

## JÖVŐKÉP VAGY MÚLTKÉP

### A technikai múzeumok üzenete

(Erő Zoltán, MTA-MUT konferencia, 2015. április 17.)

A műszaki múzeumokról indítandó gondolatmenetünk alapvetéseként fogadjuk el, hogy a művészetek és a tudományok, ezen belül a természettudományok és a műszaki tudományok az egységes kultúra részeként egyenrangú elemek. A technikai múzeumok a művészeti múzeumokhoz hasonlóan a kulturális örökség megőrzésében és értelmezésében fontos közművelődési szerepet játszanak, az innováció társadalmi folyamatában a technikatörténet bemutatásával, a műszaki tudományos ismeretek átadásával inspiráló hatással vannak jelen. A természettudományos és műszaki kultúra jól kitapinthatóan az **innováció forrása**.

A nemzetközi múzeumi szcénában a műszaki múzeumok, science múzeumok a kimagasló látogatottságú múzeumok közé tartoznak, s ezt éppen összetett profiljuknak köszönhetik: a történeti jellegű műszaki emlékek gyűjtésén és bemutatásán túl, természettudományos kabinetek, laboratóriumok szolgálják az interaktív oktatási programokat. Az **edutainment** koncepcióba illeszkedhetnek a legegyszerűbb vizuális kísérletek éppúgy, mint az úrkutatással vagy az ökológiai tudományokkal kapcsolatos ismeretterjesztő programok. E felfogás mentén működik a **párizsi Cité de la Science et de l'Industrie** a La Villette park korábbi erőműépületében, ami a barnamezős kulturális fejlesztések egyik előfutárának tekinthető az 1980-as évekből. Évente 2,8–3,0 millióan látogatják. Hasonló látogatottsággal büszkélkedhet a **londoni Science Museum**, de 1,1–1,2 millió látogatója van évente a **müncheni Deutsches Museumnak** is. A múzeumi gyűjtemények e helyeken folyamatosan bővülnek, a műszaki emlékek a legkorszerűbb technikát is képviselik, így kerülhet a múzeumba a napelemes repülőgép vagy a robottechnika.

Mindeközben a magyar **Műszaki Múzeum** gyűjteménye alkalmas bemutatóhely hiányában szinte ismeretlen, a látványraktár korlátozottan látogatható. Nagyobb gond, hogy források hiányában a múzeum gyűjteményének gyara-

pítása is igen korlátozott, ennek következtében például az elmúlt évtizedek ipari szerkezetváltása során a magyar technikatörténet, ipartörténet emlékei sok esetben nyomtalanul eltűntek. Bár a múzeum a **Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum** részét alkotja, a közelmúlt fejlesztési elképzelései során nem váltak ismertté a műszaki gyűjtemény fejlesztésére vonatkozó tervek. A **Közlekedési Múzeum** a II. világháború pusztítását követően 1966 óta látogatható mai helyén, az épületet az 1980-as évek elején bővítették. A kiállítás jelenlegi kialakítása közel húsz éves. Miközben korábban a városligeti múzeum akár a Szépművészeti Múzeummal is összemérhető látogatottságot mutatott (3–400 ezer fő évente), ez a népszerűség mára alábbhagyni látszik. A népszerűség megőrzéséhez a kiállítás megújulásán túl a múzeumi szolgáltatások színvonalának is követnie kellene a változó elvárásokat: a büfé, az ajándékbolt, a kiadványok, a múzeumi attrakciók mind-mind szomorúság hangulatúak. A Petőfi csarnok tervezett bontása a repüléstörténeti gyűjtemény helyét számolja fel, s a városligeti múzeumi program még nem adott választ az új elhelyezés kérdéseire. Még nagyobb gond azonban, hogy a közlekedési emlékek megőrzésének, restaurálásának feladata szinte megoldhatatlan kihívást jelent. A tatai úton 2000-ben megnyitott **Magyar Vasúttörténeti Park** látzólag megnyugtató megoldást hozott az évtizedek óta tervezett „vasúti skanzen” kialakítására: a hely a térség leggazdagabb ilyen típusú létesítménye, a maga műfajában felkerült a nemzetközi térképre, népszerű technikai témájú rendezvények helyszínévé is – pl. hagyományosan itt találkoznak az oldtimer autók és rajongóik. Látni kell azonban, hogy a magyar vasúttörténet legjelesebb emlékei a szabad ég alatt állnak, ami nyilvánvalóan újabb leromlásukhoz vezet. Eközben a kicsit távolabb, az **Istvánbeli főműhely** területén technikatörténeti ritkaságokat találhatunk végtelenül elkeserítő körülmények között, a „vasúti temetőben”: a védett műszaki emlékek egy romos, gazzal felvert csarnokban állnak, a legféltettebb múzeumi emlékek helyreállítására remény sincs. Nagy siker a **szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum**, ahol azonban ugyancsak aggodalomra ad okot a szabadtéri tárolás, és az, hogy a nagy költségigényű restaurálások sorra elmaradtak.

A magyar műszaki kultúra tágabb körének, eredményeinek, kultúrtörténeti és tudományos beágyazottságának bemutatására az utolsó érdemi kísérlet a **Mil-lenárius park** átadásakor, 2002-ben életre hívott **Álmok álmodói** c. kiállítás volt. Az ideiglenes gyűjteményes rendezvény bezárt, a helyén tervezett Jövő Háza nem kínált hasonló átfogó élményt. A sajtóból ismert a Rubik-kockát idéző **Magyra Géniuszok Házának** fejlesztési szándéka, amely valóban a jövőt építő tudás jegyében kívánja bemutatni a magyar kreativitást, a magyar tudományos teljesítményeket – azonban ennek megvalósulásáról friss hírek nincsenek, és nem tudunk arról, hogy ez a program összemetsződik-e a műszaki kultúra bemutatását szolgáló többi múzeum programjával.

A Liget Budapest fejlesztési program kapcsán a közelmúltban a Közlekedési Múzeumról egy gyökeresen más üzenet vált ismertté: a fejlesztési program az 1896-os Ezredévi Kiállítás közlekedési csarnokának visszaépítését tervezi. Az épület alapterülete kisebb, mint a mai, azonban felépül a kupolacsarnok egy 65 m magas toronnyal. A közreadott látványtervek alapján nem tudhatjuk, hogy mi lesz a múzeum tartalma, bemutatójának koncepciója, csak azt, hogy egy nem különösebben kiemelkedő minőségű vásári architektúra rekonstrukciójával kívánjuk a műszaki kultúrát reprezentálni. Túl a gondolat teljes anakronizmusán, ez az üzenet azt adja a magyar társadalom és a nagyvilág tudomására, hogy **invenció híján csak másolni tudunk**, de még ekkor sem a világ legjobb gyakorlatát másoljuk, hanem csak a saját múltunk egy kirkatba helyezett pillanatát kívánjuk újra talmi épületté formálni. Még súlyosabb ellentmondást jelent az, hogy **egy semmiből visszaépített replika épület alapjaiban hitelteleníti el a múzeumi gyűjteményt**, nevet-ségessé téve az eredetiség-értékről alkotott felfogásunkat.

Ennél is nagyobb baj, hogy a program **nem ad választ a szakterület imént vázolt alapvető kérdéseire**. Nem oldja meg a Műszaki Múzeum kiállítási és gyűjteményi kérdéseit. Nem segít a közlekedési emlékek felújítási restanciájának leküzdésében. Nem talál megoldást a repüléstörténeti gyűjtemény elhelyezésére. Nem ad lehetőséget a városban sok helyen található alulhasznosított épületek, barnamezős területek fejlesztésére. Nem tud

válaszolni a magyar historikus építészet megőrzésének kérdéseire sem (sokkal fontosabbnak tekinthetjük például az Iparművészeti Múzeum helyreállítását). Nem tudjuk, mire ad választ egy ilyen replikaépület, egy 65 m magas torony felépítése.

Eközben számos olyan lehetőség kínálkozik, ahol a műszaki múzeumok elhelyezése egy adott épületegyüttes, egy barnamezős terület, egy valós műemléki érték megőrzésével járhatna együtt. Egy ilyen, ritkán adódó múzeumfejlesztési koncepció, mint aminek a múzeumi negyed fejlesztése ígérkezett, nem mondhat le arról, hogy feltárja, vagy legalább körüljárja ezeket a városszerkezeti előnyöket is kínáló lehetőségeket. **A felhagyott városi területek és épületek újrahaznosítása az európai gyakorlatban a városfejlesztési politikák egyik legfontosabb törekvése.** Mely területek kínálkozhatnak Budapesten egy nagy területigényű műszaki-közlekedési irányultságú interaktív múzeum számára? Egy nagyon rövid áttekintés során is számításba kell venni az alábbiakat:

- az Óbudai Gázgyár területe: a korábbi városfejlesztési koncepciók hosszú ideig számoltak a történeti értékű épületekkel is bíró terület fejlesztésével, műszaki, építészeti, néprajzi múzeum elhelyezésével. Az aquincumi múzeummal együtt egy többelemű múzeumi együttes jöhet létre. A Graphisoft Park szomszédsága az innovációs klaszter szellemi közegét kínálja;
- a Millenáris: sajnálatos módon a néhány éve még népszerű Millenáris ma alulhasznosított együttesnek tekinthető. A közelmúltban elbontott ipari csarnokkal együtt kiváló helyszíne lehetett volna a korábban itt dolgozott koncepció kiteljesítésének;
- az Óbudai Hajógyár területe: Széchenyi egykori innovációs parkja, a hajógyár műemléki együttese ma állami kézben várja megújulását. A hely tartói palota bemutatásával a római kor tematikája mellett a műszaki kultúra tematikájához kínál kiváló helyszínt;
- MÁV Északi Járműjavító: a Kőbányai úton – igaz, nem a legkedvezőbb városszerkezeti pozícióban – található hatalmas együttes nagyméretű

*csarnokai maguk is műemléki védettség alatt állnak, kiválóan alkalmasak műszaki jellegű gyűjtemények sorának elhelyezésére;*

- a Podmaniczky utcai "grund": a Nyugati pályaudvar területén a kormányzati negyed számára kiürített barnamezős területek és a még meglévő vasúti építmények lehetőséget adnak egy műszaki múzeum létrehozására, jól kapcsolódnak a városi szövethez, a meglévő múzeumokhoz*
- Rákosrendező területe: a város legkedvezőbb pozíciójú fejlesztési tartaléka Rákosrendező területe, ahol a gyűjtemények a meglévő vasúti parkkal együtt alkothatnak tematikus parkot.*

A fentieket összefoglalva elmondhatjuk, hogy a műszaki kultúra múzeumi bemutatása tág lehetőségeket kínál egy jövőbe tekintő bemutatási program, és az ennek megfelelő építészeti környezet kialakítására. Az ismertté vált épületekonstrukciós elképzelés e lehetőségeket elszalasztja, a replikakészítés gesztusa téves üzenetet fogalmaz meg. Javasoljuk, hogy a Műszaki és Közlekedési Múzeum fejlesztésére olyan program szülessen, ami a tematikában rejlő innovatív tartalomhoz méltó városfejlesztési és építészeti gondolatokat hív életre.



*A Közlekedési Múzeum tervezett replika épülete hitelteleníti a múzeumi tartalmat.  
(forrás: sajtóközlemény)*

*Az Északi járműjavító csarnokai helyet adhatnak a műszaki emlékeknek – miközben egy múzeumi fejlesztés rendezheti a barnamezős terület sorsát. (forrás: Palatium Stúdió)*





1. ábra – A technikatörténeti emlékek hitelességét szakszerű restaurálás adja.  
(forrás: Palatium Stúdió)

