

Bohémélet farmerban

**MESEBELI ÁTALAKULÁS: „ÉSZAKI”-BÓL
EIFFEL MŰHELYHÁZ ÉS PRÓBACENTRUM**

A lassan az átadáshoz közeledő Eifel Műhelyház az operajátszás új centruma lehet Budapesten. Pontosabban Kőbányán, ám az estélyi nem ezért mellőzhető. A tervezők feltett szándéka volt, hogy a funkcióváltás dacára megőrizték a vasúti műhely ipari atmoszféráját, így adva helyet egy 21. századi kulturális létesítménynek.

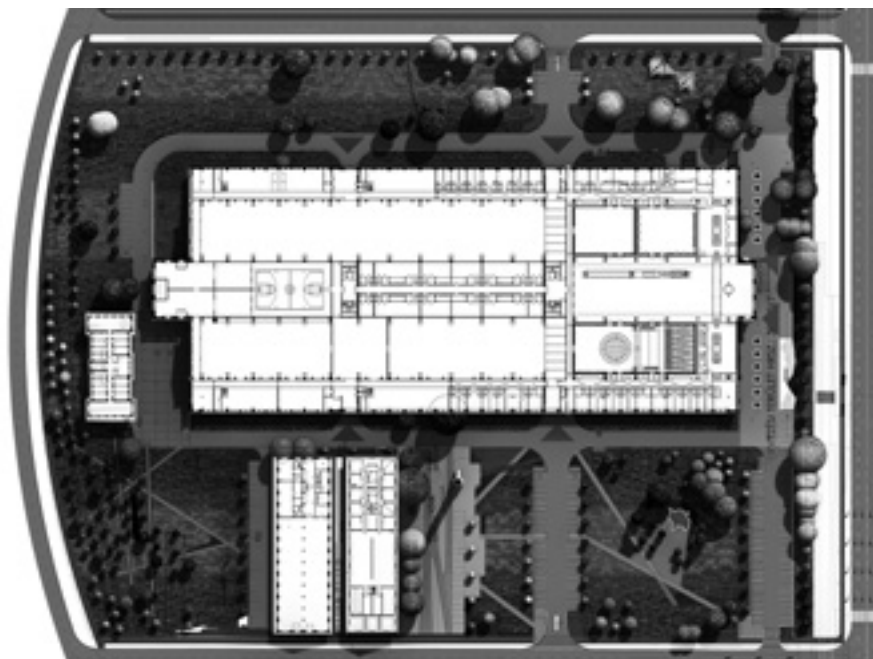
Szerző: ZÖLDI ANNA | Fotó: BUJNOVSZKY TAMÁS
Építész: MAROSI MIKLÓS
KÖZTI ZRT. (MAROSI STUDIÓ)



A rozsdazóna nem pusztul tovább: mint oly sok mindent, ezt is a kultúra menti meg

Vasutas nagyapám biztos nem hitte volna el, hogy a kőbányai mozdonyjavító műhelyben egyszer majd a gőzmozdonyok helyett Puccini lesz a főszereplő. Elkötelezett kultúrmentőként azonban nagyon meg lett volna elégedve. Nagyapám az átkosnál is átkosabb ötvenes években a dunakeszi vagongyárból két vasúti kocsival szállította a kultúrát – könyvtárat és verset – az ország minden pontjára, ahová csak sínek vezettek. A gondolat tehát nem új, de ténylegesen a 21. század gazdasági és kulturális változásai érlelték realitássá. Az iparit felváltó technikai civilizáció világszere kulturális célokra alakítja át a funkciójukat veszített ipari épületeket. Budapest új főépítésének határozott elképzelése szerint a főváros működési gondjaira az úgynevezett rozsdazónák, a külső területek és a városközpont közötti elhagyott, már nem működő ipari területek revitalizációja lehet a megoldás. Az Északi Járóút területén az Opera számára kialakított műhely-, raktár- és próbacentrum és környezete jó példával szolgálhat az ilyen folyamatokhoz. Ezen a területen a Magyar-Sveiczi Gyártársulat már 1867-től javított mozdonyokat. 1875-től az üzem neve Budapesti Főműhely lett, a századfordulóra folyamatosan bővített telepen csak gőzmozdonyok, személy- és teherkocsik javítása

folyt. A mozdonyjavító csarnok és fűtőház, az 1883 és 1886 között felépült, 214 méter hosszú, 96 méter széles Eiffel-csarnok Magyarország egyik legnagyobb alapterületű, állami kézben lévő műemléképülete. Tervezője, Feketeházy János az acélszerkezetek mestere volt, olyan épületek tetőszerkezete fűződik a nevéhez, mint a Keleti Pályaudvar, a mai Műegyetem, vagy éppen az Operaház. A korszak egyik legfoglalkoztatóbb mérnökének leglátványosabb alkotásai a hidak – a Szabadság híd, vagy Szegeden a Belvárosi híd, ahol az Eiffel-iroda Feketeházy tervét valósította meg. A csarnok a nevét mégsem Gustave Eiffel közreműködése miatt kapta, hanem azért, mert hasonló technológiával épült, mint az Eiffel-torony: még nem a hegeszthető Siemens-acélból, hanem szegecselt acélelemekből készült. A felújítás során ennek óriási előnye volt: bár a szerkezet meglepően jó állapotban maradt, a szükséges cserék sokkal egyszerűbben voltak megoldhatók. Az öthajós csarnok – melynek alapterülete nagyobb a Parlamenténél – 25 ezer négyzetméteres, vagyis nagyjából három és fél focipályányi területet foglal el. A bazilikális csarnok szerkesztése nem szokványos: a két legszélső és a középső hajó az alacsonyabb. A felújítás tervezését vezető Marosi Miklós elmondta, hogy az egyes acélelemek alapos



« Az épületet körbefogó nyilvános park több mint háromhektárnyi

Kőbányán további revitalizációs célú fejlesztéseket terveznek



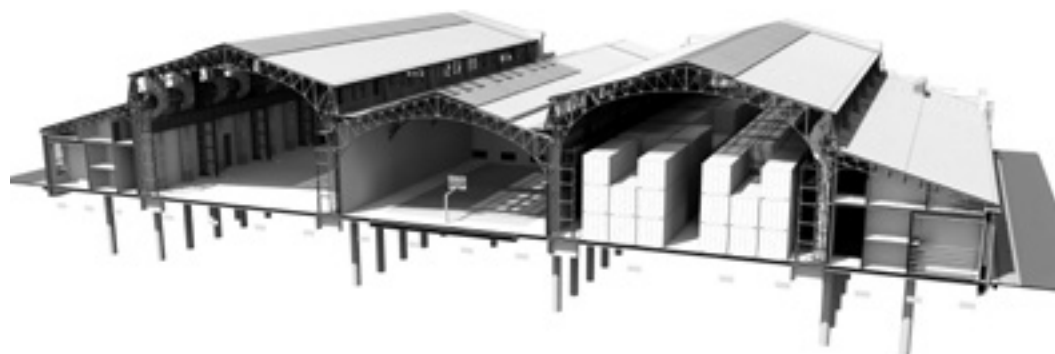
> A csarnok acél-szerkezet az Eiffel-toronyéhoz hasonló technikával készült



átvizsgálása után kiderült, hogy több mint kilencven százalékuk tökéletes állapotban van, sérülés nélkül vészelte át a világháborút és 56-ot. A csarnok látványnak is impozáns, és az volt virágkorában is. Egyszerre 96 mozdony fért el benne, amiket tolópadon mozgattak, az alkatrészek ki-be emeléséhez ún. „futómacskát” használtak. A háborúban a vasút kiemelt célpont volt, a bombázások során az üzem épületeinek nagy része megsérült vagy megsemmisült, de az Eiffel-csarnok épen maradt. A műhely 123 évig, egészen 2009-ig működött, és mivel a korábbi átalakításokat az évtizedek során nem bontották le, újabb és újabb rétegek rakódtak az épületre, a kábelek és vezetékek valóságos dzsungle kígyózott a pompás acél-üveg tetők alatt. Hosszú-hosszú ideig íratlan megállapodásnak számított, hogy bár a hely a funkció számára nem ideális és városszerkezeti-
leg sem kedvező, de a beépített nagy értékű, szinte

mozdíthatatlan berendezések, infrastruktúra miatt a világ végezetéig itt fog működni a járműjavító. 2009-ben azonban mégis végleg bezárták, ezzel értékes állami telek vált szabaddá. 2011-ben az Emberi Erőforrások Minisztériumának rendelete a telephely meghatározó épületeit – a mozdonyjavító-műhelyt és fűtőházat, azaz az Eiffel-csarnokot, több irodai és raktárépületet, valamint a Törökös Művelődési Központot – műemléknek, az ingatlan egészét műemléki környezetnek nyilvánította. (Búcsúkerülő – az Északi Járműjavító végnapjai címmel látható a You Tube-on Vajnai Melinda és Kapitány Dávid portréfilmje, ahol még láthatók a régi terek működés közben.) A kormány 2014-es döntése nyomán a terület kulturális funkciót kapott, az Operaház felújításával párhuzamosan ide költöztetik az intézményt kiszolgáló összes raktárt, műhelyt és egyéb kiszolgáló területeket: két méretazonos próbaszínpadot,

közülük az egyiket nézőtérrel és zenekari árokkal és egy stúdió-képességű zenetermet. Az Opera művészei korábban több helyen próbáltak; előfordult, hogy jobb híján a Bárkában, a Hungexpo területén, a Zeneakadémián, de még a Kerepesi úti laktanyákban is. Korábban az Opera színpadán tartották a díszletek állítópróbáit is, most erre a célra is lesz külön összeszerelő csarnok. Ahogy a főigazgató, Ókovács Szilveszter fogalmazott, a cél az, hogy az adott előadást itt feltöltsék egy pendrive-ra, az Andrássy úton vagy a II. János Pál pápa téren pedig csak bedugják a komputerbe és lejátszzák. A műemléki előírások miatt komoly tervezői feladatot jelentett, hogy a számtalan eltérő igényű funkciót hogyan illessék be az egykor teljesen más téralakítású épületekbe. Az öthajós csarnokot, a két merőleges oldalcsarnokot, a komplett vágánymezőt a vasútállomással, valamint a kéményt megtartották.



« Az ipari csarnokok szépségének felismeréséhez egy évszázadnál is többnek kellett eltelnie

Ahol a funkció indokolta, megmaradt a lenyűgöző belmagasság





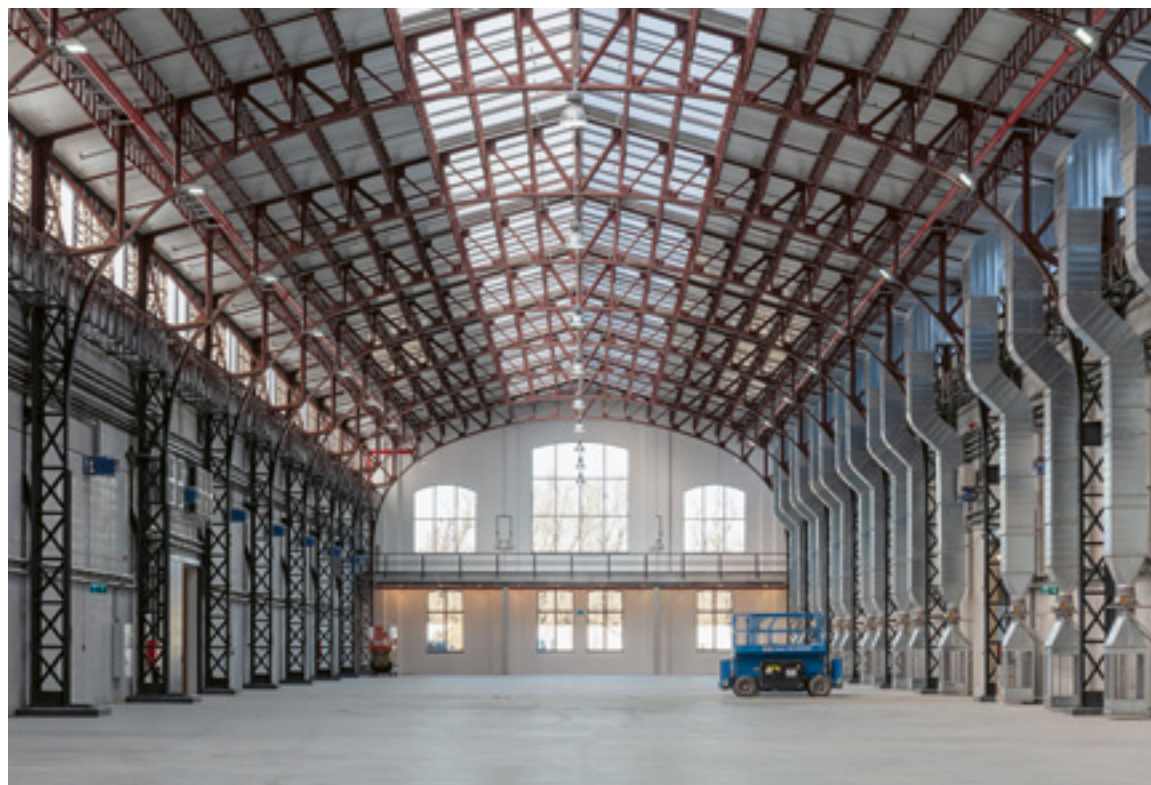
A használat megtervezésekor az volt a szempont, hogy minden elképzelhető és még egyelőre elképzelhetetlen igényt is ezen a területen elégítsenek ki. Az objektum ráadásul a 21. századi használat követelményeinek is megfelel: nem csak kiszolgálólétesítmény, hanem a leendő látogatóknak élményt kínáló látványosság is egyben, közönségforgalmi tereit pedig úgy alakították ki, hogy különféle rendezvények számára is kiadható legyen. A Kőbányai út felől megnyitott Eiffel-csarnok középső traktusába került az impozáns fogadótér, ahol teljes pompájában feltárul a szegecselt acélszerkezet és az átlátszó polikarbonát. Díszje egy 1912-es évjáratú, 327-es szériájú gőzös, és a hozzá kapcsolt étkezőkocsi, amelynek egy rövid szakaszon a MÁV Nostalgie épített vágányokat az aljzatbetonozással párhuzamosan kialakított vasbeton teknőbe. (Nem csak vasútrajongóknak: a mozdonyt csak 1969-ben selejtezték le, 1988-ig fűtőgépként szolgált Füzesabonyban. A restaurálás során a gőzmozdony visszakapta eredeti, 327-es pályaszámát is - mára ez az egyetlen példány maradt 327-esekből. Egy 301-es gőzös a parkban van kiállítva az épület mellett, a Kőbányai út felőli oldalon. A száz kilométer per óra engedélyezett sebességű 301-es

a MÁV első, sorozatban gyártott, túlhevítős gőzmozdonytípusa volt. Építésének idején 1350 lóerő teljesítményével Európa egyik legnagyobb teljesítményű gyorsvonati mozdonyának számított - továbbá az egyik legszebb mozdonynak is. Mivel a 2'CI' tengelyelrendezésű mozdonyokat Amerikában Pacific-nak nevezték el, ennek megfelelően a 301-eseket itthon Pacifiknak, vagy röviden Pacinak becézték. Mára mindössze két példányuk maradt fenn: a másik, a 016-os a Vasúttörténeti Parkban található.) A látvány becsapós, a 327-es restaurálása csak esztétikailag hozta helyre a gépeket: a hiányzó szerkezeti elemeket fából készítették el, eredeti gyári rajzok alapján. Elvégre mégiscsak Operában vagyunk, az illúziók birodalmában. Az előcsarnokból kétoldalt zsilipelt, magas ajtók vezetnek a nagyobb belmagasságú oldalhajókban elhelyezett, ház a házban elven megoldott színház- és próbatermekbe, melyek az Operaház, illetve az Erkel Színház színpadának méretével egyező terekkel a két belvárosi játszóhely próbaterméül is szolgálnak. Rajuk kívül egy stúdió minőségű zenekari próbaterem kapott még itt helyet. A nézőtéri ülések hátfalba tolásával, a zenekari árok szintbe hozásával, az előcsarnokba vezető nyílások kitérésével a

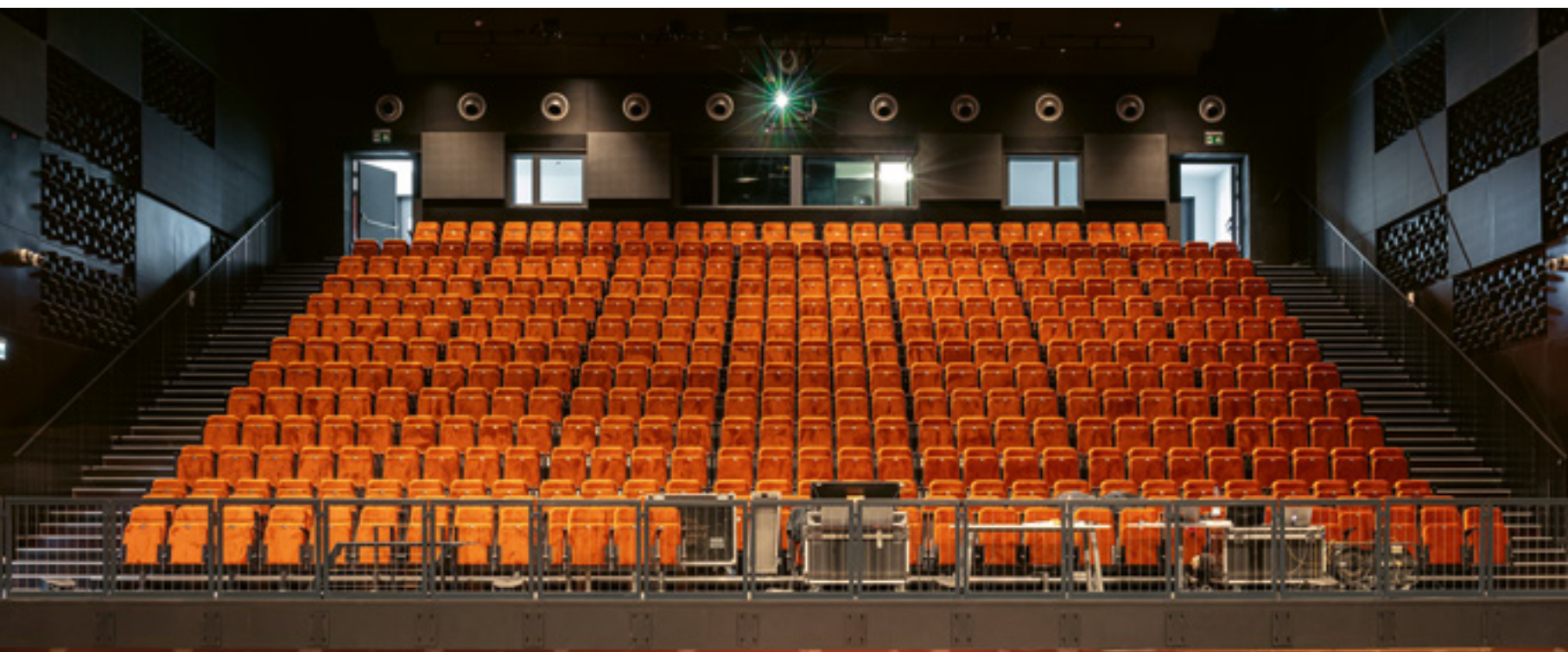
» A Bánffy-terem összecsukható nézőtere

« Az 1912-es évjáratú, 327-es szériájú gőzös, amelyből már csak kettő maradt

Egy színházban a kulisszák mögé is érdemes néha benézni



Az Eiffel-csarnok középső traktusa az impozáns fogadótérrel. Itt tárul fel teljes pompájában a szegecselt acélszerkezet és az üvegtető.





^ Az öltözők az oldalhajókban kaptak helyet

Az Operaház vezetésének feltett szándéka, hogy megosztja az előadások létrejöttének kulisszatitkait az érdeklődőkkel

teljes terület összenyitható, flexibilis megoldásával mindenféle rendezvény igényeit ki tudja elégíteni. A legszélső oldalhajókba kerültek a művészek és a műszak öltözői. Az épület további része a közönség számára csak korlátozottan látogatható. A nagy belmagasságú tereket új födémek behúzásával tették alkalmassá a különböző műhelyek és raktárak – férfi és női varroda, parókás és ötvös-műhely – befogadására. Egyes helyeken, ahol a funkció indokolta, megmaradt a lenyűgöző belmagasság, például a konténeres díszlektárakban, ahol az eredeti szerkezet szintén teljes attraktivitásában látható. A tervezőknek az opera- és balettjátás minden műhelytitkával meg kellett ismerkedniük ahhoz, hogy az olykor speciális igényeknek mindenben eleget tevő tereket hozzanak létre. A díszletműhely asztalosszekciójában például azért van fapadló, mert itt az elemeket – a padlóhoz szögezve állítják össze a mai napig. Az Operaház vezetése számít a rajongók kíváncsiságára, és feltett szándéka, hogy megosztja az előadások létrejöttének kulisszatitkait az érdeklődőkkel. A 327-es mozdony csarnokából kétoldalt

a magasba vezető lépcsők nemcsak a nézőtér töltését szolgálják felülről, innen indul a teljes épületet a „lombkorona-szint” magasságában átszövő látogatóútvonal is, amely látványos betekintést nyújt a teátrális világ hétköznapjaiba. Nem tudom, ha varrónő, parókakészítő vagy asztalos lennék, élvezném-e, ha jelentős magasságból üvegen át bámulnák szapora kezemet, de lelkes operarajongó látogatóként garantáltan élvezni fogom. Kárpótlásul gondoltak a dolgozók élvezeteire is a nagyvonalúan kialakított rekreációs terekkel – sportpálya és átlátszó polikarbonát fedésű tetőkert szolgálja az épp színpadon kívül pihenő művészek/statiszták időtöltését. Az oldalsó épületekbe a teljes komplexum üzemeltetése került, ez a bázisa az Eiffel üzemeltetőinek, ide érkeznek be és innen mennek tovább a közművek, a másik kisebb csarnoképületbe pedig az 1300 folyóméter ruha tárolására alkalmas raktár, cipész- és kalaposműhely, valamint a mosoda került. A vasútállomás tipikus épülete hosszú távon zeneiskola lesz, ahol az Opera zenekarának tagjai tarthatnak majd órákat. Bár az opera és a balett talán mind között a leginkább teátrális műfaj, egy pillanatig

sem volt kérdés, hogy dekoratív részletek helyett ez esetben az ipari architektúra megtartása indokolt. Az építészeti beavatkozás az eredeti architektúra megtisztítására, illetve az egybefüggő tér funkciók szerinti megosztására irányult, amellet, hogy meg kellett oldani a korszerű hő- és hangszigetelés problémáit. Az új hozzátétel mindenütt látszóbeton, a lépcsők, padlók és új falak csiszolt felületű betonelemek. Az ipari milió, valamint az opera és a balett találkozása a 21. század kulturális közegének sajátos ízvilágával szolgál – nem csak ingyenceknek. Ahogy a komplexumot megálmodó főigazgató vizionálta: ide farmerben is nyugodtan el lehet majd jönni a lényegért. A kultúra más műfajaiban járatos, társadalmilag érzékeny fogyasztónak beugorhat Fellini „És a hajó megy” című filmjének ikonikus jelenete is, amikor a tengeri temetésre összegyűlt sztárok egymást és a gépház dübörgését túlélnek igyekeznek egymásra licitálni a hajó vasgyomrában, a mélyben, messze alattuk szenet lapátoló szurtoskormos-izmos fickók vigyori tekintetétől kísérve. A társadalmi utópiáknál maradvá remélhető, hogy a felújított látványműhely-látványraktár-opera





Az opera talán mind
között a leginkább
teátrális műfaj

házi színpad-komplexum nem marad eltévedt estélyiruhás előkelőség Kőbánya poros külvárosi színpadán. A szinte minden irányból sínek által körbevett területen három hatalmas és számos kisebb csarnok várja jobb sorsát, több más érdekes épülettel együtt, melyek között még egy teljes épségben megmaradt atombunker is akad. A nyertes pályázat alapján ide, a Diesel-csarnokba költözik majd a Közlekedési Múzeum, melynek tervezője a New York Highway átalakítását is jegyzi. Távlati tervként a terület revitalizálásába bekapcsolható a Népliget megújítása is, ami igencsak régóta várat magára. Addig is, míg ez a komplex kulturális beruházás testet ölt, rendezik a megújult Eiffel Műhelyház környékét. A háromhektárnyi, közönség számára is nyitott parkot tájépítész tervek alapján alakítják ki, többek között szőlőültetvényekkel, melynek fajtáját Kodály Zoltánnak ajánlották egykor.

Koncepcióterv: 2013 március
Megvalósulás éve: 2020

Eiffel-csarnok: 29516 bruttó m² (26928 nettó m²)
Operastúdió: 1549 bruttó m² (1185 nettó m²)
Jelmeztár: 1394 bruttó m² (1276 nettó m²)
Üzemeltetés: 1351 bruttó m² (1170 nettó m²)
Mindösszesen: 33810 bruttó m² (30559 nettó m²)

Vezető tervező: MAROSI MIKLÓS
(KÖZTI ZRT. – MAROSI STÚDIÓ)
Építésszek: ÁCS ISTVÁN, PERNESZ ÁGNES,
RABIE ANISZ, HÓDOSI DÁNIEL, DÁNYÁDI ÁRON,
SÜVEGES ADÉL, WEIMPER VIKTÓRIA,
CSÍZY LÁSZLÓ, KELEMEN BÁLINT, PETRI DÁVID
(KÖZTI ZRT.)

Belsőépítész: SZENES ISTVÁN (SZENES DESIGN KFT)
Tájépítész: POTYONDY FLÓRA
(PARK TERV STUDIO KFT)

Generálkivitelező: STRABAG ÉPÍTŐ KFT.
Mebízó: MAGYAR ÁLLAMI OPERAHÁZ





A bazilikális csarnok szerkesztése nem szokványos: a két szélső és a középső hajó az alacsonyabb

