



Fotó: OPERA – NAGY ATTILA

# Az Eiffel- (Feketeházy-) csarnok újjászületése

**Amit mindig meg akartál tudni az Operáról, de sohasem merted megkérdezni**

*Az Opera új logisztikai központja az ország legnagyobb ipari műemlék épületében, az egykori MÁV Északi Járműjavító felújításával jön létre. A Kőbányai út melletti rozsdaoezet 22 hektáros területén új kulturális komplexum születik. Egyedisége abból fakad, hogy korszerű elhelyezést biztosít az Opera összes díszlet-jelmez műhelyének, konténeres technikával koncentrált díszletraktár jön létre. Másrészt próba- és profi hang-vidéo felvételi lehetőségek szolgálják az énekeseket, balett-táncosokat, a művészeti oktatást, ezenfelül a nagyközönség új játszó- és rendezvényhelyszínt kap. A Műhelyház nyitott lesz az érdeklődők számára. Ezáltal nemcsak az Opera modern infrastruktúrája teremődik meg, hanem a főváros egy új kulturális élményközponttal is gyarapodik.*



Igazán szerencsésnek mondhatom magam, hogy belekeveredtem ebbe a fantasztikus „rozsdaoezet” megújulásba. Nagyvárosok százai küzdenek a felhagyott kikötők, ipari, vasúti, katonai területek megújításával,

melyeket a 20. század a lakóterületek közelében emlékül hagyott. Különleges tudást igényel ez minden résztvevőtől: történeti anyagismeretet, nagyobb felkészültséget a váratlan helyzetek kezelésében, a környezeti károk felderítésétől a tűz-szerzészen át a meglévő szerkezetek vizsgálatáig szerteágazó szakértői körre és vizsgálatokra van szükség. Alkalmazkodni kell a meglévő körülményekhez, a kialakult városszövethez, ugyanakkor egyfajta biztosságot ad, hogy ilyenkor gyakran –

és ebben az esetben is – olyan maradandó értéket újítunk meg, ami kérdés nélkül megérdemli azt.

Az egykori budapesti Északi Főműhely javító-csarnoka az eltérő funkció és megjelenés ellenére közeli rokonságban áll az Operaházzal. Majdnem pontosan egyidősek, ráadásul mindkét épület acél tetőszerkezetét Feketeházy János tervezte, akinek a nevéhez – több vasúti híd mellett – a Szabadság híd tervezése is fűződik. Ez az időszak volt a vasút aranykora, de ahogy a Millennium Házában készülő kiállítással bemutatjuk – sok egyéb mellett az Operaház, illetve a Millenniumi Földalatti Vasút ebben az időszakban történő építésével – a korszak a „Budapest aranykora” címet is kiérdemelte. A csarnok 124 éven keresztül, 2009-ig szolgálta a magyarországi vasúti közlekedést úgy, hogy a szerkezet jelentős felújítására nem is volt szükség.

Az öthajós, bazilikális elrendezésű csarnok-épület méretei ma is lenyűgözőnek számítanak,

bár 235 méteres hossza harminc, 96 méteres szélessége pedig több mint húsz méterrel elmarad a Parlamentétől, alapterülete mégis – belső udvarok híján – ötezer négyzetméterrel nagyobb annál.

A két és fél hektárt elfoglaló épület a 2011-es védetté nyilvánítása óta a legnagyobb magyarországi ipari műemlék, megújulása nemcsak önmagában értékes, de irányt mutathat további fejlesztések számára is. Nygpon szorítok a szomszédos Diesel-csarnok területére költöző Közlekedési Múzeumnak, és fantasztikus lehetőség lenne a harmadik, a Forgóvázmuhelyel együtt – esetleg a Népligettel összekötve – egy új kulturális, szabadidő- és sportközpont létrehozása. Természetes, hogy ilyen léptékű fejlesztések nem egy-két év alatt ugranak ki a földből, de jellemzően ahogy elkészülnek, olyan természetességgel illeszkednek a városba, hogy már szinte senki nem is emlékszik, milyen volt nélküle. Így volt ez a Millenárisal, és így lesz sok most készülő fejlesztéssel is.

Fotó: OPERA – BERECZ VÁTER



A régi szerelőállások



Eredeti állapot..

Fotó: LUCAS LUIGI IASZÓ

Szerencés vagyok azért is, mert igazából soha nem kellett olyasmivel foglalkoznom, amit nem szeretek, jó és még jobb feladataim voltak, de ez a terület, a színpad világa mégis más. Ez olyasmi, amit hiába szedek szét és rakok össze, hiába ismerem az anyagokat és a részletrajzokat, mégis megfoghatatlan. A varázslók világa, amit mi, kívülállók nekik építünk, de mindannyian alig várjuk, hogy elfelejthessük, hogy valaha is munkavédelmi sisakban jártunk erre.

A KÖZTI csapata (Marosi Miklós, Ács István, Ritzl András és sokan mások) minden szükséges tudást belevarrtak az épületbe, többet is, mint bárki remélte volna. A szerény Műhelyház név alatt egy korszakváltó Opera élményközpont alakult ki. Talán csak Ókovács Szilveszter fejében volt meg a kezdetektől, hogy ez a beruházás jó marketinggel milyen messzire, és egyben egy új generációhoz milyen közel juttathatja az egész műfajt. A tervezést és a műszaki részleteket az Operaház kitűnő csapata irányította.

Vannak munkák – szerencsére a legtöbbször ezt tapasztaltam –, amelyekbe az ott dolgozók többet raknak bele, mint a napi kötelező. Nemesak anyagilag értem, hanem hozzáállásban is. Azt hiszem, a kivitelező Strabag emberei és az Operának a kivitelezésben részt vevő munkatársai is érezték, hogy ez egy igazi alkotás, a legjobb értelemben vett középület.

És persze a színpadi élet láthatatlan varázslata, a színpadtechnika. Különleges alázattal figyeltem a Bosh Rexroth által vezetett kivitelező konzorcium munkáját. Ők átmenetet képeznek a magamfajta egyszerű mesterember és az igazi művész között. Ez persze nem akadályozott meg, hogy az olyan egyszerű beruházói paraméterekre, mint a határidő betartása, az ő figyelmüket is felhívjam. Sokszor késő estig egyeztetünk, hogy miként lehetne a látszólag lehetetlent határidőre megvalósítani, de végül mindenki célba ért.

Persze Fortuna nem mindig bajlódik a részletekkel, nem mosolyogtunk heti 168 órát egymásra a megvalósítás során. A „jót, olcsón, gyorsan” nyereségek közül is mindig csak kettőt lehet választani. Az én munkám itt is, de még inkább a javában épülő Ybl-féle Operánál legtöbbször egy

műszakilag felkészült pszichológuséra hasonlít: az optimumot, a konszenzust keresem, és van, amikor sikerül elérni.

Bár a hivatalos átadó még előttünk áll, sokan láthatták az elkészült művet, és már ennyiből is érzékelhető, hogy ez a fejlesztés önmagában, funkciójával, elképesztő méreteivel és egyediségével feliratkozott Budapest legnépszerűbb kulturális rendezvényhelyszínei közé. Gratulálok az álmódóknak és a megvalósítóknak!

**Sághi Attila**

beruházási igazgató  
Opera Vagyonkezelő Kft.

### Az Eiffel Csarnok rövid története

1883–1886 között, vélhetőleg Feketeházy János nagy tudású mérnök tervei alapján épült meg a kőbányai Északi Járműjavító csarnok, amelyről a MÁV Központi Irattára három datálatlan tervet őriz, az ezeken szereplő megjegyzés alapján egy 1886-os jegyzőkönyv mellékletei voltak, és a Magyar Királyi Államvasutak mérnökeinek aláírása szerepel rajtuk. A csarnok később – tévesen – Eiffel-csarnok néven vált közzismertté.

A szegecselt acél tartószerkezet tervezése Feketeházy Jánoshoz köthető, aki ekkor a Magyar Királyi Államvasutaknál dolgozott tervezőként. (Ebben az időben ugyancsak ő tervezte az Operaház és a Keleti pályaudvar hasonló tetőszerkezetét is.) Sajnos arról semmilyen forrás nem maradt fenn, hogy a téglahomlokzatok koncepciója kitől származhat. Az építkezés 1883 és 1886 között zajlott, a csarnok az átadásától kezdve a bezárásáig megőrizte eredeti állapotát. A vékony, hőszigetelés nélküli tetőszerkezet csak a csapadék ellen védte a műhelyt. Az öthajós csarnokba a mozdonyok nagy helyet igénylő belső mozgatását a középhájójában ún. süllyesztett göztolópaddal oldották meg, amelyre merőlegesen a mellékhajókban sínés javítóállásokat alakítottak ki, alattuk tisztítóaknával. A legszélső hajók az alkatrészek utánpótlására, tárolására szolgáltak. A szerelőműhelyben 5–600 ember, az egész telepen 3–4 ezren is dolgoztak naponta.

A 2009-ben bezárt Északi Járműjavító területét 2011-ben műemléki jelentőségű területté nyilván-

nították, magát az Eiffel-csarnokot és a mögötte található állomás/irodaépületet (leendő operastúdió és zeneiskola) pedig műemlékké.

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

### A beruházás pénzügyi vonatkozásai

Magyarország Kormánya 1829/2014. (XII. 23.) Korm. határozatával rendelte el az Opera új műhelyháza és próbacentruma létrehozását, és a beruházás előkészítésére bruttó 63,5 millió forintot biztosított. A projekt előkészítését követően a Kormány 1555/2015. (VIII. 7.) számú határozatában a műhelyház és próbacentrum beruházási költségeire két ütemben összesen bruttó 14,1 milliárd forint biztosításáról döntött, amiből a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő költségeit leszámítva összesen bruttó 10,3 milliárd maradt kivitelezésre.

Az Eiffel-beruházás kapcsán a Strabag-konzorcium – egyedüli ajánlattevőként – a tárgyalások eredményeképp bruttó 15,1 milliárd forintos generálkivitelezői ajánlatot tett, amely az Eiffel-projekt összköltségét bruttó 4,2 milliárd forinttal haladta meg. Ennek pótlására, valamint a C melléképületben létrehozandó jelmezraktarra összesen további bruttó 4,5 milliárd forint vált szükségessé, aminek pótfedezeti igényét – a Pénzügyminisztérium által kirendelt igazságügyi szakértő vizsgálata után – a kormány támogatta, és 1779/2017. (XI. 7.) számú határozatában az Eiffel Műhelyháza bruttó 4,2 milliárd forint átesoportosítását rendelte el. A generálkivitelezői szerződés teljesítése során a felmerült pótmunkák rendezéséhez, a művészeti, gyártási és tárolási funkciók ellátására alkalmas állapot eléréséhez, a rendeltetészerű használat-hoz szükséges eszközbeszerzésekre, valamint az Opera intézményi forrásából megrendelt munkák költségének visszapótlására 2019-ben újabb pótfedezeti igény merült fel, amelyet a Kormány ismét támogatott, és bruttó 9,98 milliárd forintot biztosított a beruházás befejezéséhez. Így a teljes projekt meg tud valósulni.

**dr. Főző Virág**

főigazgató-helyettes  
Magyar Állami Operaház