiekben nyilatkozó úriemberek szavaiból is megmutatkozik, milyen szoros kötődés alakult ki mester és tanítványa között. A vasúttársaságok számára a szakember-utánpótlás biztosítása jelentős problémát jelentett, ezért az Északiban Lukács Béla kereskedelemügyi miniszter rendeletére állították fel a tanonciskolát 1893-ban.

A tanonciskola fő célja a szakma sajátosságainak gyakorlati elsajátítása volt. A gyakorlati és elméleti oktatásból álló képzés egyre népszerűbb lett, a járműjavítás szakmunkásainak utánpótlását biztosítva. Bár 1953-ban a tanműhely leszerelésével kérdésessé vált a képzés folytatása, a tanműhely sikeresen átvészelte ezt a nehézséget. Az 1960-as években már kilenc szakmai képzést oktattak. Az 1970-es években létrehozott vasútgépészeti szakiskola (Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző) képzésének nyújtott gyakorlati helyszínt az üzem 2000-ig. Ezt követően bebiztosította az államvasutak a gyakorlati képzést az Északiban.<sup>18</sup> Az itt kapott szaktudás révén bárhol a vasúton belül el tudtak helyezkedni magasabb bérezéssel.<sup>19</sup>

Az Északi több szempontból is vonzó munkahelynek számított – a fentebbiekben kifejtett okokon kívül is –, családi üdülővel rendelkezett Zamárdiban és a Római-parton, az ott dolgozók ellátását üzemi konyha és ebédlő biztosította. Szabadidejüket a Törekvés Művelődési Központban vagy a Törekvés Sportegyesületben is tölthették.<sup>20</sup>

A MÁV egészségügyi ellátása nemcsak a MÁV Kórház révén számít színvonalas, de az üzemek területén üzemorvosi rendelőt is létesítettek. Az Északiban 1963-tól fogorvosi szakellátás is biztosított volt.



3. kép: Az Északi Fémhely  
tanoncműhelye (1890-1900 körül)<sup>17</sup>



4. kép: Jancsi-telep (1900 körül)<sup>21</sup>

## JANCSI-TELEP

A MÁV szociális, jóléti intézkedéseivel kapcsolatban már említettünk pár példát, de az egyik leglátványosabb és talán a legmaradandóbb, a fentebbiekben már említett a Jancsi-telep, amely az egykori Északi Főműhely lakótelepe volt. A telep fekvése kedvező, Budapest-Hatvan vonal töltése és a Salgótarjáni út között fekszik, keletről a Zách Ferenc utca, nyugatról a VIII. kerület határolja.

Itt hajdanán a kupeczek hajtották állataikat. A kőbányai országút – ahogy a dualizmus időszakában nevezték – mentén fasorok álltak a terület lápos mocsaras része miatt, azonban később ezeket kivágták, a területet a századfordulón Piócás-árokknak is nevezték. Itt épült meg az az akkori Északi Főműhely lakótelepe, amit az 1898-as telekkönyvi bejegyzés szerint a Magyar Állam adott használatba lakótelep létesítése céljából.<sup>22</sup> Építését a híres építész Pfaff Ferenc irányította 1891 és 1900 között. 1898-ban az egyik vasúti lap így ír a telepről:

*the plants, was considered a high-quality service. Even dental medical treatment was provided at the Northern as of 1963.*

### JANCSI-TELEP ('JACK' HOUSING ESTATE)

*We have already mentioned a few examples of MÁV's social and welfare measures, but one of the most spectacular and probably the most enduring one of those was Jancsi-telep (Jack housing estate), which was the housing estate of the former Northern Workshop. The plant's location is favourable: it lies between the embankment of the Budapest-Hatvan line and Salgótarjáni Street, bordered by Zách Ferenc Street from the east and the 8<sup>th</sup> district from the west. In years gone past, this is where horse dealers drove their animals. Along the Kőbánya main road – as it was called in the era of dualism – there was an alley to separate the road from the marshy and swampy parts of the area, but later the trees were chopped down. The*

*area was also called 'Leechy ditch' at the turn of the century. That is where the housing estate of the Northern workshop was created, which – according to the land-registry record of 1898 – the Hungarian State provided for use to establish a housing estate.<sup>18</sup> Construction was managed by the famous architect Ferenc Pfaff between 1891 and 1900. In 1898 a railway magazine wrote about the estate: 'This housing estate [...] consists of 26 single-storey buildings, and 25 houses with more than one level, altogether 51 smaller and bigger houses. There is also a block of flats with more than one storey for clerks, a public bath, a school, a restaurant with business premises and a police barracks building.*

*The single-storey houses for workers have courts and gardens and occupy about 13,000 square feet of separated land, whereas the multi-storey buildings stand on 13,000 square feet territory. Thus, an average of 3,200 square feet fall on a dweller for the former, and 2,000 square feet fall on each dweller for the latter. The single-storey buildings contain four, while the multi-storey buildings contain eight flats. [...] The usable area of the one-room flats in the one-storey buildings is 388 square feet. An outbuilding (equipped with a pigsty and a poultry house) and an about 1,100-square-foot arable garden are appurtenant to each flat. The total number of flats in the estate is 314, housing about 1,400 people. The workers pay an annual rent of 130 frt<sup>19</sup> (frt was the short form the currency forint) for the one-room flats, and 180 for the two-room apartments. Those rates are highly favourable compared to the general housing conditions in the capital and considering the facilities' benefits. The Hungarian Royal State Railways directorate established a six-grade elementary school at the housing estate with equipment meeting the most modern requirements. That is the only public elementary school in the capital city maintained by the state. Education is entirely free of charge. The*

„Ez a háztelep [...] 26 földszintes, 25 emeletes, összesen tehát 51 kisebb-nagyobb épületből áll. Van ezenkívül még ezen a telepen egy emeletes hivatalnoki lakóház, fürdőépület, iskola, vendéglő bolthelyiségekkel és rendőrlaktanya. A földszintes munkás lakóházak udvarokkal és kertekkel mintegy 340 négyszögöl<sup>23</sup>, az emeletesek pedig 370 négyszögöl elkülönített területen állnak, úgyhogy az előbbieknél egy lakóra átlag 84 négyszögöl, az emeletes házak lakóira pedig átlag 54 négyszögöl elkülönített terület jut. A földszintes lakóházak négy, az emeletes lakóházak pedig nyolc lakásból állnak. [...] Az egyszobás lakások használható területe a földszintes házakban 36 nm. Minden lakáshoz még egy melléképület (sertés és baromfi-óllal) és mintegy 100 nm-es művelhető kert is tartozik. A lakások összes száma a telepen 314, melyekben mintegy 1,400 lélek lakik. Az egyszobás lakásokért a munkások 130 frt<sup>24</sup>, a kétszobásért pedig 180 frt évi bért fizetnek, mely lakásberek – a fővárosi lakásviszonyokat és a nyújtott előnyöket tekintve – rendkívül kedvezőknek mondhatók. A telepen a magyar kir. államvasutak igazgatósága a legmodernebb követelményeknek megfelelően felszerelt hat osztályú elemi iskolát állított fel. A székes főváros területén ez az egyedüli népiskola, melyet az állam tart fenn. Az oktatás teljesen ingyenes. A fiú- és leánynövendékek száma mintegy 250. [...] A vendéglői épületben a konyhán és 125 nm területű éttermen kívül a dalkör és könyvtár céljaira egy kisebb terem, továbbá az államvasúti alkalmazottak fogyasztási szövetkezetének fiókja számára bolt és raktárhelyiség áll a munkások rendelkezésére. [...]

A telep csatornahálózata a kőbányai úti főgyűjtővel áll összeköttetésben. A lakóházakba vezetett vizet a kőbányai úti fővezeték szolgáltatja. Az utcákat és az iskolát légszesz világítja.



5. kép: Vendéglőépület a Jancsi-telepen (1896-1910 körül)<sup>25</sup>

Az utcák burkolata macadam-útépítmény. Ezek az adatok igazolják, hogy a főváros közvetlen közelében létesített munkástelepnek eddig kiépített része is a modern egészségügyi követelmények kielégítésével megépített kolónia jellegével bír, mely lakóinak azt a rendkívüli előnyt nyújtja, hogy fárasztó napi munkájuk után azonnal közel fekvő, kellemes otthonukba térhetnek, sőt napközben is haza-haza nézhetnek, családjuk körében étkezhetnek, gyermekeiket a telepen iskoláztathatják, szükségleteiket a telepen jutányos áron szerezhetik be s ott dalkörük és könyvtáruk által kellemes szellemi szórakozást is találnak. [...]”<sup>26</sup>

A főműhely vezetősége a MÁV előírásoknak megfelelően nagyobb lakásban élte minden napjait, a vezetőségének épült a 16-os ház, ahol

total number of boy and girl pupils is about 250. [...] In the restaurant building, besides the kitchen and the 1,345 square-foot eatery, there is a smaller room for the choral society and the library, and a shop and storeroom for the railway employees' consumption cooperative branch. [...] The drainage system of the estate is connected to the collecting main of Kőbányai Street. The water piped to the houses is provided by the mainline of Kőbányai Street. Gaslight gives light to the streets and the school. The paving of the streets is of macadam. Those data prove that the already constructed part of the estate, built in the close vicinity of the capital, has the characteristics of a colony meeting the modern healthcare requirements and provides the extra benefit of its dwellers of returning to their closeby and lovely homes after the exhausting

daily work, and can even drop in at home during the day. They can send their children to school at the estate, purchase their essentials for fair price at the estate, and even have their choral society and library where they find pleasant intellectual entertainment. [...]”<sup>20</sup>

The workshop management lived their everyday life in more extensive flats compliant with the MÁV regulations. House No. 16 was constructed for the managers, where the consulting room and the kindergarten were housed in the past. Each flat had its garden, pigsty, and poultry house – demolished by now – attic and cellar.<sup>21</sup>

According to Sándor Balogh, a former director at the Northern, the estate was an 'upper-class style district' compared to the Augusztia estate (a sink estate) near Kőbánya garage. Not anyone was allowed to live on the estate: 'Solely the workers of the Northern workshop were entitled to live there, and from among them only those who had permanent position, and those performing voluntary firefighting service or those undertaking the also exhausting 'crash-alert'. The compensation for meeting the strict requirements was the relative security: having a room-kitchen and larder flat. However, a cruel law was that if someone quit the railways or retired, they had to leave the flats.”<sup>22</sup> By now, that situation has changed, as the dwellers of the housing estate, therefore, became aged with time, and only part of its inhabitants was employed by the railways.<sup>23</sup> The team spirit of the inhabitants was reinforced by their peculiar status and the get-togethers they frequently had. By the 1980s, MÁV neglected the maintenance of the formerly modern buildings. 29 per cent of the flats owned by MÁV are colony-type, while the others are spread on the estate along the main railway lines. Half of the more than 13,000 flats were lavatory-only ones

régen az orvosi rendelő is helyet kapott, illetve az óvoda. Minden lakáshoz tartozott kert, disznó- és csirkeól, -amiket ma már lebontottak-, illetve padlás, pince.<sup>27</sup>

Balogh Sándor, egykori északis igazgató szerint a telep a Kőbányai garáznál elhelyezkedő Augusztia telephez (nyomortelep) képest a maga aszfaltozott útjaival „úri negyed” volt. Nem mindenki lakhatott a telepen: „Kizárólag az Északi Járműjavító munkásai lakhattak, közülük is csupán azok, akiket már véglegesítettek és az önkéntes tűzoltószolgálatot, meg az ugyancsak fárasztó „karambol-készletet vállaltak”. A szigorú feltételek ellenértéke a viszonylagos biztonság: a szoba-konyha-kamrás lakás volt. Kegyetlen törvénye volt múltnak, hogy aki megvált a vasúttól, vagy nyugdíjba került, annak onnan el kellett hagynia a lakást.”<sup>28</sup> Mára ez a helyzet megváltozott, miután nyugdíjasként is a lakásokban maradhattak a lakók, a telep idővel előregedett, és már csak lakóinak egy része áll vasúti alkalmazásban.<sup>29</sup> Az ott élők összetartozását összejövetelek is megerősítették, illetve sajátos helyzetük. Az 1980-as évekre a hajdanán modernnek számító épületek karbantartása a MÁV részéről elmaradt. A MÁV lakásai közül 29 százaléka kolóniarendszerű, a többi földrajzilag a telepen szétszórt helyen helyezkedett el a főbb vasútvonalak mentén. Több, mint 13000 lakás fele ezek közül komfort nélküli vagy félkomfortos volt. Az 1980-as évek igényeinek 10-15 százaléka felelt meg.<sup>30</sup>

## A DOLGOZÓ SZEBBIK NEM

A vasútnál ennek a kérdéskörnek a vizsgálata különösen érdekes, hiszen az éjszakázások, távollét, a rendkívüli munkavégzés megnehezíti a családi életet, ezért is okozott jelentős vitákat a női munkaerő alkalmazása.

A közmunka és közlekedési miniszter 1874-ben kiadott rendelete által a munkaerőhiány pótlását a női munkaerő bevonásával szándékoztak megoldani. Ekkor még nem minden munkakörben alkalmaztak hölgyeket, ilyen volt az üzletellenőrzés (pl. menetjegyek vizsgálata), pénztárak kezelése, áruforgalmi jegyzőkönyveket vezethettek és érvényesíthettek, illetve szolgálati sürgönyöket is továbbítottak. Csak nappali szolgálatot vállalhattak, életkor esetében csak 20 év fellettieket alkalmazhattak.<sup>31</sup> A női munkaerő alkalmazásának kettős célja volt - állítja a Vasúti és Közlekedési Közlöny 1888-ban - egyrészt az olcsóbb munkaerő másrészt a vasutasok feleségeinek, gyermekeinek megélhetésének könnyebbé tétele. (A MÁV elsősorban az alkalmazottak rokonait alkalmazta, amit a szolgálati lapjukon fel is kellett tüntetni.) A cikk felhívta már ekkor a figyelmet a nemek közötti foglalkoztatási különbségekre. Mindennek ellenére arra lehet következtetni, hogy nemcsak a férfiak, hanem a nők számára is vonzó munkahelyet jelentett az államvasutak, még túljelentkezés is volt.<sup>32</sup>

A kérdés nemcsak a történelmi Magyarországon jelentett problémát, az 1887-ben megrendezett vasúti kongresszusnak is egyik fontos témájául szolgált alkalmazásuk, amely akkor jelentős nézeteltérések okozott a résztvevők között.<sup>33</sup> A probléma, hogy ugyan a női alkalmazottak munkavégzésével elégedettek voltak a nemzetközi tekintetben, azonban az olcsóbb munkaerőlehetőség miatt kezdték egyes pozícióban visszaszorítani a férfiakat, illetve további kérdést jelentett a végzettség megkövetelése is. Általában állomásfőnököknek, kezelőnőnek alkalmazták a hölgyeket a francia vasutaknál<sup>34</sup> már 1846 óta.<sup>35</sup>

A MÁV az első részletes szabályozást 1888-ban adta ki, mely tartalmazta a női munka-

erővel kapcsolatos kérdéseket. A mere 10 to 15 per cent met the demand prevailing in the 1980s.<sup>24</sup>

## THE WORKING FAIR SEX

Scrutinizing that issue at the railways is especially interesting, as night shifts, absence, and emergency work make family life difficult; therefore, significant debates surrounded the employment of women.

By the decree of the Minister of Public Work and Transport issued in 1974, the railways intended to solve the problem of labour shortage through women's employment. At that time, not all positions could be filled by ladies. Still, they could perform business control (e.g. ticket inspection), cashiers work, keep and validate trade and turnover minutes, and forward service telegrams. However, they could only work on dayshifts and had to be over 20.<sup>25</sup> Women's employment had a double purpose - as stated in the Railway and Transport Bulletin of 1888 - on the one hand, to employ a cheaper workforce, and on the other hand, to make the livelihood of rail workers' wives and children more manageable. (MÁV primarily engaged relatives of employees, and it had to be registered on their service entry sheets.) The article drew attention as early as that to the differences in employment between sexes. Despite all that, a conclusion can be drawn that the state railways were an attractive workplace not only for men but also for women. There was even overapplication for jobs.<sup>26</sup>

The issue comprised a problem not only in Hungary: an essential topic of the railway congress organized in 1887 was women's employment and caused severe disagreements among the participants.<sup>27</sup> The main problem was that although the employers were internationally satisfied by women's work, they, being cheaper than men, started to crowd out men in specific positions, and the qualification requirements raised a further issue. Generally,



6. kép: A női vasutas (1950-es évek)<sup>44</sup>

erő alkalmazásának részletes feltételeit, ezek a feltételek a férfiakkal egyforma elvárás volt. A nők alkalmazásának fontos feltétele volt a rendezett anyagi háttér, annak ellenére, hogy ekkor a nőkre még csak ideiglenes munkaerőként tekintettek.<sup>36</sup> 1902-ben az 90 918 főnyi összvasutasságból 494 női foglalkoztatott volt, javadalmazásuk az államvasutaknál átlagban 816 korona, magánvasutaknál 959 korona volt. (A magánvasúttársaságok magasabb illetményt fizettek minden beosztásban.)<sup>37</sup> 1906-ra létszámuk 592-re növekedett a 116 510 főnyi összvasutasságon belül.<sup>38</sup> A vasút szociális hálóját a női alkalmazottakra is kiterjesztette, segélyben, díjmentes utazásban is részesültek.<sup>39</sup>

A nők foglalkoztatását a 19. században még idegenkedve fogadták, azonban az első világháború időszakában már minden negyedik-ötödik nő pénzkereső volt, ha nem is folyamatos munkarendben, de az év egy bizonyos időszakában. Kezdetben a mezőgazdaságban alkalmaztak női munkaerőt, de az iparosodással a századfordulóra az iparban dolgozó nők száma már az össziparoság negyedét tette ki.<sup>40</sup>

Porosz vasúti viszonylatban a női munkaerő alkalmazása az első világháború időszakában megtízszereződött.<sup>41</sup> A második világháború hadviselt államaiban – az egyre jelentősebb hadba vonulás miatt – igényelték a vasút szolgálati ágai a kieső munkaerő pótlását nők alkalmazásával.<sup>42</sup> A második világháború után már elterjedt volt a nők alkalmazása, akár nehéz fizikai munkavégzésre is, bár munkájuk megbecsülésével még problémák adódtak.<sup>43</sup>

Sajnos, arra vonatkozóan eddig nem találtunk forrást, hogy mikortól alkalmaztak hölgyeket az Északi Járműjavítóban. 1951-ben 17 lány vállalkozott arra, hogy a vasipari szakma fortélyait az Északiban sajátítják el. Sajnos nem sok si-

women had been employed as stationmasters and operators at the French railways<sup>28</sup> since 1846.<sup>29</sup>

MÁV issued its first detailed regulations in 1888, containing the complex requirements of women's employment, which were equal to the ones expected of men. Significant conditions for women were the sound financial circumstances, even though women were considered at the time as temporary employees.<sup>30</sup> In 1902 out of the 90,918 total number of railway people, 494 were women. Their remuneration at the railways was an average of 816 crowns at the state railways and 959 crowns at privately-owned railways. (Private railway companies paid higher wages in all positions.)<sup>31</sup> By 1906 the women's count grew to 592 within the overall 116,510 counts.<sup>32</sup> In addition, the railways extended their social safety net to women, they could receive welfare benefits and travel free of charge.<sup>33</sup>

Women's employment was initially received with aversion in the 19<sup>th</sup> century, but in the era of World War I, already every fourth or fifth woman was a breadwinner or income earner, although not in continuous work schedule, but certain seasons of the year. Moreover, initially, women were employed only in agriculture, but with industrialization, the number of women working in industrial branches amounted to one-quarter of the total number of people employed in industry.<sup>34</sup>

At the Prussian railways, women's employment during World War I multiplied tenfold.<sup>35</sup> In the belligerent states of World War II – due to more and more men being conscripted into the army – the different branches of railway service had a tremendous demand for women's employment to make up for the lost workforce.<sup>36</sup> After World War II, women's work was widespread, even in positions requiring physical strength, although their appreciation was still problematic.<sup>37</sup>

Unfortunately, no sources are available as to when precisely the Northern Workshop started to



7. kép: Dolgozó nő az Északi Járműjavítóban (1983)<sup>46</sup>

employ women. In 1951 17 girls undertook to acquire the iron industry's tricks of trade at the Northern. Alas, their training was not too successful, as the company's management did not really care about training ladies, so they only performed occasional work and thus fell out of continuous working. At that time, even the restroom was only available for them in the directorate building.<sup>38</sup> In 1961 there was already a turret lathe department at the Northern Maintenance Depot where only women employees worked.<sup>39</sup>

So, women played a decisive role beside men at the Northern, and they spent their days within the walls of the plant almost as a family. Their profession was handed down from generation to generation. There was a saying among the employees spreading from mouth to mouth up to the closure in 2009 that people working in the technical areas of railways could be classified into three groups:

1. Those who either worked or were trained at the Northern in the past
2. Those who presently work and are trained at the Northern
3. Those who will hopefully work and be trained at the Northern.<sup>40</sup>

kerrel végződött a képzés, mivel a vállalat vezetősége nem fordított gondot a hölgyek képzésére, alkalmi munkát végeztek, amely miatt kiestek a folyamatos munkavégzésből. Ekkor még mosdó is csak az igazgatósági épületben állt rendelkezésükre.<sup>45</sup>

1961-ben az Északi Járműjavítóban már volt olyan részleg – a revolvereszterga –, ahol már csak női alkalmazott dolgozott.<sup>47</sup>

Az Északiban a férfiak mellett a nők is jelentős szerepet tölthettek be a munkavégzésben, szinte családként élve mindennapjaikat az üzem falai között. Gyermekük elhelyezését óvoda, iskola, napközis otthon is biztosította.

Szelmájuk generációról generációra öröklődött. Az északisok között volt egy mondás, ami a 2009-es bezárásig gyakran hangzott el, miszerint a vasút területén a műszaki emberek három csoportba voltak sorolhatók:

1. Akik vagy tanultak, vagy dolgoztak az Északiban
2. Akik jelenleg tanulnak vagy dolgoznak a járműjavítóban
3. Akik remélhetőleg ott fognak tanulni vagy dolgozni.<sup>49</sup>

## ÖSSZEZÉS

A Volt egyszer egy Északi... a történet folytatódik című kiállítás egy részében és jelen írásban is, a bevezetőben említett hiányt szeretnénk pótolni szeretnénk, bemutatva a vasút hátszágában dolgozó alkalmazottak mindennapjait a teljesség igénye nélkül. A kiállításban nagy segítségünkre volt a Dízelcsarnok autentikus környezete, az interjúrészletekkel, visszaemlékezésekkel színesítve, amely visszaidézi a látogatóban, olvasóban az egykori északis mindennapok emlékét.



8. kép: Az Északi napköziotthona (1949)<sup>48</sup>

## VÉGJEGYZETEK

- 1 Esti Kurír. 1925. 3. évf. 292. sz. 23.
- 2 Varga Károly 1996: A 150 éves magyar vasút javítóműhelyeinek (főműhelyeinek) története. Közlekedéstudományi Szemle. 9. sz. 346.
- 3 Vasúti Lexikon A-Z-ig. I. Szerk. Urbán Lajos, 1984: Műszaki Kiadó, Budapest. 351.
- 4 Varga Károly 2005: Vasúti járműjavító üzemek története. Magyar Államvasutak Rt., Budapest, 6-7.
- 5 Miklós Imre 1937: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól - napjainkig. Kapisztrán Nyomda, Budapest, 692.
- 6 Varga, 1996: 346.
- 7 Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Történeti Fényképek Gyűjteménye MMKM TFGY. 2148. MÁV Északi főműhely, Budapest, 1890 körül
- 8 Magyar Vasúti Rekordok. Adatok és tények. 91.
- 9 A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története. 2007. Szerk. Horváth László. MÁV Északi Járműjavító Kft., Budapest. 31.
- 10 Karacs Zsigmond 1984: A MÁV Északi Járműjavító Üzem története 1945-ig. Honismeret, 12. évf. 4. sz.
- 11 Karacs Zsigmond 1979: A munkásmozgalmi hagyományok a MÁV Északi Járműjavítójában. Honismeret, 7. évf. 4. sz. 50-51.
- 12 Népszabadság. 1983. 41. évf. 79. sz. 6-7.
- 13 Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Plakátgyűjtemény MMKM PLYG. 45. Leplezd le - harcolj ellenük! A szocialista vasút építésének akadályozói és ellenségei (1950-es évekből)
- 14 A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története. 2007. 100-104.
- 15 Lobogó. 1975. 17. évf. 2. sz. 6-7.
- 16 Magyar Ifjúság. 1978. 22. évf. 25. sz. 8.
- 17 MMKM TFGY 7951. MÁV Északi Járműjavító tanoncműhely (1890-1900 körül)
- 18 A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története. 2007. 87-90.
- 19 Népszava, 1978. 106. évf. 223. sz. 4.
- 20 Részletesen lásd Uhl Gabriella és Szemerey Samu által írt tanulmányt.

## ENDNOTES

- 1 Esti Kurír. 1925. 3. évf. (vol.) 292. sz. 23.
- 2 Varga Károly 1996: A 150 éves magyar vasút javítóműhelyeinek (főműhelyeinek) története. (A History of the 150-year-old Hungarian Railways' Vehicle Repair Shops) Közlekedéstudományi Szemle. 9. sz. 346.
- 3 Vasúti Lexikon A-Z-ig. I. Szerk. Urbán Lajos, 1984: Műszaki Kiadó, Budapest. 351.
- 4 Varga Károly 2005: Vasúti járműjavító üzemek története. (A History of Vehicle Repair Shops) Magyar Államvasutak Rt., Budapest, 6-7.
- 5 Miklós Imre 1937: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól - napjainkig. (The Fact-finding History of Hungarian Railwaymen. From the First Railway Line to the Present Day) Kapisztrán Nyomda, Budapest, 692.
- 6 Varga, 1996: 346.
- 7 Magyar Vasúti Rekordok. (Hungarian Railway Records. Data and Facts) Adatok és tények. 91.
- 8 A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története. 2007. Szerk. Horváth László. MÁV Északi Járműjavító Kft., Budapest. 31.
- 9 Karacs Zsigmond 1984: A MÁV Északi Járműjavító Üzem története 1945-ig. Honismeret, 12. évf. 4. sz.
- 10 Karacs Zsigmond 1979: A munkásmozgalmi hagyományok a MÁV Északi Járműjavítójában. Honismeret, 7. évf. 4. sz. 50-51.
- 11 Népszabadság. 1983. 41. évf. 79. sz. 6-7.
- 12 A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története. 2007. 100-104.
- 13 Lobogó. 1975. 17. évf. 2. sz. 6-7.
- 14 Magyar Ifjúság. 1978. 22. évf. 25. sz. 8.
- 15 A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története. 2007. 87-90.
- 16 Népszava, 1978. 106. évf. 223. sz. 4.
- 17 Részletesen lásd Uhl Gabriella és Szemerey Samu által írt tanulmányt.
- 18 Jancsi-falu rövid története (Írta: Balogh Sándor) - Kézirat, É.n. 19 Forint rövidítése.
- 20 Barthos Aladár 1898: A magyar kir. államvasutak munkástelepei. Vasút és Közlekedési Közlöny. 29. évf. 106. sz. 971-972.
- 21 Jancsi-falu rövid története
- 22 Jancsi-Telep- Baleseti ügyeletet kellett vállalni a szolgálati lakásért (VDSZSZ interjúja Balogh Sándorral) URL: <https://www.youtube.com/watch?v=AAVdjh7Q5eU> Utolsó elérés: 2020.10.02.
- 23 Budapest X. kerület Hungária krt-Salgótarjáni út- Zách utca vasútvonal által határolt terület szabályozási terve- Vizsgálat-program (2000)
- 24 Kummer István 2018: A MÁV telepszerű lakásépítései. Ezerarcú Vasút II. Szerk. Horváth Csaba Sándor-Imre Lászlóné-Majdán János-Varga Gábor. Pécs, 35-37.
- 25 A magyar vasút krónikája a XIX. században. Főszerk. Horváth Lajos. 2009. MÁV Zrt. Vezérigazgatóság, Budapest, 179.
- 26 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1888. 19. évf. 94. sz. 967-968.
- 27 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1888. 19. évf. 98. sz. 998.
- 28 A francia vasutaknál 1889-ben a 242 893 összalkalmazotti létszámból 20 901 fő volt nő. (Hasonló adatsorral sajnos jelenleg magyar viszonylatban nem ismerünk a korszakból. - Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1889. 20. évf. 6. sz. 97.
- 29 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1888. 19. évf. 100. sz. 1010-1011.
- 30 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1887. 18. évf. 30. sz. 309-310.
- 31 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1904. 35. évf. 63. sz. 595.
- 32 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1909. 40. évf. 51. sz. 355.
- 33 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1906. 37. évf. 18. sz. 195.
- 34 Fónagy Zoltán 2014: „Úrilánynak nem illik kenyeret keresni” - Dolgozó nők a boldog békeidőkben (URL: [https://mindennapoktortene.blog.hu/2014/09/14/noi\\_munkavallalas\\_kezdetek](https://mindennapoktortene.blog.hu/2014/09/14/noi_munkavallalas_kezdetek) Letöltés ideje: 2021.01.18.)
- 35 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1918. 49. évf. 41. sz. 134.
- 36 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1943. 74. évf. 35. sz. 348.
- 37 Magyar Vasutas. 1957. 1. évf. 12. sz. 2.
- 38 Szabad Ifjúság. 1951. 2. évf. 94. sz. 5.
- 39 Magyar Vasutas. 1961. 5.évf. 1. sz. 3.
- 40 A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története. 87-90.

- 21 MMKM TFGY. 296. Budapesti Északi Főműhely munkástelepe, 1900 körül
- 22 Jancsi-falu rövid története (Írta: Balogh Sándor) - Kézirat, É.n. 23 1 négyzetméter kb. 3,6 négyzetméternek felel meg.
- 24 Forint rövidítése.
- 25 MMKM TFGY 2130.1. (Jancsi-telep) Vendéglőépület a Budapest Főműhely lakótelepén (1896-1910 körül)
- 26 Barthos Aladár 1898: A magyar kir. államvasutak munkástelepei. Vasút és Közlekedési Közlöny. 29. évf. 106. sz. 971-972.

- 27 Jancsi-falu rövid története
- 28 Jancsi-Telep- Baleseti ügyeletet kellett vállalni a szolgálati lakásért (VDSZSZ interjúja Balogh Sándorral) URL: <https://www.youtube.com/watch?v=AAVdjh7Q5eU> Utolsó elérés: 2020.10.02.
- 29 Budapest X. kerület Hungária krt-Salgótarjáni út- Zách utca vasútvonal által határolt terület szabályozási terve- Vizsgálat-program (2000)
- 30 Kummer István 2018: A MÁV telepszerű lakásépítései. Ezerarcú Vasút II. Szerk. Horváth Csaba Sándor-Imre Lászlóné-Majdán János-Varga Gábor. Pécs, 35-37.
- 31 A magyar vasút krónikája a XIX. században. Főszerk. Horváth Lajos. 2009. MÁV Zrt. Vezérigazgatóság, Budapest, 179.
- 32 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1888. 19. évf. 94. sz. 967-968.
- 33 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1888. 19. évf. 98. sz. 998.
- 34 A francia vasutaknál 1889-ben a 242 893 összalkalmazotti létszámból 20 901 fő volt nő. (Hasonló adatsorral sajnos jelenleg magyar viszonylatban nem ismerünk a korszakból. - Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1889. 20. évf. 6. sz. 97.
- 35 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1888. 19. évf. 100. sz. 1010-1011.
- 36 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1887. 18. évf. 30. sz. 309-310.
- 37 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1904. 35. évf. 63. sz. 595.
- 38 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1909. 40. évf. 51. sz. 355.
- 39 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1906. 37. évf. 18. sz. 195.
- 40 Fónagy Zoltán 2014: „Úrilánynak nem illik kenyeret keresni” - Dolgozó nők a boldog békeidőkben (URL: [https://mindennapoktortene.blog.hu/2014/09/14/noi\\_munkavallalas\\_kezdetek](https://mindennapoktortene.blog.hu/2014/09/14/noi_munkavallalas_kezdetek) Letöltés ideje: 2021.01.18.)
- 41 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1918. 49. évf. 41. sz. 134.
- 42 Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1943. 74. évf. 35. sz. 348.
- 43 Magyar Vasutas. 1957. 1. évf. 12. sz. 2.
- 44 MMKM PLYG. 71.1. Tanfűtők, segítettek a Vasút női dolgozóit! (1950-es évek)
- 45 Szabad Ifjúság. 1951. 2. évf. 94. sz. 5.
- 46 MÁV Archivum VF. 10030. X20235834 Tűzoltó készülék forgató berendezés újítás, Északi Járműjavítóban V43 mozdony javítás, csarnokbelső (1983.01)
- 47 Magyar Vasutas. 1961. 5.évf. 1. sz. 3.
- 48 MMKM TFGY 2254. Részlet az Északi Főműhely napköziotthonából (1949)
- 49 A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története. 87-90.

Zima Richárd

## A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM ÚJ ÁLLANDÓ KIÁLLÍTÁSA

### CONCEPT OF THE NEW HUNGARIAN MUSEUM OF SCIENCE, TECHNOLOGY AND TRANSPORT

A közlekedés része a mindennapjainknak, a modern ember életének jelentős részét járműveken tölti. Ma már természetesnek vesszük, hogy vasútvonalak hálózják be a Kárpát-medencét, hogy autópályák vezetnek a legtöbb európai nagyvárosba és hogy Budapestről a világ bármely részére eljuthatunk repülőgéppel. A közlekedés átformálta a társadalmat, lehetővé tette a kultúrák közelebb kerülését. A társadalmi átalakulások és technológiai fejlődés a közlekedés történetében ismerhető meg a legtisztábban, ezért kulcsfontosságú, hogy Magyarország egyik leglátogatottabb múzeumaként olyan állandó kiállítást hozzunk létre, amely lehetővé teszi a komplex problémák bemutatását közönségünk számára amellet, hogy impozáns gyűjteményünk legértékesebb darabjait is megmutassuk.

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum - Európa egyik legrégebbi ilyen jellegű múzeuma - Budapest egykori ipari negyedében, Kőbá-

*Transport is part of our everyday lives, the modern people spend a significant part of their lives in vehicles. Nowadays we take for granted that railways criss-cross the Carpathian Basin, motorways lead to most major European cities and we can fly from Budapest to anywhere in the world. Transport has transformed society, bringing cultures closer. The history of transport is the clearest illustration of social change and technological development, that's why it is crucial that, as one of Hungary's most visited museums, we create a permanent exhibition that allows us to showcase the complex issues of the transportation, as well as the most valuable pieces from our impressive collection.*

*The Hungarian Museum of Science, Technology and Transport - one of the oldest museums of its kind in Europe - is being renovated in the former industrial quarter of Budapest, in Kőbánya, on the site of the former Northern Maintenance Depot, as part of an exceptional industrial heritage conservation programme. The Museum is facing one*

*of the most important and biggest challenges in its 120-year history: to redefine itself and its role in the social and cultural dimension of the modern age. A museum plans a permanent exhibition for a decade, and we are doing the same. The Museum of Transport in City Park (Városliget) has been a defining experience for generations, and we hope the new permanent exhibition at the Northern Maintenance Depot will be held a meaningful role in the cultural life of the country. Our new home will not just house the permanent exhibition: it will also include temporary exhibition space, restoration workshops, visible / visitable storages, archives and community functions, bringing unprecedented life to the Northern Maintenance Depot.*

*In the almost 9 000 m<sup>2</sup> permanent exhibition space realizing the new permanent exhibition of the Museum, building on the decisive processes of transport history and understanding the present: we are planning to present the scientific and technical heritage of Hungarian transport history through a specifically contemporary, problem-focused exhibition with hundreds of vehicles of great importance and thousands of artefacts. The Museum's archive and artefact collection is currently in storage and in external exhibition spaces, waiting to move to its new home. The collection is extremely diverse, ranging from huge railway locomotives to small model vehicles, racing medals and paintings. Thanks to the work of museologists and conservators, these artefacts are being prepared for their place in the new permanent exhibition, or for temporary exhibitions or for researchers into transport history in the new modern storage facilities.*

*In developing the theme for the permanent exhibition, we have sought to provide the visitor with a comprehensive picture of the complex interactions and interconnections of transport with the natural, social, economic, technological and*

nyán, az Északi Járműjavító területén újul meg, egy kivételes ipari örökségvédelmi program keretében. A múzeum 120 éves történetének egyik legfontosabb és legnagyobb kihívásával néz szembe: újra kell definiálnia önmagát és szerepét a modern kor társadalmi és kulturális dimenziójában. Állandó kiállítást egy múzeum évtizedes tárlatra tervez, mi is ezt tesszük. A városligeti Közlekedési Múzeum generációk számára szolgált meghatározó élményként, reméljük, az Északi Járműjavító új állandó kiállítás is meghatározó lesz az ország kulturális életében. Új otthonunkban nem csak az állandó kiállítás kap helyet: nemzetközi sztenderdeknek megfelelő időszakos kiállítóter, restaurátorműhelyek, mőtárgyraktárak, archívum is létesül a közösségi funkciók mellett, így sosem látott élet költözik az Északiba.

A létrejövő csaknem 9 000 négyzetméteres állandó kiállítóterben a közlekedéstörténet meghatározó folyamatainak építkezve, a jelen szavát megértve készülünk a Múzeum új állandó kiállításának megvalósítására: a magyar közlekedéstörténet tudományos és műszaki örökségét egy kifejezetten kortárs szemléletű, problémafókuszú tárlaton keresztül tervezzük bemutatni több száz kiemelt jelentőségű jármű és több ezer mőtárgy kiállításával. A Múzeum archívumi és tárgyi gyűjteménye jelenleg raktárakban és külső kiállítóhelyeken várja, hogy új otthonába költözhessen. A gyűjtemény rendkívül diverz: hatalmas vasúti mozdonyok mellett éppúgy helyet kapnak apró járműmodellek, mint autóverseny-érmek vagy festmények. Ezek a mőtárgyak a muzeológusok és restaurátorok munkájának köszönhetően készülnek fel a gyűjteményfejlesztési program keretében arra, hogy az új állandó kiállításban elfoglalják helyüket, vagy az új, modern raktárakban álljanak a köz-





lekedéstörténetet kutatók vagy időszaki kiállítások rendelkezésére.

Az állandó kiállítás tématervének kidolgozása során arra törekedtünk, hogy a látogató átfogó képet alkosson a közlekedés összetett kölcsönhatásairól és szoros összefüggéséről a természeti, társadalmi, gazdasági, technológiai és politikai környezettel, mindezt személyes történeteken keresztül, tudományosan megalapozott módon, közérthető és inkluzív megközelítéssel. Határozott cél volt, hogy a látogatókat érdeklődőbbé tegyük a közlekedés világa iránt, és ösztönözzük őket arra, hogy a mindennapokban is szorgalmazzák a fenntartható közlekedés megvalósításához szükséges változtatásokat.

Az új állandó kiállítás a közlekedést és annak a környezetre és a társadalomra gyakorolt hatását mutatja be a gőzmozdony megjelenésétől egészen napjainkig, arra keresve a választ, hogy a közlekedés hogyan formálja át a városi és természetes környezetet, az emberek életmódját. A társadalmi változások és a műszaki fejlődés egymást alakító kölcsönhatása a magyar közlekedés történetén keresztül kerül bemutatásra a látogatók számára is izgalmas, innovatív megoldásokat használva. A múzeum kifejezett célja, hogy a kiállításon keresztül világos társadalmi üzeneteket közvetítsen a globális kérdésekkel kapcsolatban is: segítsen a látogatóknak megérteni a műszaki és közlekedéstudományi innovációk mozgatórugóit és a 21. század fenntarthatósági igényeit, hiszen a magyar közlekedés története csak a nemzetközi folyamatok kontextusában érthető meg.

Azt szeretnénk elérni, hogy a látogató megtapasztalja, hogy a közlekedési eszközök fejlődésével hogyan változott az idő és a távolság érzékelése, és hogy ez mélységében átformálta a mindennapok tapasztalatát, valamint az ország társadalmi, gazdasági és politikai beren-

political environment, through personal stories, in a scientifically sound, accessible and inclusive way. A clear aim was to make visitors more interested in the world of transport and to encourage them to push for the changes needed to achieve sustainable transport in their everyday lives.

The new permanent exhibition explores transport and its impact on the environment and society, from the advent of the steam locomotive to the present day, looking at how transport is reshaping the urban and natural environment and people's lifestyles. The interplay between social change and technological development is illustrated through the history of Hungarian transport, using exciting and innovative solutions for visitors. The museum's explicit aim is to convey clear social messages about global issues through the exhibition: to help visitors understand the drivers of technical and transport innovation and the sustainability needs of the 21st century, as the history of Hungarian transport can only be understood in the context of international processes.

We want visitors to see how the development of transport has changed the perception of time and distance, and how it has profoundly transformed their everyday experience and the social, economic and political fabric of the country. The history of transport is not only a story of continuous technological innovation in response to changing social, economic and cultural expectations and circumstances, but also a means of expanding our own possibilities and understanding human limits and capabilities.

The exhibition presents the positive and negative social impacts and benefits of transport systems, from the transport revolution to the development of urban and long-distance public transport and the spread of individual motorised transport, while also confronting the visitor with the ecological consequences of these processes, in order to conclude the exhibition with answers to the challenges of the present for sustainable transport in the future.



The main message of the exhibition is defined in the following points:

- The history of transport is first and foremost a history of people and communities, inseparable from vehicles
- Transport is a public matter, in which the individual, as a member of society, has a role, a degree of choice and responsibility
- Sustainable transport is a task for the present

The new permanent exhibition is divided into four major thematic units, covering the history and problems of railways, motorization, international transport and urban transport, and exploring different issues within these main themes. These four units

dezedését. A közlekedés története nem csupán a folyamatos technológiai innováció története a változó társadalmi, gazdasági és kulturális elvárásokhoz és körülményekhez igazodva, de saját lehetőségeink kitérítésének, az emberi határok és képességek megismerésének az eszköze is.

A tárlat a közlekedés forradalmától a városi és a távolsági tömegközlekedés kialakulásán keresztül az egyéni motorizált közlekedés elterjedésén át mutatja be a közlekedési rendszerek pozitív és hátrányos társadalmi hatásait, hasznosságát, miközben szembeállítja a látogatót a folyamatok ökológiai következményeivel is, hogy a kiállítás végén a jelen kihívásaira mutasson válaszokat a jövő fenntartható közlekedése érdekében.

A kiállítás fő üzenetét az alábbi pontokban határoztuk meg:

- A közlekedés története elsősorban az emberek és a közösségek története, amely elválaszthatatlan a járművektől.
- A közlekedés közügy, ebben az egyénnek – mint a társadalom tagjának – szerepe, bizonyos fokú döntési lehetősége és felelőssége van.
- A fenntartható közlekedés megvalósítása a jelen feladata.

Az új állandó kiállítás négy nagy tematikai egységre tagolódik, amelyek a vasút, a motorizáció, a nemzetközi közlekedés és a városi közlekedés történetét, problémáit mutatják be, és e fő témákon belül különböző kérdésköröket járnak körül. Ez a négy egység egészül ki további két szekcióval, a bevezetővel, amelyben a modern közlekedési infrastruktúra kiépülése kerül fókuszba, és a zárórészsel, amely a közlekedés környezeti hatásairól szól. A bevezetőben olyan szempontokat ismerhet meg a látogató, amelyek perspektívába helyezik a közlekedés minden formáját, megmutatva, milyen átalakulásokat okoz a természeti környezetben a modern közlekedés és infrastruktúrája. A XIX. században, a technológiai fejlődés egyre gyorsabban és egyre nagyobb távolságok leküzdésére adott lehetőséget, ami a természeti tájat és a tájról való gondolkodásunkat, érzékelésünket is alaposan átalakította. A szigorú geometria érvényesülése a „természetes” táj átformálódásához és egy új, mesterséges környezet kialakulásához vezetett.

A kiállítás fejezeteinek belső logikája, felépítése eltérő. Az időbeliség megjelenik mindenhol, azonban alapvetően jelenségek bemutatásáról és azok egységes felfűzéséről van szó, ezen belül is a jelenségek közötti hangsúlyok megtalálása volt a legfontosabb feladatunk. Lineáris



are complemented by two further sections, an introduction focusing on the development of modern transport infrastructure and a final section on the environmental impact of transport. In the introduction, visitors will learn about aspects that put all forms of transport into perspective, showing how modern transport and infrastructure are transforming the natural environment. In the nineteenth century, technological advances made it possible to cover ever greater distances at ever faster speeds, which profoundly transformed the natural landscape and the way we think about and perceive it. The imposition of strict geometry led to the transformation of the 'natural' landscape and the emergence of a new, artificial environment.

The internal logic and structure of the exhibition chapters is different. Temporality appears everywhere, but it is essentially a matter of presenting phenomena and their coherent interweaving, and within this, the most important task was to find the emphasis between phenomena. In our opinion, a linear story cannot be told about the history of Hungarian transport, as chronological representation does not help to understand complex processes. The chapters of the exhibition, although

complete in themselves, have a real meaning together.

The railway section takes up the largest area of the new museum, due to the size of the vehicles on display. The central element of the section is a selection of vehicles on the tracks of the new railway hall, which has been added to the former building of the Northern Maintenance Depot. The history of the railway, its impact on society and the economy, and its links with urban and air transport and motorization would be in the focus of the new wing show. The exhibition highlights the fact that the railways have been one of the main drivers of modernization, as well as being a major driver of lifestyle, using a number of technological achievements.

A central feature of the motorization section will be a large-scale installation designed from the 'heart' of motorized vehicles: the engines. A timeline of cars and engines from 1900-1990 will separate personal transport from public transport and motorized vehicles for transport.

The Urban Transport section focuses on the urban public spaces, around which the vehicles on display and the stories related to each era are organized chronologically. The city is presented as the

történet véleményünk szerint nem mesélhető a magyar közlekedéstörténetről, hiszen a kronologikus ábrázolás nem segíti a megértését az összetett folyamatoknak. A kiállítás fejezetei, bár önmagukban is teljesek, együtt bírnak valódi jelentéssel.

A vasúti rész már a kiállítandó járművek mérete miatt is a legnagyobb területet foglalja el az új múzeum kiállítóterében. A szekció központi eleme az Északi Járműjavítóhoz hozzáépített új vasúti csarnok vágányaira beállított járművek válogatott bemutatója, ezek köré rendeződik témaként a vasút történetisége, valamint annak a társadalomra és a gazdaságra gyakorolt hatása, kapcsolódása a városi, légi közlekedéshez és a motorizációhoz. A kiállításban hangsúlyosan jelenik meg, hogy a vasút számos technológiai vívmány felhasználása mellett az életmódot illetően is a modernizáció egyik fő hajtóereje volt.

A motorizáció szekció egyik központi eleme a motorizált járművek "szívéből", a motorokból tervezett nagyméretű installáció lesz. Az 1900-1990 közötti autók és motorok idővonal szerű bemutatása során különválasztjuk az egyéni közlekedést a tömegközlekedéstől és a szállítást végző motorizált járművektől.

A Városi közlekedési szekció központi elemei a városi közterek, ezek köré szerveződnek kronologikusan a bemutatott járművek és az egyes korszakokhoz kapcsolódó történetek. A város mint az emberi együttélés leghatékonyabb formája jelenik meg, ebben a közterek és azok felosztása kulcsfontosságú folyamat. A közlekedés a közterületek jelentős részét foglalja el, azonban a különböző járműtípusok számára allokált "aszfaltfelület" korszakonként eltér, a különböző kiépítésű utcák egyben lenyomatái és alakítói a korszakoknak, társadalmi folyamatoknak.

A Nemzetközi közlekedés szekció négy témakijelölés mentén mutatja be magyar repülés- és hajózástörténetet, valamint a nemzetközi szállítmányozás történetét: a nyugati irányú orientáció, a tenger vonzása és a repüléstörténeti fejezetek, valamint a nemzetközi áruforgalom és munka célú utazások.

A záró térben a kiállítás elején a 19. századtól elindított folyamat végére érünk: eljutunk a jelenkorba és utak vezetnek a jövő irányába. A fő fókusz a 21. századra kiépült közlekedési hálózatok és az urbanizáció ökológiai hatásainak bemutatása, az adottságoknak és összefüggéseinek az érzékeltetése, illetve a lehetséges egyéni döntések hangsúlyozása. A környezeti hatások téma egy nagy installációként jelenik meg: egy absztrakt város és tágabb környezete épül meg. Nem a tárgyak dominálnak, hanem a téri installáció atmoszférája és a hozzá kapcsolódó tartalmak teremtenek lehetőséget arra, hogy a látogató szintetizálja a közlekedéssel kapcsolatos korábbi élményeit, hogy megértse, a közlekedési rendszerek milyen nagy és komplex hatást gyakorolnak a minket körülvevő környezetre.

A fejezeteken keresztül bemutatjuk, hogy a közlekedés fejlődése hogyan járult hozzá a távolság legyőzéséhez, azt, hogy a szervezett közlekedés lehetővé tette, hogy az utazásra fordított időt meg lehessen tervezni és hogy a közlekedés átstrukturálja az idő felhasználását, és hozzájárul a társadalmi mobilitás felgyorsulásához. A látogatók megismerhetik, hogy milyen időben változó szükségletek kielégítése érdekében közlekednek az emberek, és az adott korban milyen hozzáférést sikerült a közlekedés rendszereihez biztosítani, illetve, hogy miként befolyásolják a különféle közlekedési módok környezetünket és mindennapjainkat. A közlekedési eszközök és hálózatok meg-

most efficient form of human coexistence, and the public spaces and their division are a key process. Transport occupies a significant part of public space, but the 'asphalt surface' allocated to different types of vehicles varies from era to era, with streets of different layouts both imprinting and shaping the zeitgeist and social processes.

The International Transport section presents the history of Hungarian aviation and shipping, as well as the history of international transport, along four thematic lines: westward orientation, the attraction of the sea and the chapters on the history of aviation, and international freight and work-related travel.

In the final space, we come to the end of a process that started in the 19th century (introduction section) and we reach the present and paths lead us towards the future. The main focus is to show the ecological impact of the transport networks and urbanization that have been built up for the 21st century, to highlight the conditions and interrelationships and to emphasize the individual choices that are possible. The theme of environmental impact is presented as a large installation: an abstract city and its wider environment are constructed. It is not the objects that dominate, but the atmosphere of the installation and its associated content that create the opportunity for the visitor to synthesize their previous experiences of transport, to understand the large and complex impact that transport systems have on the environment around us.

Throughout the chapters, we show how the development of transport has contributed to overcoming distance, how organized transport has made it possible to plan the time spent travelling, and how transport has restructured the use of time and contributed to the acceleration of social mobility. Visitors will learn how people use transport to meet their changing needs over time, how access to transport systems has been achieved over time, and how different modes of transport affect our en-

vironment and our daily lives. Transport modes and networks have changed travel patterns, generated widespread social access and increasing demand for transport. For each of these major themes, the phenomenon of crowding is considered a key concept. At the same time, however, we must also see the extent to which the natural landscape and environment have been transformed by the transport network that has been built from the outset, leading, among other things, to the environmental problems we are experiencing today. We will present the history of vehicles, the related innovations in Hungary and in the world, the evolution and development of transport systems.

The underlying experience of the exhibition is that more and more people are travelling greater distances in shorter and shorter times, and this is having an impact on our environment. The visitor is an active participant in transport, with a wealth of personal experience and knowledge about transport. They will learn about the twists and turns, problems and achievements of Hungarian transport history, as well as the challenges of the present and the future, and understand that transport is a component of a wider social, economic, technological and political system worldwide. You will experience the impact of the growth of transport on the natural environment and society, and experience how the fabric of organized transport is evolving and changing, so that by the end of the exhibition you will emerge from the museum back into the city a more aware and responsible individual, aware of the challenges of sustainable transport today.

Transport affects its environment, but this phenomenon is also true in reverse. A railway line or motorway that cuts through a natural landscape is also a means for nature and man to meet. Our exhibition aims to bring this complex world to the attention of visitors in an enjoyable way, using the tools of contemporary museology.

változtatták az utazási szokásokat, széleskörű társadalmi hozzáférést és egyre növekvő közlekedési igényt generáltak. Mindegyik nagy téma esetében kulcsfogalomnak tekintjük a tömegesedés jelenségét. Ezzel egy időben azonban azt is látni kell, hogy a természeti tájat, környezetet milyen mértékben alakította át a megépülő közlekedési hálózat már a kezdetekkor, ami, többek között a jelenünkben tapasztalható környezeti problémákhoz vezetett. Bemutatjuk a járművek történetét, az ehhez kapcsolódó magyarországi és kiemelt nemzetközi innovációkat, a közlekedési rendszerek alakulását és fejlődését.

A kiállítás nyújtotta alapélmény, hogy egyre több ember egyre rövidebb idő alatt egyre nagyobb távolságokat tesz meg, és ez hatással van a környezetünkre. A látogató a közlekedés aktív szereplője: bőséges személyes élménnyel és tapasztalatokkal rendelkezik a közlekedésről. Megismeri a magyar közlekedéstörténet fordulatait, problémáit és eredményeit, valamint a jelen és a jövő kihívásait, megérti, hogy a közlekedés világszerte egy szélesebb társadalmi, gazdasági, technológiai és politikai rendszer egyik alkotóeleme. Megtapasztalja a közlekedés növekedésének hatásait a természeti környezetre és a társadalomra, átéli, hogyan alakul ki és változik a szervezett közlekedés szövete, így a kiállítás végére a tudatosabb, a fenntartható közlekedés mai kihívásait felismerő, felelős egyénként lép ki a múzeumból vissza a városba.

A közlekedés hat a környezetre, de ez a jelenség visszafelé is igaz. A természeti tájat átmetező vasútvonal vagy autópálya egyben az eszköze is a természet és ember találkozásának. Kiállításunk ezt a komplex világot hivatott élvezhető formában megismertetni látogatóival a kortárs muzeológia eszközeivel.



# KATALÓGUS CATALOGUE



### Budapesti / Északi Főműhely

A közlekedés lebonyolításának legfontosabb eszközei a járművek, amelyeket meghatározott időnként ellenőrizni kell, illetve az észlelt hibákat meg kell javítani. E tevékenységre alakultak a vasút megjelenésétől a járműjavító műhelyek (főműhelyek). A főműhelyeket az egyes vasúttársaságok működtették és behálózták az országot. Az Északi területén 1867-ben alapították meg a Magyar-Schweizi Wagongyárat, amely járműjavítással is foglalkozott. A pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalkozásokból végül 1873-ban alakult meg az Északi Főműhely. Az épületegyüttest 1875-től Budapesti Főműhelynek hívják. A komplexum hamar kinőtte eredeti telkét, bővítését a főváros tanácsa 1883-ban engedélyezte, és Feketeházy János tervei alapján megépült a nagy mozdonyműhely, a jelenlegi Eiffel-csarnok. 1890-re a Budapesti Főműhely az ország legnagyobb főműhelyévé nőtte ki magát, ekkortól kezdik ÉSZAKI-ként emlegetni.

### *Northern Maintenance Depot*

*The most important participants of transportation are the vehicles that must be checked periodically, and the detected faults have to be repaired. The vehicle workshops were established for this purpose since the appearance of railways. The main workshops were operated by railway companies and could be found throughout the country.*

*The Hungarian-Swiss Wagon Factory, where vehicles were repaired, among other tasks, was founded in 1867 in the area of the Northern Vehicle Workshop. After having some financial difficulties, the Northern Maintenance Depot was established in 1873.*

*This factory base soon outgrew its original area, and the capital city council permitted its extension in 1883. A larger locomotive workshop was built based on János Feketeházy's plans, which is now the Eiffel Hall. By 1890, the Budapest Maintenance Workshop had become the largest workshop in the country. Since then, it has been mentioned as the "NORTHERN".*





A FÜGGŐ TERHEK ALATT TARTÓZKODNI TILLOS ÉS ÉLETVESZÉLYES!





**MÁV 424.001 pályaszámú univerzális gőzmozdony (Ltsz.: 21.2000.2.1)**

A legnépszerűbb magyar gőzmozdony-sorozat gyártásának előkészítését már az első világháború évei idején elkezdték, de az 1918-ban bekövetkezett összeomlás a MÁV-ot is nehéz helyzetbe hozta, ezért a Láhner Kornél által tervezett mozdonyok gyártása hat évet csúszott. A 424-est ereje miatt „Bivaly” vagy a korszak híres finn hosszútávfutója után „Nurmi” becenéven is ismerjük. Próbaútját 1924. április 22-én tartották a Budapest – Vác vonalon. A mozdony egyaránt képes volt személy-, gyors- és tehervonatok továbbítására. A gazdasági válság miatt kezdetben kevés példányban gyártották, a nagy volumenű sorozatgyártás az 1940-es évektől indult meg. A 424-es sorozat a magyar vasút sikerének szimbóluma, találkozhatunk velük filmekben, regényekben vagy az LGT együttes 424-es csatahajó című slágerében.

**MÁV 424.001 universal steam engine**

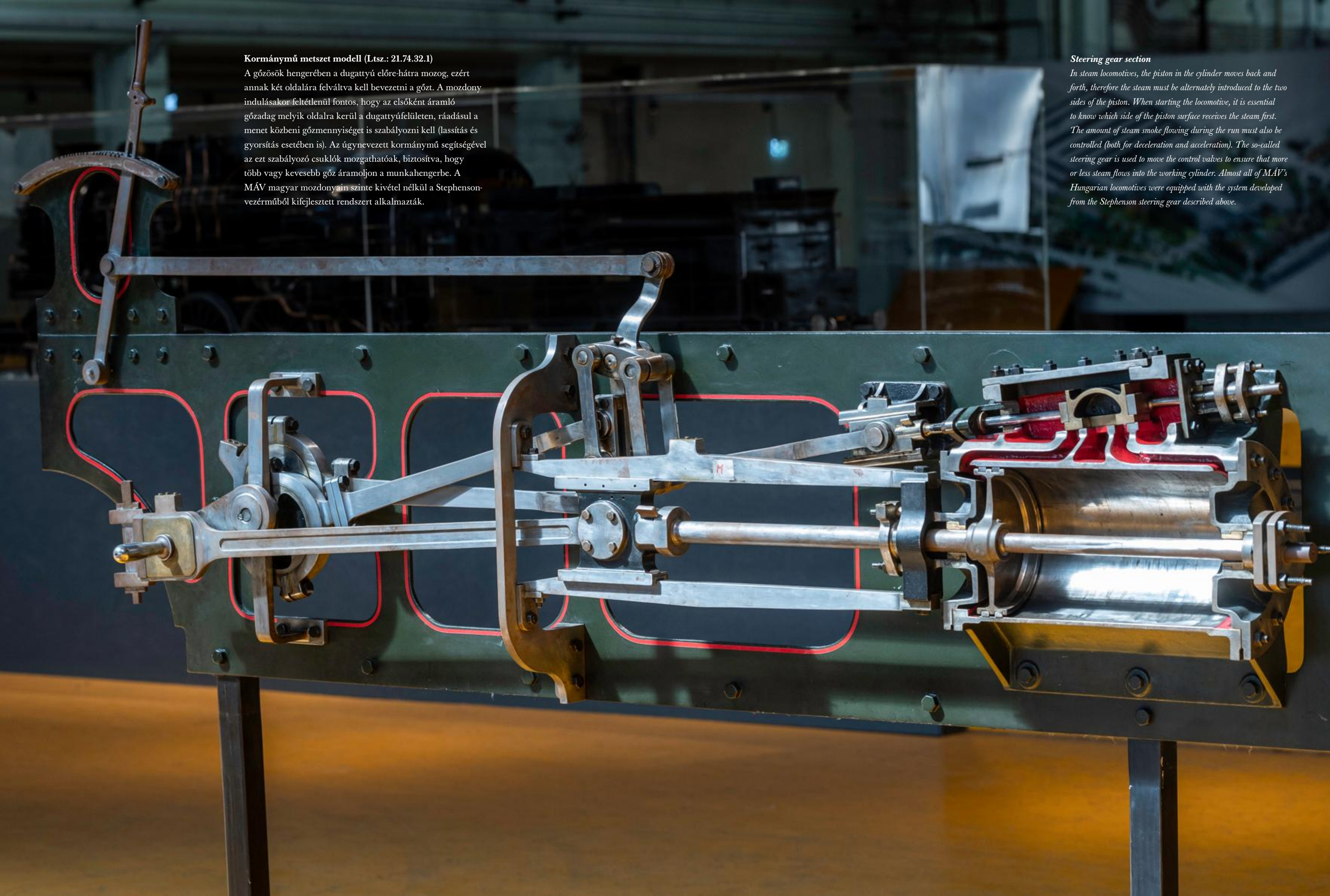
*The preparation for manufacturing the most popular Hungarian steam engine series began during World War I. However, the collapse in 1918 put MÁV in a problematic situation as well. Therefore, the manufacturing of the engines designed by Kornél Láhner was postponed by six years. Series 424 is known as “Bison” because of its power or “Nurmi”, named after the Finnish long-distance runner famous at the time. Its test run was carried out on 22 April 1924 on the Budapest – Vác route. The locomotive was capable of forwarding passenger and fast trains as well as freight trains. At first, it was manufactured only in limited numbers due to the economic crisis. The larger-scale manufacturing began in the 1940s. Series 424 is the symbol of the success of Hungarian railways. No wonder they appear in films, literature, and pop music.*

**Kormánymű metszet modell (Ltsz.: 21.74.32.1)**

A gőzösök hengerében a dugattyú előre-hátra mozog, ezért annak két oldalára felváltva kell bevezetni a gőzt. A mozdony indulásakor feltétlenül fontos, hogy az elsőként áramló gőzadag melyik oldalra kerül a dugattyúfelületen, ráadásul a menet közbeni gőzmennyiséget is szabályozni kell (lassítás és gyorsítás esetében is). Az úgynevezett kormánymű segítségével az ezt szabályozó csuklók mozgathatóak, biztosítva, hogy több vagy kevesebb gőz áramoljon a munkahengerbe. A MÁV magyar mozdonyain szinte kivétel nélkül a Stephenson-vezérműből kifejlesztett rendszert alkalmazták.

**Steering gear section**

*In steam locomotives, the piston in the cylinder moves back and forth, therefore the steam must be alternately introduced to the two sides of the piston. When starting the locomotive, it is essential to know which side of the piston surface receives the steam first. The amount of steam smoke flowing during the run must also be controlled (both for deceleration and acceleration). The so-called steering gear is used to move the control valves to ensure that more or less steam flows into the working cylinder. Almost all of MÁV's Hungarian locomotives were equipped with the system developed from the Stephenson steering gear described above.*



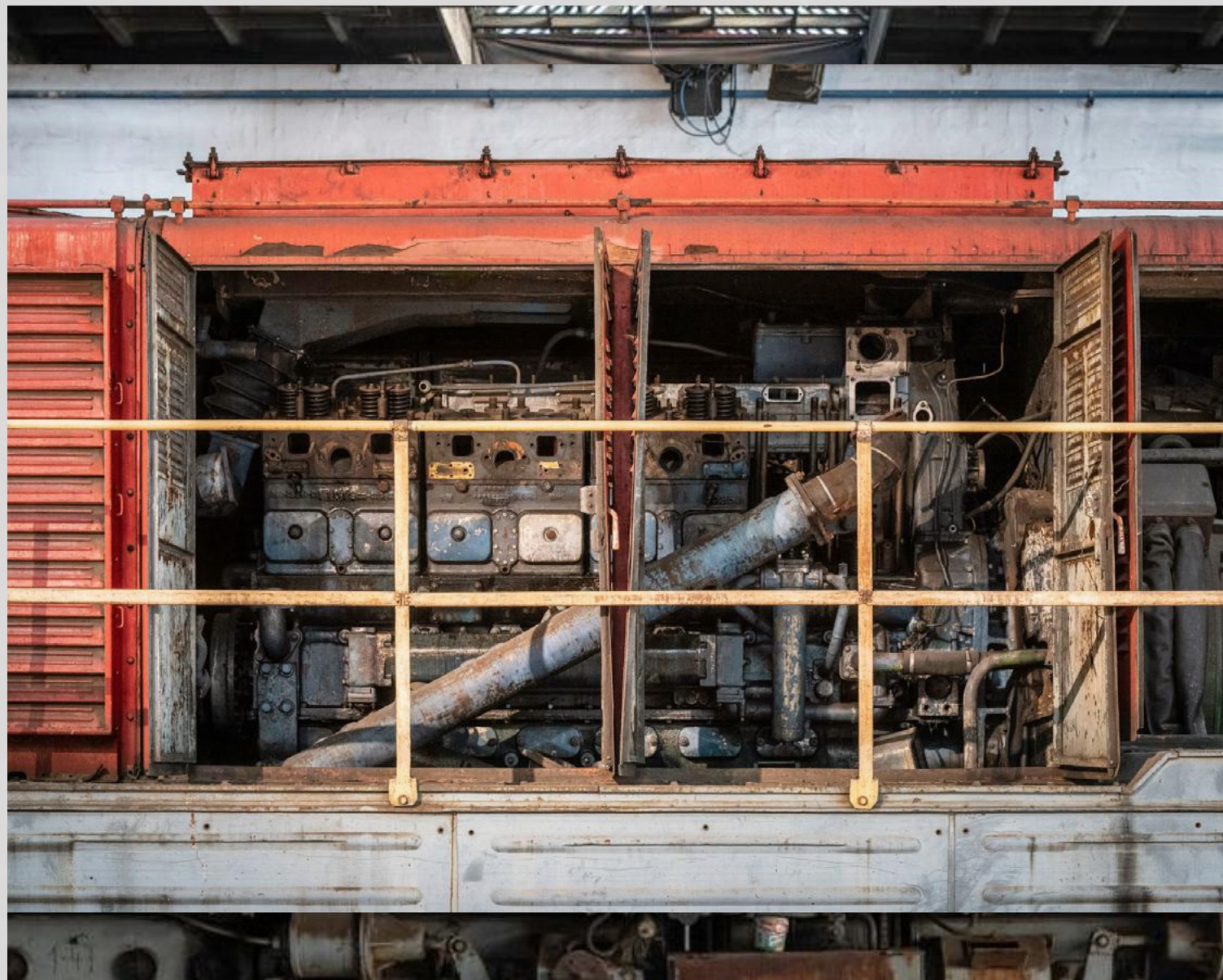
### A Dízelcsarnok története

A második világháború pusztításaiból újjáépülve az Északi Járműjavító az 1950-es évektől a járműkorszerűsítés egyik fontos bázisává vált. A dízeltechnológia tömeges megjelenésével szükségessé vált egy új csarnok építése a javítási igények kiszolgálására. 1962-ben nyílt meg a korszerű Dízelcsarnok az Északi Járműjavító második világháborúban megsemmisült csarnokai helyén.



### The history of the Diesel Hall

*Rebuilt from the ravages of the World War II, the Northern Maintenance Depot became a significant base of vehicle modernization since the 1950s. With the mass emergence of diesel technology, the construction of a new hall became necessary to meet the rising repair demand. The state-of-the-art new Diesel Hall opened in 1962 on the site of the halls of the Northern Maintenance Depot, destroyed during World War II.*



#### M44 tolatómozdony

Az M44-es az egyik legsikeresebb sorozat a magyar vasúti járműgyártás történetében. A prototípus 1954-ben készült el, a sorozatgyártás 1955-56 fordulójától indult meg. A MÁV legnagyobb darabszámú Bo'Bo' tengelyelrendezésű tolatómozdonya, becenevét is innen kapta: Bobó.

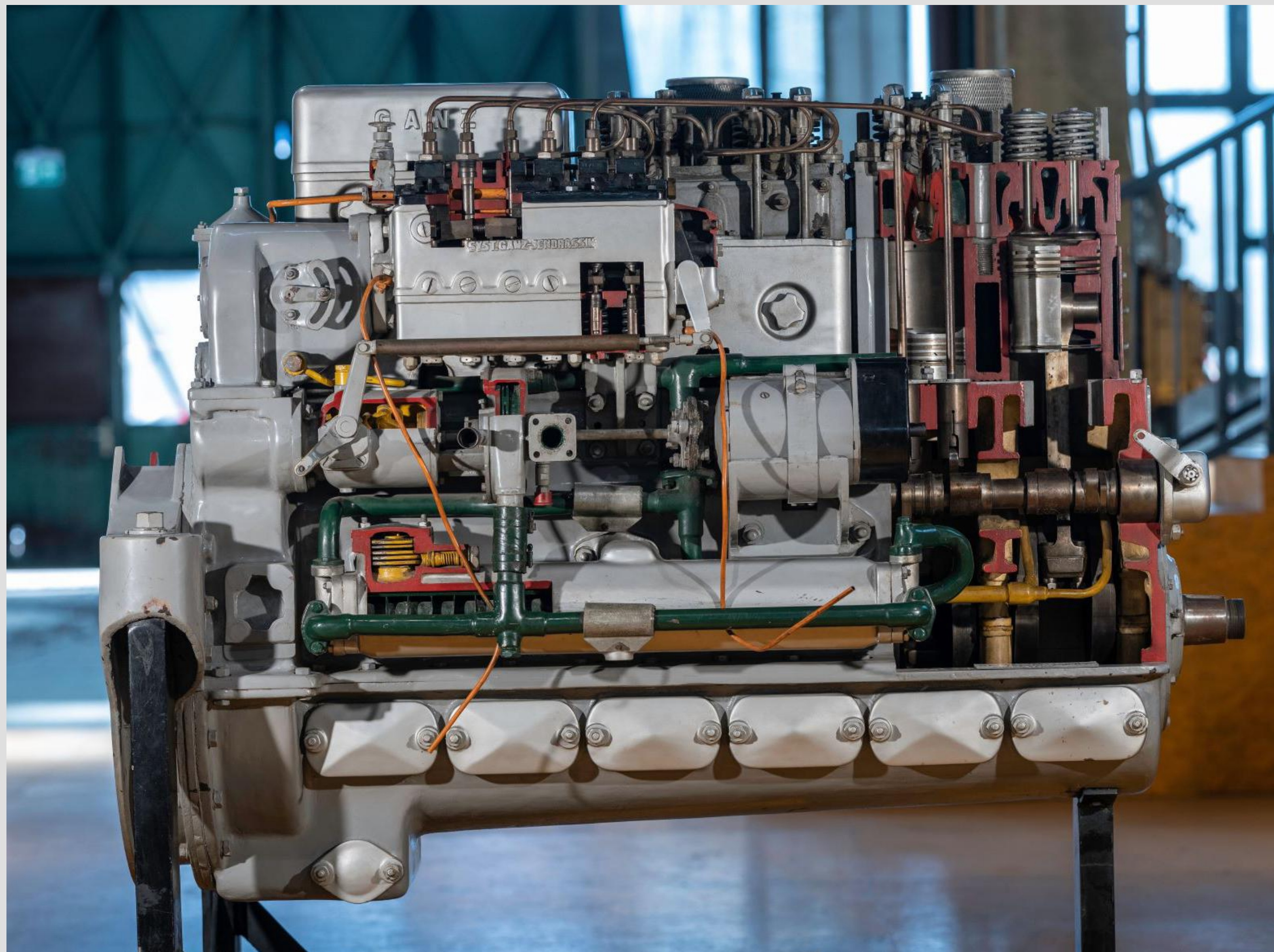
#### M44 shunting engine

The M44 is one of the most successful types in the history of locomotive production in Hungary. The prototype was completed in 1954, and as the locomotive lived up to expectations, production started in 1955-56.

**Ganz-Jendrassik rendszerű vasúti  
motorkocsi metszetelt dízelmotorja**  
(Ltsz.: 21.72.2.1)

A gőzmozdonyokat fokozatosan szorította ki a villamos- és a dízelvontatás. A fejlesztéseknek főként gazdasági okai voltak, ugyanis az újabb technológiák a gőzvontatásnál jóval gyorsabb üzembe helyezést és könnyebb kezelhetőséget biztosítottak.

A kis- és közép teljesítményű, nagyfordulatú, sűrítő nélküli motorok tervezése és fejlesztése a Ganz gyárban Jendrassik György vezetésével folyt. A kiváló mérnök által fejlesztett és világszerte ismertté vált dízel motorok sorozatgyártása az 1920-as évek végétől kezdődött meg.



**Sectioned Diesel-engine  
of Ganz-Jendrassik railcar**

*Electric and diesel traction gradually replaced steam engines. The development had primarily economic reasons. The new technologies provided for faster putting into operation and easier handling than steam traction.*

*The design and development of the low and medium power, high speed, non-compressor engines was led by György Jendrassik at the Ganz factory. The diesel engines developed by this eminent engineer, which became world-famous, went into series production in the late 1920s.*



**„Tas” Aa 23. pályaszámú sínautóbusz (most "Árpád") (Ltsz.: 21.87.1.1)**

A Ganz és Társa gyár 1934-ben, Ganz-Jendrassik dízelmotor meghajtással fejlesztette ki az „Árpád” gyorsínautóbuszt. A jármű innovatív szerkezetével, áramvonalas formatervezésével hívta fel magára a figyelmet, és jelentősen megalapozta a Ganz motorkocsik világhírét.

A sínbuszok mindegyik példánya egy-egy magyar történelmi személy nevével. Az Árpád sínautóbuszok a főváros és a vidéki nagyvárosok között gyors összeköttetést teremtettek. Európában a nemzetközi forgalomban is részt vettek, mint motoros vonatjárművek. A Budapest és Bécs közötti 278 kilométeres utat mindössze 2 óra 58 perc alatt tették meg.

A sínautóbusz hazai népszerűsége mellett az exportra tervezett konstrukciók is igen sikeresek voltak. Először Egyiptom rendelt 10 darab dízelmotorkocsit, ezután a külföldi megrendelések egész sorozata következett.

***Árpád fast rail-bus***

*In 1934, the Ganz & Co. factory developed the „Árpád” fast rail-bus with a Ganz-Jendrassik diesel engine. The vehicle attracted attention with its innovative construction and streamlined design, and significantly established the worldwide reputation of Ganz motor coaches.*

*Each of the rail-buses bore the name of a Hungarian historical figure. The Árpád coaches provided a fast quick link between the capital and the country's large cities. They were also used in international traffic in Europe as motorised traction vehicles. They covered the 278 kilometres between Budapest and Vienna in just 2 hours 58 minutes.*

*In addition to the domestic popularity of the rail-bus, the designs for export were also very successful. Egypt was the first country to order 10 diesel motor coaches, followed by a series of foreign orders for diesel motor coaches and multiple trains.*



Állomási tábla-tartó (Ltsz.: 23.74.79.1)

Departure board



**MÁV 242.001 psz gőzmozdony (Ltsz.: 21.74.2.1)**

A magyar gőzmozdonygyártás egyik csúcspontját jelentette a leggyorsabb hazai gőzmozdonyosorozat megépítése az 1930-as években. A MÁV 242.001-es pályaszámú gőzmozdonya 1936-ban épült, a négytagú sorozat első példányát volt. A Szellemnek és Koporsónak is becézett járművek a Ganz és a MÁVAG versengésének eredményeként épültek meg, a MÁVAG gyártásában.

**242 steam locomotive**

*The construction of the fastest domestic steam locomotive series, and the only Hungarian streamlined steam locomotive series, in the 1930s, was one of the highlights of Hungarian steam locomotive production. MÁV's steam locomotive No. 242.001 was built in 1936, the first of the four-car series. Also known as Ghost or Coffin, they were built as a result of due to competition between Ganz and MÁVAG. Ultimately, MÁVAG manufactured these locomotives.*





**Volt MÁV V60 sor. Kandó rendszerű  
villamosmozdony, Pályaszám 003**

Kandó Kálmán, a magyar vasútvillamosítás kiemelkedő alakja az I. világháború kitörésekor tért vissza Olaszországból. A Ganz Gyárban 1918-ban kezdődött meg az első, fázisváltós villamos mozdony gyártása, amely az egyfázisú villamos hálózathoz alakította át, a mozdony hajtásához szükséges háromfázisú feszültséget. Az első próbák 1923 októberében Budapest és Alag közötti 15 kilométeres szakaszon folytak.

A korszerűsített Kandó-mozdonyok gyártása 1928-ban kezdődött meg, és a terhelési próbák olyan sikeresek voltak, hogy a kereskedelmi miniszter még abban az évben elrendelte a Budapest – Hegyeshalom vasútvonal villamosítását a Kandó-féle 50 Hz-es fázisváltós rendszerrel.

A személyszállításra rendszerített V40-es és a teherszállításra kifejlesztett V60-as sorozatú villanymozdonyokkal a forgalom ezen a vonalon 1932-ben indult meg. Az Északiban a II. világháború után a gőzmozdonyok mellett Kandó-féle mozdonyokat is szervizeltek.

*Kálmán Kandó, a prominent figure in Hungarian railway electrification, returned from Italy at the outbreak of World War I. In 1918, the Ganz factory began producing the first phase-changing electric locomotive that converted single-phase voltage drawn from the overhead line into three-phase voltage needed to drive the locomotive. The first tests were carried out in October 1923 on a 15 km long section between Budapest and Alag (now part of Dunakeszi). The experience gained from the trial showed that only minor modifications to the experimental phase-changing locomotive were necessary, and proved that Kandó's idea was correct and feasible.*

*Production of the upgraded Kandó locomotives began in 1928, and the load tests were so successful that the Minister of Trade ordered the electrification of the Budapest - Hegyeshalom railway line with the Kandó 50 Hz phase-changing system in the same year.*

*The V40 series of electric locomotives for passenger transport and the V60 series of electric locomotives for freight transport were introduced on this line in 1932. After World War II, Kando locomotives were also serviced in the Northern Maintenance Depot in addition to steam locomotives.*



**VASUTÉPÍTÉS:**  
ÉLELMISZERELLÁTÁS, IPARFEJLESZTÉS  
*Szociáldemokrata Párt*

F.K. JUSTUS PÁL SEIDNER LIT. BUDAPEST

**VASUTASNAP**  
**1960. augusztus 14**

A MINISZTERTANÁCS 1.87/1961. SZ. HATÁROZATÁBÓL

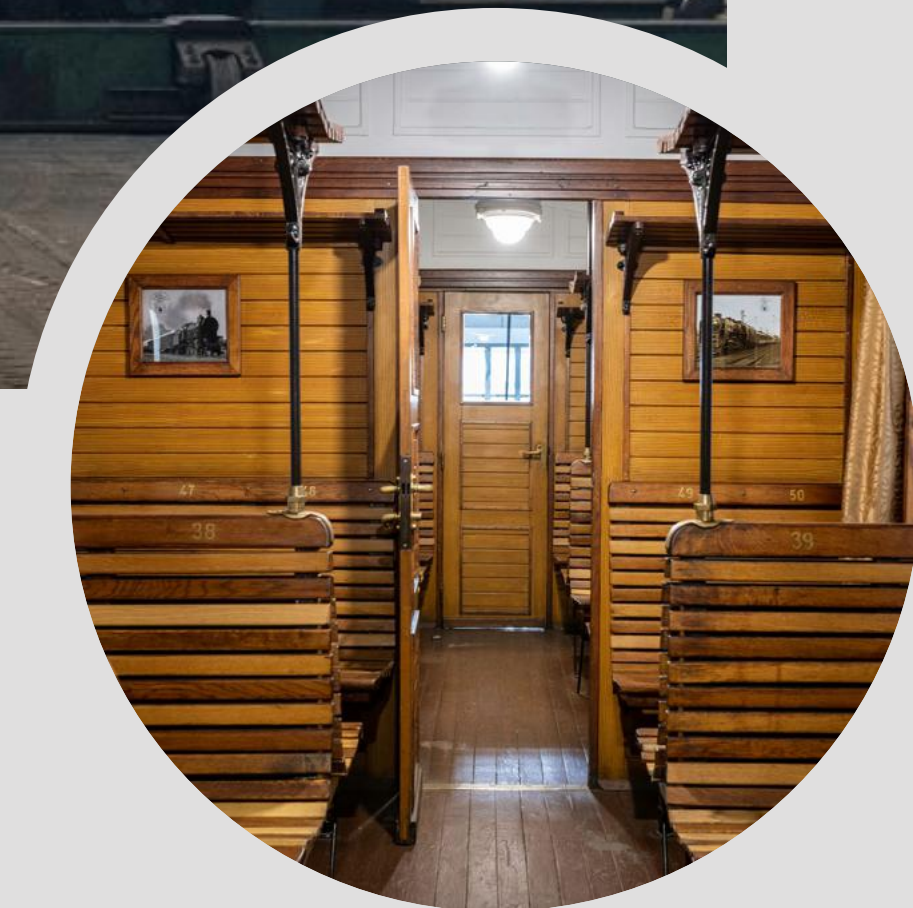
„A vasút jelentőségének és a nemzetközi építkezésekkel való összekapcsolásának kiemelt súlyozása érdekében minden az országban létező vasúti mellékterülettel a Minisztertanács elhatározta, hogy az országban a vasúti mellékterületek munkakeresletét, megújítását a vasúti dolgozókat még nagyobb hatáskörrel, hazánk védelmének érdekében.”





M.A.V.



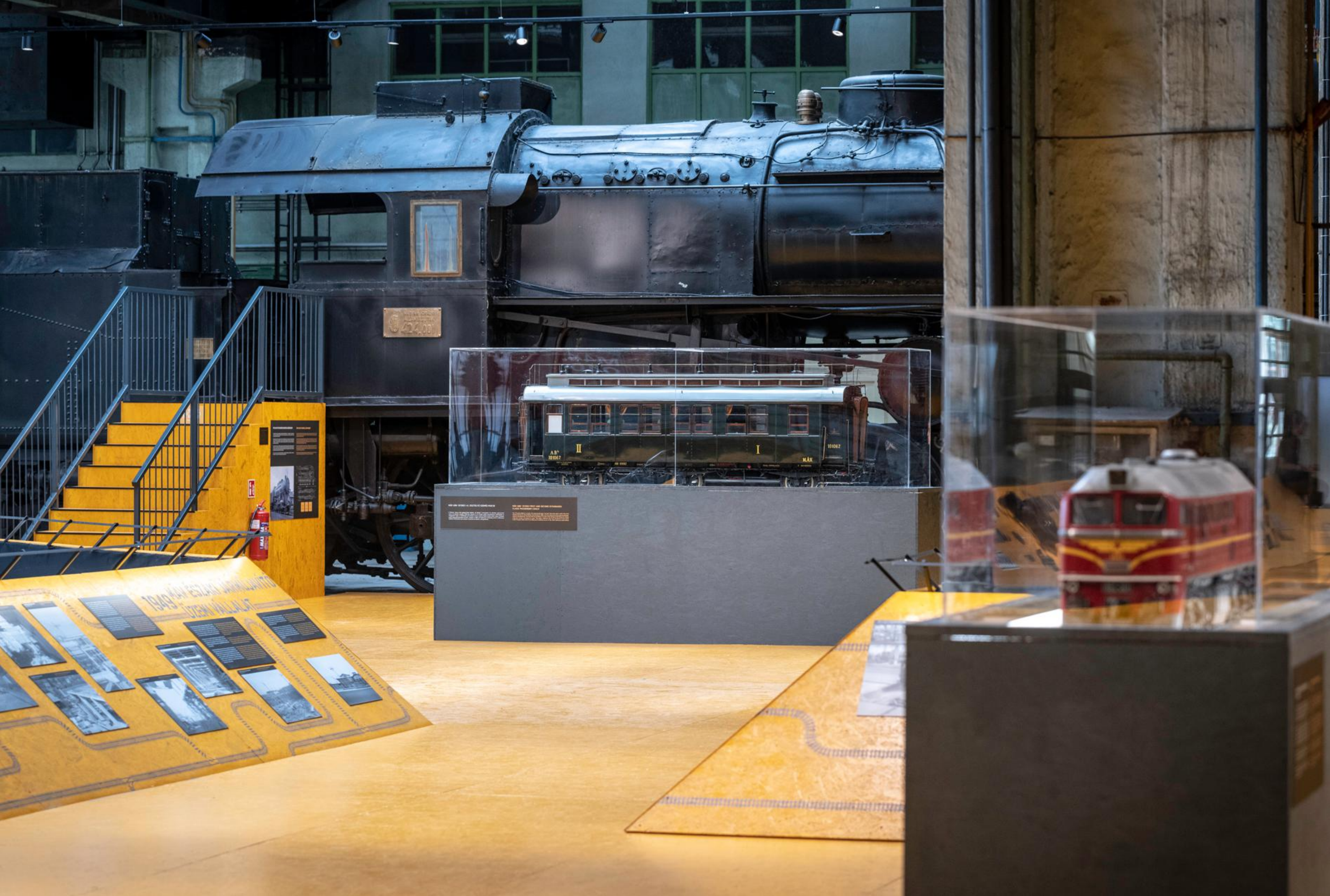


**MÁV Bn 55384 psz. kéttengelyes nyitott peronú személykocsi (jelnlég: C<sup>III</sup> 204787)**

A C<sup>III</sup> személykocsi az 1895 és 1913 között gyártott 6-7 és 8 méter tengelytávú, kéttengelyes típusok után jelent meg a magyar vasúton. A járművek középpátjáróval, természetes utastérrel, nyitott peronnal és dongatető kivitelben készültek – ezt 1907-től alkalmazták. A MÁV e páratlanul jellegzetes járműveit 1913 és 1923 között szerezte be, és mindmáig a legnagyobb darabszámban legyártott típusként tartjuk számon: ezekből a harmadosztályú kocsikból több mint 1500 darab készült. A C<sup>III</sup> személykocsi az aradi Weitzer János Gép- és Waggongyárban készült 1918-ban. 1925 után a Cn 55384 pályaszámot kapta.

**C<sup>III</sup> passenger coach**

The C<sup>III</sup> passenger coach appeared on the Hungarian railway after the 6-7 and 8 m wheelbase two-axle models produced between 1895 and 1913. The vehicles were made with a central aisle, open-plan cabin, open platform and barrel-roof design – this has been used since 1907. MÁV acquired these uniquely distinctive vehicles between 1913 and 1923, and this type still holds the title of being produced in the largest numbers: more than 1500 of these third-class coaches have been made. The C<sup>III</sup> passenger coach was built in 1918 at the Weitzer János Machine and Wagon Factory in Arad. After 1925, Cn 55384

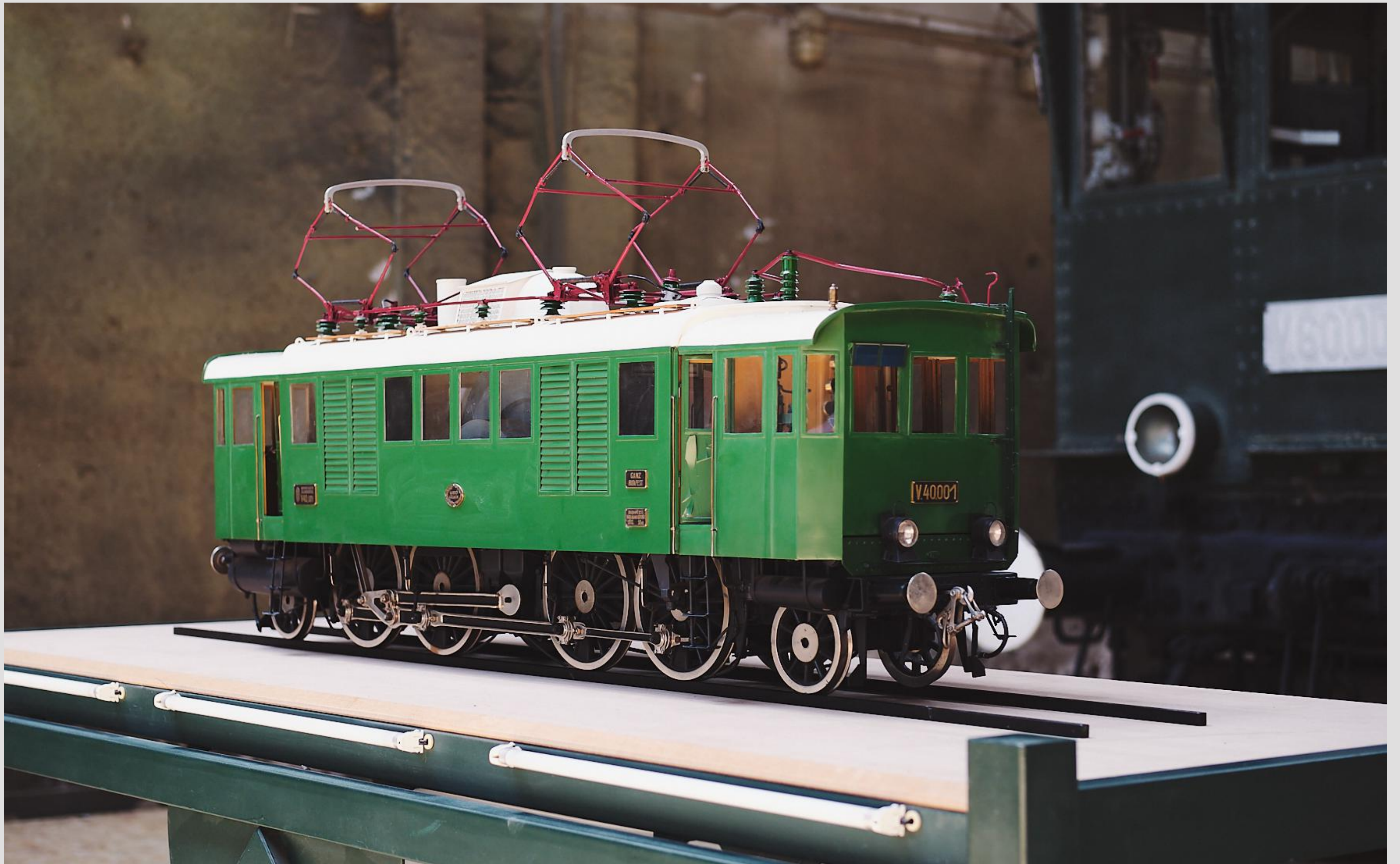




MÁV Abh 101062 I-II osztályú  
személykocsi (Ltsz.: 22.68.8.1)  
*Railway passenger coach*







MÁV V40.001-es Kandó rendszerű villamos mozdony modellje (Ltsz.: 21.68.35.1)

*Model of the MÁV V40.001 Kandó electric locomotive*



**MÁV V55 villamos mozdony modellje (Ltsz.: 21.68.47.1)**

A második világháború után ez a sorozat váltotta le a korszak vasúti szállítási igényeitől elmaradó V40-es és V60-as mozdonyokat. Mind teljesítményében, mind meghajtásának kialakításában jelentősen eltért elődeitől.

Fokozottan jelentkezett az igény egy új, univerzális üzemre képes, nagyobb teljesítményű villamos mozdonyra. Az 1950-től gyártott fázis- és periódusváltós széria vontatómotorjait már a forgóvázba építették, felismerve, hogy rudazat helyett sokkal hatékonyabb, ha a jármű tengelyeit közvetlenül külön motorok hajtják.

**Model of MÁV V55 series electric locomotive**

After World War II, this series replaced the V40 and V60 locomotives, which had fallen short of the railway transport needs of the era. It differed significantly from its predecessors in both performance and propulsion design.

There was an increasing need for a new, more powerful electric locomotive capable of universal operation. The traction motors of the phase-change and period-change series produced from 1950 onwards were already built into the bogie, recognising that it was more efficient to have dedicated engines driving the axles directly rather than through a complex transmission mechanism.

**MÁV M62. sor. Diesel elektromos mozdony modellje (Ltsz.: 21.75.9.1)**

A fővonalai tehervonatok továbbítására a MÁV 1965-től megkezdte a szovjet gyártmányú M62-es sorozatú, villamos hajtásrendszerű dízelmozdonyok beszerzését. Az M62-es a Vorosilovgrádi Dízelmozdonygyárban kifejlesztett nagyteljesítményű dízelvillamos mozdonyosorozat, amelyből egykoron hazánkban 288 darab közlekedett.

A típust fővonalai szolgálatra, elsősorban nehéz tehervonatok vontatására szerezték be ahelyett, hogy újabb példányokat rendeltek volna a korábban vásárolt M61-es sorozatból, azaz a svéd Nohab mozdonyokból. Bár a Szergejnek becézett mozdony nem kapott vonatfűtő berendezést, már a kezdetektől használták személyvonatok továbbítására, ahol jellemzően kiegészítő kazánkocsival közlekedett, így személy-és gyorsvonati forgalmat egyaránt ellátott.

***MÁV M62 diesel-electric locomotive model***

*In 1965, MÁV started to purchase Soviet-built M62 series diesel-electric locomotives for main line freight trains. The M62 is a series of high-performance diesel-electric locomotives developed at the Vorosilovgrad Diesel Locomotive Factory, of which 288 were in service in Hungary.*

*The type was purchased for main line service, primarily to haul heavy freight trains, instead of ordering new units from the previously purchased M61 series, the Swedish Nohab locomotives. Although the locomotive, nicknamed Sergei, was not fitted with a train heating system, it was used from the outset to haul passenger trains, typically with additional boiler cars, and thus served both passenger and express train traffic.*



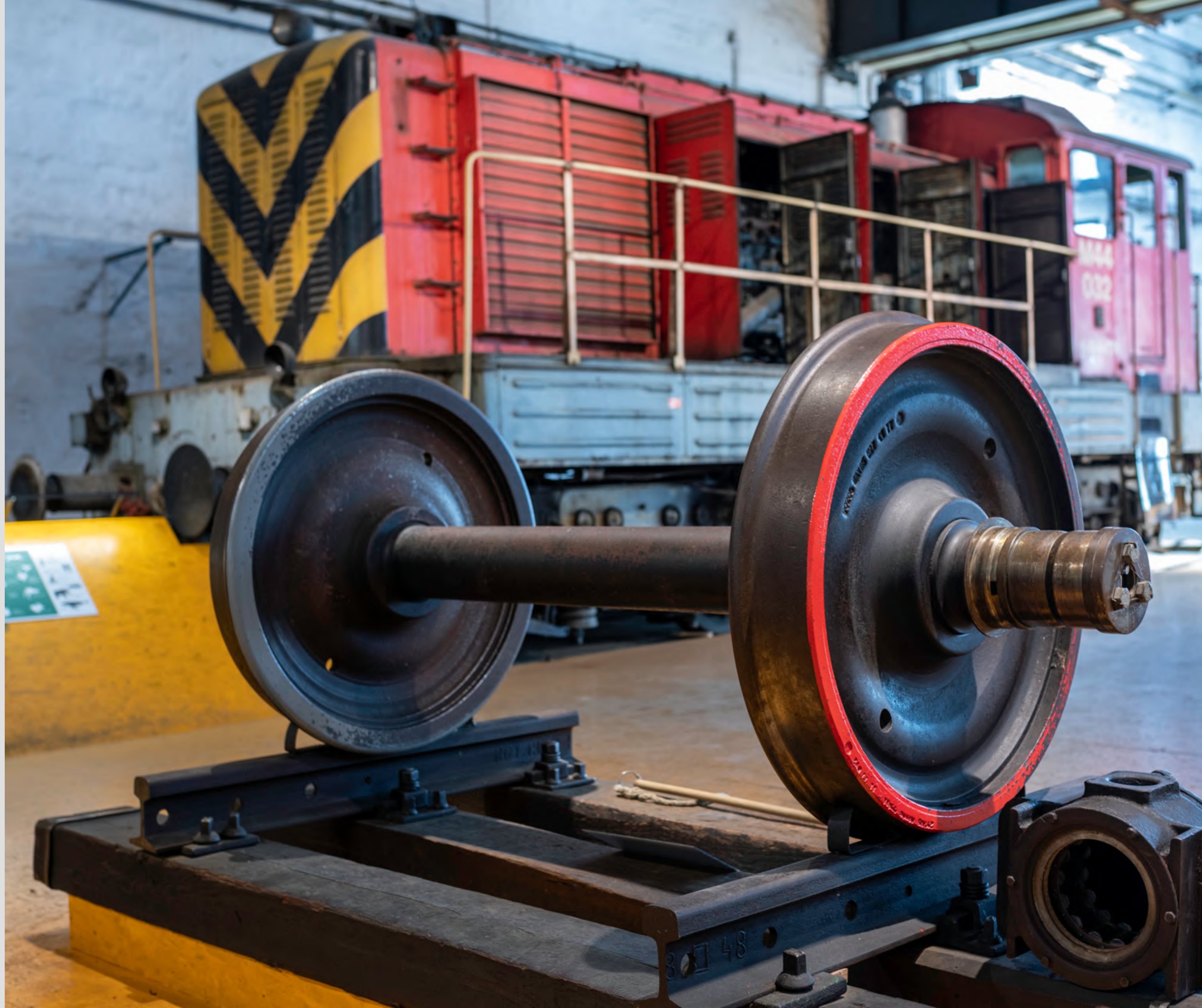
Vasúti kerékpár demonstrációs célra, laza és feszes abronccsal kialakítva (Ltsz.: 22.91.2.1)

A kerekek futófelületét, az abroncsot állandóan ellenőrizni kell a közlekedő vasúti járműveknél.

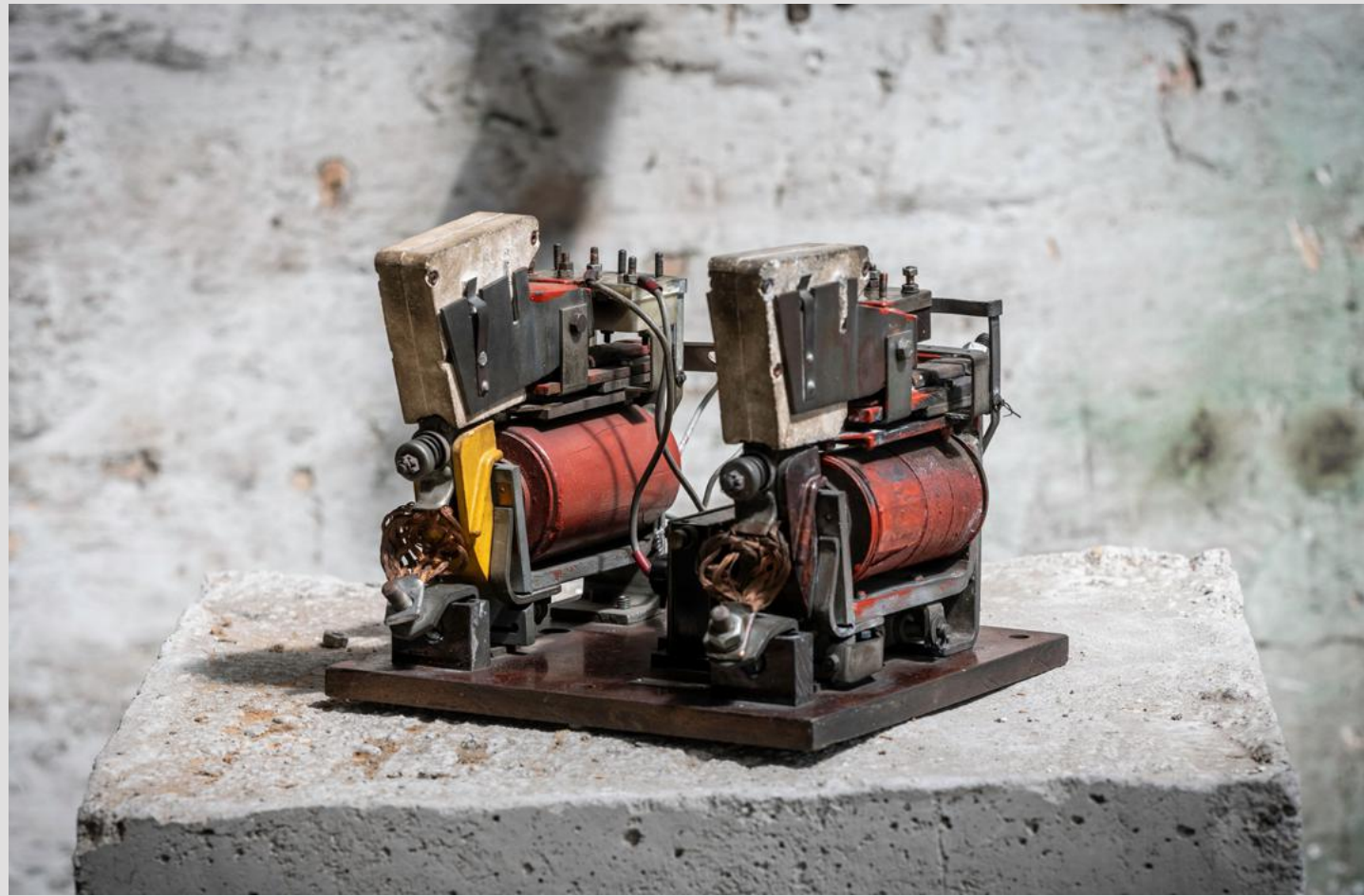
A kopogtatás az egyik legrégebbi módja a kerékellenőrzésnek. A szürke színnel festett jó állapotú abroncs a kalapács ütésére csengő hangot ad, míg a piros színnel jelzett festett laza állapotú abroncs tompa hangot ad. A ma már a vasútnál ultrahangos vizsgálattal is szokták ellenőrizni a kerekek állapotát.

#### *Two-wheeled axle*

*The flanged wheels guide the railway vehicles on a railway track consisting of two rails, sleepers and fasteners. The rim of the wheel must be constantly checked when the railway vehicles are in motion. Knocking is one of the oldest methods of rim inspection. A good rim painted in grey makes a ringing sound when struck by a hammer, while a loose rim marked in red makes a muffled sound. Today, railways also use ultrasound to check the condition of rims.*







Egységkapcsoló V43 mozdony (Ltsz.: 21.2004.43.1.b)

*Unit switch from V43 electric engine*



Pneumatikus kürt M62 sorozatú Dízel villamos mozdonyról (Ltsz.: 21.2003.79.1)

*Pneumatic horn from M62 Diesel-electric engine*



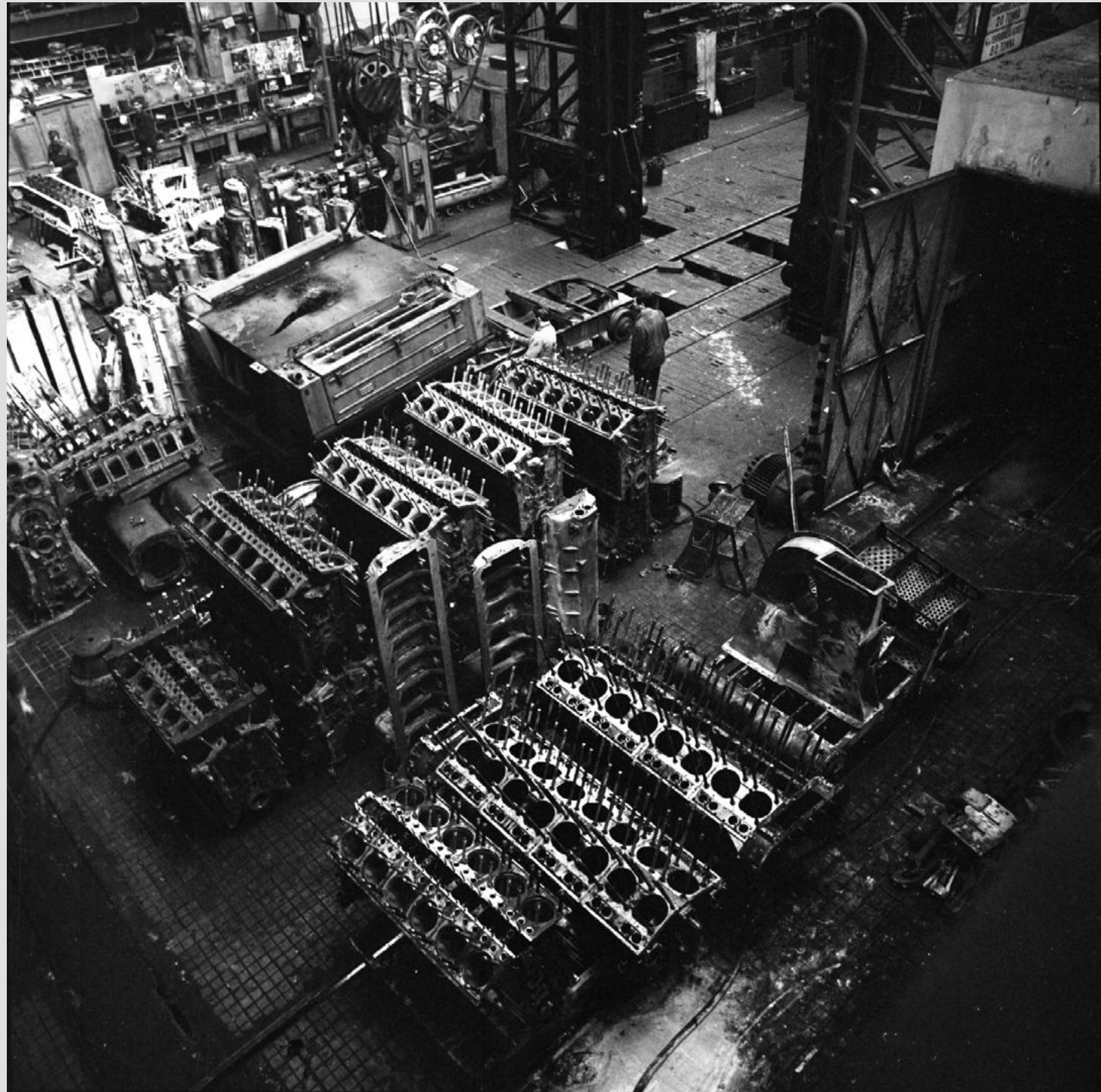
Tarzó olaj hőmérséklet mérő (Ltsz.: 21.2004.35.1.)

*Oil and temperature gauge of the transformer*



Mozdony gyári tábla M62 sorozatú Dízel-villamos mozdonyról (Ltsz.: 21.2002.37.1)

*Locomotive factory plate M62 Diesel-electric engine*



Élet a Dízelcsarnokban (MMKM Archívum)

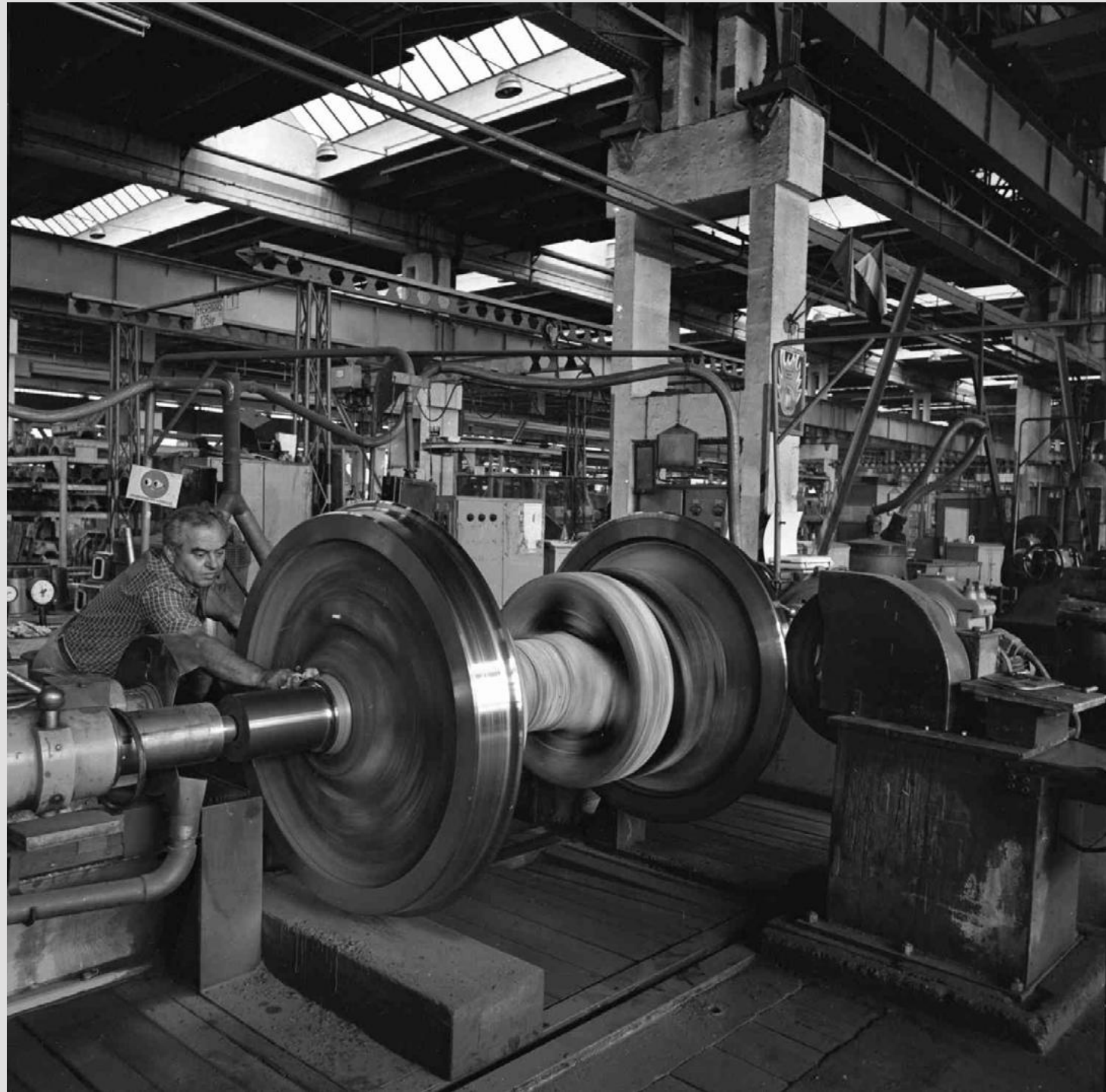
*Snapshot from the Diesel Hall (MMKM archive)*



Élet a Dízelcsarnokban (MMKM Archívum)

*Snapshot from the Diesel Hall (MMKM archive)*





Élet a Dízelcsarnokban (MMKM Archívum)

*Snapshot from the Diesel Hall (MMKM archive)*



Élet a Dízelcsarnokban (MMKM Archívum)

*Snapshot from the Diesel Hall (MMKM archive)*

**A munkába jövet, vagy munkából  
menet közben bekövetkezett  
sérülést is jelenteni kell!**



**KÖNNYEBB A TÜZET  
MEGELÖZNI,  
MINT ELOLTANI**



**TÚLBIZTOSÍTÁS  
TÜZET OKOZ!**



Gépek forgóelemezeit védburkolat nélkül üzemeltetni tilos!

Szakmár Tamás

## GYŰJTEMÉNYÜNK MEGÚJUL OUR COLLECTION IS BEING RENEWED

Európa egyik első, a közlekedés teljes spektrumát bemutató kulturális intézményeként a magyar Közlekedési Múzeum 1899 óta a hazai közlekedéstörténet méltó gyűjtő, kutató és bemutató helyszíne. Az elmúlt több mint 120 év munkájának köszönhetően a műtárgyak száma meghaladja a 21 000 darabot, archívumunkban mintegy háromezer folyóméternyi történelmi dokumentációs és több mint 200 000 kötetnyi könyvtári anyagot gondozunk.

Múzeumunk gyűjteményének részét képezik olyan pótolhatatlan darabok, mint az európai kontinens első földalatti vasútjának (ma: M1 metróvonal) első motorkocsija, az Európában elsőként kiépült belvárosi villamoshálózat egyik első, eredeti villamosa, az egykor legnagyobb magyar tengerhajózási társaság, az Adria Rt. első világháború előtti egyetlen hazánkban maradt lobogója, valamint az 1896. évi millenniumi országgyűlési díszhintó. Épségben fennmaradtak továbbá az utókor számára a világszerte ismert magyar mérnöki fejlesztések úttörő darabjai,

As one of the first cultural institutions in Europe to present the entire spectrum of transport, the Hungarian Transport Museum has been a worthy collector, researcher and exhibition venue of Hungarian transport history since 1899. Owing to the work of more than 120 years, the Museum has more than 21,000 artefacts, and its archives contain some 3,000 linear metres of historical documentation and more than 200,000 volumes of library material.

Our Museum's collection includes indispensable pieces such as the first motor carriage of the first underground railway (today: M1 metro line) on the European continent, one of the first original trams of the first downtown tram network of Europe, the only flag, preserved in the country of the Adria Ltd, the most prominent Hungarian shipping company before World War I, and the 1896 Millennium Parliamentary Ornamental Coach. Also preserved for posterity are pioneering Hungarian engineering developments well-known worldwide, such as Kálmán Kandó's electric locomotives, Hungary's fastest steam locomotive, Hungarian-made cars and taxis, motorbikes, and bi-



A Millenniumi Földalatti Vasút egyik első motorkocsija –  
Közlekedési Múzeum/Nyitrai Dávid)

One of the first motorcars of the Millennium Underground Railway -  
Transport Museum / Dávid Nyitrai)



Az 1896. évi Millenniumi Kiállításra készült Országgyűlési  
Díszhintó- Közlekedési Múzeum/Rudó Szilvia)

The ornamental parliamentary coach made for the 1896 Millennium  
Exhibition - Transport Museum /Szilvia Rudó)

így Kandó Kálmán villamosmozdonyai, hazánk leggyorsabb gőzmozdonya, magyar gyártmányú gépkocsik és taxik, motorok és kerékpárok. Mindezek mellett pedig olyan, iparművészeti szempontból is kiemelkedő tárgyak, mint az egyik utolsó farmotoros Ikarus, a legnagyobb darabszámban gyártott hazai villamostípusok egy-egy képviselője, valamint a múzeum unikális, világszinten is egyedülálló 1:5 méretarányú vasútmodell gyűjteménye.

## GYŰJTEMÉNYFEJLESZTÉSI ÉS RESTAURÁLÁSI PROGRAM

A második világháború során a Múzeum városligeti épülete jelentősen megrongálódott és a gyűjtemény jelentős része is sérült, vagy teljesen megsemmisült. Az 1966-os újrainvitást követően az épület az egyre gyarapodó számú és méretű gyűjtemény több darabjának nem tudott helyet biztosítani, mely a gyűjteményezési és restaurálási munka lehetőségeit is behatárolta. A Múzeum elsősorban a kisebb műtárgyak megmentésére, helyreállítására és kiállítására koncentrált. A gyűjteményből ezért hosszú évtizedeken keresztül fájóan hiányoztak a hazai közlekedéstörténet kiemelkedő darabjai, így például az Ikarus gyár autóbuszai.

Fontos küldetésünkben tartjuk, hogy az elmúlt évtizedekben a hazai közösségi közlekedésben, a magyar városok utcaképében meghatározó szerepet betöltő járműtípusok egy-egy példányát beszerezzük. A 2016-ban megindult gyűjteményfejlesztési program célja ezeknek a hiányosságoknak a pótlása, hogy mire a múzeum új épülete az egykori Északi Járműjavító területén felépül, a korábbinál jóval gazdagabb, a magyar közlekedéstörténetről teljesebb képet

cycles. In addition to those, there are also objects of outstanding applied art merit, such as one of the last Ikarus with a rear engine, one of the Hungarian tram models produced in the largest numbers, and the Museum's unique collection of 1:5 scale model railways, which is unparalleled worldwide.

## COLLECTION DEVELOPMENT AND RESTORATION PROGRAMME

The Museum's building in the City Park was severely damaged during World War II. Much of the collection was ravaged or completely destroyed. After its reopening in 1966, the building was unable to accommodate several pieces of the collection growing in number and size, and that limited the possibilities for collection and restoration work. As a result, the Museum concentrated primarily on the conservation, restoration, and exhibition of smaller-size artefacts. For many decades, therefore, the collection was sorely lacking outstanding pieces of Hungarian transport history, such as, e.g. the buses produced by the Ikarus factory.

We consider our essential mission to acquire examples of the vehicle types that have played a decisive role in Hungarian public transport and the streetscape of Hungarian cities in the past decades. The collection development programme launched in 2016 aims to fill those gaps so that by the time the new museum building is built on the former Northern Maintenance Depot site, we will be able to welcome visitors with a much richer exhibition providing a complete picture of Hungarian transport history. At the same time, besides acquisition, it is also important to present those pieces to the public in as authentic and restored a condition as possible. Although the Museum has saved and restored several vehicles and small-size artefacts over the years, it has not been possible



Az 1:4 méretarányú Derű gőzmozdony modell – Közlekedési Múzeum)

The 1:4 scale model of the steam locomotive "Derű" (Happiness) - Transport Museum)

to collect and restore many more due to a lack of sufficient funds.

In 2021, the Government of Hungary decided to give priority to supporting our programme to save our national cultural, technical and transport heritage. As part of this programme, our unique collection will be renewed by restoring and acquiring more than 100 vehicles of high value and a significant number of additional artefacts. Such a comprehensive, large-scale rescue programme has never been carried out in our country before. Moreover, the size of the transport objects is typically several times larger than it is common in a cultural institution with a national or fine arts theme. Therefore, as part of our complex project, we are renewing and expanding our storage facilities to maintain the most important artefacts of our country's transport history for posterity.

adó kiállítással fogadhatjuk látogatóinkat. Fontos feladat a gyarapítás mellett ugyanakkor az is, hogy e darabokat minél hitelesebb, restaurált állapotban mutathassuk be a nagyközönségnek. Habár az elmúlt évek során a Múzeum önerejéből több járművet és kisebb műtárgyat megmentett és restaurált, számos további darab begyűjtése és méltó megújítása forrás hiányában nem volt lehetséges.

Magyarország Kormánya 2021-ben hozott döntést arról, hogy kiemelten támogatja a nemzeti kulturális műszaki és közlekedési örökség megmentésére kidolgozott programunkat. Ennek részeként több mint száz kiemelt értékű jármű és jelentős mennyiségű további műtárgy restaurálásával és beszerzésével újulhat meg páratlan gyűjteményünk. Korábban ilyen átfo-

gú, nagy volumenű értékmentő program még nem valósult meg hazánkban. A közlekedési tárgyak mérete jellemzően többszöröse egy nemzeti, vagy képzőművészeti tematikájú kulturális intézményben megszokottnak. Komplex projektünk keretében ezért a meglévő raktáraink is megújulnak és kibővülnek annak érdekében, hogy méltóképpen őrizhessük meg hazánk közlekedéstörténetének kiemelt tárgyi emlékeit az utókor számára. Raktáraink mellett saját restaurátorműhelyeinket is korszerűsítjük speciális műtárgyaink szakszerű restaurálása érdekében.

## AZ ELMÚLT IDŐSZAK EREDMÉNYEI

A kiemelt gyűjteményfejlesztés keretében beszerzett darabok közül az egyik első darab egy Ikarus 66.62 autóbusz, a „Faros” volt. A 2016-ban megmentett jármű 1973-ban készült az Ikarus székesfehérvári gyáregységében, a legyártott utolsó tíz darab egyike. Exportkivitelben készült, ezért kapott a korabeli MÁVAUT autóbuszoktól eltérő, vajszínű festést, valamint kiegészítő fűtőberendezést. A megíúsult export után a székesfehérvári Volán-vállalat állította forgalomba, majd egy iskola és nevelőintézet használta, ekkor szüntették meg a jármű második ajtaját az ülések számának növelése érdekében. Az autóbust a későbbiek folyamán méhészeti célokra használták, az oldalára kaputáratat aggattak. Az átalakított Faros minden lényeges fődarabja megmaradt, ugyanakkor teljes belső berendezése hiányzott. Közel két éves, mindenre kiterjedő restaurálási munka eredményeként került helyreállításra a busz teljes belső berendezése, kívülről visszanyerte eredeti színezését, továbbá működőképes a hajtáslánc is. A Farost a tavalyi év során mutat-

*In addition to our warehouses, we are also upgrading our restoration workshops to ensure the professional restoration of our unique artefacts.*

## ACHIEVEMENTS OF THE LAST PERIOD

*One of the first items acquired in the framework of the priority collection development was an Ikarus 66.62 rear engine bus, the „Faros”. The vehicle, rescued in 2016, was built in 1973 at the Ikarus factory in Székesfehérvár and was one of the last ten to be produced. It was produced for export and therefore received a different cream-coloured paint than the MÁVAUT buses of the time and a supplementary heating system. Following the failed export deal, it was put into service by the Székesfehérvár Volán company, then used by a school and educational institution. The second door of the vehicle was removed to increase the number of seats. The bus was later used for beekeeping purposes, and hives were mounted on the side. The converted ‚Faros’ retained all its essential parts but was missing all its interior fittings. As a result of an almost two-year extensive restoration work, the entire interior of the bus was reconstructed, the exterior and the original paintwork were recovered, and the powertrain was fully repaired to be operational. The ‚Faros’ was shown to the public last year and is now displayed in the Museum’s 2022 temporary exhibition.*

*Many people have fond memories of Ikarus buses. Still, for half a century, our collection has only included one Ikarus 556 bus, built in 1971 and operated by the FAÜ (Budapest Bus Company). However, thanks to recent years’ successful collection development work, the Museum now has around twenty buses. These include the finest models of the Ikarus 200 series, the prototype Ikarus 438 articulated bus, the only one of its kind, and a representative of the*



*A teljesen körűen restaurált Ikarus 66.62 „Faros” – Közlekedési Múzeum/Szakmár Tamás)*

*The fully restored Ikarus 66.62 „Faros” - Transport Museum/Tamás Szakmár)*

*Ikarus-EAG E94G, which won the Industrial Design Award and is considered by many to be the most beautiful articulated bus in Hungary, and an Ikarus 260.90MR radio broadcast bus. The buses were added to our collection in their last state of service and are currently being restored.*

*After over three decades, the Museum collection was expanded with a tram in 2018. The FVV articulated motor tram was once used in Budapest in the 1960s and 1970s and was a dominant type in rural towns even after the Millennium. The Hungarian articulated tram produced in the most significant number of units was also called „Bengali” because of its shape and characteristic sound. The Bengali in our collection is one of the last of the five trams built in*

**tuk be a nagyközönségnek, most a Múzeum 2022. évi időszak kiállításában pedig bárki megcsodálhatja.**

**Sokak őriznek kedves emlékeket az Ikarus autóbuszokról, gyűjteményünkben ugyanakkor fél évszázadon keresztül mindössze egy 1971-es gyártású, egykor a FAÜ-nél (Fővárosi Autóbusz Üzem) közlekedő Ikarus 556-os buszt őriztünk. Az elmúlt évek eredményes gyűjteményfejlesztési munkájának köszönhetően napjainkra már mintegy húsz autóbusz található a Múzeumban. Megtalálhatóak ezek között az Ikarus 200-as sorozat legszebb típusainak darabjai, az egyetlen példányban legyártott, prototípus Ikarus 438-as csuklós autóbusz, az ipari for-**



A gyűjteményfejlesztés keretében beszerzett Ikarus 396.27 és Ikarus-EAG E94G autóbusz – Közlekedési Múzeum)

*The Ikarus 396.27 and Ikarus-EAG E94G buses acquired as part of the collection development - Transport Museum)*

matervezési nívódíjjal kitüntetett, sokak által a legjobb magyar csuklós busznak tekintett Ikarus-EAG E94G típus egyik képviselője, valamint egy Ikarus 260.90MR rádiós közvetítő autóbusz is. Az autóbuszok utolsó forgalmi üzemi állapotukban kerültek gyűjteményünkbe, restaurálásuk folyamatban van.

2018-ban több mint három évtized után bővült újra villamossal a Múzeum. Az FVV csuklós villamos motorkocsi egykor a '60-as, '70-es években Budapesten is közlekedett, míg a vidéki városokban az ezredfordulót követően is meghatározó típusnak számított. A legnagyobb darabszámban gyártott hazai csuklós villamos sajátos becenevet is kapott, formája és jellegzetes hangja miatt „Bengálinak” becézték. A gyűjteményünkbe került Bengáli az utolsóként, már Debrecenben elkészült öt darab egyike, mely

Debrecenben és szolgolt Szegeden 2011-ig. A restauráció a prestigius járműre várhatóan később ebben az évben kezdődik.

A 120 éves Tatra Nesselsdorfer, az egyik legrégebbi és nemzetközileg híres autók, részüként a program. Az a jármű, amely a háborúk keményen átélte, csak 36 darab maradt meg. A járművet közvetlenül a gyártótól, a déli Balaton régiójában élő legnagyobb szőlőtermelőtől, a gróf Hunyady Józseftől rendelés útján kapták meg. Ma, a múzeum gyűjteményét gazdagító jármű, az egyetlen megmaradt példány, amelyet kiváló minőségben restauráltak az eredeti gyári állapotára; visszakapta eredeti mélykék színét és a székleteket, és az motor is működő állapotba került. A gyűjtemény új tagja egy 1968-as Csepel



Az FVV CSM-4 Bengáli villamos a szállítójárműre mozgatható állapotban – Közlekedési Múzeum)

*The FVV CSM-4 'Bengali' tram on the transport vehicle in motion - Transport Museum)*



Tatra Nesselsdorfer gépkocsi teljeskörű restaurálása után – Közlekedési Múzeum)

*The Tatra Nesselsdorfer after complete restoration - Transport Museum)*

2011-ig közlekedett Szegeden. A patinás jármű restaurálása várhatóan az idei év folyamán indulhat el.

A program keretében valósult meg a 120 éves korú, egyik legrégebbi, nemzetközi szinten is jegyzett gépkocsink, a Tatra Nesselsdorfer restaurálása. A háborúk viszontagságait is épségben átvészelő autóból mindössze 36 példány készült. A jármű a dél-balatoni régió akkori legnagyobb bortermelője, Gróf Hunyady József rendelte közvetlenül a gyártól. Napjainkra a Múzeum gyűjteményét gazdagító darabon túl mindössze egy példány maradt fenn, mely a Tatra gyár csehországi múzeumában tekinthető meg. A különleges szépségű kocsni restaurálása során visszanyerte gyártáskori állapotát, így eredeti mélykék színét, üléseit, valamint motorjának működőképessége is helyreállításra került.

A gyűjtemény-gyapítás egyik új eredménye egy 1968-as gyártású Csepel D-450-es teherautó. Eddig kevés tehergépjármű volt a Múzeum gyűjteményében, közel hatvan év után került most új darab a múzeumhoz. A jármű jó állapotú, minden lényeges darabja megvan, de restaurálásra szorul.

A tehergépkocsik mellett autók vonatkozásában is kiemelt figyelmet fordítunk arra, hogy az egykor az utcakép részét képező típusok egy-egy példányát is gyűjteménybe vehessük. Ennek részeként a tavalyi év során egy teljeskörűen restaurált Skoda Octavia Super gépkocsit, valamint egy GAZ-12 ZIM autót vettünk gyűjteményünkbe. Míg előbbi az átlagemberek számára is elérhető modell volt, addig utóbbi a közép szintű állami és pártvezetőket szolgálta az egészen a '70-es évek végéig. Az egykor meghatározó



GAZ-12 ZIM gépkocsi fogadása az Északi Járműjavítóban –  
Közlekedési Múzeum)

Reception of the GAZ-12 ZIM car at the Northern Maintenance Depot –  
Transport Museum)



állami autótípusból mintegy 100 darab érkezett Magyarországra, napjainkra azonban alig néhány darab maradt csupán. A típus egyik példánya Bacsó Péter: A tanú című filmjében is szerepelt.

A vasúti gyűjteményünkben jónéhány értékes, kiemelkedő darabot őrzünk, így például a sebességrekorder 242-es vagy a legendás 424-es gőzmozdonyok egy-egy darabját, a világ egyetlen működőképes, eredeti Orient Expresszben közlekedett étkezőkocsiját, vagy a legendás Árpád sínautóbuszt. Az elmúlt fél évszázad vasúti mozdonyai, kocsijai közül azonban eddig nagyon kevés példány volt a gyűjteményben. A magyar Kormány által biztosított forrás segítségével e területen is jelentős kiemelt munka indult el annak érdekében, hogy a hazai vasútvonalak meghatározó típusai méltó elhelyezést kaphassanak Múzeumunkban. Ennek köszönhetően közel négy évtized után nemrég újra vasúti nagyjárművekké bővült a gyűjtemény. Szlovákiában sikerült rábukkanni az egykori magyar kormányzói vasúti szerelvény 9-es számú étkező-szalonkocsijára. A típus 1913-ban készült a Ganz gyárban, eredetileg gyorsvonati kocsiként, majd 1937-ben átalakították kormányzói célokra. A munka során hálókülvéket, étkező és konyharészt egyaránt kialakítottak. A háború viszontagságai után a Turán-szerelvény külföldre került, e konkrét darabot pedig több évtizeden keresztül hétvégi házként használták a Szenci tó partján. A Magyarországra szállítást követően megindult a jármű teljeskörű restaurálása, mely jelenleg is folyamatban van. Az egyedülálló kocsi mellett nemrég a legnagyobb darabszámban gyártott hazai vezérlőkocsi egy példányát is gyűjteményünkbe kerülhetett. Idén tavasszal az utolsó közlekedő 300-as sorozatú BDt 318-as vezérlőkocsit már új helyszínünkön,

D-450 lorry. Until now, the Museum's collection has had only a few lorries, and after almost 60 years, a new one has been added to the Museum's collection. The vehicle is in good condition, with all the essential parts intact, but needs restoration.

Besides trucks, we pay special attention to cars to collect examples of the types that were once part of the streetscape. As part of that, we added a fully restored Skoda Octavia Super and a GAZ-12 ZIM to our collection last year. While the former was a model available to the average person, the latter served middle-level state and party leaders until the late 1970s. Around 100 of the once-dominant state-owned cars were delivered to Hungary, but only a few remain of them by today. One of these cars was used in the film 'The Witness' by Péter Bacsó.

Our railway collection includes many valuable and outstanding pieces, such as the speed record-breaking 242 and the legendary 424 steam locomotives, the world's only operational dining car in the original Orient Express, and the legendary Árpád railbus. But very few railway locomotives and carriages of the last half century have been in the collection. With the help of the funds provided by the Hungarian government, significant work has been undertaken in that area to ensure that the most important types of Hungarian railways are given a worthy place in our Museum. As a result, after almost four decades, the collection has recently been expanded with large railway vehicles. For example, the No. 9 restaurant-salon carriage of the quondam Hungarian governor has been found in Slovakia. The type was built in 1913 at the Ganz factory, initially as an express train carriage, and then converted in 1937 to serve the governor. The work included the construction of sleeping compartments, a dining room and a galley. After the vicissitudes of the war, the whole train called 'Turán' was taken abroad. That particular carriage was used

for decades as a weekend home on the shores of Lake Senec. After its transport to Hungary, the complete restoration of the vehicle was commenced and is currently ongoing. In addition to this unique carriage, we have recently acquired a specimen of the domestic control carriages having been produced in the largest number in Hungary. This spring, we welcomed the last one of the 300 series BDt 318 control cars in service at our new site, the former Northern Maintenance Depot. BDt made it possible to start commuter train services in our country, allowing trains to turn back faster at terminals. In addition to the BDt, we are also working to save many other locomotives, motor coaches and carriages. Today, several valuable railway vehicles are awaiting their future in an undignified state. The renewal of the locomotives standing on pedestals as monuments in many places around the country is also timely. Addressing those deficiencies, many of which are decades old is a priority of the programme.

az egykori Északi Járműjavítóban fogadtuk. A BDt tette lehetővé, hogy hazánkban megindulhasson az ingavonati közlekedés, melynek köszönhetően a végállomásokon gyorsabban fordulhattak a vasúti szerelvények. A BDt mellett számos további mozdony, motorkocsi és kocsi megmentése szerepel céljaink között. Napjainkban egy sor értékes vasúti jármű méltatlan állapotban várja jövőjét, valamint az ország számos helyszínén kiállított szobormozdonyok megújítása is időszerű. A program során ezeket a sokszor több évtizedes hiányosságok kezelését is prioritásként kezeljük.



A Turán 9 étkező-szalonkocsi szállítás közben – MÁV Rail Tours Kft.)

The Turán 9 restaurant-salon car during transportation – MÁV Rail Tours Kft.)



A CIWL WR 2347 pályaszámú Orient-étkezőkocsi beltere –  
Közlekedési Múzeum/Nyitrai Dávid)

*The Interior of the Orient-restaurant car No. CIWL WR 2347 –  
Transport Museum / Dávid Nyitrai)*



**Ikarus 311 autóbusz**

Az Ikarus 311-es egy 36 személyes, Csepel D-414 dízelmotorral szerelt autóbusz, amely elsősorban hazánk helyközi és távolsági forgalmában töltött be meghatározó szerepet. Az 1951-től gyártott első önhordó Ikarus típus, a 30-as utód típusa volt. Érdekesség, hogy egy Ikarus 311-es, egy Ikarus 630-as, autóbusz valamint egy Csepel teherautó 1963-ban hathónapos afrikai körúton vett részt, amelyet a járművek a nehéz trópusi körülmények ellenére különösebb meghibásodás nélkül teljesítettek.

**Ikarus 311 bus**

*The Ikarus 311 is a 36-passenger bus equipped with a Csepel D-414 diesel engine, which played a major role in intercity and long-distance traffic in Hungary. It was the successor of the first self-driving Ikarus type 30, which was produced from 1951. It is interesting to note that an Ikarus 311, an Ikarus 630, a bus and a Csepel truck took part in a six-month tour of Africa in 1963, which the vehicles completed without any major breakdowns despite the difficult tropical conditions.*



**Ikarus 66.62 autóbusz „Faros”**

Az Ikarus gyár 1952 és 1973 között nem kevesebb, mint 9259 darabot értékesített ebből a típusból 10 országba. Belföldön az Ikarus 200 as típuscsalád előtt a legnagyobb példányszámban üzemeltetett autóbusz volt. A jármű végére került álló motornak köszönhetően elnyert izgalmas formavilága miatt kapta a "faros" becenevet.

**Ikarus 66.62 bus, "Rumpy"**

*Between 1952 and 1973, Ikarus sold as many as 9259 units of this model to 10 countries worldwide. This was the bus model that was used in the largest number on the roads of Hungary prior to the Ikarus 200 model family. Its unique design, resulting from its rear-mounted engine, earned its nickname "rumpy".*



**Škoda Octavia Super**

Az Octavia első példányai 1959-ben hagyták el a cseh Mlada Boleslav-i gyártósort. A modell első generációjából a több mint egy évtizedes gyártási ciklus alatt mintegy 360 000 példányt készítettek.

**Škoda Octavia Super**

*The first Octavias rolled off the production line in Mlada Boleslav, Czechoslovakia, in 1959. Approximately 360,000 units of the model's first generation were produced during an over ten year manufacturing cycle.*

#### GAZ-12 ZIM

A keleti blokk országaiban az állami és pártvezetők GAZ-12 ZIM gépkocsikat használhattak szolgálati autóként. A típust, ahogy az üzemegységet is 1935-56 között Zavod Imenni Molotovnak (ZIM) nevezték, az akkori külügyminiszter, Molotov tiszteletére. 1950-1960 között több mint 21 000 példányt gyártottak.

#### GAZ-12 ZIM

*State and party leaders of the Eastern Bloc countries had the privilege of using GAZ-12 ZIM cars for official purposes. The model – just like the factory producing it – was named Zavod Imenni Molotov (ZIM) from 1935 to 56, in honour of the Soviet foreign minister at the time, Molotov. More than 21,000 units of the model were manufactured between 1950 and 1960.*



#### GAZ-21 Volga

A GAZ-M20 Pobeda modell frissítéseként 1953-ban készült el az új Volga M21-es széria. Ezek a Volgák az amerikai Ford gyár által 1929-31 között Nyizsnij-Novgorodban (Gorkij) felépített autógyárban készültek.

#### GAZ-21 Volga

*The new Volga M21 type series was completed in 1953 as an upgrade of the GAZ-M20 Pobeda model. These Volgas were produced in the car factory constructed between 1929 and 1931 by the US Ford company in Nizhni Novgorod (Gorky).*





**CSEPEL D-450 teherautó**

A Népgazdasági Tanács 1949-ben döntött a Csepel Autógyár létrehozásáról, amely 1949-től 1996-ig működött. Fő tevékenysége 1968-ig a teherautók gyártása volt, majd az Ikarus beszállítója lett.

**CSEPEL D-450 lorry**

*In 1949, the People's Economic Council decided to establish the Csepel Automotive Factory, which operated between 1949 and 1996. Until 1968, its core activity was the manufacturing of lorry, before becoming a supplier of Ikarus.*



#### **A munkába-járás eszközei**

Az üzemek egyre távolabb kerültek a városok központjától. A munkahelyek megközelítése legolcsóbban és sokszor a leggyorsabban kerékpárral volt lehetséges. 1929-től Csepelen megindult a nagyipari kerékpárgyártás, ami lehetővé tette, hogy tömegek járjanak kerékpárral munkába.

A munkabérek emelkedésével a munkavállalók már motoros járművet is tudtak vásárolni. Leggyakrabban segédmotoros kerékpárokat használtak. Ezeket a járműveket forgalmi engedély, jogositvány nélkül lehetett vezetni, és nem kellett utánuk gépjárműadót fizetni. Az üzemek előtt munkaidőben százával álltak a biciklik és segédmotoros kerékpárok.

#### ***Travelling to work***

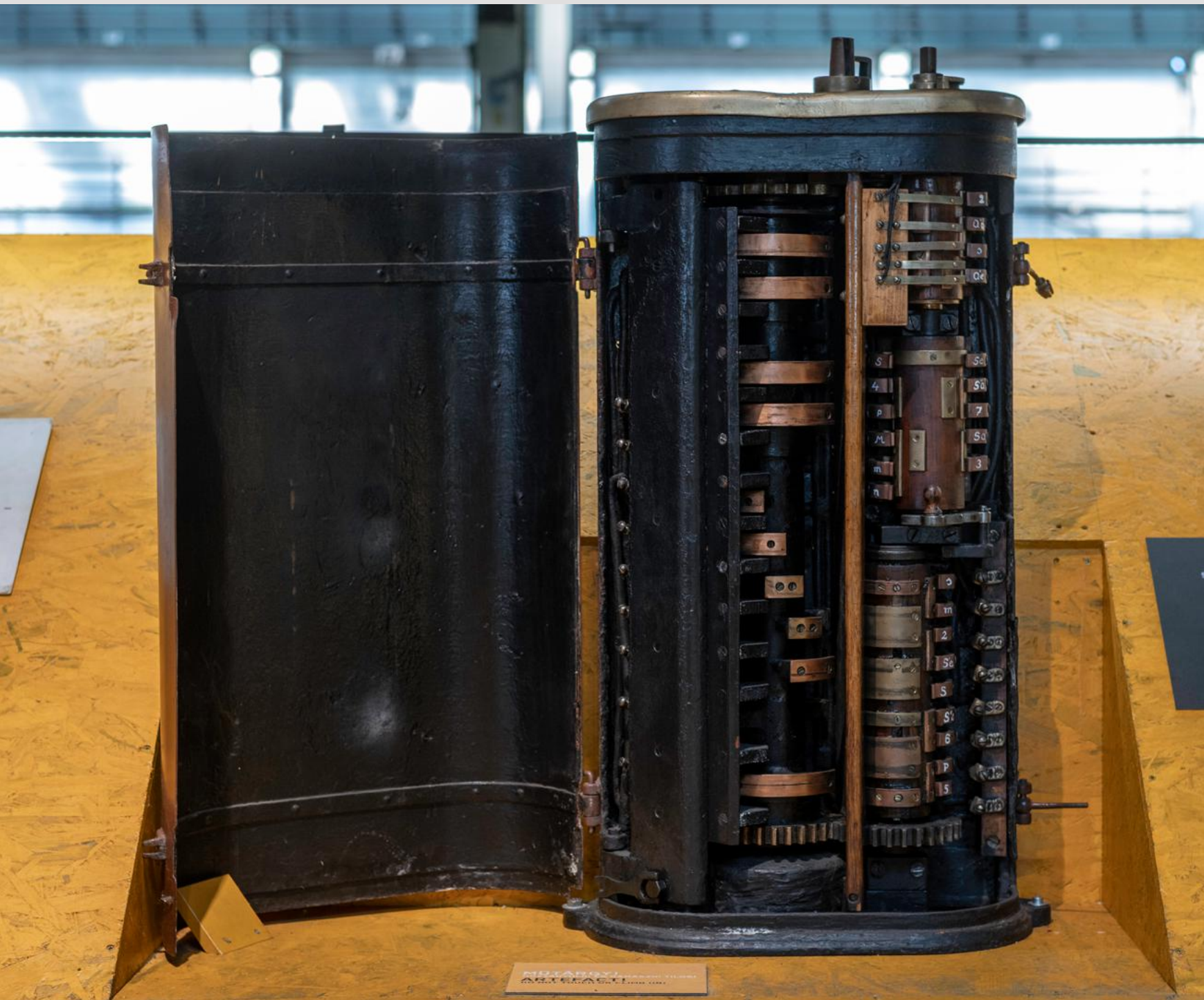
*The factories were built further and further from the city centres. The cheapest and, in many cases, the fastest way to go to work was by bicycle. The industrial-scale bicycle production began in 1929 in Csepel, which enabled a number of people to go to work by bicycle.*

*With the increase in wages, some employees were also able to buy motorised vehicles. Mostly, they used so-called “mopeds” (motorised bicycles). These could be driven without a registration card, and a driving licence and the owners did not have to pay motor vehicle tax either. There were hundreds of bicycles and mopeds in front of the factories in worktime.*





Könyves Kálmán körút, Törekvés Művelődési Ház, 1958  
(Forrás: Fortepan / Farnadi Zsolt)



Siemens-Halske típusú villamos menetszabályozó (kontroller) (Ltsz.: 31.72.5.1)

*Siemens-Halske tram controller*

*Törekvés Cultural Center, 1958*  
*Source: Fortepan / Farnadi Zsolt*



A Népliget 1936-tól az autó- és motorsport versenyek fontos helyszíne lett. A Királyi Magyar Automobil Club kezdeményezésére 1936. június 21-én rendezték meg (a mai Formula I-es versenynek megfelelő) első Magyar Nagydíjat. A versenyt meglepetésre a repülő mantovainak nevezett Tazio Nuvolari olasz autóversenyző nyerte, egy Alfa Romeo 8 C 2900-as gépkocsival.

A kismotoros versenyek szinte tömegsportrendezvények voltak, egy-egy futamon akár több tucat segédmotoros kerékpáros és több tízezer néző is részt vett. A Vasas pálya volt a salakmotorozás budapesti központja.

A második világháború után ez a hagyomány folytatódott. Gyorsasági és terepmotorversenyeket, nemzetközi autós és motoros versenyeket rendeztek a parkban, szinte minden hétvégére jutott egy futam.

Számos ismert hazai és külföldi autó- és motorversenyző pályájának állomása volt a népligeti pálya. Itt versenyzett Szabó II. László, innen indult Drapál János vagy Harmati Árpád.

*From 1936, Népliget became an important venue for car and motor racing. At the initiative of the Royal Hungarian Automobile Club, the first Hungarian Grand Prix (the equivalent of today's Formula I race) was held on 21 June 1936. The Italian racing driver Tazio Nuvolari, known as the Flying Mantovani, was surprisingly won the race in an Alfa Romeo 8 C 2900.*

*The small motorcycle races were almost a mass sporting event, with dozens of moped riders and tens of thousands of spectators watching a single race.*

*This tradition continued after World War II. Speed and off-road races, international car and motorcycle races were held in the park, with a race almost every weekend.*

*It was an important venue for many well-known national and foreign motor racing riders. László Szabó II, János Drapál or Árpád Harmati competed here.*

#### Alfa Romeo motor (Ltsz.: 12.87.34.1)

Vittorio Jano magyar származású mérnök az 1920-as évek elejétől tervezett az Alfa Romeo gyárnak motorokat és autókat. Minden idők legsikeresebb versenyautója a 8 C 2900-as - a 8C 35-ös- típus volt, amely megnyerte az 1936-os Magyar Grand Prix versenyt is, Tazio Nuvolari vezetésével.

Hartmann László 1937-ben vásárolt egy Alfa Romeot, ezt továbbadta Festetics Ernő grófnak, majd a gépkocsi Nádasdy Istvánhoz került. Az autót a második világháború után szétbontották, csak a motorja maradt meg. Ez Alfa Romeo motor egy 8 C 2300, vagy 8C 2600-as típusú autóból származik, amely csak kisebb hengerűrtartalmával tér el a 2900-as típustól.

#### Alfa Rome engine

*Hungarian-born engineer Vittorio Jano designed engines and cars for Alfa Romeo from the early 1920s. His most successful racing car of all time was the 8 C 2900 - the 8C 35 - which also won the 1936 Hungarian Grand Prix, driven by Tazio Nuvolari.*

*In 1937, László Hartmann bought an Alfa Romeo, which he passed on to Count Ernő Festetics, and the car was then sold to István Nádasdy. The car was dismantled after World War II, leaving only the engine. This Alfa Romeo engine is from an 8 C 2300 or 8 C 2600, which differs from the 2900 only in its smaller displacement.*



IN TWIN-CYLINDER, WATER COOLED  
ENGINE MOTORCYCLE

MAKRA 100 MOTORCYCLE, 1939

BMW CAPEL 100 MOTORCYCLE, 1939





**1 1A**  
**BÉCSI ÚT**  
**1**  
 Vörösvári út – Árpád hid – Róbert Károly körút – Hungária körút – Puskás F. Stadion M – Könyves Kálmán krt. – Népliget – Könyves Kálmán körút.  
**KÖZVÁGÓHÍD**

RÁKOSPALOTA, MÁV-TELEP **62** BLAHA LUJZA TÉR M (NÉPSZÍNHÁZ UTCA)

RÁKOSPALOTA, MÁV-TELEP **62A** KŐBÁNYA ALSÓ VASÚTÁLL.

MEXIKÓI ÚT M **69** ÚJPALOTA, ERDŐKERÜLŐ UTCA

**KN** KALAUZ NÉLKÜLI KÖZSI

MEXIKÓI ÚT M **3** GUBACSI ÚT

BLAHA LUJZA TÉR (NÉPSZÍNHÁZ UTCA) **28**  
 Orczy tér – Kőbányai út – Kőbánya, városközpont – Élessarok – Maglódai út.  
 ÚJ KÖZTEMETŐ, KOZMA UTCA

BLAHA LUJZA TÉR (NÉPSZÍNHÁZ UTCA) **37**  
 Salgótarjáni utca – Kolozsvári utca – Jászberényi út – Maglódai út.  
 IZRAELITA TEMETŐ

**BÉCSI ÚT**  
**1**  
 Vörösvári út – Árpád hid – Róbert Károly körút – Hungária körút – Puskás F. Stadion M – Könyves Kálmán krt. – Népliget M – Könyves Kálmán körút.  
**KÖZVÁGÓHÍD H**



**VOLT EGYSZER EGY ÉSZAKI 2021**  
a történet folytatódik

Kurátor:

Projektvezető:

Kiállítás-szervezés:

Szakmai felelős:

Szöveggondozás:

Fordítás:

Lektorálás:

Múzeumpedagógia:

Grafika:

Kommunikáció:

Restaurátorok:

Műtárgylogisztika:

IT tervezés:

Üzemeltetés:

Tervező:

Kivitelező:

Kiállítás tervezés & kivitelezés:

Péterffy-Cserhádi Katalin, Uhl Gabriella, Zsigmond Gábor

Lendvai Tímea

Fintor Zsófia, Sánta Péter, Turcsányi Eszter

Biró Norbert, Hidvégi János, Merczi Miklós,

Péterffy-Cserhádi Katalin, Uhl Gabriella,

Vitézy Dávid, Zelki Benjámín, Zsigmond Gábor

Zsuppán András

Váradai Andrea

Vitéz Ágnes

Bán András, Elek Ágnes, Nagy Anikó

Kiss Barnabás

Kiss-Vas Gabriella, Szklenárik Fanni, Zelki Benjámín,

MITTE Communications

Kemsei Zoltán, Tóth Szilárd, Ziegler Gábor

Bónácz Brúnó, Szabó Veronika, Museum Complex Kft.

Jeney Tamás, Kothencz Levente, Szücs Norbert

Bada Éva Réka, Schwarcz Csaba, Suha Péter, Tóth Bernadett Szidónia

Építész Stúdió Kft.

Erdexx Hungary Kft., Tóth Mihály Levente

Art1st Design Studio Kft.

Vezető tervező: Taraczkó Dániel

Projektvezető: Hauser Judit

Gazdasági igazgató: Borbély Monica

Építész: Sörös Gergő Bence

IT tervező: Balics József

Grafika és digitális tartalmak: Bertalan Balázs,

Fazekas Tamás, Kovács Tibor, Mits Barbara

Projekt koordinátor: Szabadi Magdolna

Logisztikai koordinátor: Szánthó Dániel

Fortepan, MÁV Archívum,

FŐMTERV Zrt.,

MÁV Rail Tours Kft, Postamúzeum,

Nemzeti Filmintézet - Filmarchívum,

Országos Széchenyi Könyvtár,

Summa Artium Nonprofit Kft, Magyar Autóklub

Nyitrai Dávid, Polgár András

Erő Zoltán, Szemerey Samu, Zima Richárd, Négyesi Pál,

Tevan Imre, Törekvés Múvelődési Ház, Törekvés Sportegyesület

Szakmai együttműködő partnerek:

Fotó:

Külön köszönet:

**VISSZAVÁRUNK  
WELCOME BACK**



# VOLT EGYSZER EGY ÉSZAKI 2022

a történet folytatódik

Főigazgató:	Vitézy Dávid
Főigazgató-helyettes:	Zsigmond Gábor
Kurátor:	Péterffy-Cserháti Katalin, Szakmár Tamás, Uhl Gabriella, Zsigmond Gábor, Zsuppán András
Projektvezető:	Uhl Gabriella
Kiállításszervezés:	Fintor Zsófia, Sánta Péter, Turcsányi Eszter
Szakmai felelős:	Biró Norbert, Hidvégi János, Merczi Miklós, Péterffy-Cserháti Katalin, Uhl Gabriella, Vitézy Dávid, Zima Richárd, Zsigmond Gábor
Szöveggondozás:	Zsuppán András
Fordítás:	Vitéz Ágnes
Lektorálás és fordítás:	Vitéz Ágnes
Múzeumpedagógia:	Bán András, Bartók-Lovas Judit, Elek Ágnes
MMKM arculat:	MITTE Communications – Baksa János, Csizik Balázs, Missetics Máttyás
Grafika:	Bukovics Zoltán, Kiss Barnabás, Paradigma Ariadné, Mitte Communications – Missetics Máttyás, Végh Veronika
Kommunikáció:	Kiss-Vas Gabriella, Szklenárik Fanni, MITTE Communications – Batta Barnabás, Magócsi Anikó, Meliska Fanni
Restaurátorok:	Kemsei Zoltán, Tóth Szilárd, Ziegler Gábor
Műtárgylogisztika:	Bónácz Brúnó, Szabó Veronika, Museum Complex Kft.
IT tervezés:	Jeney Tamás, Kothencz Levente, Szücs Norbert
Üzemeltetés:	Bada Éva Réka, Schwarcz Csaba, Suha Péter, Tóth Bernadett Szidónia
Kiállítástervezés:	Paradigma Ariadné, Art1st
Kiállítás kivitelezés:	Erdexx Hungary Kft.
Szakmai együttműködő partnerek:	BTM Kiscelli Múzeum Budapest Főváros Levéltára Építészeti Gyűjtemény FSZEK Budapest Gyűjtemény Fortepan FŐMTERV Zrt. Magyar Autóklub MÁV Archívum MÁV Rail Tours Kft Nemzeti Filmintézet – Filmarchívum Országos Széchenyi Könyvtár Postamúzeum Summa Artium Nonprofit Kft
Fotó:	Nyitrai Dávid, Polgár András
Külön köszönet:	Bársony Judit, Dományi Bálint, Erő Zoltán, Márkus Imre, Putsay Gábor, Szemerey Samu, Törekvés Művelődési Ház, Törekvés Sportegyesület, Valentinyi Nóra