

# közlekedés- és technikatörténeti szemle

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum kiadványa

2024  
2025





közlekedés- és  
technikatörténeti  
SZEMLE

2024-2025



MAGYAR MŰSZAKI  
ÉS KÖZLEKEDÉSI  
MÚZEUM



MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM  
Székhely: 4025 Debrecen, Széchenyi utca 31.  
Postafiók: 1426 Budapest, Postafiók 37.  
Cím: 1072 Budapest, Rákóczi út 42. (iroda)  
[www.kozlekedesimuzeum.hu](http://www.kozlekedesimuzeum.hu)

**Felelős kiadó:** Dr. Schneller Domonkos

**A szerkesztőbizottság tagjai:**

Dr. Zsigmond Gábor (elnök)  
Dr. Balogh-Ebner Márton, Dr. Dobszay Tamás, Dr. Fónagy Zoltán,  
Dr. Horváth Balázs, Merczi Miklós, Ritoók Pál, Szedlmajer László

**Szaklektorok:**

Dr. Ablonczy Balázs, Domonkos Csaba, Dr. Forrai Judit, Dr. Hermann Róbert,  
Dr. Germuska Pál, Dr. György Eszter, Dr. Palasik Mária, Péterffy-Cserháti Katalin,  
Dr. Péterffy Gergely Pál, Ritoók Pál, Dr. Török Róbert, Dr. Zsigmond Gábor

**A kiadványt szerkesztette:**

Dr. Balogh-Ebner Márton

**Korrektor:** Farkas Charlotte

**Tipográfia:** Bukovics Zoltán

*A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum fenntartója  
az Építési és Közlekedési Minisztérium*

**Nyomta és kötötte:** Premier Nyomda Kft.

**Felelős vezető:** Hlinka Károly

ISSN: 2630-8029

# TARTALOM

2024

**125 éves a Magyar királyi Közlekedési Múzeum**

**Zsuppán András**

**Egy különös szerbiai Kossuth-ereklje**

11

**Domonkos Csaba**

**A hídmodellek szerepe a Közlekedési Múzeum kiállításában, 1896–2021**

29

**Perjámosi Sándor**

**A Budapestről Kassára költöztetett egykori  
Országos Magyar Műszaki Múzeum története  
alapításától a megszüntetéséig**

57

**Biró Norbert**

**Az 1:5-ösök árnyékában, avagy a Közlekedési Múzeum  
1:10 méretarányú vasúti gyűjteménye**

87

**Nyári Katalin**

**Két emberöltőnyi idő egy múzeum életében:  
a Vegyészeti Múzeum**

115

**Markó Orsolya**

**Egy gyárépület második élete, az Öntödei Múzeum létrejötte**

141

2025

80 éve kezdődött Magyarország újjáépítése

**Kalocsai Péter**

A második világháború és az átmeneti években bekövetkezett politikai változások hatásai a szombathelyi villamosvasútra.

Az rt.-től a városi tulajdonba vételig (1941–1950)

173

**Domonkos Csaba**

A budapesti hidak 1945 utáni helyreállítása

199

**Rapali Vivien**

A Műegyetem újjáépítése a Műegyetemi Újjáépítési Bizottság jegyzőkönyveinek tükrében

229

**Pavletits Péter**

Munkaversenyek és a sztahanovista mozgalom a kisvasutakon

251

**Feketéné Benkó Kata**

Hidak, utak és terek az Ipoly mentén a háború után – és ma

273

**Kiss László, Magó László, Perjámosi Sándor**

Technika a kávécsészében.

A kávégépek kialakulása és a hazai gyártás története

305

# Tisztelt Olvasó!

A Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle dupla számát foghatjuk most kezünkbe. Két témakör – megannyi tudományos teljesítmény.

Fontos évfordulót ünnepelhettünk 2024-ben, hiszen 1899. május 1-jén nyílt meg a látogatók előtt a M. Kir. Közlekedési Múzeum a millenniumi kiállítás egykori Közlekedésügyi Csarnokának épületében. Az alapításának 125. évfordulóját nemrég ünneplő múzeum épülete eredetileg ideiglenes pavilonként épült a millennium ünnepségeire, de a látogatóközönség körében aratott, előre talán nem is látható siker, illetve az első (alapító) főigazgató, Banovits Kajetán sikeres lobbitevékenysége nyomán végül állandó múzeum létesítéséről határoztak a korabeli döntéshozók. Ez ugyan nem egyedülálló a millenniumi kiállítás épületei között (elég csak az elbontott, majd néhány éven belül újjáépített Vajdahunyad várára gondolni), ám a benne kialakított múzeum népszerűsége ritkaságszámba ment az egy évszázados története során.

A múzeum az elmúlt bő évszázad során számos viszontagságon ment keresztül, ám a Magyar Műszaki Múzeummal immár tizenhetedik éve közösen íródó története, a gyűjtemény összetettsége ma is párját ritkítja, és méltó arra, hogy végre mindenki számára hozzáférhető legyen korszakokra osztott áttekintése az alapítástól napjainkig terjedően. Mikor, kik, milyen szakmai és társadalmi szempontok alapján hozták létre azt a szellemi és materiális értékegyüttest, amit ma Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumnak hívunk?

Mint ahogy ugyanilyen izgalmas kérdés – a Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle Budapest 150. születésnapjával foglalkozó korábbi, tematikus számának megjelenését követően kicsit több mint két évvel - az is, hogy az első fél évszázada során példátlanul gyorsan fejlődő, ám a második világháború rombolásának áldozatul esett fővárost kik, hogyan, milyen szakmai és társadalmi szempontok alapján építették újjá?

Vajon át tudjuk-e fogni értelemmel ma - amikor évekig vitázunk egy fővárosi híd felújításáról, amikor a Galvani kapcsán csupán a tervezés kezdete óta eltelt már hét év -, hogy sikerülhetett a Kossuth híd 1946. januári átadásától 1952. november végéig, azaz alig több mint hat év alatt Budapest összes, lerombolt, Dunába robbantott hídját – az Erzsébet híd kivételével – helyreállítani?

Egyebek mellett ezekre a kérdésekre is keresi a választ a Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle dupla lapszámának második fele, bemutatott tényekre támaszkodva. Bízom benne, hogy a kedves Olvasó a kiadványt kézbe véve velem együtt talán a felmerülő kérdésekkel kapcsolatos összefüggéseket is jobban megértheti.



A detailed architectural line drawing of a building facade, likely the Hungarian Royal Postal Museum. The drawing shows a multi-story structure with a prominent central tower featuring a clock face and a pointed roof. Below the tower are arched windows and doorways, some with decorative elements. A figure is seated on a pedestal in the lower part of the drawing. The entire drawing is rendered in a light, golden-brown color on a matching background.

# 125 ÉVES A MAGYAR KIRÁLYI KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

2024

*Pálfi János*



## Zsuppán András: Egy különös szerbiai Kossuth-ereklye

2020-ban felbukkant a Fortepan gyűjteményében két fénykép az első világháború idejéből, amelyek egy hintót örökítenek meg Paraćin városában. A kocsi a legenda szerint Kossuth Lajost szállította menekülése idején Szerbián keresztül az Oszmán Birodalom felé. E hagyomány nyilvánvalóan téves, hiszen Kossuth 1849-ben nem járt Közép-Szerbiában. Valamilyen racionális magyarázatnak azonban lennie kell arra, hogy keletkezett egy olyan Kossuth-ereklye, amit a helyi hagyomány hosszú időn keresztül hitelesnek tartott. A hintó roncsolt állapotban végül a Közlekedési Múzeum gyűjteményébe került. A kutatás során sikerült rekonstruálni a fotókon látható jármű útját a múzeum raktáráig, és egy valószínű magyarázat is adható arra a tényre, hogy a hintót Kossuthal hozták kapcsolatba. E magyarázat Kossuthné Meszlényi Teréz szerbiai meneküléséhez köti a járművet. A történelmi háttér rekonstrukciója révén a múzeumban őrzött töredékről kiderült, hogy a nemzeti emlékezet számára releváns értékkel rendelkezik.

## Zsuppán András: *A Curious Kossuth Relic from Serbia*

*In 2020, two photos from the time of the First World War appeared in the Fortepan collection, which captured an old carriage in the city of Paraćin. According to local legend, the coach carried the leader of the 1848-49 Hungarian War of Independence, Lajos Kossuth, during his escape through Serbia to the Ottoman Empire. This tradition is obviously wrong, but an explanation is needed for the fact that local tradition considered this relic authentic for a long time. The carriage ended up in the collection of the Hungarian Museum of Transport in a wrecked state. The journey of the vehicle from Serbia to the warehouse of the museum was successfully reconstructed, and a likely explanation was found for the curious fact that the carriage was linked to Kossuth. This explanation links the vehicle to Kossuth's wife, Teréz Meszlényi who fled through Serbia. Through the reconstruction of the historical background, the object, which has long lost its original context, turned out to have some limited relevance for national memory.*

*Kossuth Lajos állítólagos hintója a szerbiai Paraćinban  
1916-ban, Priszter Szaniszló fényképén  
(Fortepan, 190118/Wittner Lucia)*



Zsuppán András

# Egy különös szerbiai Kossuth-ereklye

2020 májusának végén kaptam egy levelet Tamási Miklóstól, a Fortepan fotóarchívum alapítójától, amelyben az online képgyűjtemény friss gyarapodására hívta fel a figyelmemet. Úgy gondolta, hogy érdekelhet a 190118-as számú fotó, amely az első világháború idején készült Kossuth Lajos Szerbiában őrzött, állítólagos hintójáról. A fényképet Wittner Lucia adományozta a Fortepannak, a digitális változatot egy negatívról szkennelték be, de kaptak tőle egy papírképet is (Fortepan, 163654), a hátoldalán egy felragasztott újságkivágással. Tamási Miklós néhány linket is küldött, 1905 és 1942 között megjelent újságcikkeket, ezek Kossuth hintójáról, vagyis a fényképen látható tárgyról szöveget. A történet határozottan érdekesnek tűnt, ezért elkezdtem végigolvasni a fellelhető forrásokat, hátha kiderül valami az állítólagos történelmi ereklyéről. Főként az érdekelt, vajon mi történhetett a hintóval, meddig lehet nyomon követni a hányódását, és hol veszett el végleg. A papírkép és a negatív majdnem teljesen egyforma: a már kissé ütött-kopott hintó egy füves területen áll valamilyen fából ácsolt szín vagy fészker előtt, a háttérben egy neobizánci stílusú, téglakerítéssel körülvett templom látható. A legjelentősebb különbség, hogy a papírképen három nő is megjelenik, egyikük a hintó hátulján ül, két társa mellette és mögötte áll, a szeretetteljes gesztusok, a vállra tett és a megfogott kéz egyértelműen családi kapcsolatra utalnak.

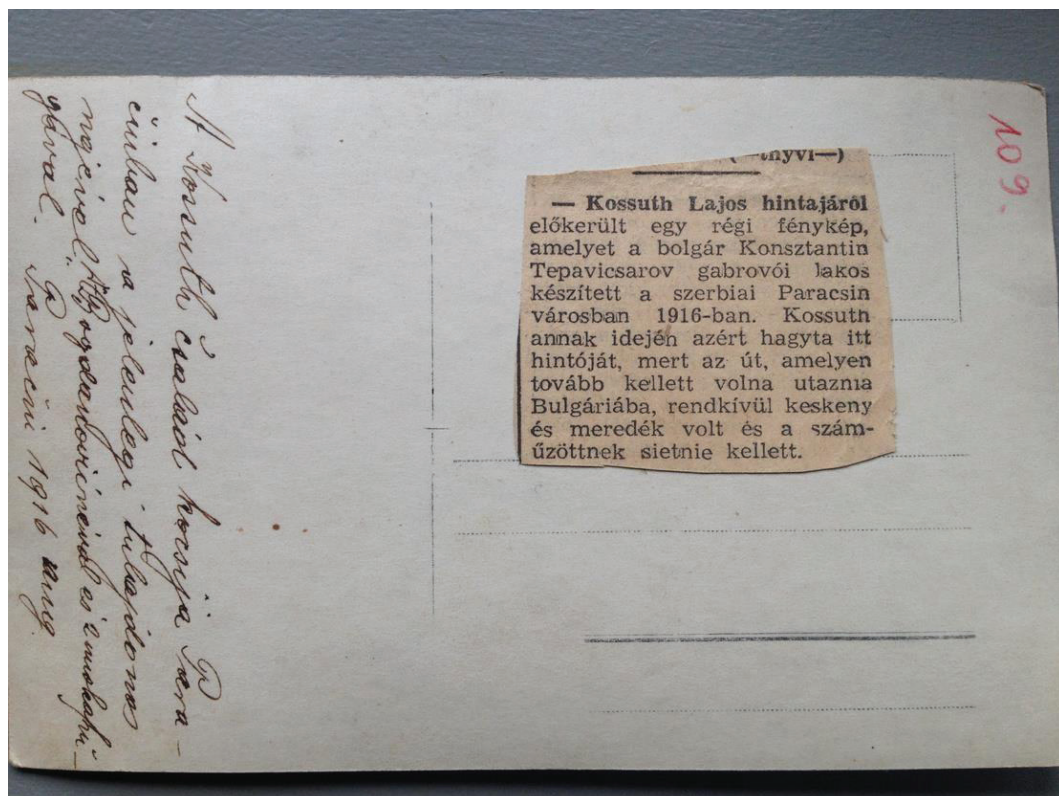
A fotó helyszínét és készítésének dátumát egyértelműen azonosítja a papírkép hátán olvasható korabeli szöveg: „A Kossuth család kocsija Paracsinban a jelenlegi tulajdonos nejével, Bogdanovicsnéval és unokahúgával. Paracsin 1916 aug.”

Paraćin kisváros Szerbia kellős közepén, a fotón látható Szentháromság-templom ma is megvan, bár a környezete már nem olyan falusias, mint egy évszázada. Szerbia 1916 augusztusában az Osztrák–Magyar Monarchia és Bulgária katonai megszállása alatt állt, miután a szerb hadsereg 1915 telén megsemmisítő vereséget szenvedett, és kénytelen volt Albánián keresztül visszavonulni a központi hatalmak elől.

A papírkép hátoldalára felragasztott újságkivágás röviden összefoglalja a hintó történetét, vagy inkább hagyományát: „Kossuth annak idején azért hagyta itt hintóját, mert

az út, amelyen tovább kellett volna utaznia Bulgáriába, rendkívül keskeny és meredek volt, és a száműzötteknek sietnie kellett.”

Ugyanakkor a *Magyar Nemzet* 1965. július 25-i számában megjelent rövid híradás nem szólhat a mi fényképünkéről, hiszen egy olyan – egyébként jelenleg ismeretlen – fotóról beszél, amelyet „a bolgár Konsztantin Tepavicsarov gabrovói lakos készített a szerbiai Paracsin városban 1916-ban.”



A papírkép hátoldala az újságkivágással (Fortepan/Wittner Lucia)

A Fortepan-kép készítője viszont nyilvánvalóan magyar volt, valószínűleg egy magyar katonatiszt, aki Szerbia megszállása idején Paracínba került, és ott megmutatták neki a becses ereklyét. A *Pesti Hírlap Képes Vasárnap* című melléklete 1944 májusában közölt egy rövid cikket is arról, hogy előkerült egy érdekes fénykép Kossuth batárjáról, amelyen déli irányban menekült a szabadságharc bukása után.<sup>1</sup> Az olvasói fotót dr. Priszter Szaniszló miniszteri tanácsos, tartalékos főhadnagy készítette az első világháború ide-

1 | *Képes Vasárnap* 1944: 300.

jén a szerbiai Paraćinban. A lap idézi a fotó korabeli, már fakuló feliratát: „Itt küldöm azon kocsi képét, amelyen 1849-ben a Kossuth-család Törökországba menekült. Nagy súlya miatt tovább vinni nem tudták s egy gazdag szerbnél, akinél állítólag a család is egy hétig vendégségben volt, hagyták.”

Habár az idézett felirat nem ugyanaz, mint a Fortepanhoz került papírkép hátoldalán olvasható, kézzel írt szöveg, a lapban közölt kép azonos az 190118-as számú fotóval, csak körbevágták és megtükrözték.

Írtam Wittner Luciának, aki megerősítette, hogy az általa adományozott képet tényleg Priszter Szaniszló készítette: „Az összes kép, amit a Fortepan feltett az adományomból, a családom hagyatéka. A dédapám, nagyapám (id. és ifj. Priszter Szaniszló), valamint a nagymamám (Schumi Márta) családi képei. A kérdéses kép a dédapám képe, aki az I. világháborúban a szerb fronton volt évekig, és sokat fotózott. A dédapám (és a nagyapám is) nagyon precíz emberek voltak, a kérdéses fotó egy adag papírkép egyik darabja, mindegyiken van dátum és pontos leírás, hogy hol, ki látható rajta” – írta.

Idősebb Priszter Szaniszló pénzügy-igazgatósági tisztviselő volt, előmeneteléről 1905-től kezdve rendszeresen beszámolt a hivatalos lap.<sup>2</sup> Ipolyságon, Szegeden és Szombathelyen dolgozott, a háború előtt már a Pénzügyminisztériumban találjuk, és a II. kerületi Retek utca 5. szám alatt lakott. A frontszolgálat után visszatért korábbi munkájához, pénzügyi főtanácsosként 1940-ig szerepel a neve a tiszti cím- és névtárakban, ebben az évben mehetett nyugdíjba. Hasonló nevű fia, ifjabb Priszter Szaniszló híres botanikus lett.

## A hintó felbukkan

A fotóról most már minden fontosabb adat megvan, tudjuk, hogy ki, hol és mikor készítette. Tudjuk azt is, hogy 1916 nyarán a megszállt Szerbiában egy magyar főhadnagynak Kossuth-ereklyeként mutogatták a hintót a tulajdonos Bogdanovićék, egy jómódú szerb család, akik a kisváros temploma mellett lakhattak. De mi köze a hintónak Kossuthhoz?

Az első (általam ismert) adat egy 1894-es újságcikk a *Budapesti Hírlap*ból, amely arról számol be, hogy özvegy Bogdanovićné asszony Paraćinban becses magyar ereklyék birtokosa: az övé egy négylovas hintó, amin Kossuthné (és nem Kossuth) menekült a gyermekeivel együtt Szerbiában. „A fentnevezett gazdag özvegy a kocsit soha sem használja s nagy gonddal őrzi s mindenkor büszkén mutogatja egy csomó Kossuth-levéllel együtt ismerőseinek” – írja a lap.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> | Pénzügyi Közlöny 1905: 351.

<sup>3</sup> | Budapesti Hírlap 1894: 12.

Egybevág ezzel a Független Magyarország 1905-ös tudósítása, amely arról szól, hogy Bogdanović paraćini ügyvéd birtokában van egy nehéz batár, amin Kossuth felesége utazott két gyermekével Zimonyból a közép-szerbiai faluig, valamint egy faragott bot, amelynek a feje Kossuthot ábrázolta. Ezeket Kossuthné ottani vendéglátójánál, Tatar Bogdan vajdánál hagyta emlékébe, mivel a meredek hegyek között továbbvezető úton a hintó alkalmatlan lett volna az utazásra. A cikk meglepően sok információt tartalmaz a hintóról, tudni véli, hogy eredetileg Magyarországról hozták át a menekülők, a belseje erősen megviselt, de kívülről még jó karban van, és mindkét ajtaján szépen kidolgozott, festett címer látható. A cikk megemlíti, hogy a millennium idején akadt volna vevő az ereklyékre, de Bogdanović túl magas árat kért értük.<sup>4</sup> (Mind az 1905-ös, mind az 1894-es cikk címe megtévesztő, mivel a hintót ezek a híradások még nem Kossuth Lajoshoz, hanem a feleségéhez kötik.)

A hintó következő felbukkanása 1937-re tehető, ekkor a paraćini Djordjević család kínálta fel eladásra a Magyar Nemzeti Múzeumnak. A történet a harminc év alatt nagyot változott: már Kossuth Lajos hintójának nevezték, és azt állították, hogy a kormányzó a „vendégszerető Gyorgyevics-házban” töltött egy éjszakát, majd vendéglátói könnyű kocsiján menekült tovább. A bot helyett egy ezüsfogantyús sétapálcát kínálgattak Djordjevićék, akik állítólag nagy becsben tartották az ereklyét, de időközben elszegényedtek, és akkor már a belgrádi követség útján keresték meg a múzeumot.<sup>5</sup>

1938-ban Djordjevićék újra jelezték, hogy árulják a hintót, sőt még azt is megüzenték *Az Est* szabadkai tudósítóján keresztül, hogy nem kérnek érte túl sokat. A hintó legendája ebben a híradásban újabb elemmel gazdagodott: a cikk szerint a Szent Koronát is ezzel vitte a kormányzó Orsovára.<sup>6</sup> A magyar állam azonban nem vette meg a tárgyat.

A történetben a következő fordulat 1941 tavaszán következett be, amikor Jugoszláviát lerohanta a német, az olasz és a magyar hadsereg, Szerbia középső része és a Bánság pedig német katonai megszállás alá került. 1942 júliusában a *Székely Nép* a bánági magyarok *Torontál* című lapját idézve arról számolt be, hogy a megváltozott helyzetet kihasználva az ottani magyarok megszerezték a hintót, ami addig Smiljanić Živojin paraćini lakos tulajdonában volt. Dr. Lotz (vagy Lócz) Ákos Pál pancsovai ügyvéd a bánági magyarok nevében a szerbiai német parancsnokhoz fordult, aki megadta az engedélyt a hintó elszállítására. A tudósítás szerint a Kossuth-hintó már a Bánságba került, ahol valóságos diadalmenetben hurcolták körül, a magyar lakosság

4 | Független Magyarország 1905: 9.

5 | Friss Ujság 1937: 3.

6 | Az Est 1938: 8.

mindenhol megcsodálta, és a tervek szerint rövid időn belül a budapesti Nemzeti Múzeumnak kívánták átadni.<sup>7</sup>

Az akció háttérében az állhatott, hogy a bánági magyarok Jugoszlávia megszállása után vesztesnek érezték magukat, hiszen a területet nem csatolták vissza Magyarországhoz, míg a szomszédos Bácskát igen – a német segítséggel megszerzett hintó révén az elfelejtett közösség hírt adhatott magáról Budapestnek.

A következő hír 1942 novemberéből való, amikor az *Esti Újság* hosszú beszámolót tett közzé a hintó ügyéről. A jármű ekkor a belgrádi Schenker szállítmányozó cég Duna-parti raktárában várta gondosan becsomagolva, hogy Budapestre szállítsák, és az újságíró a nemesi címer mellett egy F-V. K. monogramot is felfedezett az oldalán. A cikkből kiderül, hogy Lócz ügyvéd Hesterberg német alezredestől értesült a hintó létezéséről, aki az áthelyezése előtt Pancsován volt Feldkommandant (helyőrségparancsnok).<sup>8</sup>

*Kossuthné hintója a szerbiai Paraćinban a Bogdanović család nőtagjaival (Fortepan 163654/Wittner Lucia)*



7 | Székely Nép 1942: 5.

8 | HÓRY LÁSZLÓ 1942: 6.

Meglepő módon a hintót nem vették el erőszakkal Smiljanić gazdától, hanem Lócز egészen Kállay Miklós miniszterelnökig elment, hogy a magyar állam teljesítse a tulajdonos kéréseit. A gazda egy cséplőgépet és hivatalos magyar állami elismerést kért azért, hogy családja ilyen sokáig épségben megőrizte az ereklyét. Az oklevél nem került semmibe, de a cséplőgépet a magyar állam csak a háború után volt hajlandó leszállítani, a gazda addig egy kötelezvényt kapott. Állítólag ezzel is beírta. A hintót végül vonaton vitték Belgrádba. A történet részleteiben eltér az előző beszámólótól, de valószínűleg pontosabb, hiszen helyszíni tudósításról van szó.

Abban tehát biztosak lehetünk, hogy a legalább az 1890-es évek óta Paraćinban őrzött hintó 1942 nyarán átkerült Belgrádba, mint ahogy abban is, hogy Smiljanić gazda soha nem kapta meg az ígért cséplőgépet.

De megérkezett-e valaha a relikvia Budapestre? A lapokban ennek semmi nyoma. A *Szabad Nép* belgrádi tudósítója 1948 áprilisában azzal a meglepő hírrel állt elő, hogy bekopogtatott a belgrádi magyar követségre a cséplőgépet követelő Smiljanić Živojin gazda, színes történeteket mesélt Kossuth királyról meg a saját dédapjáról – a hintó körül addigra valóságos szerb népi legendárium bontakozott ki. Azt viszont elég pontosan idézte fel, hogy a hintó az erre a célra épített kocsiszínbén állt, és 1938-ban megpróbálták eladni, de a belgrádi múzeum drágának tartotta, az akkori magyar követet pedig nem érdekelte. A cikk szerzője úgy tudta, a batár „a háború alatt érkezett Budapestre és sok más értékkel együtt nyoma veszett.”<sup>9</sup>

A Magyar Nemzeti Múzeumban érdeklődésemre először egy dosszié került elő, ami érdekes adalékkal szolgált: kiderült, hogy a kocsi megvételéről már 1916 nyarán is tárgyalt a múzeum a tulajdonossal, Bogdanović Rózával (bizonyára ő a papírképen látható hölgy). Az iratokból úgy tűnik, hogy a bolgár megszállás alá került Paraćinban egy Scherer Károly nevű magyar százados figyelt fel a relikviára, és megkereste a Nemzeti Múzeum igazgatóját, Varjú Elemért, hogy vegyék meg a hintót. Bogdanovićné azonban – arra hivatkozva, hogy párhuzamosan egy bolgár ezredessel is tárgyal – felverte az árat: 2000 koronát kért a kocsiért, vagy 1000 koronát és egy másik hintót. Scherer helyett ekkor már egy másik magyar tiszt, Szlamka Gusztáv főhadnagy egyezkedett az asszonnyal, miután Scherer továbbadta az ügyet, de Varjú igazgató végül úgy döntött, hogy a múzeum nem veszi meg a hintót – sokallta az árat, és a kocsi hitelességéről sem volt meggyőződve.

A dossziében rejtőzött egy fénykép is, amit Scherer százados Varjúnak küldött Paraćinból a hintóról, ez a fotó tehát majdnem pontosan egyidős Prisztter Szaniszló fényképével. Íme:

9 | DÁVID JÁNOS 1948: 2.



Scherer Károly fényképe a Kossuth-hintóról 1916-ból (MNM Irattár. Érem- és Régiségtár iratai 174/1916)

A fénykép érdekessége, hogy más szögből mutatja meg a batárt, és jól látszik rajta a fából ácsolt kocsiszín, amely Priszter fotójának jobb szélén látható. De ez az adalék még egyáltalán nem vitt minket közelebb ahhoz a kérdéshez, hogy mi lett a kocsi sorsa, amit a belgrádi raktárig, 1942 őszéig tudtunk nyomon követni.

A Nemzeti Múzeum munkatársai azonban egy újabb körben már olyan információval szolgáltak, ami tényleg továbbgördítette a történetet. Elküldték a ceglédi Kossuth Múzeum igazgatója, Reznák Erzsébet 1993-ban megjelent írását, amelyből kiderül, hogy a hintó végül Ceglédre került.<sup>10</sup>

A tanulmány a *Szabad Nép* már idézett cikkével indul. Ezután idézi Sárkány József múzeumigazgató 1948-ban kelt levelét: „Cegléden van egy Kossuth-hintó, melynek most már csupán roncsai vannak meg. Ez a hintó valószínűleg 1942-ben a Nemzeti Múzeum közvetítésével Jugoszláviából került Cegléd városába. A ceglédi Kossuth Múzeum e kegyeleti tárgyat rozoga állapota és férőhely hiány miatt gondozásba nem vette. A hintón Damjanich János címere volt s az itteni közvélemény azt magyar tulajdonnak tekintette...”

Az igazgató leveléből kiderül, hogy a múzeum szakemberei nem vállalták a súlyosan megrongált műtárgy restaurálását. Sárkány nem volt túl jó véleménnyel a holmiról,

10 | REZNÁK 1993: 26–27.

szerinte annak csak legendaszerű múltja van, semmi nem bizonyítja, hogy Kossuth tényleg utazott rajta. A múzeumi feljegyzésekből nem tudta kinyomozni, miért és hogyan került a kocsi hozzájuk. A hintóroncs Cegléden maradt 1966-ig, amikor a Közlekedési Múzeum gondozásába vette, és elszállította a maradványokat, állapítja meg a tanulmány.

A tanulmánnyal együtt egy fotó is érkezett a ceglédi múzeumból, amely a hintót tudomásuk szerint 1914-es állapotában ábrázolja – és ami nem más, mint egy újabb papírkép Priszter Szaniszló már jól ismert felvételéről. A hintó azonossága a paraćini kocsival ettől kezdve nem kérdés.

A kocsi tehát az 1940-es években ment tönkre, de ma már kideríthetetlen, hogy milyen körülmények között. 1976-ban megjelent egy cikk a hintó tervezett – de soha meg nem valósult – újjáépítéséről, amely ismeretlen adatközlőkre hivatkozva azt állítja, hogy a hintót 1942-ben Budapestről, a dunai rakpartról szállította el teherautón a ceglédi polgármester, mivel restaurálás után reprezentációs célokra akarta használni. Ekkor azonban már másként festett, mint a fényképeken: a két háború között, még Jugoszláviában bőrfedeles, nyitott kocsivá alakították a kocsiszekrény felső részének eltávolításával. A járművet Cegléden először a tűzoltólaktanya kocsiszínében tárolták, ahol biztonságban volt, de később átvitték a szeretetházba, és ott megkezdődött a pusztulása. Innen a csődöristálló udvarára került, ahol minden mozdíthatót leszedtek róla, és végül már csak az alváza került a helyi múzeumhoz.<sup>11</sup> Bőven elég magyarázat, hogy mindez a háborús években történt, amikor ennél sokkal nagyobb értékek is odavesztek.

A következő lépésben a Közlekedési Múzeumhoz fordultam, hogy tudnak-e az 1966-ban átvett kocsi létezéséről. Zsigmond Gábor főigazgató-helyettes válaszából kiderült, hogy a roncsok ma is megvannak. „A gyűjteményünkben van egy hintómaradvány, amit Kossuth-hintóként tartunk nyilván. Lényegében a jármű alvázának maradványait őrizzük – nyújtó, tengely, ötödik kerék, rugók –, készítésének ideje 1830 és 1840 közé tehető. A múzeum Ceglédről gyűjtötte be 1966-ban, de a lelőhelye Újvidék környéke. Sokan kétségbe vonták, hogy valóban Kossuth Lajos menekült volna rajta, az évkönyvekben a gyűjtemények ismertetésekor nem említik, vélhetően azért, mert nem 100%-os az eredete” – foglalta össze, amit a műtárgyról tudni lehetett.

Ennyi maradt tehát az egykor nagy becsben tartott relikviából a 20. századi vizontagságok után: egy csupasz alváz egy múzeumi raktárban. De mit gondoljunk végül is minderről? Volt ennek a hintónak bármi köze Kossuthhoz, vagy csak egy távoli szerb község lakói házaltak a magyaroknál évtizedeken át egy megható történettel, meg egy ki tudja, honnan odakeveredett öreg batárral?

11 | HÍDVÉGI LAJOS 1976



*A hintó maradványai a Közlekedési Múzeum raktárában (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum)*

## Kossuthné menekülése

Ahogy láttuk, többen is feltételezték, hogy az utóbbiról lehetett szó. Reznák Erzsébet az említett tanulmányban sosem volt Kossuth-ereklyének nevezni a hintót, és cáfolhatatlan bizonyítékot hoz rá, hogy a szabadságharc vezére sosem ülhetett rajta: Kossuth 1849. augusztus 11-én indult el éjjel után Aradról a déli határ felé, az utazáshoz a városparancsok, Damjanich János kocsiját kérte el. Augusztus 17-én lépte át határt kíséretével együtt Havasalföld felé Orsova mellett, ahonnan török védelem alatt átkísérték a határállomásra. Innen másnap folytatták az útjukat a mai Bulgária területén lévő Vidin felé – vagyis Kossuth menekülése során sosem járt Közép-Szerbiában, semmi köze nem lehetett a paraćini hintóhoz.

És ez kétségtelenül így van. Csakhogy ha felidézzük a hintóról megjelent első cikkeket, azokban még nem állította senki, hogy a kocsin Kossuth Lajos menekült volna. Bogdanovićék 1894-ben és 1905-ben még Kossuth Lajosné Meszlényi Terézről és gyermekeiről beszéltek, sőt a faluban járt, a nőket ábrázoló fotó alapján a családdal bizonyára beszélgető Priszter Szaniszló is a „Kossuth család kocsijáról” írt. Csak az 1930-as évektől nevezik a hintót Kossuth kocsijának, amikor már időben nagyon messze volt a szabadságharc – és az akkori tulajdonosok próbálták felszórfolni az árat. A kocsi körül addigra Kossuthhoz fűződő népi legendák születtek, de az eladását is inkább remélhették, ha a híres emberhez kötik, nem pedig a feleségéhez, ahogyan eredetileg szólt a történet.

Meszlényi Terézia Kossuth menekülése után még sokáig Magyarországon maradt. Egy ideig bujkált, majd Pestről Zimonyba utazott, ahonnan 1849 december elején átjutott (nem egészen világos, hogyan) Szerbiába.<sup>12</sup> A házaspár 1850. január 15-én találkozott újra a török fennhatóság alatt álló Sumenben, Kossuth pedig meleg hangú levélben köszönte meg Ilija Garašanin szerb belügyminiszternek, hogy feleségét biztonságosan átsegítette az országon.<sup>13</sup>

Milutin Garašanin, Ilija fia 1893-ban közzétette apja naplójának részletét és több eredeti dokumentumot, amelyek Kossuthné meneküléséről és szerbiai utazásáról szólnak. Ezekből kiderül, hogy a kormányzóné két kísérelővel és egy kislánnyal érkezett meg titokban Belgrádba, egy este váratlanul felbukkant a Kalemegdan erőd alatt. Garašanin kérésére a brit konzul hamis brit útlevelet állított ki neki Mary Bloomfeld névre. És ezen a ponton a történetben felbukkan egy kocsi: „Belgrádban azon időben kevés kényelmes kocsi volt, az ország belsejébe csak egyszerű parasztkocsiban utaztak

<sup>12</sup> | HAJNAL ISTVÁN 1927: 413–415.

<sup>13</sup> | KOSSUTH LAJOS 1880: 403–404.

az emberek. Elmentem tehát Miša Anastasijević barátomhoz és felkértem, engedné át bizonyos államszolgálatra kényelmes zárt hintáját, amibe ő szívesen beleegyezett” – írta Garašanin.<sup>14</sup>

A kocsis utasaival Belgrádból dél felé Aleksinacba ment, majd onnan az Oszmán Birodalom határát átlépve érkezett meg Nišbe. Paraćin a Belgrádot és Aleksinacot összekötő országúton helyezkedik el, nem sokkal Aleksinac előtt, a vidék valóban ezután válik hegyessé. A négyfős magyar csapat egészen biztosan átutazott Paraćinon. Garašanin utasította a helyi hatóságokat, hogy az utasokat mindig jó és tiszta magánházaknál szállásolják el, semmiképpen sem vendégfogadóknál.

Talán letették a Belgrádban kapott nehézkes batárt, és vendéglátóik, a módos Bogdanovićék szívességéből átváltottak egy könnyebb kocsi? Talán a dunai Rothschildként emlegett Miša Anastasijević, akitől a belügyminiszter a hintót kölcsönkérte, és aki Szerbia leggazdagabb embere volt, nem törődött többé az elvitt kocsival? Mindez csak feltételezés – de sokkal valószínűbb, mint hogy a Kossuthnéról és a hintójáról szóló történet minden alap nélkül megszülessen egy távoli szerb kisvárosban, és ott évtizedekig őrizgessenek és mutogassanak egy öreg utazókocsit minden arra járó magyarnak.

## De vajon kié volt a hintó?

A kocsis oldalára festett, az eredeti tulajdonosra utaló címer kérdése kezdettől fogva foglalkoztatta azokat, akik a hintóról írtak. A Független Magyarország már idézett, 1905-ös tudósítása részletesen leírja a címet: függőlegesen kettéosztott pajzs, bal felében kiterjesztett szárnyú fél sas; a jobb oldala három részre osztott, a legfelsőben három csillag háromszög alakban, a középső víz vagy mező, a legalsóban ülő oroszlán; a pajzson ötágú korona, a pajzs aljáról kereszt függ. A tudósító a színeket is közli, bár a festés állapota miatt ezek már akkor sem lehettek egyértelműek.

A két Fortepan-kép közül a 190118-as számún a címer jobban kivehető, bár a felsoroltak közül csak két címerképet lehet azonosítani: a bal oldali fél sást és az oroszlánt, amely a valóságban nem ülő, hanem ágaskodó volt. A *Független Magyarország* tudósítója a címet nem tudta azonosítani, mint ahogy Hóry László sem 1942-ben, aki elmosódó koronaként írja le. „A pesti történészekre vár a feladat, kideríteni, vajjon a hintó egy magyar arisztokrata családé volt-e, mint a szerbiai szájhagyomány tartja, vagy a szerb kerületi főnök által lefoglalt ismeretlen eredetű jármű” – írta.

14 | ILIJA GARAŠANIN 2002: 1104–1106.

Sárkány József Cegléden 1948-ban úgy tudta, hogy a kocsin Damjanich János címere volt, de addigra a járműből már csak az alváz maradt meg, és a feltételezését nyilván arra alapozta, hogy Kossuth Damjanich kocsiján hagyta el Aradot. Csakhogy mint tudjuk, ennek a hintónak Kossuth meneküléséhez nem volt köze. (Mellesleg Damjanich nem volt nemesi származású, ezért aligha volt saját címere.)

*Kiss Ernő honvéd altábornagy címere  
(Tóth-Bence Tamás: Kiss Ernő nyomában,  
Füredi História, 2012)*



A leírás és a fénykép alapján azonban a hintóra festett címer egyértelműen azonosítható az eleméri és ittebei Kiss család címerével. Lényeges részlet a pajzson függő kereszt, mivel ez egyértelművé teszi, hogy a címer Kiss Ernő honvéd altábornagyé volt. A dúsgazdag arisztokrata családból származó katonatiszt az egyik legrangosabb korabeli európai kitüntetés birtokosa: a pápai Krisztus-rend lovagja volt.<sup>15</sup> A Krisztus-rend lovagai egyenruhájukon vörös és fehér koronás keresztet viselhettek. Pontosan a leírásnak megfelelő címet láthatunk Kiss Ernő sírkövén az eleméri római katolikus templomban, ahova az altábornagyot családja 1872-ben újratemettette.<sup>16</sup> Ugyanez a címer más Kiss Ernőhöz köthető tárgyakon is megjelenik, például egy kávéscsészén, amit leszármazottai őriztek meg.<sup>17</sup>

Azt a lehetőséget azonban kizárhatjuk, hogy Kossuthné a hintót a Kiss családtól kapta volna, és nemcsak azért, mert Garašanin visszaemlékezéseiből tudjuk, hogy azt Belgrádban bocsátotta rendelkezésre Miša Anastasijević. Amikor Meszlényi Terézia felbukkant a szerb fővárosban, Kiss Ernő már két hónapja halott volt: október 6-án Aradon tizenkét társával együtt felségárulásért kivégezték.

Hogy került Kiss Ernő címeres kocsija Szerbiába? Ezt már soha nem fogjuk megtudni. Elképzelhető, hogy a gazdag üzletember Miša Anastasijević egyszerűen megvásárolta, hiszen Kiss Ernő hatalmas birtokai a szerb határtól nem messze, Torontál vármegyében helyezkedtek el. Valószínűbb azonban, hogy a strapabíró, értékes kocsi 1848–49 zavaros időszakában került Szerbiába. A Bánságban 1848 nyarától heves harcok folytak

15 | KATONA TAMÁS 2003: 341

16 | A Honvéd 1872: 335.

17 | BILJANA és MARTIN KOTUČ 2022

a szerb felkelők és a magyar honvédség között, és a konfliktus helyenként polgárháborús jelleget mutatott.<sup>18</sup>

Kiss Ernő hosszú időn keresztül volt a bánági magyar haderő parancsnoka, ezért kocsija, ha valamelyik településen a szerb felkelők kezére került, minden bizonnyal hadizsákmánynak minősült (1848 szeptemberében a szerbek Kiss eleméri kastélyát is megszállták). De ugyanígy lehetséges, hogy a hintót az eleméri birtok új ura adta el Szerbiába, ugyanis az aradi mártírok vagyonát elkobozták. Az eleméri uradalmat az osztrák igazságügyi minisztérium rendeletére 1849-ben Ludwig Piret de Bihain nyugalmazott altábornagynak, a volt bánági főhadparancsnoknak adták át.<sup>19</sup>

A címer azonosítása mindenesetre azt mutatja, hogy a szerbiai néphagyomány meglepően pontosan őrizte meg Kossuthné menekülésének emlékét – hiszen még az is beigazolódott, hogy a Balkánon akkoriban nagy ritkaságnak számító, zárt hintó valóban egy magyar családé volt.

18 | GYÉMÁNT 2019: 81–94.

19 | ISSEKUTZ 2010: 108.

## Felhasznált források

- Képes Vasárnap 1944: Egy érdekes kép a Kossuth-család egykori batárjáról, Pesti Hírlap, 1944/19.
- Pénzügyi Közlöny 1905: 1905/12.
- Budapesti Hírlap 1894: Kossuth kocsija, 1894/147.
- Független Magyarország 1905: Kossuth Lajos hintója, 1905/1109.
- Friss Ujság 1937: Kossuth Lajos batárját felkínálták a Nemzeti Múzeumnak, 1937/77.
- Az Est 1938: A szerbiai Paratyinban árulják Kossuth Lajos batárját, amelyen a Szent Koronát Orsovára vitte, 1938/43.
- Székely Nép 1942: Kossuth Lajos hintója, amelyben Törökországba menekült, útban Budapest felé, 1942/162.
- HÓRY LÁSZLÓ 1942: Kossuth Lajos egykori batárját hazaszállítják Szerbiából, Esti Ujság, 1942/265.
- DÁVID JÁNOS 1948: Szerb legenda Kossuth király hintájáról és hatszáz lováról, Szabad Nép, 1948/78.
- HÍDVÉGI LAJOS 1976: Parádékra akarták felhasználni. Restaurálják a Kossuth-hintót, Pest Megyei Hírlap, 1976/65, Ceglédi Hírlap (melléklet)
- KOSSUTH LAJOS 1880: Irataim az emigrációból, az Athenaeum R. Társulat kiadása, Budapest.
- ILIJA GARAŠANIN 2002: Garašanin naplójának részleteit közli magyarul Jung Károly: Adatok és legendák Kossuth és Kossuthné menekülésének történetéhez, Híd, 2002/8–9.
- KATONA TAMÁS 2003: Az aradi vértanúk (közölt forrás: Kiss Ernő kihallgatási jegyzőkönyve 1849. augusztus 25-én Aradon), Corvina, Budapest.
- A Honvéd 1872: Kiss Ernő magyar tábornok temetése, 1872/42.
- BILJANA és MATRIN KOTUČ 2022: Kiss Ernő leszármazottai a Letelepedési Napon, Erdélyi Örmény Kulturális Központ; a kávéscésze fényképét közli: <https://eokk.hu/2022/11/07/kiss-erno-leszarmazottai-a-letelepedesi-napon/>

## Felhasznált irodalom

- REZNÁK ERZSÉBET 1993: Egy sosem volt Kossuth-ereklye, a „Kossuth-hintó”.  
REZNÁK ERZSÉBET: Kossuth Lajos toborzó körútjának állomásai, 1848. szeptember 24–27.; megjelent: Kossuth Lajos toborzó körútja az Alföldön. Kossuth Alapítvány (Kossuth Lajos emléktúrák 3.; Kossuth Köri Füzetek), Budapest.
- HAJNAL ISTVÁN 1927: A Kossuth-emigráció Törökországban. Magyarország Újabbkori Történetének Forrásai. Iratok a Kossuth-emigráció történetéhez. Magyar Történelmi Társulat, I. kötet, Budapest.
- GYÉMÁNT RICHÁRD 2019: Torontál vármegye az 1848/1849. évi forradalom és szabadságharc idején, Aracs – A délvidéki magyarság közéleti folyóirata, 2019/1.
- ISSEKUTZ SAROLTA (szerk.) 2010: Délvidéki örmény nemesek. Elemér-Écska-Nagybecskerek, Erdélyi Örmény Gyökerek Kulturális Egyesület, Budapest.



# Domonkos Csaba: A hídmodellek szerepe a Közlekedési Múzeum kiállításában, 1896–2021

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteményében a kezdetektől jelen vannak a hídmodellek, hiszen már az 1896-os Ezredéves Kiállításon is bemutatott ilyeneket. A következő 130 év során a modellek története nemcsak a hazai műszaki muzeológia változásait tükrözi, hanem a Közlekedési Múzeum fejlődését is.

A korai, meghatározó darabokat (például a Lánchíd 1:75 és az Erzsébet híd 1:100 méretarányú modelljeit) a második világháború pusztítása tizedelte meg. A háború után számos modell készült az újjáépítés bemutatására, de ezek közül kevés maradt fenn, anyaguk és méretük miatt. A múzeum 1966-os újrainyitásakor és az 1987-es bővítéskor ismét hangsúlyos szerepet kaptak a hídmodellek.

A tanulmány kitér a modellek azonosításának módszertani kérdéseire, valamint néhány téves attribúció bemutatására is. A hídmodellek történetén keresztül így nemcsak a magyar hídépítés, hanem a múzeumi szemléletmód alakulása is nyomon követhető.

## *Csaba Domonkos: The Role of Bridge Models in the Exhibitions of the Hungarian Transport Museum, 1896–2021*

*Bridge models have been part of the collection of the Hungarian Museum of Science, Technology and Transport since its very beginnings, as such models were already exhibited at the Millennium Exhibition of 1896. Over the following 130 years, the history of these models has reflected not only the changing approaches of Hungarian technical museology, but also the development of the Transport Museum itself.*

*Many of the early, defining pieces – such as the 1:75 scale model of the Chain Bridge and the 1:100 scale model of the Elisabeth Bridge – were severely damaged or destroyed during the Second World War. In the post-war period, numerous models were produced to illustrate the process of reconstruction, yet few have survived due to their materials and dimensions. Upon the museum's reopening in 1966 and its expansion in 1987, bridge models once again assumed a prominent role.*

*This study also addresses methodological issues related to the identification of the models, as well as several instances of erroneous attribution. Through the history of these bridge models, it becomes possible to trace not only the evolution of Hungarian bridge engineering but also the changing museological perspectives that have shaped their interpretation.*

A Ferenc József híd makettje a M. Kir. Közlekedési Múzeumban  
(MMKM TEMGY 2020.10.1.II.010.)



Domonkos Csaba

# A hídmodellek szerepe a Közlekedési Múzeum kiállításáiban, 1896–2021

## Elvi bevezető – a hídmodellek szerepe

Hidakat kiállítani nehéz, egész hidat nem is nagyon lehet. Igaz, a Kiskőrösi Úttörténeti Múzeum gyűjteményében szerepel egy egész híd, a viszonylag kis méretű egykori szabadszállási alumíniumhíd, de ez valóban kivételes eset. Alkatrészeket, egyes elemeket, metszeteket be lehet mutatni, de a nem hidász látogatók számára ezek a tárgyak egy része csak jelentős magyarázatokkal értelmezhető. Természetesen a gyűjtésnél törekszünk arra, hogy olyan eredeti hídelemeket is begyűjtsünk, amelyek önmagukban is sokat elárulnak a hídépítésben képzetlen látogatóknak is. E törekvés nem új. Már 1900-ban a párizsi világkiállításon is bemutatták az Erzsébet híd egyik láncszemét, amely méreténél fogva lenyűgözte a látogatókat,<sup>1</sup> illetve 1916-ban az akkori Közlekedési Múzeum a frissen, 1913–1915 között átépített eredeti Lánchíd számos elemét gyűjtötte be.<sup>2</sup>

A közlekedési vagy a műszaki múzeumok nem képzelhetők el modellek nélkül.<sup>3</sup> A legtöbb műszaki-közlekedési témájú múzeumban a régmúlt hajóit, vagy akár a repülőgépeket, mozdonyokat különleges kidolgozású múzeumi modellen mutatják be a látogatóknak. E modellek színvonala eltérő lehet, hiszen az anyagában, sőt kivitelezési eljárásaiban is pontos, azaz a legkisebb alkatrészig az eredetivel megegyező, de arányosan kisebb modelltől (ilyenek a Közlekedési Múzeum 1:5-ös vasúti járműmodelljei), a csak a külső formát, de azt a lehető legpontosabban megmutató modellekig terjednek (erre példa a Közlekedési Múzeum 1960-as években beszerzett Lánchíd-modellje).

1 | KOVÁCS 1901: 36.

2 | A Közlekedési Múzeum eredeti leltárkönyvei alapján.

3 | Nem kívánunk belemenni abba a terminológiai vitába, amely a modell vagy makett megnevezés körül zajlott. A tanulmányban modellekként hivatkozunk ezekre a tárgyra, kivéve, ha a korabeli idézett megnevezés ettől eltér. (DCS)

A modellek szerepe mindig is a bemutatás volt, vagyis hogy a hatalmas, a múzeumokba nehezen vagy sehogy (hogyan is férne be egy 300 méteres híd egy múzeumba?) nem elhelyezhető, de a technika- és közlekedéstörténetben jelentős tárgyat megismertessünk.

A műszaki muzeológiában sokszor sorozatgyártott termékekről beszélünk, azaz olyan tárgyakról, amelyek alapvetően nem egyediek; hiszen egy adott típusból, termékből több, vagy akár több millió hasonló tárgy készül. A műszaki muzeológia – bármennyire is tárgyközpontú – nem konkrét tárgyakról szól alapjában, hanem a műszaki fejlődésről, ezért a tárgyak saját magukon túl e műszaki fejlődés egy-egy megjelenései, azaz sok esetben nem az adott tárgy a jelentős, hanem az általa képviselt műszaki színvonal. Természetesen beszélhetünk egyedi tárgyakról, hiszen vannak kitüntetett műtárgyak, az első egy sorozatból, vagy az egyetlen elkészült darab, de ez a ritkább eset.

A hídmodellek nagy része is azzal a céllal készült, hogy egy-egy technikai megoldást bemutasson (mivel az adott eredeti tárgyat lehetetlen), azt szemléltesse, hogy azt a feladatot miképp oldották meg az adott technikai színvonalon. Éppen ezért nem is elvárt a hídmodellek nagy részétől, hogy anyagukban pontosak legyenek. Egyes modelltípusok inkább a híd külső képét kívánják, kívánták megmutatni. Lehetnek-e modellek még létező hidak másai, vagy már nem létező hidaké? Lényeges különbség ekkor az, hogy a modell készítése mennyire tér el a mintául szolgáló híd fennállásának idejétől. Előfordulnak olyan modellek, amelyek csak egy-egy részletet, vagy a híd egy részét, egy nyílását mutatják be.

Ma a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteményeiben 78 darab leltározott hídmodell szerepel, és a fenti készítési módokra mind találunk köztük példát. A gyűjteményben lévő modellek egy része a vasúti gyűjteményben, egy másik része a Közúti pályák és magasépítmények gyűjteményében található.<sup>4</sup>

Mielőtt rátérnénk a múzeum modelljeinek időrendi bemutatására, illetve azok muzeológiai szerepére, kivitelezési módjára, két hídon, két példán keresztül szeretném megmutatni a modell és modell közti különbségeket. A múzeum gyűjteményébe ma két Lánchíd-modell tartozik, mind a kettő 1:200 méretarányú, hiába ugyanazt a tárgyat veszi alapul, mégis jelentős különbségeket lehet rajtuk megfigyelni.

Az egyik modell még 1962-ben készült, a múzeum megrendelésére a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat Modellező Üzemében, a másik a 2000-es években a múzeum saját restaurátor-műhelyében. A két híd mindegyike a Lánchíd eredeti, tehát az 1914-es átépítés előtti szerkezetét mutatja be.

<sup>4</sup> | A nyilvántartási adatokat az MMKM MuseumPlus nyilvántartó programjából szűrtük le. (DCS)

Az 1962-ben készült kifejezetten mívés munka volt a maga idejében, ezt tükrözi az 1969-ben meghatározott értéke, amely a nyilvántartások szerint 102 832 akkori forint volt.<sup>5</sup>

A modell elkészítésére előzetesen 110 000 forintot engedélyezett a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya 1962. február 2-án a Vasúti Tudományos Kutatóintézetnek, mivel a Közlekedési Múzeum akkor ezen intézményhez tartozott. A készítésre januárban árajánlatot adott a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat, és a megállapodás eredetileg arról szólt, hogy a híd modelljét anyaghűen készítsék el, legalábbis a láncok és a faanyagok tekintetében, azaz úgy, hogy ami az eredeti hídból fémből volt, azt fémből, ami fából, azt fából.<sup>6</sup> (A kész hídmodellben azonban nem fát és követ, hanem celluloidot használtak.)

A modell formájában követi a hidat, ám a nem látható részek kialakítása egyszerűsített, nem képezi le az eredeti híd szerkezeti sajátosságait. Arra azonban tökéletes volt, hogy bemutassa a látogatóknak, hogy milyen volt a ma már nem látható, 1914 előtti híd,<sup>7</sup> igaz, annak különleges szerkezeti megoldásait csak igen korlátozottan tudja visszaadni.<sup>8</sup>

Az újabb Lánchíd-modellt a Közlekedési Múzeum restaurátor-műhelyében készítették, közel egy évtized alatt, kézi munkával, és ez a modell sokkal kidogozottabb, egyes elemei leemelhetők, és így bemutatja a lehorgonyzó- és a nyeregsarukat, azok elhelyezését és a hídfők belső szerkezetét. Ugyanígy részletekbe menően kidolgozott az útpálya szerkezete is.

Érdekeség, hogy ezekből, azaz a lehorgonyzó- és a nyeregsaruból egy-egy eredeti darabbal rendelkezik a Közlekedési Múzeum, és a bemutatásnak különleges élményt adhatna az együttes kiállítás. Ugyan a modell a lehető legpontosabb, de mégis vannak kisebb eltérések az egykor létezett híd és a modell között.<sup>9</sup>

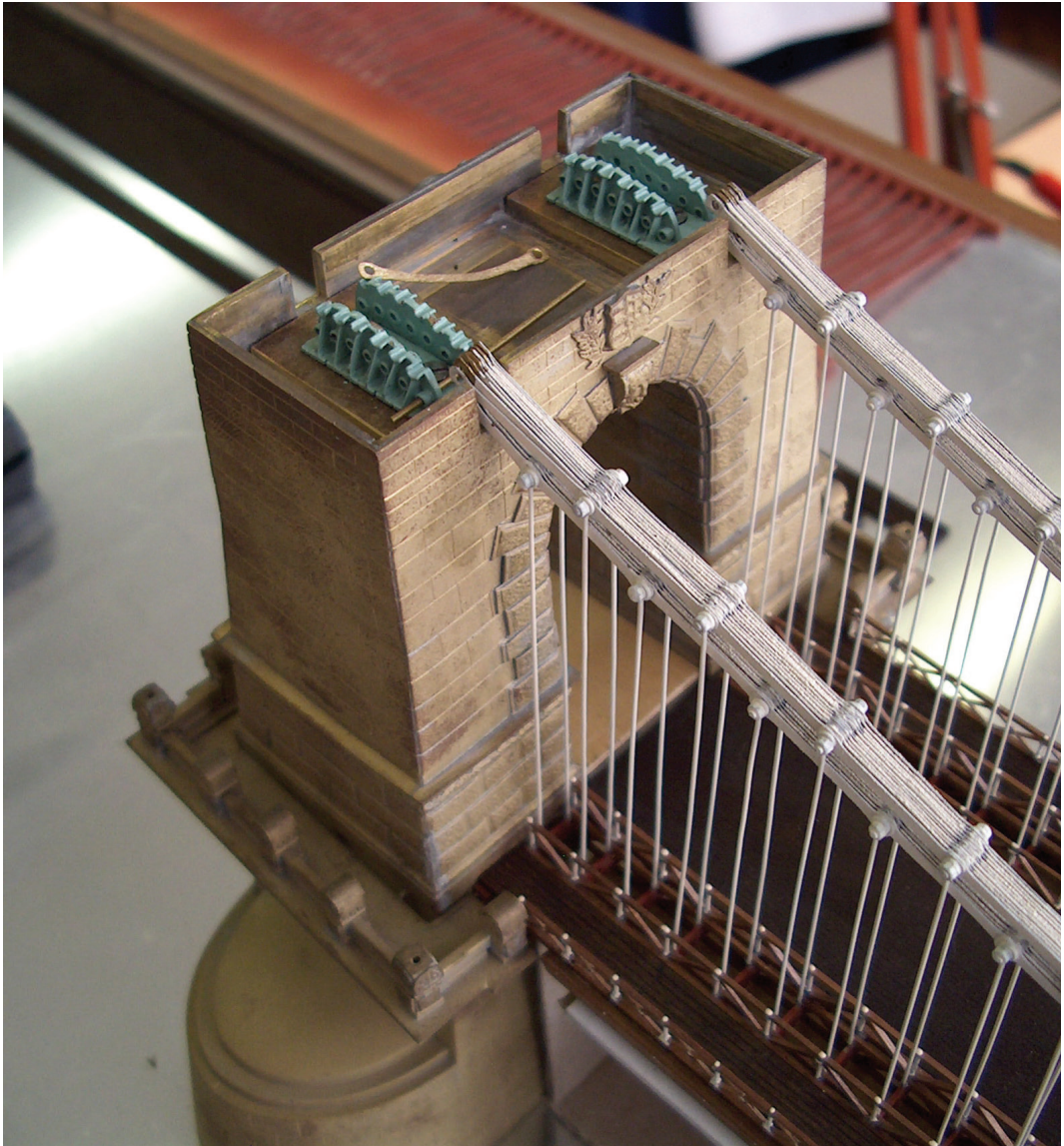
5 | Vonatkozó tárgykarton, ill. Beszerzési ügyirat 52/962

6 | MMKM Irattár 50/1962

7 | A Lánchidat 1913–1915 között építették át, de a régi hídszerkezetet csak 1914-ben bontották el. (DCS)

8 | A modell anyaga cellulóz, amely az elmúlt években bomlásnak indult, és annak kipárolgása az egyes alkatrészeket is korrodálta. A múzeum szakrestaurátorainak szakvéleménye szerint a modell menthetetlen, teljesen tönkrement. A folyamat oka az eredetileg használt anyagok és a modell kora. (DCS)

9 | A modellen szerepel egy alsó láncháló, amely valószínűleg ebben a formában nem volt a hídon. (DCS)



*A hídmodell építés közben, jól látszanak a megformázott nyeregsaruk*

Múzeumi bemutatásra mindenképp a második hídmodell jobb, hiszen a híd szerkezetét is meg lehet vele ismertetni a látogatókkal. Ez ráadásul önmagában is külön műalkotás.

## Gyakorlati példák időrendben

### A technikai fejlődés bizonyítéka – modellek az Ezredéves Kiállításon

Első alkalommal Magyarországon 1896-ban, az Ezredéves Kiállításon kaptak kiemeltebb szerepet a hídmodellek. Feladatuk nem a múlt bemutatása volt, hanem az ország technikai fejlődésének bizonyítása, a magyar hídépítésnek a 19. század utolsó harmadában elért eredményeinek reprezentálása, ezért leginkább olyan hidak modelljeit állították ki, amelyek a megelőző évtizedben épültek. Ezeket terveken, fényképeken és modelleken tárták a látogatók elé, megkülönböztetve a vasúti és a közúti felhasználást.

A Közlekedési Csarnok kiállításáról annak nyitvatartása alatt Seefehlner Gyula, aki maga is neves hidász volt, részletes leírást adott, a cikkében összesen 14 hídmodellt nevesített, amihez jött még néhány vasúti szabványhíd.<sup>10</sup> Seefehlner leírása alapján közúti hidak közül modellen szerepelt a tordai Aranyos-híd (épült 1805–1815 között), a záhonyi Tisza-híd (épült 1885–1886-ban) (erről lásd alább), a zsolnai Vág-híd (épült 1878–1879 között), a vásárosnaményi Tisza-híd (de csak öt nyílása), a pozsonyi Ferenc József Duna-híd (épült 1890–1891 között), a komáromi Erzsébet Duna-híd (1892-ben épült), a nisznai Árva-híd (1892–1893 közt épült), a csengeri Szamos-híd (1893-ban épült) és a kiállítás megnyitásakor még építés alatt álló Fővám téri Ferenc József híd. A vasúti hidak közül modellen jelenítették meg a MÁV 5-15 méteres vas szabványhídjait, az 1888-ban elkészült szolnoki Tisza-híd vasszerkezetének egy nyílását, a győri személypályaudvar felett elvezető áthidalásokat, a Berzava feletti ferde parabolatartójú hidat, a Ladóki hidat és a Déli Vasút 21 nyílású boltozott völgyáthidalását.

A képek és más beszámolók alapján Seefehlner vagy nem látta a kiállítást, és másodkézből származó információkat használt fel, vagy mire leírta a látottakat, rosszul emlékezett. A szerző ugyanis kihagyott pár modellt, másokat pedig tévesen írt le. A fényképek alapján a kiállításban szerepelt a pozsonyi és a budapesti Ferenc József hidak nagy méretű, 1:15 méretarányú részmodellje, amelyre Seefehlner nem tért ki, holott jelentős hidak igen részletes részmodelljei voltak; ahogy azt sem említette meg, hogy egyes hidaknak csak egy-egy nyílása volt kiállítva.

10 | SEEFEHLNER 1896: 444.



A közúti hidak képei az Ezredéves Kiállításon. (Fortepan / Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL. XV.19.d.1.10.103)

A modellek a kiállítás zárása után az 1899-ben megalakított Közlekedési Múzeum gyűjteményébe kerültek át, ezeket az 1899-től vezetett leltárkönyvbe bevezették, és e könyvekben összesen 41 hídmodell azonosítható, melyhez 1916-ig további öt modellt vételeztek be. A csoportosítás itt is megőrizte a közúti és vasúti híd felosztást.

A megszerzett modellek közül kiemelkedett az Erzsébet hidat és annak részmegeleltésait megjelenítő modellegyüttes. A híd a magyar ipar büszkesége volt, ezért annak egészét 1:100 méretarányú és részmegeleltésait bemutató 1:20 méretarányú modelljeit külföldön is kiállították,<sup>11</sup> azaz ez a hídmodell is beleillett az Ezredévi Kiállítással induló gyűjtési és kiállításpolitikába.

Látható, hogy a hidak ekkor, a 19–20. század fordulóján leginkább az elmúlt évtized jelentősebb vashídjait, illetve különlegesebb fahídjait vonultatták fel, hiszen az volt a cél,

11 | Teljes joggal lehetnek erre a hídra büszkék. A Deutsches Museum jelenlegi (2024-es) kiállításán a klasszikus függőhidakat az Erzsébet lánchíd 1:100 méretarányú, a magyar államtól az 1930-as években kapott részletgazdag modelljével szemléltetik. (DCS)

hogy a technikai fejlődést mutassák be. Ugyan az Aranyos-patak hídja ehhez a koncepcióhoz nem igazodott, de egyrészt e modell kidolgozottsága különleges, és már 1885-ben is szerepelt az Iparkiállításon, másrészt már akkor is felismerték, hogy a 19. század elején épült híd egy speciális, Erdélyben alkalmazott hídépítési gyakorlatot mutatott be.<sup>12</sup>

## A gyűjtemény fejlődése a két háború között – a múlt bemutatása

### A múlt megőrzése – a Lánchíd nagyméretű modellje

1913-ban készült el a Lánchíd hatalmas, 1:75 méretarányú modellje.<sup>13</sup> Erre azért is lehetett szüksége a múzeumnak, mert a Lánchidat 1913–1915 között átépítették, az új híd akkor modern szerkezettel készült el, és ugyan a múzeum szert tett számos szerkezeti elemre a hídból, az egész Lánchíd eredeti formáját csak modellen lehetett a nyilvánosság elé tárni. A modellt több heti- és napilap is megemlítette, a *Vasúti és Hajózási Hetilap* 1935-ben ezt írta:

*„Különösen szépek a budapesti Dunabidak mintái, elsősorban az angol Clark mérnök által az 1840-es években épített Széchenyi Lánchíd mintája.”<sup>14</sup>*

Sajnos korabeli kép eddig erről a modellről nem került elő, az 1935-ös jegyzék csak megemlíti (240. számon), és közli a méretarányt, ami 1:75.<sup>15</sup> Mivel a múzeum 1962-ben viszonylag magas költséggel új modellt készíttetett a Lánchídról, ezért jogosnak tűnt az a feltételezés, hogy ez a modell megsemmisült, vagy elveszett. Az új modellről – amelyet a bevezető részben is ismertettünk – ezt írta Jasinszky István, a közúti gyűjteményt ismertető 1975-ös tanulmányában:

*„A régi, első kivitelezésű Lánchíd modelljét 1962-ben a Képzőművészeti Kivitelező Vállalat készítette. A modell jelentősége éppen abban van, hogy azt a hidat szemlélteti, amely még Tierney Clark Vilmos eredeti terve alapján épült meg, és tartalmazza azokat a jellegzetességeket, amelyek az 1913–1915. évi átépítés alkalmával eltűntek a híd szerkezetéből. Így a modellen még láthatók a híd eredeti fa szerkezeti elemei, valamint a keskenyebb lánctagok, amelyek összességükben az első Lánchídnak kecsesebb formát kölcsönöztek. Ezt a modellt az 1973. szeptember 21-én megnyitott nagycenki Széchenyi István Emlékmúzeumban állítottuk ki.”<sup>16</sup>*

12 | PETRIK 1977: 363–364.

13 | A Közlekedési Múzeum 1899-es leltárkönyve

14 | Hirschmann 1935: 2.

15 | Tárgymutató 1935: 21.

16 | JASINSZKY 1977 (2): 47.

Azonban a múzeum gyűjteményében vannak olyan részletei a Lánchíd-modellnek, amelyek megfelelnek az 1935-ös leírásnak, legalábbis méretarány tekintetében. Egy 1953-as (ma már nem használt) leltárkönyvben 53.123.1 leltári számon szerepel egy Lánchíd-modell, állapotaként „roncs” olvasható.

Az 1969-ben indított (ma is használt) leltárkönyvben négy tárgy található (összesen három leltári számon), ami e hídmodell roncsa lehet. Ezek: 10.69.8.1 *A pesti első Lánchíd minta-darabja, hídfő*, 10.69.8.2 *A pesti első Lánchíd minta-darabjai pillér kapuzat*, 10.69.8.3. *A pesti első Lánchíd minta-darabjai 2*. A korabeli leírás pontatlan, valójában a két kapuzat és két hídfőrész van meg, ugyan sérült, de nem menthetetlen állapotban. Ezen alkatrészek anyaga bronz és öntöttvas, arról viszont nincs semmi információ, hogy a hiányzó láncok és az útpálya miből készült. Erről az 1899-től használt eredeti leltárkönyv sem ad felvilágosítást, mert ott az olvasható, hogy „*A budapesti Lánchíd teljes mintája 1:75 tükörüveg vízsínnel, díszes oldalfalakkal bíró faállványra szerelve*”, valamint még annyi információt ad a leltárkönyv, hogy a modellt 1913-ban szerezte be a múzeum, igencsak drágán, ugyanis az értékét 18 600 koronában állapította meg, ezzel a legértékesebb hídmodellje volt akkor a Közlekedési Múzeumnak. (Ez 2024-es árakon közel 44 milliő forintnak felel meg.)<sup>17</sup>

Ezen felül egyéb hidakról beszereztek egy vasbeton modellt 1914-ben, amely 1:25 méretarányú volt, valamint három vasúti hídminiat, kettőt 1913-ban és egyet 1916-ban.<sup>18</sup>

## A II. világháborús pusztítás és roncsmentés

A II. világháború végén, 1944-ben a Közlekedési Múzeumot két bomba találta el. A korabeli beszámolók szerint a gyűjtemény 75%-a megsemmisült.<sup>19</sup> A hídmodellek részéről a pusztítás – akár a támadásban, akár az utána következő zavaros időkben –, ennél nagyobb volt, az 1935-ös tárgyjegyzékben szereplő 47 hídmodellből 33 már nem szerepel az 1953-as jegyzékekben.<sup>20</sup>

A szinte teljesen lerombolt Közlekedési Múzeum gyűjteményének egy részéből, a háború utáni újjáépítésnek a közlekedés terén elért eredményeiről nyílt meg kiállítás a Károlyi-palotában 1947 júniusában, erről egy szaklap ezt írta:

*„A Közlekedési kiállításon a közlekedés újjáépítőinek ezen a nagy és impozáns seregszemlén, mint uralkodó vezérmotívum vonul végig a hármas gondolat: mit veszített*

17 | A Közlekedési Múzeum 1899-es leltárkönyve

18 | A Közlekedési Múzeum 1899-es leltárkönyve

19 | MÉSZÁROS 1996: 19.

20 | Vö: Tárgymutató 1935, ill. a Közlekedési Múzeum 1953-as leltárkönyve.

*a szerencsétlen háború következtében a magyar közlekedés, mit építettek újjá napjainkig mérnökeink és munkásaink és végül, melyek azok a célok, amelyeket a hároméves tervek során megfognak valósítani, illetve milyen, még távolabbi elgondolások alapját és előfeltételeit teremti meg az elkövetkező évek munkaprogramja.*<sup>21</sup>

E kiállításához számos hídmodell készült, fotók alapján az alábbi hidak azonosíthatók be:

- Szabadság híd,<sup>22</sup>
- Összekötő vasúti híd (1913–1944 közötti),<sup>23</sup>
- a csongrádi Tisza-híd roncskiemelését bemutató makett,<sup>24</sup>
- a csongrádi (?) híd ideiglenes helyreállítását bemutató makett,<sup>25</sup>
- Margit híd,<sup>26</sup>
- Kossuth híd.<sup>27</sup>

A modellek helyzetéről dr. Kiss László és dr. Mészáros Vince egy 1958-as tanulmányban az alábbiakat írták:

*„Az útépitést szemléletes makettek, hidainkat szép modellek képviselték. A világhírű Erzsébet-híd és a Lánchíd időközben elpusztult modelljei a magyar hídmodellezés mintadarabjai voltak. A ma is meglévő szolnoki első vasúti vashíd egy tagjának 1:50 léptékű mintadarabja szépen szemlélteti a korabeli hídépítő technikát.*<sup>28</sup>

A múzeum tárgyairól 1953-ban leltár készült, ebben a jegyzékben szereplő 33 hídmodellből 14 volt olyan, amely túlélte a háborút, és 19 volt új.<sup>29</sup> Az új hídmodellek egy része lehet olyan, amely 1935 után, de még 1944 előtt került be a gyűjteménybe, de vannak olyanok, amelyek 1945 után készültek, ezzel mutatva be az ország hídjainak újjáépítését. Ez utóbbiak közé tartozik a Kossuth híd modellje is.<sup>30</sup>

Az érdekes ellenben az, hogy számos, 1953-ban még meglévő háború előtti modell az 1960-as évek végén meginduló új leltározásnál már nem került be a leltárkönyvekbe,

21 | *Az újjáépülő közlekedés eredményei és céljai.* Műszaki Értelmiség, 1947. június 1.: 5.

22 | MTI-FOTO-758074

23 | MTI-FOTO-758506

24 | MTI-FOTO-1892611

25 | MTI-FOTO-1892610

26 | SZABÓ László Hídmodellek. Hídépítők, 2009.2: 24.

27 | SZABÓ László Hídmodellek. Hídépítők, 2009.2: 24.

28 | KISS-MÉSZÁROS 1958: 329.

29 | Érdekes, de véletlen egybeesés a számok tekintetében. (DCS)

30 | Mi lesz a Kossuth-híddal? Népszava, 1959. január 13.: 1.

annak ellenére, hogy 1959-ben még biztosan megvoltak, ugyanis 1959-ben a múzeum félig kész épületében, a *Közlekedési Múzeumért* című kiállításon bemutatták:

*„A hosszcsarnok egyik sarka a Múzeum hídépítési modellanyagából ad ízelítőt. Itt látható pl. a budapesti déli összekötő Duna-híd újjáépítésének egy részlete, a csongrádi Tisza-híd roncskiemelése, a Kossuth-híd modellje, egy „K” híd szerelését bemutató modell stb.”<sup>31</sup>*

### **Az 1953-ban még jegyzékbe vett, de az 1960-as években induló új leltárkönyvekben nem szereplő modellek**

- 53.110.1 Közúti hídminta fából,
- 53.114.1 Csepeli hídroncs kiemelésének modellje,
- 53.116.1 Sajóládi közúti Sajó-híd modellje,
- 53.122.1 Margit híd m. (roncs),
- 53.131.1 Kavicságyas hídminta,
- 53.431.1 Szabadság híd pillérének mintája,
- 53.432.1 Csongrádi Tisza-híd modellje,
- 53.433.1 Csongrádi Tisza-híd roncskiemelési modellje,
- 53.434.1 Déli összekötő Duna-híd modellje,
- 53.436.1 Algyői Tisza-híd roncskiemelése modellje,
- 53.437.1 Győri Rába-híd modellje,
- 53.439.1 Déli összekötő hídtervmodell modellje,
- 53.440.1 K híd építési részletei mintában,
- 53.442.1 Soproni vágóhídi GySEV-híd mintája.

Látható, hogy pont a fenti idézetben szereplő modellek nem kerültek be az 1960-as években indított új leltárkönyvekbe. Ennek oka az, hogy 1945 után a múzeum sok hídmodellt papírból és fából készítettet el, azonban ezek viszonylag gyorsan, már 1961-re tönkrementek, és ezek sorsáról a múzeum munkatársa, Jasinszky István ezt írta:<sup>32</sup>

*„Később a közúti gyűjteményben a második világháború pusztítása is jelentős csökkenést okozott, továbbá a kiállítás színvonalának emelése érdekében több didaktikai vagy esztétikai szempontból meg nem felelő tárgyat ki kellett selejtezni.”<sup>33</sup>*

31 | CZÉRE 1959: 494.

32 | 27/1961 sz KM ügyirat

33 | JASINSZKY 1977 (2): 40.

Sok modellt tehát leselejteztek, de volt, amit átépítettek, felújítottak. Ilyen a szegedi közúti Tisza-híd modellje. A híd papírból készült, 1:100-as modellje már az 1953-as katalógusban szerepelt, de a rossz tárolási körülmények miatt tönkrement,<sup>34</sup> és ez alapján 1961-ben megrendelték a fémből készült változatát 1:200 méretarányban.<sup>35</sup>

Az 1969-es leltározásánál sok esetben nem is vették figyelembe az 1935-ös jegyzékeket, az ottani meghatározásokat, előfordulhatott, hogy olyan hídmodellt, ami már 1896-ban szerepelt az Ezredéves Kiállításon, erre való utalás nélkül, egész más meghatározással, névvel vették fel az új leltárkönyvbe, ami a későbbi átletározásnál adatvesztést eredményezett.

## A tekeházi közúti híd mintája

Az ehhez a cikkhez végzett kutatás derített fényt arra, hogy a háborút még egy, már az 1896-os kiállításon is bemutatott hídmodell élte túl, mégpedig a 10.69.7.1 leltári számú fa hídmodell.

Az Ezredéves Kiállítás leírásában Seefehlner Gyula ismertetése szerint szerepelt az alábbi híd:

*„Az 1885/6-ik években épített záhonyi Tiszahídé, melynek egyenkint 570 m széles meder-nyílása kétszeres rácsozatú Howe-tartókkal bír és azonkívül 5, egyenkint 110 m széles ártéri nyílása (gerendatartó) van. (Vállalkozó: Gregeresen G.)”<sup>36</sup>*

A szöveg mindössze ennyit közöl. A modell azért érdekes, mert a kiállítás ezen részletét bemutató képen szerepel egy kétszeres rácsozású Howe-tartós híd *egy nyílása*, azaz nem az egész híd. Egy másik szakember, Zelovich Kornél szintén a kiállítást ismertető írásában azonban egyértelműen azt írta, hogy a kiállított híd a tekeházi híd mintája.<sup>37</sup> A későbbi korok is egyértelműen Zelovich meghatározását fogadták el, ugyanis a későbbiekben a hidat – az 1910-es és az 1935-ös múzeumi jegyzékben<sup>38</sup> – a tekeházi híd egy nyílásaként azonosították. Ezt a meghatározást vette át Horváth Ferenc a *Közlekedésépítés-*

34 | 692/961 sz KM ügyirat

35 | „A szegedi Tisza-híd 1:200 léptékű modelljén a két hídfő átlátszó celluloidlemez-vázra ragasztott fehér celluloidból készült, a híd szerkezet sárgaréz lemezből. A korrózió első jeleit a celluloiddal érintkező fémrészekben vettük észre. A savat 10 százalékos nátrium-hidroxid oldattal közömbösítettük. Az anyagvizsgálatok kiderítették, hogy a fehér celluloid még nem, az átlátszó celluloid azonban már bomlásnak indult, s a bomlási folyamat megállíthatatlan. Azonnal hozzáláttunk a leépülő anyag eltávolításához, így ez a szép modell megmenekült”. „Bomba” a múzeumban, *Élet és Tudomány*, 1992. május 22.: 657.

36 | SEEFEHLNER 1896: 444.

37 | ZELOVICH 1896: 95.

38 | Jegyzék 1910: 126., illetve Tárgymutató 1935: 27.

és mélyépítéstudományi Szemlében 1992-ben megjelent *Az 1896. évi budapesti Ezredéves Világkiállítás közlekedési bemutatói* című cikkében, ugyanis vélhetően Zelovichra támaszkodva az alábbi írja:

„Különösen nagy tetszést aratott a régebbi hazai hidak közül a bíres tordai és a tekeházi Howe-féle faszerkezetű híd modellje”.<sup>39</sup>

Valóban mind Tekeházán, mind Záhonymnál létezett hasonló szerkezetű híd.<sup>40</sup> A zavart az okozhatta, hogy Seefehlner leírásából az nem derült ki, hogy az Ezredévi Kiállításon nem a teljes hídszerkezet, hanem csak egy nyílás szerepelt.

Ahogy fentebb írtuk, a modell a mai napig megvan, ám a legutóbbi időkig – 2024-ig – a Közlekedési Múzeum új, 1969-ben indított leltárkönyvében lévő meghatározást fogadtuk el a hídra. A leltárkönyvben annyi szerepel, hogy „*Howe tartós közúti fából (okt m) modell M=1:15*”, és származási helyeként az szerepel, hogy a múzeum törzsanyagához tartozott, azaz az „Alapleltár” alapján jegyezték be. Az 1969-es tárgykartonon annyi plusz információ olvasható, hogy a modellen részben a belső szerkezet is látható, megerősítve azt a feltételezést, hogy a modell oktatási céllal készült. Azonban összevetve a későbbi leírásokkal, valamint a korabeli fényképpel, egyértelmű, hogy a 10.69.7.1 leltári számú műtárgyunk az a tárgy, ami 1896-ban is az Ezredéves Kiállítás része volt.<sup>41</sup>

## Új kiállításra készülve

Az 1960-as években már egy új állandó kiállításra készült a múzeum. A korabeli gyűjteményben két korábbi, de elpusztult hídmodell pótlásáról gondoskodtak, az egyik a Lánchíd eredeti szerkezetét bemutató modell, bár itt nem a korábban meglévő 1:75 méretarányú, viszonylag hatalmas modellt állították helyre, hanem a múzeum által akkoriban választott 1:200 méretarányút készítettek, amelyet korábban már bemutattunk.

Az 1:200 méretarányról mint a múzeumban a hidakhoz használt méretarányról egy korábbi megrendelésnél, az Erzsébet lánchíd modelljének előkészítésekor döntöttek, a vonatkozó ügyirat szerint akkor még kísérletképpen.<sup>42</sup> Az indoklás szerint a korábban fából és papírból elkészített 1:50 és 1:100 méretarányú modellek nemcsak gyorsan

39 | HORVÁTH 1992: 395.

40 | Fahíd – Pallas lexikon, illetve vö: DOMONKOS 2025

41 | Megjegyezzük, hogy Tekeháza a hidépítésben igencsak érdekes, ugyanis itt előbb egy fa vasúti híd, majd ez után egy fa – a cikkben ismertetett – közúti híd épült, majd nem sokkal ez után a fa vasúti hidat egy acélhídra cserélték. A Közlekedési Múzeum modellje egyértelműen a közúti hidat mutatja be.

42 | 27/1961 üi

elpusztultak, hanem kifejezetten nagy méretüknél fogva kezelésük és raktározásuk is túl nagy feladat volt, hiszen egy 8–10 méteres hídmodell nehezen mozgatható, és nagy kiállítási, illetve raktárteret foglalt el. Az Erzsébet lánchíd modelljénél ezért az 1:200 méretarányt választották, mert úgy találták, hogy ez a modellméret is megfelelő részletességet mutat. Igaz, az ügyiratban megjegyezték, hogy ha a lépték be is válik, akkor, ha szükséges, egyes részletmegoldásokat reprezentatívabb méretarányban is el kell készíteni.

## Az Erzsébet híd modelljei

A Közlekedési Múzeum már az eredeti, Erzsébet lánchíd 1903-as átadása előtt rendelkezett a híd nagyméretű modelljével. Az 1:100 méretarányú, réz és bronz alapanyagú modell hihetetlen részletességgel mutatta be a szerkezetet. Ugyan a Közlekedési Múzeum a háború alatt elpusztult példányáról jó, részletes kép nem került eddig elő, de mivel egy pontosan ugyanolyan a müncheni Deutsches Museumban megtekinthető, ezért képet alkothatunk e modelltől, amely kifejezetten azzal a céllal készült, hogy a magyar ipar remekét, azaz magát az Erzsébet hidat népszerűsítse, hirdesse.

A híd különleges részleteiről több, 1:20 arányú részmodell is készült, amelyek közül mára kettő maradt meg, ezekről Petrik Ottó 1971-ben az alábbiakat írta:

*„A felsorolt modellekből maradt meg két szerkezeti elem, mégpedig a 343. tsz. alattiból a merevítőtartó egy darabja és egy ingaoszlop. Ezek vaslemezről készültek, pontosan az eredeti terveknek megfelelően szögecselve. A többi részletmodell eddig még nem került elő.”<sup>43</sup>*

A hídmodell – ahogy az eredeti híd is – a háború végén elpusztult. Azonban ez a híd egyike volt azoknak, amelyeket a háború után, ha más 1:200-as méretarányban is, de pótolnak. Az Erzsébet lánchíd modelljének elkészítését 1960-ban a Fővárosi Tanács VB akkori elnökhelyettese, Pesta László és Michailich Győző műegyetemi professzor javasolta, és ezt a javaslatot támogatólag küldte tovább a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Műszaki Fejlesztési és Közlekedéspolitikai Főosztálya a Közlekedési Múzeumnak 1960 decemberében.<sup>44</sup>

A múzeum, az ügyiratok szerint 1961 januárjában már rendelkezett egy hídmodell kezdeménnyel, amelynek befejezését 1961. január 31-én rendelték meg a Képzőművész-

43 | PETRIK 1971: 335.

44 | 77/1961 sz. ügyirat

szeti Kivitelező Vállalattól 42 500 forintért. 1961 márciusában pedig a Műszaki Anyag- és Gépkereskedelmi Vállalattól pest-budai hídfő és a lánctornyok 1:100-as modelljét celluloidból 15 000 forintért. A megrendelést menet közben módosították, és a végső megrendelésben 1:200 méretarányt határoztak meg.<sup>45</sup>

A modell az eredeti tervek alapján készült, igaz, annak anyaga nem fém, hanem celluloid volt, de ez a levegő hatására a fent idézett szöveg szerint „dolgozott”, ezért át kellett építeni.<sup>46</sup> A celluloid nem bizonyult jó alapanyagának, a modellt 1992-ben is restaurálni kellett, mert azon korrózió jelentkezett, és a keletkező salétromsavat ammónium-hidroxid gázzal közömbösítették.<sup>47</sup>

Szinte a régi Erzsébet híd modelljével párhuzamosan a múzeum az új, kábelszerkezetű hídról is több modellt szerzett meg. Az új Erzsébet híd esetében is a hazai hídepítés területén elért kiemelkedő eredmény bemutatása volt a cél a modell megrendelésével, amely tulajdonképp párhuzamosan épült az eredeti híddal.

Az Erzsébet kábelhíd tervezésekor, építésekor – nem a múzeum számára – magáról a hídról, és külön több részletéről több modell készült. Az *Esti Hírlap* 1962 márciusában fényképpel is bemutatott egy modellt, amelyet az UVATERV készített. A lap szerint a teljes híd, valamint a hídfők modellje a Közlekedési Múzeumhoz fog kerülni.<sup>48</sup> Valóban három modellt később a Közlekedési Múzeum át is vett, a híd 1:100-as, és a hídfeljárók 1:200-as modelljét, de ezektől – mivel fából és papírból készültek – megszabadult.<sup>49</sup>

A hídfeljárók modelljeivel azonban még számoltak az új, 1966-os állandó kiállításnál, annak előkészítő anyagában szerepelt a pesti és a budai hídfő modelljei (1:200 méretarányban) IV.63, illetve IV.64 leltári számon, de ezek az új, 1969-ben indított leltárkönyvekbe nem kerültek már be.

A múzeum új, az Erzsébet hídról készült modellje a kiállítás anyagában IV.57 leltári számon szerepel,<sup>50</sup> és ez ma is meglévő darab, amelyet a múzeum a tárgykarton alapján 1963. december 30-án vett át a Műszaki Anyag- és Gépkereskedelmi Vállalattól.

Ennek érdekessége, hogy – azon túl, hogy még a villamosközlekedéssel mutatja be a hidat – a rajta lévő autók rosszul kerültek fel a hídra, úgy, mintha a forgalom bal oldali lenne.

45 | 77/1961 sz ügyirat

46 | PETRIK 1971: 336.

47 | „Bomba” a múzeumban. Élet és Tudomány, 1992. május 22.: 657.

48 | *Az Erzsébet-hídpesti hídfője*. Esti Hírlap, 1962. március 28.: 1.

49 | PETRIK 71: 339.

50 | MMKM Adattár 43.72

## Az új kiállítás

Az új Közlekedési Múzeum 1966-ban nyílt meg. Ennek előkészítésekor Mészáros Vince, a múzeum akkori főigazgatója egy terjedelmes, 48 gépelt oldalra rúgó anyagot állított össze, amelyben az új kiállítás alapelveit foglalta össze. A kiállítástervezetben a hídmodellek a kiállítás VIII., a közúti pályát bemutató egységében kaptak helyet, amelyet a galérián terveztek elhelyezni. Ez a kiállítási egység a közlekedési pályák történetét mutatta volna be modellekkel, időrendi sorrendben.<sup>51</sup> Ahogy fentebb írtam, erre az alkalomra készült el az Erzsébet kábelhíd modellje is, de ezen felül más hidak modelljeit is beszerezték, amelyek a háború utáni újjáépítés eredményeit tükrözték, és az újjáépítési munkában jelentős szerepet játszottak. A hídmodellek esetében egyáltalán nem volt cél az, hogy az elpusztult modelleket pótolják, azaz visszaállítsák a háború előtti műtárgyállományt. Ez érthető abból a szempontból, hogy a bemutatás célja az adott korszak sikereinek demonstrálása volt.

Az 1966-os kiállításához az egyes kiállítási elemekhez önálló kiállítási tárgykartont vettek fel. Ezen kartonok alapján<sup>52</sup> az alábbi hídmodellekkel számoltak:

1966-os leltári szám	Megnevezés	Méret	Állapot <sup>53</sup>	Mai leltári szám
IV-63	Erzsébet híd pesti hídfő	235×194×140 cm, M=1:200	jó	-
IV-64	Erzsébet híd budai hídfő	230×283×140 cm, M=1:200	jó	-
IV-4	Fahíd az Aranyos-patakon	300×80×80	jav!	10.69.5.1
IV-55	Régi Lánchíd, 1:200	264×54×53 cm, M=1:200	-	10.69.4.1
IV-60	Régi Szolnoki vasúti Tisza-híd 1:200	284×30×29 cm, M=1:200	-	20.69.III.1
IV-53	Régi Erzsébet híd 1:200	264×40×56cm, M=1:200	jó	10.69.6.1
IV-12	Szegedi közúti Tisza-híd 1:200	227×41×48 cm	-	10.69.2.1
IV-57	Új Erzsébet híd 1:200	227×45×45	jav!!	10.69.1.1

51 | Vö: MÉSZÁROS 1963

52 | 43/72/8/9/11/ 12 (Közlekedési Múzeum adattára 88/72)

53 | Sajnos a modellek anyagáról nincs információ a kartonon.

A kiállításban ezek a modellek tehát azt szemléltették, hogy min közlekednek az adott közlekedési eszközök, nem a múlt vagy a jelen hidépítésében elért eredményeit voltak hivatva ábrázolni. A viszonylag kevés közúti hídmodellt a következő pár évben néhány továbbival egészítették ki. A közúti gyűjteményben – Jasinszky István 1975-ös felmérése alapján<sup>54</sup> 1972-ben 11 modellt tartottak nyilván, ami azért érdekes, mert a korabeli leltárkönyv valójában 14 külön leltározott tételt tartalmazott. A felmérésben szereplő 11 modell esetén azt kell feltételeznünk, hogy az alkatrészeket egybeszámolták, vagy Jasinszky István csak a teljes hidakat (az alábbi listán dőlten) vette figyelembe, ám mivel a listán csak 9 teljes híd található, lehet, hogy volt még be nem leltározott más híd is a gyűjteményben:

	<b>Leltári szám</b>	<b>Megnevezés</b>
1.	10.69.1.1	„Budapesti új Erzsébet híd modell”
2.	10.69.2.1	„Szegedi közúti Tiszahíd modell”
3.	10.69.3.1	„Budapesti Kossuth híd modell”
4.	10.69.4.1	„Budapesti régi Széchenyi Lánchíd modell”
5.	10.69.5.1	„Tordai Aranyos közúti híd modell”
6.	10.69.6.1	„Budapesti régi közúti Erzsébethíd modell”
7.	10.69.7.1	„Howe-tartós közúti fahíd oktató modell”
8.	10.69.8.1	„A pesti első Lánchíd minta-darabja, hídfő”
	10.69.8.2	„A pesti első Lánchíd minta-darabjai pillér kapuzat”
	10.69.8.3	„A pesti első Lánchíd minta-darabjai 2 db hídpályatest roncs”
9.	10.69.9.1.2	„A régi Erzsébet híd merevítő tartójának ingás alátámasztása a pilonban”
	10.69.9.2	„A régi Erzsébet híd merevítő főtartó darabja”
10.	10.69.12.1	„Mecseknádasdi völgyhíd modell”
11.	10.72.38.1 (TÖRÖLVE)	„Szolnoki Tisza híd modell”

54 | JASINSZKY 1977: 40.

A múzeum modellgyűjteménye a következő években alig gyarapodott, mindössze két modell került be a Közúti pályák és Magasépítmények gyűjteménybe,<sup>55</sup> valamint kettő a vasúti gyűjteménybe.<sup>56</sup>

A modellek szerepéről az alábbiakat írta Jasinszky István:

*„A közutak szemléltetésére a helyigényes eredeti útrészletek, metszetek helyett igen alkalmasak az egyes útrészletekről készített makettek. Eddig azonban mindössze két útrészlet makett van gyűjteményünkben: egy kevésbé részletesen kidolgozott, az M7-es autópálya egyik kétszintes kereszteződéséről 1:100-as léptékben és egy részletesen kidolgozott, az út szerkezetét is feltáró, a római kor útépítését szemléltető makett.”<sup>57</sup>*

A vasúti modellek között jelentős volt a szegedi, akkor már nem létező vasúti híd modellje, amelyet az 1977-ben rendezett *A Közlekedési Múzeum újabb szerzeményei* időszaki kiállításon be is mutattak.<sup>58</sup>

## A múzeum 1987-es új közúti kiállítása

A Közlekedési Múzeum új szárnya 1987-ben nyílt meg, ennek a második emelete és részben az első emelete a közúti közlekedés átfogó történetét mutatta be, modellekkel a római kortól kezdve. Mivel ez nem csak a magyar közlekedésről szólt, ezért a bemutatott modellek nem csak a hazai hidakat jelenítették meg.

A fennmaradt iratok szerint a múzeumnál két modellező is jelentkezett, és megvétellel ajánlotta az általa készített modelleket.<sup>59</sup> A levelezésekből és a fennmaradt iratokból nem derül ki, hogy ezeket a modelleket eredetileg milyen céllal készítették, a múzeum munkatársainak esetleges szóbeli felkérésére, és csak formailag jelentkeztek ők az eladandó modellekkel? Az 1987-es kiállítás forgatókönyvében ezek a hidak szerepelnek, de mint készülő modellek.<sup>60</sup>

Ezek kidolgozottsága magas szintű, a múzeum értük magas árat fizetett, elkészítésük is hosszú időbe telt. Az egyik felajánló Velich János volt, aki az 1960-as évektől szerepelt nagy sikerrel modellezési versenyeken. Velich két hidat ajánlott fel 1986 októberében, egy boltozott téglahidat és egy fa gerendahidat, illetve később az érsekújvári Nyitra-híd

55 | JASINSZKY 1977: 40.

56 | A MuseumPlus nyilvántartó rendszer adatai szerint

57 | JASINSZKY 1977: 41.

58 | (MMKM) 217.77.1

59 | 1437/86 sz. üi 1709/86 sz. üi

60 | (MMKM) 773.90.39

1:200 méretarányú modelljét. A három modellt bizottság vizsgálta meg, és ez alapján javasolták azok megvásárlását.<sup>61</sup> A három hidat a bizottsági jegyzőkönyvekben részletesen, mint létező hidat írták le, de a fa- és a téglahídnál nem nevezték meg, hogy mely hídról mintázták. Később Velich újabb hidat ajánlott fel, a veronai Ponte Pietra modelljét.<sup>62</sup>

Ugyancsak jelentkezett Somogyi Hay András is, ő a szabadszállási alumíniumhíd, majd később Verancsics Faustus XVII–XVIII. századi polihisztor hídtervei alapján készített modelleket kínált megvételre. A két modellezőtől megvett modellek, egyes régebbi, már meglévő hídmodellekkel együtt az új kiállításba kerültek, ahol az alábbi modelleket mutatták be:

Leltári szám	Megnevezés	Elhelyezés a kiállításon belül	Új/régi híd
10.87.2.1	a Ponte Pietra modellje	II. emelet	Új beszerzés
10.87.3.1-2	a Trajanus híd modellje	II. emelet	Új beszerzés
10.87.15.1	King-Tung híd modellje	II. emelet	Új beszerzés
10.87.17.1	Vonóláncos kő ívhídmodell	II. emelet	Új beszerzés
10.87.16.1	Fa ívhídmodell	II. emelet	Új beszerzés
10.74.2.1	Hortobágyi hídmodell	II. emelet	Korábban meglévő
10.87.20.1	Kétnyílású gerendahíd modellje	II emelet	Új beszerzés
10.69.5.1	Tordai Aranyos-híd modellje	II. emelet	Korábban meglévő
10.87.21.1	Érsekújvár, Nyitra-híd modellje	II. emelet	Új beszerzés
10.69.2.1	Szegedi Tisza-híd modellje	II. emelet	Korábban meglévő
10.69.6.1	A régi Erzsébet híd modellje	II. emelet	Korábban meglévő
10.69.9.1-2	A régi Erzsébet híd merevítő-tartó íngás alátámasztása	II. emelet	Korábban meglévő
10.69.3.1	A Kossuth híd modellje	I. emelet	Korábban meglévő
10.87.34.1	Alumíniumhíd modellje	I. emelet	Új beszerzés
10.69.12.1	Mecseknádasdi völgyhíd modellje	I. emelet	Korábban meglévő
10.69.1.1	Az új Erzsébet híd modellje	I. emelet	Korábban meglévő

61 | 1437/1986 sz. ügyirat

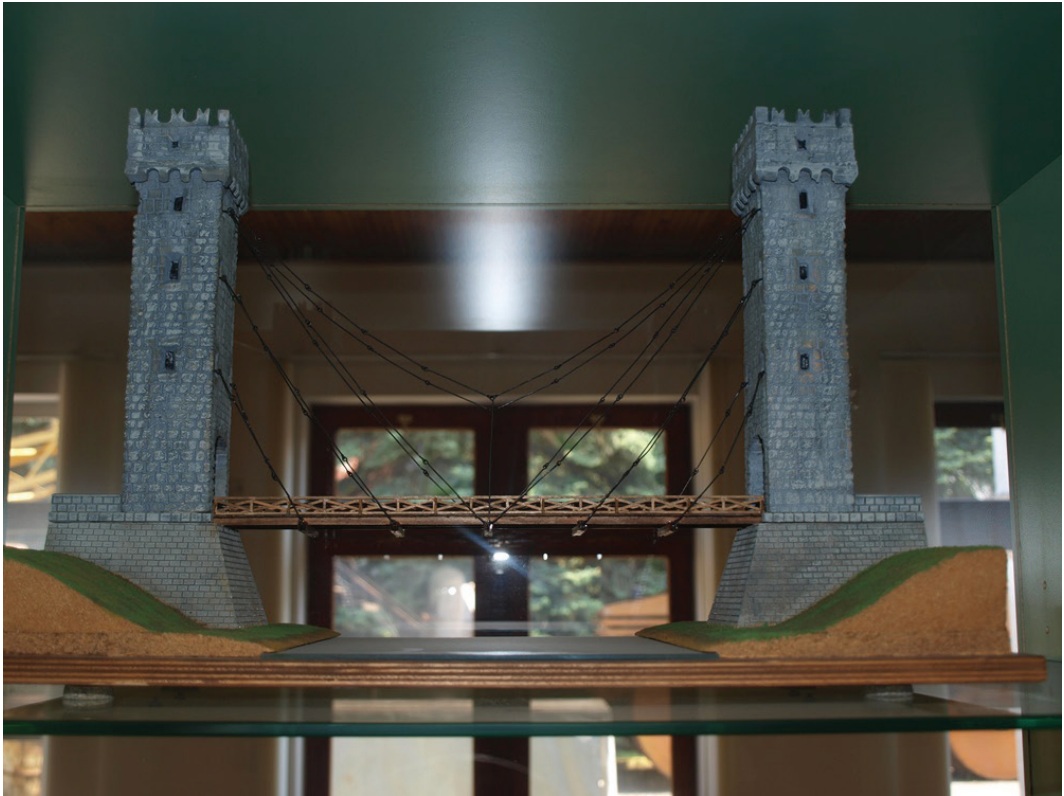
62 | 1710/86 sz. üi.

Látható a leltári számokból is, hogy 1966, azaz a múzeum újrainvitása után az addigi legtöbb modellt 1987-ben leltározta be a múzeum. Itt a modellek szerepe az általános közlekedési fejlődéstörténet szemléltetése volt, hiszen az új épületben megnyílt tárlat egységesen mutatta be a Kárpát-medence közlekedéstörténetét a római kortól kezdve, amelynek része volt az út- és hídépítés is. Azonban e kiállítás nem csak létező hidakat mutatott be, hanem soha nem létezettek, nevezetesen a Verancsics Faustus dalmát-magyar származású polihisztor által javasolt hidak modelljeit is. Fontos, hogy ezek a hidak a valóságban soha, sehol nem épültek meg.

## A Verancsics Faustus-hídmodellek

A hídmodellek – nem csak a múzeumi modellek – egyik szerepe, hogy a még nem létező, de tervezett hidakat megmutassa, akár a megrendelőknek, akár a nagyközönségnek. Az 1987-es kiállításra készített modellek egy része azonban egész más célt szolgáltak. Egy, a XVI–XVII. században élt tudós-katona-pap, Verancsics Faustus – addig csak leírásban és rajzon bemutatott – elképzeléseit valósították meg modellen. Verancsics Faustus 1616-ban jelentette meg művét Velencében. Számos elképzelést vetett fel különböző műszaki problémákra, ezen belül hidakat is javasolt. Művében szerepel egy vasláncok által tartott híd, amelynek pilonjai masszív kőtornyok, egy kötélrendszeren függő híd, és különböző ívhidak, fa- és kőszerkezettel, sőt vasszerkezettel, ráadásul ezen ívhidak befogott szerkezetek, azaz a legtöbb hídjavaslata évszázadokkal előzte meg a korát, hiszen ilyen lánchidat vagy kábelhidakat, de vas ívhidakat, ráadásul vonógerendás hidakat a XVIII. század végéig, a XIX. század elejéig nem építettek.

Verancsics Faustus ugyan dalmát származású volt, de pályafutása, katonai, hivatali, illetve egyházi megbízásai mind-mind Magyarországhoz kötötték, ezért is kaphatott helyet a magyar Közlekedési Múzeum 1987-es általános közúti közlekedéstörténeti kiállításában. Az elkészített hidak a valóságban tehát soha nem léteztek, nem is létezhettek, Verancsics munkája ráadásul jórészt ismeretlen maradt a saját korában.



10.87.15.1 leltári számú Verancsics-hídmodell

## King-Tung híd, azaz Verancsics lánchídja

Az egyik elkészített hídmodellel ráadásul azonosítási problémák is vannak, mert a láncokon függő hidat egy kínai híddal azonosították 1987-ben, azt feltételezve, hogy Verancsics egy kínai hidat rajzolt le, és így is vették be a leltárkönyvbe: „King-Tung híd Kínából”.

Az azonban érdekes, hogy miképp jutottak erre a következtetésre? Nézzük meg a konkrét tényeket. Verancsics a könyvében, a lánchidat ábrázoló rajzához mindössze ennyi magyarázatot fűzött:

*„XXXIV. Vashíd. Ezt a hidat azért nevezzük vashídnek, mert a folyó partjain épült két tornyot összekötő számos vasláncon függ. A tornyok arra is szolgálnak majd, hogy mint egy kapun átengedjék vagy éppen visszatartsák az utazókat”<sup>63</sup>*

63 | VERANCICS 1985: 40.

Szó nincs Kínáról. Akkor hogyan lett ebből a híd leírásból és rajzból King-Tung híd? Gáll Imre a *Régi Magyar hidak* című könyvben ezt lehetett olvasni:

*„Más szerzőknek a hidak történetével foglalkozó munkáiban több helyen szerepel a kínaiak hidépítő tevékenységének leírása a korai évszázadokban. Egyik ilyen szakmunka közli a kínai King-Tung lánchíd perspektivikus képét, amely feltűnően hasonlít Verancsics lánchídjának tervéhez. A könyv ábrájának forrásául A. Kirchner: *China Monumentis Illustrata Amsterdam, 1667. könyvét jelöli meg.*”*

Azaz Gáll egy meg nem nevezett szerző, ismeretlen könyvére hivatkozott, amely könyv állítása szerint a Kirchner által bemutatott hidat rajzolta le. Gáll könyvének 45. oldalán szerepel is a híd rajza,<sup>64</sup> azonban a kép forrását nem adta meg. A képjegyzékben e kép ugyanis nem szerepel külön, és a szerző a forrásmegjelöléssel el nem látott képekről azt írta, hogy: *„A fentebb fel nem sorolt 236 db kép a szerző saját felvétele”*. Ez alapján a könyvben szereplő képről Gáll Imre készített fotót, és ezzel illusztrálta a saját könyvét.

A Gáll által bemutatott, de nem nevesített kép Gáll szerint Athanasius Kircher jezsuita szerzetes 1667-ben megjelent, Kínát bemutató könyvében szereplő hidat ábrázolja. A jezsuita szerzetes Kínáról szóló műve valóban leírt, de képen nem mutatott egy hidat, amelyhez használtak láncokat:

*„Lunna tartományban egy nagyon mély völgy felett, amelyen a patakok nagyon gyorsan és erőteljesen folynak át, található egy híd, amelyet a Hama családhoz tartozó Mingus épített, aki i. sz. 65-ben uralkodott Kínában. Nem téglából vagy hatalmas kövekből épül fel, hanem borgokkal összekötött hatalmas vasláncokból, amelyek a híd gerendáit támasztják alá. Húsz lánc van és mindegyik húsz pertics, azaz 300 tenyér hosszú.”<sup>65</sup>*

Az azonosítás tehát többszörös félreértésen alapult. Verancsics 1616-ban egy vasláncokon, de nem 20, hanem sokkal több láncon függő hidat írt és rajzolt le. Kirchner fél évszázaddal később valóban írt egy láncokkal – 20 láncsal – épített hídról, amelyet egy Gáll által olvasott, de nem nevesített szerző valahogy összekapcsolhatott. Gáll ezután a könyvében már azt feltételezte, hogy vagy Verancsics vette alapul a kínai hidat, ami azért nem volt lehetséges, mert fél évszázaddal Kirchner előtt vetette papírra elképzelését. A másik lehetőség, hogy Kínában épült meg addigra Verancsics tervei alapján a híd. Lássuk be, egyik sem valószínű.

64 | GÁLL 1970: 44.

65 | KIRCHNER 1677: 205. (Az évszámról lásd a szövegvégi jegyzetet, DCS)

A modell mindenesetre Verancsics rajza, és a Gáll könyvben szereplő kép alapján készült el, és a kiállításban elhelyezett – és a fentiek alapján joggal feltételezhetően téves – felirat egészen 2015-ig, a régi Közlekedési Múzeum bezárásáig arról tájékoztatta a látogatókat, hogy ez egy kínai híd mintája.

## Modellek a 2003-as kiállításban és a tervezett új állandó kiállításban

A Közlekedési Múzeumban az 1987-es bővítés után jelentősebb hídtörténeti kiállítást 2003-ban, az állandó út- és hídtörténeti kiállítás egy részének megújításakor nyitottak meg. E kiállítás megnyitása és 1987 között egy érdekes aspektusban jelent meg modell a múzeumban, 1999-ben a Közlekedési Múzeum épületének egy kisebb mértékű átalakításakor – az 1945 utáni vasúttörténeti részben – helyezték el a szolnoki vasúti híd egy nyílásának modelljét. Ez egyáltalán nem volt autentikus, mivel a bemutatott hidat 1939–1942 között elbontották, de a helyére a kiállításban egy V63-as, tehát évtizedekkel későbbi villanymozdony modelljét tették, pusztán azért, mert mind a híd, mind a modell méretaránya 1:20 volt.

A 2003-as kiállítás forgatókönyve sajnos nem áll rendelkezésre, ráadásul viszonylag részletes fotódokumentáció készült. A tárlat fő célja a híd- és az útépités és -fenntartás történetének részletes megismertetése volt, ezért a hídmodellek között számos volt, ami a hídépítés részleteit, folyamatát mutatta be.

Ehhez az eléggé sajátos, viszonylag szűk témájú és célközönségű kiállításához nemcsak a meglévő hídmodelleket használták fel, hanem ezen felül a múzeum továbbiakat is kölcsönzött, valamint szerzett meg, amelyek elsősorban építési modellek, mivel a kiállítás leginkább az építéstechnológiáról szólt.

A kiállítás megnyitása után több nagyobb híd modellje került a múzeum tulajdonába. A Kőröshegyi völgyhíd több modellje, így az egész hidat bemutató áttekinthető modell, egy oszlop metszetelt modellje, valamint az építést bemutató kifejezetten nagy méretű modell.

Ezen felül a múzeum gyűjteményébe került a Megyeri híd modernnyílásának, valamint a Deák Ferenc híd modellje. Ezek a Közlekedési Múzeumban nem lettek kiállítva, mások viszont ma a Kiskőrösi Útügyi Múzeumban láthatók.

A Közlekedési Múzeumban ezen felül még egy hidat állítottak ki, a Lánchídnak a 2010-es években elkészült új modelljét, de nem a fent említett – egyébiránt 2008-ban elbontott – kiállításban, hanem a múzeum aulájában. E modellt a tanulmány bevezetőjében részletesen bemutattuk.

## Utószó

A Közlekedési Múzeum története folyamán folyamatosan bemutatott hídmodelleket. Ugyan ezek csak az eredeti tárgyak „másolatai”, de mégis a kiállításokban fontos szerepük van. Láthattuk, hogy ez a szerep hogyan változott, hiszen más – az újdonság, a műszaki fejlettség reprezentálása – volt a múzeum megnyitásokor. Amikor jelentős hídjaink átépültek, esetleg elpusztultak, például a Lánchíd, vagy az Erzsébet lánchíd esetében, akkor a múlt megőrzése, bemutatása is hangsúlyossá vált.

A háború után szintén egyfajta fejlődés, az újjáépítés demonstrálására készültek modellek, majd a múlt bemutatásának, az általános közlekedéstörténet felvázolásának lettek részei, egy olyan kiállításban, amely jellegénél fogva eredeti tárgyakat csak korlátozott méretben tudott befogadni.

A régi Közlekedési Múzeum utolsó önálló út- és hídtörténeti kiállításában pedig az út- és hídépítés, valamint -fenntartás módszereinek demonstrálása volt a szerepük.

Mindemellett ezek a modellek jól bemutatják a hidak jellegzetességeit, és különbségeik, valamint a modellezés módszere is egyfajta lenyomata az adott kor technikai lehetőségeinek.

## Felhasznált irodalom

- Athanasius KIRCHER (1677), S.J CHINA ILLUSTRATA. (Translated by Dr. Charles D. Van Tuyl from the 1677 original Latin edition). <https://htext.stanford.edu/content/kircher/china/kircher.pdf> (Az angol fejléc átírata hibás, a facsimile lapon olvasható római számokkal jelzett évszám M.DC.LXVII, azaz 1667 – DCS)
- CZÉRE Béla 1959: „A Közlekedési Múzeumért” kiállítás. Közlekedéstudományi Szemle 1959/II. szám, 492–495.
- DOMONKOS Csaba 2025: Miért épült külön vasúti és közúti híd Tekeházánál a 19. században? Pro Minoritate 2025. nyár, 83–104.
- Dr. GÁLL Imre 1970: Régi magyar hidak, Műszaki könyvkiadó, Budapest.
- HIRSCHMANN Konrád 1935: A M. Kir. Közlekedési Múzeumtörténete és fejlődése. Vasúti és Hajózási Hetilap 1935. december 1–2.
- Dr. HORVÁTH Ferenc 1992: Az 1896. évi budapesti Ezredéves Világkiállítás közlekedési bemutatói. Közlekedésépítés- és mélyépítéstudományi Szemle, 1992. október 1., 391–396.
- Dr. JASINSZKY István 1977: A közúti gyűjtemény A Közlekedési Múzeum Évkönyve 3. 1974–1975. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 39–54.
- Dr. KISS László–Dr. MÉSZÁROS Vince 1958: A Közlekedési Múzeumról, Közlekedéstudományi Szemle 1958/7–8., 329–335.
- KOVÁCS Dénes 1901: A párisi világkiállításból Vasárnapi Ujság füzetekben 29. kötet, 27–37.
- Magyar Kir. Közlekedési Múzeum. Jegyzék Eredeti tárgyak-, minták-, grafikonok-, térképek-, rajzok- és képekről. Horánszky, Budapest, 1910.
- Magyar Kir. Közlekedési Múzeum. Tárgymutató, MKKM, Budapest, 1963.
- (Mészáros Vince) Szempontok a Közlekedési Múzeum megnyitó kiállításához és tematikájához (kézirat, 1963)
- Dr. MÉSZÁROS Vince–Dr. MÉSZÁROS Balázs 1996: Közlekedési Múzeum története 1946–1967. között in: A Közlekedési Múzeum Évkönyve 10. 1896–1996. (1996) 19–38.
- Pallas Lexikon <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-pallas-nagy-lexikona-2/>
- PETRIK Ottó 1971: A két Erzsébet-híd modelljei in: A Közlekedési Múzeum Évkönyve 1. 1896–1971., 331–340.

SEEFELNER Gyula 1896: A hídépítéskezredéves kiállításon. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 30. évfolyam 10. szám 444-463., <https://htext.stanford.edu/content/kircher/china/kircher.pdf>

VERANCSICS Fasutus 1885: Machinae Novae és más művei, Magvető, Budapest.

ZELOVICH Kornél 1896: Az ezredévi kiállítás V. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1896, 94-95.

### Ezen felül:

MTI fotóarchívum: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/>

Az MMKM Adattára és irattára

Az MMKM régi, már nem használt, valamint aktuális leltárkönyvei és tárgykartonjai



# Perjámosi Sándor: A Budapestről Kassára költöztetett egykori Országos Magyar Műszaki Múzeum története alapításától a megszüntetéséig

A tanulmány az Országos Magyar Műszaki Múzeum (OMMM) történetét tekinti át a megalapítás kezdetétől (1921) és megalakulásától (1935) annak megszűnéséig (1949). A múzeum Lósy-Schmidt Ede kezdeményezésére jött létre Budapesten, a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet keretei között erre a célra gyűjtött technikatörténeti gyűjtemény alapján. Célja a magyar műszaki és ipari fejlődés dokumentálása, tárgyi és írásos emlékeinek gyűjtése és megőrzése volt. 1939-ben, politikai és közigazgatási döntés nyomán, a múzeumot Kassára helyezték át, ahol 1943-ban nyílt meg újra, immár több mint 70 kiállítószobával és több ezer műtárggyal és dokumentummal. A második világháborút a gyűjtemény viszonylag épen vészelte át, ám 1945 után a Kassára visszatérő csehszlovák hatóságok lefoglalták, és nagyobb része máig nem került vissza Magyarországra. A Kassán maradt magyar múzeumi gyűjtemény alapján jött létre a Szlovák Műszaki Múzeum. A magyar diplomácia többszöri kísérlete ellenére az anyag sorsa rendezetlen maradt. Az OMMM története a magyar műszaki örökség és a 20. századi politikai változások kölcsönösségének is tanulságos példája.

## *Sándor Perjámosi: The History of the Former National Hungarian Museum of Technology, Relocated from Budapest to Košice, from Its Foundation to Its Dissolution*

*The study provides a comprehensive overview of the history of the National Hungarian Museum of Technology (Országos Magyar Műszaki Múzeum, OMMM) from its initial conception in 1921 and official establishment in 1935 to its dissolution in 1949. The museum was founded in Budapest on the initiative of Ede Lósy-Schmidt, based on a collection of objects and documents of the history of technology gathered within the framework of the Hungarian Association of Engineers and Architects. Its primary mission was to document the development of Hungarian science, technology, and industry, and to collect and preserve their tangible and written heritage. In 1939, following political and administrative decisions, the museum was transferred to Košice (then part of Hungary), where it reopened in 1943 with more than seventy exhibition rooms and several thousand artefacts and archival items. The collection survived the Second World War relatively intact; however, after 1945 the returning Czechoslovak authorities confiscated it, and the majority of the materials have not been repatriated to Hungary to this day. On the basis of this seized collection, the Slovak Technical Museum was later established in Košice. Despite repeated diplomatic efforts by Hungary, the fate of the original holdings remains unresolved. The history of the OMMM thus serves as an instructive example of the complex interrelations between Hungarian technical heritage and the political transformations of the twentieth century.*



Perjámosi Sándor

# A Budapestről Kassára költöztetett egykori Országos Magyar Műszaki Múzeum története

alapításától a megszüntetéséig

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum egyik jogelődje az Országos Műszaki Múzeum előzményének tekinthető *Országos Magyar Műszaki Múzeum* (a továbbiakban: OMMM) a 20. század első felében jött létre Budapesten a II. világháború előtt, amit néhány évvel később Kassára költöztettek. Az OMMM körül az elmúlt évtizedekben számos téves információ terjedt el,<sup>1</sup> ugyanakkor még ennél is jellemzőbb volt a hallgatás: az egykori intézményt a nyilvánosság előtt tudatos és kollektív felejtés övezte, részben politikai okokból.

Ennek hátterében az is áll, hogy a háromnegyed százada megszüntetett OMMM története máig feldolgozatlan. Sem a létrejöttének és működésének körülményeit, sem a megszűnésének okait, sem pedig a gyűjtemény sorsát nem ismeri kellőképpen a hazai tudomány- és technikatörténet-írás. Így e diskurzus máig hiányzik a magyar múzeumtörténetből.

1 | Többek közt: „Az anyag egy része 1944-ben becsomagolva Kassán maradt s a Csehszlovák Köztársaság birtokába került; kisebb részét még ma is ismeretlen helyre szállították, s egy töredéke visszakerült Budapestre, ahol beraktározva vár a Magyar Műszaki Múzeum újbóli felállítására.” MÉSZÁROS 1954: 536.; „Sajnos, a gyűjtemény nagy része a második világháború végén megsemmisült és így a gyűjtést lényegében újból kellett kezdeni.” ÓVÁRI 1961: 430.; „a lélektelen és bürokratikus ügyintézés, a kormányzati szervek abszolút közömbössége miatt a legkiválóbb technikatörténészeink, tudományos intézmények és egyesületek által fáradságos munkával összegyűjtött műszakiemlék-gyűjteményünk is megsemmisült részben a második világháborús bombázások, részben a gyűjteménynek 1939-ben Kassára való telepítése következtében. Ezzel tulajdonképpen műszaki múltunk jelentős és pótolhatatlan emlékei semmisültek meg.” TÓTH 1973: 90.; „A kiállítás anyagát 1940 végén Kassára szállították, mert ott tervezték egy nagyobb önálló épületben a múzeum elhelyezését, de erre a II. világháború miatt nem került sor. A tárgyak szétszóródtak, csak töredékük került vissza Budapestre az 1960. évben megkötött magyar–csehszlovák állami megállapodás alapján.” MOLNÁR 1983: 580.; „Kassán a II. világháború alatt a jórészt XVII–XIX. századi ipari fejlődésünk első lépéseit reprezentáló 13 vagonnyi anyag (tervrajzok, térképek, műszerek, gépek stb.) csaknem teljesen elpusztult, illetve elkallódott.” SÓLYOM – KARLOVITS 1971: 23.

Jelen tanulmány célja, hogy az egykori Országos Magyar Műszaki Múzeum történetét, valamint tárgyainak sorsát új megvilágításba helyezze, s ezzel hozzájáruljon a magyar műszaki muzeológia és tudománytörténet eddig elhanyagolt fejezetének feltáráshoz.

## A múzeum megalakítása és tárgyi gyarapodásának háttere

Több mint negyedszázadnyi szervezés és másfél évtizednyi gyűjtőmunka után – Lósy-Schmidt Ede<sup>2</sup> munkásságának köszönhetően –, 1935-ben a fővárosban hivatalosan létrejött az Országos Magyar Műszaki Múzeum, akkor még csak Magyar Műszaki Múzeum néven.

Egy lehetséges önálló műszaki múzeum alapításának gondolatával a millennium idején, 1896-ban kezdtek foglalkozni, azzal a szándékkal, hogy az Ezredévi kiállítás vasúti, illetve műszaki vonatkozású tárgyaiból múzeumot állítsanak fel.<sup>3</sup> 1899-ben a pénzügyi alapok korlátozott voltára hivatkozva csak a Közlekedési Múzeum nyílhatott meg. Ezt követően különféle előmunkálatok, tanácskozások, tanulmányutak, egyleti megbeszélések és értekezletek után a kereskedelemügyi miniszter kérésére született egy felhatalmazás, mely alapján az 1911. évi állami költségvetésben az iparfejlesztési hitel egy részét múzeum céljára igénybe lehet venni. Ez a tétel 1918-ig szerepelt a költségvetési előirányzatokban.<sup>4</sup> Azonban erre a célra a hitelt senki sem vette igénybe.

Lósy-Schmidt Ede 1918-ban lett a műszaki múzeum ügyét napirenden tartó Magyar Mérnök- és Építész-Egylet könyvtárnoka, aki, látva az eltelt évtizedek eredménytelenségét, ő maga kezdett bele a műszaki történeti tárgyak és iratok gyűjtésébe: kezdetben a saját lakásán, majd az egylet védőszárnyai alatt.<sup>5</sup> Itt 1921-től gyűjtötte egy megalapítandó műszaki-technikai múzeum részére a tárgyi felajánlásokat, majd 1924-ben létrehozta az egylet Technikatörténeti Gyűjteménytárát<sup>6</sup> azzal a céllal, hogy ez legyen

2 | Lósy-Schmidt Ede (1879–1948) műépítész, technikatörténész az Országos Magyar Műszaki Múzeum megszervezője és alapítója. 1908-tól a Magyar Államvasutak hídosztályának munkatársa, 1937-től a Budapesti Tudományegyetemen habilitált magántanár. 1918–1939 között a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet könyvtárosa. Róla bővebben: SZABADVÁRY – ORLAY 1993: 235–239. és ORLAY 1993: 263–277.

3 | LÓSY-SCHMIDT 1941: 22–23.

4 | LÓSY-SCHMIDT 1941: 23–29.

5 | LÓSY-SCHMIDT 1941: 29–30.

6 | Kezdetben, 1921–1922-ben a felajánlások gyűjtése a *Magyar Technikai Múzeum* céljára történik. Majd 1923–1924-ben a célhelyet *Történelmi Gyűjteménytárnak* nevezik, 1925-től 1933-ig pedig *Technikatörténeti Gyűjteménytárnak*. 1935-től a gyűjtések a *Magyar Technikai Múzeum*, majd ugyanezen év végétől *Magyar Műszaki Múzeum* részére történtek.

az alapja egy később megalakítandó műszaki múzeumnak. Lósy-Schmidt a könyvtárat és más mellékes helyiségeket használt a lassan gyarapodó gyűjtemény tárolására. A múzeum ügyének folyamatos napirenden tartásához felhasználta a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönyét.<sup>7</sup>

1921 júniusától<sup>8</sup> – másfél évtizeden keresztül, a múzeum megalakulásáig több mint 60 – összeségében 83 közleményt tett folytatólágosan közzé az MMÉEK-ban, melyben a múzeum gyűjteményéhez tett felajánlások, ajándékozások, vásárlások, örökletetek tételes anyagát tette közzé, sajnos, változó részletességgel.

Ezek a közlemények 1939-ig jelentek meg. Ekkor a Kassára kényszerülő múzeum ügyének intézése miatt Lósy-Schmidt végleg megszüntette könyvtárosi állását az egyletben, és a MÁV-nál végzett munkája (a Hídosztály műszaki főtanácsosa) mellett már csak a múzeum ügyével foglalkozott, így kevesebb lehetősége maradt az újabb szerzemények bemutatására. Az 1939-es utolsó közleménye<sup>9</sup> után csak néha bukkan fel különböző helyeken egy-egy írásában eldugva egy-egy újabb tárgy gyűjteménybe kerüléséről való közlés, avagy a múzeum bemutatásai során olvashatunk újabb tárgyokról.

Amíg kezdetben egy-egy régebbi könyvnek, iratnak pontos és részletes leírását adta, a tárgyaknak ilyen jellegű részletezését már – a legtöbb esetben – nem tudta közölni, ami az utókor számára nehezíti a beazonosításukat. A könyvek számának gyarapodásával elmaradt azok részletes bemutatása, míg eljutott oda, hogy csak darabszámot írt a felajánló neve mellett. A tárgyaknál ez sajnos többször is előfordult. Így például az MMÉEK-ban 1924-ben négy alkalommal is köszönetet mondanak Szentés városának a kért és kapott mérnöki műszerekért, de azok mibenlétéről sajnos semmit nem lehet megtudni. Néhány alkalommal következtetlenül egy-egy dokumentumot néhány számmal, avagy évekkel később újra bemutat új szerzeményként, ugyanazzal az adományozóval.

Sajnos az 1939–1944 között beérkezett tárgyakról már nem jelentek meg ilyen jellegű információk.

Az összegyűlő tárgyi anyagot kezdetben a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet könyvtárában, majd egyéb helyiségeiben tárolta. A helyhiány miatt sokáig csak kisebb méretű adományokat tudott befogadni. Ennek következtében az első időben főleg a papíralapú felajánlások részesültek előnyben, melyet több egyleti gyűlésen is hangsúlyozott. Az adományok ekkor még jellemzően magánszemélyektől, illetve általuk kezelt hagyatékokból került ki.

7 | Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, a továbbiakban: MMÉEK

8 | LÓSY-SCHMIDT 1921: 255.

9 | LÓSY-SCHMIDT 1939: 395.



A Déli Vasút egykori irodaháza (Budapest, Mészáros utca 19.) melyben a Magyar Műszaki Múzeum működött 1935–1939 között. Jelenleg a MÁV Zrt. Műszaki Tervezés üzemel benne. Az épületen 1995-ben, a múzeum alapításának 60. évfordulóján, annak emlékére táblát helyeztek el. (A szerző felvétele 2024-ben.)

*„Az a kevés férőhely pedig, amelyet a könyvtárban és az egylet mellékhelyiségeiben a gyűjtemény számára kiszoríthattam, legfeljebb arra volt elegendő, hogy a gyűjtött anyagot elraktározhassam, de az anyag rendezésére, feldolgozására és állandó kiállítására az Egyletnek más célokat szolgáló helyiségei már nem voltak elegendők és megfelelők. Ezért gyűjtésemnek igen szerény keretek között kellett – kezdettől fogva – mozognia és maradnia. Nagyobb tárgyakat, gépeket nem fogadhattam el, mert azoknak helyet biztosítani nem tudtam. Csak kevés helyet elfoglaló kisebb tárgyak, mérnöki műszerek, képek, rajzok, tervek, oklevelek, könyvek stb. gyűjtésére kellett szorítkoznom és megelégednem azzal, hogy könyvtárnoki dolgozószobámnak egyik üresen hagyott talán technikai múltunk néhány érdekesebb, régi emlékét és technikatörténeti feldolgozásaim néhány muzeális értékű eredményét kiállíthassam és bemutathassam.”<sup>10</sup>*

10 | LŐSY-SCHMIDT 1935: 241–242.

A gyűjtemény lassan gyarapodott s csak 1933-ra haladta meg az ezer darabot, melynek „zömét régi mérnöki oklevelek, tanulmányi bizonyítványok, leckekönyvek, tervdrajzok, térképek, helyszínrajzok, fényképek, régi iratok és technikai könyvek”<sup>11</sup> tették ki.

1934 decemberében határozták el a kereskedelemügyi minisztériumban a Magyar Műszaki Múzeum megvalósítástát, melynek előkészítő munkálataira, a létesítendő múzeum céljaira üresen álló és alkalmas középület keresésére Lósy-Schmidt Edét bízta meg a miniszter. Lósy-Schmidt hosszú keresgélés után a Déli pályaudvar közelében a Mészáros utca 19. alatt, a volt Déli (Duna–Száva–Adria) Vasút egykori igazgatósági és térfelügyelőségi épületeiben kezdetben 10, majd 18 szobát alakítottak ki. Később további helyiségeket sikerült a múzeum céljaira megszereznie,<sup>12</sup> amelyek végül 50 helyiségre szaporodtak és kiegészültek a Káplár utcában egy garázzsal, illetve egy Fillér utcai telephellyel, ahová a nagyobb, nehezebb gépeket szállították, de tároltak nem kiállított gépeket a Budapesti Műszaki Egyetemen is.<sup>13</sup>

A múzeum létrehozásáról első alkalommal 1935. március 6-án adtak hírt a Magyar Rádióban.<sup>14</sup>

Lósy-Schmidt Ede a múzeum vezetőjeként annak feladatát az alábbiaként határozta meg: „*a magyar géniusznak a technikai tudományok és az ipar különböző területein kifejtett működését és kiválóbb teljesítményeit állandóan figyelemmel kísérni, nyilvántartani s a magyarságnak e munkásságára vonatkozó, tudományosan igazolt adatokat, bizonyítékokat, tárgyi, írott és nyomtatott emlékeit összegyűjteni és tudományos rendszerezettséggel feldolgozva bemutatni, valamint a tudományos feldolgozásokra is rendelkezésre bocsátani.*”<sup>15</sup>

1935. április 3-án Bornemissza Géza kereskedelemügyi miniszter körlevélben, illetve a 22.073/XII. a. 1935. sz. a., a Magyar Technikai Múzeum ügyében kiadott rendelettel és ennek személyesebb variánsaival szólította fel a hazai gyáripár résztvevőit a „*Magyar technikai múzeum számára megindítandó egységes gyűjtés érdekében*”<sup>16</sup>. Ezzel, illetve a múzeum megnyitásával jelentősen felgyorsultak a tárgyfelajánlások, és a nagyobb hazai vállalatok és gyáripari cégek is adományoztak. A bővülő múzeumban ekkor még úgy-ahogy hely is

11 | LÓSY-SCHMIDT 1933: 167–171.

12 | MMÉEK 1935: 153.; Az épület ma is áll, jelenleg a MÁV Zrt. Műszaki tervezés üzemel benne.

13 | LÓSY-SCHMIDT 1941: 60.

14 | LÓSY-SCHMIDT 1941: 33.

15 | LÓSY-SCHMIDT 1944: 54., A múzeum feladatát 1940 körül egy korabeli kiállításon, ahol azt bemutatták a nagyközönség számára ekképpen foglalta össze: „*Az Országos Magyar Műszaki Múzeum célja, hívatása és feladata: a magyar géniusz által alkotott és létrehozott Műszaki teljesítményeknek, felfedezéseknek és találmányoknak a tudományos feldolgozása és állandó kiállítás keretében ország-világ előtt való bemutatása.*” Hozzátéve, hogy „*Nemzeti érdek, hogy ezt az intézményt támogassuk és kitűzött feladatának mielőbbi megvalósítását előmozdítsuk.*” MMKM Archívum MMKM TOKMGY 2024.9.1/055 – Kozelka Tivadar fotója alapján. A múzeum feladatának ennél hosszabb, szabatosabb, pontosabb meghatározása: LÓSY-SCHMIDT 1941: 46–47.

16 | MMÉEK 1935: 153.

volt rá. Ezeket a felajánlásokat a fentebb már leírtak alapján 1939 tavaszáig, nagyjából a budapesti múzeum kiürítéséig tudjuk nyomon követni.

A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet gyűléseiről az MMÉEK-ban megjelent jegyzőkönyvek alapján látható, hogy e munkájában erősen és anyagilag is támogatták Lósy-Schmidt Edét, az adományozóknak az egylet sokszor külön is kifejezte köszönetét.<sup>17</sup> Ugyanakkor a múzeum megalakulásakor és anyagának az immár önálló múzeumba történő átszervezésekor Lósy-Schmidt magyarázkodásba kezd: *„Egy pillanatig sem gondoltam azonban soha arra, hogy gyűjteményünk az Egyletnek állandó szerve fog maradni s hogy gyűjteményünket az Egylet keretében valaha is teljes gyűjteménnyé, múzeummá fogom fejleszthetni tudni, hiszen az Egylet székházának és könyvtárbhelyiségeinek korlátolt befogadóképességű, csekély felősege és múzeum céljaira alkalmatlan volta már eleve kizárta azt, hogy az Egylet helyiségeiben valaha is országos jellegű múzeumot lehessen létesíteni és megnyitni.”*<sup>18</sup>

1936–1937-ben Lósynak 26 szobát sikerült berendeznie a megvalósuló, de önálló épülettel nem rendelkező múzeumban.

1936 végéig az alábbi csoportok és berendezések felállítása valósult meg:

„1. A magyar műszaki tevékenység XVIII. századbeli emlékei.

2. A műszaki oktatás emlékei Magyarországon:

a) bánya-, kohó- és erdőmérnöki oktatás az 1735-ben alapított selmeci bányászati akadémián.

3. A műszaki oktatás emlékei Magyarországon:

b) mérnöki oktatás a Kir. M. Pázmány Péter Tudományegyetem Bölcsészeti Karán 1782–1853-ig.

4. A műszaki oktatás emlékei Magyarországon:

c) az 1846-ban megnyílt József Ipartanoda és az 1857-ben belőle fejlődött Magyar Királyi József Műegyetem.

5. Az iparoktatás fejlődése Magyarországon.

6. A műszaki tevékenység XIX. századbeli emlékei Magyarországon.

7. A magyar vasművesség.

17 | Pl.: „Könyvtárnok (...) Bejelenti, hogy muzeális célokra, illetve a majdan létesítendő Magyar Technikai Múzeum céljaira régi technikai kultúránk és múltunk mellett tanúskodó okleveleket, iratokat, terveket ajándékoztak. Török Pál porrogi, somogy megyei földbirtokos (jelenleg debreceni lakos), továbbá Buday Béla, Vásárhelyi Ernő és Pirovits Aladár tagtársaink. (V. ö.: Magyar Technikai Múzeum céljaira felajánlott adományok és gyűjtések címen nyújtott rovatunkkal.) Javaslatára a nagyválasztmány az ajándékozóknak köszönetet mond.” Lásd: MMÉEK 1921: 223–224.

18 | LÓSY-SCHMIDT 1935: 241–242.

*„Rendezés alatt a következő csoportok állanak: 8. Villamosipar. 9. Gépipar. 10. A világítás és a világítóeszközök fejlődése. 11. Földmérés. 12. Vízvezetés és csatornázás. 13. Hírközlés. 14. Cukorgyártás. 15. Gyűjtőszerek gyártása. 16. Bőrgyártás. 17. Vízépítés.”<sup>19</sup>*

A múzeumnak használt épületben 1939-ig nem sikerült minden tárgyat kicsomagolni, kiállítani, bemutatni. Több szakmaterület anyaga, mint pl. a gázórák ládáiban becsomagolva maradtak.

Időközben a *„kereskedelmiügyi minisztérium gondozása alatt elindult múzeum az iparügyi minisztérium felállításával, ez utóbbi minisztérium fennhatósága alá került”*.<sup>20</sup>

1938 után az első bécsi döntéssel megváltozott a múzeum biztosnak vélt helyzete. 1939-ben a visszatérő területek és a bővülő feladatok miatt a MÁV visszaigényelte a korábbi épületét, így a múzeum 1939. május 1-i hatállyal kiköltözni kényszerült. Egyúttal Kunder Antal, az akkori kereskedelmiügyi miniszter külföldi példákra hivatkozva – főleg a Németországi Deutsches Museum für Meisterwerke der Naturwissenschaften und Technikre, mely nem Berlinben, a fővárosban, hanem Münchenben kapott ott-hont – és a decentralizálás jegyében – Lósy, a szakma, az egyetem és mérnöktársadalom közbenjárása és tiltakozása ellenére – a múzeumot Kassára helyeztette át.<sup>21</sup> Azonban itt nem volt kijelölt helye, és Kassa városa sem örült az új múzeumnak. Lósy-Schmidt visszaemlékezései szerint Kassa városa ezt teherként élte meg, és csak nehezen sikerült megfelelő épületet találni a múzeum céljaira. Azt is ajánlották neki, hogy inkább Ungváron keressen a múzeumnak helyet.<sup>22</sup> Lósy-Schmidt Ede sokáig ideiglenesnek is vélte a múzeum Kassára költöztetését.<sup>23</sup>

Lósy 1939 májusában 13 darab 10-15 tonnás fedett vasúti teherkocsival érkezett Kassára, kb. 1000 darabból álló gyűjteménnyel, összességében 420 mázsa súlyt kitevő ládákkal, gépekkel. Az időközben többszörösen kiegészülő és Kassára szállított anyaggal, illetve a Kassán készített nagyszámú berendezési bútorokkal és tárgyakkal együtt a múzeum anyaga 1943 őszére 40 vagonnyira gyarapodott.<sup>24</sup>

19 | LÓSY-SCHMIDT (TECHNIKA) 1936: 189–192.

20 | LÓSY-SCHMIDT (TECHNIKA) 1936: 189–192.

21 | LÓSY-SCHMIDT 1944: 52–59.

22 | LÓSY-SCHMIDT 1941: 41.

23 | MMKM Archívum MMKM TOKMGY 2024.9.1/055

24 | LÓSY-SCHMIDT 1944: 52–59.



A Magyar Műszaki Múzeum tárgyainak bepakolása a Déli pályaudvarról a múzeum udvarára befutó vágányon. Bal oldalon a múzeum egykori épülete, középen a rakodók előtt Lósy-Schmidt Ede áll. Készítette: Kozelka Tivadar. MMKM TTOKMGY 2024.9.1/32

Kassán közel másfél évig becsomagolva állt a régi Pénzügyigazgatósági palota épületében<sup>25</sup> a gyűjtemény, míg végül a vasúti igazgatóság épületének a volt Kassa-Oderbergi Vasúttársaság épületében a csehszlovák fennhatóság idején épült Dohány utcai szárnyába költözhetett. Közben Budapesten központi igazgatósági irodát és gyűjtőhelyet tartott fenn a XIV. kerületi Szent Domokos utca (ma Cházár András u.) 19. szám alatt<sup>26</sup>, ami megegyezik Lósy-Schmidt Ede saját lakcímével!<sup>27</sup>

Kassán a múzeumot hivatalosan 1943. november 11-én, Kassa város visszatérésének öt éves évfordulóján nyitotta meg Bornemissza Géza iparügyi miniszter.<sup>28</sup> Ebben az új régi épületben öt emeleten, illetve az alagsorban, összesen 72 helyiségben rendezték el a kiállítási anyagot.<sup>29</sup>

25 | Kassa, Mészáros utca 31. (ma Mäsiarska ulica 27.).

26 | SZABADVÁRY-ORLAY 1993: 235–239.

27 | MMÉEK ÉVK 1943: 74.; A Kassára költözés időszakában, 1940 körül a múzeumnak központi irodája és telephelye működött a Bp., V. ker. Csáky utca 36. I. em. 5. alatt. MMKM Archívum MMKM TOKMGY 2024.9.1/055

28 | A STUD 1943: 5–6.

29 | LÓSY-SCHMIDT 1944: 52–59.

A múzeumban külön könyvtárat és levéltárat is alapítottak<sup>30</sup>, ami azért is érdekes számunkra, mert felveti azt a kérdést, hogy az OMMM birtokába került könyvek, iratok, dokumentumok külön lettek-e leltározva, avagy a tárgyi anyaggal együtt? Továbbá mindennek milyen hatása volt az ottmaradt anyag mennyiségére?

A híradásokból az derül ki, hogy a múzeumban az alábbi területeket, osztályokat alakították ki,<sup>31</sup> azaz ezekhez tárgyakkal, dokumentumokkal, képekkel stb. rendelkezett az OMMM:

- Gépészeti osztályok (nagyterefogatú és nagysúlyú gépekkel; gáz- és petróleummotorok, gőzzel hajtott szivattyúk, gőzgépek, kazánrostélyok, fogaskerekek, szíjtárcsák, csapágyak, nyomdagépek; a falakon: Bánki Donát gáz- és petróleummotorokra vonatkozó tervrajzai az 1884-es évből, vasgyárak és vasöntők egykori, régi metszetei; a folyosón gépészeti falitáblák posztamensekre állított gépek; Mechwart-féle hengersizék).
- 15., 17. és 19. századi vasműves termékek.
- Elektrotechnikai osztály (elektromotorok, dinamók, generátorok, száraz transzformátorok, nagyfeszültségű olajkapcsolók és műszerek; a falakon késes, seprűs és szakaszkapcsolók, kikapcsolók és átkapcsolók, vonalmegszakítók, kapcsolótáblák, különféle rendszerű biztosítók és ellenállások).
- Közlekedési osztály (1. amerikai rendszerű, faküllős kerekű, igen alacsony rendszámú autó; 2. Magomobil, amelyen IV. Károly király tanult meg autót vezetni; 3. magaskepekű velocipéd; 4. Zipernowsky-féle egyszínű villamosvasút 11 m hosszú modellje is).<sup>32</sup>
- Repülőosztály (repülőmotorok; külön említve: Deésy Károly műegyetemi tanárségéd 1870-ben szerkesztett motor nélküli, favázás repülőgépe, szitakötőszárnyakkal).<sup>33</sup>
- Gáztechnikai osztály (száraz és nedves gázmérő készülékek<sup>34</sup> – angol, francia, német, olasz és magyar gyártmányok; a pesti gázgyár legelső tervei; korróziós csődarabok gazdag gyűjteménye).
- Matematikai osztály.
- A 18. század műszaki alkotásainak az emlékei (az asztali tárlókban többek között Berzeviczy Sándor díszes bőrtokban elhelyezett bányamérnöki műszerei 1740-ből; oklevelek, iratok könyvek, rajzok).

30 | LÓSY-SCHMIDT 1941: 47.

31 | Erről többek között: LÓSY-SCHMIDT 1944: 52–59.

32 | A méret a sínhosszra értendő. Ez a tárgy végleg visszakerült, a kassai STM hosszú huzavona után a Műszaki Múzeumnak (vissza)ajándékozta, jelenleg az MMKM Elektrotechnikai gyűjteményében látható.

33 | Ez a tárgy 1937-ben került a gyűjteménybe Deésy Károlyné ajándékaént férje hagyatékából. Az adományozó szerint Deésy Károly repült is vele az 1870-es években, ami meglehetősen korai dátum, s ez alapján az egyik legkorábbi repüléstechnikai tárgyi emlékünk. A tárgy történetét lásd: PERJÁMOSI 2025: 105–114.

34 | Ezek a készülékek 1937-ben érkeztek a gyűjteménybe Budapest Székesfőváros Gázműveinek letétjeként.

- A bánya-, kohó- és erdőmérnöki oktatás emlékei (a selmecbányai bányászati tanintézetre vonatkozó történeti kincsek; falitárlókban régi tankönyvek, bányatörvények 1703-ból, Mária Terézia korából származó emlékérmek jó előmenetelű bányásznövendékek jutalmazására stb.).
- A mérnöki oktatás emlékei:
  - A budapesti Királyi Magyar Pázmány Péter Tudományegyetem bölcsészeti karától származó s az 1782-től 1850-ig fennállott Mérnöki Intézetre (Institutum Geometrico-Hydrotechnicum) vonatkozó régi mérnöki oklevelek.
  - a Királyi József Műegyetem által kiállított legelső mérnöki oklevelek gyűjteménye (többek közt a Királyi József Műegyetem által kiállított legelső mérnöki oklevél, amelyet Devecis dél Vecchio kapott 1873-ban; a legelső gépészmérnöki oklevél, amelyet Rejtő Sándor kapott 1877-ben; a legelső vegyészmérnöki oklevél, amelyet Grittner Albert kapott 1884-ben és a legelső építészmérnöki oklevél, amelyet Kiss István építész kapott 1880-ban).
- Az iparoktatás magyarországi történeti fejlődésére vonatkozó emléktárgyak.
- Bányászat.
- Mezőgazdasági iparok.
- Malomipar (itt volt látható többek között a Széchenyi István gróf által 1839-ben alapított első hengermalomban használt első hengersizék egy példánya is).
- A 19. század műszaki alkotásainak az emlékei.
- Fizikai osztályok.
- Távbeszélő- és távírórendszerek gyűjteménye.
- Világítási eszközök és a gyújtószerek gyűjteménye.
- A mérnöki munka megbecslésére vonatkozó emléktárgyak.
- Kémia.
- Mérőeszközök (mérlegek és súlyok).
- Írógépek.
- Fényképezőgépek.
- Vízvezetékek és a csatornázás osztályai.
- A magyar kultúrmérnökség fejlődését bemutató osztályok (nagyszámú modellel, köztük a nagykanizsai szivattyútelep hatalmas modelljével)
  - a Duna és mellékfolyóinak,
  - a Tisza és mellékfolyóinak,
  - a Dráva és mellékfolyóinak,
  - a Száva mellékfolyóinak osztályai.



*A múzeum világítástechnikát bemutató szobája. A falon a Tungsram 25 éves évfordulójára készült kiállítási termékablók láthatók, melyek egy része Kassán most is megtalálható. Készítette: Kozelka Tivadar. MMKM TTKMGY 2024.9.1/151*

- Hajózás (többek között a Szent István csatahajó modellje és emléktárgyai; az otrantói tengeri ütközet emléklapja 1917- ből).
- Hídépítési osztály.
- Erdőmérnöki osztály.
- Szövőipari osztály.
- Textilipari osztály.
- Kerámiai osztály.
- A magyar építőművészet és építőiparok tárgyai.

## A kassai Műszaki Múzeum és az Országos Magyar Műszaki Múzeum 1945 után Magyarországon és Csehszlovákiában

A források alapján a II. világháborút veszteségek nélkül vészeltte át a múzeum. A szovjet csapatok 1945. január 19-én foglalták el Kassát.

1945. január 30-án érkezett Kassára az SNR (Szlovák Nemzeti Tanács), és egy rövid időre Kassa a háború utáni Csehszlovákia fővárosa lett. Április 3-án érkezett Edvard Beneš csehszlovák államelnök Kassára. Másnap vezetésével új kormány alakult, és meghirdették a kassai kormányprogramot, mely a csehszlovákiai magyarságot kollektíve bélyegezte meg és fosztotta meg állampolgárságától.

A csehszlovák hatóságok először 1945 májusában érdeklődtek a múzeumi gyűjtemények iránt. Szlovák részről többször felmerült, hogy az OMMM tárgyait (más muzeális anyagokkal együtt) Kassára menekítették és nem oda költöztették.<sup>35</sup> 1945 májusában az OMMM gyűjteményét csehszlovák tulajdonnak nyilvánították, de Magyarország továbbra is követelte átadásukat.<sup>36</sup>

A csehszlovák kisajátítás kapcsán toposzként emlegetik egy Štefan Holčík nevű ember vendégekönyvi (!) bejegyzését aki 1945 májusában, írta azt, hogy „*Ez az ipari múzeum a fasiszta Németország és Horthy Magyarországnak legyőzése után a csehszlovák nép tulajdonába került.*”<sup>37</sup> [ford. a szerző] Holčíkot mint az államhatalom képviselőjét és e téren első megnyilvánulóját szokták emlegetni, azonban Holčík valójában ekkor egy pozsonyi banki tisztviselő volt, aki a szlovák nemzeti felkelés résztvevőjeként később több kitüntetést is kapott,<sup>38</sup> de az államhatalom gyakorlásában hivatalosan nem vett részt.

Meglepő, hogy míg a Holčík-féle vendégekönyvi bejegyzést sűrűn emlegetik a különféle szlovák feldolgozások, addig a csehszlovák tulajdonba vételnek sem a pontos dátumát, sem a dokumentumát nem szokták idézni!<sup>39</sup> Kassa városának hovatartozása csak 1947 februárjában a párizsi békeszerződések aláírásával véglegesült, addig némi bizonytalanság lehetett csehszlovák részről a gyűjtemény sorsát illetően, utána azonban számukra egyér-

35 | FILČÁKOVÁ 2022: 68.

36 | FILČÁKOVÁ 2022: 69–70. A csehszlovák kisajátítás utáni további magyar követelés felett többnyire értetlenkedve állnak az ennek kapcsán megnyilvánuló szlovák szerzők.

37 | FILČÁKOVÁ 2022: 68. és [BUTKOVIČ] 1968: *Vznik...* 9–10.

38 | Holčík a felkelésben való részvételéért a háború után a Bátorágért és a Szlovák Nemzeti Felkelés Érdemrendet kapta. 1955-től a Szlovák Műszaki Főiskolán folytatta munkáját, ahonnan 1969-ben ment nyugdíjba. Munkája mellett 16 éven keresztül, az akkoriban jelentős antifasiszta szövetségben központi ellenőrző és revíziós bizottság titkári teendőit is ellátta. Talán emiatt gondolhatták az államhatalom képviselőjének. Többet róla: NÉMETH JÁNOS 1986: 4.

39 | Felmerül a gyanú, hogy van-e ilyen dokumentum? És ha valóban van, akkor annak mi a dátuma?

telművé vált a csehszlovák birtoklás ténye.<sup>40</sup> Fentebbiek miatt is kétséges, hogy a párizsi békeszerződés aláírását megelőzően hivatalosan kisajátíthatták-e a múzeum anyagát.

## Lépések Magyarország oldaláról

Magyar részről már 1945 márciusának (!) folyamán kezdtek érdeklődni a hatóságok a gyűjtemény iránt: „*a közgyűjteményi felügyelőség kérte a minisztériumot az ekkor már idegen fennhatóság alá tartozó múzeum sorsának figyelemmel kísérésére.*”<sup>41</sup>

Egy rövid kitérőt kell itt tenni: Kassa bombázása (1941) után megnövekedett a félelem, és a város vezetői annak féltett kincseit – különösen a Szent Erzsébet-székesegyház és a városi múzeum anyagait – szerették volna biztonságban tudni. (Ennek nem volt része az OMMM anyaga!) Erre a célra 1944 nyarán találták meg a megfelelő helyet, a várostól 42 km-re fekvő Hejce püspöki nyaralójának pincéjében, mely a dóméval azonos klímaviszonyait tekintve is megfelelt és a mélysége is elérte több helyen a 25 m-t. Itt 106 (más források szerint 103) ládában több mint 4000 műkincset helyeztek el. Ebből 1945 májusának második felében 88 ládát anélkül szállítottak vissza, hogy a magyar határőrség feltartóztatta volna. Azonban 1945. június 1-jén, amikor az utolsó 18 ládát, benne a dóm kincseivel próbálták átszállítani, a magyar határőrség feltartóztatta azokat, és előbb Miskolcra, majd újból Hejcére kerültek. A műkincseket hosszas diplomáciai huzavona után 1946. október 3-án adták át a szlovák félnek.<sup>42</sup>

Mindez időlegesen összefüggésben állt az OMMM anyagának további sorsával. „*Magyar részről felmerült a két műtárgyanyag kölcsönös kicserélésének szándéka is, végül azonban a nem készült konkrét javaslat. 1946-ban az ipariügyi, a külügy- és a vallás- és közoktatásügyi minisztérium többször megkísérelte a múzeumi anyag visszaszállítását, de erre végül nem került sor. A csehszlovák kormány nem adta át a múzeum anyagát.*”<sup>43</sup>

A magyar hatóságok azonban ekkor még nem adták fel az OMMM anyagának visszaszerzését. Különösen a múzeumalapító Lósy-Schmidt Ede fáradhatatlanságának köszönhetően. Lósy-Schmidt a Párizsba készülő magyar békedelegáció részére is bizonyítékokat szolgáltatott gyűjtemény magyar alapjaira, de ekkor már felmerült, hogy ha vissza is kapja az ország az OMMM anyagát, akkor is az észak-magyarországi (felvidéki) vonatkozású anyag kivételével,<sup>44</sup> mely csehszlovák kezelésben marad.

40 | FILČÁKOVÁ 2022: 71.

41 | KERESZTES 2016: 2. sz.

42 | Mindezekről bővebben: KERESZTES 2016: 2. sz.

43 | KERESZTES 2016: 2. sz.

44 | VILÁG 1946: 2.

Az OMMM eközben hivatalosan Budapesten tovább élt. 1947-ben *Budapest székesfőváros címjegyzéke* az OMMM központi igazgatóságának és gyűjtőhelyének továbbra is Lósy-Schmidt Ede lakását adta meg.<sup>45</sup>

Ugyanakkor ez év októberében már arról jelent meg híradás, hogy egyrészt az OMMM Kassán maradt anyaga „*a csehszlovákok ígérete szerint bármelyik percben hazabozható*”, míg a másik fele „*egy társbérleti szükségletében hever összecsomagolva*”, és lakbértartozás miatt az a veszély fenyegeti, hogy kilakoltatják.<sup>46</sup>

1948. április 6-án, rövid betegség után Lósy-Schmidt Ede váratlanul elhunyt. Halálával a minisztérium valószínűsíthetően még nem tett le az OMMM anyagának visszaszerzéséről. A vallás- és közoktatásügyi miniszter 1945 szeptemberében hozta létre az Országos Gyűjteményi Bizottságot, mely a háború következtében elpusztult, elhurcolt nemzeti kincsek feltárásával, begyűjtésével, illetve adott esetben kiszolgáltatásával is foglalkozott. Ennek kapcsán rendszeres levelezésben álltak Genthon Istvánal, a Szépművészeti Múzeum főigazgatójával.<sup>47</sup> 1948-ban a csehszlovák hatóságok részéről megkeresés érkezett több Magyarországra került, illetve Magyarországon található műkincs kapcsán, és a csehszlovák fél delegációja több múzeum gyűjteményét és leltárkönyvét is megtekintette.

A minisztériumban azonban – ekkor még – tisztában voltak azzal, hogy nem csak a csehszlovák fél támaszthat követeléseket, és ennek kapcsán a VKM X. Főosztályának Békeszerződési Csoportjában felvetődött, hogy a trianoni Magyarország területéről összegyűjtött OMMM anyagát visszakérjék. Ezért „*A VKM 1948. december 28-án 257566/1948. X. sz. leiratában a Kassai Magyar Műszaki Múzeum (...) leltára iránt érdeklődött.*”<sup>48</sup> Azonban Genthon István erre a megkeresésre a következő év elején nemleges választ adott, Lósy-Schmidt Ede pedig ekkor már több mint fél éve elhalálozott. További részletek nem ismertek.

Az OMMM hivatalosan 1949-ig szerepelt előirányzatként az Iparügyi Minisztérium hivatalos költségvetésében<sup>49</sup>, melynek egy kisebb része a fentebb említett társbérleti szoba kifizetését jelentette.

45 | AZ UTCA 1947: 96.

46 | VILÁG 1947: 5.

47 | *Erről bővebben:* FARKAS 2017: 147–188.

48 | FARKAS 2017: 162–163. *Hivatkozva:* MNL OL K 726 7/1949. A Kassai Magyar Műszaki Múzeum leltára. 1949. jan. 3.; SzMI 14/1949. M. N. Múzeum Tan. 7/1949. sz. a Vkm 257,566/1948.X. sz. leiratát másolatban beküldi, a Kassai Magyar Műszaki Múzeum leltára tba. 1949. jan. 15.

49 | ÁLLAMI KÖLTSÉGVETÉS 1949: 72–73.

## Gyűjteményszervezés és -alakítás a csehszlovák oldalon

A Kassán maradt OMMM anyagának 1945 májusi csehszlovák kisajátítása után a gyűjtemények gondozását a pozsonyi Ipari és Kereskedelmi Hatóságra ruházták. A kezdeti új államhatalmi berendezkedésből fakadó bizalmatlanságnak köszönhetően ekkor felmerült a múzeum megszüntetése, a gyűjtemény darabjainak múzeumok és iskolák közötti elosztása is.<sup>50</sup>

A múzeum gyűjteménye Kassára kerülésekor az akkor részben üresen álló Csehszlovák Államvasút adminisztrációjának épületében kapott helyett, amikor Lósy-Schmidt a megfelelő épületet kereste, ahová 1940. november 1-jétől költözhetett be. Azonban a visszatérő hatalomnak újra szüksége lett rá. Az épületből való kiköltöztetés (tudniillik a múzeumi tárgyaké) döntő esemény volt a gyűjtemény fennmaradása szempontjából, melynek meghatározó alakja Štefan Butkovič volt.

*Štefan Butkovič* (1908–2001) 1920–28 között, az eperjesi Szlovák Evangélikus Főiskolai Gimnázium elvégzése után a pozsonyi Comenius egyetem jogi karára iratkozott be, ahol 1935-ben kapta meg jogi, ügyvédi diplomáját. 1936-ban került a kassai [Csehszlovák] Államvasutak igazgatóságához. Kassa el-, illetve visszafoglalása után ügyvédként a Pozsonyi Vasúti Igazgatóságra a Közlekedési és Közmunkaügyi Minisztérium Vasúti Osztályhoz került, ahol a speciális jogalkotás területén dolgozott. E pozíciója mellett a prágai vasúti minisztériummal végrehajtotta az ügyirat-levélasztás napirendjét, részt vett a határon túli kapcsolatokról a szomszédos vasúti igazgatási szervekkel folytatott tárgyalásokon, valamint tanárként dolgozott egy szakiskolában, ahol a vasútjogot, illetve vasútföldrajzot tanított.

Kassa csehszlovák visszafoglalása után a kassai Államvasutak Igazgatósága jogi és adminisztratív osztályvezető-helyetteseként tért vissza. Tagja lett a Szovjetunióba, Magyarországra és Lengyelországba irányuló vasúti igazgatás felülvizsgálatával és újrászervezésével foglalkozó miniszteri bizottságnak. Itt kapta azt a feladatot is, amely a továbbiakban meghatározta egész életét, hatással lett a szlovák muzeológiára, a szlovák műszaki múzeum megszervezésére és magyar részről hozzájárult az OMMM Kassán maradt anyagának teljes elvesztéséhez, azaz a csehszlovák kisajátításához.

Kassára érkezése után a társadalmi események és a szlovák nemzeti kultúra iránt erősen és közismerten érdeklődő Štefan Butkovičot a közlekedési albizottságban azzal

50 | [BUTKOVIČ] 1968: *Vznik...* 9–10.

bízták meg, hogy üritse ki a vasúti adminisztrációs épületet a múzeumi gyűjteményektől.<sup>51</sup> A gyűjtemények körüli adminisztrációra Alexander Koštenský<sup>52</sup>, a Csehszlovák Államvasutak Igazgatóságának munkatársát bízták meg 1945. november 11-én.<sup>53</sup> Szlovák oldalról azt írták, hogy Koštenský kezelte az épület adminisztrációját már az első bécsi döntés előtt és utána is. A gyűjteményekért hivatalosan a kezelésükkel megbízott Koštenský volt a felelős, de nem beszélte kellőképpen az államnyelvet, ezért Butkovičnak személyesen kellett részt vennie a tárgyalásokon. Így ő lett a felelőse a gyűjtemények helyiségeinek biztosításáért, az anyag válogatásáért, kezeléséért, konzerválásáért és restaurálásáért. Butkovičban a gyűjtemény tanulmányozása során erősödött meg az, és jött rá arra, hogy milyen nagy jelentőségű és horderejű múzeum építhető Szlovákia területén, „*ba minden műtárgy Szlovákia tulajdonát képezné*”.<sup>54</sup> „*Ezért jogi végzettségét felhasználva bekapcsolódott a műszaki muzeológia fejlődését alakító és támogató tevékenységekbe, és megalapította Szlovákia első műszaki múzeumát*” [ford. a szerző].<sup>55</sup> Butkovič<sup>56</sup> szervezte meg a múzeum átköltöztetését a múzeum működéséhez szükséges források megszerzését, az alkalmazottak fizetését, az első kiadvány megjelenésének előkészítését, új munkatársak toborzását és további múzeumi anyagok gyűjtésének biztosítását.<sup>57</sup>

A múzeumot hamarosan kiköltöztették a Csehszlovák Államvasút épületéből, és Kassa történelmi belvárosában, a Felső-magyarországi Kapitányok Házában, az úgynevezett Rákóczi-házban kapott helyett (ma is ott található). Érdekességként kell említeni, hogy korábban Kassa városa ugyanezt az épületet ajánlotta fel Lósy-Schmidt Edének az OMMM céljaira, de Lósy-Schmidt azt elvetette, mert szűknek, belmagasságát alacsonynak, bolthajtásos beltérét kicsinek találta a kiállításokhoz,<sup>58</sup> továbbá látta az épület leromlottságát, szükségszerű felújításának gondjait, terheit (amelyre pénzt nem ígértek

51 | FILČÁKOVÁ 2022: 68.

52 | Koštenský (eredetileg Kostenszky Sándor, vasúti hivatalnok) Kassán munkatársa volt Lósy-Schmidtnek. Az új csehszlovák múzeum több egykori magyar fizikai alkalmazottat is átvett. *Erről:* [BUTKOVIČ] 1968: *Vznik...* 9–10.

53 | FILČÁKOVÁ 2022: 69.

54 | FILČÁKOVÁ 2022: 69.

55 | FILČÁKOVÁ 2022: 69.

56 | Ezzel indult Butkovič technológia iránti érdeklődése, és kezdte meg az OMMM alapjain a Szlovák Műszaki Múzeum (STM) létrehozását, melyet hamarosan sikerre is vitt. 1947-ben jött létre az STM, melyet 1953-ban államosítottak, amikor is annak (első) igazgatójává nevezték ki. (Addig csak másodállásban vezette az intézményt.) Több cseh és szlovák múzeum megszervezésében működött közre. A szlovák muzeológia világában nemcsak mint alapítót tartják számon, hanem a II. világháború utáni új muzeológiai gondolkodás fontos képviselőjeként is elismerik. Ő alapította meg a múzeum csillagászati osztályát is, melyhez Szlovákia első planetáriumát is építették, továbbá televíziós stúdiót is építtetett (1955) a kassai Műszaki Múzeumba. Múzeumi és tudományos munkássága Magyarországon is visszhangra talált, több magyarországi múzeumi rendezvényen is részt vett és jó kapcsolatokat ápolt hazai szakemberekkel. 1973-ban ment nyugdíjba.

57 | FILČÁKOVÁ 2022: 69.

58 | LÓSY-SCHMIDT EDE 1941: 43.



A Szlovák Műszaki Múzeum (Slovenské technické múzeum) bejárata Kassa belvárosában. (A szerző felvétele 2024-ben.)

neki), illetve azt a problémát, hogy az épületben számos bérlő (15 fő!) lakott, akiknek lakást kellett találni: összegezve az OMMM céljaira alkalmatlannak találta az épületet. Mindezekkel a problémákkal az újonnan megalakuló Szlovák Műszaki Múzeumnak is meg kellett birkóznia, és csak 1966-ra sikerült rendezni a bérlők kikötöttetését és az épületet felújítását, úgy, hogy a történelmi jellegét megtartsa.<sup>59</sup>

A beköltözés után a 'trianoni Magyarországot tükröző gyűjteményi elrendezést' szükségesnek tartották átalakítani és benne a szlovák állameszményt és a formálódó új társadalmi rendet tükröző kiállítást szervezni. Továbbá megindult a gyűjtemények átszervezése és Butkovič munkásságának köszönhetően a gyűjtemények további gyarapítása. A következő években a múzeumban 18 osztályt hoztak létre: gépészet, nyomda, autóipar, kovácsmesterség, légi közlekedés, vasút, kommunikációtechnika, elektrotechnika, textil-, fénykép- és filmművészet, fizika, kémia, vízgazdálkodás, földmérés, csillagászat és óragyártás, építőipar, bányászat, famegmunkálás.<sup>60</sup>

A magyar gyűjteményre alapozott, de mégis újonnan alakuló műszaki múzeum ideiglenes státútumának elkészítése és benyújtása után a múzeum hivatalos adminisztrátora

59 | [BUTKOVIČ] 1968: Všobecny... 35–36.

60 | FILČÁKOVÁ 2022: 73.

Butkovič, míg őrzője Koštenský lett (utóbbi nyolc éven keresztül). 1946. november 12-én fogadták el az új alapszabályt, kezdték meg a kuratórium a munkát, és az 1947-es szervezeti statútum kiadásával formálisan is lefektették a formálódó intézet programjának alapjait.<sup>61</sup>

A kassai Műszaki Múzeum hivatalosan 1948. január 24-én alakult meg és kezdte meg nyilvánosan is a tevékenységét.<sup>62</sup> Azonban sokan az 1947-es (első, ideiglenes) szervezeti statútum elfogadását tekintik a múzeum alapítás kezdő dátumának.<sup>63</sup>

1953-ban sikerült Butkovičnak a múzeumot a szlovák Kulturális Bizottság (PK) közvetlen irányítása alá vonnia, így államosították, és ezt követően 1954. július 1-től nevezték ki hivatalosan első igazgatójának az addig is (1945 novembere óta) a gyűjtemény élén működő Štefan Butkovičot, aki 1973-as nyugdíjba vonulásáig látta el ezt a tisztséget.

Érdekesség, hogy Butkovičnak sikerült jó kapcsolatot kialakítania a magyarországi szakmai körökkel.<sup>64</sup> Ugyanakkor azt is érdemes figyelembe venni, hogy a korszakban, a szocialista testvériség jegyében, egy legyőzött országgént a kassai gyűjtemény alapjairól, annak mibenlétéről, illetve visszaadásáról nem volt ildomos beszélni, és ennek következtében Magyarországon az OMMM sorsát illetően is sokszor valótlanok terjedtek.

A kassai Műszaki Múzeum a következő évtizedekben Szlovákia egyik jelentős múzeumává fejlődött, több általuk szervezett fiáléval az egész országra kiterjedően. Ma az STM, azaz a Szlovák Műszaki Múzeum több átszervezés után Szlovákia egyik legkiterjedtebb és legnagyobb múzeuma a Szlovák Nemzeti Múzeum mellett.

## A Kassán maradt OMMM anyagáról

A magyar műszaki muzeológia előtt nem volt ismert – és sok tekintetben továbbra is ismeretlen –, hogy az egykori OMMM-nek mekkora és milyen jellegű tárgyi anyaga került Kassára és maradt ott a II. világháború után.

Az 1945 utáni korszakra jellemző, hogy a Kassán maradt múzeumról az alábbihoz hasonló híreket terjesztettek: *„Kassán a II. világháború alatt a jórészt XVII–XIX. századi ipari fejlődésünk első lépéseit reprezentáló 13 vagonnyi anyag (tervrajzok, térképek, műszerek, gépek stb.) csaknem teljesen elpusztult, illetve elkallódott. 1945 után tehát mindent előlről kellett*

61 | FILČÁKOVÁ 2022: 71–73.

62 | FILČÁKOVÁ 2022: 73.

63 | Többek közt az STM honlapján is: <https://stm-ke.sk/sk/odborne-cinnosti/kniznica-stm>

64 | Szilágyi István az 1973-ban hivatalosan is múzeummá alakult Országos Műszaki Múzeum előzményének tekinthető, 1954-ben létrehozott Műszaki Emlékeket Gyűjtő és Nyilvántartó Csoport igazgatója levelében, melyet egyszerűen Butkovits Istvánnak címez, „Kedves Pistukám”-nak szólítja. MMKM MTI 197/1967

*kezdeni*<sup>65</sup> – ami azért is szomorú, mert a cikk egyik szerzője Karlovits Károly, a Műszaki Múzeum munkatársa volt, és tudott többek között az 1967-ben részben visszatért, visszaszerzett kassai anyagról is.<sup>66</sup>

1971-ben Szabadváry Ferenc és Orlay Györgyné a Lósy-Schmidtről szóló cikkükben az OMMM anyagának vissza nem kérése kapcsán írták, hogy az azért nem történt meg, mert: „*Akárcsak a határokat, a múzeumi gyűjteményeket sem bolygatjuk a nemzetközi politikában. Görögország, Egyiptom, Irak tett ugyan ilyen irányban kezdeményezéseket, hogy minden kerüljön vissza oda, ahonnan elvitték, de ez iszonyú zűrzavart okozna, s kiürülnének a nagy múzeumok régészeti gyűjteményei, így az ENSZ úgy határozott, maradjon minden ott, ahol van.*”<sup>67</sup> Azonban, ha ma körbenézünk a nemzetközi muzeológiában, az látszódik, hogy ez kezd feloldódni, és már sok esetben nem állja meg a helyét, múzeumok adnak vissza gyűjteményeket és azok visszakerülnek eredeti országaikba, gyűjtőhelyeikre. Ráadásul a Szabadváry Ferenc igazgatása alatt működő Országos Műszaki Múzeum több egykori, az OMMM tulajdonolta, Kassáról kölcsönként anyag visszatartásával, visszaszerzésével is megpróbálkozott az 1970-es években.

1998-ban írta Liszka József a *Magyar Múzeumok* hasábjain, hogy „*A muzeológiatörténeti kutatások további feladata lesz annak kiderítése, hogy milyen mennyiségű, minőségű és honnan származó muzeális anyagot »örökölt« a most félévszázados múzeum az Országos Műszaki Múzeumtól, amelyet – szemmel láthatóan – jogelődjének sem tekint.*”<sup>68</sup>

A Kassán maradt múzeumi tárgyakról alig lehet mérvadó információt találni.

A szlovák nyelvű múzeumtörténetek előszeretettel hagyják ki a magyar alapokat, és a múzeum alapítását 1947-re teszik. A magyar előzményeket ritkán említik, ha mégis, annak tulajdonlását jogosnak tekintik és tárgyi anyagának mibenlétéről, mennyiségéről egyáltalán nem beszélnek.

Ez talán annak is köszönhető, hogy a magyar anyagot nem kezelték külön. Alapot képzett a további gyűjtéseknek, de azt nagymértékben átszervezték, új osztályokat hoztak létre és jelentős gyűjtésbe fogtak, melyben ezek a tárgyak és dokumentumok már keveredtek egymással.

65 | SÓLYOM–KARLOVITS 1971: 23–25.

66 | Az 1967-ben Kassáról visszaszerzett tárgyak és dokumentumok visszatérése előzményeinek, okainak feltárása további kutatást igényel. Annyi bizonyos, hogy ebben az évben az egykori OMMM gyűjteményéből 649 (javarészt papíralapú) tételt kapott vissza a kassai Műszaki Múzeumtól a magyar Országos Műszaki Múzeum. Ezekből többet állapotuk miatt később selejtezni kellett. A visszakapott tételeknek csak kisebb hányada maradt a múzeumban, a nagyobb részét több hazai szakmúzeum között osztották szét. Legnagyobb részben az Országos Vízügyi Múzeum részesült belőle.

67 | SZABADVÁRY–ORLAY 1993: 235–239.

68 | LISZKA 1998: 60.

A Kassai Szlovák Műszaki Múzeumnak 1968-ban megjelent első évkönyvében Štefan Butkovič, a szlovák műszaki múzeum megszervezője és több évtizeden keresztül igazgatója a Kassán maradt magyar anyaggal kapcsolatban több számadatot is ismertetett<sup>69</sup> – mely mindeddig elkerülte a hazai kutatók többségének figyelmét.

Ez alapján tudható, hogy Kassán megmaradt az egykori OMMM „katalógusa” (!), melyben „múzeumosztályozás alapján” 3421 tárgyat regisztráltak, amelyből utólag, azonosításkor többet nem találtak. A regisztrált tételekből 1867 „kétdimenziós” (könyv, dokumentum, térkép stb.) és 1514 „háromdimenziós” tárgy volt felsorolva. Ezen túl 40 gipszrelief, tábla, és szobor.

Valószínűsíthetően ezek több esetben nem egy darabot, hanem olykor tárgycsoportot is jelenthettek, pl. iratok, tervrajzok esetében. Ugyanakkor festményeket ez a forrás nem említ, pedig a korabeli felvételek és egyéb közlemények alapján több is volt a múzeum birtokában. Továbbá nem egyértelmű, hogy a levéltári jellegű anyagok mennyire tartoztak bele ezekbe a csoportokba?

*„Külön fejezetet alkottak az ismeretlen kiállításokról beszerzett nem nyilvántartott tárgyak, amelyek már rossz állapotban jutottak el a múzeumba és akkor is leromlottak, anélkül, hogy megmenthető, vagy akár installációs, akár tanulmányi célra felhasználhatók lettek volna.”* [ford. a szerző] – írta Butkovič beszámolójában.<sup>70</sup>

A tárgyak Butkovič szerint a következő kiállítási területekre osztódtak: *művészeti kovácsolás, gépészet, nyomdászat* [polygráfia], *autóipar, vasút, távközlés, elektrotechnika, textilipar, fényképészet és film, építőipar, bányászat, mérnöki tudományok, fizika, faipar, meloráció* (talajművelés, mezőgazdaság – [melorácia]) *világítástechnika, írás, varrógépek*. Kezdetől fogva értékesnek tartottak néhány komplexnek tekintett gyűjteményt: így a *vízügyi gyűjteményegyüttest*, illetve (bár ezek kisebbek voltak) a *fizikai, gáz- és villanyvilágítások összetett gyűjteményeit* is.

A kiállításban *„A szerzők a kor követelményeinek megfelelően igyekeztek röviden hangsúlyozni a technika fejlődését az egykori Magyarország területén, valamint annak tágabb európai léptékű hozzájárulását”* [ford. a szerző].<sup>71</sup> Ugyanakkor kiemelte: *„értékes tény, hogy a telepítésben meghatározó szerepet játszottak a szlovákiai intézmények, legyen szó iskoláról (Selmechányai Akadémia, ipariskolák, líceumok stb.) vagy számos bányászati, kohászati, mérnöki és egyéb ipari vállalkozásról”* [ford. a szerző].<sup>72</sup>

Az OMMM-nek adományozott anyagról azt írja, hogy annak nagy részét állami intézmények elsősorban iskolák adományaiból szerezték be, néhány gyűjteményt pedig

69 | [BUTKOVIČ] 1968: *Vznik...* 9–10.

70 | [BUTKOVIČ] 1968: *Vznik...* 9–10.

71 | [BUTKOVIČ] 1968: *Vznik...* 9–10.

72 | [BUTKOVIČ] 1968: *Vznik...* 9–10.

vásárlás útján. Kisebbségét magánszemélyek hagyatékaik alkották, akik egyéb megfelelő tárolóhely híján a formálódó műszaki múzeumban helyezték tárgyaikat letétbe.<sup>73</sup> Mindezt az MMÉEK-ban közreadott 83 közlemény csak részben támasztja alá.

## Az OMMM megszüntetése 1949-ben

1947-ben egy rövid hírben arról lehetett olvasni, hogy a kassai OMMM anyagának „egy része egy társbérleti szükséglakásban hever”.<sup>74</sup> Arról sajnos nem tudni, hogy ezek az anyagok valaha is elkerültek Kassára, visszamenekítették azokat, avagy az OMMM folyamatosan gyűlő anyagát képezték. Valószínűleg mindhárom eset valós lehetett. Néhány, a múzeum tulajdonát képező festmény története is jól mutatja, hogy a múzeum tárgyainak története nem egyértelmű.

1935-ben az Első Budapesti Gőzmalom Részvénytársaság ajándékaiként – több tárggyal együtt – három Györgyi (Giergl) Alajos-festmény is az OMMM-ba került.<sup>75</sup>

1. *Széchenyi István gróf olajfestmény, térdképe 1860-ból, díszes aranykeretben (140/110 cm). Festette a Pesti Hengermalom R. T. megrendelésére Györgyi Alajos.*
2. *Putzer János báró olajfestményű térdképe 1860-ból, díszes aranykeretben (140/110 cm). Festette Györgyi Alajos.*
3. *Febr Vilmos svájci mérnök olajfestményű arcképe, ovális aranykeretben 1862-ben (100/90 cm). Festette Györgyi A.*<sup>76</sup>

Ezek közül kettő (a Széchenyi- és a Putzer-) kép jól felismerhető az MMKM archívumában található, Kozelka Tivadar által a budapesti és a kassai OMMM-ben készített korabeli fotókon.<sup>77</sup>

73 | [BUTKOVIČ] 1968: *Vznik...* 9–10.

74 | VILÁG 1947: 5.

75 | LÓSY-SCHMIDT (MMÉEK) 1936: 348–349.

76 | Ez utóbbi festmény azért is érdekes, mert B. Bakay Margit Györgyiről szóló tanulmánykötete tévesen tesz említést róla: kifizetett, de (1938-ban) lappangó képként Febr helyett Féer úr arcképeként, melyet a Hengermalom 1862. jún. 15-én kifizetett. B. BAKAY MARGIT 1938: *Györgyi számadási könyvében előforduló, ismeretlen helyen lappangó képek.* - A kép ugyanakkor továbbra is ismeretlen a hazai művészettörténet számára. Bár a kassai Múzeumban az 1940-es években Kozelka Tivadar által készített képek egyikén a Hengermalom hatalmas modell-keresztmetszete mellett a falon, ovális keretben feltehetően ez a kép látható. MMKM TTOKMGY 2024.9.1/85.

77 | Hátterben a Széchenyi-kép: MMKM Archívum: MMKM TTOKMGY 2024.9.1/048, MMKM TTOKMGY 2024.9.1/140; hátterben a Putzer-kép: MMKM TTOKMGY 2024.9.1/042, MMKM TTOKMGY 2024.9.1/043.



Lósy-Schmidt Ede az igazgatói szobában, háttérben a Széchenyi-festmény. Készítette: Kozelka Tivadar. MMKM TTKMGY 2024.9.1/192

1949 januárjában először a *Szabad Nép*, majd más napilap is közölt egy kisebb hírt, melyben a Műszaki Múzeum anyagát a Rottenbiller utcában társbérletben tároló helyet „álmúzeumnak” titulálták, és azt megszüntette Simonyi András, az iparügyi minisztérium elnöki főosztályának új vezetője, aki „nemrég még hajógyári munkás volt és onnan került fontos állásába.”<sup>78</sup>

„Anapokban átvizsgálta a költségvetési előirányzatot és annak alapján végiglátogatta a külső tudományos intézményeket, így jutott el az »Országos Magyar Műszaki Múzeumba« is. Amint belépett a Rottenbiller utcai lakásban lévő »múzeumba«, mindjárt látta, hogy itt csalás van a dologban. A háromszobás lakás egy szobájába összezsúfolva talált egy csomó elavult műszaki anyagot, valamint télire eltett burgonyát és sárgarépat. A 18.300 forintos költségelőirányzat arra volt jó, hogy O. Gyula [Óó Gyula – sic!] háromszobás lakásának lakbérét és takarítási költségét fedezze.

Simonyi András azonnal intézkedett, hogy a »múzeum« anyagát azonnal szállítsák a minisztériumba, ahol majd leltározzák és értéke megállapítása után döntenek sorsáról.”<sup>79</sup>

Ekkor jellemzően az új generáció már mit sem tudott a korábban létesített OMMM-ről: „A további vizsgálat során kiderült, hogy a minisztérium illetékes osztálya terve vette ugyan egy Műszaki Múzeum létesítését, amíg azonban erre sor került volna, mechanikus munkamódszerükkel felesleges kiadásokat okoztak a minisztériumnak.”<sup>80</sup>

A hírt átvevő újságok közül a *Magyar Ipar* egy rövid (és félrevezető) híradás mellett két képet is közöl. A sok irat és könyv mellett más képek és egy mérleg társaságában vélhetően a Györgyi (Giergl) Alajos festette Putzer-kép egy részlete is látható.<sup>81</sup> Sajnos a közreadott képeken látható számos könyv, kép és dokumentum sorsáról – két kivétellel – jelenleg még nem tudunk semmit.

78 | SZABAD NÉP 1949: *Megszünt...* 10.

79 | SZABAD NÉP 1949: *Megszünt...* 10.

80 | SZABAD NÉP 1949: *Ócskaszágokból...* 7.

81 | MAGYAR IPAR 1949: [15.]

A híradás szerint a tárgyak érték nélküli leltározására akkor 2200 Ft-ot fizettek ki,<sup>82</sup> ami figyelembe véve, hogy a következő évben, 1950-ben a havi átlagbér az állami szektorban 683 Ft volt, legalább három ember egyhavi munkáját jelentette, ami azt jelenti, hogy az itt talált tárgyi anyag nem lehetett annyira kevés.

1949-ben ezzel a lépéssel gyakorlatilag megszűnt az addig költség-előirányzatként még szereplő OMMM. A következő évben kikerült a költségvetési keretből. Hamarosan az Ipari Minisztériumot is megszűntették, melynek az egyik jogutódja a Könnyűipari minisztérium volt, amely szabadulni kívánt a nála felhalmozott tárgyaktól. Ekkor azonban Műszaki Múzeum már papíron sem létezett, ezért a fentebb említett képek között – 1953-ban és 1954-ben – igazolhatóan hazai gyűjteményekbe került:

- a *Széchenyi-kép* az MNM Történelmi Képcsarnokába került<sup>83</sup> – a leltárkönyvük alapján – a Műszaki Múzeum [!] ajándékként!
- a *Putzer*<sup>84</sup>-*kép* a Magyar Nemzeti Galériába<sup>85</sup> – melyet 1954-ben leltározták be, a leltárkönyvük alapján az előző évben kapták ajándékul a Könnyűipari Minisztériumtól.

A jelenlegi műszaki múzeumot megelőlegező Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoportot 1954-ben hozták létre, mely 1973. január 1-jével válhatott múzeummá.

1949-ben az egykori Országos Magyar Műszaki Múzeum története megszakad, de a tárgyai nagyobb része nem vészett el. Egy kisebb része valószínűsíthetően soha nem került Kassára. Egy elenyésző része – mint a fentebbi képek – megjárta Kassát, de a II. világháború forgatagában, ismeretlen módon, valószínű Lósy-Schmidt Ede magánakciójának köszönhetően visszakerült Budapestre. Később az Ipari Minisztérium jogutódja rendelkezett ezeknek a tárgyaknak, dokumentumoknak a sorsáról, és osztotta szét múzeumok, intézmények között, avagy küldte újrafelhasználásra. Nagyobb része Kassán maradt, amelynek töredéke 1967-ben visszakerült, bár erről semmilyen sajtóhíradás nem emlékezett meg. A múzeum egyes tárgycsoportjainak további sorsa újabb kutatást igényel.

82 | SZABAD NÉP 1949: *Ócskaságokból...* 7.

83 | A Magyar Nemzeti Múzeumban fellelt Széchenyi-festmény: <https://gyujtemenyek.mnm.hu/hu/record/-/record/MNMMUSEUM1469291>

84 | Putzer János iparos, Széchenyi és Fehr kortársa. A bozeni Holzhammer gépgyár igazgatója. Magyarországon telepedett le és bárói rangot kapott.

85 | Magyar Nemzeti Galéria portréadatbázis – a Putzer Jánosról készült festmény képe: <https://npg.hu/portreadatbazis/putzer-janos-1995/>

## Utóirat gyanánt

Az eddig fellelt iratok alapján az Országos Magyar Műszaki Múzeum gyűjteményébe adományként, felajánlásként, illetve vásárlás útján, továbbá megőrzésre, letétként kerültek tárgyak, dokumentumok. A gyűjtés a trianoni békeszerződés aláírása utáni évben indult meg. A felajánlások, adományok a trianoni határok közé szorított Magyarországon élő magyar állampolgárságú személyektől, illetve magyarországi gyárraktól, intézményektől származnak, akik a saját tulajdonukban, birtokukban található tárgyakat, kiadványokat, iratokat ajánlották fel egy Magyarországon megvalósuló magyar technikai-műszaki múzeum számára. A gyűjtés nagyobb része a Magyar Mérnök-és Építész-Egylet kebelében történt meg. Az Országos Magyar Műszaki Múzeumot a magyar állam alapította az MMÉE-ben folytatott gyűjtésre és vásárlásokra alapozva még a bécsi döntéseket megelőzően, aztán átadta az OMMM részére annak alapításakor. Kezdetben Budapesten volt a múzeum, és a magyar állam döntése volt, hogy az akkor hivatalosan Magyarországhoz tartozó Kassa városába telepítették. Ezek alapján a tárgyak egykori kisajátítása – amennyiben ez megtörtént, és nem csak új leltárba vételről volt szó – erősen megkérdőjelezhető, még azzal a magyarázattal is, hogy adományozói bármilyen szempontból, pl. születési helyük alapján felvidéki (szlovákiai) illetőségűek, hiszen a múzeum teljes – nem csak szlovák vonatkozású – anyaga csehszlovák tulajdonba került.

# Felhasznált források

## Felhasznált irodalom

- [BUTKOVIČ, ŠTEFAN] 1968: Všobecný vývoj múzejníctva na slovensku po roku 1948. Ročenka Technického Múzea v Košiciach. 30–48.
- [BUTKOVIČ, ŠTEFAN] 1968: Vznik, rozvoj a ciele technického múzea v kosciach. Uvod. Ročenka Technického Múzea v Košiciach. 9–10.
- A STUD 1943: A STUD naplőja 1943. november hóról. STUD Statisztikai Tudósító (11. évfolyam) 213. sz. 5–6.
- ÁLLAMI KÖLTŚÉGVETÉS 1949: Országos Magyar Műszaki Múzeum. Állami költősegtetés az 1949. évre. Összesítés. 72–73.
- AZ UTCA 1947: Múzeumok és gyűjt. – Művészeti Tanács. Országos Magyar Műszaki Múzeum. Az utca rendje, (15. évfolyam) (Budapest székesőváros címjegyzéke) 96.
- FARKAS KORNÉL 2017: Műtárgymozgások 1945–1949. II. rész. Századok, 1. sz. 147–188.
- FILČÁKOVÁ, MIRIAMA 2022: Štefan Butkovič a Technické múzeum v Košiciach. Historia Aperta (Hradec Králové) (47. kötet) 62–81.
- LISZKA JÓZSEF 1998: Múzeum [ism.]. Magyar Múzeumok (4.) 1. sz. 60.
- LÓSY-SCHMIDTEDE (MMÉEK) 1936: Magyar Műszaki Múzeum. A Magyar Műszaki Múzeum részére felajánlott és beérkezett adományok. VIII. (LXVI.) Közlemény. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, (70. évfolyam) 49–50. sz. 348–349.
- LÓSY-SCHMIDT EDE (TECHNIKA) 1936: A Magyar Műszaki Múzeum. Technika, (18. évfolyam) 10. sz. 189–192.
- LÓSY-SCHMIDT EDE 1933: Beszámoló a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet könyvtárának és technikatörténeti gyűjteménytárának 1932. évi gyarapodásáról, valamint a technikai szakirodalom 1932. évi fejlődéséről. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, (67. évfolyam) 27–34. sz. 167–171.
- LÓSY-SCHMIDT EDE 1935: Magyar Technikai Múzeum. Mi legyen a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Technikatörténeti Gyűjteménytárával most, hogy a Magyar Technikai Múzeum megvalósul? Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, (69. évfolyam) 27–30. sz. 241–242.
- LÓSY-SCHMIDT EDE 1941: Az Országos Magyar Műszaki Múzeum és a műszaki muzeális fejlődés hazánkban. Bp., Merkantil ny. p.
- LÓSY-SCHMIDT EDE 1944: Az Országos Magyar Műszaki Múzeum célja, feladata, jelentősege és gyűjteményei. Uj Magyar Museum (Kassa) (2. évfolyam) 4. k. 1. (7.) 52–59.

- MÉSZÁROS VINCE 1954: A Műszaki Múzeum ügye Magyarországon. *Magyar Technika* (9. évfolyam) 9. sz. 533–537.
- MOLNÁR LÁSZLÓ 1983: A bányászati muzeológia fejlődése és helyzete Magyarországon. *Bányászati és Kohászati Lapok – Bányászat*, (116. évfolyam) 9. sz. 579–585.
- MMÉEK 1921: Egyleti közlemények. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet nagyválasztmányának 627-ik rendes ülése 1921. évi június hó 17-én. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* (55. évfolyam) 27. sz. 223–224.
- MMÉEK 1935: Magyar Technikai Múzeum. A kereskedelemügyi miniszter körlevele a gyáripari érdekeltségekhez és fővárosi üzemekhez a létesítendő Magyar Technikai Múzeum számára megindítandó egységes gyűjtés érdekében. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, (69. évfolyam) 17–18. sz. 153.
- MMÉEK ÉVK 1943: III. Tagok cím- és lakásjegyzéke. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet évkönyve (18. évfolyam).
- ÓVÁRI ANTAL 1961: Könyvismertetés. Nyárády–Szilágyi–Várhelyi: A világ műszaki múzeumai. *Kohászati Lapok*, (94. évfolyam) 9. sz. 430.
- PERJÁMOSI SÁNDOR 2025: A lőcsei repülő, Deésy Károly, a korai magyar repülés-kísérletek történetének ismeretlen alakja. *Pro Minoritate*. Nyár. 105–114.
- SÓLYOM GYULA – KARLOVITS KÁROLY 1971: Műszaki Múzeum. Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport. Budapest, (9. évfolyam) 3. sz. 23–25.
- SZABADVÁRY FERENC – ORLAY GYÖRGYNÉ 1993: Lósy-Schmidt Ede (1879–1948). *Technikatörténeti Szemle*, (20. évfolyam) 235–239.
- TÓTH FERENC 1973: A magyar olajtörténeti Múzeum Műszakiemlék-védelmi, ipartörténeti, tudományos kutató és feltáró tevékenysége 2. r. *Bányászati és Kohászati Lapok, Kőolaj és Földgáz*, (6. évfolyam) 3. sz. 90–93.

## Sajtóforrások

- SZABAD NÉP 1949: Megszűnt egy álmúzeum. *Szabad Nép* (7. évfolyam) 13. sz. (jan. 16.) 10.
- SZABAD NÉP 1949: Ócskaságokból állt a „Műszaki Múzeum”. Az iparügyi minisztérium munkás főosztályvezetője leleplezett egy álmúzeumot. *Szabad Nép* (7. évfolyam) 15. sz. (jan. 19.) 7.
- MAGYAR IPAR 1949: Mire költötték az Állam pénzét? *Magyar Ipar* (3. évfolyam) 3. sz. [15.]
- NÉMETH JÁNOS 1986: Önként vállalta a fegyveres harcot. A szlovák nemzeti felkelés résztvevője. *Új Szó (Pozsony)* (39. évfolyam) 203. sz. 4.

VILÁG 1946: Visszakapjuk a Magyar Műszaki Múzeumot Kassáról. Világ 352. sz. (júl. 30.) 2.  
VILÁG 1947: „Társbérletben” kallódik a műszaki múzeum nagyértékű anyaga. Világ  
(1947) 704. sz. (okt. 5.) 5.

## **Irattári forrás**

MMKM MTI 1967 = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Műszaki Tanulmánytár  
Irattár 197/1967.

## **Internetes hivatkozások**

B. BAKAY MARGIT 1938: A biedermeier kor elfelejtett festője: Györgyi (Giergl) Alajos.  
Budapest, 1938. <https://mek.oszk.hu/01500/01588/html/index.html> – utolsó elérés  
2023. 03. 10.

KERESZTES CSABA 2016: Kassa műtárgyainak vándorútja 1943–1946. Archívnet  
(16. évfolyam) 2. sz. [https://www.archivnet.hu/kuriozumok/kassa\\_mutargyainak\\_vandorutja\\_19431946.html](https://www.archivnet.hu/kuriozumok/kassa_mutargyainak_vandorutja_19431946.html) – utolsó elérés: 2023. 03. 12.

Magyar Nemzeti Múzeum Online katalógus Széchenyi István portréja: <https://gyujtemenyek.mnm.hu/hu/record/-/record/MNMMUSEUM1469291> utolsó elérés: 2023.03.11

Portréadatbázis, Putzer Jánosról készült festmény képe: <https://npg.hu/portreadatbazis/putzer-janos-1995/> – utolsó elérés: 2023. 03. 11.

STM honlapja: <https://stm-ke.sk/sk/odborne-cinnosti/kniznica-stm> – utolsó elérés:  
2023. 03. 12.

## **Képi hivatkozások**

MMKM Archívum MMKM TTOKMGY 2024.9.1/042 – Belső kép az egykori Műszaki Múzeumból – háttérben a falon Györgyi (Giergl) Alajos festménye Putzer Jánosról. (Kozelka Tivadar fotója)

MMKM Archívum MMKM TTOKMGY 2024.9.1/043 – Belső kép az egykori Műszaki Múzeumból – háttérben a falon Györgyi (Giergl) Alajos festménye Putzer Jánosról. (Kozelka Tivadar fotója)

MMKM Archívum MMKM TTOKMGY 2024.9.1/048 – Belső kép az egykori Műszaki Múzeumból – háttérben a falon Györgyi (Giergl) Alajos festménye Széchenyi Ferencről. (Kozelka Tivadar fotója)

MMKM Archívum MMKMTOKMGY 2024.9.1/055 – A Műszaki Múzeum bemutatása egy korabeli vásáron / kiállításon 1940 körül. (Kozelka Tivadar fotója)

MMKM Archívum MMKM TTOKMGY 2024.9.1/85 – Belső kép az egykori Műszaki Múzeumból – a malomipart bemutató szoba. Háttérben a falon [feltehetőleg] Györgyi (Giergl) Alajos festménye Fehr Vilmosról.

MMKM Archívum MMKM TTOKMGY 2024.9.1/140; – Belső kép az egykori Műszaki Múzeumból – háttérben a falon Györgyi (Giergl) Alajos festménye Széchényi Ferencről. (Kozelka Tivadar fotója)

## Biró Norbert: A modellépítés kihívásai a Közlekedési Múzeumban

A Közlekedési Múzeum vasúti modellgyűjteménye létrejöttétől fogva a magyar vasúttörténet egyik kiemelkedő emléke. A gyűjtemény alapját a millenniumi kiállításra készült, 1:5 méretarányú modellek alkották, amelyek célja a hazai vasútfejlesztés főbb állomásainak szemléltetése volt. A második világháború pusztításai nyomán mindinkább előtérbe került a restaurálás szükségessége és a gyűjtemény tudatos fejlesztése; ennek eredményeként az 1950-es évektől már 1:10 méretarányú vasútmodellek is készültek megrendelésre.

A tanulmány bemutatja a méretarányváltás mögött meghúzódó szakmai megfontolásokat, a modellek kivitelezőinek kiválasztási folyamatát, valamint a vasúti modellek múzeumi szerepének alakulását. A vasúti modellek nem csupán műszaki, hanem kulturális jelentőségű emlékek is: a magyar mérnöki tudás és ipari örökség kiemelkedő megtestesítői.

### *Norbert Biró: The Challenges of Model Construction at the Hungarian Museum of Transport*

*The Railway Model Collection of the Hungarian Museum of Transport has been one of the most prominent memorials of Hungarian railway history since its establishment. The collection was founded on the 1:5 scale models created for the 1896 Millennium Exhibition, designed to illustrate the milestones of Hungary's railway development. Following the devastation of the Second World War, the need for restoration and systematic collection development came to the forefront. As a result, from the 1950s onwards, new 1:10 scale railway models were commissioned to expand the collection.*

*This study explores the professional considerations behind the change in model scale, the process of selecting the model makers, and the evolving museological role of the models. Beyond their technical significance, the railway models also represent cultural heritage, embodying the achievements of Hungarian engineering expertise and industrial heritage.*

A MÁV M31 dízel-hidraulikus mozdony  
1:10 méretarányú modelljének restaurálása 2024-ben.



Biró Norbert

# A modellépítés kihívásai a Közlekedési Múzeumban

## TÉMAFELVETÉS

A Közlekedési Múzeum modellgyűjteménye folyamatosan bővül már a 19. század vége óta. Az 1896-ban rendezett millenniumi kiállításra összesen 18 mozdonymodellt készítettek, amelyeket úgy válogattak össze, hogy a modellekkel jól bemutatható legyen a magyar vasút 50 éves mozdonyüzemi történetének fejlődése és azok állomásai. Ezek a modellek nemcsak a különféle fejlesztéseket szemléltették, hanem azt is bemutatták, milyen vasúttársaságok léteztek a Magyar Királyi Államvasutak mellett, majd később ezek hogyan olvadtak be a MÁV-ba. Az első 18 darab 1:5 méretarányú mozdonymodell jelentette a Közlekedési Múzeum vasúti modellgyűjteményének<sup>1</sup> alapját. A millenniumi kiállítást követően a modellépítés nem állt meg, 1896 és 1899 között az ezután gyártott mozdonytípusok modelljei sorra a Közlekedési Múzeumba kerültek.<sup>2</sup>

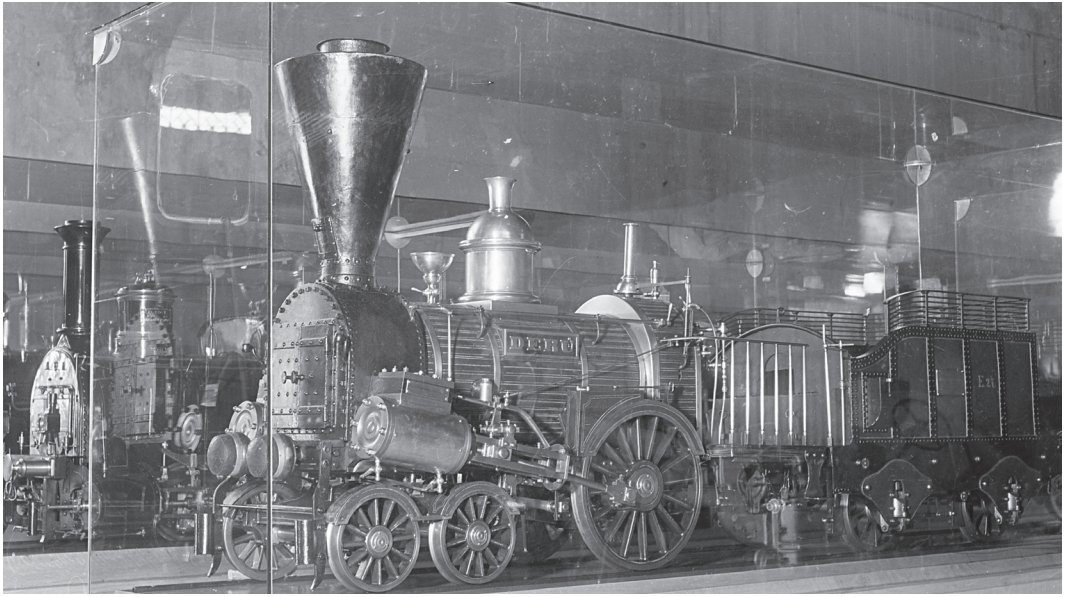
A gyűjtemény nemcsak vontatójármű-modellekkel bővült, hanem közel ötven vasúti kocsimodell is elkészült, következetesen a jól bevált méretarányban megálmodva, 1:5 léptékben.<sup>3</sup> „Az 1896. évi millenniumi kiállításra épített mozdonymodelleknél a szerkezeti hűség legfőbb követelménynek számított. Akik a modelleket gyártották, foglalkozásukból eredően kényesek voltak a szerkezeti és kiviteli hűségre, s minden törekvésük az volt, hogy azok méreteiken kívül semmiben sem különbözzenek az eredeti mozdonyoktól. Következésképpen a gépészeti gyakorlatban szokatlan 1:4 méretarány helyett az 1:5 méretarányt választották, mely a Derű mozdonymodell arányaihoz nagyon közel áll.”<sup>4</sup>

1 | Az 1:5 léptékű modellgyűjtemény a Közlekedési Múzeum legértékesebb, nemzetközileg is számontartott együttesének számít. A pontosan, precízen megépített modellek a mai napig jól mutatják a járművek fejlődését 1850-től az 1930-as évekig. FRISNYÁK 1996: 148.

2 | MINÁRY 1965: 5–9.

3 | PETRIK 1971: 185.

4 | MINÁRY 1965: 4–5.



*A Derű mozdonymodell a Közlekedési Múzeum újjáépítésekor. MMKM FNGY 487E*

Ezeknél a modelleknél a legfőbb cél az eredeti jármű tökéletes leképezése volt, amelyet az adott méretarányal maradéktalanul el lehetett érni. Sajnos a folyamatos gyűjteménybővítés ezután megtorpant, a múzeum gyűjteménye komoly károkat szenvedett a második világháború során: az 1:5 léptékű vasúti modelleket érte a legnagyobb veszteség. Közel 50%-a pusztult el a történelmi, műszaki jelentőségű tárgyaknak. Habár a kisebb mértékben károsodott modelleket sikerült felújítani az évek során, sok olyan darabot veszítettünk el, melyeket valószínűleg soha nem lehet már rekonstruálni.<sup>5</sup>

A pusztítás felmérése okán szükségessé vált a gyűjtemény újbóli leltározása. Az 1952-ben készült új leltárban 506 darab tárgy szerepelt, melyek közül sajnálatos módon szinte az összesnek volt valamilyen sérülése. A kialakult helyzet miatt igen fontossá vált a modellek restaurálása. Azonban a problémás körülményből sikerült kihozni egy pozitív fejleményt is: a múzeum egyes gyűjteményi ágai szabadon újragondolhatták, meghatározhatták a modellek méretarányának szempontrendszerét. Ennek köszönhetően a gyűjteményben 1:10 méretarányú vasúti modellek is megjelentek, eredetileg ebben a léptékben megálmodva, megalkotva.<sup>6</sup> Jelen tanulmányban az 1:10 méretarányú modellek vasúti gyűjteményben való megjelenésének hátterét kívánom feltárni, és bemutatni azokat a folyamatokat, amelyek elvezettek a modellek tervezésig, kivitelezésig és kiállításáig.

5 | KOLTAI 1981: 79.

6 | PETRIK 1971: 188.



Második világháborús károk a Közlekedési Múzeumban. MMKM MTFGY 2.123

## A MODELL MINT MŰSZAKI TÁRGY

A technika gyors fejlődése napjainkban is kihívás elé állítja a műszaki és közlekedési múzeumokat. A begyűjtendő járművek, berendezések robusztus mérete és súlya miatt sok esetben nehezebb a szállításuk, kezelésük és tárolásuk. Bodó Sándor rámutatott írásában, hogy a magyar gyűjtemények mennyiségének növekedése komoly szakmai kihívásokat hozott a tárolás, a restaurálás és a feldolgozás tekintetében is: „a kulturális javak sajátosságaihoz tartozik a tárgyi emlékműnek az idő előrehaladtával együtt növekvő száma... régmúltból napjaink felé haladva egyre több műkincset őriznek a múzeumi trezorok és raktárak.”<sup>7</sup> Emiatt az eredeti tárgyak gyűjtése egy műszaki múzeum számára korlátozottnak mondható, így gyakorta az intézmények inkább alkatrészek, szerkezeti elemek és dokumentációk gyűjtésére koncentrálnak. E területen a műszaki modellek<sup>8</sup> –

7 | BODÓ 2000: 4.

8 | A vasúti műtárgyak, modellek számos műszaki alkotást foglalnak magukban. A vasúti modellek elkészítésük során a különböző szakmai ágazatok feladatait igénylik, ezeket tehát szükséges a modellezés szintjén és a lehetséges viszonyok közt megoldani. Mivel ez igen komplex feladat, a modellezőtevékenység széttagozódva, adott munkaterületek szerint működik. Így differenciálódtak a szakemberek: pályamodellezők, műtárgymodellezők, mozdony- és kocsimodellezők. VASÚTMODELLEZÉS 1961: 11.

legyen szó konkrét járműmodellről, avagy egy alkatrész kicsinyített másáról – különösen relevánsak, így szükséges rendszerezni őket, és az idetartozó alapfogalmakat is tisztázni.<sup>9</sup>

Érdeemes legelőször a modell és a makett értelmezését pontosan meghatározni. E terminusok a tudományos területeken eltérő jelentéssel bírnak, noha a köznyelvben gyakorta szinonimaként is használatosak. Természetesen van közös bennük: az adott vonat, hajó, repülő, avagy épület kicsinyített mását jelentik. Maga a modell fogalma a 18. század második felére nyerte el mai jelentését, lényege a szabályszerűség, mely során a helyes anyaghasználat, követelmény és léptékhűség mentén való építés és használat valósul meg. A modellezés lényege, hogy az adott tárgy szerkezetének és funkciójának megfelelően legyen reprodukálva, ennek nagy előnye, hogy sokoldalúan alkalmazható. Ezzel szemben a makett szűkebb értelmezésű, elsősorban a külső formahűsége, szépsége és élethűsége korlátozódik. Így a makettek főként inkább reprezentációs szereppel bírnak, technikai sajátosságokkal alig vagy nem is rendelkeznek.<sup>10</sup>

A modell fogalmának őse először a Marcus Vitruvius Pollio római építész *De architectura libri X* című művében jelent meg, mégpedig modul és mérték jelentéssel. A szó a középkorban „léptékhű” minta értelmében élt tovább. A modern értelemben vett műszaki modellek a középkor végén jelentek meg, kezdetben geometriailag arányosan kicsinyített léptékmodellekként, majd funkciókat is bemutató, komplexebb műszaki létesítményekként, hajó- és hídmodellekként. A közlekedéstechnika fejlődése<sup>11</sup> hozta a következő technológiai ugrást a modellek tekintetében, megjelentek a kísérleti modellek, majd a dinamikai modellezés, ami a geometriai ábrázolás mellett már az erőhatásokkal is foglalkozott. Eszerint a modellt mint fogalmat a következőképpen lehet meghatározni: a modell egy olyan tárgy vagy folyamat megjelenítése, amely képes az eredeti célt átadni, reprodukálni.<sup>12</sup>

Milyen cézzattal készülhettek, készülhetnek ilyen reprodukciók? A témánk vonatkozásában fontos műszaki modellek lehetnek tudományos-technikai vagy nevelő-szórakoztató célúak is. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteményében mindkét célt szolgáló modellre találunk példát. Az szórakoztató célzatúak közé sorolhatóak a hobbimodellek, játékmodellek, mint például a mozgásra is képes versenyautók,

9 | PETRIK 1970: 225.

10 | ÉSZAK-MAGYARORSZÁG 2000: 9.

11 | Kezdetekben Magyarországon is csak alkalomszerűen foglalkoztak modellépítéssel a MÁVAG, GANZ és MÁV műhelyei, melyek építésének célja részben oktatási jellegű volt. Azonban a modellépítésnek az évek során egyre nőtt a jelentősége, mindinkább fontossá, segítőtárrsá vált a tervezők számára is, így modellosztályok alakultak, amelyek munkássága által a magyar modellépítés világviszonylatban is szerephez jutott, a modellek készítői valóságos remekműveket készítettek el. VARGA 1949: 4-5.

12 | PETRIK 1970: 230-232.

repülőgépek és hajók. Ezzel ellentétben a tudományos-technikai modellek célja a műszaki-tudományos ismeretek megszerzése és terjesztése. Ide tartoznak az új ismeretek szerzésére szolgáló kísérleti modellek, továbbá az ismeretek átadására használt – demonstrációsok is. Ez utóbbiak szemléltetésre, illetve oktatásra szolgálnak, bemutatják a működés vagy felépítés elvét, illetve a szerkezeti sajátosságokat.<sup>13</sup>

A logisztika és raktározás okán a modellek a műszaki múzeumokban egyre jelentősebb szerepet kaptak az évek során a humán jellegű gyűjteményekhez képest. Ennek okát dr. Czére Béla írásában pontosan kifejti: „Különösen súlyosan vetődik fel ez a kérdés a közlekedési múzeumokban. A közlekedés objektumainak – döntően a járműveknek – nagy méretei, valamint az a körülmény, hogy a gőzüzem napjainkban adja át véglegesen helyét a korszerűbb vontatási nemeknek, megsokszorozzák a múzeumi gyűjtés, megőrzés, felújítás, konzerválás és kiállítás sokrétű problémáit. A megoldás egyik lehetséges útja, hogy a közlekedés objektumait nem eredetiben, hanem kicsinyített, de minél hűbb modelleken mutassuk be, amelyeknek elsősorban jóval kisebb helyigénye lehetővé teszi a reálisan teljes fejlődéstörténet demonstrálását.”<sup>14</sup> Míg eredeti tárgyak gyűjtését és kiállítását fizikai és gazdasági faktorok nehezítik, addig a modelleknél ez kevésbé körülményes; tárolásuk, gyűjtésük és kiállításuk hatékonyabban kivitelezhető. Ez a problematika napjainkban is jelen lévő tényező a múzeumok, műszaki múzeumok működésében. A gyűjtemények folyamatos bővülése mellett a tárolókapacitás gyakran nem elegendő, erre Michelle Henning is rámutat: a modern múzeumokat régóta kísérti „a folyamatosan növekvő gyűjtemények elhelyezésének problémája”. A nagy méretű, nehezen mozgatható tárgyak emiatt sokszor háttérbe szorulnak és reflektorfénybe kerülnek a könnyebben kiállítható tárgyak, esetünkben a műszaki modellek.<sup>15</sup> Kiváltképp előnynek tekinthető e tárgyaknál, hogy ezek sok esetben szemléletesebben mutatják be a bonyolult berendezések működését, és hatásosabbak lehetnek az ismeretterjesztés területén is.<sup>16</sup>

A műszaki múzeumi modelleket három fő kategóriába sorolhatjuk:

- 1. Szemléltető modellek:** Ezek háromdimenziós ábrázolások, amelyek jobban megérthetőek, mint a kétdimenziós képek, különösen a nem szakértő látogatók számára.
- 2. Didaktikus modellek:** Ezek a modellek egy berendezés felépítését vagy működését szemléltetik, gyakran leegyszerűsítve, hogy csak a lényegre koncentráljanak. Ide tartoznak az eredeti tárgyak metszetei is, melyek a jobb szemléltetés érdekében készülnek.

13 | PETRIK 1970: 228–229.

14 | CZÉRE 1971: 89.

15 | HENNING 2006: 308.

16 | VASZKÓ 1968: 171–188.

**3. Tárgypótló modellek:** Ezek a modellek az eredeti tárgyakat teljes mértékben helyettesítik, és magas követelményeknek kell megfelelniük, különösen a léptékhűség és az arányos leképzés terén.<sup>17</sup>

Ezek a kategóriák az interpretáció módja miatt kiemelten fontosak, napjainkban is jól alkalmazhatóak. Írásában Sharon Macdonald is kihangsúlyozza ennek jelentőségét: a „new museology” egyik legfontosabb felismerése, hogy a múzeumi tárgyak jelentése nem önmagukban, hanem a bemutatás módjában és környezetében nyeri el leginkább értelmét.<sup>18</sup>

## A lépték fontossága

A modellek rendeltetés szerinti léptékmeghatározása kulcsfontosságú irányelv, amely múzeumi modelleknél is gondos odafigyelést igényel. A léptékhűség kifejezetten fontos, mert lehetővé teszi értékes és hiteles gyűjtemények létrehozását még szerény körülmények között is. Modellek készítése előtt alapvető lépés a méretarány meghatározása, melyet érdemes igen alaposan átgondolni. Kísérleti modelleknél ezt a tárgy vagy folyamat sajátosságai korlátozhatják, azonban múzeumi modelleknél szabadon választható, habár ebben az esetben is figyelembe kell venni objektív és szubjektív tényezőket. Ezek a tényezők (a modell jellege, funkciója) befolyásolhatják a modellt és a gyűjteményt.<sup>19</sup>

Mivel minden modell adott céllal készül, így fontos minden szempontot megvizsgálni annak megalkotása előtt. A vasútmodellek, modellvasutak<sup>20</sup> széles körben népszerűek napjainkban is, egészen a gyerekjátékoktól a tudományos kísérletekre használt modellekig sokfélét ismerünk. Esetünkben a múzeumi modellek fő célja a technikai ismeretek közlése a nagyközönséggel, szerkezeteket vagy működési folyamatokat mutatva be általuk.

A téma megértéséhez fontos megvizsgálunk, milyen műszaki szempontból fontos méretarányokkal lehet dolgozni: ez első, talán legalapvetőbb méret az 1:1. Ez jellemző a rekonstrukciókra és reprodukciókra, melyek az eredeti tárgyak pontos másai. Erre az arányra jó példa a Deutsche Bahn Museum nürnbergi kiállítóhelyén kiállított

17 | PETRIK 1971: 169–170.

18 | MACDONALD 2006: 2.

19 | SZEGŐ 1964: 34–42.

20 | A vasútmodell és modellvasút eltérő fogalmak, de természetesen van átfedés: a vasútmodell egy konkrét tárgyat jelöl, tehát egy mozdony, kocsí vagy egyéb vasúti elem kicsinyített mását. Ezzel szemben a modellvasút egy rendszer, amely élethűen képezi le a vasutat, mind a berendezések – gördülőállomány, felépítmény, jelzők –, mind az üzem szempontjából. PETRIK 1963: 32.

eredeti méretben megépített mozdonyreplika, az Adler mozdony. Itt a jármű teljes értékű rekonstrukciója valósult meg.<sup>21</sup>

Ezen kívül műszaki tekintetben kiemelkedő méretarány az 1:5 lépték. Az ilyen méretben készített tárgyakra szintén teljes értékű műszaki modelleként lehet hivatkozni. Ez a méretarány még lehetővé teszi, hogy az adott járművek modelljei túlpontosan megalkotva tartalmazzák az összes belső alkatrészt. Jó példa erre a Közlekedési Múzeumban megőrzött 1:5 méretarányú vasúti vontató és vontatott járműmodell-gyűjtemény, melynek jelentős részét tanműhelyekben vasúti tanoncok készítették a Közlekedési Múzeum számára, eredeti dokumentációk, műszaki rajzok, leírások alapján, olyan módszerekkel, mint eredeti társaikat.<sup>22</sup> A millenniumra készült modellek méretarányának kiválasztásáról, eredetéről Mináry József tanulmányában következőképpen értekeznek: „Ennek eredete – mert akkor még követhető múzeumi példák nemigen voltak – bizonyosan oda vezethető vissza, hogy a műgyűjtemény gyűjteményében foglalt helyet az 1:4 méretarányú Derű mozdonymodell,<sup>23</sup> az 1885. évi kiállításon<sup>24</sup> szerepeltetett mozdonymodellek pedig 1:20 léptékűek voltak. Tulajdonképpen e kétféle méretarány között kellett választani.”<sup>25</sup> Főként a szerkezeti hűség megőrzése érdekében a választás az 1:5 méretarányra esett.

Soltész József *A Közlekedési Múzeum M=1:5 méretarányú vasúti járműmodell gyűjteménye* című írásában ekképpen jellemezte a különleges gyűjteményt: „Az 1899. május 1-jén megnyílt Magyar Királyi Közlekedési Múzeum egyedülálló vasúti járműmodell gyűjteménnyel lepte meg a látogatókat. Az akkor 90 darabból álló M=1:5 méretarányú modellgyűjtemény a szakmai és a laikus közönséget egyaránt elismerésre készítette és világszerte nagy feltűnést keltett. Ilyen nagy méretű és magas minőségű színvonalú mozdony és vasúti kocsimodell gyűjteményt azóta sem találhatunk a világon egyetlen vasúti múzeumban sem, csak a Magyar Közlekedési Múzeumban. Az eltelt 100 évben

21 | PETRIK 1971: 175–176.

22 | PÁL 1975: 103–105.

23 | A Derű a Közlekedési Múzeum vasúti gyűjteményének egyik legértékesebb műtárgya, amelyet 1845 és 1847 között készített el Nagy Lajos és Nagy Gergely. A modellnek igen figyelemreméltó a kivitelezése: 1:4 körüli méretarányban készítették el és Stephenson-féle vezérművet alkalmaz, amely ekkor még újdonságnak számított. A mozdonymodellt bemutatták az 1847-es pest–szolnoki-vasútvonal megnyitóján és többek az 1855-ös párizsi vilákiállításán is. A Derű név valószínűleg Széchenyi „Borúra derű!” jelmondatából eredeztethető. A Bécs–Gloggnitzi Vasút mozdonyaira épülő modell a magyar technikatörténet egyik szimbóluma, amely a reformkori iparosodás törekvéseit testesíti meg. KOLTAI 1974: 303–313.

24 | Az 1885-ös Országos Általános Kiállítás szervezőinek célja Magyarország gazdasági, kulturális és művészeti fejlődésének átfogó bemutatása volt. A Városligetben 1885-ben rendezett kiállítás a millenniumi ünnepségek fényében némiképp háttérbe szorult, emléke kikopott a köztudatból. Sok esetben az Ezredéves kiállítás főpróbájának is szokás említeni, pedig ennél sokkal többet jelentett: a kiállítás mérföldkő volt a városligeti terület-rendezés és építkezés terén, amelyhez fogható korábban nem volt hazánkban. MEGYERI 2017: <https://www.archivnet.hu/felebredt-a-haladas-igaz-barataiban-az-a-vagy-hogy-veg-re-egy-igazi-teljes-oroszagos-kiallitas>

25 | MINÁRY 1965: 4–5.

látogatók milliói csodálták meg ezt a gyűjteményt, amely a legnépszerűbb látványossága lett a múzeumnak.”<sup>26</sup>

Ezek a modellek – méretarányukhoz híven – méret- és anyaghűen minden alkatrészt tartalmaznak, így a műszaki modellek kategorizálása szerint tárgypótló modellként hivatkozhatunk rájuk. Igen ritkák az ilyen darabok, igazi kurióznak mondhatóak, mert az adott modellt alapul véve még az eredeti tárgydokumentáció nélkül rekonstruálható, újraépíthető. Nem egy esetben ez igen hasznos volt vasúti járművek restaurálása során, például, ha bizonyos alkatrészeiről, fényezéséről, feliratozásáról vagy részletről nem volt dokumentáció, azt az 1:5 modell alapján sikeresen, részletekbe menően lehetett rekonstruálni. Munkám során számos restaurálás alkalmával segítségül tudtuk hívni a modelleket és általuk pótolni tudtuk a háborúban megsemmisült műszaki részletrajzokat.<sup>27</sup>

A léptékek között különbségekről Soltész József tanulmányában így fogalmaz: „A múlt században általában nagy méretű M=1:2, M=1:3, M=1:4, M=1:5 léptékű vasúti járműmodelleket készítettek műszaki célból. Ennek több oka volt, általában a gépészeti részletek kikísérletezéséhez jobb volt az eredetihez közelítő méret, mert a fizikai folyamatok hasonlóan játszódtak le a modelleknél, mint a megvalósítani kívánt járműnél, továbbá az anyagmegmunkálás során ugyanazokat a szerszámokat, gépeket lehetett használni a modellkészítéshez, mint az eredetihez. A kisebb méretű M=1:10, M=1:20 léptékű modelleknél a fizikai folyamatok másként játszódnak le, és speciális célszerszámok, gépek szükségesek az anyagmegmunkáláshoz, valamint nem kevés kézügyesség a modell megvalósításához.”<sup>28</sup>

Az 1:10 méretarányú modellek esetében – a dízel- és villamos mozdonyoknál – a külső részletek pontos kidolgozása megtörténik, azonban a lépték sajátosságaiból adódóan a belső alkatrészek egyszerűsítése szükséges, csupán a mérethelyes részeket helyezik el külső szerelvényekkel, aprólékos kidolgozás nélkül. Tehát az 1:10 méretarány, habár manapság modellvasúti körökben kevésbé szokványos léptéknek mondható,<sup>29</sup> mégis alkalmas mozdony megalkotására, továbbá olyan működő modellek építésére, amelyek az eredeti működési módot hűen képezik le (például rakodógépek).<sup>30</sup>

26 | SOLTÉSZ 1998: 81.

27 | PERTIK 1970: 237–238.

28 | SOLTÉSZ 1998: 81.

29 | A kisebb léptékek, mint az 1:20 és 1:25 például városi járműmodellekhez lehetnek igen praktikusak, itt a külső forma pontos, de az apró részletek torzítva vagy elhagyva jelennek meg, továbbá a még ennél is kisebbek, pl. az 1:45, 1:50, szabványosított amatőr léptékek inkább formahű karosszériamodellekhez használatosak, mintsem részletes kidolgozásra. Az ennél is kisebb gyári méretarányokban épült modellek – pl. az 1:87, 1:120 és 1:160 léptékűek – feladata már nem kifejezetten a járművek bemutatása – habár az 1:87 méretarányú modellek alkalmasak arra, hogy a fejlődést bemutató tárgykört szimultán is át lehessen tekinteni –, hanem főként a vasúti üzem működésének prezentálása. Ezért ezek leggyakrabban mozgó modellek, amelyeket múzeumokban bemutató terepasztalokhoz használnak, többnyire kész gyári járművek és felépítmények alkalmazásával.

30 | PETRIK 1971: 177–179.



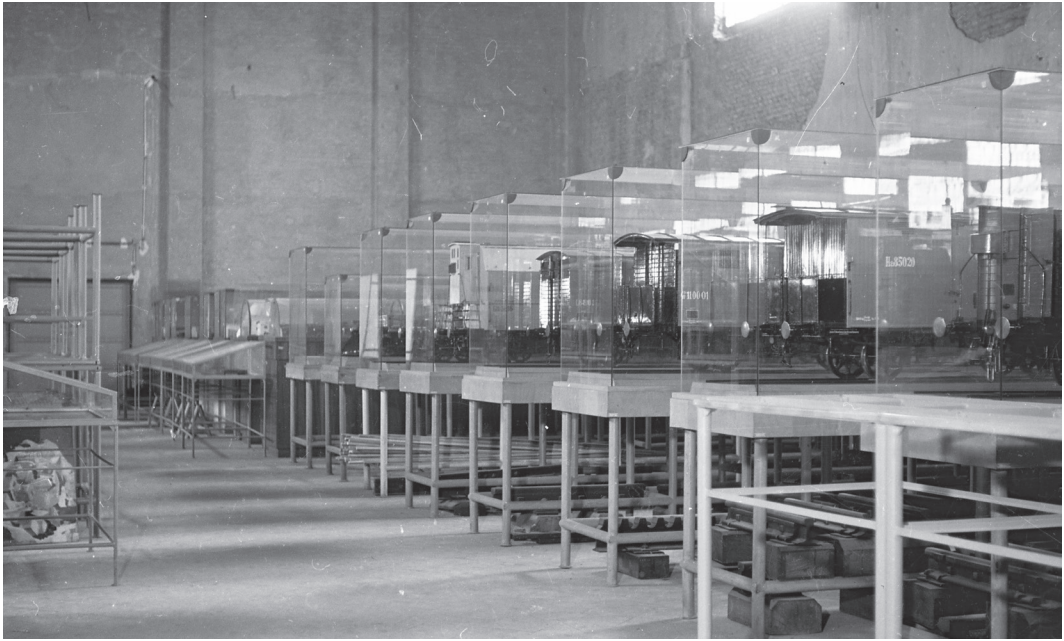
A Közlekedési Múzeum újjáépítése 1960-ban. MMKM MTFGY 1.623.4

## Kihívások a világháború után

Az 1885-ös közlekedési kiállításnak és az 1896-os millenniumi kiállítás közlekedési csarnokának nagy sikerére való tekintettel nyílt meg 1899. május 1-jén a Közlekedési Múzeum. Az intézmény világszintű hírnévre tett szert, köszönhetően a korai megnyitásának, a modellek szépségének és műszaki hitelességének. Wilhelm Exner, a bécsi Iparmúzeum igazgatója például így nyilatkozott a Közlekedési Csarnokban látott 1:5 modellekről: „Nincs az a műgyetem, nincs az az iparmúzeum, de egyáltalán nincs az az állam, amely egy, ezen kiállításával még csak távolról is összehasonlítható gyűjteménnyel bírna, amely méltán fog egy legelső rangú Közlekedési Múzeum alapjául szolgálni. Ludvigh Gyula és Banovits Kajetán igazgató három évnél rövidebb idő alatt alkották meg ezt a művet, amely egyedül is elég, hogy az ezredéves kiállítás műszaki részét egy efemer kiállítás jellege fölé emelje.”<sup>31</sup>

A budapesti bombázások miatt 1942-ben a múzeumnak be kellett zárni kapuit, a háború folyamán épülete és gyűjteménye sajnos súlyos károkat szenvedett. A háború után a megmaradt gyűjteményi anyagot sikerült megmenteni, és az épület egy részét tárolás céljából helyreállítani. 1960 és 1965 között az épület felújítása, bár lassan,

31 | FRISNYÁK 1996: 157.



1:5 méretarányú vontatott járműmodellek a KM-ban, a második világháború után. MMKM MTFGY 1.487.15

de folyamatosan zajlott, és 1966 tavaszára készült el a belső berendezéssel együtt. Így a múzeum végre saját otthonában mutathatta be két évtized munkájának eredményeit.<sup>32</sup>

A megnyitás előtti évben valósult meg a gyűjtemény felmérése, és ekkor nyílt lehetőség az új gyűjteményi szempontrendszer kialakítására. A folyamat minden gyűjteményt érintett, így a vasútit is. Ennek keretében a vasúti gyűjteményben megjelentek az 1:5 méretarányú modellek mellett az 1:10, 1:45, 1:50 1:87 és az 1:200 léptékű tárgyak is. De vajon milyen gondolkodás mentén történt ez meg?

A gőzmozdonygyártás 1959-es magyarországi beszüntetésével új vontatójármű-típusok terjedtek el. Mivel Magyarországon ezeknek a vontatási nemeknek már az '50-60-as évek előtt több típusát kifejlesztették, ezért kézenfekvő volt, hogy ezek fejlődésének bemutatása legyen a cél. Emiatt értelemszerűen több modell építésére lett szükség. Azonban az 1:5 méretarányhoz való ragaszkodás túl költséges lett volna, és nem tette volna lehetővé a modellgyűjtemény további bővítését. Ennek elkerülése érdekében az a konszenzus született, hogy gőzmozdonymodellek esetében a méretarány egységesen 1:5-ös lépték maradt, azonban a villamos- és dízelmozdonyok modelljeit egységesen 1:10 méretarányban készítették el.<sup>33</sup>

32 | CZÉRE 1966: 487–490.

33 | MINÁRY 1965: 14.

Ez a döntés több szempontból is kulcsfontosságú volt. Mivel a technikai modellek nem csupán tudományos ismeretek demonstrációi, hanem a mérnöki tudást is reprezentálni kívánják, különösen fontos az ábrázolás, a valós mérnöki döntések visszaadása, megtesztelése is. Némi kompromisszummal, de az 1:10 méretarány erre alkalmasnak tűnt.<sup>34</sup>

Mészáros Vince így írta le a döntési folyamatot, szempontrendszer írásában: „Az 1:5 méretarányú modellek igen magas (több százezer forint nagyságrendű) egyedi előállítási költségei miatt az új vasúti járműmodellek beszerzésénél át kellett térnünk az 1:10 méretarányra. Kivételt csupán a már nagyobb részben helyreállított, műszakilag páratlanul szép gőzmozdonymodellek területén tettünk, ahol természetesen a hagyományos 1:5 léptékben kell lezárunk még 2-3 darabbal az egész magyar vasúti gőzmozdonygyártást szépen szemléltető gyűjteményt. A villamos- és dízeljárművek modelljei azonban már 1:10 léptékben épülnek. Indokolja ezt az a megfontolás is, hogy az 1:10 méretarányal a járműtípusok léptékhelyesen és formailag még megfelelően bemutatathatók. A belső szerkezetek teljes műszaki hitelességéről pedig nagyobb léptékben sem lehet szó. A méretarány csökkenésével viszont a modellek előállítási költségei is lényegesen (felére, sőt negyedére) csökkenthetők. Lényeges annak a körülménynek megfontolása is, hogy a korszerű járművek óriási méretei 1:5 léptékű modellekben aránytalanul nagy teret követelnek. Példaképpen megemlítjük, hogy a 424 sor. gőzmozdony meglévő 1:5 léptékű modellje 5 méter hosszú és 1 tonna súlyú.”<sup>35</sup>

A méretarány-változás kompromisszumként abból a szempontból is védhető volt, hogy a szóban forgó járműveknél a látható részeket főleg a szekrény szerkezet határozza meg. Így voltaképpen elenyésznek az apró részletek, amelyek a kisebb méretarány miatt eltorzulnának, elvesznének. A múzeum a mozdonymodellek gyűjteményének bővítése során továbbra is elsősorban a hazai műszaki emlékek gyűjtésére és a jelentős mozdonyfejlesztési mozzanatok megörökítésére törekedett, ugyanakkor nyitott volt az egyetemes mozdonyépítési törekvések szempontjából jelentős idegen eredetű emlékek gyűjtésére is. Az új modellek beszerzésénél elsődleges cél az oktató hatás biztosítása volt. Így nemcsak a mozdonymodelleket gyűjtötték, hanem a mozdonyok üzemének és szerkezetének tüzetesebb ismertetéséhez szükséges szerkezeti részleteket is. Bár az ekkor meglévő mozdonymodellek nagyjából bemutatták a hazai mozdonyfejlesztés állomásait, a teljesség érdekében további modellek beszerzése vált szükségessé immár a leírt 1:10 léptékben.<sup>36</sup>

34 | PITT 2001: 21–22.

35 | MÉSZÁROS 1963: 568.

36 | MINÁRY 1965: 14–17.

## Kritériumok, megrendelés, építés

A Közlekedési Múzeum ügyiratainak tanúsága szerint adott előírások lefektetésével álltak neki az 1:10 modellek megrendelésének, építésének. Az általános kivitelezési kritériumok alábbiak voltak: Az alvázak és szekrények léptékarányos, műszakilag hű kivitele mellett a motorikus részek csupán formahű kivitelben készülhettek.<sup>37</sup> A kivitelezésnél a műszaki rajzok előírásai szerinti eredeti technológiai kivitelezéshez a legmesszebbmenőkig ragaszkodni kellett. Ott, ahol bizonyos körülmények miatt nem lehetett – például a kerék készítésénél –, nem volt kikötve, hogy fémöntést vagy sajtolást kell alkalmazni. Az azonban minden körülmények között fontos volt, hogy műanyagokat alkalmazni sehol sem lehetett. A kivitelezési színvonalat külön, minden esetben ellenőrzés alá kellett vonni.<sup>38</sup>

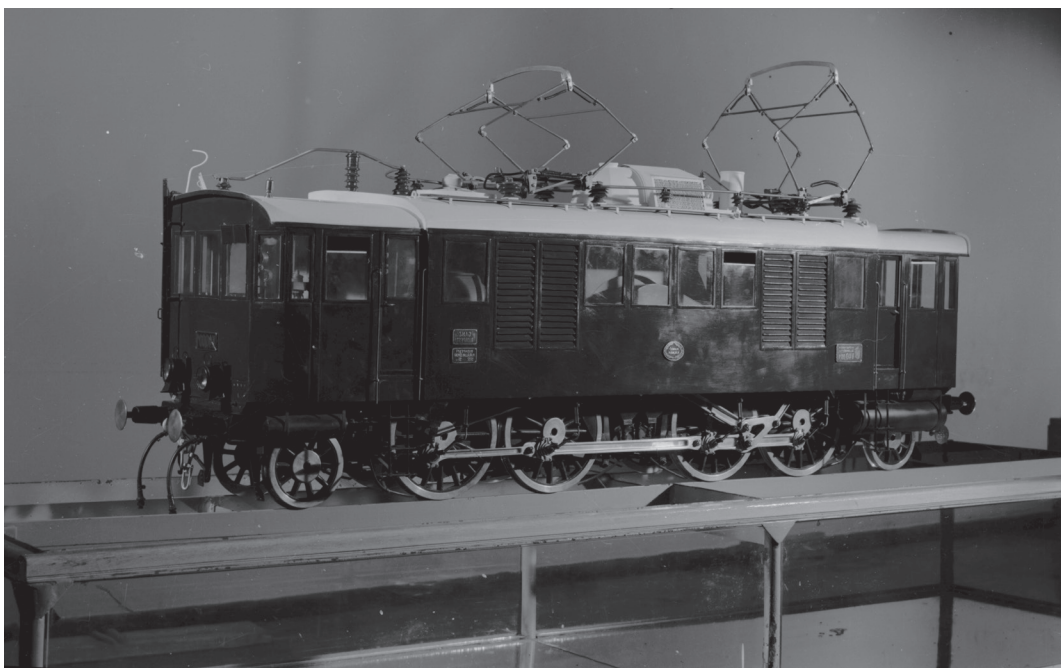
A gyűjteménybővítési célok elérése érdekében a háború után több árajánlatkérés, megrendelési kísérlet is történt 1:10 modellek beszerzése. A teljes kép kialakítása végett érdemes megvizsgálni, milyen szempontok befolyásolták a döntést, hogy mely vállalat építse meg a Közlekedési Múzeum új modelljeit. Melyik cég a legalkalmasabb a modellek megépítésére úgy, hogy az költségvetés szempontjából kedvező, kellően hiteles és igényes legyen? Kutatásom során az ügyiratokból kiderült, hogy az első konzultáció ebben a témában a Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyárral (továbbiakban Ganz-MÁVAG) történt. Először a megépítendő modellek árajánlatkérései valósultak meg, nevezetesen a V40 sorozatú mozdony és az Árpád sínautóbusz 1:10 léptékű modelljeinek megépítése tárgyában.<sup>39</sup>

A Ganz-MÁVAG mellett elindult a szakmai párbeszéd egy másik szakmailag kompetens céggel, a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalattal a modellek megépítését illetően. A források szerint mindkettő cég részletesen bemutatta a modellkivitelezés technikai és műszaki aspektusait, hangsúlyt fektetve az eredeti mozdonyok hű leképezésére. A dokumentumok alapján azt lehet megállapítani, hogy a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat ajánlata részletesebb információkkal szolgált a belső kivitelezést illetően, főként a nyílászárók és a vezetőállások tekintetében, amely a cégről mindenképpen pozitív képet mutatott. Árak és határidők kérdésében is hasonló helyzet állt elő: a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat ajánlata alacsonyabb – átlagosan 100 000-120 000 Ft – volt, továbbá meghatároztak egy rögzített határidőt, amelyre

37 | MMKM ÜGYIRATOK 361/1959

38 | MMKM ÜGYIRATOK 221/1963

39 | MMKM ÜGYIRATOK 361/1959; 221/1963



*MÁV V.40.001 sor. villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje a nyitókiállításon. MMKM MTFGY 2.5073*

elkészül a modell. A Ganz-MÁVAG ajánlata ezzel szemben jóval magasabb – átlagosan 200 000-250 000 Ft – árat tartalmazott, amely elsőre is fontos tényezőnek tűnik a végső döntés tekintetében. Az is igen jelentős érv volt a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat javára, hogy a műszaki ellenőrzés mibenlétét precízebben meghatározták, ezzel biztosítva a modellkivitelezés minőségét és hűségét az eredeti típusokhoz. Továbbá megállapítható, hogy a rendelkezésre álló dokumentumok alapján a Ganz-MÁVAG ajánlata biztosította a megrendelőt arról, hogy igény szerint tudnak változásokat eszközölni, ami arról árulkodik, hogy rugalmasan tudtak alkalmazkodni az új igényekhez. Az ügyiratokból azt is látni lehet, hogy a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat ajánlatai részletes technikai leírásokat és ellenőrzési pontokat tartalmaztak, így precízebb és biztosabb kivitelezést ígértek.<sup>40</sup>

Összességében a dokumentumok rámutattak arra, hogy különböző megközelítések lehettek a mozdonymodellek kivitelezésére: a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat részletesebb műszaki tartalommal és a sűrűbb ellenőrzés lehetőségével kecsegtetett, míg a Ganz-MÁVAG árkalkulációja több modellre is kiterjedt és nagyobb rugalmasságot mutatott. A két cég közül végső soron a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat kapta meg a megbízást, ami többéves együttműködést eredményezett a Közlekedési Múzeummal.

40 | MMKM ÜGYIRATOK 361/1959; 221/1963

Első ízben a V40 villamosmozdony modelljének kivitelezése történt meg 1959-ben. A Múzeum által megadott feltételek, mint a futómű, az alváz és a szekrény megvalósultak léptékarányosan és műszakilag is hitelesen, a motorikus rész pedig formahű kivitelt kapott. A kivitelezés meghatározásában kikötötték az alábbi megállapítást is: „A kivitel módjára a múzeum meglévő modelljeinek színvonala az irányadó”.<sup>41</sup> Ennek tudatában kezdődhetett meg a modell megépítése, a múzeum folyamatos szakmai felügyelete mellett. Ezzel párhuzamosan egy másik járműmodell építése is megvalósult. Ez volt az Árpád sínautóbusz kicsinyített mása. A modell építésére többek között azért is volt szükség, mert a jármű 1:5 méretarányú modelljét a második világháború kaotikus eseményei miatt eltűntnek nyilvánították. Érdekes, hogy a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban őrzött háborús sérült alkatrészek tanulmányozása során megtaláltuk és beazonosítottuk a modell megmaradt, deformálódott ajtaját, mely bizonyítja, hogy a modell a második világháborús bombázások során semmisült meg.



*Az Árpád sínautóbusz 1:5 modelljének háborús sérült ajtaja.  
MMKM KADGY 2025.3.1.*

Az új modell a régitől nem csak a méretarányban különbözött: A háború előtt készített 1:5 modell a gyártáskori állapotot tükrözte, azaz osztatlan ajtóval, egyes részleteiben metszetelve – betekintést engedve például a futóműbe – gyártották. Az 1:10 méretarányú modell a nem metszetelt, az üzem közbeni változatot ábrázolja, mely a külső jegyekben szintén megmutatkozik, például ez a műtárgy is osztatlan ajtós, de megtalálható az esővédő a jármű ajtajai felett.<sup>42</sup>

Vajon mennyire volt részletekbe menő egy megrendelés? Erre is választ adtak a források. A modellgyártás 1963-ban folytatódott, amikor is a Közlekedési Múzeum megrendelte még két mozdony – a V55 és az M31 sorozatból – elkészítését. Az 1963. április 27-i megrendelésben általánosan lefektetett előírásokon kívül megrendelés-specifikus kérések is szerepeltek, például esetünkben a V55 villamosmozdony és az M31 dízel-hidraulikus

41 | MMKM ÜGYIRATOK 246/1959

42 | MMKM ÜGYIRATOK 246/1959



*Az Árpád sínautóbusz gyártáskori, osztatlan ajtós változatának 1:5 modellje a M. Kir. Közlekedési Múzeumban.  
MMKM TEMGY 2020.10.1.II/004*

1:10 méretarányú modell elkészítésével kapcsolatban: „A modell kerekei, vonóhorgok, ütközők, csavarkapsok, biztonsági horgok bronzból öntve, matt krómozással kerüljenek kivitelezésre. A kerékabroncs azonban bronzból, külön ráhúzással készítenőd, amelyet krómozni nem kell. Az ajtók, ablakok, amennyiben a rajz előírásai erre utasítást adnak, nyithatóan készítenődök el. A mozdonyátor belsejében a vezetőállás berendezése és a műszerasztal felszerelése látható legyen. A burkolat ajtóinak kinyitásakor látható géprészek alakhűen és színhűen, tömbökben jelezendők. A modell színezése az eredeti MÁV azonos mozdonytípus színével egyező legyen.”<sup>43</sup> A források szerint – ahogy a korábban elkészített 1:10 modell építésénél – műszaki ellenőrző csapat felügyelte az elvégzendő építési munkákat.<sup>44</sup>

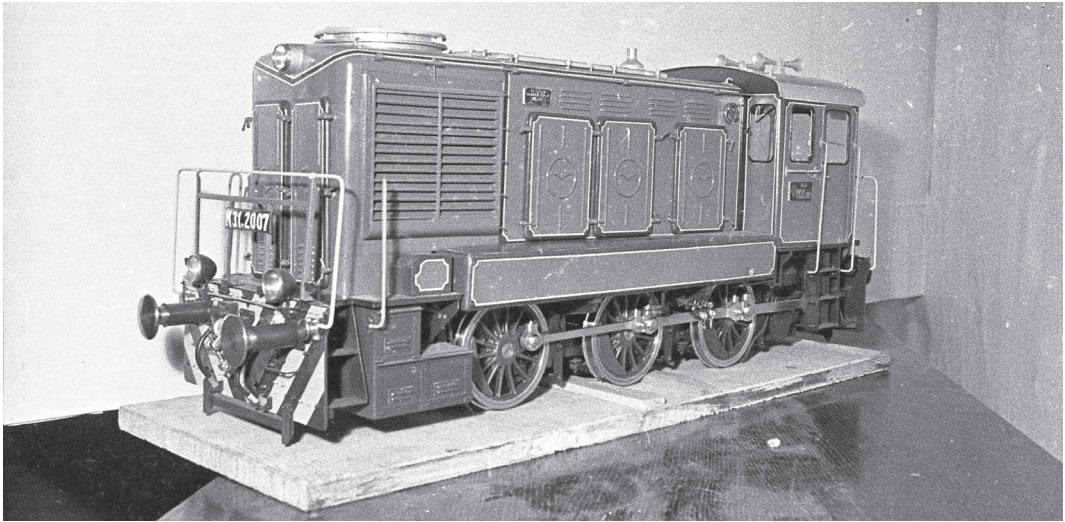
Az 1963. december 27-i határidejű kivitelezés több mint 250 000 Ft költségvonzattal járt a múzeum számára. A kivitelezés rendre lezajlott, a folyamat befejeztével a múzeumi szakemberekből álló átvételi bizottság állapította meg, hogy a kivitelező a megrendelésben lévő munkákat műszaki és muzeális szempontból megfelelően készítette el.<sup>45, 46</sup>

43 | MMKM ÜGYIRATOK 221/1963

44 | MMKM ÜGYIRATOK 221/1963

45 | MMKM ÜGYIRATOK 220/1963

46 | MMKM ÜGYIRATOK 221/1963

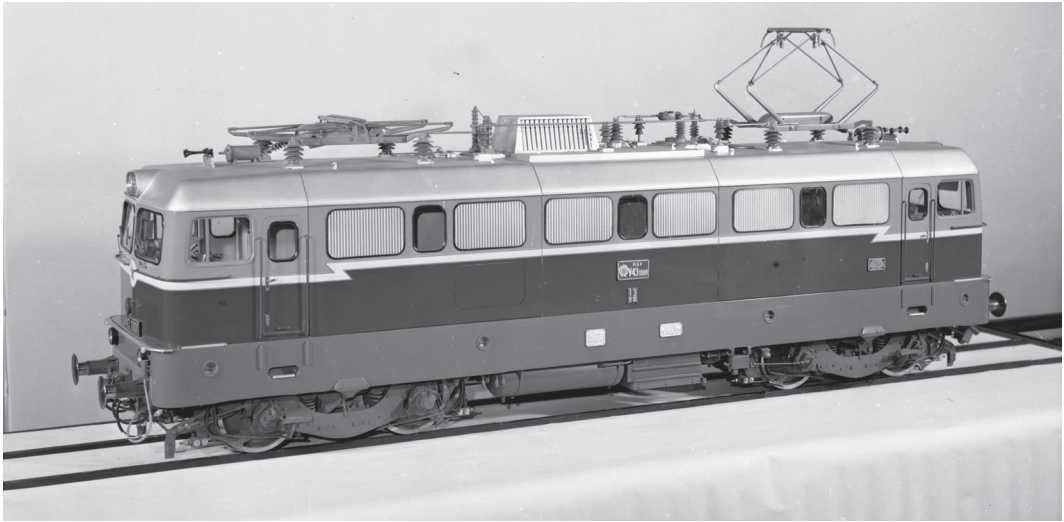


*MÁV M31.2007 dízel-hidraulikus mozdony 1:10 méretarányú modellje a KM-ban 1963-ban. MMKM MTFGY 1.1465.1*



*MÁV V55 villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje a Volt egyszer egy Északi című kiállításunkban 2021-ben. MMKM KADGY 2025.3.1.*

A specifikusság, részletesség a további megrendelések kapcsán is jól látható a forrásokban. 1967-ben a Közlekedési Múzeum kivitelezést kért a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalattól a MÁV V43.1008 pályaszámú villamosmozdony 1:10 méretarányú modelljére is. Az 1967. április 12-én megrendelt tárgy készítési kritériumai közé tartoztak



V43.1008 villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje. MMKM MTFGY 2.16750

az általános léptékhű és formahű kritériumokon túlmutatva a vezetőállás és a géptér részletességének kitételei<sup>47</sup>: „A mozdony szekrényrészeinek vezetőállásai tökéletes hűséggel mutassák méretarányosan a berendezést, a műszerasztalokat szerelvényeivel. A gépházrészben helyet foglaló berendezések csak tömbökben méretarányosan utánzanak.”<sup>48</sup> Ez eltér például a MÁV M31 sorozatú dízelmozdony 1:10 modell kritériumaitól, melynél a vezetőállás berendezését illetően „csak” a láthatóság volt a cél. A forrásokat feltárva úgy gondolom, a megrendelések kellő részletességgel lettek megalkotva, át gondolt gyűjteménybővítési stratégia szerint folytak, precízen követték az 1:10 modellek készítésének alapvető szempontrendszerét.

Viszont sokunkban ott moccanhat a kisördög, hogy vajon felmerültek-e tévedések, kivitelezési hibák bármely modell elkészítése után? A források és restaurátoraink tapasztalatai alapján több ízben is. Közvetlenül a V43 modell megrendelése után az M40 mozdony 1:10 modelljének rendelése is megtörtént 1968 nyarán.<sup>49</sup> E modell kapcsán a kivitelezési folyamat közben fedezte fel a múzeum, hogy a mozdonyszám tévesen lett megadva, így helyesbítést kellett eszközölni MÁV M40,101-re. Levél útján kérték a kivitelezőt, hogy a folyamat közben ezt vegyék tudomásul, és a gyártásba ez legyen beépítve. Egyébiránt kiderült az eredeti 1:1 mozdony átvételi dátuma – 1967. szeptember 29. – és gyári száma – 1180 –, melynek feltüntetését kérték a modell gyári számtábláján.<sup>50</sup>

47 | MMKM ÜGYIRATOK 264/1967

48 | MMKM ÜGYIRATOK 264/1967

49 | MMKM ÜGYIRATOK 393/1968

50 | MMKM ÜGYIRATOK 465/1968



*M 40.101 dízel villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje. MMKM MTFGY 2.16748*

A következő modell, amelyet a Közlekedési Múzeum megrendelésére készítettek, egy villamosmozdony-típus, a V42 sorozat modellje volt. A több mint 250 000 Ft költségű modellnél már az árajánlat során kikötötték, hogy az előző Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat által készített modellel azonos minőségi előírások az irányadóak. A kivitelező biztosította a múzeumot arról, hogy legalább olyan színvonalon készítik el a következő modellt, mint az előzőeket. A vonatkozó ügyiratban azonban szerepel az átadási dokumentum mellett egy átadással kapcsolatos levélváltás is, melyből kiderül, hogy a modell elkészült, azonban a Közlekedési Múzeum képviselői az átvétel során bizonyos kiegészítéseket kértek, például a színárnyalat módosítását a műszaki rajzokon fellelhető kivitelezés szerint. A kivitelező, a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalat ezeket a változtatásokat elfogadta és vállalta, hogy azokat 1971. június 20-ig elvégzi. A dokumentumból arra lehet következtetni, hogy a kivitelezés során bizonyos eltérések történtek az eredeti megrendeléshez képest, amelyeket a Közlekedési Múzeum észrevett és jelezett a vállalat felé. Bár a levél nem tér ki konkrét hibákra, az tény, hogy utólag módosításokra volt szükség.<sup>51</sup>

Ez különösen érdekes annak fényében, hogy a közelmúltban több 1:10 méretarányú modellt is kiállítottak – többek között az M31 és V42 mozdonymodell –, melyek restaurálása során műanyagot is felhasználtak, főként a gépterek kialakításához. Ez azért jelent némi problémát, mert a Közlekedési Múzeum egyik fontos kikötése az volt, hogy

51 | MMKM ÜGYIRATOK 436/1971



A V42.501 pályaszámú villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje restaurálás után a Kandó Kálmán és a vasútvillamosítás 90 éve Magyarországon című kiállítás szakmai megnyitóján 2022-ben. Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány/Fejes Antal

a modellek elkészítéséhez ne használjanak műanyagot. Bár a kivitelező valószínűleg a költségkímélőbb kidolgozás érdekében döntött így, ez mégis észrevehető eltérést jelent a múzeumi elvárásoktól. A tapasztalatokból arra lehet következtetni, hogy bár a modellek kidolgozottsága magas színvonalú volt, bizonyos anyaghasználati döntések nem feleltek meg teljes mértékben az eredeti elvárásoknak. Ez főként a műtárgyak időtállósága miatt kulcsfontosságú, mivel így az alkatrészek kevésbé tartósak, ennek megfelelően jóval korábban cseréire szorulhatnak.

Hogy a tudáshiányból fakadó kihívások mennyire tudják ezeket a folyamatokat befolyásolni, Joseph Pitt *What Engineers Know* című művéből is kiderül. A műszaki modellek kiállítása és megőrzése során gyakori probléma lehet, hogy nem minden konstrukciós döntés jól dokumentált a muzeológus és restaurátor szakemberek számára. „Számos esetben a rendelkezésre álló tudás nem elegendő, és külön kutatás válik szükségessé”, mint jelen esetünkben a múzeumi modelleknél.<sup>52</sup>

A kivitelezési problémák azonban nem szabtak gátat a további modellek építésének. A kutatott forrásokból kiderült, hogy a MÁV V42.501 pályaszámú villamosmozdony modelljének megrendelésénél több hangsúly került a műszaki rajzokra és azok bizto-

52 | PITT 2001: 23.



*1:10 modellek a Közlekedési Múzeumban. MMKM MTFGY 2.29287*

sítására: „A kivitelezést illetően kérjük, hogy az átadott rajzok előírásai és technológiai követelményei legyenek mérvadóak, általában a korábban készült MÁV V<sub>43</sub> és M<sub>40</sub> sorozatú mozdonyok modelljeinek színvonalát kell megtartani.”<sup>53</sup> A szükséges rajzokat a Ganz-MÁVAG Mozdonygyáregység biztosította fénymásolatok formájában, melyek minőségével probléma is akadt, de ezt rövid úton pótlással sikerült megoldani.<sup>54</sup>

Az évek során még több modell megvétele, megépítése is sorra került, többek között az M<sub>62</sub> sorozatú dízelmozdony, a Buda nevű aláverőgép és a Csaba nevű ágyazatrotáló gép modellje is. Ezek kivitelezése már nem minden esetben a Képzőművészeti Kivitelező- és Iparvállalatnál történt. Ez igaz volt az 1:10 modellépítések sorát záró V<sub>63</sub> sorozatú villamosmozdony és a BDVmot sorozatú négyrészes villamos motorvonat 1:10 modelljére is. A vonatkozó ügyiratban így fogalmaztak: „Az 1989. évi keretünkből lehetőség nyílik újabb vasúti járművekről modelleket készíteni. A választás a MÁV V<sub>63</sub> sorozatú villamosmozdony és BDVmot sorozatú 4 rész villamos motorvonatra esett”. A modelleket Mihalovits György művész készítette, a rajzokat a Ganz Vasúti Járműgyár Rt. és a Ganz Villamossági Művek biztosította. Az ügyirat egyértelműsíti, hogy a megbízás kiadásához olyan mélységű dokumentáció szükséges, amely lehetővé tudja tenni az 1:10 méretarányú modellek színvonalas kivitelezését. A V<sub>63</sub> modellt még a tárgyévben sikerült megépíteni, a BDVmot modellt 1992-ben adták át.<sup>55</sup>

A Közlekedési Múzeum vasúti modellgyűjteményének története a kiállítás újraindításával kezdődően egészen az 1990-es évekig tartó modellbővítési gyakorlata egy fejezetének lezárásához ért az 1:10 modellek megrendelésének befejeztével. Ebben az időszakban tudatos, hosszabb távra szóló koncepció mentén történt a modellek készítése és gyűjtése, amelyben a méretarány, a technikai reprezentáció és a kiállítási szempontok egyaránt szerepet kaptak. De hogyan tovább?

Az utóbbi évtizedekben e stratégiai megközelítés sajnálatos módon háttérbe szorult, a gyűjtemények fókuszsa más típusú tárgyak felé tolódott. Azonban ez nem jelenti azt, hogy a modellek mint múzeumi interpretációs elemek elvesztették volna létjogosultságukat, sőt, az utóbbi időben új ötletek formálódnak egy korszerűbb, a mai gyűjteményezési és bemutatási elvekkel összehangolt modellkoncepció irányába. A jármű-megjelenítés következő kihívásokkal teli szakasza minden bizonnyal a motorvonatok ábrázolása lesz. Ezek az esztétikájukban és technológiájukban is karakteres járművek – mint például a modern Stadler FLIRT, Stadler KISS, Siemens Desiro és Talent típusok – már olyan járműhosszal

53 | MMKM ÜGYIRATOK 237/1970

54 | MMKM ÜGYIRATOK 427/1970

55 | MMKM ÜGYIRATOK 345/89

rendelkeznek, amely a klasszikus 1:5 vagy 1:10 méretarányban nehezen illeszthető be egy kiállítótérbe. Egy korszerű, háromrészes FLIRT motorvonat teljes hossza például 75 méter körüli, amely 1:10 arányban is 7,5 méter, míg 1:5-ben már 15 métert igényelne. Egy ilyen modell elhelyezése tehát fizikai és installációs szempontból is komoly kihívást jelentene.

E jövőbeli modellek esetében érdemes lehet szintén egy kompromisszumos méretarány alkalmazása, például az 1:20 vagy 1:25-ös lépték, amely még lehetőséget ad a járművek karakteres arányainak, szerkezetének megjelenítésére, ugyanakkor rugalmasabbá teheti a kiállítótér használatát is. Egy 1:25 arányú 75 méteres motorvonat például csupán 3 méter hosszú lenne, mely méretéből adódóan könnyebben installálható, akár tematikus egységekbe rendezve is. A modellkészítés során ráadásul a kisebb méretarány nem feltétlenül jelent komolyabb kompromisszumot, ha megfelelő részletgazdagságot biztosítanak a felületi elemek, futóművek vagy belső elrendezés vonatkozásában.

## Konklúzió

Tanulmányomban ismertettem a műszaki modellek méretarányait, továbbá azt, hogy mennyire tükrözi az 1:10 méretarány a valódi járművek külső jegyeit. Ezenkívül végigkísérhettük a megrendelések előzményeit és azt, hogy melyik kivitelező volt a legalkalmasabb a modellek megépítésére. Elemeztem, mennyire volt professzionális a megrendelés, különös tekintettel a felhasznált anyagokra és a kidolgozás minőségére. A forrásokat feltárva úgy gondolom, a megrendeléseket kellő részletességgel alkották meg, átgondolt gyűjteménybővítési stratégiát alkalmaztak. Feltártam néhány tévedést, kivitelezési hibát, hogy pontos képet kapjunk ezek megoldási hátteréről. Tapasztalatom szerint a modellek kidolgozottsága magas színvonalú, azonban bizonyos anyaghasználati döntések nem voltak teljes mértékben megfelelőek az eredeti elvárásoknak. Tanulva a kisebb hibákból nagyobb hangsúly került a műszaki rajzokra, így biztosították a modellek műszaki színvonalának maradéktalan elérését.

Miért volt fontos a gyűjteménybővítés és miért kulcskérdés ez a jövőben is? Ezek a tárgyak nem csupán a technikai reprezentáció eszközei, hanem kulturális és identitásformáló tárgyak is, ahogy a nemzetközi példák is mutatják: „the museum serves an identity-forming function by providing objects, interpretations, and orientation”.<sup>56</sup> Ez kiemelkedően fontos az olyan intézményekben, mint például a Magyar Műszaki Közlekedési Múzeum, ahol a műszaki tárgyak a magyar közlekedéstörténet ipari és innovációs emlékei is egyben.

56 | BEIER-DE HAAN 2006: 189.

## Hivatkozott források és irodalomjegyzék

### Felhasznált források

- 1:10 modellek a Közlekedési Múzeumban. MMKM MTFGY 2.29287
- 1:5 méretarányú vontatott járműmodellek a KM-ban, a második világháború után.  
MMKM MTFGY 1.487.15
- A Derű mozdonymodell a Közlekedési Múzeum újjáépítésekor. MMKM FNGY 487E
- A Közlekedési Múzeum újjáépítése. 1960-ban MMKM MTFGY 1.623.4
- A V42.501 pályaszámú villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje restaurálás után a Kandó Kálmán és a vasútvillamosítás 90 éve Magyarországon című kiállítás szakmai megnyitóján 2022-ben. Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány/Fejes Antal
- Az Árpád sínautóbusz gyártáskori osztatlan ajtós változatának 1:5 modellje a M. Kir. Közlekedési Múzeumban. MMKM TEMGY 2020.10.1.II/004
- Az Árpád sínautóbusz 1:5 modelljének háborús sérült ajtaja. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Közlekedéstörténeti Adattári Gyűjtemény, 2025.3.1.
- M 40.101 dízel villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje. MMKM MTFGY 2.16748
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 220/1963
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 221/1963
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 221/1963
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 237/1970
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 246/1959
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 264/1967
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 345/89
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 361/1959
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 393/1968
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 427/1970
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 436/1971
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ügyiratok 465/1968
- MÁV M31.2007 dízel-hidraulikus mozdony 1:10 méretarányú modellje a KM-ben 1963-ban. MMKM MTFGY 1.1465.1
- MÁV V.40.001 sor. villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje a nyitókiállításon.  
MMKM MTFGY 2.5073
- MÁV V55 villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje a Volt egyszer egy Északi című kiállításunkban 2021-ben. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Közlekedéstörténeti Adattári Gyűjtemény, 2025.3.1.

Második világháborús károk a Közlekedési Múzeumban. MMKM MTFGY 2.123  
V43.1008 villamosmozdony 1:10 méretarányú modellje. MMKM MTFGY 2.16750

## Felhasznált irodalom

- BEIER-DE HAAN, ROSMARIE 2006: Re-staging Histories and Identities. MACDONALD, SHARON (szerk.): A Companion to Museum Studies. Blackwell Publishing, Oxford.
- BODÓ SÁNDOR 2000: Kultúrjavak temetője vagy Noé bárkája?: a muzeológia gondjai az ezredfordulón. Magyar Múzeumok, 2000/2.
- CZÉRA BÉLA 1966: Az új Közlekedési Múzeum. Közlekedéstudományi Szemle, 16. (1.)
- CZÉRA BÉLA 1971: Eredeti tárgyak a közlekedési múzeumokban — Nemzetközi tanácskozások Liverpoolban és Prágában. Közlekedéstudományi Szemle. 21. (2.)
- ÉSZAK-MAGYARORSZÁG 2000: Modelllezők tanítása 56. (100.)
- FRISNYÁK ZSUZSA 1996: A vasúti gyűjtemény. Közlekedési Múzeum Évkönyve 10.
- HENNING, MICHELLE 2006: New Media. MACDONALD, SHARON (szerk.): A Companion to Museum Studies. Blackwell Publishing, Oxford.
- KOLTAI MARIANN 1981: Az 1:5 léptékű vasúti kocsimodell-gyűjtemény. A Közlekedési Múzeum Évkönyve 5.
- KOLTAI MARIANNA 1974: A Derű mozdonymodell története. A Közlekedési Múzeum Évkönyve 2.
- MACDONALD, SHARON 2006: Expanding Museum Studies: An Introduction. MACDONALD, SHARON (szerk.): A Companion to Museum Studies. Blackwell Publishing, Oxford.
- MEGYERI HELGA 2017: „Felébredt a haladás igaz barátaiban az a vágy, hogy végre egy igazi, teljes, országos kiállítás rendeztessék” – Az 1885-ös Budapesti Országos Általános Kiállítás. Archívnet 17. (4) <https://www.archivnet.hu/felebredt-a-haladas-igaz-barataiban-az-a-vagy-hogy-vegre-egy-igazi-teljes-orzasgos-kiallitas> olvasva: 2025.09.18. 16:50
- MÉSZÁROS VINCE 1963: A Közlekedési Múzeum újjászervezésének elvi kérdései. Közlekedéstudományi Szemle, 13 (12).
- MINÁRY JÓZSEF 1965: A Magyar Közlekedési Múzeum mozdonymodell-gyűjteménye. A Közlekedési Múzeum Közleményei 2., Budapest.
- PÁL ISTVÁN 1975: A vaspálya túlsó oldalán. A MÁV Miskolci Járműjavító Üzem története 1859–1975.

- PETRIK OTTÓ 1963: Vasútmodellezés: A modellvasutak kialakulása. Vasút, 13 (6).
- PETRIK OTTÓ 1970: Modellek a műszaki múzeumokban. Technikatörténeti Szemle, 5.
- PETRIK OTTÓ 1971: Modellek léptékmegváltozásának problémái. A Közlekedési Múzeum Évkönyve I. (1896–1971), II. rész: Módszertani és közlekedéstörténeti tanulmányok.
- PITT, JOSEPH C. 2001: What Engineers Know. Techné: Research in Philosophy and Technology, 5 (3).
- SOLTÉSZ JÓZSEF 1998: A Közlekedési Múzeum M=1:5 méretarányú vasúti járműmodell-gyűjteménye. A Közlekedési Múzeum Évkönyve 1996–1998.
- SZEGŐ FERENC 1964: Modelltechnika a vasúti közlekedésben. Ganz–MÁVAG Közlemények, 35.
- VARGA SÁNDOR DR. 1949: Világviszonylatban is megállja már a helyét a magyar modellépítés, amely fontos segítőtársa a tervezésnek és legjobb eszköze a külföldi piacszerzésnek. Magyar Ipar 3. (5.)
- VASÚTMODELLEZÉS 1961: Mozdonymodellek készítése. Vasútmodellezés 3. (4.)
- VASZKÓ ÁKOS 1968: A Közlekedési Múzeum az ismeretterjesztés szolgálatában. Műszaki Közlöny, 1968/1.



## Nyári Katalin: Két emberöltőnyi idő egy múzeum életében

Vegyiparunk jelentős szerkezetváltáson esett át. Az elavult, rossz hatásfokú üzemeket rekonstruálták, leállították, a régi eljárásokat, berendezéseket megszüntették. A folyamat az 1950-es évek elején felerősödött, és veszélyeztette, hogy az új vegyipari üzemek, kombinátok térnyerésével a vegyipar műszaki és tárgyi emlékei a feledésbe merülnek. A változás hatására, az emlékek mentése érdekében született meg a Vegyészeti Múzeum létesítésének gondolata. Elkezdődött a múzeum szervezése, a múzeumi koncepció kidolgozása, a befogadó épület kiválasztása, a működési feltételek kidolgozása. A dolgozat bemutatja a 60 évnyi működés körülményeit a külső és az épületben zajló változások tükrében. Kitér a működésben kiemelkedő szerepet játszó személyek bemutatására, a jelentős szakmai eredményekre, az egyéni útkeresésekre és az MMKM tagintézményeként eltelt időszak bemutatására.

## Katalin Nyári: Two Human Lifetimes in the History of a Museum

*The Hungarian chemical industry underwent a major structural transformation. Obsolete and inefficient plants were reconstructed or decommissioned, and outdated technologies and equipment were eliminated. This process accelerated in the early 1950s, creating the risk that, with the emergence of new chemical plants and industrial complexes, the technical and material heritage of the chemical industry would be lost. As a response to these developments and in order to safeguard the historical legacy of the profession, the concept of establishing the Museum of Chemistry was formulated. The organizational work commenced, including the development of the museological concept, the selection of a suitable building, and the definition of operational conditions. The study presents the circumstances of the museum's sixty years of operation in the context of external and internal transformations. It also provides an overview of the individuals who played a decisive role in its development, its major professional achievements, distinctive curatorial approaches, and the period during which it operated as a member institution of the Hungarian Museum of Science, Technology and Transport (MMKM).*

Magyarország, Várpalota, Szabadság tér, szemben a Thury-vár.  
Fortepan / Építésügyi Dokumentációs és Információs Központ



Nyári Katalin

# Két emberöltőnyi idő egy múzeum életében

A 2024-es esztendő fontos évforduló a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) életében. Elődintézménye – a Magyar Királyi Közlekedési Múzeum – alapításának 125 éves évfordulóját ünnepli. Ugyancsak jeles dátum köthető az MMKM várpalotai tagintézményének, a Vegyészeti Múzeumnak a történetéhez is. 1963. december 5-én adta ki az akkori Művelődésügyi Minisztérium a Nehézipari Minisztérium jóváhagyásával a Magyar Vegyészeti Múzeum ideiglenes működési engedélyét.<sup>1</sup> Ez a 60 éves évforduló megkívánja, hogy összegezzük a múzeum történetét, kiemeljük a működése szempontjából fontos eseményeket, személyeket.

Elsőként a múzeumnak otthont adó városról, Várpalotáról és annak műemlék épületéről essék szó. Más műszaki múzeumokhoz hasonlóan a Vegyészeti Múzeum sem olyan épületben kapott helyet, amely kifejezetten múzeumi céllal épült. A Vegyészeti Múzeum esetében még annál is különlegesebb helyzet állt elő, mert székhelyül egy középkori várépületet, a Thury-várat jelölték meg. A kiválasztásnál fontos szempont volt, hogy Várpalota az alapítás időpontjában, azaz az 1960-as években a vidéki vegyipar egyik vidéki központjában helyezkedett el.

## Várpalota ipari környezetének kialakulása, a meghatározó üzemek létrejötte

A 8-as számú főúton Székesfehérvárról Veszprém felé autózva monumentális építmények, köztük az egykori hőerőmű három hűtőtornya ragadja meg az utazó figyelmét. Az Inotai Hőerőmű működése – a várpalotai szénre alapozva – 1951. november 7-én indult meg. Szintén ebben az évben nyilvánították várossá Várpalotát, amely három község: Várpalota, Inota és Pétfürdő egyesítésével jött létre.<sup>2</sup> Az erőmű megépítése az 1950-es évek fokozott iparosítási törekvéseinek köszönhető. A térség iparosodásának előmozdulásában fontos szerepe volt a Várpalota területén fellelt szénnek.

1 | PRÓDER 2023: 23.

2 | <https://www.varossanyilvanitas.hu/kronologia.html>

## A szénbányászat kezdetei, az iparfejlődés néhány fontos állomása Várpalotán

A dunántúli település, az egykori, 5000 főt számláló nagyközség helyi ipara leszálló ágban volt az 1880-as évek végén, amikor egy új megélhetési formát kínáló lehetőség kínálkozott. 1876-ban a Zichy család kastélykertjében kútásás közben szenet találtak. 1880 körül gróf Sztáray Antal, az uradalom akkori tulajdonosa megkezdte a szénkutatásokat. Először zárt kutatmányi jogot kért a bányakapitányságtól, ezzel elindította a bányatelekre irányuló adományozási eljárást. A bányászat Karintiából és Ajkacsingerből hozott bányászokkal kezdődött meg a településen. 1904-ben a várpalotai vasútállomás melletti területen felépült egy korszerű mészégető, téglagyár, brikettgyár és erőtelep. 1907-ben megalakult a Várpalotai Ipartelepek Rt., 1920-ban az Unió Bányászati és Ipari Rt. 1923-ban a Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. megvette az Unió részvényeinek 40%-át. A szénbányászat kezdetével ugyan új fejezet nyílt a város történetében, de a fejlődés beindulása és a szén első megtalálása között fél évszázad telt el. A következő fontos állomás 1931, ekkor lépett üzembe az ország első ahidráló művének – melynek feladata a nyers szén víztelenítése volt – négy autoklávja, amelyek későbbiekben tovább bővültek.<sup>3</sup>

1932-ben megalakult Pétfürdőn a magyar nehézipar egyik úttörő vállalkozása, a Péti Nitrogénművek. A vállalat a várpalotai lignitbányára, a Pétfürdő környéki dolomitmezőkre és a Pét-patak forrásvizére alapozva jött létre. A nitrogénműveknél az ammóniagyártáshoz szükséges hidrogént az ún. Szigeth–Didier-eljárással, erre a célra kialakított kemencében állították elő a várpalotai ahidrált aprószénből.<sup>4</sup>

A város iparosodása szempontjából fontos következő létesítmény az Inotai Alumíniumkohó építése volt. A II. világháború után nagy erővel végezték el a magyar alumíniumipari vállalatok (timföldgyárak, alumíniumkohók) újjáépítését. Az Országgyűlés 1948. évi XIII. sz. törvénye alapján a meglévő vállalatokat államosították, illetve határoztak az alumíniumipar további fejlesztéséről. Ezekbe a tervekbe illeszkedett az Inotai Alumíniumkohó 1949. évi létesítésére vonatkozó döntés, amit a szintén inotai November 7. Hőerőmű energiabázisára telepítettek. Ennek a három iparvállalatnak létrejötté eredményezte Várpalota előrejutási lehetőségeinek bővülését, a város fejlődésének megindulását.<sup>5</sup>

3 | MVM 24. 27–28.

4 | KATONA 2011: A magyarországi nitrogénműtrágya-gyártás bölcsője, a péti Nitrogénművek 80 éve, 6.

5 | 50 éves az inotai alumíniumkohószat 1952–2002. 13.

## További szempontok a Vegyészeti Múzeum Várpalotára történő telepítése tekintetében

A földrajzi elhelyezkedés a közvetlen helyi adottságokon kívül további lehetőségeket is kínált a múzeum számára. A város 25 km-re fekszik a megyeszékhelytől, Veszprémtől, melynek egyik nevezetessége a Pannon Egyetem. Jogelődje, a Veszprémi Vegyipari Egyetem 1949-ben kezdte meg működését, akkor még mint a Budapesti Műszaki Egyetem Nehézvegyipari Kara. Az egyetem 1951 őszétől vált önálló intézménnyé. Megszervezésében jelentős szerepet vállalt Polinszky Károly, aki a későbbiekben az egyetem dékánja, majd rektora is volt. Szintén ezekben az években jöttek létre a város kutatóintézetei, a Nehézvegyipari Kutatóintézet (NEVIKI, 1949), a Magyar Ásványolaj és Földgáz Kísérleti Intézet (MÁFKI, 1948), majd az MTA Műszaki Kémiai Kutatóintézete (MKKI, 1960). Így Veszprém város egyeteme és kutatóhelyei biztosították a múzeum számára a tudományos és szakmai háttérét. Várpalota ebben az időben a hazai vegyipar egyik legnagyobb vidéki centruma lett, hiszen a már említett kutatóközpontokon kívül olyan vegyipari vállalatok voltak elérhető közelségben, mint balatonfűzfői Nitrokémia, a papírgyár, a Peremartoni Vegyipari Vállalat, a pétfürdői Nitroil Rt., az inotai Ferro-kémia. Ezek mind együttesen jelentették az újonnan alakuló múzeum számára a biztos szellemi és ipari háttértámogatást.

## Az elhelyezés egyéb körülményei

A második világháborút követően a hazai vegyipar fejlesztése az ipari átlagot meghaladó mértékben történt. Ennek velejárója volt, hogy régi, rossz hatásfokú üzemeket leállítottak és új gyártási eljárásokat, technológiákat vezettek be. Ez a folyamat nagyfokú selejtezéssel is együtt járt, aminek az volt a veszélye, hogy az új, korszerű üzemek, vegyi kombinátok építésével egy időben a korábbi vegyipar hazai műszaki és tárgyi emlékei megsemmisülnek. Szekér Gyula nehézipari miniszter már az ötvenes években felhívta a figyelmet azoknak a tudományos és technikai eredményeknek, gyártóeszközöknek, különleges berendezéseknek a felkutatására és megőrzésére, amelyek a hazai vegyipar hőskorában születtek. A múzeum ideiglenes működési engedélyének kiadása előtt, 1958-ban – Szekér Gyula utasítására – megkezdték a hazai vegyipari vállalatok saját történeteik összeállítását, ezzel is törekedtek műszaki emlékeik megőrzésére.

A Magyar Kémikusok Egyesülete létrehozta a Kémia-történelmi Bizottságot. A bizottság a magyar tudomány- és technikatörténelmi közlemények, levéltári kuta-

tások és a vegyipari vállalatok múltjára vonatkozó, rendelkezésre álló adatok alapján elkészítette a 18. századtól 1945-ig terjedő időszak hazai vegyiparának történeti összefoglalását.

Ezzel egy időben a Művelődésügyi Minisztérium Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoportja is folytatta a leletmentő munkát, törvényes védelem alá helyezte a felkutatott vegyipari eszközöket és intézkedett azok begyűjtéséről, megőrzéséről. E kétirányú előkészítő munka után a múzeumlétesítéssel kapcsolatos előkészítések 1961-ben kezdődtek meg, megalakult a Vegyészeti Múzeumi Bizottság, amely az elméleti kérdések tisztázása után átadta helyét a Magyar Vegyészeti Múzeum Szervező Irodájának. Ez az iroda a Nehézipari Minisztériumban létesült, melynek szervezőmunkája eredményeként a Magyar Vegyészeti Múzeum 1963-ban megkapta a Művelődésügyi Minisztériumtól az előzetes működési engedélyt, amely a múzeum feladatául a kémia-tudomány, valamint a magyar vegyipar műszaki emlékeinek gyűjtését, feldolgozását és történeti bemutatását tűzte ki.

Az eredeti elképzelés szerint a múzeumot olyan épületben szerették volna elhelyezni, amely önmagában is kötődik a vegyiparhoz, a magyar kémia-történethez, pl. egy régi gyárépületben, tudományos intézményben. Alkalmas épületet azonban nem találtak, így merült fel a felújítás alatt lévő várpalotai romos várépület. A döntésben szerepet játszott, hogy a térség bővelkedett vegyipari létesítményekben, kutató- és tudományos intézetekben, vegyipari egyetemmel rendelkezett a megyeszékhely. További fontos tényező volt, hogy közlekedési szempontból is kedvező a város fekvése, a 8-as számú főút és a Budapest–Szombathely-vasútvonal mentén helyezkedik el, és a Balaton közelsége is szerepet játszott.

A múzeum számára kijelölt vár Várpalota központjában áll. Jelentős műemlék épület, melynek legrégebbi részei a 15. században épültek. Története során a legkiemelkedőbb történelmi esemény Thury György kapitányságának idejére esik. 1566-ban egy komoly túlerőben lévő török sereg ellen a vitéz kapitány és katonái megvédték a várat. Az évszázadok során több átépítést is megélt a várépület, építészetileg nem egységes, így gótikus, barokk és klasszicista elemek is megtalálhatók benne. A vár a II. világháború során erősen megrongálódott. Felújításának gondolata már az 1950-es években felvetődött, de akkor a város számára fontosabb egyéb helyreállítási feladatok miatt erre még nem került sor. 1957-re álltak úgy a városban zajló építkezések, helyreállítási munkák, az új főtérré kialakítása, hogy a továbbiakban halaszthatatlanná vált a vár építésének, felújításának a megkezdése. 1958-ban elkészültek a helyreállítási munkák programtervei, elindult az állagmegóvási, műemléki rekonstrukció. A Vegyészeti Múzeum várba törté-

nő elhelyezéséről 1963-ban döntöttek, ami meghatározta a várépület hasznosításának a kérdését is, ezáltal egy költségráfordítással tudott újjáépülni az értékes műemlék, és kapott otthont a múzeum. Az elvégzett munkák során felszámolták a romos részeket, részben bontásokat végeztek és új épületrészeket is építettek. Elkészült az épület tetőzete, az új földem. A várépület helyiségeinek csak azokat a részeit hozták használható állapotba, amelyek a tervezett múzeumi működés szempontjából indokoltak voltak, így az állandó kiállítások elhelyezésére szolgáló tereket, a könyvtárat, a raktárt és az irodákat, kiszolgálóhelyiségeket. A helyreállítási költségeket a Városi Tanács és az Országos Műemléki Felügyelőség vállalták, míg a múzeumra eső költségeket a NIM és a vegyipari vállalatok támogatásai tették lehetővé.<sup>6</sup>

## A múzeum kezdeti időszakáról röviden

A múzeum első vándorkiállítását 1968 őszén Budapesten, a Technika Házában mutatták be *A vegyipar kialakulása hazánkban* címmel. A kiállítást később több vidéki városba is eljuttatták, majd kiegészített formában már Várpalotán, a Thury-várban 1969. augusztus 15-én nyílt meg. Ezzel a kamarakiállítással, az addig begyűjtött tárgyi és dokumentációs anyagokkal, a könyvtári gyűjteménnyel, a vár addigra felújított helyiségeinek birtokbavételével a múzeum Várpalotára települt. 1970. július 27-én nyitotta meg Szekér Gyula miniszter *A szocialista vegyipar 25 éve* című tárlatot, a múzeum első állandó kiállítását. Ezzel egy időben adta meg a Művelődésügyi Minisztérium a Magyar Vegyészeti Múzeum (MVM) állandó működési engedélyét. Ezt követően nyíltak meg a további állandó kiállítások: 1971-ben *A magyar vegyipar kialakulása a 19. századig*, 1973-ban *A reformkor vegyészete*.<sup>7</sup> A további állandó kiállítások a megnyitásuk szerinti sorrendben: 1978-ban *A magyar vegyipar fejlődése a Tanácsköztársaságtól 1945-ig*, 1985-ben az *Alkimista műhely*, 1987-ben *Az 1950-es évek laboratóriuma*, 1988-ban *A vegyipari számítástechnika története*, 1995-ben *A vegyipar makettek*, 1996-ban *A kémiaoktatás története hazánkban (1750–1950)*. Az állandó kiállításokon kívül számos alkalommal rendezett a múzeum emlékkiállításokat, főként a vegyiparban, a kémiatudomány területén kiemelkedő alkotók tiszteletére, jeles gyártörténeti évfordulók alkalmából. Ezek az események rendszerint ünnepi megemlékezésekkel, alkalmanként tudományos emlékülésekkel együtt zajlottak.

A múzeumi tárgyi anyag gyarapodásával párhuzamosan egyre több híres vegyész bemutató portré került a gyűjteménybe. Ennek köszönhetően született meg a gondolat

6 | Technikatörténeti Szemle VII. 1973–1974., 207–213.

7 | Technikatörténeti Szemle VII. 1973–1974., 213–214.

a múzeum első igazgatójának vezetése alatt, hogy ezekből a festményekből egy kiállítási anyag álljon össze. Eleinte ezeket a festményeket vándorkiállításokon mutatták be, majd, amikor a várépület lépcsőháza már olyan felújítási szakaszban volt, akkor a földszinttől haladva felfelé két emeleten át az úgynevezett *Híres vegyészek arcképcsarnoka* állandó kiállítás jött létre. Az itt kiállított portrék nemcsak múzeumi gyarapodás útján kerültek a gyűjteménybe, hanem idővel már megrendelésre is. A portrék elhelyezése a kiállításban az adott személlyel kapcsolatos évforduló alkalmából történt. A képek jelentős részét Dobos Lajos festőművész készítette el. Található továbbá Glatz Oskártól, Gyémánt Lászlótól és Szkok Ivántól is portré a sorozatban, amely napjainkra már közel 70 darabot számlál.<sup>8</sup>

## A Vegyészeti Múzeum működési formái, működési forrásai

Az elmúlt 60 év alatt a múzeum több szervezeti formában látta el feladatait. Az alapítástól 1989-ig a Nehézvegyipari Kutatóintézet (NEVIKI) múzeumi osztályaként működött. Tudományos munkáját olyan szakemberekből álló testület látta el, akik muzeológusok, tudomány- és technikatörténészek, mérnökök voltak. A vezető testületet a Magyar Vegyészeti Múzeum Tudományos Tanácsa néven ismerhetjük. Tagjai voltak: Balázs Lóránt (Országos Pedagógiai Intézet), Csővári János (Városi Tanács, Várpalota), Horváthné Szabó Ildikó (Ipari és Kereskedelmi Minisztérium), Kátai Imre (Városi Tanács, Várpalota), Kiss László (Országos Műszaki Múzeum), Kiszely Gyula (Országos Műszaki Múzeum), Kovács István (MVM), Kralovánszky Alán (Veszprémi Megyei Múzeum), Mészáros Vince (Országos Műszaki Múzeum), Ötvös Dániel (MVM), P. Nagy Sándor (MVM), Szabadváry Ferenc (Országos Műszaki Múzeum), Szabó Gáborné (Városi Tanács, Várpalota), Szabó András (NEVIKI), Szekeres Gábor (NIM, Ipari és Kereskedelmi Minisztérium), Szőkefalvy-Nagy Zoltán (Tanárképző Főiskola, Eger), Tóth Sándor (Veszprém Megyei Múzeum), Törőcsik Zoltán (Veszprém. Megyei Múzeum).

A Tanács 1973-ban alakult, az elnöke Szekeres Gábor, a titkára Ötvös Dániel volt. Ötvös Dániel a titkári teendőiről 1985-ben lemondott, utódja az a P. Nagy Sándor lett, aki 1973 és 1984 között a múzeumot vezette. A múzeum működési és fenntartási költségeinek kb. 40%-át az iparvállalatok, intézetek, a Megyei Tanács, valamint egyéb támogatók fedezték. A hiányzó 60% az Ipari Minisztériumtól érkezett be 1988-ig. Ezt követően a minisztérium a támogatását nem tudta folyósítani, továbbá a NEVIKI

8 | MVM kiadványai 27. 2003., 56–61.

sem finanszírozhatta tovább a tevékenységéhez közvetlenül nem kapcsolódó kötelezettségét, illetve ezeket csökkentenie kellett a gazdasági körülmények alakulása miatt.

Ekkor jött létre a múzeum következő szervezeti formája: a NEVIKI leányvállalataként tudott tovább működni. A leányvállalat létesítésénél fontos szempont volt, hogy a múzeumi szolgáltatás nyújtása címszó alatt 80%-os kedvezményt tudott érvényesíteni a NEVIKI. A múzeum vezetését 1984-től Kovács Gy. István látta el, aki egyúttal a leányvállalat igazgatója is volt. A vezetői feladatokat P. Nagy Sándortól vette át. A Múzeumi Tudományos Tanács továbbra is ellátta a gyűjtemények fejlesztésének az irányítását, a munkatervi feladatok végrehajtásának ellenőrzését. A leányvállalati cégforma 1989. október 1. és 1990. december 31. között állt fenn.

Az újabb működési forma 1991. január 1-jével indult. A Magyar Vegyipari Szövetség (MAVESZ), a Magyarországi Gyógyszergyártók Országos Szövetsége (MAGYOSZ), a Vegyipari Dolgozók Országos Szövetsége (ma: Magyar Vegyipari, Energiaipari és Rokon Szakmákban Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége, röviden VDSZ), valamint a Nehézvegyipari Kutatóintézet (NEVIKI) közösen egy új szervezeti formát hoztak létre egy múzeumi alapítvány megteremtésével. Az új alapítványt Magyar Vegyészet Múzeum Alapítványi Múzeum néven vette nyilvántartásba a bíróság. Az alapítvány induló vagyonát a NEVIKI által átadott tárgyi eszközök, berendezési tárgyak (2154 ezer Ft értékben) és az alapítók által utalt pénzeszegek (500 ezer Ft) képezték. Az átalakulás előzménye, hogy a NEVIKI jogutód nélküli felszámolása 1990-ben megkezdődött. A Múzeumi Tanács szerepét az alapítvány kuratóriuma vette át, melynek első elnöke a múzeum volt igazgatója, P. Nagy Sándor volt. Az alapítvány ügyvezetője és egyben a múzeum igazgatója Kovács Gy. István lett, aki 1996-ban bekövetezett haláláig látta el a kettős teendőket. Az alapítvány kuratóriumi elnöki tisztét P. Nagy Sándor 1997-ig látta el, a múzeum vezetésével Próder Istvánt, korábbi tudományos főmunkatársat bízták meg, aki 2005-ig töltötte be ezt a munkakört. A kuratóriumi elnöki pozíciót 1997 és 2002 között Gál Sándor akadémikus, a BME egyetemi tanára, 2003-tól Kubinyi Miklós, szintén a BME tanára töltötte be.<sup>9</sup> 2008 és 2011 között Bakonyi Árpád vegyész mérnök, közgazdász következett. Medve József a Nitrogénművek Zrt. humán igazgatója 2012 és 2017 között látta el az elnöki teendőket. Jelenleg Pallós József Péter, a Pannonpharma Gyógyszergyár ügyvezető igazgatója tölti be a posztot. Az alapítvány működését a vegyipari, gyógyszeripari vállalatoktól, a vegyipari szakszervezettől, magánszemélyektől érkező támogatások, valamint költségvetési források biztosították. A központi támogatáshoz a múzeum – más alapítványi múzeumokhoz hasonlóan –

9 | MVM kiadványai 27. 2003., 23–27.

pályázati úton juthatott hozzá. Ez viszont nagyon bizonytalanná tette a működés feltételeit. Ennek ellensúlyozására 1992-ben az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium 10 millió Ft-ot, a Művelődésügyi Minisztérium 5 millió Ft-ot biztosított rendkívüli támogatásként az ipari szakmúzeumok részére, melynek több mint felét az alapítványi fenntartásba kényszerült szakmúzeumok kapták meg.

1993-tól 60 millió Ft összegű állami támogatást hagyott jóvá az Országgyűlés az 1993. évi LXXII. tv. alapján a szakmúzeumok fenntarthatósága érdekében. A pályázati igények elbírálására létesült a Technikatörténeti Műtárgyvédelmi Kuratórium, mely idővel szakbizottsággá alakult át. A végső elbírálást a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma végezte.<sup>10</sup> A múzeum vezetését 2005-től, az alapítvány igazgatói feladatait 2008-ig Vargáné Nyári Katalin látta el.

Az alapítványi működési forma 2007-ig volt érvényben. Addigra világgossá vált, hogy a korábbi állami támogatási rendszer tovább nem fenntartható, továbbá az iparvállalatoktól beérkező támogatások és azok kamatbevételei is csökkenő tendenciát mutattak. A túlélés érdekében a Vegyészeti Múzeum – a fiálék tekintetében utolsóként – lehetőséget kapott az Országos Műszaki Múzeumhoz (OMM) történő csatlakozásra. Ennek feltétele az OMM részéről megnyilvánuló befogadói szándék és az Oktatási és Kulturális Minisztérium támogatói hozzájárulása volt. A csatlakozást megelőzően ellenőrzött szakmai átvilágítás zajlott, amelynek eredményeként a csatlakozás felételül teljes revíziót írtak elő a tárgyi és a dokumentációs gyűjtemények tekintetében. Ez a munka jelentős erőket kötött le a dolgozók részéről, a nagy mennyiségű adminisztrációs feladat elvégzésére a múzeum külső segítséget is igénybe vett a helyi munkaügyi hivatal közvetítésével.

A csatlakozás 2007. augusztus 1-jével jött létre, a múzeum az OMM Vegyészeti Múzeumaként működött tovább. Az alapítvány megmaradt, de a múzeum fenntartása kikerült a hatásköréből és már csak a múzeumi szakmai feladatok támogatására, megvalósítására koncentrálnak. Ezért névváltoztatás is szükségessé vált, illetve az addigi megszokott rend – miszerint a múzeum mindenkori igazgatója látja el az alapítvány igazgatói teendőit – módosult 2008-ban. Az átalakulási folyamatok újabb lépcsőjét jelentette, amikor az egykori Közlekedési Múzeum és az OMM egyesült, és létrejött a jelenleg is fennálló forma, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. Az OMM és a már meglévő öt tagintézménye – köztük a Vegyészeti Múzeum is – beolvadt a nagy műszaki csúcsintézménybe. Ez az egyesült múzeum 2009. január 1-jétől kezdte meg a működését.

10 | MVM kiadványai 27. 2003., 27–28.

## A Vegyészeti Múzeum egyéni útkeresései

### Múzeumpedagógia – oktatás

Az ilyen irányú tevékenység az 1990-es években kezdődött. Próder István először az egyik helyi általános iskolában vállalt óraadói tevékenységet, kémiát oktatott Inotán a felsős diákok számára 1990 és 1995 között. A Pannon Egyetemen pedig technikátörténeti előadásokat tartott műszaki menedzser hallgatóknak 1994 és 2004 között. Ennek része volt az egyetemi hallgatók számára kihelyezett óra a múzeumban.

### Alkimista tábor

2001-ben határozott arról a múzeum, hogy egy kiváló, agilis kémiatanárral együttműködve sajátos múzeumpedagógiai tevékenységet választ. Az volt a cél, hogy az általános és középiskolás korú, a természettudományok, ezen belül a kémia iránt érdeklődést mutató diákok számára szervezzen egy egyhetes, bentlakásos, országosan meghirdetett tábort. A tábor célja a tudásközvetítésen túl a pályaorientáció, a továbbtanulási és munkalehetőségek bemutatása volt. Ennek keretei közt helyet kapott a közeli iparvállalatok, kutatólaboratóriumok felkeresése, a veszprémi egyetem meglátogatása, valamint a helyi adottságok, természeti értékek megismertetése.

A tábor egyhetes programja a pedagógus ötleteire alapozva, a múzeum támogatói kapcsolatait kihasználva állt össze. A táborokat egészen 2019-ig folyamatosan meg tudtuk rendezni, a sorozatnak a Covid-járvány megszorításai vetettek véget.

A 19 év eseményeit nem lehet felsorolni, de általánosságban elmondható, hogy egyrészt néhány vegyipari és gyógyszeripari vállalat, és a Pannon Egyetem is állandó fogadóintézménnyé, támogatóvá vált az évek során. A gyerekek igényeire szabott, a tudásszintjüknek, érdeklődésüknek megfelelő programokkal, lehetőség szerint szponzori ajándékokkal várták, fogadták a táborozókat. Kiemelt támogatók voltak a teljesség igénye nélkül: Nitrogénművek Zrt. és Huntsman Corporation Hungary Zrt., Pétfürdő; Richter Gedeon Nyrt. Dorogi Gyáregysége; TEVA Magyarország Zrt., Debrecen, Herendi Porcelánmanufaktúra; Alba-Kenyér Sütőipari Zrt., Székesfehérvár; Pannon Egyetem Mérnöki Kar; a Vegyészeti Múzeumot Támogató Alapítvány.

A tábor és a táborvezető pedagógus munkáját két alkalommal is komoly elismeréssel illették. 2002-ben a tábor munkájának ismertetésével pályázatot nyújtottunk be a CEFIC (European Chemical Industry Council) Science Education Awardra, ahonnan elismerésben részesültünk. A pályázat díjazottjairól szóló kiadványban kiemelték

a múzeumban folyó tevékenységet, a bírálókat a következő volt: „Good demonstration of the important role of a science museum in chemistry education.”<sup>11</sup> A Richter Gedeon Alapítvány a Magyar Kémiaoktatásért Díjával tüntette ki Kapocsi Margit Katalint, a kémiatáborok vezetőjét.

A táborok népszerűségét jelezte az is, hogy a 19 év alatt több diák is volt, aki két-három alkalommal is jelentkezett, egy fiú pedig négy egymást követő évben volt táboraink résztvevője. A 15. tábor évében egy múzeumpedagógiai konferenciát szerveztünk. Ehhez a múzeum 20 éve elkezdett pedagógiai tevékenysége, a 15. kémiatábor megszervezése, valamint környezetvédelmi vetélkedőink szolgáltatták az alapot. A meghívott előadók túl a tanárnő korábbi tanítványai közül olyan fiatal felnőtteket is meghívtunk, akik részben tábori résztvevők voltak, részben pedig a kémiai tanulmányaik által komoly kutatói munkát végeztek. Ezzel is inspiráció átadása volt a cél a 15. tábor résztvevői számára, hogy lássák, a megszerzett természettudományos tudás birtokában milyen távlati lehetőségek válnak számukra elérhetővé.

*Kémiatáboros gyerekek a múzeumban*



11 | CEFIC Prize Book, 2002., 12.



*Környezetvédelmi vetélkedő általános iskolások részére*

## **Környezetvédelmi vetélkedők**

*FÖLD itt, VÍZ ott, KÖRNYEZETVÉDELEM mindenhol* címmel 2008-ban első alkalommal tanulmányi versenyt hirdettünk meg 7-9. osztályos tanulóknak Veszprém megyében. A vetélkedő célul tűzte ki szintén a természettudományokra, ezen belül a környezetvédelemre irányítani a diákok figyelmét. A versenyfelhívásban szerepelt, hogy a háromfős csapatok csapatnévvel nevezzenek, amihez egy bemutatkozó alkotást kellett készíteni magukról. Ezzel is a gyerekek fantáziáját, a környezetvédelemhez kötődő gondolataik megismerését céloztuk meg. Továbbá a csapatnévválasztás szóbeli indoklása is elvárás volt. A versenyre való készüléshez a felkészítő tanárok megkapták az ajánlott szakirodalmakat, illetve a felkészítők is jutalomban részesültek az elbírálás során. Ezzel az iskolák szakpedagógusainak motiválása volt a cél. A versenyek mögé szponzorokat is sikerült bevonni, akik közül legkiemelkedőbbek a Nitrogénművek Zrt., a Veszprém Megyei Bakonykarszt Víz- és Csatornamű Zrt., a Balatonfelvidéki Nemzeti Park, a várpalotai Képesség- és Tehetségfejlesztő Magániskola és a Múzeumot Támogató Alapítvány voltak. A verseny zsűrijében a szponzorokon kívül kezdetektől fogva a Pannon Egyetem munkatársai látták el a szakmai felügyeletet.



*A kiállításmegnyitó résztvevői*

## **Kihelyezett kémiaórák**

A Thury-vár 2009-ben építészeti felújításra és látogatóbarát fejlesztésre egy több mint 700 millió Ft-os beruházási pályázatot nyert el európai uniós támogatással. Ennek nyomán jelentős változások álltak be a napi működésben, amelyek a Vegyészeti Múzeumot is érintették.<sup>12</sup>

Egyrészt a felújítási munkák ütemezése következtében az állandó kiállításokat folyamatosan fel kellett számolni, másrészt az átépülő várépületben a munkavégzés sem folytatódhatott. Így 2010 közepétől a munkálatok 2011-es befejezéséig a munkatársak otthoni munkavégzésre kényszerültek. Ezalatt az idő alatt meg kellett oldani a felszámolt kiállításokban őrzött műtárgyak mozgatását, áthelyezését, illetve számos adminisztratív munka elvégzésére nyílt lehetőség. A közönséggel való kapcsolattartás azonban sérült. Ennek mérséklésére a múzeum meghirdette, hogy helyszíntre megy és kémiaórákat tart a jelentkező iskolák számára. Volt rá igény, ezért 2011-ben 9 helyszínen, összesen 414 tanulót és 18 pedagógust ért el a program. 2011 a Kémia Nemzetközi Éve volt, ezért ennek nyitóeseményéhez is kapcsolódtak a programok. 2012-ben

<sup>12</sup> | A várpalotai Thury-vár építészeti felújítása és látogatóbarát fejlesztése.



*Alkimista sarok – kiállításrészlet*

16 helyszínen 657 tanulót és 29 pedagógust vont be a múzeum a résztvevők sorába. A kísérleti kémiaórákat a táborokat és a vetélkedőket szervező pedagógus végezte el. A pedagógus díjazását – hasonlóan a táborok és vetélkedők bonyolításához –, a kísérleti anyagok és az útiköltségek díját a Támogató Alapítvány biztosította, míg az órák bevétele az anyaintézmény bevételeit gyarapította.

## Személyi változások a múzeumban

A 2007-es csatlakozás átmenetileg ugyan biztosította a Vegyészeti Múzeum megmaradását, további működését, de a gazdaságban beállt negatív hatásoktól nem tudták megvédeni. Az anyaintézmény számára előírt korlátozó intézkedések hatására létszámleépítés kezdődött, ami bizonyos munkaterületek összevonása után leginkább a tagintézmények területén volt érezhető. Első körben a múzeum által időszakosan – az áprilistól október végéig tartó nyitvatartási időszakban – alkalmazott teremőröktől kellett megválni. Ehhez a döntéshez több tényező is hozzájárult. Egyik fontos szempont volt, hogy ugyan a felújítási munkálatok 2011-ben befejeződtek a várban, de a múzeum továbbra sem tudott megnyitni. Az elkészült műszaki javítások miatt a múzeum által

használt, megmaradt hasznos alapterületek műszakilag rosszabb helyzetben voltak, ezért a kialakított új rendszerekhez való csatlakozás gátakba ütközött. A személyi leépítés azonban itt nem állt meg, tovább folytatódott. Egészen addig, míg végül a múzeum egyetlen munkatársa maradt alkalmazásban, az addig múzeumvezetőként foglalkoztatott tudományos főmunkatárs. Tehát adott volt az egy fővel működő, látogatókat nem fogadó múzeum, továbbá a megsemmisült, elbontott állandó kiállítások. Ekkor valódi veszélyként merült fel a múzeum megszűnése.

Ennek a folyamatnak a Támogató Alapítvány beavatkozása tudott véget vetni. Az alapítvány kuratóriumi ülésén döntést hozott arról, hogy jelentős anyagi források befektetésével megmenti a múzeum működését. Az anyaintézmény vezetésével egyeztetve döntés született az állandó kiállítások felújításáról. A rendelkezésre álló négy megmaradt kiállítási térre Próder István – a múzeum egykori igazgatója, az alapítványi kuratórium tagja – elkészítette az új kiállítások forgatókönyvét. Az alapítvány szerződést kötött a Babilon Cégcsoporttal, amely a kiállítóterek teljes rendbetételét, a kiállítási installáció elkészíttetését, a műtárgyak tisztítását, szükség esetén állagmegóvását, felújítását, a műtárgyak mozgatását, a kiállítások berendezését végezte el.

Az elkészült kiállítási tervekről mind a várépületet felügyelő műemlékvédelmi felügyelőséggel, mind pedig a várépület felett diszponáló városvezetéssel voltak egyeztetések. A közel 33 millió Ft-os összköltséget az alapítvány vállalta magára, amiből az anyaintézmény a kiállítóterek 1 millió Ft-os kifestetését támogatta. Az elkészült új kiállítást a múzeum alapításának 50. évfordulója alkalmából rendezett ünnepséggel egyetemben adták át a közönségnek 2013 májusában.

## Működés a megváltozott körülmények között

Az új körülmények között sok próbálkozás történt a várral közös működési feltételek kedvező kialakítására, ennek elemei voltak pl. a közös jegyárusítás, takarítás stb. Ez a konstrukció nem működött sokáig. Mindamellet létrejött egy, mondhatni, békés egymás mellett élés a vár működtetőivel. A városvezetés részéről több esetben érkezett a múzeum felé megkeresés, amelynek a célja az volt, hogy a múzeum költözzön ki a Thury-várból. 2006-ban, még az alapítványi működés idején például a Nitrogénművek Zrt. régi, nem használt épületeit kínálták fel lehetséges alternatívaként Pétfürdőn. Ekkor az illetékes minisztérium tájékoztatásával és bevonásával a múzeum elkészített egy felmérést, amely a múzeumi műtárgyak csomagolására, szállítási előkészítésére vonatkozott. Ez a felmérés a szállítási költségeket, az új épület megszerzésére és

a beköltözésre vonatkozó költségeket nem tartalmazta. Viszont rávilágított arra, hogy a múzeum váron kívüli megjelenése sokkal összetettebb és költségigényesebb probléma, mint ahogy azt a városvezetés korábban elképzelte.

Hogy a múzeum a várban maradhasson, annak egyik alapjogosultságát a Veszprém Megyei Vagyonátadó Bizottság 1996-ban kelt határozata tartalmazza. Ez a dokumentum a várat az Országos Műemlékvédelmi Hivatal egyetértésével a Kincstári Vagyonigazgatóság kezelésébe és Várpalota Város Önkormányzata ingyenes használatába adta, azzal a feltétellel, hogy a várban működő Vegyipari Múzeum működése nem korlátozható. Ez a működésre vonatkozó korlátozás több esetben sérült már, hiszen a 2011-ben befejeződött felújítási munkálatok során a múzeum korábbi működési területe kb. a korábbi terület harmadrésziére csökkent. Az átépítés és az utána kialakult műszaki problémák miatt körülbelül három évig nem volt látogatható a múzeum, a kollégák otthoni munkavégzésre kényszerültek. A munkálatok miatt jelentős tárgymozgatási, raktározási gondok merültek fel, amelyeknek anyagi vonzatát továbbra sem az anyaintézmény, hanem a támogató alapítvány állta. Fel kellett számolni az állandó kiállításokat, amelyeket a már tárgyalt módon 2013-ra sikerült helyreállítani. A kiállításokból felszabadult műtárgyak elhelyezése komoly raktározási gondokat teremtett. A várfelújítást végző kivitelezőkkel és a városvezetés képviselőivel történő egyeztetések ellenére anyagi támogatást nem biztosítottak a múzeum számára. Egyedül a raktározási területen kaptunk segítséget egy Inotán – az egykori hőerőmű területén – felkínált módozattal, illetve a várépület egyik padlásteri raktárterének átadásával. A legnagyobb – máig nem nevesített – károkat az az átépítésből fakadó technikai megoldás okozta, amelynek során a múzeumi könyvtárba tűzivízcsapot építettek be. Ez a vízcsap részben a külső hideg időjárás, valamint a fűtetlen épületrész miatt 2012-ben és 2017-ben is elfagyott, emiatt komoly ázási problémák keletkeztek, amelyek a könyvtáron kívül az egy szinttel alatta elhelyezkedő műtárgyraktárt is súlyosan érintették. A felmerülő károk mérséklésére, kártérítési igényünkre segítséget nem adtak, kárigényünket nem kezelték. Továbbá az épületben maradás bizonytalan helyzete miatt az anyaintézmény sem költött az elszenvedett károk mérséklésére, megszüntetésére.

A várból való kiköltöztetést a városvezetésnek nem sikerült ugyan elérnie, de sok kellemetlen intézkedéssel kellett szembesülnünk az évek folyamán. A közös jegyárusítás megszűnt, a múzeumi hirdetőfelületet és a múzeum működését jelző márványtáblát áthelyezték, így kialakult az a helyzet, hogy a várba érkező látogatók csak a második emeletre jutva szembesültek azzal a ténnyel, hogy a múzeum is a várban működik. Ebből az évek folyamán sokszor merült fel probléma, hiszen a látogató önhibáján kívül

értetlenül állt az előtt a jelenség előtt, hogy a várra megváltott belépővel a múzeumot nem tudta megtekinteni. A probléma megoldására több alkalommal érkezett megkeresés az anyaintézmény részéről a vár vezetőségéhez, de minden alkalommal elutasítás volt a válasz.

Ennek a nem befogadó és nem támogató helyzetnek az orvoslására az anyaintézmény megoldások felkutatásába kezdett, amelyhez a múzeumot támogató alapítvány kapcsolati hálóját is igénybe vette. Erre többek között azért is volt szükség, mert a már említett vagyonátadó nyilatkozat tartalma az évek folyamán többször módosult. A jelen vagyonkezelési szerződésben már csak az szerepel a szövegben, hogy a „Vegyészeti Múzeum a Thury-várban működik”. Ez a vagyonkezelői megbízás 2030-ig van érvényben, ami a jelen állapotok szerint vélhetően a várban való tartózkodás végső határideje lehet.

A múzeum jövőbeli sorsának tervezéshez volt kapcsolható a Pannon Egyetemtől 2019-ben érkező megkeresés. Ennek értelmében az egyetem saját kezelésében lévő épületeket ajánlott fel a múzeum Veszprémbe történő átköltözése érdekében. A felajánlott épületrészek többszöri megtekintésére és egyeztető megbeszélésekre ugyan sor került, de a felkínált feltételek részben nem voltak alkalmasak a múzeum befogadására, részben pedig a költözés megvalósításához sem álltak rendelkezésre megfelelő anyagi források. Egy másik ilyen lehetőség egy másik veszprémi, kiürült középületbe való költözés ötlete volt, de ez sem bizonyult életképes lehetőségnek. A városvezetés részéről 2023-ban érkezett a legutóbbi megkeresés, eszerint a volt inotai erőmű területén üresen álló épületek egyikét ajánlották fel lehetséges helyszínnek. Ennek a felmérése, bejárása is megtörtént 2023 végén, de jelen állás szerint nem zárult pozitív végkifejlettel.

## A múzeum működése során meghatározó, kiemelkedő személyek

**Ötvös Dániel (1901–1994)** vegyészmérnök, a Magyar Vegyészeti Múzeum egyik létrehozója. Egyetemi tanulmányait Berlinben kezdte, vegyészmérnöki oklevelét 1925-ben a budapesti József Nádor Műegyetemen szerezte meg. Putnoky László mellett lett tanársegéd, majd nyugdíjba vonulásáig a vegyipar több területén dolgozott. 1935-ben Szegeden a Jogi Karon szerzett oklevelet. Dolgozott a Hungária Műtrágya- és Kénsavgyár Kén utcai telepén, a Hungária pápai üzemében, a szabadkai Zorka gyárban. 1944-ben újra a Kén utcai telepre nevezték ki igazgatónak. A II. világháború után a Műtrágya- és Erőtakarmánygyár műszaki vezetője, később a peremartoni Ipari

Robbanóanyaggyár mérnöke, majd 1956-tól a szolnoki Tiszamenti Vegyiművek igazgatója lett. Innen vonult nyugállományba 1961-ben. 1962-ben Szekér Gyula miniszterhelyettes előkészítő bizottságot hozott létre a Magyar Vegyészeti Múzeum megszervezésére Gerecs Árpád vezetésével. A bizottság munkájában, majd a kezdeti múzeumépítésben Ötvös Dániel nagy részt vállalt. Először egy budapesti irodában kezdte meg a gyűjtőmunkát, amelyhez a korszak iparvezetői mellett számos kutatót, egyetemi tanárt, tudomány- és technikatörténészt nyertek meg. 1969-től kezdődően, miután a múzeum gyűjteményei Várpalotán, a város középkori várépületében kaptak helyet, Ötvös Dániel gyümölcsöző együttműködést alakított ki a város akkori vezetőivel. Ellátta a múzeum vezetésével járó feladatokat, Budapestről irányította a munkatársak munkáját. Később a múzeum Tudományos Tanácsának titkáráként tevékenykedett. Az 1980-as évek végére hivatalos megbízásairól lemondott, de haláláig nagy figyelemmel kísérte az intézmény működését; tanácsaival, rendszeres látogatásai alkalmával segítette, bátorította a munkatársak munkáját.

A Magyar Kémikusok Egyesületének elnöksége 1970-ben Pfeiffer Ignác-émlékéremmel tüntette ki. 1981-ben, 80. születésnapja alkalmából Várpalota városa Pro Urbe kitüntetéssel ismerte el a műszaki kultúra megőrzéséért végzett munkáját.<sup>13</sup>

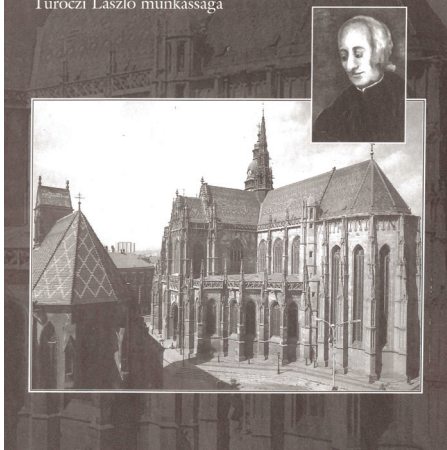
**P. Nagy Sándor (1921–2019)** vegyész-mérnök, kutatóintézeti igazgató, múzeumigazgató. 1943-ban végzett a Magyar Királyi József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen. Az egyetem Általános és Szeretlen Kémiai Tanszékén volt tanársegéd, majd Stuttgartban kutató a Max Planck Fémfizikai Kutatóintézetben, később iparügyi referens a berlini Magyar Királyi Követségen (1944–1945). 1947 és 1949 között Budapesten műszaki vezetői állást vállalt a Superkémia Rt.-nél. Ezután a Veszprémben alapított NEVIKI tudományos osztályvezetője, megbízott igazgatója, majd műszaki igazgatóhelyettese volt. 1971 és 1984 között a Magyar Vegyészeti Múzeum igazgatójaként is dolgozott. Korrózióvédelemmel, kémia- és vegyipartörténettel, kutatásszervezéssel foglalkozott, Stuttgartban elektrokémiai vizsgálatokat folytatott. A Superkémia Rt.-nél megkezdte a fémfelület-nemesítő, galvanizáló és edzőanyagok hazai gyártását. A NEVIKI egyik alapító tagjaként részt vett az Analitikai Kémia Osztály és a Korróziós Osztály létrehozásában (1949). Vegyipari Korróziós Szervezet (VEKOR) hozott létre (1961), és megindította az első magyar korróziós szakfolyóiratot, a *Korróziós Figyelőt*. Az MTA megbízásából részt vett a Kubai Tudományos Akadémia megszervezésében, és a korrózió elleni védelem kiépítésében. Spanyol nyelven írt korróziós tárgyú szakkönyve egyetemi tankönyv. A Magyar Vegyészeti Múzeum igazgatójaként

13 | Vegyipar Magazin 2001/4., 116.

Magyar Vegyészeti Múzeum kiadványai 26.

## SZEMELVÉNYEK A KORROZIÓS ISMERETEK TÖRTÉNETÉBŐL

Turóczy László munkássága



MVM 26. számú kiadványa

irányította a várpalotai romos Thury-vár helyreállítását. Létrehozta a múzeum állandó kiállításait, kamarakiállításokat, arcképvatató ünnepségeket szervezett. Megindította a Vegyészeti Múzeum Kiadványai könyvsorozatot, múzeumi összekötő-hálózatot hozott létre. 1984 után a múzeumot támogató alapítvány kuratóriumát elnökölte és idegenvezetői feladatokat is vállalt. Eredményes volt a sportban, a közösség- és tudományszervezésben. Megalapította a Vitorlás Szakosztályt, vitorlázásban négyszeres magyar bajnokként elnyerte a kiváló sportoló címet. Balatonalmádiban vízisport-telepet létesített. A MTESZ Veszprém Megyei Szervezete Tudomány- és Technikatörténeti Bizottságának titkára volt és tagja az MTA Tudomány- és Technikatörténeti Komplex Bizottságának.<sup>14</sup>

**Kovács Gy. István (1944–1996)** vegyész mérnök, múzeumigazgató. Vegyész mérnöki oklevelét 1974-ben szerezte meg a VVE-n (Pannon Egyetem). A VVE munkatársa volt, majd ezt követően a NEVIKI-ben dolgozott. 1984-től látta el a Vegyészeti Múzeum igazgatói teendőit. Szervezői tevékenységével bővítette a múzeum ipari kapcsolatait. Szorgalmazta és segítette több évkönyv és más múzeumi kiadvány, korábban megkezdett vegyipar-történeti kutatás folytatását. Kezdeményezésére megindult a hazai környezetvédelem történeti előzményeinek a feldolgozása. Több kiadvány szerkesztője volt. Elnökségi tagja volt a MKE Kémiatörténeti Szakosztálynak. Igazgatói feladatai teljesítésének súlyos betegség miatt bekövetkezett korai halála vetett véget.<sup>15</sup>

**Fábián Éva (1939–2009)** 1962-ben a Veszprémi Vegyipari Egyetemen vegyész mérnöki oklevelet szerzett, majd a Péti Nitrogénműveknél helyezkedett el. Először üzemmérnökként dolgozott a pétisó üzemben, majd a Technológiai Főosztályon lett technológus. 1971-ben került a Magyar Vegyészeti Múzeumba, a tárgyi gyűjtemény felelőse lett; 1971 és 1974 között osztályvezetőként, majd tudományos munkatársként, később

<sup>14</sup> | MKL 2024: 52.

<sup>15</sup> | Magyar múzeumi arcképcsarnok 502.

főmunkatársként látta el feladatait. 1994 végén vonult nyugdíjba, de nyugdíjasként is folyamatosan segítette a múzeum minden tevékenységét, része volt annak minden eredményében. Fábián Éva meghatározó személyisége volt a múzeumnak. Fontos szerepet játszott annak kialakításában, működésében, kiállításainak létrehozásában. Mindezt több mint 70 publikációja és 25 kiállítási forgatókönyve mellett tárlatvezetései, előadásai, illetve kutatói gyűjtőútjain létesített személyes kapcsolatai bizonyítják. Publikációi és kiállításrendezései közül néhány emlékeztessen kiemelkedő munkásságára: *100 éves az első magyar nyelvű folyóirat, a Vegytani Lapok*,<sup>16</sup> *Dr. Gáspár Margit, a magyar kémiai irodalom bibliográfiájának megteremtője*,<sup>17</sup> a *Than Károly (1834–1908) első magyar kémiaprofesszor* című időszaki kiállítás 2008-ban. Munkásságáért a Várpalota Városért kitüntetést kapta 1995-ben. 2004-ben része volt a múzeum dolgozóinak adományozott Várpalota Városért érdemérem elnyerésében. 2006-ban a Magyar Kémikusok Egyesülete Kiváló Egyesületi Munkáért oklevéllel tüntette ki, 2007-ben elnyerte az MKE Preisich Miklós-díját. Fábián Éva azok közé a kutatók közé tartozott, akik munkájukat mindennél fontosabbnak tartották, fáradságot nem kímélve csak az adott feladat teljesítésén dolgoztak. Munkabírása páratlan, hivatásszeretete, pontossága példaértékű volt.

**Próder István (1943)** vegyészmérnök, múzeumigazgató. 1967-ben végzett a VVE-en Petrolkémiai Szakon. Az oklevél megszerzése után a Péti Nitrogénművek Kutatólaboratóriumában nagynyomású katalitikus hidrogénezéssel foglalkozott. Ezt követően a péti Kettősműtrágya-üzem beindításánál a mézsalétrom-üzemrész próbaüzemeltetésének felelőse volt, később a Karbamid üzemi beruházáson dolgozott technológusként. 1981-ben egészségügyi problémái miatt a NEVIKI-ben helyezkedett el, ahol a Korróziós Osztályon az üzemi hűtővízrendszerek korróziós kérdéseivel foglalkozott.

1983-tól kezdett dolgozni a Magyar Vegyészeti Múzeumban, ahol 1995-ig elsősorban az ipartörténeti dokumentációs anyag gyűjtését és feldolgozását végezte. Kutatásai során jobbra a magyar vonatkozású kémiai technológiákkal foglalkozott. Munkájához tartozott a kémia- és a vegyipar történeti eseményeinek gyűjtése, kiegészítése és a Magyar Kémikusok Lapjában való rendszeres közlése is, amit azóta is folyamatosan végez. 1994 és 2004 között a VVE Műszaki Menedzser Szakán technikatörténetet adott elő. 1996 májusától látta el a Magyar Vegyészeti Múzeum igazgatói teendőit. 2006 és 2012 között nyugdíjasként folytatta a múzeumi munkát, de azt követően is végezte a múzeumot támogató alapítvány ügyvezető igazgatói teendőit, majd az alapítványi kuratóriumban tevékenykedett.

16 | MKL 1982: 412–414.

17 | MTESZ 1984: 143–147.

A szakmai tevékenysége alatt közel 100 tudományos és ismeretterjesztő közleménye jelent meg.

Jó kapcsolatot ápolt a társmúzeumok vezetőivel, kollégáival. Tagja volt az alapítványi működésű szakmúzeumok támogatásáról döntő szakmai bizottságnak. Tagja a Magyar Kémikusok Egyesületének, annak Kémia- és Vegyipartörténeti Szakosztályának elnökségi tagja volt. Helyi és fővárosi társadalmi szervezetekben látott és lát el jelenleg is fontos pozíciókat. Mindig jó kapcsolatot ápolt a helyi és megyei oktatási intézményekkel. Számos alkalommal vállalt szerepet helyi iskolákban vár- és technikatörténeti órákon, fogadta az iskolai csoportokat, részt vett iskolai vetélkedők lebonyolításában. A Pannon Egyetemen 1994-től tíz éven át oktatta a műszaki menedzser szakos hallgatókat technikatörténetre. Ezen előadássorozat keretében minden évben kiszervezte az egyetemistákat egy múzeumi órára a Thury-várba. A személyes jó kapcsolat bizonyítéka többek között, hogy az egyetem fennállásának 50 éves évfordulójára rendezett emlékkiállítás elkészítésére a Vegyészeti Múzeumot kérték fel. Továbbá a múzeum közreműködésével jött létre az – a máig látható – emlékkiállítás is az egyetemen, amelyet az egykori alapító, Polinszky Károly tiszteletére rendeztek.

A hazai kémiaoktatás fejlődését bemutató, *A kémiaoktatás története 1750–1950* című kiállítást – melynek egyik létrehozója volt – a Kosáry Domokos vezette Iskolatörténeti Emlékbizottság 1000 éves a magyar iskola emlékplakettel díjazta 1996-ban. A 2001-ben megkezdett és 2019-ig folyamatosan működő *Alkimista tábor* nevű múzeumpedagógiai programot ő indította útjára. Ennek a programnak szerves részét képezte a veszprémi egyetemen eltöltött szakmai nap is. A tábor első évének programja az Európai Vegyipari Tanács (CEFIC) nemzetközi elismerésében részesült. A 2008-ban megkezdett általános és középiskolai, Veszprém megyében meghirdetett környezetvédelmi vetélkedő is az ő támogatásával indult útjára. A vetélkedősorozat lebonyolításában védnökséget vállalt az egyetem korábbi rektora, dr. Rédey Ákos professzor is. Aktívan részt vett a külső helyszíneken megtartott múzeumi kémiaórák lebonyolításában. Az iparban megszerzett munka- és személyes kapcsolatainak nagy hasznát vette az 1991 és 2007 között alapítványi formában működő múzeum támogatói hálózatának fenntartása, kibővítése terén.

Az új múzeumi felállásban, az MMKM filiáléjaként eltelt években a legkiemelkedőbb eredményei: a 2008-ban pályázati forrásból megvalósított *Alkimista műhely* című kiállításban való közreműködés, részvétel 2011-ben a Kémia nemzetközi éve tiszteletére a budapesti központi épületben megrendezett kiállításban, aktív együttműködés a Magyar Mezőgazdasági Múzeumban a Nitrogénművek Zrt. támogatásával létrehozott

80 éves jubileumi kiállítás és a vállalat történetét bemutató gyártörténeti könyvek létrehozásában.

2012-ben lezárult aktív pályáját követően nyugdíjasként továbbra is a múzeumot támogató alapítvány ügyvezető igazgatója volt, jelenleg is kuratóriumi tagja. Tevékenyen részt vett a működési nehézségekkel küszködő Vegyészeti Múzeum újrainításában, az 50 éves jubileumra az állandó kiállítás létrehozásában, illetve a múzeum önkéntes munkatársaként is ellát szakmai feladatokat: 2018–2019-ben részt vett a Magyar Nemzeti Múzeum által megrendezett *Az ismeretlen Görgei* című kiállítás anyagának összeállításában. Továbbá dr. Riedel Miklóssal (ny. docens, ELTE) közös beszélgetésen szerepelt a Nemzeti Múzeum Dísztermében, amely során a vegyész Görgei Artúr érdemeit méltatták és ismertették.<sup>18,19</sup> A beszélgetés moderátora a kiállítás fő kurátora, dr. Radnóti Klára volt.<sup>20</sup>

**Vargáné Nyári Katalin (1963)** 2005-től vette át a múzeumigazgatói feladatkört, és a múzeum 2007. évi csatlakozásáig látta el a feladatot önállóan. Ettől a dátumtól kezdve múzeumvezetőként dolgozik.

## A csatlakozás óta eltelt időszak főbb eredményei

Működés tekintetében fontos változás volt a korábban fenntartó alapítvány és a múzeum működésének szétválasztása, ami 2009 elejére zárult le hivatalos formában is. A múzeumi alapítvány mint egy szakmúzeum konkrét céljainak megvalósítását támogató alapítvány a jelenben is funkcionál. A működést befolyásoló fontos tényezővé vált a Thury-vár felújításával kapcsolatos kényszerű intézkedések hatása, amelynek következtében a múzeum 2010-től átmenetileg bezárt, és a 2013-as újbóli megnyitásig a dolgozók otthoni munkavégzés formájában látták el feladataikat.

A szükséges engedélyek és a támogatási források biztosítása után 2013 elején elkészültek az állandó kiállítások felújítási tervei, megtörtént a kivitelezés, és a múzeum májustól újra fogadta a látogatókat. Az új felállásban az egyik legfontosabb működést szabályozó feladatok egyike a küszöbön álló átsorolás véghezvitele volt, és az ezzel kapcsolatos teendők folyamatos végzése. A távlati célok között szerepel a múzeum befogadására alkalmas új helyszín felkutatása, ennek a feladatnak a megvalósításában a múzeummal együttműködik a támogató alapítvány is.

18 | MKL 1993: 254–257.

19 | Haditechnika: 2018/3–5.

20 | <https://mnm.hu/hu/esemenyek/kiallitas/gorgei-vegyesz>

A kiállítási tevékenység tekintetében elért eredmények a következők. 2008-ban az Oktatási és Kulturális Minisztérium által meghirdetett Reneszánsz Év pályázata keretében jelentős anyagi támogatást (6 millió forintot) nyert el a múzeum, amiből még abban az évben egy alkímistákról szóló kiállítást lehetett rendezni a várépület első emeletén. A pályázat további megvalósítása áthúzódott 2009-re, ebből a múzeum-pedagógiai foglalkoztató térhez installációt, bútorokat, informatikai eszközöket sikerült beszerezni, valamint az állandó kiállítások felújítására (új tárolópolcok készíttetése, kiállítási feliratok megújítása) tudott költeni a múzeum. Szintén 2008-ban rendeztük meg a Than Károly-emlékkiállítást az akkor 100 éve elhunyt kiváló tudós tiszteletére, aki a hazai kémiatudomány és kémiaoktatás kiemelkedő személyisége volt.

2011-ben a Kémia Nemzetközi Éve országos programjába bekapcsolódott az MMKM is. A központi épületben elkészült egy kiállítás és a hozzá kapcsolódó foglalkoztató tér, amelynek összeállításában a Vegyészeti Múzeum is aktívan részt vett, a kiállításhoz műtárgyakat kölcsönzött. 2012-ben felkészültünk a 2013-as nyitásra, létrejöttek az új kiállítások forgatókönyvei. 2018-ban időszaki kiállítást rendeztünk Bittera Gyula születésének 125. évfordulója alkalmából, aki a hazai illóolajipar megteremtője volt. 2019-ben megnyitottuk a *Víz nélkül nincs élet, ismernünk kell a víz titkait* című időszaki kiállítást, ami két kiváló hazai analitikus, Than Károly és Ilosvay Lajos vízvizsgálattal kapcsolatos, máig érvényes megállapításán alapult.

Más múzeummal közösen megvalósított kiállításra nyílt lehetőség 2011-ben. Ekkor ünnepelte a pétfürdői Nitrogénművek Zrt. alapításának 80 éves évfordulóját, amelynek tiszteletére többek között egy történeti kiállítás készült a Magyar Mezőgazdasági Múzeumban. A kiállítás tervezésébe, műtárgyak kölcsönzésébe a Vegyészeti Múzeum is bekapcsolódott. Továbbá *A magyarországi nitrogénműtrágya-ipar bölcsője, a péti Nitrogénművek 80 éve* című könyv egyik lektora munkatársunk, Próder István volt. A jubileumi kiállítás elbontását követően jött létre Pétfürdőn, a Nitrogénművek területén egy gyártörténeti kiállítás a múzeum műtárgyainak kölcsönzésével. 2018-tól részt vettünk a Magyar Nemzeti Múzeum szervezésében megrendezett *Az ismeretlen Görgei* című emlékkiállítás létrehozásában anyagok kölcsönzésével. A téma részleteiről a Próder István munkásságát méltató részben már esett szó.

Más szakmai és civil szervezetekkel közösen megvalósult eredmények egyike a 2012-es MAVESZ Környezetvédelmi Konferencia Egerben, ahol *Környezetvédelem, környezetvédelmi nevelés a Vegyészeti Múzeumban* címmel adtunk elő. 2014 kiemelkedő eseménye a Péti Településvédő és Szépítő Egyesülettel, a Pannon Egyetem Mérnöki Kar Környezetmérnöki Intézetével, valamint a Nitrogénművek Zrt.-vel közösen szervezett

Környezetvédelmi Konferencia volt. A résztvevők számára szakvezetést tartottunk a múzeumban. Szintén 2014-ben *Egy megvalósult álom – a műbenzin, 1934 – Varga József professzor élete és munkássága* címmel tartottunk konferenciát a várban, a múzeumot támogató alapítvány, a Huntsman Zrt. és a Babilon Cégcsoport közreműködésével. Valamint helyet adtunk a MAVESZ elnökségi ülésének. Az ülés zárását követően a szövetség tagjai megtekintették a múzeumot. 2015-ben a támogató alapítvánnyal közösen, az alkimista tábor nyitásával egyidőben pedagógiai konferenciát tartottunk. Itt a 15 éve megkezdett kémia táborokat és a 20 éves múzeum pedagógiai tevékenységünket mutattuk be. A konferencia részeként egy időszaki kiállításban foglaltuk össze a tevékenység kiemelkedő eredményeit. 2016-ban részt vettünk a Város- és Faluvédők Szövetsége XXXV. Országos Találkozójának a szervezésében. Az eseménynek a Thury-vár adott helyszínt. A találkozó alkalmából rendezett konferencia szekcióüléseinek helyszínt biztosítottunk, előadást tartottunk, szekcióülést vezettünk. 2017-ben dr. Papp Elemér vegyészmérnöknek, egyetemi tanárnak, a magyar alumíniumgyártás kiemelkedő szakemberének, a galliumgyártás tudományos megalapozójának tiszteletére emléktábla-avató ünnepséget szervezett Óbuda Önkormányzata és a család. A szervezésbe bevonták a múzeumot is, Próder István a helyszínen méltatta Papp Elemér munkásságát.

Múzeum pedagógiai tevékenységünket tovább folytattuk az évente megrendezett kémia táborokban és környezetvédelmi vetélkedőkben. A várépület átépítése alatt a lebonyolításhoz szükséges helyszín biztosításában az egyik helyi iskolával sikerült partnerkapcsolatot kialakítani. Bár ezen időszak alatt látogatókat nem fogadhattunk, de pozitív eredményként könyvelhetjük el a kihelyezett kémiaórák megtartását helyi, Veszprém és Fejér megyei iskolák számára. A Covid időszaka alatt – más múzeumokhoz hasonlóan – igyekeztünk mi is a lehető legtöbb aktivitásban, online programban részt venni, azokba bekapcsolódni, elsősorban az anyaintézmény által ajánlott lehetőségekkel összhangban. Több leporelló készült kiállítási lehetőségek hiányában. Folyamatosan részt veszünk a legfontosabb múzeumi közönségprogramokban, mint a Múzeumok Majálisa, a Múzeumok Éjszakája és a MŐF. Aktív megjelenést tartunk fenn a múzeumi Facebook-oldal folyamatos feltöltésével, ez kb. 130 alkalmat jelent évente. A várban kialakult hátrányos helyzetünk ellenére igyekszünk a látogatókat fogadni, a bejelentkező iskolai vagy egyéb csoportok számára tárlatvezetéseket, kémiaórákat tartunk, ez utóbbiakat a Pannon Egyetem közreműködésével. A város egyik jelentős civil szervezetével, a Városszépítő és -védő Egyesülettel jó munkakapcsolatot ápolunk, fogadjuk az általuk érkező csoportokat, együttműködünk programok lebonyolításában.

## Sajtóforrások:

- DR. HEGEDŰS ERNŐ 2018: *Görgey Artúr altábornagy hadszervezői, katonai és vegyész kutatói tevékenysége*, Haditechnika 52/6., 3–5.
- PRÓDER ISTVÁN 2023: *Évfordulónaptár*, 2023. Magyar Kémikusok Lapja 78/1., 23.
- A várpalotai Thury-vár építészeti felújítása és látogatóbarát fejlesztése.
- PRÓDER ISTVÁN 2024: *Évfordulónaptár*, 2024. Magyar Kémikusok Lapja 79/1., 17.
- PRÓDER ISTVÁN 2009: *Megemlékezés Fábián Éva (1939-2009)*. 2009. Magyar Kémikusok Lapja (64. évfolyam) 9. szám 297.
- SZABADVÁRY FERENC 1993: *Katonatisztből kémikus, kémikusból hadvezér: Görgey Artúr. Megemlékezés születésének 175. évfordulóján*, Magyar Kémikusok Lapja 48/6., 254–257.
- VARGÁNÉ NYÁRI KATALIN – PRÓDER ISTVÁN 2001: *Dr. Ötvös Dániel*. Vegyipar Magazin 4., 116.

## Egyéb forrás:

<https://www.varossanyilvanitas.hu/kronologia.html>

CEFIC Science Education Award. 2002. Prize Book

Magyar múzeumi arcképcsarnok, M-8546, 2002. Pulszky Társaság – Tarsoly Kiadó, Budapest.

<https://mnm.hu/hu/esemenyek/kiallitas/gorgei-vegyesz>

## Felhasznált irodalom:

- JÁNOSI MIKLÓS – HUSZICS ZOLTÁN – BARTÁK IMRE (szerk.) 2011: *50 éves az inotai alumíniumkohászat 1952–2002 Jubileumi kiadvány*. Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület Inotai Helyi Szervezete, Pétfürdő.
- KATONA ZSOLT VAZUL 2011: *A magyarországi nitrogénműtrágya-gyártás bölcsője, a péti Nitrogénművek 80 éve*. Babilon Design Stúdió, Székesfehérvár.
- Magyar Vegyészeti Múzeum kiadványa 24. *A Thury-vár mint a Nemzeti Örökség része*. 1993. Várpalota.
- Magyar Vegyészeti Múzeum kiadványa 27. *40 éves a Magyar Vegyészeti Múzeum*, 2003. Várpalota.
- P. NAGY SÁNDOR 1974: *A Magyar Vegyészeti Múzeum*. Technikatörténeti Szemle VII. 1973–1974. Népművelési Propaganda Iroda, Budapest.

## Markó Orsolya: Egy gyárépület második élete, az Öntödei Múzeum létrejötte

A már nem használt ipari épületek újrahasznosítása mára kiemelt kérdéssé vált. Ezen épületek kulturális célú hasznosítása egyszerre lehet pozitív hatással a gazdaságra, a társadalomra és a kultúrára is.

Az Öntödei Gyűjtemény épületének egészen 1858-ig visszanyúló története van. A Ganz Ábrahám alapította gyár innen indult virágzásnak, majd 1964-es bezárását követően megindult a több éves küzdelem, hogy múzeum jöhessen létre benne. Erről a munkáról vezetett eseménynaplót Kiszely Gyula, a múzeum első igazgatója, ami kiemelkedő forrás az épület muzealizációjának folyamatáról. A műemléki épületben 1969-ben nyitotta meg kapuit az Öntödei Múzeum, ami 2009-től a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum része.

Az épület ipari örökség, műemlék, mely építészetiileg is egyedülálló az országban. Az, hogy a mai napig látható, és múzeumként születhetett újjá, egy hosszú és szövevényes küzdelem eredménye, mely nemcsak az épületet, hanem a gyűjteményt és az első kiállítás létrejöttét is érintette.

### *Orsolya Markó: The Second Life of a Factory Building – The Creation of the Foundry Museum*

*The reuse of disused industrial buildings has become a key issue today. Converting these structures for cultural purposes can have a positive impact on the economy, society, and culture alike.*

*The building that now houses the Foundry Collection has a history dating back to 1858. It was here that the factory founded by Ábrahám Ganz began to flourish. Following its closure in 1964, a years-long struggle began to establish a museum within its walls. Gyula Kiszely, the museum's first director, kept a detailed event diary of this process, which serves as an exceptional source on the musealization of the building.*

*The Foundry Museum opened its doors in this heritage-listed industrial building in 1969, and since 2009 it has been part of the Hungarian Museum of Science, Technology and Transport.*

*The building represents an important piece of industrial heritage and is architecturally unique in Hungary. Its continued existence and rebirth as a museum are the result of a long and intricate struggle that not only concerned the preservation of the building itself but also the creation of the collection and the first exhibition.*

A Ganz-gyár megmaradt öntödéje a bontás után  
(MMKM Ad 76.2008.1.)



Markó Orsolya

# Egy gyárépület második élete, az Öntödei Múzeum létrejötte

## Bevezetés

A 20. században bekövetkezett óriási változások, a felgyorsult világ, a bizonytalan jövőtől való félelem mind táplálták a vágyat, hogy megőrizzük a múltunkból még meg­lévő örökséget. Az örökségesítés vágya nem tudja megállítani a kedvezőtlen gazdasági tendenciákat, legfeljebb csak arra törekedhetünk, hogy minél többet megmentünk a pusztulásra ítélt értékekből. Ez a kettősség az ipari örökség esetében különösen szem­betűnő. Sokszor egyszerűbb az épületeket feláldozni a városfejlesztés érdekében, mint gondoskodni azok fizikai és szellemi értékeinek megőrzéséről. Számos példát láthatunk arra ma is, hogy az ipari örökséggel nem törődve bontanak, ugyanakkor örülhetünk a sikeresnek, legalábbis félsikernek mondható rehabilitációknak.

A gazdaság átalakulása, illetve a rendszerváltás és a privatizáció után számos vállalat és gyárépület helyzete vált kérdésessé Magyarországon. A bezárt, elhagyott, majd om­ladozni kezdő csarnokok pergő vakolatú falai között azonban sokan rácsodálkoznak ezeknek a helyeknek a történetére és értékeire. A már nem működő ipari épületek jövője rengeteg problémát vet fel mind a mai napig, ugyanakkor a napjainkban divatos újrahaznosítás ezeknél az épületeknél is jó megoldást jelenthet.

Ganz Ábrahám 1845-ben vett telket a mai II. kerületben, és itt indította be öntödei vállalkozását. Itt indult el a későbbi Ganz-vállalatcsalád története, amelynek találmá­nyai és piaci sikerei nélkül elképzelhetetlen a magyar ipartörténet. Jelentősége ellenére 1957-ben a teljes vízivárosi gyártelepet a bontandó ipari létesítmények közé sorolták. A szocialista várostervezés bölcsődét, irodákat és lakóházakat irányzott elő erre a területre. Néhány évig, a hamarosan esedékes bezárás tudatában még folytatódott az öntvénykészítés, de 1964-ben végleg leállt a munka. Ekkor kezdődött meg a vita

az épület megmaradásáról a városvezetés és az örökségvédelmet képviselő csoport között.

Kevesek hosszú és kemény munkájának köszönhetően maradhatott meg ez az ipari örökség az utókornak. Az 1964-től 1969-ig elhúzódó küzdelem eredményeképpen megmaradhatott a Ganz-törzsgyár egyik csarnoka, és megnyithatta a kapuját az Öntödei Múzeum. Már ennél a korai ipari műemléki rehabilitációnál is sok olyan probléma megmutatkozott, ami a maiaknál is jelen van.

Az Öntödei Múzeum esetében az épület megmaradása után annak belső berendezése, és maga a kiállítás létrehozása is egy újabb harc volt. Ezekről az eseményekről vezetett naplót Kiszely Gyula, az Öntödei Múzeum első igazgatója, aki vezető szerepet játszott a múzeum létrejöttében, és akinek nem ez volt az első ipari örökséghez, annak muzealizációjához kapcsolódó projektje. Nevéhez köthető még a miskolci Központi Kohászati Múzeum, melynek alapításában, megtervezésében, megszervezésében és anyagának gyűjtésében is részt vett. A múzeum támogatására alapította meg 1956-ban a Kohászati Történeti Bizottságot, melynek feladata a magyar kohászat történetének összegyűjtése és megírása volt. A naplóját felhasználva beleláthatunk egy ipari örökség és egy múzeum létrejöttének történetébe.

## Az egykori gyár rövid története

*„Nemcsak a fővárosban, de az egész hazában és birodalomban a legnevezetesebb ipartelek közé számítandó Ganz Á. budai öntödéje. [...] A kiterjedt gyári épületek még nem régiek [...] A gyár mely mintegy 10 évi időszak alatt fejlődött mai kiterjedt és virágzó állapotára, több száz munkást foglalkoztat és két főrészből áll. Az egyik a nagy öntöde, mely terjedelmére nézve a nevezetesebb külföldi öntödékkel versenyez; a másik egy teljesen rendezett gépműhely. Az öntödében hetenkint több ezer mázsányi öntött vasmű készül 5 nagy olvasztó-kemenczében s 8 kisebbben. A gépműhelyben mintegy 90 munkás dolgozik; ennek középpontja egy nagy terem [...] sajátszerűen készült tetője által felülről nyeri a minden irányba egyformán szolgáló világosságot.”<sup>1</sup>*

A fenti leírás 1862-ben készült, és elsőként számolt be Ganz Ábrahám budai gyáráról. A *Vásárnapi Újság* beszámolója nagy valószínűséggel az új öntödei épület befejezésének alkalmával készülhetett. A Ganz-gyár története az 1840-es évek gyáralapításainak egyik, ha nem a legnagyobb sikertörténete. Ganz Ábrahám 1841-ben költözött Magyarországra

1 | Ganz vasöntödéje Budán. *Vásárnapi Újság* 1862. december 21. 605.

és kezdte meg munkáját a József Hengermalom Társulatnál. Önálló öntödéjének megalapítását az 1840. évi XVII. tc., a szabad gyáralapítást engedélyező törvénycikk tette lehetővé.<sup>2</sup>

1845. január 20-án árverés útján vásárolta meg Budán, a Vízivárosban, a Királyhegy utca 336. szám alatti ingatlant 4500 forintért,<sup>3</sup> és már január 22-én jóváhagyta a budai tanács az általa kezdeményezett Vasöntészeti Intézet felállítását,<sup>4</sup> majd február 5-én engedélyt kapott a vasöntésre is.<sup>5</sup>

Több oka is lehetett annak, hogy Ganz a Vízivárosban keresett helyet az öntödéje számára. A közelben volt a jenői rév, és nem estek messze az Esztergom környéki szénbányák sem, így könnyen be tudta szerezni a vasöntéshez elengedhetetlen szenet. Ráadásul már működött az Óbudai Hajógyár, ahonnan nagy biztonsággal lehetett megrendelésekre, illetve szénre számítani.<sup>6</sup>

Az 1850-es években Buda egyébként is vonzotta a gyáripari vállalkozásokat, nem kis részben azért, mert itt jó áron lehetett telkekhez jutni.<sup>7</sup> Arra valószínűleg nem számított Ganz sem, hogy előző munkahelye fő részvényesei mindent megtesznek, hogy hátráltassák munkáját, és Széchenyi István vezetésével meggátolták, hogy szenet kapjon.<sup>8</sup> Míg a hengermalom részvényesei Széchenyi támogatását élvezték, addig a budai új öntöde sorsát Kossuth Lajos vette gondjaiba.<sup>9</sup> Kossuth közbenjárásnak köszönhetően az akadályok elhárultak, Ganz megkapta a szükséges szenet és nyersvasat. Egyre több megrendelés érkezett, az üzem fejlődésnek indult. Ganz a meglévő gyárterületet már 1845 májusában bővítette egy újabb telek megvételével.

Kezdetben kisebb háztartási eszközöket gyártott, majd nagyobb megrendeléseket kapott a várostól csatorna- és vízvezetékcsövek, kórházi és fürdőberendezési tárgyak, gazdasági eszközök öntvényeinek gyártására.<sup>10</sup> Az 1848–49-es szabadságharc alatt a Hengermalom öntödéjével együtt hadigyártásra tért át.<sup>11</sup>

1847-ben és 1849-ben újabb telkekkel bővült a telephely. 1852-ben, mikor elnyerte az „országos gyár” címet, már öt ingatlan volt Ganz tulajdonában. Ganz az alapanyag-

2 | 1840. évi XVII. törvénycikk a gyárok jogviszonyairól <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84000017.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> (letöltés ideje: 2025. 02.17.)

3 | MMKM GAÖGY 2001.11/1. Budai Tanácsi Jegyzőkönyv 1845. jan. 22.

4 | MMKM GAÖGY 2001.11/2. Budai Tanácsi Jegyzőkönyv 1845. jan. 24.

5 | MMKM GAÖGY 2001.11/3. Budai Tanácsi Jegyzőkönyv 1845. febr. 5.

6 | BERLÁSZ 1957: 358.

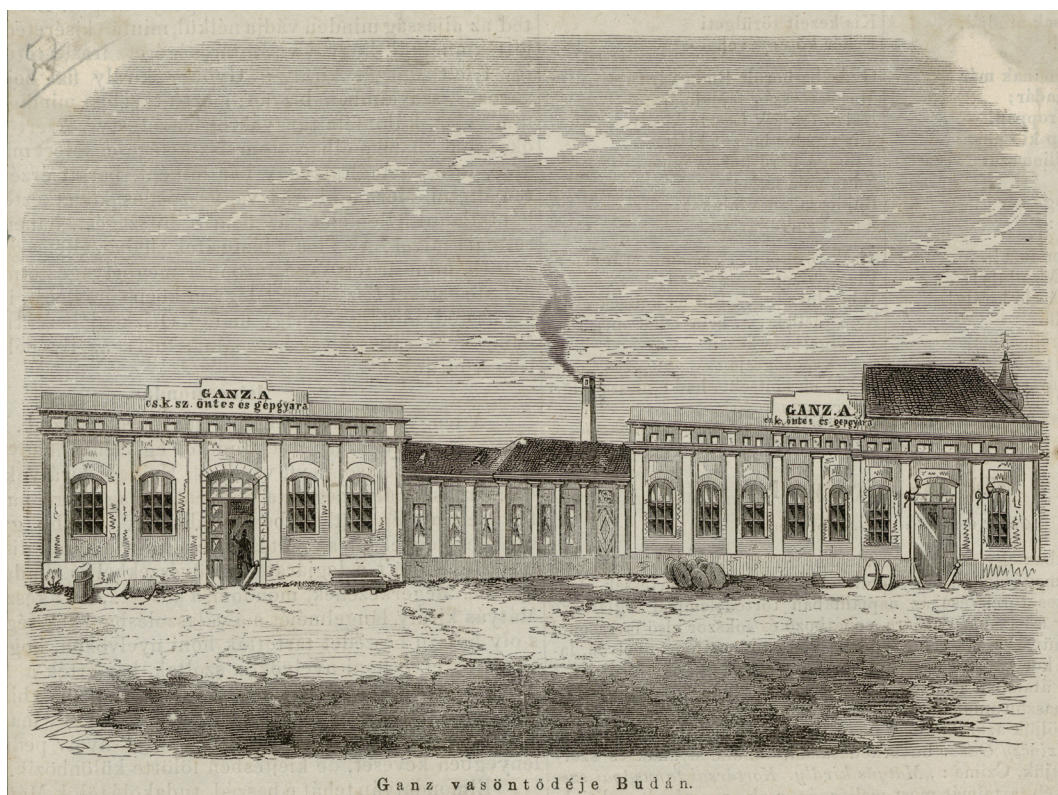
7 | KLEMENT 2010: 25.

8 | BERLÁSZ 1957: 358.

9 | KLEMENT 2004: 46–47.

10 | BERLÁSZ 1957: 360.

11 | MIKUS 1993: 4.



Ganz Ábrahám gyárának legkorábbi ismert ábrázolása. Vasárnapi Újság, 1862. december 21. 604.

ellátottság biztosítására a bánsági Szászskán egy bánya- és vasgyárvállalatba fektetett be, melynek termelése 1852-ben magasabb volt, mint a budai öntőde nyersanyagszükséglete.<sup>12</sup> A biztos alapanyag-ellátottság lehetett az egyik közvetlen oka a valószínűleg 1858-ban létesült új öntőde építésének.<sup>13</sup> Az ekkor épült épületnek egy jelentős része a mai Öntődei Múzeum. Az építkezés sajnos nem dokumentált, a csarnok engedélyezési tervei nincsenek meg, de mivel a termelés folyamatos volt, így az biztosan állítható, hogy nem az addigi üzem helyére épült fel.

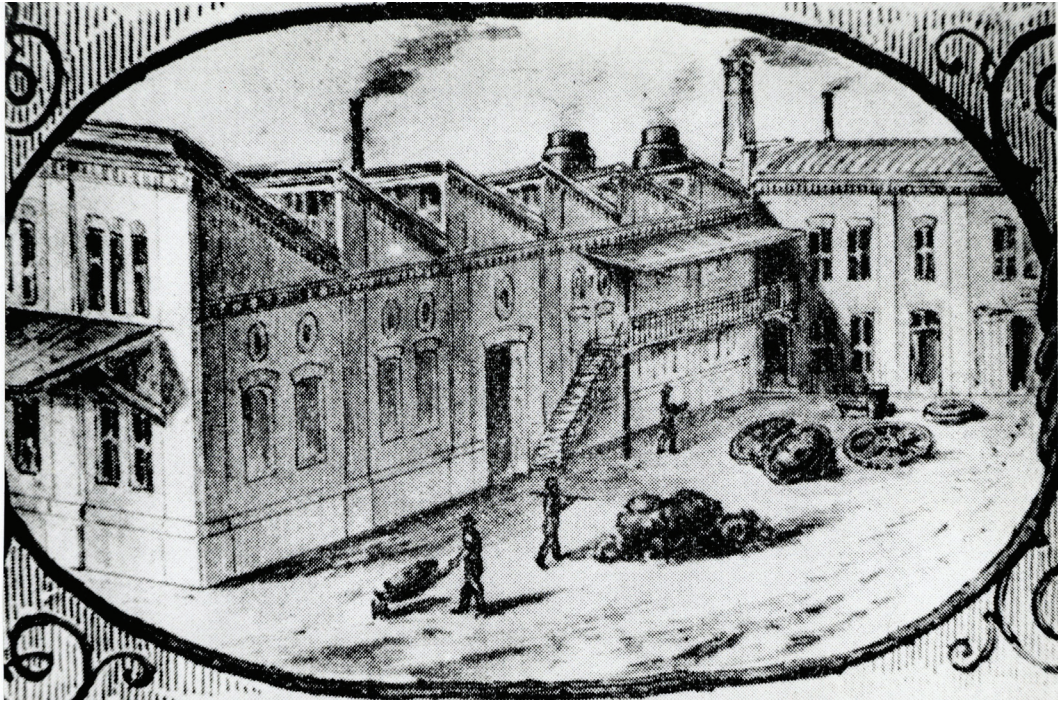
A korszak ipari épületeinek és csarnokainak egyik jellegzetessége, hogy a nagy terek áthidalására és egyenletes bevilágítására faszerkezetes, rácsostartós szerkezetű, shedtetős csarnokokat hoztak létre.<sup>14</sup> A gyárépületek külső megjelenését és belső elrendezését a célszerűség és a gazdaságosság határozta meg, nem törekedtek arra, hogy az üzemek a városkép harmonikus részeivé váljanak.<sup>15</sup>

12 | BERLÁSZ 1957: 363.

13 | BOR-VADAS 1991: 16. MMKM GAÖGY E136

14 | MAJOR 1983: 272.

15 | SISA (SZERK.) 2013: 489–490.



*A Ganz-emléklapon látható ábrázolás az öntödéről 1867-ből. MMKM GAÖGY 2001-16/2.*

Ganz felismerte a meginduló vasútépítkezésekben rejlő lehetőséget, és az addig kovácstechnikával készült, gyenge minőségű kerekekre kínált alternatívát. 1855-re tökéletesítették a Ganz által kifejlesztett kéregöntésű vasúti kerék gyártási technológiáját, amely áttörő sikert hozott az öntöde számára. A gyár az ország egyik legnagyobb nehézipari üzemévé vált.<sup>16</sup> 1859-től 1867-ig kilenc telekkel bővült a korábbi telep, és nagyszabású építkezésekbe fogtak.<sup>17</sup> Az egyik legismertebb, és számtalanszor reprodukált kép szintén ebből a korszakból maradt meg, ami eredetileg az 1867-ben, a százezredik keréköntés alkalmával kiállított, a munkásai által Ganznak készített emléklapot díszítette.

Megjegyzésre érdemes, hogy az illusztráció számos hibával készült el, melyek közül a leglátványosabb, hogy a shedtetőzet nyolc szakasza közül csak hatot mutat. Hitelesen ábrázolja viszont az öntödéhez csatlakozó agyag- és homokmalmot, valamint a kupolókemencék adagolórészéhez fellevezető külső lépcsőt és a fedett függőfolyósót.<sup>18</sup>

Ganz 1867-ben bekövetkezett halála után, végrendelete szerint budai gyárát öt, Svájcban élő testvére örökölte. Örökösei nem akartak Magyarországra költözni, és

16 | MMKM GAÖGY E136 13.

17 | BERLÁSZ 1957: 372–373.

18 | MMKM GAÖGY E136 17–18.



Ábrázolás a Ganz-gyárak belső tereiről. Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képekben. IX. Magyarország III. kötete., Bp., 1893., 491. Dörre Tivadar metszete

a gyár ügyeivel foglalkozni, így társasági szerződést kötöttek Eichleiter Antallal, Keller Ulrichhal és Mechwart Andrással, és felvették a Ganz és Társa nevet.<sup>19</sup> 1869. március 30-án a Ganz család eladta a gyárat pesti kereskedő- és banktökések egy csoportjának, akik részvénytársasággá szervezték át, de tiszteletből továbbra is megtartották a Ganz nevet: Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt. néven működtek tovább.<sup>20</sup> A gyár ekkor már majdnem kétmillió forintot ért. Mechwart műszaki igazgatóként folytatta munkáját a vállalatban.<sup>21</sup>

A területet 1880-után kezdték el „Törzsgyárnak” nevezni. 1884-ben és 1888-ban újabb telkeket vásároltak a Kórház – illetve ekkor már Ganz – utca átellenes oldalán. Az öntöde a törzsgyár legnagyobb osztálya volt, és majdnem ugyanakkora telken állt a géposztály.<sup>22</sup>

1893-ból maradt fenn az egyik első olyan metszet, amely a törzsgyár belső elrendezését ábrázolja. Ezen jól láthatók a kupolókemencék és a fadaruk, amelyek részben a tetőzet alátámasztását is biztosították. A megjelent metszeten a kéregöntöde mellett (legalul), az ebben a szövegben nem taglalt villamossági osztály két terme is látható.

A Griffin-féle keréköntés a törzsgyár legnagyobb, 1300 m<sup>2</sup>-es alapterületű csarnokában, a Királyhegy utcai oldal nyugati részén folyt. Berendezése amerikai mintát követett, és 1897-ben szükségessé tette a kéregöntöde épületének átalakítását, ami a törzsgyár megszűnéséig az egyetlen jelentős átépítés volt.<sup>23</sup> A ma is látható berendezések: kupolókemencék, öntőüstök, daruk, valamint a térben megjelenő Y alakú alátámasztások is ekkor kerültek beépítésre.

Óriási változást hozott a gyár történetében a trianoni békeszerződés. 1920 után a Ganz-gyár kénytelen volt megválni a fiumei és portoréi hajógyáraktól, valamint az Északnyugat-Horvátországban található petrovagorai kohótól. Párhuzamosan csökkent a kereslet is, a Griffin-féle kerekeket már a Magyar Államvasutak és a Fővárosi Villamosvasutak sem rendelte meg, mivel a kocsik alá már acélból sajtolt kerekeket szereltek, így az öntések száma heti három alkalomra korlátozódott. Mindazonáltal a törzsgyár éppen ezekben az években, 1928-ban érte el a legnagyobb kiterjedését.

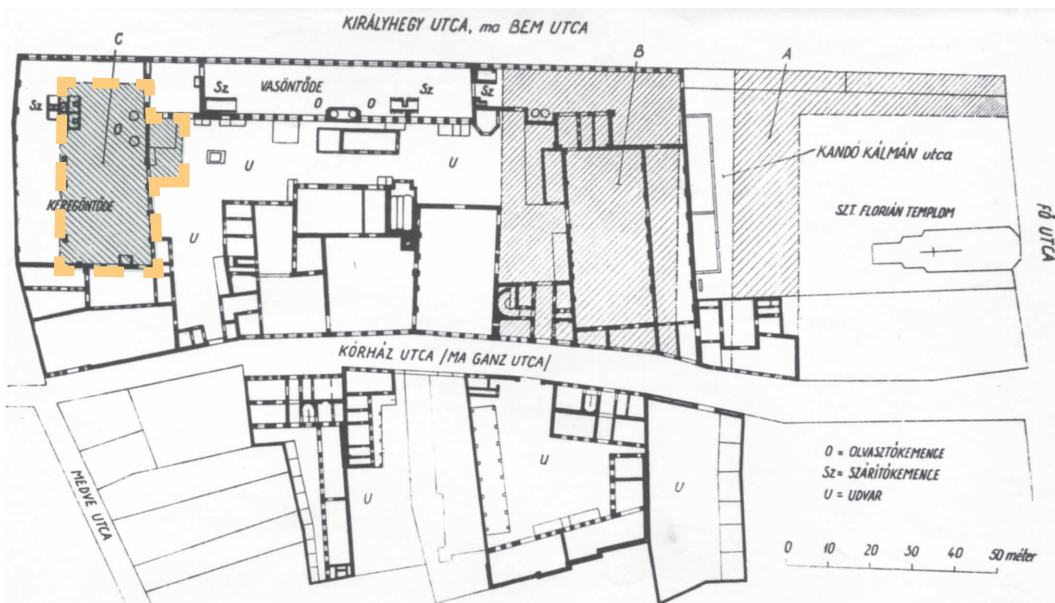
19 | TERPLÁN 1994: 133.

20 | KLEMENT 2004: 56.

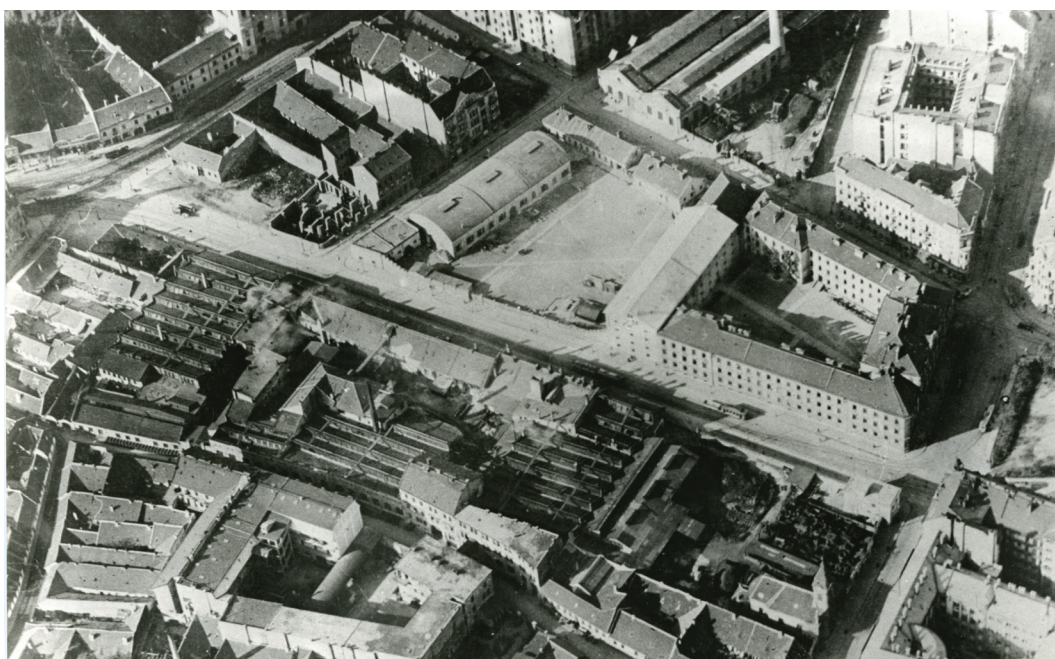
21 | BERLÁSZ 1957: 379.

22 | BERLÁSZ 1957: 396–397.

23 | MMKM GAÖGY E136 24.



A Törzsgyár területének alaprajza az 1920-as években. A szürkén vonalkázott A, B jelölésű részeket az 1920-as évek végén eladták. A C jelölésű, kiemelt rész a mai Öntődei Múzeum. MMKM GAÖGY Ad/225-2008.7



Légi felvétel a Ganz-gyár telephelyéről, 1918–1925 körül.<sup>24</sup> A felvételen jól látszik, hogy több shedtetős csarnok is volt a gyár területén. MMKM TFGY 4565.

24 | Feltételezhetően a felvétel inkább az 1920-as évek legvégén készülhetett. Látható rajta, hogy a mai Kandó Kálmán utca túloldalán lévő területek egy részét már lebontották. Ezeket a területeket az 1920-as évek végén adták el.

A termelés csökkenésével és több osztály elköltöztetésével a meglévő gyártelep immár túl nagyoknak bizonyult, így először a Ganz utca déli oldalán lévő ingatlanokat adták el, melyeket lakóházak számára parcelláztak fel; majd a telep északkeleti felét értékesítették, ahol megnyitották a mai Kandó Kálmán utcát, melynek két oldalán szintén lakóházak épültek.<sup>25</sup> A törzsgyár helyzete a két háború közötti időszakban sem konszolidálódott, csak az 1937-ben meginduló háborús konjunktúra javított valamelyest a lehetőségén. Továbbra is kéregöntvényeket gyártottak, a munkáslétszám 1944-ben 163 fő volt. Budapest ostroma során a gyárat bombatalálat érte, az épület 23%-a, a gépek 40%-a elpusztult. Ezeket a károkat 1946-ra állították helyre.<sup>26</sup>

A második világháborút és a helyreállítást követően, illetve azután, hogy 1946-ban állami kezelésbe került, a gyár a fővárosi villamosok és – kisebb volumenben – a MÁV 20 tonnás teherkocsijainak kerekeit gyártotta. A gyár életben tartásához új termékekre volt szükség, ezt felismerve bevezették a finom hengersori kéreghengerek gyártását az Ózdi Kohászati Üzemek finomhengerműje számára, valamint a cementipar részére szükséges őrlőtestek kéregöntésű változatát is kikísérletezték. 1951 után vezették be a kéregöntésű csillekerekek készítését, 1959 körül szintén az Ózdi Kohászati Üzem finomhengerművének gyártottak félkemény hengereket, így a termelés fokozatosan növekedett.<sup>27</sup>

Az 1946-ban állami kezelésbe vett gyárat 1948-ban államosították, majd 1949-ben három önálló vállalatra bontották: Ganz Vagongyár, amihez a törzsgyár is tartozott, Ganz Hajógyár és Ganz Villamossági Gyár. 1959-ben a Ganz Vagon- és Gépgyárat egyesítették a MÁVAG-gal, a törzsgyár a meleggüzemi gyáregység része lett. Nem sokkal később, 1963-ban intézményi tekintetben az ekkor alapított Öntödei Vállalathoz került. Innen már csak egy év telt el a leállításig.<sup>28</sup>

25 | KOVÁCS 2006: 39.

26 | MMKM GAÖGY E136 27–29.

27 | BÁNHEGYI 1959: 115 éves hazánk legrégebbi öntödéje. *Bányászati és Kohászati Lapok* 10/2–3. 28.

28 | KOVÁCS 2006: 40–41.

## Az öntöde területe a városrendezési tervekben

Budapest és környéke városrendezésére már az 1950-es években is készültek tervjavaslatok, amelyeknek készítői tekintetbe vették, mennyire zavarják a városképet az ipari területek.<sup>29</sup> A törzsgyár szempontjából az az általános rendezési terv volt sorsdöntő, amelyet 1960. november 4-én hagyott jóvá a Minisztertanács. A tervet a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága megbízásából a Budapesti Városépítési és Tervező Vállalat, a BUVÁTI készítette. Ebben megállapították, hogy az üzemek zavarják a környező városnegyedek lakosságát.<sup>30</sup> Külön fejezetben foglalkoztak a városképpel, amellyel kapcsolatban hangsúlyozták, hogy kiemelkedően értékes területeken és a jelentős útvonalak mentén a hatóságoknak jogában áll a fokozott építőművészeti követelmények érvényesítése. Ide sorolták az épületek tömegének, magasságának kérdését, és megnyílt a lehetőség a városképet zavaró épületek eltávolítására is.

A Ganz-törzsgyárat a Fővárosi Tanács nyomására a Kohó- és Gépipari Minisztérium (KGM) már 1957-ben a lebontandó gyárak közé sorolta, mégis az 1963-ban az Öntödei Vállalat tulajdonába kerülő gyárnál 1964-ig nem történtek erre lépések.

A Víziváros 1964-ben elkészült – és később többször módosított – rendezési terve a Ganz-törzsgyár teljes egészében való lebontását irányozta elő, hogy az üzem helyén hat-hét emeletes lakóházakat, irodaépületeket, és bölcsődét létesíthessenek.

Az utolsó öntésre 1964. augusztus 15-én került sor, amit Knoll István egy dokumentumfilmen örökített meg.<sup>31</sup> A film nagy része belső felvétel, munkafolyamatokat, mindenekelőtt magát az öntést mutatja be, de a külső felvételeken, rövid snitteken jól látszik, hogy az öntödei kémények kormos füstje már nem volt összeegyeztethető a gyárat ekkor már mindenhol körülfutó szocialista nagyváros életével. Nem csoda, hogy ez lett az egyik legnyomósabb érv az épület felszámolása mellett.

29 | PREISICH 1969: 50–54.

30 | HEIM-PREISICH 1962: 5.

31 | KNOLL ISTVÁN: *Itt felejtették!* MMKM TTFGY Gysz: 5242

## Az első lépések az épület megmentésére

*„A vén öntöde útban van, és hazai műemlékvédelmünk újabb babérlevelekre pályázik; alighanem csendben lebontják.”<sup>32</sup>*

A tanulmány fő forrásaként használt naplót Kiszely Gyula 1964. február 23-án kezdte el vezetni,<sup>33</sup> és az első bejegyzése a *Népszava* aznapi cikke<sup>34</sup> a törzsgyár megszüntetéséről. Azonnal lépéseket tett az épület megmaradásának érdekében, és pár nappal később már meg is egyezett a Központi Kohászati Múzeum vezetőjével, hogy megszerzik a Kéregöntödét, és Öntödei Múzeumot hoznak létre benne, ha lehetséges a gépműhelyből Kovács Múzeumot alakítanak ki, a köztes épületekben pedig a Lenin Kohászati Művek (LKM) irodái kapnak helyet.<sup>35</sup>

Az első elképzelésekben az egész épület megmaradt volna, és két múzeumot terveztek kialakítani. Az elképzeléshez hozzátartozik az is, hogy a Központi Kohászati Múzeum helyhiánnyal küzdött, így a Budapestre tervezett kiállítások és gyűjteményi egységek részben a diósgyőri múzeumi központot tehermentesítették volna, így az Öntödei Múzeum a Központi Kohászati Múzeum alatt, mint egy filiolé működött volna.<sup>36</sup>

Alig két hónappal később már folyt a gyárban a selejtezés. Minden, a gyárban feleslegessé váló szerszámot, így az öntőüstöket és az öntőmintákat is elkezdtek beolvasztani. Mihamarabb intézkedni kellett a selejtezés leállításáról, és a múzeumba szánt tárgyak megmentéséről.<sup>37</sup>

Egy megbeszélés során a Művelődésügyi Miniszter javasolta, hogy az Öntödei Vállalat által bejelentett tárgyakat azonnal levédetik, ezzel az épület megóvását is némileg biztosítanák. A tárgyak között szerepelt a két kupolókemence és tartozékai, a négy forgódaru, a hídmérleg, a sajtológép, vasszállító kocsis, az öntőminták és számos egyéb berendezési tárgy.<sup>38</sup> Ezek 1964. május 29-én történt levédését és megőrzését tekinthetjük a gyűjtemény megalapozásának is.

Kiszely felkereste a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport vezetőjét, Szilágyi Istvánt, aki kiemelkedően vette ki részét a sokéves munkából. Közös kezdeményezték az épület legalább egy részének műemlékké nyilvánítását.<sup>39</sup>

32 | ENDREI 1965: 7.

33 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1-3.

34 | Lebontásra ítélt történelem. *Népszava* 1964. febr. 23.

35 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1964. febr. 26.

36 | LENGYEL 1999: 8-10.

37 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1964. ápr. 25.

38 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1964. máj. 27.

39 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1964. ápr. 14.

## Műemlék vagy nem műemlék?

Ma már egyértelmű lenne, különösen az ipari örökség fogalmát tekintve, az akkori teljes gyár védelme és megőrzése. Ha szigorúan vesszük, és csak az öntöde épületét nézzük, akkor sem lenne kérdés, hogy egy ilyen hosszú múlttal és ipartörténeti értékkel bíró épületnek mindenképpen műemléki védelmet kell kapnia.

Érdemes megemlíteni, hogy maga az ipari örökség fogalma ekkor még nem létezett. Kiszely a naplóiban a műszaki emlék és az ipari műemlék fogalmakat használta. Az épület megtartásánál főleg mint fontos és megőrzendő „műszaki emlék” hivatkoznak rá, de „értékes műszaki objektumként” is szerepel.

Kiszely Gyula egy nyilatkozatban így vélekedik az ügyről:

*„A Viziváros rendezési terve már évekkel ezelőtt elkészült. Akkor az öntöde még működött, és senki nem gondolt arra, hogy műemlékké kellene nyilvánítani, rendezési tervbe kellene illeszteni.”<sup>40</sup>*

A fennmaradt forrásokban maga a műemlékké nyilvánítás ténye is többször megkérdőjeleződik. A vitában megjelenő két fél, a védelemért küzdő Kiszely vezette csoport ütközik össze a bontást szorgalmazó Fővárosi Tanáccsal. Míg az egyik oldalról biztos információknak tűnt, hogy az épület védelmet kapott, addig a másik oldalról bejelentették a bontás megkezdését. Erről a II. kerületi Tanács Végrehajtó Bizottsága hozott határozatot: a műemléki rész kivételével az épületegyüttest romnak minősítik, és elrendelik a bontását. Hivatalos levélben jelezték a KGM felé, hogy az épület nincs műemlékké nyilvánítva, így a teljes bontásnak nincs akadálya. Javasolták, hogy a kupolókemencéket szállítsák el,<sup>41</sup> de a többi védett tárgyról nem beszéltek, így ezeket valószínűleg szintén megsemmisítésre szánták.

Több mint másfél év telt el, mire 1966 júniusában újra napirendre került az épület státusza. Ettől eltekintve a *Bányászati és Kohászati Lapok* 1969 júniusában megjelent szakosztályi hírei szerint Kiszely tényként közölte, hogy a Ganz-törzsgyárat a Művelődésügyi Minisztérium műemlékké nyilvánította, noha a hivatalos ügymenet szerint még csak a berendezés volt védve.<sup>42</sup>

Ekkor az építési engedély kiadása ügyében kellett tisztázni, hogy miként kezeljék az épületet: műemlékként vagy ipartörténeti emlékként? A kérdés azért fontos, mert ha műemlékké nyilvánítják, a műemléki hatóságoknak beleszólásuk lesz a belső tér kialakításába. Ha azonban ipartörténeti emlék, akkor a helyzet egyszerűbb, mert csak

40 | H. BARTA 1965: Lebontják? Vita egy műemlék ügyében. *Magyar Nemzet* 1965. jún. 27. 10.

41 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1965. márc. 13.

42 | NARANCSIK 1964: Szakosztályi hírek. *Bányászati és Kohászati Lapok, Öntöde*. 1964/10., 231.

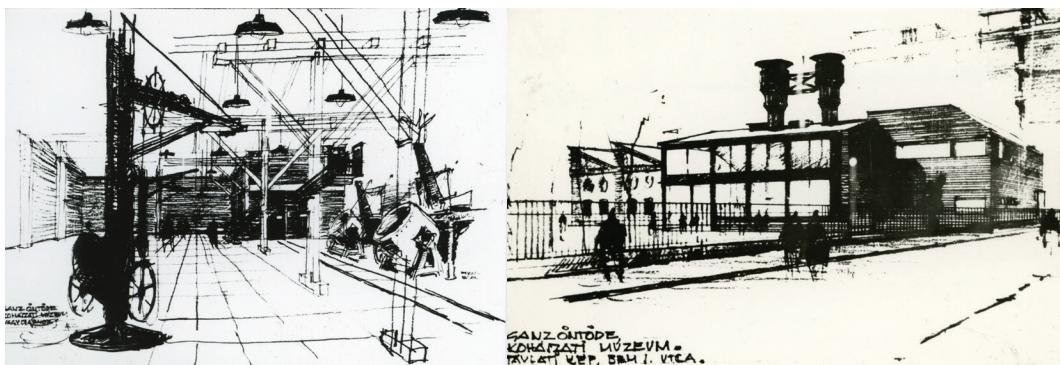
tanácsadói jogkörük lesz. A műemlékként kezelésnek már léteztek szabályai, amiket könnyebben lehetett alkalmazni az épületre, mint a korszakban továbbra is kicsit megfoghatatlan ipartörténeti emlék kategóriát. Valószínűleg ez a könnyebbség is hozzájárult az épület műemlékké nyilvánításához.

A hivatalok közötti küldözgetés és állásfoglalásra várakozás miatt egyre csak telt az idő, az építési engedély ügyében pedig megrekedt a haladás.<sup>43</sup> Az épületet végül 1966. szeptember 13-án nyilvánították műemlékké. Így az épület hivatalos védelme is megvalósult, de közben is számos ügyben kellett intézkedni, ez csak egy része volt a tisztázandó kérdéseknek.

## 15×15 méter! Maradhat? A megtartandó épület határai

A megmenthető épületrészeiről a felek álláspontjai az 1965. július 1-jén tartott megbeszélésen konkretizálódtak.<sup>44</sup> A Fővárosi Tanács oldaláról az egész öntödei csarnok bontandó volt, mert helyére épült volna fel a tervezett bölcsőde. Véleményük szerint a kupolókemencéket és közvetlen környéküket, ami nagyjából 15×15 méteres terület, amennyiben a környezetbe beilleszthető, meg lehetne tartani. Velük szemben a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport szerint az egész öntőcsarnokot mint komplexumot kell megtartani. A köztes megoldást a Művelődésügyi Minisztérium képviselte. Ők elképzelhetőnek tartották a nagycsarnokból egy kisebb terület megtartását az épület eredeti részeinek felhasználásával, de csak azzal a feltétellel, hogy ez ugyanúgy alkalmas a kívánt kiállítás bemutatására.

*Pfannl Egon tervei az Öntödei Múzeumról. MMKM GAÖGY Ad/76-2008.1*



43 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1966. jún. 23.

44 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1965. júl.1.

Július 16-án megszülettek a megtartható épületrész határai. Ezek szerint a shedtetős csarnoknak csak egy része volt megtartható, a két kupolókemencével. A tervezést a BUVÁTI, a kivitelezést a KGM Építőipari Vállalata végezte később el. A BUVÁTI-n belül Pfannl Egont kérték fel a tervek elkészítésére.<sup>45</sup>

## A beruházási tervek

1966 végén már látszott, hogy a beruházás jóval a meghatározott időkorláton túl kezdődhet csak meg. Ekkor úgy tűnt, hogy a kivitelezési munka kezdete 1967 első felére csúszik át. A végleges tervek március 11-re készültek el.<sup>46</sup> A tervezéskor fő szempont volt a favázás csarnok és a kupolókemence, valamint a jellegzetes kémények látványának megtartása.<sup>47</sup>

A telken lezajlott a bontás. A korábban említett védetté nyilvánított tárgyak ügyében egy érdekes levelet olvashatunk Kiszely Gyula naplójában. Ebben beszámolnak arról, hogy az épület ellenőrzésekor az eredetileg lezárt műemlékcsarnok ajtaja fel volt törve, az épületben pedig négy, ócskavasat gyűjtő gyerek tartózkodott. A védetté nyilvánított tárgyak egy részét ellopták és felforgatták az épületet.<sup>48</sup>

Ma már meglepő lehet, hogy ennyire nem törődtek az épület, és főleg a benne lévő védett tárgyak őrzésével. Ebben közrejátszhatott a különböző hivatalok közti ellentmondásos kommunikáció és a pontos feladatok tisztázásának hiánya. Nem tudni, hogy

*Az öntöde épülete a bontást követően. A belső térben készült kép bal oldalán Kiszely Gyula látható.  
MMKM GAÖGY Ad/76-2008.1*



45 | MMKM GAÖGY 2002-44. I/1 1965. okt. 21., nov. 27.

46 | LENGYEL 1999: 20.

47 | PFANNL EGON 1969: Az Öntödei Múzeum tervezése. A Magyar Öntödei Múzeum alapítása. *Bányászati és Kobászat Lapok* 1969: 20/5. 115.

48 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1966. febr. 22.

a gyűjtemény alapját képző eredeti berendezési tárgyak és használati eszközök mekkora része veszett el ekkor.

1966 márciusában majd áprilisában készültek el a beruházási tervek. Ezekben lefektették, hogy a gyár eredeti berendezése mellett a magyarországi vas-, acél- és fémöntészet százéves fejlődéstörténetét fogják bemutatni.

A tervek szerint lebontandónak ítélték a Bem utcai eredeti homlokzatot, és a Horváth utcai homlokzatot, így az eredeti épület az egyik oldalon 3,5 méter, a másik oldalon 10 méterrel lett kisebb. Az itt használt mezőtúri téglaburkolással jelezték, hogy ezek a falrészek újonnan épültek. A déli homlokzatot viszont eredeti formájában állították helyre, annyi különbséggel, hogy az itteni, nagy méretű bejáratot befalazták, de ennek keretét meghagyták az épületen jelezve az eredeti kinézetet. A helyreállítás során a tetőszerkezetet felülvizsgálták, a hibás gerendákat kicserélték, a fa tartóoszlopok gerendáit, ahol szükséges volt, megerősítették.<sup>49</sup>

A múzeumi célú felhasználás is szükségessé tette a belső térrendezés átalakítását, új szobák kialakítását. A kupolókemence mind a két szintjén, a fal helyére teljesen üvegezett ablakrészt építettek be. A beruházási program leírta a kialakítandó helységeket is, melyek egy irodából, laboratóriumi egységből, egy múzeumvezetői szobából, egy kutatószobából, illetve az emeleti részen egy könyvtárból álltak. Meglepő, hogy egyéb helyiségek, mint a mosdók és raktárak, esetleg egy teakonyha csak a későbbi, jobban kidolgozott tervekben jelentek meg, de az elkészült épület végül ezekkel a tervekkel sem azonos.<sup>50</sup>

Figyelemre méltó, hogy a beruházási program a műemléki szempontokat is megemlítette, holott az épület ekkor még nem volt műemlék. Az elhúzódó tárgyalások és engedélyek beszerzése miatt júliusban a BUVÁTI a meglévő feladatai mellé nem tudta elvállalni a végleges kiviteli tervek elkészítését. A legnagyobb problémát az jelentette, hogy az adott évre előirányzott keretösszeg felhasználás híján elveszhet.

Az LKM és a KGM Építőipari Vállalata 1966. december 27-én kötött kivitelezési szerződést, azonban a befejezési határidőben nem tudtak megegyezni. Az építető nem fogadta el a kivitelező által megszabott 1969. augusztusi határidőt, ennek fő okaként a munkaerőhiányt jelölték meg. A határidővel kapcsolatos vitát végül a Vaskohászati Igazgatóság Döntőbizottsága zárta le: döntésük értelmében az építkezéseknek 1968. március 20-ig kell a végére érni, amibe végül az Építőipari Vállalat is beleegyezett.<sup>51</sup>

49 | PFANNL EGON 1969: 116.

50 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1966. ápr. 1.

51 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1967. jan. 12., jún 13., 1968. jan. 9., febr. 17.

A kivitelezés megkezdéséhez szükséges ügyintézesek lassan és körülményesen, de lényegében lezáródtak. Sajnos a beruházással kapcsolatos papírmunka elvégzése után még számos feladatot kellett megoldani és sürgetni.

## Mennyi az annyi? A beruházás pénzügyei

Már a legelső megbeszéléseken felmerült, hogy ha megszerzik a teljes épületet, a Lenin Kohászati Művek Kereskedelmi Kooperációjának is helyet biztosítanak benne. Az LKM az anyagi segítségért cserébe, ami ekkor a belső felújítás 500 000 forintos költségét jelentette, elvárta, hogy egy reprezentatív klubhelyiséget is kialakítsanak, helyet kellett biztosítani az LKM gazdasági szervének, valamint gondoskodni kellett a reprezentációról, azaz ki kellett hangsúlyozni a vállalat szerepét az épület megmaradásában.<sup>52</sup> Ezzel a lépéssel a beruházás teljes költsége az LKM-et terhelte, és az irodákért cserébe az épület fenntartását is vállalta volna. Az elképzelés még 1964 augusztusában szertefoszlott, amikor a Fővárosi Tanács álláspontja miatt az LKM-nek megígért helyiségeket már nem lehetett biztosítani. Az LKM feltételei nem teljesültek, 1964 augusztusában megvonták a szükséges támogatási összeget és csak az esetleges fenntartást vállalták. Javasolták, hogy forduljanak anyagi támogatásért a Kohó- és Gépipari Minisztériumhoz vagy a Művelődésügyi Minisztériumhoz.<sup>53</sup>

Végül a KGM 1966-ban 1,8 millió forintot adott át (a beruházás teljes összegeként már 2,1 millióról volt szó) a Művelődésügyi Minisztériumnak, a maradékot egy évvel később. A Művelődésügyi Minisztériummal folytatott tárgyaláson végül megegyeztek az évi költségkeretekről, mely szerint 1966-ban a KGM-től megkapott pénzből összesen 800 000 forintos keretet használhatnak fel, a maradék 1,3 milliót a Minisztérium 1967-ben adja majd át.<sup>54</sup>

Márciusra már biztosan tudták, hogy a belső berendezésre nem lesz elegendő a meghatározott keret, így más külső forrásokat kellett ehhez keresni. Kiadtak egy előzetes tájékoztatót az öntödékkel rendelkező vállalatok vezérigazgatóinak, és a kiállítás berendezéséhez, elkészítéséhez kértek tőlük segítséget.<sup>55</sup>

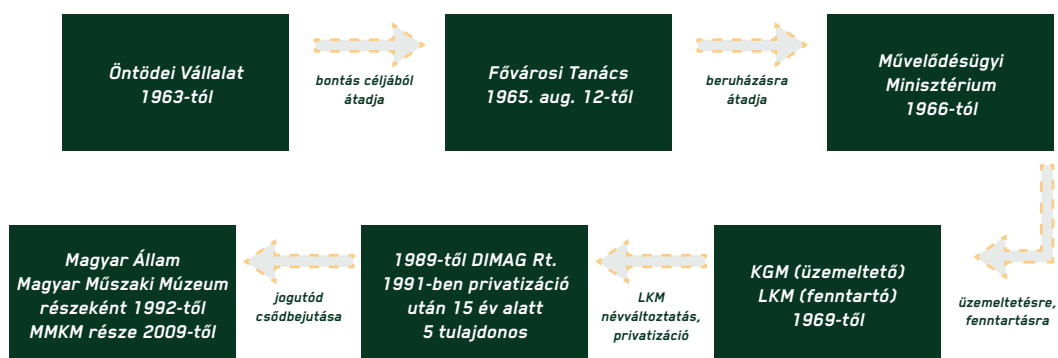
A pénzügyekkel kapcsolatos probléma a kivitelezési tervek megszerzésének elcsúszása miatt merült fel legközelebb. Mivel a kivitelezési munkák nem kezdődtek meg, az előirányzott összegeket nem használták fel. Így az összeg elveszhetett. A problémát egy ponton már a Művelődésügyi Minisztérium sem tudta tovább kezelni, ezért a Beruházási Bankon belül intézték el a pénz megmentését, ezzel orvosolva a kialakult helyzetet.

52 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1964. máj. 30.

53 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1964. aug. 12.

54 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/1. 1965. nov. 23., dec. 6.

55 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1966. márc. 10.



Az épület tulajdonviszonyainak változása 1963-tól:<sup>56</sup>

## Az épület befejezése

1968 júniusában a beruházás lendületesen haladt, de több emberre lett volna szükség az év végi befejezéshez. A homlokzati téglaburkolat berakását a Mélyépítő Vállalat két kőművese végezte el, a kupolók és daruk helyreállítását először a Ganz-MÁVAG vállalta, de végül az ingyen felajánlott alapanyagokból a Gyárépítő Vállalat kivitelezte.<sup>57</sup> Kiszely 1968. december 2-án így jellemzi őket a naplójában: „Kiváló vállalat, szorgos munkások”. Véleménye hamar megváltozhatott, miután másnap le kellett parancsolni a részeg lakatosokat a kupolóról, akik pár nappal később a munkát befejezetlenül hagyva távoztak, majd a csepeli gyárban összedőlt kemence miatt a munkát félbehagyták.<sup>58</sup>

Az építkezés befejeződött 1969-ben, de még számos olyan kisebb-nagyobb probléma adódott, ami miatt a vártnál tovább húzódott a kivitelezés. Ilyen hátráltató körülmény volt az üvegezés és a tetőzet oldalsó deszkázatának javítása.<sup>59</sup> 1969 februárjában folytak a belső munkálatok, köztük a daruk, kupolók és tartozékaik és az egyéb vastárgyak festése. Közben égető problémaként merült fel a rendezetlen telekhatár és a tisztázatlan helyrajzi szám, mivel a különböző iratokban négyféle különböző helyrajzi számon is szerepelt az ingatlan.<sup>60</sup>

A kész épület kulcsait 1969. június 27-én vette át Kiszely Gyula és fia, ettől az időponttól kezdve az Építőipari Vállalat felelőssége megszűnt. A belső berendezés ezzel kezdetét vehette.<sup>61</sup>

56 | Az LKM utódvállalata, a DIMAG Rt. 1992-ben kínálta eladásra a múzeumot, a vállalat külföldi tulajdonként 2004-ig működött tovább.

57 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1968. júl. 29., aug. 1., 1968. nov. 12.

58 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1968. dec. 2., dec. 3., dec 5., dec. 9.

59 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/3. 1969. jan. 14.

60 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/3. 1969. márc. 31.

61 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/3. 1969. jún. 27.



*Az Őstödei Múzeum kész épülete 1969-ben. MMKM GAÖGY Ad/76-2008.1*

## A kiállítás létrehozása

### Vállalati segítségek a belső berendezéshez

Már korábban szó esett róla, hogy a Kohó- és Gépipari Minisztériumtól kapott összeg csak az épület befejezésére volt elegendő, a belső berendezésre és a kiállítás létrehozására már nem. Kiszely Gyulának találékonyan kellett lennie, hogy megoldja a problémát, és kapcsolatait kihasználva, ügyesen keresett olyan vállalatokat, melyek ingyen, szíves-ségből vállalták bizonyos munkák elvégzését, vagy biztosították hozzá az alapanyagot. Ezeket Kiszely mind levonta a kivitelezői számlákból, és az így megőrzött pénzt más célokra tudta fordítani. Számos vállalat egyszerűen az ügy iránti szeretetből segítette a múzeum és különösen a kiállítás létrehozását.

A Csepel Vas- és Fémművek 200 000 forint, a Dunai Vasművek 50 000 forint, a Láng Gépgyár 10 000 forint, a Ferroglobus a vitrinek alapanyagán és tárolásán kívül 150 000 forint értékű támogatást adott a múzeum berendezéséhez. A Ganz-MÁVAG segítségével sikerült az épület külső téglaberakását kivitelezni, valamint alapanyagot biztosítottak a daruk és kupolók helyreállítására. Az LKM 100 000 forint értékben járult hozzá az alapanyagokhoz.<sup>62</sup>

62 | LENGYEL 1999: 26., 30.

Egy 1973. március 13-án készült összegzésben jól látszódnak a beérkezett támogatások. Számos vállalat alapanyaggal vagy elvégzett munkával támogatta a kivitelezést. A beruházás 2 983 000 forintba került, a kiállítással együtt összesen 3 757 000 forint volt. Ez az összeg magasabb is lehet, hiszen számos olyan vállalat is támogatta a munkát, amelyek az elkészült összegzésben nem szerepelnek.<sup>63</sup> Az anyagiak mellett a személyes segítség is meghatározó volt, ennek értéke felbecsülhetetlen.

Összeszámolni is nehéz lenne, hogy összesen hány vállalat, intézmény, múzeum, és egyéb szervezet viselte szíven a múzeum létrehozását és a kiállítás megvalósítását. Nemcsak anyagilag, hanem emberileg is rengetegen segítettek. A kiállítási tárgyak mellett feltüntetett ajándékozó vállalatoknak propagandaként is szolgált a segítségnyújtás, és mindenképpen pozitívan tüntette fel őket. Kiszely Gyula a megnyitó után számba vette a segítő és közreműködő intézményeket, számuk meghaladta a nyolcvanat.<sup>64</sup>

## Segítségnyújtás más múzeumoktól

A fent említett vállalati segítségnyújtáson kívül számos múzeum is hajlandó volt támogatását kifejezni, akár a berendezések terén, akár tárgyaik átadásával. Kiemelendőnek tartom a Műszaki és Közlekedési Múzeummal folytatott egyeztetések részletezését.

Egy 1966. március 24-ei bejegyzés szerint az öntödében lévő mozgatható anyagok biztonságba helyezése érdekében a Műszaki Múzeum raktárába, a mai Műszaki Tanulmánytár épületébe szállították ezeket.<sup>65</sup> Ez azért is érdekes, mert a Műszaki Múzeum jogilag csak 1973-tól létezik ezen a néven. 1966-ban csak a Műszaki Emlékeket Gyűjtő és Nyilvántartó Csoport létezett,<sup>66</sup> melynek a Kaposvár utcában az 1964-ben épült Műszaki Tanulmánytár volt a raktárépülete. A köznyelvben ez a Műszaki Múzeumként élhetett.

1967 februárjában számos megbeszélés folyt a Közlekedési Múzeummal. A február 3-ai bejegyzésben Kiszely nagy örömmel írja, hogy Mészáros Vince, a Közlekedési Múzeum főigazgatója teljes támogatását felajánlja a múzeum berendezésénél, és egyéb segítséget is nyújtana. Az általuk nem használt vitrineket (a napló szerint 40 darabot) tartós használatra oda tudja adni. Hajlandó a fenntartási költségekből is átvállalni, valamint az összes fotóanyagot, feliratot és berendezési tárgyat is elkészíttetni. Ezen kívül egy képtároló vasszerkezet dokumentációit is átadja, valószínűleg azért, hogy Kiszelyék később azt kivitelezhessék.<sup>67</sup>

63 | LENGYEL 1999: 30.

64 | REMPORT-LENGYELNÉ 2011: 61.

65 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1966. márc. 24

66 | A napló rendszeresen hivatkozik erre mint Országos Műszaki Múzeumra.

67 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1967. febr. 22.

Egy későbbi bejegyzésben még azt is felajánlja, hogy ha Kiszelyék nem tudnak megvásárolni Ganz-anyagot, a Közlekedési Múzeum megveszi, és letétben elhelyezi az Öntödei Múzeumban. A vasszerkezeti részek 75%-át is át tudja adni.<sup>68</sup> Kiszely naplójában ezt írja: „*Csodálatos az a segíteni akarás, amit tapasztaltam Mészáros Vince részéről.*”<sup>69</sup>.

Ekkora felajánlást korábban nem, és a napló szerint később sem kapott a múzeum más múzeumoktól. Mészáros Vincének köszönhetően lényegében biztosították majd nem a teljes kiállítási berendezést, valamint lehetőséget a később felmerülő problémák orvoslására. Minden remény azonban hiábavalóvá vált, amikor 1967. március 8-án Szilágyi István közölte, hogy Mészáros Vincét azonnali hatállyal felmentik főigazgatói tisztségére alól. „*Megdöbbsentő a hír. A február 22-én megbeszélte támogatásnak befellegzett, kezdhetjük újra a berendezési tárgyak biztosításának a felhajtását*” – írta Kiszely az eset kapcsán.<sup>70</sup>

A Közlekedési Múzeum támogatásának elvesztése után a kiállítással kapcsolatos berendezések megszerzése érdekében felajánlott segítségnyújtás első legaktívabb időszaka 1967 szeptembere és októbere. A napló szerint ekkor több gyárral is tartották a kapcsolatot, amelyek különböző anyagok beszerzésében ajánlottak segítő kezecskét.

A kiállítás installációjának elkészítése közben folyamatosan gyarapodott a gyűjtemény. 1968. július 8-án a Magyar Nemzeti Múzeum Újkori osztálya 16 darab bronz- és vasöntvényt öt évre letétbe adott át. Ezekon kívül augusztusban átadtak még 33 darab bronzkori régészeti anyagot is.<sup>71</sup> Múzeumok és üzemek mellett magánszemélyek is ajánlottak fel tárgyi anyagokat a múzeumnak ajándékba, így számos egykori kohómérnök, öntész is saját tulajdonú tárgyait ruházta át a múzeumra.

1968. február 10-én Kiszely Gyula egy 28 pontból álló munkatervet írt az arra az évre elvégzendő feladatokról. Ezen szerepel többek között a gyűjtemény gyarapítása, a begyűjtött anyag leltározása, a hiányzó anyagok pótlása, restaurálási és konzerválási feladatok, tudományos anyagok előkészítése és rendezése, könyvtár létrehozása, a múzeum parkjának rendezése és az ide szánt szobrok megtervezése és a hiányzó megszerzése. A kiállítás szempontjából legfontosabb feladatokat is erre az évre tervezték be, így a különböző vasalatok (vitrinek, konzolok) elkészítése, felszerelése, befestése, a feliratok elkészítése is. Az utolsó pontok a múzeum berendezési tervének elkészítésére, a berendezésre, valamint a múzeum teljes berendezésének elkészítésére irányultak. Egy későbbi részletesebb munkatervben már azon vállalatok is szerepeltek, amelyek a munkák elvégzésére megkeresendőek, valamint azok a szakemberek, akik a konzervá-

68 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1967. febr. 28.

69 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1967. febr. 3.

70 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1967. márc. 8.

71 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1968. júl. 7., aug. 5., aug. 7.

lásban, a törzsgyár eredeti technológiájának leírásában tudnak segíteni. Mindebben az öreg nyugdíjas szakmunkások tudása is óriási értéket képviselt.<sup>72</sup>

Az első munkatervi elképzelések szerint 1968 végére a múzeumnak lényegében el kellett volna készülnie. Kiszelyék azonban ekkor még nem tudták, hogy további késlekedések, csúszások miatt nem tudják magukat a tervekhez tartani. A második munkaterv már részletesebben foglalkozik a történeti kiállítással is. A kiállításhoz hiányzó anyagokat össze kellett gyűjteni a többi múzeumtól. Itt megnevezi a Magyar Nemzeti Múzeumot, az Iparművészeti Múzeumot, az Ércbányászati Múzeumot és a Műszaki Múzeumot, melyek letétként kívánták elhelyezni tárgyaikat. Ekkor még elkészítendő feladat volt a begyűjtött anyagok alapján a végleges forgatókönyv megírása is. Egy cikk szerint a forgatókönyv második verzióját 1967–1968-ban készítették el, és később ez alapján kezdődött meg a belső berendezés tervezése és kivitelezése.<sup>73</sup>

1968 januárjában Kiszely javasolta, hogy engedélyezzék az első muzeológus felvételét a múzeumhoz. Jelöltként, az addig öntész technikusként dolgozó ifjabb Kiszely Gyulát nevezte meg. Ezt márciusban engedélyezték, hivatalosan pedig 1968. április 1-jén kezdte meg munkáját.

Ebben az évben a *Diósgyőri Munkás*-ban beszélgettek ifj. Kiszely Gyulával a múzeumról és a kiállításról. Ekkor még úgy nézett ki, hogy 1968 végén sikerül megnyitni a múzeumot, amelynek híre vidékre is eljutott.<sup>74</sup> A szöveg szerint ifj. Kiszely Gyula a múzeum vezetői teendőinek elvégzésére kapott megbízást. 1970 decemberében vette át apjától a múzeum vezetését, de csak három évig töltötte be ezt a pozíciót.

A riporter, a múzeum kiállítási tárgyaival kapcsolatos kérdésre adott válasza alapján, ekkor már a kiállítási anyag 99%-a rendelkezésükre állt. Egy részét a Központi Kohászati Múzeumban őrizték, többi része szétszórtan volt különböző raktárakban elhelyezve.

A kész épület átvétele után kezdődhetett meg a belső berendezés. A kiállítással kapcsolatos feladatokat Kiszely és fia intézte és igazgatta.



*Kiszely Gyula és fia a kiállítás rendezése közben. MMKM GAÖGY Ad/76-2008*

72 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/2. 1968. febr. 10.

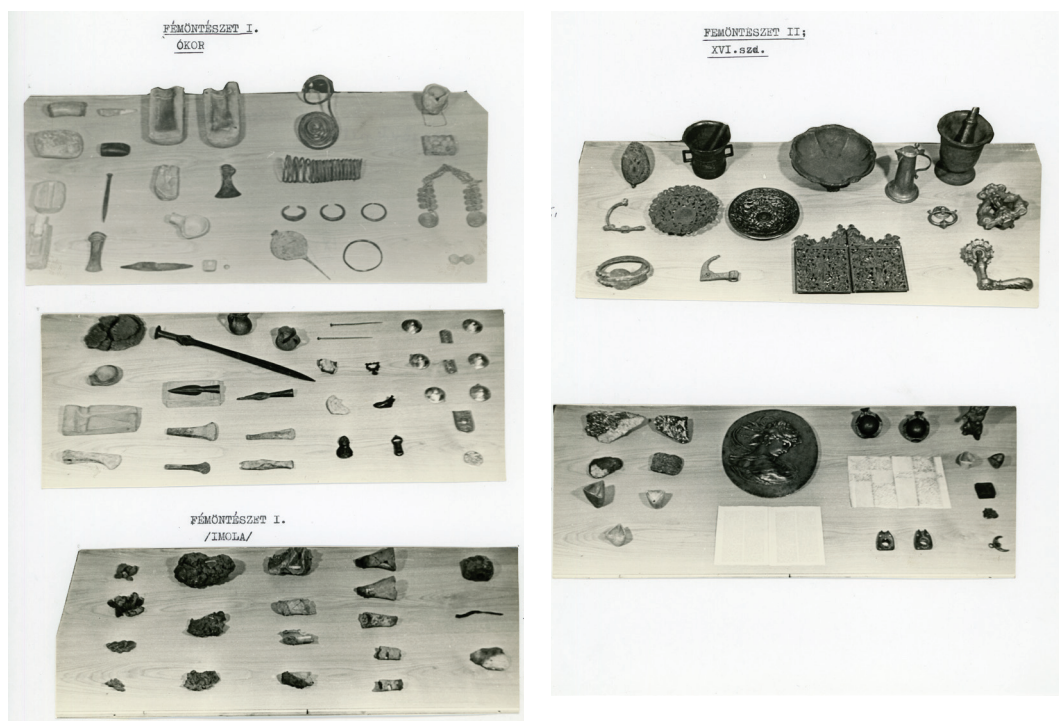
73 | KISZELY GYULA 1984: Húsz éve alapították az Öntödei Múzeumot. *Bányászati és Kohászati Lapok, Öntöde*. 1984. 35/10., 231.

74 | NYIKOS: Öntödei múzeumot létesít az LKM. *Diósgyőri Munkás*, 1968. nov. 5.

## Az épület berendezése és a kiállítás megnyitása

Az épület átvétele után megkezdték a raktárakban lévő berendezések beszállítását, amik elsőként a Műszaki Múzeumtól érkeztek. Majd a Ferroglobus telephelyéről küldték az imolai olvasztótelepet. Csepelről formaszekrényeket szállítottak be, valamint a Fém-mű 37 öntéshez használatos eszközt és más később kiválasztott tárgyat adott át. Július 3-án, a használatbavételi engedély megadásával minden akadály elhárult a beköltözés és a teljes berendezés elől.<sup>75</sup> Július 4-én szállították a többi vitrint is, amik eddig a Ferroglobusnál voltak raktárban.

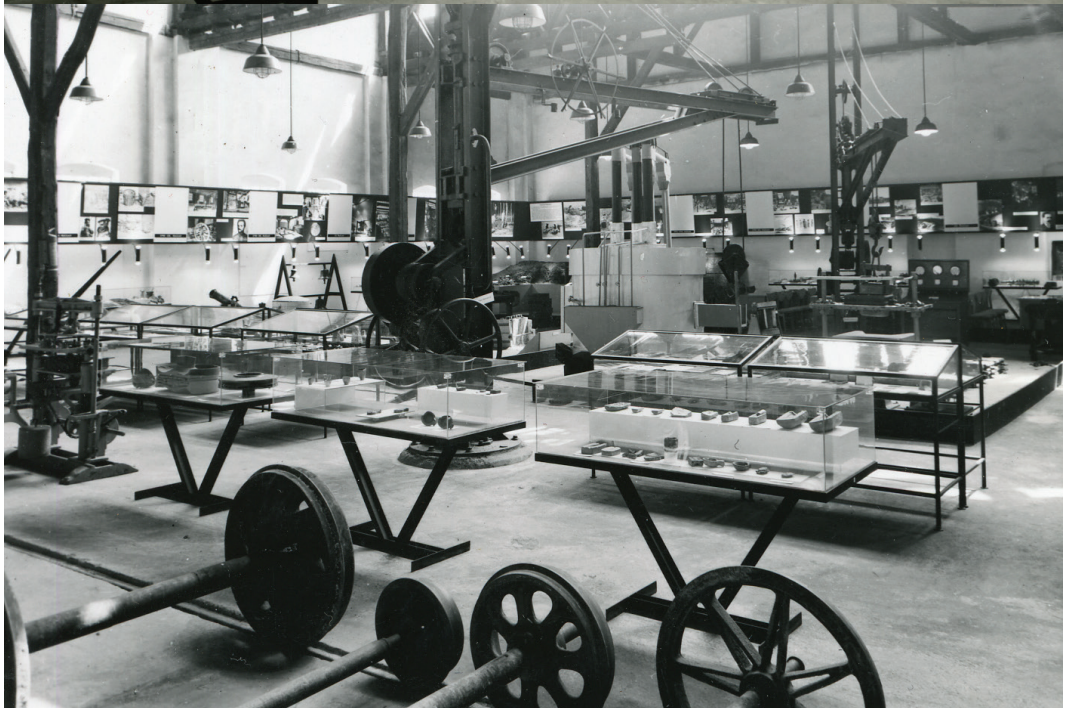
Július elején sikeresen felállították a Műszaki Múzeumból és a Miskolci Nehézipari Egyetemtól kapott kemencéket, valamint megkezdték az imolai „in situ” kohó restaurálását, ami július végére fejeződött be. A szeptemberi nyitás egyre inkább elérhetőnek tűnt.<sup>76</sup> 15-én már a Ganz-kiállítás anyagát rendezték, készült a vitrinbeosztás és a szobák berendezése. A vitrinek tényleges elhelyezése, a kiállítás „próbakiállítása” július 21-én készült el.



Fényképek a vitrinek tervezett elrendezéséről. MMKM GAÖGY Ad/76-2008.1

75 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/3. 1969. júl. 3.

76 | MMKM GAÖGY 2002.44. I/3. 1969. júl. 8–11.



A kiállítás a megnyitáskor, 1969-ben. MMKM GAÖGY Ad/76-2008.1

Szeptember elején már a más múzeumokban és raktárakban lévő tárgyak, valamint kiállítási anyagok beszállítását sürgették. A külső raktárakból a Ganz-MÁVAG famintái, turbinamakett és héjformák érkeztek. A Csepeli Fémöntöde fotókat küldött, az Öntödei Formázóanyagok gyártója öntödei homokot szállított. Folyamatban voltak a posztamensek tervei és a külső terepmunkák. Az acélöntödei rész megépítéséhez az Óbudai Hajógyár adott formát, magot, öntvényt és elküldte szakembereit is segíteni.<sup>77</sup>

Látható volt, hogy a tárlat minden egyes részletét szívességből, az ügy iránti simpatíából tudták kivitelezni. Valószínűleg a kiállítás rendezői is meglepődtek, hogy mennyi tárgy érkezett be a kiállításba. Fontos kiemelni, hogy a kezdeti nehézségek után a korszak hazai gazdasági mechanizmusa, a nagy ipari fejlesztések, a nehézipar jelentősége és a számos gyár megléte szintén hozzájárult az Öntödei Múzeum létrejöttéhez és későbbi jelentőségéhez is. Észrevehető, hogy a múzeum kulturális szerepe a rendszerváltás után elkezdett csökkenni, ennek egyik oka az anyagi támogatást nyújtani képes gyárok megszűnése volt.

Az Öntödei Múzeum mint országos gyűjtőkörű szakmúzeum ünnepélyes megnyitása 1969. szeptember 29-én történt meg, melyre végül 220 külföldi és hazai vendéget hívtak meg. A napló a megnyitóról már nem ír, Kiszely csak néhány cikket ragasztott be az eseményről, valamint a végén pár oldalnyi, később keletkezett hivatalos irat és számla található. A megnyitón dr. Molnár János művelődésügyi miniszter adta át a múzeumot a fenntartó KGM képviselőjének, aki továbbadta azt üzemeltetésre az LKM termelési igazgatójának, Káli Lajosnak. Az ünnepség keretében az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület (OMBKE) alelnöke Zorkóczy Samu-emlékéremmel tüntette ki Kiszely Gyulát, megköszönve kiemelkedő munkáját.<sup>78</sup>

77 | MMKM GAÖGY 2002: 44. I/3. 1969. szept. 3.

78 | LENGYEL 1999: 30–32.

## Összegzés

Ezzel lezárultak Kiszely Gyula hatalmas erőfeszítései, amit az Öntödei Múzeum létrehozására tett. Néhány ember észrevette az értéket a fekete falakban, és hatalmas munkájukkal és kitartásukkal sikerült elérniük, hogy ha nem is az egész, de legalább egy kis része megmeneküljön Ganz Ábrahám híres öntödéjének.

Jól látható, hogy a legtöbb feladat elvégzéséhez Kiszely saját kapcsolatait használta fel, és kért szívességeket. Nem csak az építkezésnél, de a kiállítás létrehozásakor is elhúzódtak a feladatok, azok elvégzéséhez többszöri levélváltás, megbeszélés, helyszíni szemle volt szükséges. Ő, majd a később hozzá csatlakozó ifj. Kiszely Gyula kitartó munkája nélkül nem jöhetett volna létre az Öntödei Múzeum, és valósulhatott volna meg a kiállítás.

Az intézmény fenntartója a Lenin Kohászati Művek volt, majd a vállalat jogutódjának csődbejutását követően az állam megvásárolta a múzeumot. 1992-től a Magyar Műszaki Múzeum, 2009-től pedig a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum része lett. 2014-ben Ganz Ábrahám születésének 200 éves évfordulója alkalmával az intézmény felvette az öntödealapító nevét, így hivatalos megnevezése MMKM Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény lett.

Az Öntödei Gyűjtemény ma újabb nagy feladat előtt áll. Az épületet 2019-ben veszélyessé nyilvánították, mivel az eredeti fa tetőszerkezet stabilitása már nem megfelelő, felújításra, cserére szorul.

Ganz Ábrahám egykori öntödéje máig őrzi Ganz Ábrahám és az általa felépített Ganz márkanév emlékét, ami ebből a ma már műemlék, jelentős ipari örökség, és építészeti is egyedülálló épületből indult virágzásnak.

## Hivatkozott források és irodalomjegyzék

### Források:

MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

GAÖGY = Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény

2001-11/1. Budai Tanácsi Jegyzőkönyv, 1845 jan. 22.

2001-11/2. Budai Tanácsi Jegyzőkönyv, 1845 jan. 24.

2001-11/3. Budai Tanácsi Jegyzőkönyv, 1845 febr. 5.

2002.44. I/I-3.: Kiszely Gyula: *Az Öntödei Múzeum alapításával és építésével kapcsolatos tárgyalások eseménynaplója 1964-től*. I-III. kötet. {kézirat}

TTFGY = Technikatörténeti Fényképek Gyűjteménye

Gysz: 5242 Knoll István: *Itt felejtették!* (film)

BÁNHÉGYI LÁSZLÓ 1959: 115 éves hazánk legrégebbi öntödéje. *Bányászati és Kohászati Lapok*, 10. évf. 2-3. sz.

ENDREI WALTER 1965: A peleskei nótárius harmadik utazása elé. *Műszaki Élet*, 20. évf. 13. sz. 1965. július 1.

Ganz vasöntödéje Budán. *Vasárnapi Újság* 1862. december 21. 605.

H. BARTA 1965: Lebontják? Vita egy műemlék ügyében. *Magyar Nemzet* 1965. jún. 27. 10.

KISZELY GYULA 1984: Húsz éve alapították az Öntödei Múzeumot. *Bányászati és Kohászati Lapok, Öntöde*. 1984. 35. évf. 10. sz. 231.

Lebontásra ítélt történelem. *Népszava*, 1964. febr. 23.

NARANCSIK 1964: Szakosztályi hírek. *Bányászati és Kohászati Lapok, Öntöde*. 1964. 10. sz. 231.

NYIKOS: Öntödei múzeumot létesít az LKM. *Diósgyőri Munkás*, 1968. nov. 5.

PFANNL EGON 1969: Az Öntödei Múzeum tervezése. A Magyar Öntödei Múzeum alapítása. *Bányászati és Kohászati Lapok*, 1969. 20. évf. 5. sz. 115.

**Online forrás:** 1840. évi XVII. törvénycikk a gyárok jogviszonyairól <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-orveny?docid=84000017.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> (letöltés ideje: 2025. 02. 17.)

## Felhasznált irodalom

- BERLÁSZ JENŐ 1957: *A Ganz-gyár első félszázada, 1845–1895* = Die ersten fünfzig Jahre der Ganz-Werke, 1845–1895. Tanulmányok Budapest Múltjából 12.
- BOR FERENC–VADAS FERENC 1991: Tudományos Dokumentáció. *Öntödei Múzeum, Az egykori Ganz-törzsgyár kéregöntődéje*. {kézirat} Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény, E136
- HEIM ERNŐ–PREISICH GÁBOR 1962: „Budapest és környéke általános rendezési terve.” *Magyar Építőművészet*, 1962. II. évf. I. sz.
- KLEMENT JUDIT 2010: *Gőzmalmok a Duna partján. A budapesti malomipar a 19–20. században*. Holnap Kiadó, Szeged.
- KOVÁCS LÁSZLÓ 2006: Ganz Ábrahám. *Öntödei Múzeumi Füzetek* 16. Országos Műszaki Múzeum Öntödei Múzeuma, Budapest. 10.
- LENGYEL KÁROLY 1999: Amíg az öntödéből múzeum lett... Kiszely Gyula, az Öntödei Múzeum alapítója emlékére. *Öntödei Múzeumi füzetek* 5. Országos Műszaki Múzeum Öntödei Múzeuma, Budapest.
- MAJOR MÁTÉ 1983: *Építészettörténeti és építészetelméleti értelmező szótár*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- MIKUS KÁROLYNÉ 1993: *A Ganz Öntöde sorsa*, {kézirat} Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény Adattára, Jelzet nélkül
- PREISICH GÁBOR 1969: Budapest Városépítésének története 1919–1969. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- PROHÁSZKA LÁSZLÓ 1994: *Szoborsorsók*. Kornétás Kiadó, Budapest.
- REMPORT ZOLTÁN–LENGYELNÉ KISS KATALIN 2011: A Kohászat Történeti Bizottság alapítása és tevékenysége. *Öntödei Múzeumi füzetek* 20. Országos Műszaki Múzeum Öntödei Múzeuma, Budapest.
- SISAJÓZSEF (SZERK.) 2013: *A magyar művészet a 19. században. Építészet és iparművészet*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont. Osiris Kiadó, Budapest.
- TERPLÁN ZÉNÓ (FORD.) 1994: Ki vezette a gyárat Ganz Ábrahám halála után. *Technikatörténeti Szemle* 21. 1994–1995.





80 ÉVE KEZDŐDÖTT  
MAGYARORSZÁG ÚJJÁÉPÍTÉSE

2025

*Papp János*



## Kalocsai Péter: A második világháború és az átmeneti években bekövetkezett politikai változások hatásai a szombathelyi villamosvasútra. Az részvénytársaságtól a városi tulajdonba vételig (1941–1950)

A tanulmány bemutatja, hogy egy magyarországi vidéki város villamosvasútját, nevezetesen a szombathelyit, hogyan érintette a második világháború, a német, majd a szovjet megszállás, az új politikai hatalom kiépülése, illetve hogyan hatott mindez a vasútüzem működésére, amely egy magáncég (rt.) fenntartásából végül a szovjet mintára létrehozott városi tanács tulajdonába került. A vizsgált évtized a szombathelyi villamosvasút 1897 és 1974 közötti történetében a legtöbb változással (háború, infláció, tervgazdálkodás, munkaverseny stb.) teli időszak volt. A számos tragikus és megdöbbentő esemény közül kiemelkedik, hogy Magyarország német megszállása után, 1944 tavaszán megtiltották a zsidó személyeknek Szombathelyen a villamosvasút használatát. A vizsgált időszakban kétszer (1941, 1945) építették újjá a villamosvonalat, megváltozott a tulajdonos, előbb államosításra, majd városi tulajdonba vételre került sor. A villamosvasút történetében az infláció következtében a legnagyobb mértékű menetjegyár-emelkedés következett be a második világháború után a forint 1946. augusztus 1-jei bevezetéséig. A munkavállalók munkavégzésére pedig ránehezedett a politika (munkaverseny, szemináriumok stb.). A vasútüzem alkalmazottai számára mindezek szinte állandó alkalmazkodást tettek szükségessé. Az eddig még feldolgozatlan téma primer források (levéltári, múzeumi, sajtó) sokaságára és a vonatkozó szakirodalomra épül. Az esettanulmány jól tükrözi, hogy a magyarországi közlekedési vállalatoknak milyen nagymértékű változásokat kellett megélniük az 1941 és 1950 közötti időszakban.

### *Péter Kalocsai: The Effects of World War II and the Political Changes of the Transitional Years on the Szombathely Tramway: From Private Company to Municipal Ownership (1941–1950)*

*The study presents how the tramway of a provincial Hungarian city—specifically that of Szombathely—was affected by World War II, the German and later Soviet occupations, and the establishment of the new political regime. It explores how these transformations influenced the operation of the tram system, which transitioned from private company management to municipal ownership following the Soviet model. The decade under examination proved to be the most turbulent period in the history of the Szombathely tramway (1897–1974), marked by war, inflation, planned economy, and socialist work competitions. Among the many tragic and shocking events, one stands out: after the German occupation of Hungary, in the spring of 1944, Jewish residents of Szombathely were banned from using the tramway. During this period, the tram line was rebuilt twice (in 1941 and 1945), its ownership changed, and the system was first nationalized and later taken over by the municipal council. The postwar inflation brought about the highest fare increases in the tramway's history, lasting until the introduction of the forint on August 1, 1946. Political pressure also weighed heavily on employees, through mechanisms such as work competitions and ideological seminars, demanding constant adaptation from the workforce. The study, based on a wide range of primary sources (archival, museum, and press materials) and relevant literature, examines a previously unexplored topic. The case study vividly illustrates the profound transformations Hungarian transport companies underwent between 1941 and 1950.*

Villamos a nagyvárosi jellegű Széll Kálmán utcában  
az 1940-es évek elején (Spieglér Tibor gyűjteménye)



Kalocsai Péter

# A második világháború és az átmeneti években bekövetkezett politikai változások hatásai a szombathelyi villamosvasútra

A részvénytársaságtól a városi tulajdonba vételig (1941–1950)

## Bevezetés

Tanulmányomban azt kívánom bemutatni, hogy egy hazai vidéki város villamosvasútját, nevezetesen a szombathelyit, hogyan érintette a második világháború, a német, majd a szovjet megszállás, az új politikai hatalom kiépülése, hogyan hatott mindez a vasútüzem működésére, amely egy magáncég (rt.) fenntartásából végül a városi tanács tulajdonába került. Az eddig még feldolgozatlan téma primer források (levéltári, múzeumi, sajtó) sokaságára és a vonatkozó szakirodalomra épül.

## Szombathely

A második világháborúban nagyon súlyos pusztításokat szenvedett el Vas vármegye székhelye, mert többek között fontos vasúti csomópont volta, katonai létesítményei és repülőtere, valamint 1944 decemberében a városba menekült nyilas kormányzati szervek miatt fontos támadási célpontnak számított. A háborús károk tekintetében az országban az ötödik

helyen állt a vidéki városok sorában, ezért romvárossá nyilvánították.<sup>1</sup> Az 1942. évi XXIII. törvénycikk megadta Szombathelynek a már régóta vágyott törvényhatósági jogot, ami a vármegye felügyeletének megszűnését jelentette.<sup>2</sup> A háborús körülmények miatt a törvény azonban csak a világháború befejezése után, 1945. szeptember 1-jén lépett életbe.<sup>3</sup> A képviselő-testület az 1945. december 20-i közgyűlésén mondta ki Szombathely törvényhatósági jogú várossá válását.<sup>4</sup> A település lakossága a tárgyalt időszakban csökkent, míg 1941-ben 42 870, addig 1949-ben csupán 40 134 főt számláltak.<sup>5</sup> A kiépülő új politikai berendezkedés okozta számos változás egyike, hogy Marxról már 1946-ban utcát neveztek el a városban.<sup>6</sup> A szovjet megszállás után Szombathely közelében leereszkedett a vasfüggöny, majd a kiépülő déli és főleg a nyugati határsáv, valamint határövezet nem kedvezett a város fejlődésének. Ezek ellenére Szombathelynek sikerült a Nyugat-Dunántúlon betöltött központi szerepét (gazdasági, közlekedési, közigazgatási, oktatási, kulturális, egyházigazgatási stb.) és jelentőségét továbbra is megőriznie. Például a második világháború utáni első belföldi légi járat 1946. október 15-én Budapestről Szombathelyre repült.<sup>7</sup>

Az 1950. évi I. törvény a megyei, járási, városi és községi tanácsokról rendelkezett. A jogszabály a korábbi önkormányzati autonómiákkal szemben a tanácsokat szovjet mintára az egységes és központosított államhatalom helyi szerveiként határozta meg.<sup>8</sup> A szóban forgó törvény alapján hozott és a megyei tanácsok felállításáról szóló 143/1950. MT. számú rendelet a törvényhatóságok működését 1950. június 15-től megszüntette.<sup>9</sup> Szombathely ismét megyei felügyelet alá került és járási jogú város lett.<sup>10</sup> Lakossága a szocialista kor kezdetén a csatolások és a migráció következtében jelentősen megnövekedett. Nagymértékben nőtt a település kiterjedése is azért, hogy 1950-ben a Szombathellyel szinte már összeépült peremközségeket (Kámon, Herény, Olad, Újperint, Szentkirály, Gyöngyöshermán) hozzácsatolták.<sup>11</sup> A következő, 1960. évi népszámláláskor már 54 392 főt tartottak nyilván Szombathelyen.<sup>12</sup>

1 | Háborús károsodásban Szombathely az ötödik ötvenhét város közül. SZV, 1946. nov. 17. 7.; Romvárossá nyilvánítják Szombathelyt. NYKÚ, 1946. nov. 10. 2.

2 | <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=94200023.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D42>. (Megtekintve: 2024. aug. 7.)

3 | III 325/1945. (IX. 20.) BM rendelet a Kaposvár és Szombathely megyei városoknak törvényhatósági jogú városokká alakításáról alkotott 1942. XXIII. tc. hatálybaléptetése tárgyában. [https://jogkodex.hu/jsz/1945\\_III325\\_bm\\_rendelet\\_2632280](https://jogkodex.hu/jsz/1945_III325_bm_rendelet_2632280) (Megtekintve 2024. aug. 7.)

4 | MNL VVL, SZV TB Közgy. jkv. 115/1945.

5 | KOVACSICS 1993: 307.

6 | FEISZT 1995: 126.

7 | KALOCSAI 2019: 74.

8 | [https://jogkodex.hu/jsz/1950\\_I\\_torveny\\_7838550](https://jogkodex.hu/jsz/1950_I_torveny_7838550) (Megtekintve: 2024. aug. 7.)

9 | [https://jogkodex.hu/jsz/1950\\_143\\_mt\\_rendelet\\_6685960](https://jogkodex.hu/jsz/1950_143_mt_rendelet_6685960). (Megtekintve: 2024. aug. 7.)

10 | HORVÁTH – KRÁNITZ – PÉTERNÉ 1988: 107.

11 | MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/17/1950.; KOVACSICS 1993: 307.

12 | KOVACSICS 1993: 307.

## Országos kitekintés a vidéki városok tömegközlekedésére

A két világháború közötti időszakban a gazdasági nehézségek, az infláció, a fizetőképes kereslet hiánya és más tényezők miatt a tömegközlekedés fejlődése a vidéki városok népesség- és területnövekedésével nem tartott lépést. Sőt a magyarországi villamosvasutak állapota leromlott, pályájuk, járműállományuk stb. elhasználódott. A két világháború közötti időszakban egy hazai városban sem létesült új villamosvasút. A boldog békeidőket követően a magyarországi villamosvasúti fejlődés megtört. Ennek okai között szerepel, hogy a vidéki városok forgalmi szükséglete és a helyi fizetőképes kereslet a fenntartásukhoz nem mindenütt volt elegendő.<sup>13</sup>

Az 1938 és 1941 között visszatért területeknek köszönhetően a villamosvasúttal rendelkező városok száma hazánkban hétről tizenegyre emelkedett: Budapest, Debrecen, Kassa, Miskolc, Nagyvárad, Nyíregyháza, Pécs, Szabadka, Szeged, Szombathely, Újvidék. A kortárs Szabó Dezső kutatásai szerint 1941-ben a 40 000 lakos feletti városaink közül több nem rendelkezett tömegközlekedéssel, így nem volt sem villamosvasút, sem autóbuszjárat Békéscsabán, Hódmezővásárhelyen, Kecskeméten, Marosvásárhelyen, Székesfehérváron és Szolnokon. Ekkor a villamosvasúttal rendelkező városokban az egy lakosra eső évi utazások száma 1910–1915-höz képest kevesebb volt 1940-ben Kassán, Nagyváradon, Szegeden és Szombathelyen.<sup>14</sup> Az utasforgalmi adatok vizsgálata alapján Szabó Dezső arra a megállapításra jutott, hogy „*a lakosság sok városban még hetenkint egyszer se használja a villamos vasutat*”.<sup>15</sup> A korabeli vidéki városok tömegközlekedésének kutatása során a következő konklúziókat fogalmazta meg: „*Kétségtelen tehát, hogy a vidéki városok helyi közlekedése meglehetősen válságos állapotban van, ami sem a vállalatoknak, sem a közönségnek nem válik előnyére és feltétlen orvoslást igényel. [...] a villamos vasutak részben kibaszlatlanok, részben pedig elavultak, így az igényeknek még – vagy már – nem felelnek meg. A vidéki városokban úgyszólván mindenütt ez a helyzet. [...] A járműállomány a legtöbb városban teljesen elavult és úgyszólván teljes felújításra szorul, ami igen költséges*”.<sup>16</sup> Ez utóbbi megállapítás helytálló például a korabeli Miskolc, Szombathely<sup>17</sup> és Pécs vonatkozásában is – e dél-dunántúli városban a vasútüzem teljes felújítása helyett költséghatékonyságból a trolibuszra való áttérést tervezték.<sup>18</sup>

13 | SZABÓ 1941: 149–150.

14 | SZABÓ 1941: 149.

15 | SZABÓ 1941: 150.

16 | SZABÓ 1941: 151.

17 | CSEHI FERENC: Szombathely a villamosügy radikális elintézését követeli. MŰ, 1940. júl. 7. 5.

18 | Pécs előkészítési munkaprogramját a békeévekre. Az első terv a villamos vasút kicserélése trolleybuszra. D, 1944. febr. 12. 5.; Háború után a villamos helyett 30 trolleybusz bonyolítja le Pécs forgalmát. D, 1944. máj. 11. 5.

A vidéki városok villamosvasúti utasforgalmára tett megállapítások alátámasztására néhány adat. Míg 1919-ben 1 874 664 fő szállt villamosra Szombathelyen, addig 1920-ban 1 370 450, 1923-ban már csak 698 650, 1941-ben pedig csupán 600 410 fő. 1923-ban az előző évihez képest az utasok száma Szegeden 2 184 291, Miskolcon 1 790 449, Pécssett 1 114 094, Szombathelyen 291 981, Debrecenben 270 394 fővel esett vissza. Sopronban pedig 1923. június 1-jétől leállították a veszteséges villamosközlekedést.<sup>19</sup>

Racionális törekvés volt, hogy a hazai városi vasutak járműparkjának egységesítése érdekében 1942. április 2-án értekezletet tartottak Szegeden. Az Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára (RVKVSZ; érdekkörében a miskolci, a nyíregyházi, a szegedi és a szombathelyi villamosvasút), a Magyar Vasútforgalmi Rt. (érdekeltségében a debreceni és a nagyváradai villamosvasút), a legnagyobb hazai vasúti járműgyártó Ganz-gyár, valamint a Szegedi Közúti Vaspálya Rt. képviselői tárgyalásokat folytattak újonnan bevezetendő hazai villamoskocsi-típusokról, azok műszaki egységesítéseiről. A konferencián hangsúlyozták, hogy számos előnnyel járna, ha ugyanazon kocsi típusok (motor- és pótkocsi) futnának országszerte, például megkönnyítené az alkatrészellátást. Kassa, Pécs, Szabadka és Újvidék – ahol városi vállalatok voltak – kivételével megegyeztek egy-egy kéttengelyű motor- és pótkocsi tervéről, amelyeknek megvalósítását sajnos a világháború megakadályozta.<sup>20</sup> K. Juhász Erzsébet kutatásai szerint a városi tulajdonú szabadkai villamosvasút képviselői is részt vettek a tárgyalásokon.<sup>21</sup>

## A Szombathely Villamos Közúti Vasút (1941–1945)

A szombathelyi villamosvasút a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (VEMR) tulajdonát képezte, amely cég az RVKVSZ és a Magyar Általános Hitelbank főrészvényesek érdekkörébe tartozott. A VEMR alaptőkéje 1941-ben 2 400 000 pengő volt, részvényeit jegyezték a budapesti tőzsdén.<sup>22</sup> A villamosvasút kelet-nyugati irányban, frekvenciált útvonalon szelte át a várost, összekötötte a központot és a Perint-patakon túli nyugati városrészt a nagy forgalmú pályaudvarral. Érintette vagy megközelítette a település legfontosabb részeit, közintézményeit (városháza, vármegyeháza, üzleti negyed, piac, bankok, takarékpénztárak, posták, iskolák, múzeum, mozi stb.). Az üzemek és a gyárak közül öt (az öntöde, két gép-, egy bőr- és egy cipőgyár) feküdt a villamospálya mentén vagy közelében. Vonalvezetése a következő volt: Éhen Gyula tér, pályaudvar–Széll Kálmán utca–Király utca–

19 | SM TO, MA 114; VÁRSZEGHY 1924: 388.; Csökkent a villamosok múlt évi forgalma. D, 1922. máj. 18. 2.

20 | MNL VVL SZVV ir. I. d.; BARÁNSZKY-JÓB 1985: 220–221.

21 | K. JUHÁSZ 1998: 27–28.

22 | GALÁNTAI 1942: 2. köt. 549.

Fő tér–Széchenyi István utca–Berzsenyi Dániel tér–Hollán Ernő utca–Kiskar utca–Óperint utca–Kálvária utca–Szent István park. Ez utóbbi végállomásnál terült el a város legjelentősebb zöldövezete. 1938-ban a vidéki villamosvasutak esetében az utazások átlagos hossza Pécssett 1, Szegeden 1,7, Szombathelyen 2, Debrecenben 2,2, Miskolcon 2,8 km volt.<sup>23</sup> A szombathelyi villamosvasút pályáját többször bővíteni akarták, de különböző okok (első világháború, a nagy gazdasági világválság stb.) azt megakadályozták.<sup>24</sup>

1940-ben a szombathelyi villamosvasút 1000 mm-es nyomtávú teljes pályahossza 3223 m, építési hossza 2911 m volt. Ebből 3123 m-t Phönix rendszerű vályús (33,6 kg/m), 100 m-t szélestalpú Vignol (34 kg/m) sín tett ki, és 2375 m feküdt egyenesben. A személyforgalom számára berendezett vonalhossz, vagy más megfogalmazásban az üzleti hossz 2810 m volt. Az egyvágányú pályán három kitérő üzemelt. A sínek átlagos életkora az egyenes szakaszokon 36–43, kanyarulatokban pedig 14–17 év, a villamosvonal legnagyobb emelkedése 18,41‰, a legkisebb ívsugara 25 m volt. A vasútüzem tíz villamos befogadására alkalmas kocsiszínnel rendelkezett. A járműpark az 1897-ben (3 db), 1900-ban (2 db) és 1901-ben (2 db) forgalomba állított, összesen hét villamos motorkocsiból állt, amelyek 36 (18 ülő és 18 álló) utast fogadhattak be a kétfős személyzetten kívül. A felhasznált egyenáram feszültsége 550 V, költsége pedig 10 fillér/kWh volt.<sup>25</sup> A pálya 1941. évi felújítása és a vasútállomásnál történt meghosszabbítása, valamint a Széchenyi István utcai és a Berzsenyi Dániel téri sínpályák áthelyezése után az üzleti pályahossz 2850 m, a kitérővágányokat is beleszámítva 3110 m lett.<sup>26</sup> A pályarekonstrukció során új megvilágítható megállóhelytáblákat, valamint menetrendi eligazító tábláskákat szereltek fel a megállóhelyeken. Utóbbiak például feltüntették az útvonalat és az első három járat indulási idejét a pályaudvarhoz az adott megállóhelyről, valamint hogy onnét hány perc alatt ért a villamos a végállomásra.<sup>27</sup> A megállóhelyek átlagos távolsága ekkoriban Szombathelyen és Pécssett 200, Szegeden 250, Nagyváradon 256, Debrecenben 270, Miskolcon 300 m volt. A legkisebb megállóhelyek közötti távolság Szegeden 98, Pécssett 108, Debrecenben 116, Miskolcon 120, Nagyváradon és Szombathelyen pedig 150 m volt.<sup>28</sup>

23 | PAPP 1958: 304.

24 | KALOCSAI 2011: 132.; PÁVEL 1928: 126.; Gyöngyöszőlős egyelőre nem kap villamost. H, 1933. ápr. 9. 4.; MNL VVL, VEMR ir.; A szombathelyi villamosvasutat kiépítik az új köztemetőig. V, 1944. aug. 17. 3.; Kibővítik a szombathelyi villamosvasutat. RM, 1944. aug. 20. 4.; MNL VVL, SZV Közgy. jkv. 219/1944.; A VEMR megfelelőbbézte a város által megállapított vonalbővítési kötelezettséget. V, 1944. nov. 28. 2–3.

25 | MMKM AT 173., MNL VVL, SZVV ir. 2. d.

26 | MNL VVL SZVV ir. 1. d.

27 | Érdekes és hasznos újításokat vezetett be a VEMR a szombathelyi villamosvasútnál. V, 1941. dec. 19. 4.; Tovább modernizálják a szombathelyi villamost. V, 1942. febr. 22. 3.; Kivilágított táblák jelzik az új rendes megállóhelyeket. V, 1941. ápr. 11. 3.

28 | MNL VVL, SZVV ir. 1. d.



*Megvilágítható öntöttvas megállóhelytábla 1941-ből (A szerző fotója, MMKM, VK 30.74.7.1.)*

1941. július 6-ától – a kontinentális európai gyakorlatnak megfelelően – bevezették Magyarországon is, először vidéken, a közúti közlekedésben a jobb oldali forgalmi rendet. A szombathelyi villamosvasutat és az utazóközönséget érintő változás csupán annyi lett, hogy az új forgalmi rend bevezetésének napjától a villamosok a kitérőkben – a Fő téri kivételével – jobb oldalon haladtak, jobbról kerülték egymást.<sup>29</sup>

Az 1941. évi pályafelújítás után az első villamos a Szent István parki végállomásról 4:55-kor, a vasútállomásról 5:10-kor indult. Az utolsó járat a Kálváriától 22:29-kor, a pályaudvartól 23:08-kor indult el – ha a késő esti vonatok nem késtek. A villamosok továbbra is 10 percenként közlekedtek, a menetidő a két végállomás között 15 perc volt.<sup>30</sup> A villamosvasút megújítását követően 1942-ben (945 241 utas) és 1943-ban (1 549 966 fő) az utasforgalom jelentősen megnövekedett, aztán a háborús cselekmények, a vasútüzem kényszerű leállása miatt ismét csökkent.<sup>31</sup> Az utasforgalom növekedését tükrözi, hogy

29 | Vasárnap, július 6-án életbelép a jobboldali közlekedés. DH, 1941. jún. 30. 3.; Szombathelyen. V, 1941. júl. 4. 5.; A szombathelyi villamosok mától kezdve a kitérőkben jobboldalon haladnak. DH, 1941. júl. 7. 2.; Minden zökkenő nélkül zajlott le a jobbrahajtás premierje. V, 1941. júl. 8. 3.

30 | MNL VVL, SZVV ir. 1. d.

31 | SM TO, MA 114; MNL VVL SZVV ir. 1–2. d.

ismét zsúfolt villamosokról kezdett írni a sajtó: „*olyan nagy volt az utaslétszám, hogy a dupla kocsival közlekedő villamosokon is fűrtökben lógtak az utasok*” – írta a *Vasvármegye* 1942. április 8-án a húsvéthétfői forgalomról.<sup>32</sup> Az utasok számának növekedésében a villamosvasút pályájának és járműparkjának megújításán kívül szerepet játszott a hadikonjunktúra, a taxik és a magánautók számának csökkenése – mivel azokat a hadsereg számára lefoglalták.<sup>33</sup> A legtöbb utast a vonatok indulásakor és érkezésekor, a tanítás kezdetekor és végén, hetivásárok alkalmával szállították a szombathelyi villamosok.<sup>34</sup> 1944-ben már arról számolt be a *Dunántúli Hétfő*, hogy „*hatalmasan megnövekedett az utaslétszám és nem ritka eset, hogy a kocsik nem kettesével, hanem hármasával is közlekednek.*”<sup>35</sup>



Villamosmenetjegy 1945 elejéről  
(a szerző gyűjteménye)

1942. február 1-jétől a VEMR a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter engedélyével 25%-kal felemelte a villamos viteldíjait. A menetjegy 24-ről 30, a szakaszjegy pedig 16-ról 20 fillérre emelkedett.<sup>36</sup> 1943. augusztus 1-jétől a vonal- és a pogyászjegy 38, a szakaszjegy 24 fillérre drágult.<sup>37</sup> 1945. március 4-én, amikor a világháborús bombatámadások pusztításai miatt a vasútüzem leállt, egy vonaljegy már 80 fillérbe került.<sup>38</sup>

## A második világháború hatásai, következményei (1941–1945)

Talán meglepő, de a második világháború idején került sor a szombathelyi villamosvasút már nagyon indokolt megújítására. 1940-ben a járműpark renoválását,<sup>39</sup> 1941-ben pedig a teljes vágánycserét hajtották végre.<sup>40</sup> A villamosvasút megújítását, a szükséges

32 | Húsvéthétfőn zsúfoltak voltak a szombathelyi villamosok. V, 1942. ápr. 8. 6.

33 | A VEMR megfellebbezte a város által megállapított vonalbóvítési kötelezettséget. V, 1944. nov. 28. 2–3.

34 | MNL VVL, SZVV ir. I. d.

35 | Csökkentik a villamosmegállóhelyek számát Szombathelyen. DH, 1944. jan. 17. 3.

36 | Vásárnaptól életbeléptette a VEMR a magasabb viteldíjakat. DH, 1942. febr. 3. 3.

37 | MNL VVL, SZV Közgy. jkv. 219/1943.; Megdrágul a szombathelyi villamos. V, 1943. júl. 31. 5.

38 | A szerző menetjegygyűjteménye alapján.

39 | Megjelent az első renovált villamos. V, 1940. jún. 27. 5.

40 | Beféjezéshez közeledik a villamos alapépítményének munkálata. V, 1941. dec. 7. 10.

anyagok (sági bazalt, sínek, váltók, a hegesztéshez használt anyagok stb.) beszerzését azonban a világháborús viszonyok (vonatforgalom-korlátozás, tehervagonok hiánya, a diósgyőri vasgyár hadicélú megrendelése miatt késedelmes síngyártás) nagymértékben megnehezítették.<sup>41</sup> Az anyagbeszerzési, illetve szállítási nehézségek miatt a tervezettnél mintegy két hónappal később, csak 1941. július 14-én tudták megkezdeni a villamospálya újjáépítését.<sup>42</sup> A munkálatokkal alapvetően még az év decemberében végeztek, de a kemény, hideg tél korai beállta miatt a Kálvária utcai remízbe vezető négy bekötővágány közül csupán hármat tudtak kicserélni, átépíteni. A negyedik bekötővágány csak 1942 tavaszán újult meg.<sup>43</sup>

Magyarország második világháborúba való belépését követően a VEMR – a rendkívüli helyzetre való tekintettel – 1941 júliusában nyolc női kalauz kiképzésébe kezdett. Csak a férfi munkavállalók katonának való bevonultatása esetén kívánták őket alkalmazni.<sup>44</sup> 1942 májusában írt először a sajtó arról, hogy a kisebb forgalmú időszakokban fiatal és csinos kalauznők teljesítenek szolgálatot a helyi villamosokon – ez Szombathely világháború okozta „*legújabb érdekessége*”! A még csak próbaszolgálatot teljesítő kalauznőket máris méltatták a sajtóban: „*Nemcsak figyelmesek, körültekintők, hanem nagyon udvariasak is. A különféle bérletjegyek, szelvényfüzetek és egyéb jegyek sokaságában biztosan eligazodnak.*”<sup>45</sup> A szombathelyi sárga kocsik üdvöskéi: a kalauz kisasszonyok címmel emlékezett meg 1942-ben a *Vasvármegye* című lap, hogy a világháború miatt már egy éve a szombathelyi villamosokon kalauznők (nyolcan) is teljesítenek szolgálatot. Számukra csinos női egyenruhát csináltatott a VEMR. „*A nyári uniformisukat nem lehet egy napon említeni a pesti kalauznők hasonló öltözékével*” – vélekedett a korabeli sajtó. A szombathelyi villamosok utazóközönsége megkedvelte a kalauznőket.<sup>46</sup> A városalapítás 1900. évfordulóján, 1943 szeptemberében a *Vasvármegye* bemutatta az akkori Szombathelyt, a cikkben megemlítette a villamost is: a Berzsényi Dániel téren „*még a sárga villamosok is csendesen subannak a Hollán Ernő utca felé... a sárga kocsikban kisasszonykák árulják a jegyet. Mutatós kék uniformisban, bőrtasakkal a nyakukban.*”<sup>47</sup>

41 | MNL OL, KPM KVFO 12. d.; MNL VVL, SZVV ir. 2. d.; A villamosbizottság ülése. H, 1940. jún. 14. 3.; Tovább modernizálják a szombathelyi villamost. V, 1942. febr. 22. 3.

42 | MNL VVL SZVV ir. 1. d.; A VEMR 1941 végéig halasztást kap a villamos jókarbাহelyezésére. H, 1940. jún. 18. 2.; Ma megkezdik a villamos-pálya újjáépítését. DH, 1941. júl. 14. 3.; Tegnap megkezdték az új villamos-alépítésmény munkálatait. V, 1941. júl. 14. 6.

43 | Elkészítették a villamosremíz elmaradt bekötővágányát. V, 1942. ápr. 26. 10.

44 | Női villamoskalauzokat képez ki a VEMR. V, 1941. júl. 11. 6.

45 | Nők a villamosokon. V, 1942. máj. 20. 3.

46 | CZECZELI ERZSÉBET: A szombathelyi sárga kocsik üdvöskéi: a kalauz kisasszonyok. V, 1943. nov. 24. 5.

47 | VARGA SÁNDOR: Pillanatfelvételek Szombathelyről. V, 1943. szept. 5. 39.

## Zsidó nem utazhat villamoson

A szombathelyi rendőrség vezetője tegnap este az alábbi rendeletet adta ki a gettó rendjének szabályozásával kapcsolatban:

A gettóval kapcsolatosan közrendészeti, közbiztonsági és közlekedési szempontból az alábbiakat rendelem el:

1. A gettó területét a benntlakók vásár- és ünnepnap egyáltalán nem hagyhatják el. Hétköznap 11 óra 30 perctől 13 óráig bevásárlás céljából a zsidó hitközség tanácsa által kijelölt beszerzési csoport 50 tagja jöhet ki. Zsidó vásárlás céljából egyáltalán

4. Hadiüzemi munkások munkalyükre csak rendőrségi engedély és hadiüzemi igazolvány együttes felmutatásával közlekedhetnek, mindenkor meghatározott utirányban és kijelölt időben.

5. Hatósági idézés esetén az idézésen jelzett időben az illetékes hatóságnál megjelennek és onnan távozásukkor távozásuk idejét igazoltatják, illetve láttamoztatják.

6. Tilos zsidó személyeknek mindennemű nyilvános és szórakozóhely látogatása, villamosvasút igénybevétele és telefon használata.

1944. május idusától a zsidó lakosság már nem szállhatott villamosra Szombathelyen (V, 1944. máj. 17. 4.)

A boldog békeidőkben forgalomba állított szombathelyi villamosok megérték azt, hogy a sárga csillag viselésére kötelezett zsidó lakosság nem szállhatott fel rájuk. Ugyanis Magyarország német megszállása után a helyi rendőrkapitányság vezetője, dr. Russay Géza rendőrfőtanácsos 1944. május 16-i rendeletében megtiltotta a zsidó személyeknek Szombathelyen a villamosvasút használatát. *Zsidó nem utazhat villamoson* alcímmel jelent meg a sajtóban a rendelet.<sup>48</sup> Budapesten is szabályozták a zsidó honfitársaknak a villamosokon való utazását, május 23-tól ott csak az utolsó pótkocsiba szállhattak.<sup>49</sup>

Védelmi célból a Kálvária utcai remíz területén óvóhelyet létesítettek.<sup>50</sup> A második világháború borzalmai aztán ténylegesen elérték Szombathelyt is. Az 1944. október 7-i bombatámadások során „*elpusztult a városi villamosvasút Petőfi [ma Vasút] utcai pályája is*”.<sup>51</sup> A megsemmisült pályaszakasz kivételével a villamosforgalmat továbbra is fenntartották. Bár módosítani kellett a villamos menetrendjét, mert a villamosvasút férfi személyzete egy részének bevonultatása miatt munkaerőhiány állt elő.<sup>52</sup> A villamosok továbbra is postaládával közlekedtek.<sup>53</sup> Ekkor már nagyon sok menekült érkezett Szombathelyre, ezáltal a villamosok utasforgalma is nőtt.<sup>54</sup> Alkalmanként katonai kísérettel hadifoglyokat is szállítottak a vasútállomásra, ilyenkor utas nem szállhatott fel a villamosokra. A sziré-

48 | Szabályozták a szombathelyi gettó belső életét. *Zsidó nem utazhat villamoson*. V, 1944. máj. 17. 4.

49 | LEGAT – ZSIGMOND 2014: 200.

50 | MNL VVL, VMT ÉKO 50 648-3/1958.

51 | Ellenséges bombatámadás érte a szombathelyi pályaudvart és környékét. V, 1944. okt. 8. 1.

52 | A szombathelyi városi villamosvasút. V, 1944. nov. 17. 4.

53 | Milyennek látja egy menekült Szombathelyt. V, 1944. dec. 3. 3.

54 | Gróf József egykori villamosvezető visszaemlékezése 1994. júl. 11-én.



A Fő téri kitérő és a megállóhely járdaszigete a világháborús pusztítások után (fotó: Bárány Mihály, SM TO, HK 1241)

názáskor az utasokat le kellett szállítani, és üresen jártak a kocsik. A bombázások idején a villamosok szanaszét álltak a pályán és nem jártak be a remízbe, hogy minél kisebb kár érje a járműparkot.<sup>55</sup> Az 1945. március 4-i bombatámadás olyan mértékű pusztítást vitt végbe, hogy a vasútüzem leállt, üzemképtelenné vált. A világháború okozta károk felmérését tartalmazó 1945. május 8-i jegyzőkönyv szerint nagyon súlyos károk érték a villamospálya kétharmadát, a vasúti pályaudvartól a belváros nyugati széléig húzódó körülbelül 2 km hosszú pályaszakaszt. A Kiskar utcától a Kálvária utcai végállomásig terjedő körülbelül 1 km hosszú pálya „lényegében kár” nélkül vészelte át a második világháborút. Megsemmisült a villamospálya a Fő tér keleti végén 15 m, a Király utcában a Palace szálló mellett 38 m, a Széll Kálmán utca 55. szám előtt 25 m, a pályaudvarnál 50 m hosszban, valamint a Széll Kálmán utcában felrobbantott Gyöngyös-hídon hiányzott az úttest felőli sínszál 14 m hosszúságban. A belvárosi Hollán Ernő utcától a pályaudvarig a felsővezeték felszabdalva, darabokban lógott, vagy feküdt a földön. A felsővezeték-tartó

55 | Horváth Sándorné egykori villamosvezető visszaemlékezése 1994. márc. 14-én.

oszlopok eldőlték, karjaik letörték, az egyirányú húzás miatt elfordultak. A szűk belvárosi utcákban számos olyan ház megsemmisült, vagy homlokfala ledőlt, amelyekre a felsővezeték tartó keresztcsodronyok voltak kifeszítve. A járművek is megsérültek: A Fő téren veszteglő – Gróf József által vezetett – 5-ös pályaszámú motorkocsiban a közelben robbant bomba súlyos károkat okozott.<sup>56</sup> A jegyzőkönyv szerint nem csak a világháborús pusztítások következtében rongálódtak meg a villamosok: „*A legutóbbi bombatámadáskor az utcákon kinnrekedt villamos motorkocsikban károkat okozott a csőcselék, nevezetesen ablakokat tört be, a világítást tönkre tette, a jelzőberendezéseket elvitte stb.*”<sup>57</sup> A hosszú idő után 1940–1941-ben végre felújított vasútüzemet érte a nagyon súlyos világháborús pusztítás 1944–1945-ben. Súlyos háborús károkat szenvedett el az anyacég, a VEMR is, például a szombathelyi IV. kerületi, gyöngyösszöllősi áramfejlesztő telepe (gépház, egyemeletes személyzeti lakóépület stb.) megsemmisült.<sup>58</sup>

Közben a VEMR karitatív tevékenységet is folytatott, 1943 szeptemberében (a városalapítás 1900. évfordulóján) 25 000 pengőt ajándékozott a városnak szociális célú felhasználásra,<sup>59</sup> 1944 júliusában pedig 1000 pengőt a második világháború helyi bombakárosultjainak javára.<sup>60</sup>

## A villamosvasutat ért változások 1945 után

### Helyreállítás

A második világháborút a vesztesek oldalán befejező Magyarország az 1938 és 1941 között visszatért területeit ismét elvesztette, köztük a villamosvasúttal rendelkező Kassa, Nagyvárad, Szabadka és Újvidék városokat is. Hazánk 1944–1945-től szovjet megszállás alá és érdekszférába került. Ennek az időszaknak a legfőbb jellemzői a világháborús pusztítások utáni romeltakarítás, helyreállítás, újjáépítés és a szovjet minta követése volt. Így történt ez Szombathelyen is.

A második világháborús hadiesemények során a villamospálya üzleti hosszának 8,8%-a teljesen, 5,7%-a részlegesen, a felsővezeték 35%-a teljesen, 33%-a részlegesen megsemmisült. A belvárosban számos keresztcsodronyokat tartó ház dőlt össze, emiatt csak oszlopállítással

56 | SM TO, MA 114. Gróf József egykori villamosvezető visszaemlékezése 1994. júl. 11-én.

57 | SM TO, MA 114.

58 | MNL VVL, SZT Cégb. ir. 198/1.; MNL VVL, SZV TB Közgy. jkv. 25/1946.

59 | A Villamos Tröszt és a VEMR 50.000 pengőt adományozott a városnak szociális intézmény létesítésére. V, 1943. okt. 29. 5.

60 | A magyar gyáripár adományai a bombakárosultaknak. MGY, 1944. júl. 20. 6.

tudták a felsővezetékét kiépíteni.<sup>61</sup> Az újjáépítési miniszter rendelete alapján a VEMR is azon üzemek közé tartozott, amelyek közérdekű munkára kaphattak munkaerőt.<sup>62</sup> A villamosvasútnak az újjáépítéshez a saját szakmunkásain kívül még 20–25 férfi munkaerőre volt szüksége.<sup>63</sup> A villamosközlekedés újbóli megindítása két részletben történt. Először csak a Kálvária utcai végállomás és a Fő tér közötti szakaszt helyezték üzembe 1945. június 10-én.<sup>64</sup> A helyreállítás a teljes vonalon 1945. július 15-re fejeződött be, s ezen a napon indult meg a villamosforgalom a pálya teljes hosszában.<sup>65</sup> A sajtó örömmel hozta le a hírt, hisz „Szombathely életéhez azonban valahogy hozzátartozik a közúti közlekedésnek ez a típusa”.<sup>66</sup> A polgári korszakból csak a villamosvasutat örökölte a város a tömegközlekedés terén. „Szombathelynek egyetlen és megbecsült közlekedési eszköze” – írta az érzelmi kötődést is sugalló újságcikk 1945-ben.<sup>67</sup> A vasútüzem üzleti hossza 2884 m, a teljes vágányhossza 3337 m volt ekkor.<sup>68</sup> Az egyvágányú villamospálya nem szokatlan a korban, sőt a hazai vidéki városokban ekkor még az volt a jellemző!<sup>69</sup> Egyvágányú volt a pécsi és a nyíregyházi villamosvasút, és a szegedinek és a debreceninek is léteztek ekkor még ilyen vonalai.<sup>70</sup> Sőt a fővárosban is működtek egyvágányú villamosvonalak, például az 1947-ben megnyitott 40-es (Pestszentlőrinc–Pestszentimre) viszonylat is olyannak épült.<sup>71</sup>

## Tulajdonosváltás

A VEMR és üzletága, a szombathelyi villamosvasút továbbra is az RVKVSZ főrésztvényes érdekkörébe tartozott.<sup>72</sup> 1947-ben az rt. alaptőkéje 6 400 000 forint volt. Az alaptőke 80 000, egyenként 80 darab bemutatásra szóló részvényre oszlott.<sup>73</sup> 1947-ben a vasúti üzletág ingatlanjai 265 531, a berendezések és a felszerelések 708 734 forintot értek.<sup>74</sup> A villamosvasút teljes vagyont 1 521 106 forintban állapították meg.<sup>75</sup>

61 | MNL OL, KPM KVFO 4. d. 15 786/1949.; SM TO, MA 114.

62 | Az újjáépítési miniszter 22.200/1945. U. M. számú rendelete. MK, 1945. szept. 8. 9.

63 | SM TO, MA 114.

64 | MNL VVL, VMT ÉKO 744-18/2/1955.; Értesítés. SZV, 1945. jún. 15. 4.

65 | MNL VVL, SZT Cégb. ir., 198/1.; A villamos. SZV, 1945. júl. 17. 1.

66 | A villamos. SZV, 1945. júl. 17. 1.

67 | A szombathelyi villamos. SZV, 1945. okt. 6. 5.

68 | MNL OL, KPM KVFO 4. d. 15 786/1949.

69 | PAPP 1958: 304.

70 | DACZÓ – SZABÓ 1970: 46–50.; LOVÁSZ 2013: 5.

71 | PÁNDY 2017: 2., 59.

72 | Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára: ET, 1946. aug. 15. III.; ET, 1947. 4. sz. II.; ET, 1948. 8. sz. III.

73 | MNL VVL, SZT Cégb. ir. 356. d.

74 | Meghívó. SZV, 1947. aug. 26. 2.

75 | MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/17/1950.

A szombathelyi városvezetés már 1946-ban fontosnak tartotta a villamosvasút városi kezelésbe vételét. Ezt a szándékot – kormányzati támogatást kérve – közgyűlési határozattal erősítették meg. Eszerint: „*arra kérjük a magyar köztársaság kormányát, hogy... a szombathelyi közúti villamosvasúti üzemhez tartozó, vagy annak céljaira is használt összes telkeket, épületeket, al-, fel- és magasépítményeket, a vasút célját szolgáló műhelyeket, áramvezetékeket, oszlopokat, járműveket, berendezéseket és felszereléseket, szerszámokat, szerelvényeket, szabványtartalékokat és egyéb ingóságokat Szombathely thj. város közönségének és tulajdonába adni szíveskedjék.*”<sup>76</sup> Az 1947. évi várospolitikai program egyik lényeges pontja volt a villamosvasút városi tulajdonba vétele és helyi autóbusz-közlekedés létesítése. „*Egyszerűségi közlekedési politikát csakis abban az esetben lehet folytatni, ha a város kezelésében vannak az összes városi közlekedési vállalatok*” – adta hírül a korabeli sajtó.<sup>77</sup> Ezért az önkormányzat azon munkálkodott, hogy a villamosvasutat városi kezelésbe vehesse. Mivel az ügyben nem történt előrelépés, ezért a VEMR államosítása után Szombathely Törvényhatósági Bizottsága 1948. április 3-i határozatával a villamosvasút községi tulajdonba vételét kérte ismét az illetékes kormányhatóságoktól, miniszterektől (bel-, pénz-, közlekedésügyi, Gazdasági Főtanács). Az önkormányzat igyekezett mindent megtenni azért, hogy a villamosvasutat átvehesse.<sup>78</sup> Mivel a Gazdasági Főtanács nem támogatta a kezdeményezést, ezért újra felterjesztették kérésüket: „*megújítjuk és fenntartjuk a 27/1948. kgy. számú véghatározatunkkal elbátározott kérelmünket és újból kérjük a Gazdasági Főtanácsot*”.<sup>79</sup>

1948. március végén került sor az RVKVSZ<sup>80</sup> és a VEMR államosítására is.<sup>81</sup> A VEMR az előbbi állami tulajdonba vett cég szombathelyi üzletigazgatóságát képezte.<sup>82</sup> A Nép-gazdasági Tanács az RVKVSZ céget az érdekeltségébe tartozó VEMR-rel együtt az Állami Villamosenergia Szolgáltató Nemzeti Vállalatba olvasztotta be 1950. január 1-jétől.<sup>83</sup> A belügyminiszter 1950. február 4-én rendelte el az RVKSZ anyavállalattól a „*Szombathely városnak átadott Szombathelyi Közúti Villamosvasúti Vállalatnak községi vállalattá alakítását az 1949. évi X. tv. 7. §-a alapján*”. A vállalat feladatául a villamosközlekedés bonyolítását, a járművek, berendezések, villamosvasúti pályák fenntartását és

76 | MNL VVL, SZV TB Közgy. jkv. 25/1946.

77 | Villamos vagy autóbusz? NYKÚ, 1947. febr. 2. 3.

78 | MNL VVL, SZV TB Közgy. jkv. 27/1948.; Felirat a GF-hez: Adják vissza a városnak a VEMR telepeit. NYKÚ, 1948. ápr. 3. 3.

79 | MNL VVL, SZV TB Közgy. jkv. 216/1948.

80 | Az államosított vállalatok szakmáinként. MN, 1948. márc. 27. 3.

81 | Adják vissza a városnak a VEMR telepeit. NYKÚ, 1948. ápr. 3. 3.

82 | MNL OL, KPM KVFO 2. d.; MNL VVL, SZVV ir. 2. d.; Kinevezés. VM, 1949. dec. 31. 6.; Hirdetmény. VM, 1949. nov. 10. 4.

83 | MNL VVL, Cégb. ir. 356. d.; 307/16/1950. N. T. számú határozat. Közlemény. MK, 1950. jún. 4. 1.

karbantartását határozták meg.<sup>84</sup> Más tanácsi vállalatokhoz hasonlóan a Városi Tanács alá tartozó önálló községi vállalattá kellett átalakítani a villamosvasutat is.<sup>85</sup> Az RVKSZ szombathelyi üzletigazgatóságától való tényleges leválás – az előkészületek után – azonban csak április 1-jén valósult meg.<sup>86</sup> Ezért a helyi sajtó csak áprilisban tudósíthatott arról, hogy „*a villamos már nem az Elektromos Műveké, hanem a városé*”.<sup>87</sup> A neve először Szombathelyi Villamosvasút Községi Vállalat lett.<sup>88</sup> Az új községi vállalat alapítólevelét a belügyminiszter 1950. április 22-én, Szombathely Törvényhatósági Bizottsága április 25-én tartott közgyűlésén fogadta el, illetve hagyta jóvá.<sup>89</sup> A Népgazdasági Tanács 1950. október 1-jétől a Szombathelyi Villamosvasút Községi Vállalatot a Városi Tanács mint irányító szerv közvetlen felügyelete alá helyezte. Az ezirányú teendőket a tanács építési és közlekedési osztálya látta el.<sup>90</sup> A felügyeletét a belügyminiszter, a szakfelügyeletét a közlekedés- és postaügyi miniszter gyakorolta.<sup>91</sup> A vasútüzem 1951-től már Szombathelyi Villamosvasút Vállalat (SZVV) néven szerepelt.<sup>92</sup> Az SZVV cégjelzés került a villamosokra. A VEMR keretében a villamosvasút adminisztrációját – a többi üzletággal együtt – a központ végezte. A leválás után szükségessé vált a vállalat önálló működése szempontjából az adminisztráció és a saját ügyintézés feltételeinek megteremtése.<sup>93</sup> A vállalat irodáját először a Széll Kálmán utca 25. szám alatt – a villamos kiterője mellett – alakították ki, majd a feltételek megteremtése után 1950 júliusában a Kálvária utcai telepre költöztették át.<sup>94</sup> Az irodához bútort és irodaszereket a város adta, mert az áramszolgáltató cég semmit sem engedett át.<sup>95</sup> A Kálvária utca 63. szám alatti 527 helyrajzi számú, 888 négyszögöl alapterületű ingatlan, vagyis a forgalmi telep és a remíz a VEMR-től a villamosvasút tulajdonába ment át.<sup>96</sup> A Városi Tanács felügyelete alá került villamosvasút történetében egy új szakasz kezdődött.

84 | 5.264-12-64/1950. II./4. számú belügyminiszteri rendelet. MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/17/1950.; Közlemény. MK, 1950. ápr. 22. 261.

85 | MARKOVITS ILONA: A Szombathelyi Városi Tanács és vállalatai. VM, 1955. okt. 23. 5.

86 | MNL OL, KPM KVFO 3. d.; MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/17/1950.; 3700/30/90/1950.

87 | Körséta a városban. Egy és más. Ami gazdát cserélt. VM, 1950. ápr. 23. 8.

88 | MNL OL, KPM KVFO 3. d.; MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/17/1950.; MNL VVL, SZVV 2. d. 7494/1950.; A villamosvasúti bérletjegyek. VM, 1950. máj. 21. 10.

89 | MNL VVL, SZVTB Közgy. jkv. 128/1950. Az alapítólevelé száma: V. 5264-22/4/1950. VII. Kelte: 1950. ápr. 21.; MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/17/1950. A belügyminiszter 5264-12-64/3/1950. II. 4. számon hagyta jóvá.

90 | MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/1/1950., 3700/30/3/1950.

91 | MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/17/1950.

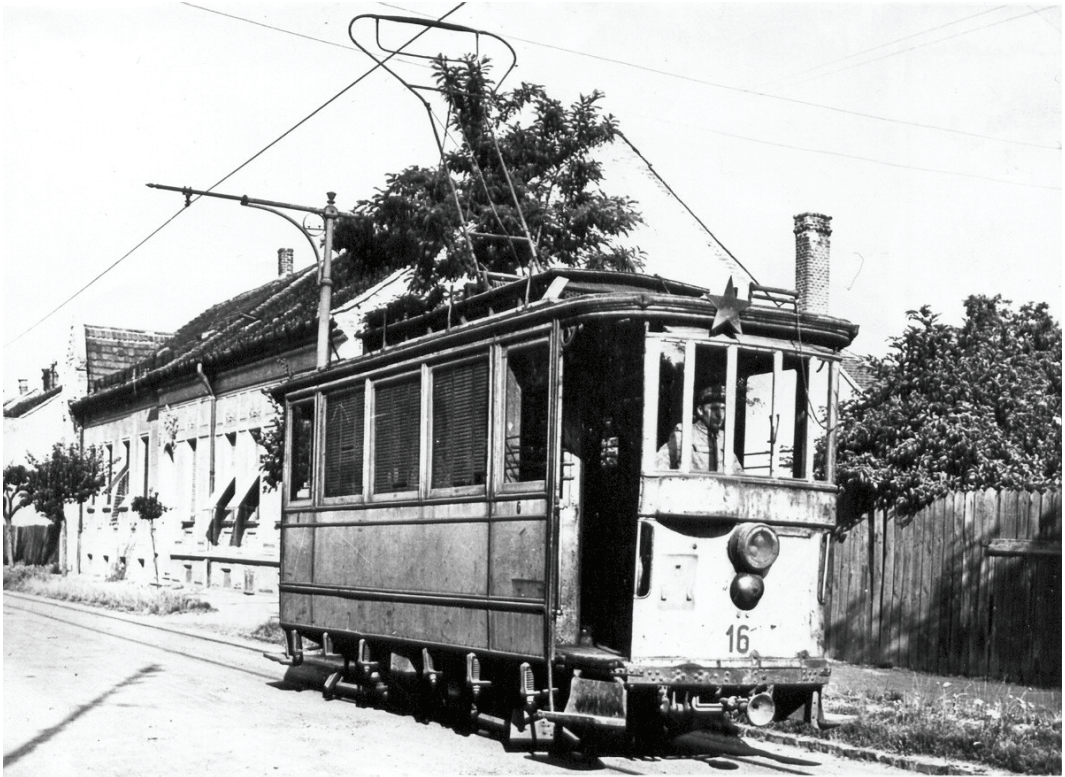
92 | MNL VVL, SZVT ÉKO 7704/1/1951.

93 | MNL VVL, SZVV ir. 2. d.

94 | MNL OL, KPM KVFO 4. d.; Elköltözött. VM, 1950. júl. 22. 6.

95 | MNL OL, KPM KVFO 5. d. 7690/V/244/1950.

96 | MNL VVL, SZVT ÉKO 3700/30/17/1950.



*A fél évszázados járművek megérték, hogy homlokfalukon vörös csillaggal közlekedjenek (SM TO, FH 9504)*

## A villamosvasút és a politika

A politika fokozatosan bevonult VEMR, és így a vasútüzem mindennapjaiba is. A munkavállalóknak alkalmazkodniuk kellett a kiépülő új rendszerhez. 1945-ben a munkásellenőrzés és a munkavállalók érdekeinek képviselőjére – az előírásoknak megfelelően – megszervezték a VEMR Üzemi Bizottságát.<sup>97</sup> 1945. augusztus 1-jén a szombathelyi villamosvasút remizében megalakult a Magyar Közlekedési Alkalmazottak Szakszervezetének helyi csoportja.<sup>98</sup> 1947 augusztusától már a VEMR üzemi pártnapjairól is hírt adott a helyi sajtó.<sup>99</sup> 1948-tól már szakszervezeti napokat is tartottak.<sup>100</sup> Még az évben a VEMR-nél is megszervezték az egységes munkáspártnak, a Magyar Dolgozók Pártjának üzemi pártszervezetét.<sup>101</sup> Az 1949. májusi országgyűlési választások előtt

97 | A Magyar Kommunista Párt biztosítja a szombathelyi üzemi munkásság ellátását. SZV, 1945. nov. 1. 3.; Közalkalmazottak igazolása. SZV, 1945. júl. 4. 4.

98 | Megalakult a Közlekedési Szakszervezet. SZV, 1945. aug. 3. 4.

99 | Pártélet. Üzemi pártnapok. ÚV, 1947. aug. 5. 3.; Pártélet. Üzemi pártnapok. ÚV, 1948. jan. 31. 3.; Közös pártnapok. ÚV, 1948. márc. 31. 2.

100 | Időrend a szakszervezeti napok megtartásáról. ÚV, 1948. márc. 20. 3.

101 | Kedden öt szombathelyi üzemben alakult meg a Magyar Dolgozók Pártja. VM, 1948. máj. 12. 1.

a Magyar Függetlenségi Népfront Celldömölkön is tartott politikai nagygyűlést, amelyen Rákosi Mátyás, Dobi István és Erdei Ferenc mondott beszédet. E rendezvényre a villamosvasúttól is utaztak résztvevők.<sup>102</sup>

1947-ben a VEMR is – „*hitet*” téve mellette – megünnepelte a hároméves terv kezdetét,<sup>103</sup> majd az első tervév befejezését is.<sup>104</sup> A hároméves terv befejeztével a VEMR-nél a legjobb dolgozók jutalmat és „*Sztálini emléklapot*” kaptak.<sup>105</sup> A sajtó is tudósított róla, hogy 1948. április 1-jén a VEMR-nél is megindult az üzem belüli munkaverseny: „*a villamos vasút alkalmazottai kelnek versenyre, hogy emeljék a termelést*”. „*A villamos kalauzoknál az udvariasság, a jegyeladás, a legkevesebb jegy nélküli utas a mértékadó, a vezetőknél pedig a menetidő pontos betartása és a zavartalan üzemmenet számít.*”<sup>106</sup> A továbbiakban is tudósítottak a helyi újságok a villamosvasút forgalmi személyzetének munkaversenyéről.<sup>107</sup> A közlekedési tárca 1949-ben minden felügyelete alá tartozó vállalatnál előírta üzemgazdasági és tervgazdálkodási felelős kijelölését, a szombathelyi villamosvasútnál e feladatkört Piller Ernő műszaki főfelügyelő, üzemgazdász látta el.<sup>108</sup> A vasútüzemnél is életbe léptették az éberséggel kapcsolatos rendelkezéseket és a személyzetet ennek megfelelően kioktatták. A munkavállalókat beiskolázták politikai tartalmú képzésekre, például 1949-ben két szemináriumot hirdettek a számukra, egyet szakszervezeti és egyet pártvonalon.<sup>109</sup> Kimutatást vezettek a párt- és szakszervezeti iskolák elvégzéséről. Eszerint például Szabó Józsefné kalauz négyhetes párt-, Nagy Gyula villamosvezető hathetes szakszervezeti képzésen vett részt 1949-ben.<sup>110</sup> Ebben az esztendőben politikai okokból elbocsátottak a vasútüzemtől egy főt a forgalmi személyzettől és még két segédmunkást.<sup>111</sup>

A villamosokon megjelentek a politikai tartalmú képek, szimbólumok, transzparenszek, plakátok. A járművek homloklalára vörös csillag került, állami ünnepek és politikai rendezvények alkalmával e tömegközlekedési eszközök vörös és nemzeti színű zászlókkal, valamint a politikai és szakszervezeti vezetők képeivel közlekedtek.<sup>112</sup> A helyi sajtó így számolt be az egyik esetről: „*A villamoskocsik is ünnepi színt öltöttek a szakszervezeti*

102 | „Mind ott leszünk...” A villamoskalauz is készül a celldömölki gyűlésre. VM, 1949. máj. 3. 4.

103 | Szombathely valamennyi üzemében is megünnepelelték a hároméves terv kezdetét. SZV, 1947. aug. 5. 3.

104 | Az első tervév befejezését és az élmunkásokat ünnepelelték. VM, 1948. aug. 1. 1.

105 | A Vasvármegyei Elektromos Művek is befejezte hároméves tervét. VM, 1949. dec. 16. 5.

106 | Az Elektromos Művek. SZV, 1948. márc. 27. 3.

107 | Munkaversenyben a kalauzok. VM, 1949. nov. 10. 4.

108 | MNL OL, KPM KVFO 4. d. 7690/V/1949.

109 | MNL OL, KPM KVFO 2. d. 7690/I-4/1949.

110 | MNL OL, KPM KVFO 6. d. 7691/54-4/1949.

111 | MNL OL, KPM KVFO 6. d. 7691/52-5/1949.

112 | SM TO, 9504.; Szombathely a szakszervezeti kongresszust ünnepele szombaton. VM, 1948. okt. 17. 5.



A villamosvasút kollektívája Magyar Közlekedési Alkalmazottak Szabad Szakszervezete feliratú táblával. A felvétel valószínűleg 1946. május 1-jén készült. (SM TO, MA 114/20)

*kongresszus alkalmából. A sárga kocsikon vörös és nemzeti színű zászlócskák és a Szakszervezeti Tanács vezetőinek fényképei láthatók.*<sup>113</sup> 1949 decemberében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) a Sztálin-képek elhelyezésének szabályozásáról értesítette a városi villamosvasutakat, így a szombathelyit is. Az utasításban az szerepelt, hogy csak a Művészeti Alkotások Nemzeti Vállalat által forgalomba bocsátott képeket lehet elhelyezni a villamosokon a generalisszimusz közelgő 70. születésnapja alkalmából.<sup>114</sup> A szabályozásra azért volt szükség, mert olyan műalkotások kerültek forgalomba, amelyek „*az esemény nagyszerűségéhez nem méltók, silány kivitelben, művészietlen formában ábrázolják Sztálint*”.<sup>115</sup>

Az utasok közhangulatát befolyásolta az a nagyszabású razzia is, amit 1946. július 16-án tartott a helyi rendőr-főkapitányság Szombathelyen, a villamosokon utazókat is igazoltatták. Akik nem tudták igazolni személyazonosságukat, állandó munkahelyüket, lakhelyüket, azokat bekísérték a rendőrségre. Többek ellen internálási eljárás indult.<sup>116</sup>

113 | Szombathely a szakszervezeti kongresszust ünnepelte szombaton. VM, 1948. okt. 17. 5.

114 | MNL OL, KPM KVFO. 7. d. 7622/I./89/1949.; 7690/53/1949. A Közlekedésügyi Minisztérium új neve 1949. június 11-től: KPM

115 | MNL OL, KPM KVF 7. d. 7622/I./89/1949.

116 | Hatvan előállítás történt a keddi nagyarányú razzián. SZV, 1946. júl. 17. 3.

## A villamosvasút működése 1945 és 1950 között

A második világháború után az üzemidő rövidebb volt a fél évszázada megszokottnál: reggel 6 és este 8 óra között, vasárnap csak 19 óráig jártak a villamosok.<sup>117</sup> Emiatt a sajtó is szorgalmazta, hogy az utazóközönség érdekében tovább tartsák fenn a forgalmat.<sup>118</sup> 1947 tavaszán már reggel 4:30-kor indult az első villamos, hogy az 5 órakor kigördülő budapesti gyorsvonathoz kivigye az utasokat a pályaudvarra.<sup>119</sup> Utána 5:30-tól, majd 1949. november 28-tól pedig már 5:20-tól volt rendszeres villamosközlekedés.<sup>120</sup> 1948 tavaszától pedig az utolsó járat 22:40-kor indult a pályaudvartól, a budapesti gyors késése estén legfeljebb 23 óráig várt.<sup>121</sup> A korabeli utazás minőségét érzékelteti a következő idézet: „*Fogadj fel bennünket legalább a lépcsőidre, ha már másutt nem akad helyünk.*”<sup>122</sup> Sokan nem fértek fel a zsúfolt villamosokra, a sajtó erről így írt: „*megszerettük, megszoktuk és ma már szószerint is csüngünk rajta, mint gyümölcs a fán.*”<sup>123</sup> Bár 1946 tavaszán az infláció idején kevesebben szálltak villamosra a helyi sajtó szerint.<sup>124</sup> Az újjáépítés és a rövidebb üzemidő miatt csak 1950-ben haladta meg újra az 1 millió főt (1 093 580) az utasok száma, aztán folyamatossá vált az emelkedés, 1955-ben már 4 644 000 főt szállított a villamosvasút.<sup>125</sup>

A világháborús pusztítások helyreállítása után újraindult villamosközlekedés tarifái a következők voltak: a vonal- 3, a szakaszjegy 2 pengőbe került. A korábbi kedvezményeket felfüggesztették, a bérletek és egyéb mérsékelt árú menetjegyek egyelőre hatályon kívül maradtak.<sup>126</sup> Kezdetben az orosz megszállók nem akartak fizetni a villamoson, ezért a szovjet katonai városparancsnokság közbenjárását kérték az ügyben, amely úgy intézkedett, hogy a tisztek fizessenek, a közkatonák pedig járjanak gyalog.<sup>127</sup> Aztán kezdetét vette az infláció miatti jegyáremelkedés, és a VEMR a továbbiakban is a közlekedésügyi miniszter engedélyével növelte a menetdíjakat, 1945. október 1-jétől 100%-kal.<sup>128</sup> 1946. június 28-tól a vonal- már 6 billió, a gyermekjegy pedig 3 billió pengőre drágult,<sup>129</sup> július 21-én 200 000

117 | Este 8 óráig közlekedik a villamos. ÚH, 1946. márc. 20. 3.

118 | Közlekedjék este 9-ig a villamos! SZV, 1946. ápr. 6. 5.

119 | Külön villamosjárat a hajnali gyorshoz. ÚV, 1947. máj. 4. 5.; A hajnali budapesti gyorshoz. NYKÚ, 1947. máj. 4. 4.

120 | A szövőgyári dolgozók levele az elektromosokhoz. VM, 1949. nov. 24. 4.; Tíz perccel előbb indul a villamos. VM, 1949. nov. 25. 5.

121 | Villamosjárat az esti gyorsvonathoz. ÚV, 1948. márc. 7. 3.

122 | A szombathelyi villamos. SZV, 1945. okt. 6. 5.

123 | Uo.

124 | A villamosjegyről. SZV, 1946. máj. 24. 2.

125 | SM TO, MA 114; MNL VVL SZVV ir. 1-2. d., MNL OL, KPM KVFO 4. d. 15 786/1949.; MNL VVL, VMT ÉKO 71-12/1952., 71-21/1953., 744-18/2/1955.

126 | Értesítés. SZV, 1945. jún. 15. 4.; Szombathelyi Városi Villamos Vasút. KK, 1945. jún. 17. 120.

127 | Horváth Sándorné egykori villamosvezető visszaemlékezése 1994. márc. 14-én.

128 | Szombathelyi Villamos Vasút. Menetdíjszabás. KK, 1945. okt. 7. 426.

129 | Mától drágább a villamos. ÚV, 1946. jún. 28. 4.

adópengőt kellett fizetni egy menetjegyért.<sup>130</sup> A *Szabad Vas megye* című lap is foglalkozott a villamosviteldíjak drágulásával, „*mintba óránkénti áremelkedés lenne*” – írta az újság. „*Ilyen meglepetés városunkban a villamosviteldíjak ugrásszerű emelkedése*”.<sup>131</sup> „*Az emelés utáni első napokban megcsappan az utasok száma, de aztán ismét tömöttek a kocsik... megint csüngnek az utasok a lépcsőkön is...*” – adta hírül a korabeli helyi sajtó.<sup>132</sup> A forint 1946. augusztus 1-jei bevezetésével váltak stabillá a menetjegyárak, amelyek a következők lettek: a vonal- és a poggyász- 80, a szakasz- 60, a gyermekjegy 30 fillér.<sup>133</sup> Ekkor a helyi piacon 1 kg vöröshagyma 80, a burgonya 40, 1 l tej 80, 1 db tojás 24 fillérbe került.<sup>134</sup> 1947. április 1-jétől a következő havi bérletjegyeket bocsátották ki: az általános 30, a közalkalmazotti 22, a tanuló 5 forintért volt kapható. A napi kétszeri utazásra jogosító 66%-os kedvezményű munkásbérlet 16 forintba került.<sup>135</sup> A helyi kommunisták politikai tőkét kívántak kovácsolni abból, hogy az országgyűlési választások előtt kezdeményezték és kijárták a villamosviteldíjak mérséklését. 1947. augusztus 11-től így némi árcsökkenés következett be: a vonal- 70, a szakaszjegy 50 fillér lett. A bérletek közül csak a munkásbérlet árát mérsékeltek szeptember 1-jétől 14 forint 40 fillérre.<sup>136</sup> Nagy számban adtak ki díjmentes utazásra jogosító utazási igazolványokat is (1945-ben 406 darabot, 1946-ban 436-ot, 1947-ben 594-et, 1948-ban 572-t), például az alkalmazottak és családtagjaik részére,<sup>137</sup> amelyek az rt. államosítása után, 1948. július 31-től érvényüket veszítették.<sup>138</sup> Aztán az államosítás után a KPM engedélyével ismét adtak ki díjmentes utazásra jogosító igazolványokat, 1949-ben 451 darabot. Magas volt a kiadott szabadjegyek száma: 1945-ben 171, 1946-ban 207, 1947-ben 216, 1948-ban 91, 1949-ben 82 darab. A városháza, a MÁV, a *Vas megye* szerkesztősége, az áramszolgáltató telep dolgozói, a párt- és szakszervezeti vezetők részesültek jobbra e kiváltságban.<sup>139</sup> A nagy számban kiadott szabadjegyek és utazási igazolványok kedvezőtlenül hatottak a villamosvasút üzleti eredményeire, ugyanis naponta akár másfélezer utas ingyenes szállítását is eredményezhették.

130 | 200 000 adópengő a villamos viteldíja. ÚV, 1946. júl. 21. 5.

131 | Villamos-pótkocsi. SZV, 1945. nov. 23. 3.

132 | A villamos kalauznő elégedett a sorsával. ÚV, 1946. ápr. 17. 2.

133 | Az új villamos viteldíjak. ÚV, 1946. aug. 1. 4.

134 | A szombathelyi piaci árak. SZV, 1946. aug. 1. 2.

135 | MNL VVL, SZV TB Közgy. jkv. 18/1947.

136 | MNL OL, KPM KVFO 13. d. 7695/84/1950.; MNL VVL, SZV TB Közgy. jkv. 104/1947.; A szombathelyi kommunisták a villamosviteldíj, a villany, a gáz és víz árának mérsékléséért. SZV, 1947. aug. 6. 1.; Leszállították a villamos viteldíjakat. SZV, 1947. aug. 9. 1.; Leszállították a villamos viteldíjakat. ÚV, 1947. aug. 9. 4.

137 | MNL OL, KPM KVFO 13. d. 7695/5-5/1950.

138 | A VEMR értesítése. NYKÚ, 1948. júl. 22. 4.

139 | MNL OL, KPM KVFO 13. d. 7695/5-5/1950.; 7695/5-9/1950.; 7695/58/1950.; 7695/68/1950.



1947. augusztus 11-től 70 fillérbe került a villamosvonaljegy Szombathelyen (a szerző gyűjteménye)



A VEMR nyugdíjasának, Frolly Simonnak és nejeének villamosvasúti igazolványa 1948-ból (Simon György gyűjteménye)



Külön gondot okozott a villamosközlekedésben, hogy az orosz katonai járművek (teherautók) nem adták meg az elsőbbséget a villamosoknak, és emiatt számos ütközésre került sor. A vétkes orosz gépjárművezetők rendre elhajtottak a balesetek helyszínéről. Csak 1945–1948-ból maradtak fenn ilyen balesetekről jegyzőkönyvek.<sup>140</sup>

## Összegzés

A vizsgált évtized a szombathelyi villamosvasút 1897 és 1974 közötti történetében a legtöbb változással (háború, infláció, tervgazdálkodás, munkaverseny stb.) teli időszak volt. Kétszer (1941, 1945) építették újjá a villamosvonalat, megváltozott a tulajdonos, előbb államosításra, majd városi tulajdonba vételre került sor. Az infláció következtében a legnagyobb mértékű jegyáremelkedés következett be a forint bevezetéséig. Az utazóközönség összetételét, csupán egyszer és csak 1944-ben, a német megszállás idején korlátozták – ugyanis a zsidóknak megtiltották, hogy villamosra szálljanak. A munkavállalók munkavégzésére pedig ránehezedett a politika (munkaverseny, szemináriumok stb.). A vasútüzem alkalmazottai számára mindezek szinte állandó alkalmazkodást tettek szükségessé. Az esettanulmány jól tükrözi, hogy a magyarországi közlekedési vállalatoknak milyen nagymértékű változásokat kellett megélniük az 1941 és 1950 közötti időszakban a második világháború, a német, majd a szovjet megszállás, valamint az új politikai hatalom kiépülésének következtében.

<sup>140</sup> | MNL VVL, SZVV 3. d. Baleseti jegyzőkönyvek. Sötét József egykori villamosvezető visszaemlékezése 1993. jún. 23-án.

# Hivatkozott források és irodalomjegyzék

## Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. Közúti Vasúti Főosztály iratai (KPM KVFO)  
1949–1950

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Vármegyei Levéltára (MNL VVL)

Szombathely Törvényhatósági Jogú Város Törvényhatósági Bizottságának iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek (SZV TB Közgy. jkv.) 1945–1948

Szombathely Város Képviselő-testülete iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek (SZV Közgy. jkv.) 1943–1944

Szombathely Város Tanácsa Építési és Közlekedési Osztály iratai (SZVT ÉKO) 1950–1951

Szombathelyi Törvényszék iratai. Cégbírószági iratok (SZT Cégb. ir.)

Szombathelyi Villamosvasút iratai. (SZVV ir.) 1–3. doboz.

Vas Megye Tanácsa Építési és Közlekedési Osztály iratai (VMT ÉKO) 1952–1955, 1958

Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. iratai (VEMR ir.)

## Múzeumi források

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. (MMKM)

Archívum. Témagyűjtemény (AT)

Városi közlekedési utak, pályák, magasépítmények, közlekedési eszközök és egyéb tárgyak gyűjteménye (VK)

Savaria Múzeum (SM)

Történettudományi Osztály (TO)

## Sajtóforrások

Dunántúl (D) 1922, 1944

Dunántúli Hétfő (DH) 1941–1943

Elektrotechnika (ET) 1946–1948

Hír (H) 1933, 1940

Közlekedési Közlöny (KK) 1945

Magyar Gyáripár (MGY) 1944

Magyar Közlöny (MK) 1945, 1950

Magyar Nemzet (MN) 1948  
Magyar Újság (MÚ) 1940  
Nyugati Kis Újság (NYKÚ) 1946–1948  
Reggeli Magyarország (RM) 1944  
Szabad Vas megye (SZV) 1945–1949  
Új Hang (ÚH) 1946  
Új Vasvármegye (ÚV) 1946–1948  
Vas megye (VM) 1949, 1955  
Vasvármegye (V) 1941–1944

### Felhasznált szakirodalom

- BARÁNSZKY-JÓB IMRE 1985.: Egy negyvenöt évvel ezelőtti terv a villamoskocsik egységesítéséről. Városi Közlekedés, 4. sz. 220–221.
- DACZÓ JÓZSEF – SZABÓ DEZSŐ 1970: A magyar városi tömegközlekedés 25 éve a felszabadulás óta. Városi Közlekedés, 1. sz. 46–55.
- FEISZT GYÖRGY 1995: Szombathely utcanevei és utcanévváltozásai. Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, Szombathely.
- HORVÁTH SÁNDOR – KRÁNITZ JÓZSEF – PÉTER LAJOSNÉ 1988: Vas megye közigazgatási beosztása, 1945–1950–1987. Vas Megyei Tanács, Szombathely.
- K. JUHÁSZ ERZSÉBET 1998: A szabadkai villamosvasút. Bácsország, 1998. 3. sz. 24–29.
- KALOCSAI PÉTER 2011: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914. Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely.
- KALOCSAI PÉTER 2019: Gyors, gyorsabb, leggyorsabb. A szombathelyi polgári repülés története a 20. században. Szülőföld Kiadó, Szombathely.
- KOVACSICS JÓZSEF 1993: Magyarország történeti statisztikai helységnevtára. 4. köt. Vas megye. MTA, Budapest.
- GALÁNTAI NAGY SÁNDOR 1942 (szerk.): Nagy Magyar Compass, 1942–1943. 2. köt. Budapest.
- LEGÁT TIBOR – ZSIGMOND GÁBOR 2014: Közlekedik a székesfőváros. Libri Kiadó, Budapest.
- LOVÁSZ ISTVÁN 2013: A pécsi villamosvasút története. VTTE, Budapest.
- PAPP ISTVÁNNÉ 1958: Vidéki városaink közötti villamosközlekedése. Megyei és Városi Statisztikai Értesítő, 7. sz. 301–308.

- PÁNDY TAMÁS 2017: A legendás 40-es villamos. A budapesti közlekedés háború utáni első új vonalának története. VTTE, Budapest.
- PÁVEL ÁGOSTON 1928: A mai és a jövő Szombathely. Breznay Pál: A Szombathelyi Országos Mezőgazdasági és Ipari Kiállítás és Vásár, 1928. szeptember 1–9-ig. Szombathely. 125–136.
- SZABÓ DEZSŐ 1941: Vidéki városaink közforgalmú közlekedése. Magyar Mérnök-és Építész-Egylet Közlönye, 33–34. sz. 149–152.
- VÁRSZEGHY JÁNOS 1924: Magyarország városi és községi vasutai 1923-ban. Magyar Statisztikai Szemle, 9–10. sz. 387–388.

### **Internetes források**

<https://jogkodex.hu>

<https://net.jogtar.hu>



## Domonkos Csaba: Hídtervek a második világháború után

A tanulmány a második világháborút követően készült hídterveket mutatja be, amelyek a lerombolt hidak újjáépítését vagy új átkelők létesítését célozták. A budapesti Duna-hidak esetében kezdetben az eredeti állapothoz legközelebbi helyreállítás volt a cél, csak kisebb kompromisszumokkal. Másutt – főként a vasúti hidaknál – a teherbírás igények és a gazdasági lehetőségek miatt az „eredeti visszaépítés” elvét feladták. A tanulmány áttekinti a hidak körüli szakmai és politikai vitákat, az alternatív javaslatok hátterét, és bemutatja, miért éppen a megvalósult megoldások születtek meg. Kitér a Kossuth és az Újpesti vasúti híd ideiglenes jellegére, a Margit híd újjáépítésének anyagbeszerzési nehézségeire és az Erzsébet híd újjáépítését megelőző vitákra.

### *Csaba Domonkos: Bridge Designs in Post-World War II Hungary*

*The study examines bridge designs developed in Hungary after the Second World War, focusing on projects aimed at rebuilding destroyed bridges or constructing new crossings. In Budapest, the early approach to the Danube bridges sought to restore them as faithfully as possible to their original form, with only minor compromises. Elsewhere – especially in the case of railway bridges – new load requirements and limited resources made such reconstruction impractical. The paper reviews the professional and political debates surrounding these projects, explores the background of alternative proposals, and explains why certain solutions were ultimately adopted. It also discusses the temporary nature of the Kossuth and Újpest railway bridges, the material procurement challenges for the reconstruction of the Margaret Bridge, and the controversies preceding the rebuilding of the Elisabeth Bridge.*



Domonkos Csaba

# Alternatív hídtervek és átkelési megoldási javaslatok Budapesten a második világháború után

## Bevezető

Az alábbi tanulmány egy hosszabb, a Pest és Buda közötti átkelési terveket ismertetni kívánó, átfogó kutatás részeredménye, amely a II. világháború utáni időszakra fókuszál. Azt mutatja be, hogy milyen tervek fogalmazódtak meg a II. világháborús pusztítás után akár új hidak, vagy új típusú átkelők építésére, vagy a régiiek – az 1944-es állapottól jelentősen eltérő – más módon való újjáépítésére.

A német hadsereg 1945 januárjában a budapesti hidak mindegyikét felrobbantotta, és az egykor karcsú átkelők hídroncsként a Duna medrében feküdtek. A folyóba zuhant több ezer tonna roncs sok problémát okozott azon felül is, hogy a kapcsolat a két városrész között megszakadt. Az 1945-ös tél végén, tavaszán a hídroncsok egyrészt jelentősen feltorlasztották a Duna vizét, és a szakemberek komolyan féltek az árvíz kialakulásától, másrészt a Dunán való hajózást is lehetetlenné tették. A hidak pótlásának lehetőségéről szinte azonnal megindult a szakemberek és a politikusok között a diskurzus, hiszen hidak nélkül Budapest nem létezhetett. A felmerült elképzelések négy csoportba sorolhatók:

- Alternatív megoldások az átkelés gyors megoldására.
- Az eredeti terveknek szinte teljesen megfelelő újjáépítés, erre jó példa a Szabadság híd, a Petőfi híd vagy a Lánchíd. A Szabadság hídnál és a Lánchídnál voltak javaslatok kisebb-nagyobb, vagy radikális változtatásra, de ezek a döntéshozatalnál komolyan nem estek latba.

- Az eredeti tervektől eltérő, alternatív tervek szerinti újjáépítés. E csoportba sorolható a Margit híd, amelynél az alapanyag beszerzésének nehézségei miatt egy egészen más szerkezet felépítésében gondolkodtak, majd végül az eredetitől kis mértékben eltérő szerkezet épült fel, gyakorlatilag új terv alapján. Ide vehető továbbá az újpesti vasúti híd is, ahol eleve egy új szerkezetű hidat terveztek, de szintén az alapanyag-beszerzés problémái miatt egy egészen más terv valósult meg. Hasonlóan az eredeti tervektől eltérően fejezték be (itt nem újjáépítésről volt szó) az akkor még csak félig kész Árpád hidat is.
- Teljesen új tervek szerinti újjáépítés. A klasszikus példa az Erzsébet híd, illetve az Összekötő vasúti híd.

A magyarországi harcok megszűnte után, már viszonylag korán foglalkozott a kormány a hidak újjáépítésével, a kérdés téma volt az 1945. április 19-i kormányülésen,<sup>1</sup> illetve a következő időszakban is többször is napirendre került a kormányüléseken a fővárosi hidak roncskiemelése, leginkább újabb és újabb források engedélyezése, hiszen a pénz értéke folyamatosan romlott. A helyreállítási sorrendről a *Szabad Szó* című újság szakértőkre hivatkozva 1945. április 22-én azt írta, hogy a Margit híd lesz az első, míg a Lánchidat legutoljára fogják felépíteni.<sup>2</sup>

A helyreállítások tervezése szinte azonnal elkezdődött, a szakemberek keresték a lehetőséget, illetve a fellelhető nyersanyagokat. Sok ötletet vizsgáltak meg, és számos lehetőséget vetettek el. Széchy Károly, a Magyar Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium miniszteri osztálytanácsosa 1945. április 20-án kelt jelentése szerint előző nap, április 19-én Budapest főpolgármesterénél tartottak egy értekezletet, amelyen többek között az is felmerült, hogy a Margit híd pillérjeire fahidat, vagy katonai híd-szerkezetet építsenek, de az ötletet elvetették.<sup>3</sup>

Egy tervezett gyalogos, és ideiglenes hídról adott hírt a *Kis Újság* 1945. május 3-i száma, amely cikk miatt Barta József a Magyar Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium III. Főosztálya részére jelentést tett a miniszternek. A jelentés szerint a főosztály már 1945 áprilisában megvizsgálta annak a lehetőségét, hogy vagy a Margit híd vagy a Lánchíd pillérjein drótkötélre függesztve gyaloghidat vezessenek át, ám a számítások kedvezőtlenek voltak, ezért emiatt a tervet elvetették.<sup>4</sup>

1 | G. VAS 2003: 34.

2 | *Két újabb szükséghid és egy végleges híd épül a főváros két partja között*, Szabad Szó, 1945. április 22.: 5.

3 | MMKM TEMGY 92/971

4 | MMKM TEMGY 92/971

## Alternatívák

A Duna medrében fekvő hídroncok nem csak a hajózásban okoztak gondot, hanem lehetetlenné tették, hogy az egykori hidak helyén ideiglenes átkelők épüljenek. Mivel a budapesti közlekedési hálózatban leginkább ott volt értelme átkelőket létesíteni, ahol a felrobbantott hidak voltak, éppen ezért a II. világháború után olyan elképzeléseket is vizsgáltak a szakemberek, amelyek nem érintették a Duna medrét, hanem azt „megkerülve” létesítettek volna új állandó, vagy ideiglenes átkelőket.

Hogy lehet megkerülni egy folyómedret? Vagy alatta kell átkelni, vagy magasan felette, és elméletben egyik sem volt lehetetlen. Egy lehetséges Duna-alagút megvalósíthatóságát vizsgálta meg 1945 tavaszán egy bizottság. A Duna alagút, vagy alagutak terve ekkor nem volt új vagy ismeretlen, hiszen az elképzelés az 1890-es évek óta rendszeresen felmerült,<sup>5</sup> sőt volt is példa, ami miatt az ötletet eleve életképesnek lehetett gondolni. A Vízművek céljaira korábban, 1935-ben<sup>6</sup> épült is alagút a folyó alatt Budapest északi részén. A lehetőségéről a *Szabad Szó* 1945. április 28-i számában írt:

*„A Közmunkatanács legutóbbi ülésén felmerült az az ötlet, hogy amíg végleges hidakat lehet építeni, a Duna alatti alagutakkal oldják meg a közlekedést. Kettőt terveznek a gyalogos forgalom számára. Ezek közül az egyik a Zsigmond és Ferdinánd tér<sup>7</sup> vonalában, a másik a Műegyetem mellett, a Bertalan utca tengelyében vezetne át a pesti oldalra. Ezek az alagutak kis költséggel, gyorsan létrehozhatók. A földalatti gyorsforgalmi villamos célját szolgálja majd a Pálffy<sup>8</sup> térről a Duna balpartjára vezető alagút.”<sup>9</sup>*

A Magyar Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium Híd osztálya 1945. május 29-én már csak egy alagúttervről készített jelentést, amely a Döbrentei és a Petőfi tér között épülhetett volna meg, viszont csak gyalogosforgalomra, illetve postai és elektromos kábelek átvezetésére. Mivel csak gyalogos alagúttal számoltak, az átkelő mindössze 2,8 méter széles lett volna.<sup>10</sup> A beruházás költségét 1,2 millió svájci frankra, akkori árfolyamon 70 millió pengőre becsülték, és a költségeket fele-fele arányban a minisztérium és a főváros állta volna. A kivitelezés idejét mindössze 8 hónapra tették. A tervezésre és a kivitelezésre versenytárgyalást terveztek hirdetni, mégpedig

5 | DOMONKOS 2019: 2019, III–II2.

6 | *A vízművek alagútja végre elkészült.* Ország-Világ, 1935. szeptember 21. 3.

7 | A Ferdinánd tér ma a Lehel tér (Domonkos Csaba /DCS/)

8 | Ma a Bem tér (DCS)

9 | *Dunahidak helyett alagutak?* Szabad Szó, 1945. április 28. 2.

10 | MMKM TEMGY 92/971

ügy, hogy az ajánlatokat már 1945. június 20-ra be is kérték volna. Az első díj 100 000, a második 80, a harmadik 70 ezer pengő lett volna, valamint a megvett tervekért 50 ezer pengős díjat szántak fizetni. A sietség a tervezetben ott is tetten érhető, hogy az építkezés megkezdését 1945 július elsejére tették.

A költségek elvileg rendelkezésre álltak, igaz úgy, hogy átcsoportosították volna a hidak újjáépítésére biztosított 134 millió pengő azon részét, 30 millió pengőt, amit eredetileg az Árpád híd befejezésére kívántak fordítani. Az Árpád híd félkészben állt, munkálatait 1943-ban félbeszakították, de a folytatás, a vasszerkezet legyártása 1945-ben a jóvátételi munkák miatt nem volt lehetséges. További ötmillió pengőt kívántak beszerezni a hídvámok újbóli bevezetésétől.<sup>11</sup>

A tervezetről a nyilvánosság is tudomást szerzett, hiszen 1945. május 31-én a *Szabad Szó* cikke szerint a leendő 300 méter hosszú alagút 30 méter mélyen vezetett volna át a Duna alatt, ahová lifttel lehetett volna lejutni. E cikk már két járatról tudott, egy Budára, egy Pestre vezető forgalommal.

A kivitelezés előkészítése odáig jutott, hogy a pályázatot is kiírták: „*Pályázat a Duna alatti alagút építésére. A budapesti Duna alatti alagútra tervpályázat és építési ajánlat nyújtható be a magyar kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium hídosztályán (Budapest, VII., Dob u. 75, III. em. 307. Tel.: 423-389). A díjösszegek és egyéb feltételek ugyanott tudhatók meg hétköznapiokon 12 és 14 óra között. A pályázat nyilvános. Benyújtási határidő 1945 június 20.*”<sup>12</sup>

A határidőt azonban június 25-ig meghosszabbították,<sup>13</sup> eddig az időpontig tizennégy pályamű érkezett, 63 és 377 millió pengő közötti ajánlatokkal.<sup>14</sup> A *Szabadság* című lap néhány pályaművet vázlatosan ismertetett is, a beszámoló szerint volt olyan, amelyik közúti forgalmat is átvezetett volna a folyó alatt, a másik pedig egyvágányú gyorsvasutat tervezett. A Duna-hidak újjáépítésére megalakított különbizottság 1945. július 31-én, első ülésén napirendre is vette az alagutat, de megállapították, hogy a kivitelezés nem lehetséges, a *Kossuth Népe* című lap 1945. augusztus 2-i száma az alábbiakat közölte:

„*A Duna alatt vezető alagút építésére kiírt pályázat nem járt kielégítő eredménnyel, az előirányzott 60 millió helyett 150 millióba került volna és egy évnél hamarabb nem készült volna el.*”<sup>15</sup>

11 | A hídvámokat valóban be is vezette a főváros 1945-ben, de egy hónapig élt a rendelkezés. (DCS)

12 | *Pályázat a Duna alatti alagút építésére.* Kossuth Népe, 1945. június 2.: 5.

13 | *Duna alatti alagút építése.* Fővárosi Közlöny, 1945. június 21.: 333.

14 | *Tizennégy tervpályázat érkezett a Duna alatti alagútra.* Szabadság, 1945. június 28.: 5.

15 | *Jóvátételt követel Budapest a felrobbantott Duna-hidakért Németországtól.* Kossuth Népe, 1945. augusztus 2.: 1.

A Duna alatti alagutat ezek után, mint a háború utáni gyors kapcsolat kiépítésének lehetőségét elvetették.

A másik lehetőség magasan a Duna felett, kötélpályán való átkelés kiépítése volt, amelynek létesítése nyilvánvalóan egyszerűbb lett volna, hiszen egy drótkötélpályánál nem kell mélyen, a föld alatt építkezni, hanem a folyó és a roncsok felett. A lehetőséget dr. Palotás László 1945. június 4-én kelt jelentésében vizsgálta meg, amely szerint a drótkötélpályával 420 méteres távot kívántak áthidalni, azaz gyakorlatilag csak a Dunát, a városban további hálózattal nem számoltak.

Palotás számítása szerint az átkelési kapacitás óránként 500 fő lett volna, 50 fős kabinnal és 6 perces menetidővel, óránként 10 menettel számolva. A kötélpályához a partokon egyenként 25 méter magas, és 150-150 négyzetméteres fogadóállomást kellett volna építeni, a teljes költség 13 millió pengő lett volna. Palotás a drótkötélpálya hasznáról azonban így fogalmazott:

*„A drótkötélpálya személyszállításra luxusberendezésnek mondható, üzeme kényes, építés és üzemi költsége nagy, szállítóképessége korlátozott.”<sup>16</sup>*

Ez a jelentés gyakorlatilag el is döntötte a kérdést, azonban volt más elképzelés is drótkötélpályára. A Budapest Főváros Levéltárában őriznek egy tervrajzot, amely szerint a Margit híd pillérjeire építettek volna egy drótkötélpályát. A terv datálása 1945 júliusi.<sup>17</sup> Sajnos a terven túl más adat nincs erről az elképzelésről.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsához (FKT) 1945 októberében beadványt nyújtott be a Méray-cég, amelyben engedélyt kértek a Tanács által megjelölt helyen drótkötélpálya felállítására. Az FKT 1945. október 23-án tárgyalta a kérdést, itt az előadó Kaffka Péter azt mondta, hogy ez a drótkötélpálya *„komoly szállító eszköznek ígérkezik, három-négy percenként 20 embert lehetne átszállítani a Dunán, ami jelentékeny napi forgalomnak felel meg”*.<sup>18</sup> Kaffka támogatta az ötletet, mert szerinte ez a Duna-partra tervezett fürdőváros-konceptióba is illett volna. Úgy vélte, hogy a kötélpálya pesti végpontja az Erzsébet hídnál lehetne.<sup>19</sup> A tanács elvileg támogatta az elképzelést, amely alapvetően nem egy ideiglenes megoldás lett volna, hanem egy állandó, a későbbi városfejlesztési tervekbe beilleszthető beruházás, de ez a megoldás sem valósult meg.

16 | *Jelentés Miniszter Urnak a személyszállításra létesítendő Dunafeletti drótkötélpálya tárgyában* MMKM TEMGY 92.

17 | *A Margit híd helyreállítása* HU BFL XV.2247

18 | *A Duna felett tervezett függővasút*, FKT JKV 1945. október 23. HU BFL II 1.a 73. kötet

19 | Uo.

Ugyancsak ideiglenes megoldásként született meg az eleve korlátozott élettartamú Kossuth híd, amelynek tervezése és kivitelezése szó szerint a rendelkezésre álló építőanyagok elérhetőségétől függött. A helyét az határozta meg, hogy hol lehetett a hídra ráhajtani, és a folyómederben hol nem feküdtek roncsok. Erre Budapest területén két hely látszott alkalmasnak, a Batthyány tér – Báthory utca vonala, illetve Budán a Bem, akkori nevén Pálffy tér és Pesten (a mai Olimpiai park helyén akkor még meglévő Klotild utca magasságában. Itt a pesti hídfő a Stollár Béla utcában folytatódott volna.

A két hely között az döntött, hogy a Batthyány térnél a Duna csak 365 méter széles, míg a másik helyszínen 460, ráadásul a hídfők számára is kedvezőbb volt a Batthyány tér – Báthory utca, mert itt pesti felső Duna-part megfelelő magasságban volt.<sup>20</sup> A híd tengelyét még így is délebbre kellett tolni, mert a Batthyány téren különben nem lehetett volna a Fő utcával a kapcsolatot kialakítani, ezért került az átkelő végül közelebb az Anna utcához, illetve a Kossuth térnél az Andrássy-szobor nyomvonalába.<sup>21</sup>

A kényszer szülte sietségre jó példa, hogy már kitűzték a hídtengelyt, és már készült az alapozás egy része, amikor 1945. július 6-án Mistéth Endre és Hilvert Elek, azaz a híd tervezői nekiálltak a faszervezetű híd tervezésének.<sup>22</sup> Széchy Károly, a beruházás egyik vezetője így írta le a korabeli tervezési környezetet:

*„A Kossuth-híd az eredeti tervek szerint facölöpjáróm alépitményen, szegezett fatartós felszerkezettel készült volna el összesen 7 medernyílással 45 + 54 + 45 + 80 + 45 + 54 + 45 m nyílásbeosztással. A középső nagy nyílás Langer-rendszerű alsópályás szerkezetnek, az oldalnyílások pedig felsőpályás Gerber-rendszerű három-háromnyílású szerkezeteknek voltak elgondolva.<sup>23</sup> Az eredeti terv a kivitel során anyaghiány és szerkezeti okok miatt is teljesen megváltozott és az eredeti »Cölöphídból« nagyrészt vasszerkezetű »Kossuth-híd« lett.”<sup>24</sup>*

Mivel megfelelő faanyagot nem sikerült biztosítani, ezért megkíséreltek vascölöpöket szerezni, de nem jártak sikerrel, ezért végül üreges vasbeton pilléreket használtak.<sup>25</sup> Ugyancsak meg kellett változtatni a felépítmény terveit, egyrészt a faanyag hiánya miatt,

20 | SZÉCHY 1946: 12.

21 | *A parlamenti cölöphíd építése*, FKT JKV 1945. június 18. HU BFL II 1.a 73. kötet

22 | KORDA 1946: 53.

23 | A Langer-rendszerű híd egy olyan ívhíd, amelynél a pálya fölé emelkedő ívről függ a pálya. A Gerber-rendszer – ilyen egyébként a Szabadság híd – olyan megoldás, amelynél a híd két szélső eleme nem ér össze, hanem egy harmadik, a két szélső hídrész közé befüggesztett szerkezeti elemmel kapcsolják össze. A Kossuth hídnál eredetileg tervezett megoldásnál itt a pálya a szerkezet felett helyezkedett volna el, azaz a híd ezen része felsőpályás híd lett volna. (DCS)

24 | SZÉCHY 1946: 12.

25 | Uo.

másrészt egyszerűen nem volt itthon olyan szakember, aki ekkora nyílású, 78, illetve 44 méteres faszerkezetű nyílásokat el tudott volna készíteni. Ez után alakult ki a híd véglegesnek tekinthető nyílásbeosztása, úgy, hogy a faszerkezetű részek 27,5 méteresek lettek. A korabeli, napról napra változó helyzetről Széchy ezt írta:

*„A 3-3 szélső kis nyíláshoz szükséges faanyag már biztosítva volt, amikor annak nagy részét más célra vették igénybe és a megmaradt faanyag csupán 1-1 nyílás főtartóihoz volt elegendő. Ilyen körülmények között augusztus végén 2-2 nyílásra más szerkezetről kellett gondoskodni. Erre a célra a Lánchíd lebontott budai nyílás merevítő tartóinak alsó és felső övéből készített hegesztett kivitelű rácsos főtartókból terveztünk négy főtartós felsőpályás hídszerkezetet rácsos keresztartókkal és hengerelt vasgerendás hosszartókkal.”<sup>26</sup>*

A Kossuth híd építéseinél azt is megvizsgálták egyébként, hogy lehet-e villamospályát átvezetni rajta, de a mivel a híd ehhez túl keskeny volt, valamint a teherbírását sem villamosokra méretezték, ezért a villamospálya építésének az ötletét elvetették.<sup>27</sup>

## Eredeti tervek, illetve érdekes javaslatok

A Ferenc József híd, mai nevén Szabadság híd nem pusztult el teljesen a német robbantás során, a híd két díszes kapuzata ráadásul viszonylag kis sérüléseket szenvedett, azaz csak a középső nyílást kellett újra elkészíteni. A híd helyreállításakor dr. Kiss Tibor egyetemi tanár azt javasolta a Közmunkatanácsnak, hogy a hidat fosszák meg a díszítésétől, azzal az indokkal, hogy a híd konstrukciója eleve olyan szép, hogy az magáért beszél. A Közmunkatanács a kérdést a művészeti bizottságnak utalta ki,<sup>28</sup> és e bizottság úgy vélte, hogy a Szabadság hídnál csak az öncélú formákat kell meghagyni, míg minden más „sallangot” eltávolítandónak ítélték. (Érdekesség, hogy a Lánç- és Margit híd esetében pont az eredeti formát követő helyreállítás mellett álltak ki.) Az FKT még egy háromtagú bizottságot is kiküldött (Kozma Lajos, Székely Dezső és Weichinger Károly személyében), hogy megállapítsák, mely díszeket kell eltávolítani.<sup>29</sup> A híd díszek eltávolításának ötlete tehát a Közmunkatanács támogatásával jutott tovább.<sup>30</sup>

26 | SZÉCHY 1946: 13.

27 | *Jelentés Miniszter úrboz.* UHMRGY 70.4.193/1–28.

28 | *A Ferenc József híd átépítése.* FKTJKV 1946. május 29. HU BFL II 1.a 74. kötet

29 | *A Ferenc József híd átépítése.* FKTJKV 1946. július 12. HU BFL II 1.a 74. kötet

30 | KISS 1946: 277.



*A Szabadság híd díszzeit csak részben távolították el (MMKM TFGY 2017.1.1104.)*

A javaslatot eredetileg a Közmunkatanácsnak ugyan dr. Kiss Tibor nyújtotta be, de az ötlet mögött egy testület, a Magyar Művészeti Tanács építőművészeti szaktanácsa állt, és a testület nemcsak a Közmunkatanács elnökének, Fischer Józsefnek küldte meg javaslatát, hanem a közlekedésügyi miniszternek, azaz Gerő Ernőnek, valamint Budapest székesfőváros polgármesterének, Kővágó Józsefnek is. A javaslatot Gerő Ernő viszonylag gyorsan azzal utasította el, hogy a kivitelezése túl sokba kerülne.<sup>31</sup> A híd végül mégis némi egyszerűsítéssel készült el 1946. augusztus 20-ára, a középső nyílás korlátja csak imitálta az eredeti korlátot,<sup>32</sup> eltűntek a címerpajzsok, a kapuzatról a Szent Korona, és a címert a Rákosi-címerre cserélték ki.<sup>33</sup>

Az eredeti tervek alapján épült újjá a Petőfi híd, amelynél alternatív elképzelések nem merültek fel, annyi változtatást eszközöltek, hogy a négy főtartó távolságát, és ezzel együtt a híd szélességét megnövelték.<sup>34</sup> A korszellemnek megfelelően a budai hídfőn a Magyar Tengerészeti Emlékművet nem állították helyre.<sup>35</sup>

31 | MAJOR 1980: 8.

32 | GÁL 2005: 80.

33 | ANGYAL 2011: 334–335.

34 | GÁL 2005: 105.

35 | *Haditengerészeti emlékmű*. Köztérkép <https://www.kozterkep.hu/3371/haditengereszeti-emlekmu>

A Lánchíd újjáépítésének tekintetében szinte mindenki teljesen egységes álláspontot képviselt, amely szerint a hidat az eredeti (azaz az 1944-es) állapot szerint kell újjáépíteni, és ezt több fórumon,<sup>36</sup> illetve szakcikkekben is kimondták, így 1945. augusztus 29-én a Fővárosi Közgyűlésben is, amikor is a testület a lerombolt hidakról tárgyalt. Az elfogadott polgármesteri előterjesztés leszögezte, hogy a Lánchidat az eredeti formájában kell helyreállítani.<sup>37</sup>

A fenti döntésekkel ellentétben azért egyes fórumokon felmerültek alternatív elképzelések. A II. világháború után a súlyos váshiány időszakában logikusnak tűnt az az ötlet, hogy részben vagy egészében alumíniumból építsék újra a Lánchidat. Ezt az elképzelést – bármennyire is nem álltak rendelkezésre tapasztalatok – a Bán Antal iparügyi miniszter által megalakított Alumíniumértékesítés és -felhasználás Miniszteri Biztosság vetette fel.<sup>38</sup> Az alumínium nem volt sem akkor (sem ma) megszokott hídépítési alapanyag, és bár valóban voltak külföldön kísérletek alumíniumhídra, és a II. világháborút megelőzően az Amerikai Egyesült Államokban épült is ilyen, de erről műszaki adatok itthon nem álltak rendelkezésre. A tapasztalatok és információk ellenére 1947. október 17-én Bán Antal iparügyi miniszter megalakította az Alumínium Lánchíd Bizottságot, olyan neves tagokkal, mint Mihailich Győző, Csonka Pál és Palotás László műegyetemi tanárok. A Lánchídnál – ahogy arra Palotás László már azonnal rámutatott – csak a kereszttartó, a korlátok készülhetnek volna alumíniumból, hiszen a láncok jelentős része rendelkezésre állt. A bizottság még egy amerikai tanulmányutat is kilátásba helyezett,<sup>39</sup> ennek ellenére valójában a szakemberek nem gondolták komolyan az alumínium felhasználását.<sup>40</sup>

A Lánchíd volt Budapest legkeskenyebb hídja, és egyesek ezért már az 1920-as években is elavultnak vélték, mivel nemcsak keskeny volt, de az autóbuszforgalmat is alig bírta.<sup>41</sup> Éppen ezért felmerülhetett a híd drasztikus kiszélesítése, Kelemen Lajos a Fővárosi Közgyűlésben az 1948-as költségvetés tárgyalásakor felvetette, hogy a főváros kezd-

36 | Vö.: SZIMÉLY 1945: 110.

*Az amerikai magyarság áldozatkészségéből építik újjá a Lánchidat*, Magyar Nemzet, 1945. október 11.: 3.

*A hidak helyreállításának és új hidak építésének ügye*, Fővárosi Közöny, 1945. szeptember 6.: 554.

37 | *A hidak helyreállításának és új hidak építésének ügye*, Fővárosi Közöny, 1945. szeptember 6.: 553.

38 | *Alumíniumból építik újjá a Lánchidat?* Magyar Ipar, 1947. október 27.: 7.

39 | Uo.

40 | Épült Magyarországon alumíniumhíd, hosszas kísérletezés után Szabadszálláson 1950-ben, amely mindössze 10,6 méteres nyílású gerendahíd volt, de így is a világon az első között (Európában a harmadik, a világon az ötödik) épült alumíniumhíd volt. Gállik 1987: 21.

41 | *Lassan készül a Lánchíd javítása*, Friss Ujság, 1929. július 28.: 4.

ményezze a kocsit 10 méterre való szélesítését.<sup>42</sup> Az újjáépítéssel megbízott tervezőbizottság is megvizsgálta,<sup>43</sup> hogy nem lehetne-e a hídon a meglévő kettő helyett négy forgalmi sávot kialakítani? A plusz két sáv elhelyezésére azonban csak a láncsorokon kívül lett volna mód, de ez a híd teljes átépítésével járt volna.<sup>44</sup> A Lánchídnál ezeket a változtatási javaslatokat elvetették, és 1949. november 20-án a hidat – néhány változást leszámítva – az 1915-ös tervek alapján, tehát az 1944-es meglévő állapotok szerint állították helyre. Eltérés volt az 1944-es állapothoz viszonyítva, hogy a híd útpályája vasbetonból készült, a kandeláberekről az oldalsó karokat elhagyták, elbontották a vámszedőházakat és szinte észrevehetetlen módon kiszélesítették a pillérek kapuzatait.

## A tervekkel ellentétes megvalósítás, alternatív terv készítése

A Margit híd – az elsőként helyreállítandónak szánt híd – újjáépítésének leggyorsabb módját 1945 második felében abban látták, ha nem acél, hanem vasbeton ívhídként épül meg. A változtatás oka az volt, hogy 1945 végén nem látszott biztosíthatónak a megfelelő mennyiségű vasanyag. Az eredeti formában történő újjáépítéshez 6500 tonna vasra lett volna szükség, a vasbeton változathoz, az építésre 1945 júliusában merev vasbetétes vasbeton hídra ajánlatot tevő Delta építőipari vállalat számítása szerint azonban csak 1400 tonna kellett volna, amiből 900 tonna volt csőanyag és 500 tonna a betonvas.

A merev vasbetétes vasbeton híd nagy előnye lett volna, hogy a vasszerkezet önhordó, sőt a betonozáshoz szükséges zsaluzatot is rá lehetett volna függeszteni. E tervezet szerint a híd szélesebb lett volna az 1944-esnél, a 18 méteres kocsipálya két oldalán 3,5-3,5 méteres járda épült volna. A híd 1,5 méterrel magasabb ívekkel valósult volna meg, emiatt a hídfőknél 50-60 cm-es emelést tartottak szükségesnek. A Delta ajánlata szerint a híd 2/3 szélességben már 1946 év végére, teljes szélességben 1947 végére állhatott volna.<sup>45</sup>

42 | V. és XII. fejezet. *A nagyüzemek*, BSzKRt, Fővárosi Közlöny, 1947. december 31.: 55.

A szélesítés kérdése valamennyire napirenden volt, Glass Tamás a József Műegyetem út-, vasútépítési és közlekedési tanszék közleményeinek 1947. május 1-jei számában írt cikket az utak teljesítőképességéről. Ebben a hidak áteresztőképességét elemezve vizsgálta a Lánchíd áteresztőképességét akkor, ha azt négy nyomúvá építik át. A cikk leadása és megjelenése között dőlt el, hogy a Lánchíd eredeti formájában épül újjá, amit lábjegyzetben közöltek az olvasóval. Glass 1947: 130.

43 | PÁLMÁNY 1981: 413.

44 | SZÉCHY 1946: 19.

45 | *Műszaki leírás a Margit híd újjáépítésére*. MMKM TEMGY 92/971

A híd részleteiről, a szigeti villamosperonokról – felmerült az, hogy elhagyják a villamosmegállót, illetve, ha lesz, akkor oldalperonokkal –, az alkalmazott burkolatról (kiskő vagy aszfalt), július 10-től egészen augusztus 24-ig több értekezleten döntöttek.<sup>46</sup>

A Magyar Kereskedelmi- és Közlekedésiügyi Minisztérium a Delta cég ajánlatát el is fogadta, és kiadta a beruházást, akkori szóhasználattal, vállalatba. A dokumentum többek között leszögezte, hogy a vasanyagot a Weiss Manfréd művekben, a vállalat jóvátételi és egyéb teljesítményén felül, mint többletteljesítményt fogják legyártani. A vállalatbaadási dokumentumban is rögzítették, hogy a hídnak 2/3 szélességben 1946. december 31-ig el kell készülni, ekkor a kivitelező részére a tervezési díj 2,5%-a mint jutalom kiutalható lesz.<sup>47</sup>

Arról, hogy kiadták a Delta vállalatnak a híd építését, a *Képes Figyelő* 1945. szeptember 9-én elég kritikus felhanggal írt, mert a lap szerint a céget addig a szakmai körökben nem ismerték, és mégis versenytárgyalás nélkül kapta meg a munkát.<sup>48</sup>

A következő időszakban több cikk is beszámolt arról, hogy a Margit hidat vasbeton hídként építik újra, és bár a cikkek sajnálták a régi híd szépségét, de meghajoltak a kor igényei előtt.<sup>49</sup> A *Világosság* 1945. augusztusában Pozsgay Gyula kereskedelmi államtitkárt idézve arról írt, hogy a híd két méterrel szélesebb lesz, mint a régi, és a szigetnél nem fog megtörni. (Arról, hogy emiatt új alépítményekre lett volna szükség, a cikk nem ír, vélhetően félreértett valamit a szerző.)<sup>50</sup> A *Szabad Szó* egy évvel később, 1946. szeptemberében pedig arról tudósította az olvasóit, hogy megkezdték a vasbeton híd építését.<sup>51</sup>

Azonban 1946. októberében alapvető fordulat állt be a Margit híd ügyében. A közlekedési tárca hídosztálya október 23-án készült jelentése mégiscsak a vashíd felépítésének lehetőségét vetette fel, és a jelentés már nem is a vasanyag megszerzését említette a legnagyobb gondnak, hanem a pluszkiadások előteremtését, mert a vashíd drágább lett volna a vasbeton hídnál, amelynek teljes költségét 26, míg a vasszerkezetűét 30-32 millió forintba becsülték. A vasbeton híd teljes, 26 millió forintos költségéből 1946. októberéig ráadásul 1,7 millió forintot már ki is fizettek. Ennek ellenére a jelentés kiemelte, hogy a vashíd sok kedvező tulajdonsággal bír, nagyobb a szerkezeti biztonsága, kisebb a pálya emelkedése és kinézetre is szebb.<sup>52</sup>

46 | *Jegyzőkönyv A Margithíd újjáépítésével kapcsolatban felmerülő kérdésekről.* MMKM TEMGY 92/971 (A több értekezletről egy közös, összevont jegyzőkönyv készült DCS)

47 | *A budapesti Margithíd újjáépítési munkáinak vállalatba adása.* MMKM TEMGY 92/971

48 | *Kiadták a Margithíd építését — versenytárgyalás nélkül.* *Képes Figyelő*, 1945. szeptember 15.: 9.

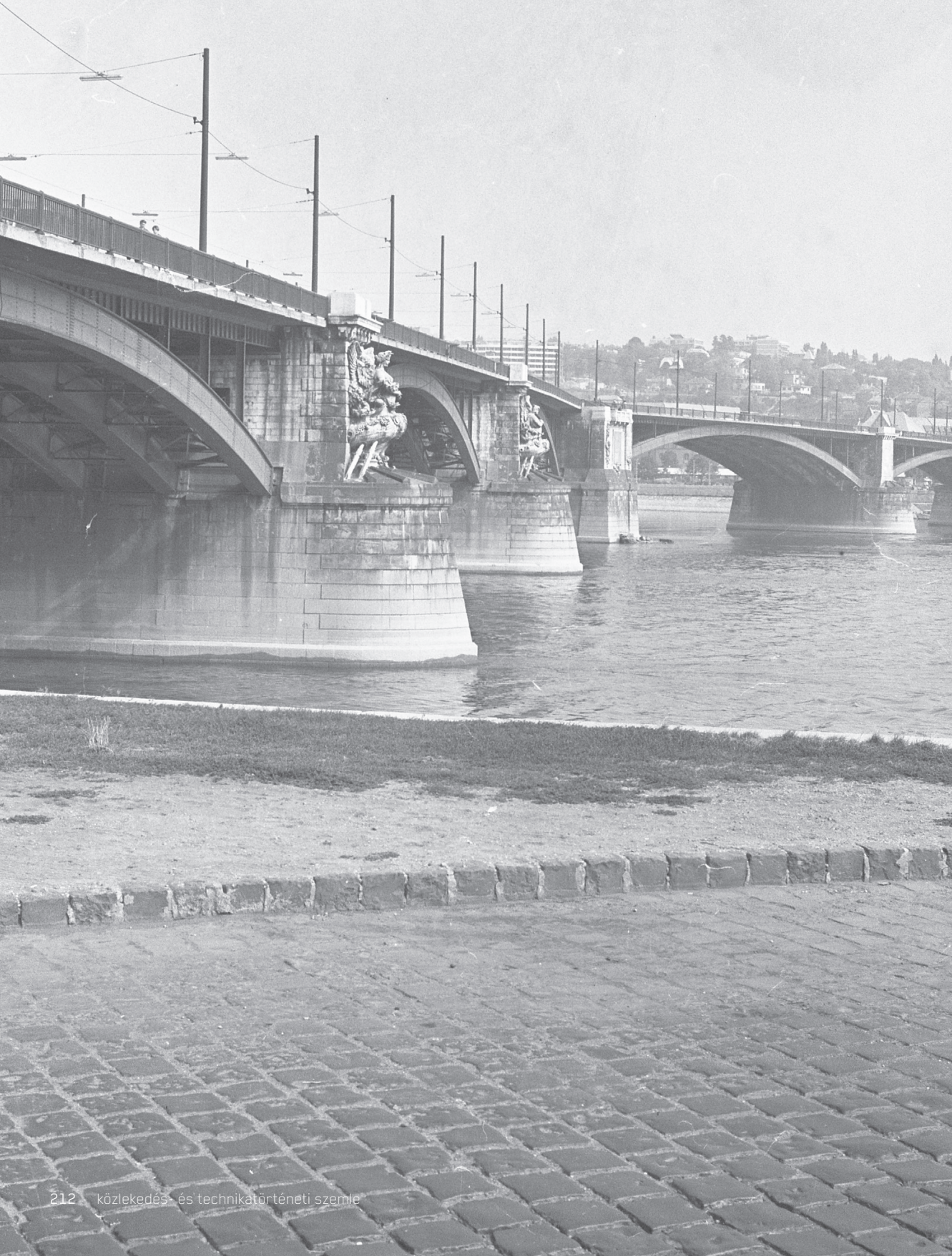
49 | *Körséta az épülő hidaknál Margit híd felrobbantásának évfordulóján...* *Kis Ujság*, 1945. november 2.: 3.

50 | *MEGKEZDŐDÖTTA MARGITHÍD ÚJJÁÉPÍTÉSE.* *Világosság*, 1945. augusztus 3.: 2.

51 | *Megkezdték a Margit-híd építését.* *Szabad Szó*, 1946. szeptember 4.: 3.

52 | *Jelentés Miniszter Úr részére a Margit-híd építése tárgyában.* HU BFL XV.22.47.

*A Margit híd valójában új tervek alapján épült fel,  
de alakja a régit idézi. (MMKM TFGY 2018.1530.8.)*



A Közlekedésügyi Minisztériumban Gerő Ernő szakminiszter vezetésével, az összes érintett szerv képviselőjének részvételével 1946. november 9-én egy „bejárást pótló értekezletet” tartottak, amelyen Gerő kifejtette, hogy két elképzelést vizsgálnak, a vasbeton és az acélszerkezetű hidét. A vasszerkezet ismételt felvetéséről Gerő a jegyzőkönyv szerint annyit mondott, hogy „*A vasbeton megoldás akkor merült fel, amikor vasanyagban a hiány a mainál sokkal nagyobb volt. A vasanyag előteremtésében mutatkozó bizonyos könnyebbség lehetővé tette a vasszerkezetű variánst.*”<sup>53</sup>

Bár a betonhíd mellett szólt, hogy valószínűleg olcsóbban megépíthető, de számos hátrányát sorolta fel a miniszter, így a vashídnek kisebb a tömege, ami a pillérek miatt előnyös (hisz azok eleve ilyen terhelésre készültek, ráadásul a háborúban meg is sérültek), a híd összképe kedvezőbb, valamint hogy vashíd esetén kevésbé meredek felhajtók szükségesek. A vashíd másrészt gyorsabban megépíthető, ezért a miniszter emellett tette le a voksát, de így is három változatot bocsátott vitára. Az első alternatíva szerint nagyjából a régi híd épülne meg, 4.100 tonna tömeggel, annyi eltéréssel, hogy az andráskereszt-rácsolat a pálya és a főtartók között elmarad. A második változatban az ívek sarló alakúak, és „*felső részükön bele mennek a pályába.*” A harmadik változat pedig rácsos szerkezetű, Gerő szavai szerint vasúti híd benyomását keltő hídváltozat volt, ennek előnye, hogy a legkevesebb vas kellett volna hozzá. Azonban ebben az esetben a híd esztétikailag veszített volna az értékéből.

Voltak még további nyitott kérdések, pl. a híd közepén, a szigeti lejárónál a villamosmegállóknak közép- vagy oldalperonok legyenek-e, illetve hogy egyáltalán kell-e villamosmegálló a szigetnél?

Az értekezlet egyértelműen a vashíd mellett foglalt állást, az alternatívák között volt némi vita, a hozzászólók, pl. Mihailich Győző, a Műegyetem professzora nagyrészt egyetértett a miniszterrel, és bár ő a vashidak közül a harmadikat is jónak tartotta, úgy vélte, hogy az ívhíd lényegét az első variáns adja vissza. Fischer József, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának elnöke a második megoldást támogatta, a többi hozzászóló viszont az egyes számú megoldást. Gerő a vitát összefoglalva az első megoldást mondta ki, mint amit a legtöbben támogattak, ugyanígy a többség a szigeti megálló mellett volt, és a középperonos kialakítást fogadták el. Gerő ezen felül a Műemlékek Országos Bizottságának képviselőjében hozzászóló Gerevich Tibor megjegyzésre reagálva ígéretet tett a híd díszinek helyreállítására is, ha nem is 1947 végére, de egy távolabbi időpontban. Az értekezleten azt is kimondták, hogy a híd fél szélességben 1947. december 31-re, míg teljesen 1948. december 31-re kell, hogy elkészüljön.

53 | *Margit-híd bejárást pótló értekezletet.* HU BFL XV.22.47.

Gerő Ernő a jegyzőkönyv szerint igencsak elnagyoltan fogalmazott a vasanyag biztosításának újabb lehetőségeiről. Az értekezletről tudósító egyik lap, a *Hírlap* című újság azt írta, hogy az ok a jótételi szállítások csökkenése miatt felszabadult vas mennyiségben keresendő, és inkább a pénzügyi fedezet meglétét emelte ki, mint a döntés elsődleges okát:

*„Gerő miniszter az értekezleten bejelentette, hogy mivel sikerült a pénzügyi fedezetet biztosítani és a főváros tízmillió forinttal hozzájárul a Margithíd építéséhez, dönteni kell a híd formájáról. Hosszas vita után úgy döntöttek, hogy nem az olcsóbb, de nem annyira állóképes vasbetonból, hanem vasból építik újjá a hidat, amely megtartja a régi Margithíd nemes vonalait.”<sup>54</sup>*

A bizottság és a miniszter döntése nyomán a helyreállítási munka gyorsan megindult, 1946. december 3-i dátummal a miniszter megrendelte a vasszerkezet gyártását a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt.-től. A dokumentumban az alábbi kitétel is szerepel:

*„Tudomásul veszem, hogy az esetben, ha a jótételi szállítások nem fogják meghaladni a mostani kereteket, a t. Cím az I. és a VI. nyilás félszélességben való megépítéséhez szükséges 530 tonna sulyu anyagát 1947. február 28-ig (...) fogja a gyárnak leszállítani.”<sup>55</sup>*

Gerő Ernő miniszter ezzel egyidőben, 1946. december 5-én elfogadta a MÁVAG és a Magyar Waggon- és Gépgyár októberi ajánlatát, amelyben acélszerkezetű hídra tett ajánlatot.<sup>56</sup> Gerő a már idézett értekezleten annyit mondott, hogy könnyebbé vált a szükséges vasanyag beszerzése. Arról, hogy ez mit takarhatott, egy meglehetősen sajtóságság magyarázat is megjelent későbbi visszaemlékezésekben.

Az *Új Ember* című katolikus lapban Elmer István 2010 augusztusában írt egy nagy, egyoldalas cikket a Margit híd történetéről, ebben olvasható az alábbi bekezdés:

*„Személyes elbeszélésből tudom: Temesszentandrásy Guido akkoriban az ózdi kohászati művek vezérigazgatója volt. Leutazott hozzá Gerő Ernő kommunista pártvezér (Rákosi után a második hatalmasság, „a hídverő”). Mindenkit eltávolítottak a környékről, nehogy tanúja legyen a »titkos megbeszélésnek«. Ennek tárgya az volt, hogyan lehetne az orosz hadisarcból annyi fémot lopni, hogy abból a Margit hidat helyre lehessen állítani...”<sup>57</sup>*

<sup>54</sup> | *Harmincmillió forintba kerül a Margit-híd újjáépítése.* Hírlap, 1946. október 13.

<sup>55</sup> | *A Margit-híd vasszerkezeti munkáinak vállalatba adása.* HU BFL XV.22.47.

<sup>56</sup> | Uo.

<sup>57</sup> | *Lelkek, sorsok a folyó fölött.* Új Ember, 2010. augusztus 15–22. A pontosság kedvéért megjegyezzük, hogy Temesszentandrásyi Guidó nem az ózdi kohászati művek vezérigazgatója, hanem a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. durvahengerművének üzemfőnöke volt. (DCS)

A fentiekre ugyane lap 2010. október 1-i számában olvasói levélben reagált Temesszentandrás Guidó egyik gyermeke.<sup>58</sup> Ezen hozzászólás szerint egy kicsit más történt ezen a miniszteri látogatáson:

*„A főmérnöki irodában megjelent Gerő, aki akkor a Magyar Kommunista Párt második számú vezetője és közlekedési miniszter volt. Ez utóbbi minőségében udvariasan tájékoztatta büledező édesapámat arról, hogy a Margit hidat újjáépítik. Majd átadott egy listát, amely a híd építéséhez szükséges acélanyagok fajtáit és mennyiségét tartalmazta. Mivel a termelés teljes mennyisége szovjet jóvátételre ment, arról érdeklődött: a szovjetek által megállapított gyártóteljesítmény növelhető-e olyan mértékben, hogy a híd építéséhez elegendő anyag elkészülhessen. Édesapám tisztában volt azzal, hogy a szovjetek alulbecsülték a gyártható mennyiséget, illetve hogy lehetséges olyan műszaki és szervezési intézkedéseket hozni, amelyek révén az anyagjegyzékben szereplő igény kielégíthető.”<sup>59</sup>*

A cikk szerint Gerő utalt arra, hogy a terv nem teljesen legális. A visszaemlékezés szerint a dolog ki is derült a szovjetek számára, és Temesszentandrás Guidót le is tartóztatták, de pár nap után elengedték, és ez után már „legálisan” folyt a termelés. Temesszentandrásnak nagy baja nem származott az ügyből, sőt 1948-ban Kossuth-díjat kapott.<sup>60</sup> A történetet Seregi György a Margit hídról szóló könyvében is ismertette.<sup>61</sup>

Azonban a történet hitelességét megkérdőjelezi, hogy a Temesszentandrás Guidó és Gerő közti megállapodásról másutt, Temesszentandrás Guidó életrajzában, amit fia, Péter írt, e megbeszélés a Kossuth híd vasanyagának gyártásáról szólt,<sup>62</sup> de tény, hogy Gerő a zárt értekezleten sem beszélt arról, hogy miképp sikerült a Margit hírhoz a vasanyagot biztosítani.

Ugyancsak a kivitelezés alatt módosítottak jelentősen az Újpesti vasúti híd tervein. Az újpesti hidat már 1944 végén felrobbantotta a német hadsereg.<sup>63</sup> Ugyan a híd fontos volt a Dorog környéki iparvidék termékeinek, többek között a szénnek a fővárosba szállításában, a helyreállítását hátrébb sorolták. Az, hogy új szerkezet kell, minden szakember előtt nyilvánvaló volt, mert a 20. század első felében az eredetileg tervezett

58 | A cikk az író neve említése nélkül jelent meg. Temesszentandrás Guidónak összesen 8 gyermeke született, de mivel hasonló témában Temesszentandrás Péter írt, vélhetően róla van szó. (DCS)

59 | *Az Olvasó írja* A Margit híd történetéhez. Új Ember, 2010. október 3.: 8.

60 | Uo.

61 | SEREGI 2013: 64.

62 | TEMESSZENTANDRÁSI-LIPTAY-KÚTI 2012: 8. A Wikipédiában az olvasható, forrás nélkül, hogy a megállapodás a Szabadság híd vasanyagának biztosításáról szólt.

63 | GÁL 2005: 87.

forgalom sokszorososa bonyolódott a hídon, és az annak megfelelő teherbírását csak utólagos erősítésekkel lehetett biztosítani.<sup>64</sup>

A modern, az akkori forgalomra méretezett híd tervezése 1949-ben kezdődött meg az Állami Mélyépítés-tudományi és Tervező Intézetben (ÁMTI), majd ezt követően a végleges terveket az Út-, Vasútervező Vállalat (UVATERV) készítette el.<sup>65</sup> A folyamat során 1951-ben új tervfeladati kiírás született, amely szerint a hírhoz vasbeton lemez pályával szerelt közúti oldalpályákat kellett készíteni. A híd építésének költségét 45 millió forintban határozták meg, de ebben nem szerepelt a közúti pályákhoz kapcsolódó utak megépítése.<sup>66</sup> A tervezés alatt tehát felmerült az az elképzelés is (amelyet már az 1890-es években is vizsgáltak), hogy a hídon közúti pályát is kiépítsenek, emiatt 1951 elején a tervezési folyamatot megállították. Azonban 1951. március 17-én Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter utasításba adta a tervezés folytatását, egyben kijelentette, hogy a közúti átvezetés elképzelésével nem ért egyet, arra semmi szükség sincsen.<sup>67</sup> A híd építéséről 1951 májusában közigazgatási bejárást is tartottak, és ebben megszabták a végleges feltételeket is.<sup>68</sup>

A tervezők az Újpesti vasúti hídra két tervváltozatot is készítettek, mind a kettő rácsos vas gerendahíd volt, mindkét változat az eredeti átkelő nyílásbeosztását követte, azaz hét nyílást, és hasonló szerkezeti elképzelést tartalmaztak. Mind a két megoldás a hét nyílást három szerkezeti elemmel kereshette volna, két háromnyílású folytatólagos tartóval és egy kéttámaszú tartóval.<sup>69</sup>

Azonban 1953-ban gondok adódtak, mert a vasanyag nem készült olyan tempóban, ahogy az a beruházáshoz szükséges volt, ezért a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumnál (KPM) alternatív megoldásokat kezdtek keresni. A Vasúti hídepítési szakosztály 1953. július 30-i keltezésű szakvéleménye szerint a déli vasúti hídból kibontott, és a Háros-szigeten tárolt K anyagból a híd megépíthető, de kb. 120 tonnányi alkatrészt le kell még gyártani.<sup>70</sup> A híd e javaslat szerint kizárólag csak vasúti hídként szolgálhat, a gyalogos és a kerékpáros forgalmat nem lehet átvezetni, mert a gyalog és kerékpár-

64 | UO

65 | NEMESKÉRI-KISS 1987: 94.

66 | *Újpesti Duna-híd újjépítés tervfeladata 3. a beruházás ismertetése.* MÁV Archívum X00212986

67 | *Jelentés, Újpesti vasúti híd tervezése.* MÁV Archívum X00213144

68 | *Újpesti Dunahíd újjáépítése.* MÁV Archívum V05286280

69 | NEMESKÉRI-KISS 1955: 368.

70 | A K-hídszerkezet egy hadihíd volt, azaz szerepe, hogy bármikor, bárhol, helyben, viszonylag gyorsan, speciális felszerelés nélkül, nagy nyílású hidat lehessen építeni. Ugyancsak fontos az ilyen szerkezeteknél, hogy azok szétszedhetők és újrafelhasználhatók legyenek. A „K” szerkezetet Feimer László, a Magyar Honvédség műszaki tisztje fejlesztette ki az 1930-as években korábbi hasonló hadihidak alapján. (DCS)

járók elhelyezése drágítaná a beruházást. Nagyobb gond volt, hogy a K-hídszerkezet az akkori, azaz az 1930-as, 1940-es években használt mozdonyokra volt méretezve, az oldaljárók a vasúti teherbírást csökkentették volna. Azt is megjegyezték a minisztériumi szakemberek, hogy korábban az eredeti hídtervekkel kapcsolatban a sajtóban már külön kiemelték a gyalog- és kerékpárutak fontosságát és szociális jellegét.

Az elemzés arra is rámutatott, hogy a K-híd fenntartása drágább, és a majdani végleges híd építésénél is plusz költségre és vágányzárásra kell számítani. A K szerkezetet alkalmazva a híd 1954. november 20-ra megnyitható lett volna, igaz, ehhez a kikötőági hidat gyorsan meg kellett volna építeni. A híddal párhuzamosan a korábban itt épített, gázcsövet tartó függőhidat meg kellett volna tartani, de mivel az így veszélyesebb tűzbiztonsági szempontból, állandó tűzörséget kell tartani.

A K-híd miatt javasolták, hogy kérjék ki az Építési Minisztérium véleményét is, mert ez a szerkezet kevésbé lenne esztétikus, mint az eredetileg tervezett híd. Az is gondot okozott volna, vélték a KPM jelentéstevői, hogy ha ide használják el a meglévő K-hídelemeket, nem lesz azonnal rendelkezésre álló nagy nyílású hídépítési tartalék, mert a szükséges elemek legyártása öt hónapig tart. Csak akkor – akkor is végső megoldásként – javasolták a K-híd alkalmazását, ha „a./ A végleges szerkezet terv szerinti megépítésének végleg elkerülhetetlen és legyőzhetetlen akadályai lennének; b./ ha a „k” szerkezetek hosszabb ideig (10-12 év) beépítve maradnak. Előbb való kicserélés esetén a végleges vasszerkezet megépítésének mostani elodázásából származó többletköltségek ugyanis erősen túlhaladnák a vasúti forgalom hamarabb való megindításából keletkező előnyöket, illetőleg a híd hiányából adódó vontatási többletköltségekben mutatkozó megtakarítást.”<sup>71</sup>

Az Újpesti vasúti hídnál fennálló vasanyagprobléma gyökerére a Magyar Beruházási Bank 1953. augusztusi revizori jelentése mutatott rá, e szerint az eredetileg tervezett hídhöz szükséges 5800 tonna vasanyagból a jelentés elkészítéséig mindössze 700 tonnát szállítottak le. A MÁVAG jelentős csúszásban volt, akár csak a hengerművek, és várható volt, hogy ez a csúszás csak rosszabbodni fog. Azaz a híd a tervezett időben nem tudott elkészülni. Az alternatív megoldások között a revizori jelentésben is megvizsgálták azt, hogy a lassan feleslegessé váló, az Összekötő vasúti hídnál alkalmazott K-híd anyagát használják fel az új híd anyagához, és ezt a revizori jelentés kivitelezhetőnek tartotta.<sup>72</sup> Az alternatív megoldások keresésért a bank jelentése azért tartotta fontosnak, mert Dorog–Tokod–Nyergesújfalu–Lábatlan iparvidékéről a szállítma-

<sup>71</sup> | Uo.

<sup>72</sup> | *Újpesti Duna-híd újjáépítése*. MÁV Archívum Z20193376

nyok csak jelentős kerülővel, többletidővel és pluszki költséggel jutottak el Budapestre.<sup>73</sup> Az eredeti híd roncsainak vasanyagát azért nem lehetett felhasználni, mert azokat 1949-ben a MÁV vashulladékként felvágatta és eladta.<sup>74</sup>

A hídépítéssel azonban nem lehetett addig várni, amíg a hazai ipar elég vasat tud előállítani, mert a tehervonatokat ekkor az 1950-ben átadott Árpád híd villamospályáján keresztül vontatták, és a KPM Közúti hídosztálya 1953 októberi szakvéleménye szerint a tartós vasúti közlekedés a híd biztonságát veszélyeztette.<sup>75</sup>

Bebrits Lajos közlekedés és postaügyi miniszter 1953 nyarán – titkosnak minősített – levelében tájékoztatta Csanádi György MÁV-vezérigazgatót, hogy az újpesti hidat a lebontott K anyagával kellene megépíteni, és erről a Honvédelmi Minisztériummal (mivel a K-híd anyaga hadifelszerelés volt, értelemszerűen a hadsereghez tartozott) a tárgyalásokat megkezdte. A miniszter úgy vélte, hogy a híd így 1954 végére megépíthető lesz.<sup>76</sup>

A fentiek fényében nem meglepő módon 1953. augusztus végén, szeptember elején a kormányzat a beruházás módosításáról határozott. 1953. szeptember 2-án Bebrits miniszter utasítást adott ki, hogy a korábbi rendelkezéseket, amelyek az eredetileg tervezett szerkezet vasanyag biztosítására irányultak, vonják vissza, mert a híd K-hídanyaggal készül el.<sup>77</sup>

Az érintetteket a véglegesnek tekinthető döntésről 1953. október 7-én a KPM 1/10 szakosztályának értekezletén tájékoztatták, ahol jelent volt az említett szakosztály, a Budapest Városi Tanács VB, a MÁV Építési Igazgatósága, a terézvárosi pályafenntartási főnökség, a fővárosi közszolgáltató cégek és az UVATERV képviselői is. A megbeszélésen elhangzott, hogy a híd építése az eredeti tervek szerint nem lehetséges a népgazdaság adott helyzetében, mert a híd vasanyagának előteremtése áthidalhatatlan nehézségekbe ütközött, viszont a hídra a vasútnak sürgősen szüksége van. Az értekezlet résztvevői itt megtudhatták, hogy a hidat a meglévő, csavarozott kapcsolatú hídszerkezettel (azaz a K-hídelemekkel) oldanák meg, 10 évre. Elhangzott az is, hogy elmaradt a népszigeti töltés szélesítése, azonban az oldalági hidak végleges formában készülnek el.

Nem terveztek sem gyalogjárdát, sem kerékpárutat, mert úgy vélték, hogy a hídszerkezet terhelhetősége nem teszi lehetővé az oldalpályák megépítését. Ugyancsak el kívánták hagyni az óbudai feljáró megépítését is. A III. kerületi tanács képviselője

73 | *Újpesti Duna-híd újjáépítése.* MÁV Archívum Z20193376

74 | *Újpesti Duna-híd roncsanyagának elszállítása.* 1949/182 MÁV Archívum V00070518

75 | Uo.

76 | Uo.

77 | *Újpesti Duna-híd roncsanyagának elszállítása.* 1949/182 MÁV Archívum V00070518

jelezte, hogy a gyalogjáró és a kerékpárút elhagyása miatt a kompjáratot itt fenn kell tartani, a téli időben pedig a HÉV (elővárosi vasút) tehermentesítésére Újpest megállóhely és Aquincum között ingajáratokat kellene bevezetni.<sup>78</sup>

A híd ennek megfelelően K szerkezettel épült meg, és 1955. május 21-én adták át a forgalomnak. A hídon egyvágányú vasútvonalat vezettek át, emellett – az eredeti elképzelésekkel ellentétesen – járdát és kerékpárutat is létesítettek.<sup>79</sup>

## Teljesen új tervek szerinti újjáépítés

A teljesen új tervek szerinti hídépítésre az Összekötő vasúti híd és az Erzsébet híd jó példa.

Az Összekötő vasúti hídnál a fővárosnak és a Fővárosi Közmunkák Tanácsának az volt a kérése, hogy – az 1944-ben lebombázott hídhöz hasonlóan – kétvágányú híd épüljön, sőt akár egy közúti híddal együtt. A közlekedésügyi miniszter azonban arról értesítette a Tanácsot, hogy a vasúti híd építési engedélyét megadta, és a kéréstől eltérően előbb az ideiglenesen felépített K-híd mellett egy egyvágányú híd épül, majd a K-híd lebontása után a meglévő mellé pedig még egy egyvágányú híd. A miniszter a döntést azzal magyarázta, hogy a kétvágányú hídra nem volt elég a rendelkezésre álló fedezet, valamint több vas is kell ahhoz a változathoz. A kétvágányú híd ráadásul csak hosszabb idő alatt építhető meg. Azt azonban a miniszter is megjegyezte, hogy a már megtervezett, két külön egy vágányú hidat tartalmazó kialakítás egy közúti híd létesítését is lehetővé teszi majd a jövőben.<sup>80</sup>

Az eredeti Erzsébet híd szerepe egész más volt, mint amit az új hídnak az 1950-es évek végén szántak, hiszen az első híd alapvetően egy, a belvárosi forgalmat kiszolgáló városi hídnak épült. A híd szerepét sokáig nem is szánták megváltoztatni, sőt a Fővárosi Közmunkák Tanácsában az 1947-es városfejlesztési elképzelésekben még olyan városi közlekedési rendszer kialakítását tervezték, ahol az Erzsébet híd forgalma nemhogy növekedett, hanem csökkent volna.<sup>81</sup> A hidat egészen 1956–1958-ig valójában az eredeti alakjában kívánták helyreállítani, hiszen a vasanyag egy jelentős része megvolt, a láncokat is fel lehetett volna használni, legalább akkora arányban, mint a Lánchídnál, ahol a híd láncainak 75%-a eredeti, ezen felül az Erzsébet híd pesti kapuzata teljesen épen megmaradt.

78 | *Feljegyzés pesti Duna-híd újjáépítését módosító tervezet ismertetése az érdekeltekkel.* MÁV Archívum X00213146 79 | DOMONKOS 2025.

80 | Jegyzőkönyv, felvétel a Fővárosi Közmunkák Tanács városrendezési bizottságnak 1947. évi december hó 17-én. Hu BFL. II. 1.a 92 kisdoboz

81 | *Tájékoztató a Székesfővárosi Közigazgatási Bizottsága számára a Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1947. május havi működéséről.* Hu BFL II.1.a 104 kisdoboz

Ennek ellenére egyesek már 1946-ban alternatív terveket vetettek fel, 1946 júniusában egy újságcikk, ami a hidak felépítésével foglalkozott, valószínűnek tartotta, hogy a hidat új tervpályázat alapján és más helyen építik majd meg.<sup>82</sup> A fő probléma az volt, hogy az eredeti, 1903-ban átadott híd – hiába építették át miatta a teljes belvárost, nehezen tudott beilleszkedni annak szövetébe, hisz Pesten a Belvárosi Plébániatemplom volt útban, míg Budán a híd a Gellérthegynek futott. A *Tér és Forma* című szakújság 1947. évi 4. számában *Az új Erzsébet-híd problémája* címmel jelent meg a csak monogrammal azonosított G. P. tanulmánya. Ebben a régi híddal kapcsolatos problémákat így foglalta össze:

*„E hibák és hátrányok részben városképi, részben forgalmi természetűek voltak. A híd markáns, kiemelkedő kapuzataival nem állt teljes összhangban a Gellérthegy és általában a budai látkép vertikális és mozgalmas tömegeivel, külső kiképzése szecessziós díszekkel nem minden tekintetben bizonyult időtállóknak, és sokan vannak, akik azt a nézetet vallják, hogy rombadőlése után kedvezőbb és megnyugtatóbb látképet nyerhetünk a déli pesti partról a Várhegy irányába, olyant, amilyen a híd megépülése előtti idők látképe volt. Forgalmi vonatkozásban pedig, bár annak idején a hídtengely végleges megállapítását hosszas huzavona előzte meg, mégis az a helyzet állt elő, hogy a híd a budai oldalon a sziklafalnak ütközött, ezáltal itt, különösen a forgalom növekedése és a Hegyalja út bekapcsolása folytán megoldhatatlan szűkület keletkezett. A pesti oldalon, az Apponyi térnél mutatkozó törés váltotta ki a bírálatot, valamint azok a nehézségek, amelyeket a Belvárosi templom beékelődése okozott.”*

A fent idézett, G. P. monogrammal jelzett tanulmány szerint az Fővárosi Közmunkák Tanácsa a főváros városrendezési ügyosztályával együtt számos megoldási lehetőséget vizsgált. Az is felmerült, hogy ne híd, hanem alagút épüljön ezen a ponton, de ezt elvetették, mert a város szövetébe a kijáratokat nehezen lehetett volna elhelyezni, másrészt az alagút sokszorosába került volna a hídnak, valamint városképileg is hidat képzeltek el. Vizsgálták az átmenő forgalom kérdését, erről a tanulmány írója ezt írta:

*„a főváros észak-déli fejlesztése és az ezzel összefüggésben tervezett forgalmi úthálózati rendszer ellene szól annak, hogy a Rákóczi út folytatásaként kelet-nyugati irányban nagy kapacitású távolsági (átmenő) forgalmi útvonal alakuljon ki, de ellene szól az a szempont is, hogy egy ilyen jellegű főútvonal a tabáni fürdőközpont kifejlesztését nagymértékben gátolná. A távolsági (átmenő) forgalmi utak számára, különösen a Nagykörút és a budai körút elhárító szerepének figyelembevételével, az eddigi hidak*

82 | *Augusztus végén megkezdik a Margit híd építését.* Világosság, 1946. július 7., 5.



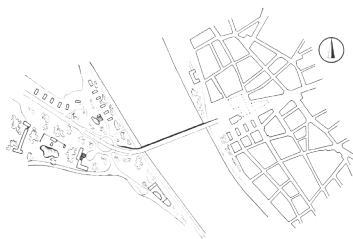
A stabilizált pesti hídfő, újjáépítésre várva (MMKM TFGY 2016.106.1.)

*közül elsősorban a Margit-híd és Boráros-téri híd jön tekintetbe, majd a Szabadság-híd, amely a belső körút forgalmát közvetíti a budai déli területek felé. Ily módon az Erzsébet-hídnak az említett hidakhoz viszonyítva alárendeltebb, inkább belső átkelési szerepe domborodik ki, hasonlóan a Lánchídehoz.<sup>83</sup>*

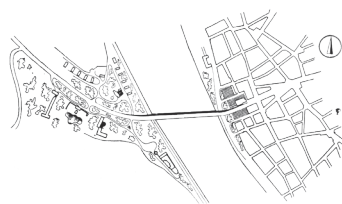
Bár az Erzsébet hídnak kisebb forgalmi szerepet szántak, villamossal nem számoltak, csak egy kétszer két közúti sávós híd építését tekintették irányadónak. A *Tér és Forma* újságban megjelent tanulmányban két lehetséges új elhelyezést is bemutatnak. A Fővárosi városrendezési ügyosztályon készült terv a hidat kissé északabbra vitte volna el, a Belvárosi Plébániatemplomtól északra, ahol kissé ferde szögben keresztezte volna a Dunát. A másik elképzelést az FKT készítette, ez megtartotta volna a pesti hídfő helyét, azaz a Belvárosi Plébániatemplomtól délre indult volna a híd, és a fővárosi javaslatnál is nagyobb ferdeséggel keresztezte volna a folyót.

83 | G. P. 1947: 72.

A híd új elhelyezése a Rakóczi-út vonalának egyenes folytatásában (A Székesfehérvári városrendezési igazgatóság által készült terv nyomán)



A híd új elhelyezése az eddigi pént hídfe megmaradását (A Főváros Közmunkák Tanácsánál készült terv nyomán)



#### A két tervezet elhelyezése<sup>84</sup>

A híd szerkezeti kialakítását vagy függőhídként, vagy felsőpályás hídként tudta elképzelni a szerző, de véleményt nem nyilvánított.<sup>85</sup>

A Közmunkatanács és a város terveit azonban Gerő Ernő gyorsan lezárta. A Közmunkatanács javaslatára született 1947. augusztus 28-i válaszában a miniszter leszögezte, hogy az FKT által javasolt megoldás az eredeti, a híd 1898–1903 közötti építésekor – épp az FKT javaslatára – hozott kompromisszum további kompromisszumos megoldása. Másrészt a híd jelen állapotban az eredeti építési költségének a feléért megépíthető, hiszen jelentős része megmaradt. A tervezett ferde megoldás esetén vagy egy világrekorder közeli függőhidat, vagy egy felsőpályás gerendahídat kellene építeni, amely drága, és nincs is rá műszaki lehetőség, hiszen a gerendahídhhoz pillérek kellene a folyóba, illetve még nagyobb hídfők. A miniszter leveléből kiolvasható, hogy a kormányzatnál semmiképp nem gondolkodtak új szerkezetű hídban, hanem az eredeti híd visszaépítésében, de nem az ún. hároméves terv részeként, azaz mindenképp 1950 után gondoltak a helyreállításra.<sup>86</sup>

A híd építése 1951 novemberében került napirendre. A következő években – ezt a folyamatot Földi András 2003-ban nagyon részletesen összefoglalta<sup>87</sup> – több ún. Nagybizottsági ülést tartottak, amelyben a híd újjáépítésének részletkérdésével foglalkoztak. A kiindulási alap az volt e bizottsági üléseken, hogy a hidat az eredeti formájában építik újjá, de villamos nélkül (mivel ekkor a metróépítés volt az egyik kiemelt budapesti beruházás). Úgy számoltak, hogy a híd tervezésére az első, felépítése a második ötéves tervben, azaz 1955 és 1960 között kerül sor.

A következő években részletkérdésekről vitatkoztak, a második nagybizottsági ülést 1952. május 17-én, a harmadikat 1952. december 18-án tartották, ennek során a híd egyes megoldási lehetőségei kerültek szóba: Ilyen kérdés volt, hogy miként lehet a merevítő tartót átalakítani,

84 | G. P. 1947: 73.

85 | G. P. 1947: 74.

86 | *Az Erzsébet-híd újjáépítésével kapcsolatos városrendezési kérdések.* HU BFL XV.22 [49]

87 | A következő négy bekezdés Földi András nagyon részletes cikkének összefoglalója. (DCS)

illetve hogy a híd meredeksége csökkenjen-e? Felvetették azt is, hogy lehet-e alumíniumot vagy nagyszilárdságú acélt használni a pályalemeznél, de alapvetően nem kérdőjelezték meg a híd eredeti tervek szerinti, vagy ahhoz nagyon hasonló újjáépítését. A kérdés elvileg 1953. február 14-én jutott nyugvópontra, amikor is megtartották a híd újjáépítését megelőző bejáráspótló értekezletet, amelyen elfogadták, hogy a szerkezet eredeti formában épül meg, és meghatározták a vonatkozó méreteket, előírásokat, például azt, hogy a híd alsó élének magassága a Lánchídnél 25 cm-rel magasabban lesz majd. A nagybizottsági ülések alatt még egy dolog változott, 1953-ban már ismét számoltak a villamos átvezetésével.

A híd építési ideje is folyamatosan – a politikai célok függvényében – módosult, 1953 augusztusában a kormány a beruházást az 1960-as évek elejére tolta, majd a negyedik nagybizottsági ülésen, 1955. december 15-én 1964-re (ezzel az értekezlet több szereplője sem értett egyet), majd 1956. április 14-én ismét átütemezték, de ekkor a gyorsításról döntöttek, amely szerint a hidat a második öt éves tervben, azaz 1960-ig meg kell építeni. Ekkor, 1956 áprilisában Kovács Győző főosztályvezető felvetette azt a gondolatot, hogy az eredeti tervek szerinti kétszer kétsávos híd a jövő forgalmi igényeit nem fogja kielégíteni, ezért esetleg új megoldás kell. E felvetést Preiszol József miniszterhelyettes lesöpörte azzal az érveléssel, hogy a döntés a régi hídról megszületett. Az ülésen viszont megint módosították a beruházás tervezett idején, későbbi, 1964-re befejeződő hídépítést fogadtak el.

Ezzel a folyamattal párhuzamosan, a MÉLYÉPTERV-nél elkezdtek a híd építését előkészítendő a merevítő tartó tervezését, amelynek során a MÉLYÉPTERV berkein belül komoly szakmai vita folyt a méretezésről, a figyelembe veendő irányelvekről: e belső szakmai vita azt a gondolatot erősítette meg a tervezőkben, hogy az új elvárásokhoz új híd kell.<sup>88</sup>

A híd eredeti formájában való visszaépítésének szándéka mögött három alapvető gondolat húzódott meg. Az egyik kétségtelenül a nosztalgia, a régi híd visszaállítása. A második a pénz kérdése, hiszen a régi híd sok eleme megmaradt. A harmadik viszont az 1950-es évek első felének félig-meddig kényszer szülte közlekedéspolitikája, amely alapvetően eltért a háború előttitől. Az 1950-es évek első felében az alábbi tények és törekvések határozták meg a budapesti közlekedéspolitikát:

- A háború után eleve kevés autó maradt, és a számuk lassan növekedett.
- Az erőteljes fegyverkezés miatt Magyarországon korlátozták a benzinhasználatot, azaz a személyautó-használatot, sőt a meglévő személyautókat fel kellett ajánlani az államnak megvételre.<sup>89</sup>

88 | Vö: FÖLDI 2003: 51–57.

89 | FRISNYÁK 2001: 206–207.

- A városi közlekedésben – ami jellemzően ebben az időben a tömegközlekedést jelentette – a metrót tekintették a legfontosabbnak, 1953-ig a metróberuházás kiemelt projekt volt.

A fenti elképzelések nem vettek figyelembe egy dolgot, amely később rendkívül fontos lett az Erzsébet híd újjáépítésénél. A híd nyugati irányú kapcsolatán az 1934-re elkészült, igaz, akkor még csak kétszer egysávos Hegyalja út sokat javított, és ezzel a híd kapcsolatba került a Budaörsi úttal és az 1936-ban bővített Balatoni úttal.<sup>90</sup> Ezek az 1930-as években eszközölt beruházások nemcsak Budáról tették jobban elérhetővé a hidat, hanem megváltoztatták, felértékelték az országos közlekedési hálózatban betöltött szerepét is.

Az 1956-os forradalom után megszilárduló régi-új hatalom a magánautózási korlátozásokat fokozatosan feloldotta,<sup>91</sup> és egyre több autóval számoltak. Már 1957-ben elkezdődött a Rákóczi út forgalmi kapacitásának növelése, a Fővárosi Tanács VB 1957. február 1-jén tárgyalta a kérdést, nevezetesen az út árkádosítását. Az ülésen elhangzott:

*„Semmi esetre sem esztétikai szempontból vetődik fel az árkádosítás szükségessége, hanem kimondottan közlekedési szempontból. A Rákóczi út keresztezését egy földalatti vasút építésével gondolták rendezni. [...] A megnövekedett autó- és gyalogosforgalomnak ma már nem felel meg ez a terület. Az egyedüli lehetőség az árkádosítás ott, ahol szűk a keresztmetszet.”<sup>92</sup>*

Az akkori tervek valamennyire visszanyúltak a II. világháború előtti elképzelésekhez, ugyanis az országos és a fővárosi közlekedéspolitika, a szakemberek komolyan számoltak a személyautók terjedésével és az autózást kiszolgáló közlekedéspolitikát vázoltak fel. Az 1950-es évek végén ismét engedélyezett személyautó használat előrevetítette, hogy az autók száma, ha nem is rohamosan, de növekedni fog, amely új, kiszorgálandó igényeket fog szülni. Ebben a környezetben egyáltalán nem meglepő, hogy az Erzsébet hidat érintő elképzelések is változtak.

Az UVATERV 1957-ben külön megrendelés nélkül folytatta a munkát, többféle lánchídtervet is készítettek, más-más pilon- és merevítőtartó rendszerrel. Ami lényegesen új a korábbi tervekhez képest, hogy a gyalogjárdát a láncokon kívülre helyezték, és így a villamos mellett kétszer két forgalmi sávot tudtak a hídon elhelyezni. Az UVATERV-en belül a szemléletváltozás egy 1957. augusztus 7-i értekezleten következett be, itt ugyanis Sávoly Pál már nem a korábbi lánchíd, hanem a kábelhíd mellett foglalt állást.

90 | *Elkészül az új balatoni autóút.* Ország-Világ, 1936. április 27. 1.

91 | FRISNYÁK 2001: 225–226.

92 | *A BFT V. B. által kiküldött Szakértői Bizottság javaslata a vb számára a Rákóczi úti árkádosításra. Források Budapest múltjából V./b 272.*

A következő másfél-két évben az UVATERV több tervváltozatot készített – már megrendelésre – mely a kábel- és a lánchídváltozatokat hasonlította össze, a minisztertanács felé 1959. február 5-én már csak a kábelhíd javaslatát terjesztettek fel. Ezután Sávoly, 1959. június 15-én keltezett előterjesztésében összefoglalta a különböző hídtípusok anyagigényét, eszerint a lánchíd 10430, egy gerendahíd 13500, míg a kábelhíd csak 7160 tonna acélt igényelt. Ennek eredményként a minisztertanács 1959. október 15-én az utóbbi variánst hagyta jóvá.<sup>93</sup>

## Záró gondolatok

A II. világháború után a döntéshozók alapvetően nem használták ki azt a lehetőséget, hogy a 19. századi, vagy 20. század eleji átkelők helyén, azok helyett új, modernebb, olcsóbb, esetleg szélesebb hidakat építsenek, és bár fel-felmerült az, hogy az eredeti tervektől eltérő módon épüljön vissza egy híd, de a hídépítész szakma és a korabeli közlekedéspolitikai vezetés, és az adatok tanúsága alapján úgy látszik, hogy személy szerint Gerő Ernő nem volt nyitott az „újításra”. Eleve törekedtek a régi hidak, vagy legalább ahhoz hasonló szerkezetek felépítésére, ezért láthatjuk eredeti pompájában a Lánchidat vagy a Szabadság hidat, és ezért nem vasbeton ívhíd a Margit híd. Az kérdéses, és esetleg egy későbbi kutatás témája lehet, hogy Gerő személyes meggyőződés miatt vonzódott a régi hidakhoz, vagy a kommunista párt belső köre ítélte úgy meg, hogy számára politikailag jobb, ha ezen a területen nem változtat a régi dolgokon.

Ezért a hidak újjáépítésénél valójában csak a vasúti hidaknál gyakorlati okokból, valamint az Erzsébet hídnál városszerkezési, közlekedéspolitikai okokból gondolkodtak komolyan új szerkezetekben. Azonban az akkori tervek és viták jól mutatják, hogy a korszakban hogyan tekintettek a hidakra, milyen alternatív elképzelések voltak, és milyen lehetőségek álltak rendelkezésre a hídépítők számára.

93 | FÖLDI 2003: 59–61.

## Felhasznált irodalom

- ANGYAL TIBOR 2011: A Szabadság híd felújításának esztétikája és műemléki hitelessége. *Műemlékvédelem*, 2011/5: 326–342.
- DOMONKOS CSABA 2019: Megépülhetett volna a Boráros téri híd már a 19. században? *Közlekedés- és Technikatörténeti szemle 2019*, MMKM, Budapest, 111–112.
- DOMONKOS CSABA 2025: Az Újpesti vasúti híd megnyitása. *PestBuda* 10. évf. 6. szám, 2025. június 2. 11:00
- DR. NEMESKÉRI-KISS GÉZA 1987: Az újpesti vasúti Duna-híd története és jövője. *Közlekedésépítés- és mélyépítéstudományi Szemle*, 1987./3: 89–100.
- DR. SEREGI GYÖRGY 2013: A Margit híd, 1871–2013, Budapest, Építésügyi Tájékoztatási Központ Kft.
- FÖLDI ANDRÁS 2003: Az új Erzsébet híd tervezésének előkészítése 1951. 11. 28-tól 1959.10.15-ig. Domanovszky Sándor (szerk.) *A régi és az új Erzsébet híd tudományos ülés előadásainak jegyzőkönyve*. MAGÉSZ, Budapest, 51–63.
- FRISNYÁK ZSUZSA 2001: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. G. P., 1947: Az új Erzsébet híd problémája. *Tér és forma*, 1947/4.: 71–75.
- G. VAS ISTVÁN 2003: Minisztertanácsi jegyzőkönyvek napirendi jegyzékei: 1944. december 23. – 1947. május 31., *Magyar Országos Levéltár segédletei*, 11, MOL, Budapest
- GÁLL IMRE 2005: A budapesti Duna-hidak, *Hídépítő Rt.*, Budapest.
- GÁLLIK ISTVÁN 1987: A szabadszállási alumíniumhíd története. *A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve 1981–1986*. Közlekedési Minisztérium Közúti Főosztály, 19–44.
- GLASS TAMÁS 1947: Az utak teljesítőképessége. *Magyar Közlekedés 1947/I*, A József Műegyetem út-, vasútépítési és közlekedési tanszékének közleményei 1947: 125–130.
- KISS TIBOR 1946: A Szabadság-híd esztétikai kialakítása, Budapest, 1946/7: 277.
- KORDA ISTVÁN 1946: A Kossuth-híd építésének naplója, Budapest, 1946/2: 52–55.
- MAJOR MÁTÉ, 1980: A Szabadság-híd díszei, Budapest, 1980/6: 8–9.
- NEMESKÉRI-KISS GÉZA 1955: Az Újpesti Vasúti Dunahíd újjáépítése *Közlekedéstudományi Szemle*, 1955/10: 364–371.
- PÁLMÁNY BÉLA (szerk.), 1981: *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből*, 1945–1949, *Források a magyar népi demokrácia történetéhez* 5., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest.
- SÁGVÁRI ÁGNES (szerk.) 1985: *Források Budapest Múltjából V./b 1954–1958*. Budapest Főváros Levéltára forráskiadványai 9.

SIPOS ANDRÁS 2009: Nagy-Budapest létrehozásától Nagy-Budapest revíziójáig (1949–1956) *Múltunk*, 54. 4–31.

SZÉCHY KÁROLY 1946: A budapesti Kossuth-híd építése Tér és forma, 1946/1–2, 12–13.

SZIMÉLY KÁROLY 1945: A Duna és a Dunapartok, Budapest 1945/3: 108–122.

TEMESSZENTANDRÁSI PÉTER–LIPTAY PÉTER–KÚTI ISTVÁN, 2012: Temesszentandrásai Guido okl. kohómérnök (Ózdi Honismereti pályázat 2012): <https://tudosnaptar.kfki.hu/historia/webdok.php?namenev=temesszentandrasi>

## Források

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum  
Témagyűjtemény. (MMKM TEMGY 92)  
Út-Híd Műszaki Rajz Gyűjtemény (UHMRGY)  
Budapest Főváros Levéltár  
FKTJKV – A Fővárosi Közmunkák Tanácsának tanácsülési jegyzőkönyvei HU BFL II 1.a  
HU BFL XV.22. A budapesti hidakra vonatkozó iratok és plakátok gyűjteménye  
(kb. 1850-től 1970-ig)  
HU BFL II 1.a 73 kötet HU BFL II.1 Fővárosi Közmunkák Tanácsának iratai (1870–1948)  
MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Archívum



## Rapali Vivien: A Műegyetem újjáépítése a Műegyetemi Újjáépítési Bizottság jegyzőkönyveinek tükrében

A Műegyetem Levéltárában őrzött, 1946 és 1951 között keletkezett Újjáépítési Bizottsági jegyzőkönyvek egyedülálló történeti forrásértékkel bírnak. Noha a hároméves terv műegyetemi vonatkozásaival és az intézmény 1945 utáni átalakulásával többen is foglalkoztak korábban, az Újjáépítési Bizottság jegyzőkönyvei mindmáig feldolgozatlanok. Jelen tanulmány elsősorban e forrásbázisra támaszkodva ismerteti nemcsak a Műegyetem újjáépítésének (1946–1949) legfontosabb lépéseit, de a helyreállítás technikai és szervezeti vonatkozásait is. Bemutatja a tervezés és kivitelezés lépéseit: az anyagbeszerzés nehézségeit, a kivitelezőkkel való együttműködés kihívásait és a tervezői munkaközösségek működését. Emellett pedig vázlatosan kitér arra is, hogy miként gyakoroltak befolyást a különböző politikai pártok az univerzitás újjáépítésének folyamatára.

### *Vivien Rapali: The Reconstruction of the Technical University in the Light of the Records of the University Reconstruction Committee*

*The records of the Reconstruction Committee, preserved in the Archives of the Budapest University of Technology and Economics and produced between 1946 and 1951, constitute a uniquely valuable historical source. Although several studies have addressed the university's role within the Three-Year Plan and its post-1945 transformation, the documentation of the Reconstruction Committee has remained unexamined until now. Drawing primarily on this body of sources, the present study outlines not only the key stages of the university's reconstruction (1946–1949) but also the technical and organizational dimensions of the restoration process. It presents the phases of planning and implementation, the difficulties of material procurement, the challenges of cooperation with contractors, and the functioning of the design teams. In addition, it briefly considers how various political parties exerted influence over the course of the university's reconstruction.*

A Műegyetem központi épülete (1940).  
(Fortepan / Somlai Tibor)



Rapali Vivien

# A Műegyetem újjáépítése a Műegyetemi Újjáépítési Bizottság jegyzőkönyveinek tükrében

A Műegyetem Levéltárában őrzött, az egyetem újjáépítését dokumentáló Újjáépítési Bizottsági jegyzőkönyvek (1946–1951) egyedülálló forrás.<sup>1</sup> Noha a hároméves terv műegyetemi vonatkozásaival, a műszaki elit és az egyetem 1945 utáni átalakulásával többen foglalkoztak az elmúlt évtizedekben,<sup>2</sup> az Újjáépítési Bizottság jegyzőkönyvei feldolgozatlanok. A 102 darabból álló gyűjtemény, amely főleg jegyzőkönyvekből és jelentésekből áll, nemcsak az egyetem újjáépítésének körülményeit, az intézmény kormányzattal és az ipari szereplőkkel alakuló kapcsolatát rögzíti, de közvetett módon adalékokkal szolgál az univerzitás intézményi-személyi összetételének változásával kapcsolatban is. A jegyzőkönyvek időbeli lefedettsége messze túlmutat az újjáépítés szűkebb időszakán: tartalmazza a hároméves terv teljes időtartamát, sőt, az ötéves terv első évét is. A Műegyetem újjáépítése azonban 1949 végén lezárult, így a gyűjtemény részét képező 1950–1951-es évben keletkezett iratok, a tervértekezletek jegyzőkönyvei (18 db) tartalmuknál fogva már nem tartoznak jelen írás tárgyához, éppen ezért nem is képezik annak forrásbázisát.

Az 1946–1949 között keletkezett jegyzőkönyvek heti–kétheti bontásban, rendkívüli részletességgel dokumentálják a tervezői közösség tevékenységét, az egyetem építésére

1 | BMEL 4/d. 6.

2 | A műszaki elit átalakulásával kapcsolatban lásd N. SZABÓ 2017. Továbbá, bár nem minden ideológiai felhang nélkül figyelembe vehető NÉMETH 1982. és MOLNÁR 1963. is.

A háború utáni helyreállítási munkálatokat legutóbb az Armuth Miklós és Lőrinczi Zsuzsa szerkesztésében megjelent *A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Történeti Campusa* című kiadvány említette érintőlegesen. ARMUTH-LŐRINCZI 2023.

tett erőfeszítéseiket. A dokumentumegyüttes bemutatja az egyes munkaközösségek – a Műegyetem Újjáépítésének Tervezői Munkaközössége, Újjáépítési Bizottság – létrejöttét és működését, de részletes adatokat közöl az újjáépítés tervezési, kivitelezési folyamatairól is: az építési folyamatokról, az anyagbeszerzés módjáról, költségeiről és nehézségeiről, valamint a kivitelezőkkel való együttműködés kihívásairól. A jegyzőkönyvek ily módon nemcsak a korszak építési gyakorlatát, hanem a helyreállítás komplex folyamatait is mélyrehatóan ismertetik. Jelen tanulmány terjedelmi korlátokból fakadóan nem vállalkozhat a jegyzőkönyvek tartalmának teljes terjedelmű közlésére, ehelyett a neuralgikus pontok kiemelésével ismerteti az univerzitás újjáépítésének 1946–1949 közötti történetét.

## Háborús károk

A második világháborús veszteségek a magyar műszaki felsőoktatás első és sokáig egyetlen intézményét, a budapesti Műegyetemet<sup>3</sup> is épp olyan súlyosan érintették, mint az ország többi részét. A háború utolsó hónapjaiban, a budapesti ostromgyűrű bezárulása után az egyetem területe ténylegesen hadszínterré változott. A campus 1944 végétől katonai támaszpontként funkcionált: nemcsak elfoglalták a központi épület harmadik emeleti rajztermeit, de katonai alakulatokat is beszállásoltak területére. A front elvonulásával az anyagi veszteségek drámaian magas mértéket öltöttek. Az épületek értékének mintegy egyötöde rongálódott vagy semmisült meg. A Duna-parti épületegyüttes katonai célú felhasználása és kifosztása, az egyetemi oktatók és hallgatók egy részének Nyugatra telepítése súlyos anyagi és szellemi kárt okozott.<sup>4</sup>

A teljes épületkár 9 millió aranypengő volt, ebből az inflációs időszak (1945–1946) alatt mintegy 2 millió aranypengő értékben végeztek helyreállítási munkálatokat.<sup>5</sup> Az 1947. költségvetési évre ugyanakkor 1 200 000 forint állt az univerzitás rendelkezésre, amely a szükséges 7 000 000 aranypengőnek csak töredéke volt.<sup>6</sup>

3 | Magyar Királyi József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (1934–1949), majd Budapesti Műszaki Egyetem (1949–2000), a továbbiakban: Műegyetem.

4 | A nyilas kormányzat 1944 novemberében, a náci Németországgal kötött megállapodás alapján – Magyarország kiürítéséről és a Németországba szállítandó javakról – megkezdte az egyetemek kitelepítését. Eszerint – a tanári kar és a szülők tiltakozása ellenére – a Műegyetem felső évfolyamait tanulmányaik folytatására Németországba telepítette ki. Lásd a kérdésről bővebben: PALASIK 2006.

5 | Az egész ország területén a gazdasági kár a 1938. évi értéken számolva 21 951 000 000 pengő volt. BOTOS 2006: 168.

6 | KOTSIS 1947: 170. A forint értékét a 9000/1946. M. E. számú rendelet rögzítette, mely szerint a forint pénzlába 1 forint= 0,0757575 gramm szízarany volt. Ez a pengő 1927. évi pénzlábnak 3,47-szerese, tényleges pénzlábnak 2,29-szerese. BOTOS 2006: 198. Eszerint az 1 200 000 forint 3,47-szeres pénzlábbal 345 528 aranypengőnek, 2,29-szeres pénzlábbal 523 584 aranypengőnek felelt meg.



A Műegyetem Chemia (Ch) épülete a háború után (1945).

Még az épületkároknál is súlyosabb veszteség érte a műegyetemi felszerelést – a mérnöki stúdiókhoz nélkülözhetetlen intézményi berendezéseket, a laboratóriumok, kísérleti állomások termeit és eszközparkját. A közel 8 millió aranypengős kár pótlására a szükséges összegnek elenyésző hányada állt rendelkezésre: az 1946/47. költségvetési évre erre a célra 202 272 forintot irányzott elő a kormányzat.<sup>7</sup>

Amint azt Heller Farkas rektor 1946-ban megfogalmazta: „Központi épületünk, melynek északi részén a tetőzet a második emelet egyik termébe zuhant, déli részében egy helyen a földszintig beomlott, földszintjének keleti oldala pedig, bár falai állnak, teljesen használhatatlan volt, úgy, hogy a fizikai épületnek kevésbé sérült egyik helyiségében voltunk kénytelenek arról való tanácskozásainkat megkezdeni, hogy miképpen lássunk ismét munkánkhoz [...] a mechanikai tanszék, valamint a mezőgazdasági géptani tanszék épületei használhatatlanná váltak és a tanszékek nagy részének felszerelése teljesen elpusztult.”<sup>8</sup> 1945 februárjának végén az épületbe ideiglenesen orosz katonákat

7 | Uo. és BMEL 4/b. 7. A Gazdasági Hivatal levele a Gazdasági Bizottságnak. 1946. december 2., 1.

8 | Dr. Heller Farkas 1945/46. tanévi rector magnificus beszámoló beszédének forrása A József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945/46. tanévi évkönyve és az 1946/47. tanévének megnyitásakor tartott beszéd. Budapest, 1948., 187–188., 190.

is beszállásoltak.<sup>9</sup> A Heller által leírt katasztrofális helyzetet tovább súlyosbította, hogy a harcokat követően a zabrálások és fosztogatások folyamatosak voltak: „[...] nap nap után érkezett a panasz, hogy az elmúlt éjjel ismeretlen tettesek könyveket, műszereket, asztalokat, székeket, írógépet és más egyebet vittek el.”<sup>10</sup>

## „Kifelé mutassuk, hogy a Műegyetemen az élet folytatódik”<sup>11</sup>

Az egyetemi élet újjáéledésének első jele a februárban összeülő csonka egyetemi tanácsülés volt.<sup>12</sup> A front elvonulását követően nem csupán a romeltakarítás és a károk helyreállítása jelentett kihívást, hanem a szervezeti struktúra működőképességének visszaállítása is. A rektori tisztség, valamint az egyetemi tanács helyzetének rendezése visszatérő elem az egyetemi tanács márciusi jegyzőkönyveiben. Kérdéses volt az 1945 februárjában „különös körülmények között” összegyűlt – elsősorban a budai oldalon tartózkodó – egyetemi oktatók által alkotott ún. nagytanács ülés sorsa is. A közgyűlés március folyamán végül úgy döntött, hogy a meglévő műegyetemi Tanácsnak bizalmi nyilatkozatot szavaz, és nem indítványozza a februárban összeült testület lemondását.<sup>13</sup>

Ugyancsak vitát váltott ki a rektor személye, pontosabban annak hiánya. A korábbi rektor, Misángyi Vilmos<sup>14</sup> 1944 végén a szovjet csapatok elől Sopronon keresztül Németországba távozott, és – az oktatók tiltakozása ellenére – nemcsak nem akadályozta meg az egyetem, valamint a hallgatók Nyugatra telepítését, hanem tevőlegesen

9 | BMEL 4/b. 5. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945. február 24-én tartott, az összes műegyetemi tanárokkal kiegészített nagytanács üléséről. 2. Nemcsak orosz katonák, de kibombázott civilek is laktak a megmaradt épületrészekben. Az 1945 tavaszi jegyzőkönyvekben visszatérő probléma az állandó jelleggel ottlakók kilakoltatásának az ügye.

10 | BMEL 4/b. 5. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945. július 26-án tartott tanácsának üléséről. 66. 1945 végére oly mértékben eszkalálódott a helyzet, hogy Csonka Pál professzor kezdeményezésére, a lopásokat megelőzendő, őrséget szerveztek az egyetemen. BMEL 4/b. 6. Jegyzőkönyv a M. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem tanácsának 1946. január 30-án tartott üléséről. 24.

11 | A kijelentés Doby Géza rektorhelyettestől származik. BMEL 4/b. 5. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945. március 17-én az összes műegyetemi tanárokkal kiegészített nagytanács üléséről. 22.

12 | 1944. december 12-e és az ostrom óta először, 1945. február 24-én ült össze a hiányos testület. A kaotikus állapotokat jól szemléltetni, hogy az ülés napirendjének egyik első pontja az volt, hogy az összegyűltek megegyeztek: nagytanács ülést és nem közgyűlést tartanak. BMEL 4/b. 5. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945. február 24-én tartott, az összes műegyetemi tanárokkal kiegészített nagytanács üléséről. 2.

13 | BMEL 4/b. 5. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945. március 31-én tartott közgyűléséről. 37.

14 | Misángyi Vilmos (1880–1948): gépészmérnök, a Műegyetem Gépészmérnöki Osztályának dékánja (1929–1931), a Műegyetem rektora (1944–1945).

is közreműködött abban. Misángyi távozását követően a rektori feladatokat ideiglenesen Doby Géza<sup>15</sup> rektorhelyettes látta el. A rektori tisztség betöltésével kapcsolatban az egyetemi közgyűlés végül 1945. március végén határozott Misángyi tisztségének megszüntetéséről.<sup>16</sup>

A campus mielőbbi helyreállítása érdekében a rendhagyó egyetemi nagytanácsi ülésen még a tanév megkezdése előtt létrehozta egy bizottságot azzal a feladattal, hogy felmérje a keletkezett károkat és végezze el az épületek műszaki felülvizsgálatát.<sup>17</sup> Tagjai<sup>18</sup> valamennyien műegyetemi oktatók voltak, akik először az épületet ért fizikai károkat, a tanszékek, rajztermek, laboratóriumok állapotát mérték fel. Ezt követte a tanszéki felszerelések dokumentálása: feljegyezték, hogy pontosan mi maradt meg, mi használható, illetve mi szorul pótlásra.<sup>19</sup>

Az egyetemi oktatás április eleji elindulásával párhuzamosan<sup>20</sup> a törmelékek elhordásával megkezdődött a romeltakarítás is. A központi telepen felhalmozott, nagy mennyiségű, 2000 m<sup>3</sup>-nyi törmelék és szemét elhordását több mint egy évvel a háború befejezése után, 1946 őszén kezdték el.<sup>21</sup> Az égető munkaerőhiány enyhítésére az időközben megválasztott új rektor, Csűrös Zoltán<sup>22</sup> az oktatók vezetésével munkaszolgálatot rendelt el a hallgatók számára.<sup>23</sup>

15 | Doby Géza (1877–1968): biokémikus, egyetemi tanár (1922), a Műegyetem rektora (1943–1944), később rektorhelyettese, a Magyar Tudományos Akadémia tagja (l: 1934, r: 1946).

16 | BMEL 4/b. 5. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945. március 31-én tartott közgyűléséről. 37.

17 | A műegyetemi épületek műszaki felülvizsgálatára kiküldött bizottság jelentését az egyetemi tanács 1945. március 3-i ülésén ismertette Mihailich Győző, a tennivalók elintézésére Csonka Pált kérte fel. Doby Géza rektorhelyettes a felülvizsgáló bizottságot kérte fel az épület helyreállításának vezetésére. BMEL 4/b. 5. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945. március 3-án az összes műegyetemi tanárokkal kiegészített nagytanácsi üléséről. 10.

18 | Jáky József, Csonka Pál, Kocsis Endre, Csűrös Zoltán, Bardón Alfréd.

19 | BMEL 4/b. 5. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 1945. március 10-én az összes műegyetemi tanárokkal kiegészített nagytanácsi üléséről. 14.

20 | Bár az oktatás 1945 tavaszán újraindult, a szénellátás és az épületekben keletkezett kár – kifejezetten az ablaküvegek hiánya – nem tette lehetővé, hogy fűtési szezonban is zavartalanul folytatódjon a tanítás. Ezért az 1945/46. tanév rendkívülinek minősült, melyben a szorgalmi időszakokat a fűtési időszakhoz igazították. Az első rendes, az egyetem szervezeti szabálya szerint lezajló tanév az 1946/47. évi volt.

21 | BMEL 4/b. 7. m. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Tanácsának az 1946. szeptember 13-án tartott üléséről. 13.

22 | Csűrös Zoltán (1901–1979): Kossuth-díjas (1953) vegyész mérnök, egyetemi tanár (1940–), a Gépész- és Vegyész mérnöki Kar dékánja (1943–1944), a Műegyetem rektora (1946–1949, 1958–1961), a Magyar Tudományos Akadémia tagja (l: 1946, r: 1946).

23 | A hallgatóságnak nem pusztán munkaszolgálatot rendeltek el, de anyagi hozzájárulásra is kötelezték őket. 1946 őszétől – a tandíjon felül – valamennyi kar hallgatóját újjáépítési és fenntartási hozzájárulási díjként 30–120 forint fizetésére kötelezték. BMEL 4/b. 7. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Tanácsának 1946. szeptember 13-án tartott üléséről. 3.



*Háborús pusztítás nyomai a Műegyetemen (K épület) 1945-ben.*

Bár 1945 tavasza és 1946 nyara között a kárfelmérés és a romeltakarítás Csonka Pál<sup>24</sup> egyetemi tanár vezetésével szakszerűen haladt, a pénzügyi helyzet romlása miatt a „[...] vallás- és közoktatásügyi miniszter azon rendeletével, amely a Műegyetemen folyó újjáépítési munkálatokat augusztus 1-vel teljesen beszünteti és ezzel az építkezés első periódusa lezáratott, megszűnt az erre a periódusra alakult építési bizottság működése

24 | Csonka Pál (1896–1987): Kossuth-díjas (1954) és állami díjas (1983) építészmérnök, tanszékvezető egyetemi tanár (1945–1957), a Magyar Tudományos Akadémia tagja (r: 1967).

is. [...] a további újjáépítést az építésügyi minisztérium végzi.”<sup>25</sup> A Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium a Műegyetem újjáépítésének első periódusát tehát 1946. július 31-én lezárta. Ennek értelmében 1946 augusztusa és decembere között az újjáépítési munkálatok szüneteltek. A munkálatok folytatásának szükségessége azonban vitán felül állt, melyet Csűrös Zoltán rektor ezzel indokolt 1947 elején: „Intézetünk újjáépítése 14 millió aranypengőt tesz ki, amely lehetőséget ad az ipari kutatás, a mérnökképzés, a bányászat, a kohászat és vegyészet továbbfejlesztésére. A Műegyetem újjáépítése nélkül az ország gazdasági helyreállítása el sem képzelhető.”<sup>26</sup>

Az újjáépítés első ütemének legfőbb célja tehát az volt, hogy a főépület 1946 őszére használható legyen, így biztosítva az oktatás folytonosságát.<sup>27</sup> A későbbi rekonstrukciós folyamatok már szervezettebb keretek között, minisztériumi felügyelet alatt zajlottak.

## Tervezői Munkaközösség (1946–1947) és az Újjáépítési Bizottság (1947–1949)

A Csonka-féle bizottság által megkezdett munkálatokat a Műegyetem Újjáépítésének Tervezői Munkaközössége folytatta, amely 1946. december 23-án tartotta első, alakuló ülését. A Munkaközösség, vagy másnéven a Közösség hetente egy alkalommal – rendszerint hétfőnként – ülésezett. Tagjai: Csűrös Zoltán rektor, Niemetz Sándor, a Műegyetem Gazdasági Hivatalának igazgatója, Literáty Káldi Gyula,<sup>28</sup> Mihailich Győző,<sup>29</sup> Szemere Vera,<sup>30</sup> Zoltai Zoltán,<sup>31</sup> Plank Jenő,<sup>32</sup> Bardon Alfréd,<sup>33</sup> Széll László,<sup>34</sup> Vittay Győző.<sup>35</sup> Feladata a campus újjáépítésének második ütemében az infrastruktúra biztosítására,

25 | BMEL 4/b. 7. Jegyzőkönyv a m. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Tanácsának 1946. szeptember 13-án tartott üléséről. 13.

26 | *Vita a hároméves tervről*. Szabad Nép, 1947. január 1., 9.

27 | BMEL 4/b. 7. m. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Tanácsának az 1946. szeptember 13-án tartott üléséről. 13.

28 | Literáty (vagy Literáty) Káldi Gyula: építészmérnök, minisztériumi főmérnök.

29 | Mihailich Győző (1877–1966): mérnök, egyetemi tanár, a Mérnöki és Építészeti Kar dékánja (1928–1930), a Műegyetem rektora (1942–1943, 1949–1950), a Magyar Tudományos Akadémia tagja (I:1933, I: 1949).

30 | Szemere Vera több névváltozattal szerepel a jegyzőkönyvekben: Szemere Vera, Szemere Imréné és Szemere Imréné Vera.

31 | Zoltai (vagy Zoltay) Zoltán (?–?): az MKP, majd az MDP műegyetemi pártszervezetének titkára. Zoltay és Zoltai változatban is előfordul a neve, a szakirodalom általában Zoltaiként említi.

32 | Plank Jenő (1890–1974): vegyészmérnök, egyetemi tanár, a Gépész- és Vegyészmérnöki Kar dékánja (1945–1946, 1947–1948) a Magyar Tudományos Akadémia tagja (I: 1945, tanácskozó tag: 1949).

33 | Bardon Alfréd (1904–1986): építészmérnök, egyetemi tanár, az Építészmérnöki Kar dékánhelyettese (1956).

34 | Széll László (1903–1976): Ybl Miklós-díjas (1973) építészmérnök, tanszékvezető egyetemi tanár.

35 | Vittay (Wittenbarth) Győző (1900–1997): gépészmérnök.

az állagmegőrzésére vonatkozó munkák kari és tanszéki ajánlások szerinti meghatározása, ütemezése és felügyelete volt.

A Közösség megalakulása mérőföldkő volt, hiszen a korábbi, helyi szintű és gyorssegély jellegű megoldásokkal szemben immár intézményesített döntéshozatal valósult meg. Ezek egyrészt az állandó, rendszeres ülésezésben, és a jegyzőkönyvezett döntéshozatalban mutatkoztak meg, másrészt abban, hogy a Munkaközösség a szakmai feladatköröket felosztotta tagjai között. A *Munkás-tudós akció* képviselőjében az akció titkára, Szemere Vera például a társadalmi részvétel munkálataival kapcsolatos összekötői szerepet vállalta,<sup>36</sup> míg az anyagszállítással és a pénzügyi tranzakciókkal a Gazdasági Hivatal képviselői – pl. Literáty Káldi Gyula – foglalkoztak. A Közösség működése abban is különbözött a Csonka-féle bizottságtól, hogy utóbbitól eltérően az Építés- és Közmunkaügyi Minisztérium<sup>37</sup> közvetlen felügyelete alatt tevékenykedett. Eszerint tevékenysége nem kizárólag az egyetemi autonóm döntéshozatal keretein belül zajlott, hanem a központi állami szerv irányelveihez is igazodott. A Munkaközösség megalapításával a Műegyetem újjáépítésének második szakaszába lépett és beágyazódott a háború utáni országos újjáépítési politikába.

1947 őszén módosult a Munkaközösség elnevezése és összetétele is. Rektori indítványra az egyetemi tanács jóváhagyásával a Munkaközösség Komondy Zoltán<sup>38</sup> és Kiss Tibor<sup>39</sup> professzorokkal kibővülve 1947 szeptemberében „[...] a Tervezői Munkaközösségnek mind építészeti, mind gépészeti vonalán a műegyetemi hatóságokkal való szoros együttműködés biztosítására és az egyes segélyakciók kapcsán felajánlott munkák közös irányítása végett Műegyetemi Újjáépítési Bizottsággá alakult át.”<sup>40</sup>

Az Újjáépítési Bizottság elnöke továbbra is a rektor maradt,<sup>41</sup> s bár a személyi összetétel olykor módosult, a gazdasági igazgató, a Gazdasági Hivatal műszaki osztályának vezetője, az MKP, illetve az MDP műegyetemi pártszervezetének titkára<sup>42</sup> állandó tagok voltak. Hozzájuk csatlakoztak még: a Magasépítői Tervezői Munkaközösség részéről Széll László és Bardon Alfréd, a Gépészeti Tervezői Munkaközösség részéről Vittay Győző és Reminiczky Károly.<sup>43</sup> Az Építési- és Közmunkaügyi Minisztériumot

36 | Szemere Vera feladatát 1947 júliusától Zoltai Zoltán műszaki főtitkást, az MKP műegyetemi szervezetének párttitkára vette át.

37 | Az Építés- és Közmunkaügyi Minisztérium (1946–1949) az Újjáépítési Minisztérium (1945–1946) jogutódja.

38 | Komondy Zoltán (1892–1957): gépészmérnök, egyetemi tanár.

39 | Kiss Tibor (1899–1972): építészmérnök, egyetemi tanár.

40 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzések a szeptember 17-én tartott rektori építőbizottsági ülésről. 1.

41 | Csűrös Zoltán (1947–1949), Mihailich Győző (1949).

42 | Zoltai Zoltán (1946–1948), majd Hatás Gyula (1948–1949).

43 | Reminiczky Károly: gépészmérnök, épületgépészeti és fűtéstechnikai szakember.

a bizottságban Janka Jenő<sup>44</sup> és Literáty Káldi Gyula képviselte. Mellettük kaptak még helyet az egyes műegyetemi karok, más minisztériumok és az építési főigazgatóság tervvezetői.<sup>45</sup> Az 1947-ben alakult testület elődjétől eltekintve már nem hetente, hanem havonta két alkalommal ülésezett.<sup>46</sup>

A pénzügyi és építkezési ügyekben a rektor tárgyalta a különböző minisztériumokkal és a tervhivattal, rendszerint a Gazdasági Hivatal (Niemetz Sándor) részvételével.<sup>47</sup>

A Műegyetem újjáépítési programját a Bizottság határozta meg, a konkrét feladatokat pedig a munkaközösségek tagjai egymás között felosztották. A tervezés lényeges kérdéseiben természetesen a döntéshozatal közösen történt. Az Építési Bizottság által elfogadott tervek és irányelvek mentén a Tervezői Munkaközösség elkészítette a kiviteli terveket és a költségvetéseket, amelyeket minden esetben benyújtott az illetékes építésügyi főhatósághoz jóváhagyásra, valamint a versenytárgyalási eljárás vagy a vállalati beadás lebonyolítása céljából.<sup>48</sup>

A gépészeti jellegű helyreállítási munkákat a Bizottság keretein belül működő Gépészeti Munkaközösség, az építészeti, tervezési munkákat a Magasépítési Tervezői Munkaközösség gondozta. A munkaközösségek által elkészített vázlatterveket, kiviteli terveket bemutatták az Építési Bizottságnak, amelyet az részletesen megtárgyalta és elfogadott – esetleg módosítást eszközölt rajta. Az elvégzendő feladatok fontossági sorrendjére és a helyreállítás módjára vonatkozóan az utasításokat mindkét munkaközösség közvetlenül az Építési Bizottságtól kapta.

A fontosabb kérdésekben külön szakértőbizottságot bíztak meg (olykor nem bizottsági tagokat is bevontak a tanácskozásba) és helyszíni szemléket tartottak. Ilyen fontosabb kérdés volt például a Központi épület egyes tantermeinek vagy az illemhelyek bővítésének kérdése, a dékáni hivatalok vagy a tornaterem újjáépítése.<sup>49</sup>

44 | Janka Jenő: építészmérnök, az Építés- és Közmunkaügyi Minisztérium főmérnöke.

45 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzés az Állami Ellenőrző Központ részére a Budapesti Műszaki Egyetem újjáépítésével kapcsolatos magasépítési tervezőépítési munkálatokról. 1949. december 15., 2.

46 | BMEL 4/d. 6. 2579/1947. Ez a rend olykor módosult: 1948 júliusában, illetve 1948 novembere és 1949 januárja között gyakrabban ült össze a bizottság.

47 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzés az Állami Ellenőrző Központ részére a Budapesti Műszaki Egyetem újjáépítésével kapcsolatos magasépítési tervezőépítési munkálatokról. 1949. december 15., 1.

48 | Uo. 4.

49 | Uo. 2.



*A Műegyetem központi épülete a háború után (1945).*

## A helyreállítás menete, költségei és nehézségei

A campus helyreállításának és újjáépítésének folyamata nyolc, egymásra épülő ütemben valósult meg: 1) romeltakarítás, 2) állékonyság biztosítása, a megmaradt szerkezeti elemek statikai stabilizálása, 3) állagvédelem, 4) üzemképes helyiségek termelése (pl. beüvegezéssel), 5) helyreállítás, 6) új, korszerű követelményeknek megfelelő helyiségek biztosítása (pl. rajzi tanszék), 7) új pedagógiai célkitűzés miatt szükségessé váló átalakítások elvégzése (pl. tanulóköri), 8) új létesítmények (pl. új porta, robbanóanyag-raktár stb.).

A munkálatok tehát egy klasszikus helyreállítási építési ívet követtek. A Műegyetem újjáépítése jól átgondolt program mentén valósult meg, amelynek során a helyreállítás mellett hangsúlyosan megjelent a korszerűsítés, valamint az intézmény bővítésének igénye és elkerülhetetlensége is. Tehát nem csupán az egyetem „régidicsőségének” visszaállítása, vagyis a működőképesség fokozatos helyreállítása, a meglévő épületelemek és felszerelések renoválása, pótlása volt a cél (1–5. pontok), hanem az intézményi infrastruktúra fejlesztése is, amelyre 1948-tól nyílt lehetőség (6–8. pontok).

Az 1946–1949 közötti időszak valamennyi kivitelezési munkálatát, a könnyebb áttekinthetőség végett évkörönként, épületenként és munkanemenként az 1. számú mellékletben szereplő táblázatba gyűjtöttük össze.<sup>50</sup>

A táblázat alapján bizonyos munkálatokat – az építkezési gyakorlatnak megfelelően – nem épületenként vagy épületrészenként írták ki, hanem munkanemenként; a munkálatokat pedig munkaszakaszokra bontották.<sup>51</sup> A fedélszékeket, az üvegezést, a burkolási, festési és mázolási munkákra például a teljes campusra kiterjedő, párhuzamos munkavégzés volt jellemző: tehát az összes épület egyrétegű beüvegezése (1947), az összes vasrészek fedeleinek újramázolása (1948) stb.

Ezzel párhuzamosan, különösen 1948-tól – addig elsősorban a Kémiai (Ch) épület és a Központi (K) épület renoválása zajlott – az egyes épületrészek teljes helyreállítására vagy újjáépítésére is – 1948-ban (kivéve a szélcsatorna belső berendezését) az Aerodinamikai Intézet és Laboratórium (Ae) épületére – is sor került, de ebben az évben épült az ideiglenes csónakház is. Az újjáépítési munkálatok utolsó évében állították helyre teljeskörűen a Kazánházat (Kh),<sup>52</sup> a Könyvtárat (Kt)<sup>53</sup>, de ekkor fejezték be a Mezőgazdasági Géplaboratórium (Mg) belső helyreállítását is. Jól látszik, hogy egy-egy épületrekonstrukciója, átépítése – elsősorban finansziális okok miatt – átnyúlt két, olykor három munkaszakaszra is, így például az imént említett Géplaboratórium mellett a Kémiai (Ch) épület teljesen több év (1946–1948) alatt készült el.<sup>54</sup>

A többi évhez képest valamelyest kivételt jelentett az 1946. évi munkák elvégzése, amelyek a tantermek, rajztermek és tanszékek egyrétegű beüvegezését és a Kémiai (Ch) épület tetőszerkezetének megújítását ölelték fel. Ezek elsősorban azt a célt szolgálták, hogy az oktatás mihamarabb zavartalanul – fűtési szezonban is – folyjon.

Bár alapvetően az eredeti állapot helyreállítására törekedtek, az anyag- és pénzhiány miatt ez nem minden esetben valósulhatott meg, sőt, sokszor a szükséges minimumot igyekeztek tartani. Amikor Szabó Gusztáv a mezőgazdasági géptan ny. r. tanára a tanszéki laboratórium falának újraburkolását kérvényezte, Csűrös Zoltán rektor csak

50 | Lásd erről az 1. sz. táblázatot: A Műegyetem újjáépítési munkálatai (1946–1949).

51 | A jegyzőkönyvek összesen öt munkaszakaszt jegyeznek.

52 | Ma: Hő

53 | Ma: Kö

54 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzés az Állami Ellenőrző Központ részére a Budapesti Műszaki Egyetem újjáépítésével kapcsolatos magasépítési tervezőépítési munkálatokról. 1949. december 15., 4.

A Központi (K) épület azért nem került be a példák közé, mert esetében nem pusztán később fejeződött be a helyreállítás – az előcsarnok és az aula felújítása csak 1950-ben kezdődött el –, hanem azért sem, mert az épületet jelentős mértékben át is alakították. A belső terek funkciói sok esetben megváltoztak a negyvenes évek végén: a második emelet helyiségeinek tanköri helyiségekké történő felszabdalása 1949-ben vette kezdetét. ARMUTH-LŐRINCZI 2023: 119.

a vegyifülkék belső csempézését engedélyezte. A rektor azt is meghagyta, hogyha a felajánlott felületen kívül is szükséges a további burkolás, akkor annak költségét vagy a tanszék viselje, vagy „[...] várja meg, amíg az újjáépítés során ez elkészül.”<sup>55</sup>

1946. december 30-án a magyar építés- és közmunkaügyi miniszternek felterjesztett műleírás (helyreállítási terv) – az Újjáépítési Tervezői Munkaközösség egyik első intézkedése – szerint a helyreállítás első részeként elvégzendő munkák közül a legsürgősebb az épületegyüttes teljes beüvegezése, valamint a tetőszerkezetek javítása vagy újjáépítése (fedélszerkezetek, a fedélhéjazatok és az ezekhez csatlakozó bádogosmunkák).<sup>56</sup> A lágymányosi tervzet az általános leírás és indoklás mellett tartalmazott egy hozzávetőleges költségvetést is, amely az addig elvégzett és még elvégzendő munkálatok összköltségét körülbelül 905 510 forintba becsülte.<sup>57</sup>

A kiadásokat nem kizárólag az egyetemi költségvetésből vagy az Építés- és Köz- munkaügyi Minisztérium által adott keretektől fedezték. A társadalmi részvétel sem merült ki a közösségi munkavégzésben – pl. *Munkás-tudós akció*, hallgatói közmunka –, hiszen számos, az egyetemmel hagyományosan szoros kapcsolatot ápoló iparvállalat járult hozzá a campus épületeinek helyreállításához.

A Weiss Manfréd Művek 5000 m<sup>2</sup> üveget ajánlott fel,<sup>58</sup> míg a MÁVAG szakmunkák elvégzésével és nyersanyaggal, valamint készpénzzel támogatta a munkálatokat.<sup>59</sup> A pénzbeli és dologi adományok koordinálására hozták létre 1946-ban a Műegyetemi Curatoriumot.

A dologi adományok különösen nagy segítséget jelentettek, hiszen az országos nyersanyaghiány miatt rendszeresen fejtörést okozott az anyagbeszerzés. 1947 júliusában a Miskolci Üvegyár például arról tájékoztatta a munkaközösséget, hogy a fennálló szóda- és drótbetéthiány miatt abban az évben már nem tud több drótüveget

55 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzések az 1947. július 23-án tartott rektori építőbizottsági megbeszélésekről. 1. A 300 nm<sup>2</sup> felület újracsempézése közel 30 000 forintba került volna. Összehasonlításképp, 1947 februárjában a legszükségesebb gépészeti munkák összköltsége az egyetemen 175 000 forint volt, amelyre a minisztérium egyébként nem adott hitelkeretet. BMEL 4/d. 6. Feljegyzések az 1947. február 12-én tartott építőbizottsági ülésről. 1.

56 | BMEL 4/d. 6. Műegyetemi Újjáépítési Tervezői Munkaközösségének levele a magyar építés- és közmunkaügyi miniszternek, 1946. december 30. Tárgy: József Nádor Műegyetem. Budapest, lágymányosi telepének helyreállítása. 4–5.

57 | A lágymányosi tervzet hozzávetőleges költségvetése (1946. december 30.) szerint az 905 510 forint az alábbi tételekre oszlott: az addig (tehát 1946 decemberéig) elvégzett munkák 44 644 forintba, az addig folyamatban lévő munkák 34 116 forintba, a versenytárgyalás alatt lévő munkák 19 000 forintba, míg az 1947. január folyamán esedékes munkák 671 750 forintba, a felajánlásokból rendelkezésre álló anyag (bádoganyag) 136 000 forintba kerültek. Uo.

58 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzések az 1947. január 7-én tartott építőbizottsági ülésről. 1.

59 | A Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak saját költségén szakmunkákat végzett (pl. az üvegtetők vasszerkezeteinek javításával), emellett nyersanyaggal és készpénzzel járult hozzá az egyetem újjáépítéséhez. BMEL 4/d. 6. Bardon Alfréd levele Csűrös Zoltán rektornak. 1947. január 29., 1.



*A Múzeumok Központi Épülete főbejárata a háború után (1945).*

szállítani.<sup>60</sup> A Miskolci Üvegyárral való kapcsolat egyébként sem volt problémamentes, mivel az előző szállítmányok mindegyikében előfordult üvegtörés, amelyért a gyár nem vállalt felelősséget: „[...] minden szállítmányban nagy százalék üvegtörés van, különösen a legutóbbi szállítmányban 13%-os üvegtörés van. Konkurencia nélkül a Miskolci Üvegyár oly tárgyalási modort alkalmaz, amely lehetetlenné tesz[i] ez ügyben bármiféle retorzió alkalmazását.”<sup>61</sup> Jól érzékelteti a háború utáni súlyos gazdasági helyzetet – még a pazarlás látszatát is mellőzendő –, hogy a legkevésbé sérült üvegeket is felhasználták: a Mechanikai Technikai Tanszék felülvilágítóit fedték be vele, hogy megóvják az ott található gépeket az őszi esőktől.<sup>62</sup>

Ha mégis sikerült a megfelelő mennyiséget megrendelni a gyártótól, akkor a problémát a hiperinfláció miatt rohamosan emelkedő árak jelentették.<sup>63</sup> A helyreállítás előirányzott költségei ebből kifolyólag folyamatosan nőttek: a rektor 1948 februárjában arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a hároméves tervbe eredetileg rögzített 36 millióval szemben a Műegyetem igénye közel a duplájára, 63 millió forintra duzzadt.<sup>64</sup> A rendkívül anyag- és munkaerő-igényes újjáépítés finanszírozása a katasztrofális gazdasági és közellátási állapotok, az országos nyersanyaghiány mellett komoly kihívást jelentett.<sup>65</sup>

## Politikai befolyás(ok)

Ebben a válságos helyzetben igyekeztek befolyást szerezni a politikai pártok is. A Műegyetemen elsőként a kommunista párt igyekezett teret nyerni, a *Munkások a tudományért – tudósok a munkásokért*<sup>66</sup> társadalmi akción keresztül. Ez a törekvés nem pusztán az egyetemek és kutatóintézetek helyreállítását vagy újjáépítését szorgalmazta, de a párt politikai befolyását is igyekezett növelni a tudományos életben.<sup>67</sup> A program keretében a Műegyetemen üzemi kollektívák és munkásbrigádok is segítettek a helyreállításban, az egyetemi összekötő a már említett Szemere Vera volt. Noha az eddig megjelent szakirodalom többnyire prosperáló együttműködésként értékeli az akció

60 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzések a július hó 15-én tartott rektori építőbizottsági megbeszélésekről. 1947. július 15., 1.

61 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzések a július hó 23-án tartott rektori építőbizottsági megbeszélésekről. 1.

62 | BMEL 4/d. 6. Feljegyzések a szeptember 3-án tartott rektori építőbizottsági megbeszélésekről. 1.

63 | Az áremelkedés drasztikusan magas mértéket öltött 1945 júliusától 1946 júliusáig. Míg 1945 júliusában a napi áremelkedés 1%-os volt, 1946 februárjában már 18%-os, 1946. július végére pedig 158486%-os (!). BOTOS 2006: 173.

64 | BMEL 4/d. 6. Műegyetem Újjáépítési Bizottságának 1948. február 26., 1.

65 | Az időszak gazdaságtörténetével kapcsolatban lásd: BARÁTH 2000.; HONVÁRI 2006.

66 | Az akció nem csupán a Műegyetem, hanem más felsőoktatási intézmények, oktató- és kutatóintézetek újjáépítését is célul tűzte ki. Az akcióról lásd erről bővebben: NÉMETH 1982.; MOLNÁR 1963.

67 | A *Munkás-tudós akción* kívül más úton is igyekeztek megszerezni a Műegyetemen a befolyást, a tanári kar és az egyetemi vezetőség megnyerésével. Lásd erről bővebben N. SZABÓ 2017.

Műgyetemen kifejtett erőfeszítéseit, a munkaközösség jegyzőkönyveiből tudjuk, hogy a társulás nem volt konfliktusmentes. Szemléletes példa erre a Műgyetemi Újjáépítési Tervezői Munkaközösségének 1947. március 4-i levele, amelyben a rektornak jelentik, hogy „[...] Kabai László asztalos mester vezetésével a műgyetem helyreállításán dolgozó munkások ellen az a panasz hangzott el, hogy azok elviszik a műgyetem asztalosai által felakasztott ablakszárnyakat.”<sup>68</sup> A lopás gyanúját felvető panasz február elején érkezett. Az iparosok felett felügyeletet gyakorló Tervezői Munkaközösség még ugyanabban a hónapban vizsgálatot indított. A vizsgálóbizottság tagjai (a munkaközösség képviselőjében Literáty Káldi Gyula főmérnök, a műgyetemi Gazdasági Hivatal Műszaki Osztályának vezetője és Benedek Frigyes adjunktus) a panasztevő házi asztalosmester és a bepanaszolt Kabai Gyula meghallgatása után azt valószínűsítették, hogy a szárnyakat más akasztotta ki, vagy pedig a hiány felvételekor történt tévedés az összeolvasásnál. Minthogy a vád bizonyítást nem nyert, az ügy a panasz ejtésével lezárult.<sup>69</sup>

A politikai erők által szervezett társadalmi akciók margójára kívánkozik még a Független Kisgazdapárt (FKgP) kezdeményezése. Mistéth Endre<sup>70</sup> építési és közmunkaügyi miniszter a Kisgazdapárt műgyetemi pozícióit erősítendő és a VIII. kerületből induló kommunista *Munkás-tudós* kezdeményezés súlyát ellensúlyozandó, 1946-ban *Társadalom a tudományért* – elnevezésében nem véletlenül hasonló a kommunista kezdeményezéshez – címmel letéti (160 001 számú) csekkszámát nyitott.<sup>71</sup> A Műgyetem mielőbbi helyreállítására meghirdetett társadalmi akció célja nemcsak az volt, hogy az egész társadalmat mozgósítsa az egyetem érdekében, de egyben arra is irányult, hogy a kommunisták műgyetemi befolyását csökkentse. A *Társadalom a tudományért* akció sorsa végül igen hamar, az 1946–1947-es év fordulóján megpecsételődött: a Magyar Testvéri Közösség koncepciójában több, az akcióban érintett kisgazda politikust – köztük Mistéth Endrét is – koholt vádak alapján letartóztattak és elítéltek.<sup>72</sup> Ezt követően a kezdeményezés ellehetetlenült.

A campus újjáépítésében a kommunista párt nem csupán a *Munkás-tudós akció* révén vett részt, hiszen bizottsági tagnak delegálták az egyetemi párttitkárokat is. A fentebb már említett Zoltai Zoltán a Tervezői Munkaközösség és az Újjáépítési Bizottság aktív tagjaként – rendszeresen jelen volt a megbeszéléseken – tevékenyen részt vett

68 | BMEL 4/d. 6. Műgyetemi Újjáépítési Tervezői Munkaközösségének levele a Rektornak, 1947. március 4.

69 | A vizsgálat jegyzőkönyvét lásd: BMEL 4/d. 6. Jegyzőkönyv, 1947. február 28., 24.

70 | Mistéth Endre (1912–2006): kisgazdapárti politikus, mérnök, újjáépítési, építési és közmunkaügyi miniszter (1946). A Magyar Testvéri Közösség elleni koncepciójában 1947-ben koholt vádak alapján börtönbüntetésre ítélték.

71 | NÉMETH 1982: 141.; *Társadalom a Műgyetemért. Közgazdaság*, 1946. december 15.

72 | A Magyar Közösség peréről lásd bővebben: SZEKÉR 2017.

az újjáépítést érintő munkálatokban. 1948 e tekintetben is változást hozott. Ez év őszétől a *Munkás-tudós* akció képviselőjének, egyben az MKP, majd MDP műegyetemi pártszervezete titkárának, Zoltainak a helyére az MDP 1948 novemberében Hatás Gyulát delegálta, aki a műegyetemi pártszervezet tervfelelősi tisztjeként meghatározó szerepet játszott a szervezeti egységek gazdálkodásának irányításában. Kinevezését követően a Gépészeti Munkaközösség köteles volt mindenben a rendelkezésére állni.<sup>73</sup> A személycseréről a párt műegyetemi szervezete 1948 novemberében hivatalos levélben tájékoztatta a bizottságot.<sup>74</sup>

Az ország belpolitikai életében végbemenő változások tehát az egyetemi struktúrákban is éreztették hatásukat és tükröződtek az Újjáépítési Bizottság működésében és tagösszetételében is.<sup>75</sup>

## Összegzés

A második világháborút követő évek a Műegyetem számára is komoly megpróbáltatást jelentettek. Az ország általános gazdasági és politikai válsága, a nyersanyag- és munkaerőhiány, az infláció rendkívüli módon megnehezítette a campus helyreállítását és a műszaki felsőoktatás újraindítását. Bár a hároméves terv keretében jelentős anyagi támogatást kapott az egyetem, az épületek helyreállítása fokozatosan, több éves tervek révén ment végbe, s sokszor nem érte, nem érthette el az eredeti állapotot. Emellett a politikai erőviszonyok átrendeződése is komoly hatással volt az egyetem működésére. A kommunista párt befolyása 1946-tól kezdődően fokozatosan növekedett, majd 1948-tól intézményesült jelenléte már jelezte egy új korszak beköszöntét. Mindez azt mutatja, hogy a Műegyetem háború utáni története nem csupán fizikai helyreállítás, bizonyos egységek esetében teljes újjáépítés, hanem egy mélyreható politikai és társadalmi átalakulás krónikája is egyben.

### 1. sz. táblázat jelmagyarázata:

Ae ép. = Aerodinamikai Intézet és Laboratórium	K ép. = Központi épület
Ch ép. = (Chemiai) Kémiai Épület	Kt ép. = Könyvtár
F ép. = Fizikai Épület	Kh ép. = Kazánház
G ép. = Géplaboratórium	Mg ép. = Mezőgazdasági Géplaboratórium
	MEC = Műegyetemi Evezős Club

73 | BMEL 4/d. 6. Műegyetem Újjáépítési Bizottságának 1948. november 17-i ülésének gépészeti vonatkozásairól szóló jegyzőkönyv. 1.

74 | BMEL 4/d. 6. Műegyetem Újjáépítési Bizottságának 1948. november 17-i ülésének jegyzőkönyve. 1.

75 | A Magyar Kommunista Párt egyetemi térnyeréséről és a kérdésről lásd bővebben N. Szabó József tanulmányát: N. SZABÓ 2017.

1946. (II.21-12.30.)	1947	1948	1949
egyértégu üvegezés (tantermek, rajztermek, tanszék)	egyrétegu üvegezés kapcsolatos munkák (asztalos-, lakatos-, mázolómunkák) javítása és újrakészítése	második rétegu üvegezés	szobafestés és mázolómunkák
	az ablakok egyértégu beüvegezése	összes vasrészek fedeleinek újramázolása	Míntamalom építése
	a fedelek helyreállításával kapcsolatos kőművesmunkák	padlózó és burkolómunkák	Robbanóanyag-raktár építése
	a fedélszék helyreállítása	páramennyvezeték elkészítése	a Bertalan utcai portásépület építése
	a cserépfedések helyreállítása	a hiányzó üvegfedelek pótlása	a tanulóköri helyiségek építése (K, F, Mg ép.)
	a főpárkányok feletti bádógosmunka teljes megújítása	szobafestés és mázolómunkák	
	a lapostető és a kapcsolatos bádógosmunkák elvégzése	a Csiki utcai portásépület építése	
	a vasszerkezetű fedelek helyreállítása	teljes helyreállítás (szécsatoma belső berendezése nélkül)	
	üvegfedelek (kivéve K aula, Mg, F)	MAC	
	Ch ép.	F ép.	
Ch ép.	főpárkány kőfaragómunkáinak helyreállítása	a nagy előadóterem és a lépcsőház teljes belső helyreállítása (átnyúlt 1949-rc)	a Nagymarosi vízmértőtelep újjaépítése
	Rajzi tanszék újjaépítése (átnyúlt 1948-ra)	az olvasóterem és a könyvtárterem ablakainak helyreállítása	
		Rajzi tanszék újjaépítésének befejezése	
		II. 21-23. újjaépítésének befejezése	Ae ép.
		az orvosi rendelő újjaépítése	G ép.
		a sporthelyiségek újjaépítése	Kh ép.
		Geodézia alagsori helyiségek újjaépítése	Kt ép.
		az új dékáni hivatalok újjaépítése	a WC-csoportok teljes átépítése
		Élelmiszerkémia tanszék helyreállítása	II. 66. az Általános építészeti tanszék átépítése
		II. 40. új tanterem létesítése	a rektori hivatalok helyreállítása
K ép.	Szerves kémiai intézet újjaépítése	a Szilárdságtani tanszék helyreállítása	fsz. 77. IV. a Gépszek. Tanszék és nyomda átépítése
		II. az Épülettervezési tanszék helyreállítása	
		az északi WC-csoport teljes átépítése	
		Mg ép.	
		III. 41-43. a földém helyreállítása	

1. sz. táblázat: A Műegyetem újjaépítési munkálatai (1946–1949). A táblázat az egyes újjaépítési és korszerűsítési munkálatokat épületenkénti és évenkénti bontásban rögzíti. A táblázat az Újjaépítési Bizottság jegyzőkönyvei alapján készült. (Forrás: Szerző)

## Felhasznált források

- BMEL 4/d. 6.: Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Levéltára 4/d. M. kir. József nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. Nem iktatott iratok. 6. doboz. Újjáépítési Bizottság jegyzőkönyvei, 1946–1951.
- BMEL 4/b. 5.: Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Levéltára 4/b. M. kir. József nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, rektori tanácsülési jegyzőkönyvek (1938–1949). 5. kötet, 1945. február–augusztus jegyzőkönyvek.
- BMEL 4/b. 6.: Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Levéltára 4/b. M. kir. József nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, rektori tanácsülési jegyzőkönyvek (1938–1949). 6. kötet, az 1945/46. tanév jegyzőkönyvei.
- BMEL 4/b. 7.: Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Levéltára 4/b. M. kir. József nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, rektori tanácsülési jegyzőkönyvek (1938–1949). 7. kötet, az 1946/47. tanév jegyzőkönyvei.

## Felhasznált irodalom

- ARMUTH MIKLÓS – LŐRINCZI ZSUZSANNA 2023: A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Történeti Campusa. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Budapest.
- BARÁTH MAGDOLNA 2000: A hároméves tervtől az ötéves tervig. Irányváltás az MKP gazdaságpolitikájában. Feitl István – Izsák Lajos – Székely Gábor (szerk.): Fordulat a világban és Magyarországon, 1947–1949., Napvilág Kiadó, Budapest, 301–317.
- BOTOS JÁNOS 2006: A korona, pengő és forint inflációja (1900–2006). Szaktudás Kiadó Ház, Budapest.
- GERMUSKA PÁL 2001: A szocialista iparosítás Magyarországon 1947–1953 között. Körösi Zsuzsanna – Rainer M. János – Standeisky Éva (szerk.): Évkönyv IX. 1956-os Intézet, Budapest, 147–172.
- HONVÁRI JÁNOS 2006: XX. századi magyar gazdaságtörténet. Aula Kiadó, Budapest.
- KOTSIS IVÁN 1947: A százéves Műegyetem. Budapest, Budapest.
- MOLNÁR ISTVÁN 1963: A „Munkások a tudományért – tudósok a munkásokért” akció története. Párttörténeti Közlemények, 4. szám, Budapest.
- NÉMETH JÓZSEF 1982: A műszaki értelmiség a felszabadulás után 1945–1948. Értekezések a történeti tudományok köréből. Akadémiai Kiadó, Budapest.

- N. SZABÓ JÓZSEF 2017: A műszaki tudományos elit a „népi demokratikus” átalakulás idején (1946 ősze – 1948). Valóság, 7. szám, Budapest.
- PALASIK MÁRIA 2006: A műegyetemisták Odüsszeiája 1944–1946. Műegyetemi Kiadó, Budapest.
- SZEKÉR NÓRA 2017: Titkos társaság – A Magyar Testvéri Közösség története. Jaffa Kiadó, Budapest.



## Dr. Pavletits Péter, PhD: Keskeny nyomközön az első paraszttvasúttól a sztahanovista mozgalmakig

A sztahanovista mozgalom időszaka a hazai vasút történetének egyik legfurcsábbja. Fő célja a munka észszerűbb megszervezése, a teljesítmények megemlése, a gépek fokozottabb használata és a fejlettebb munkamódszerek átadása volt. Az új munkamódszer a Szovjetunióból jött. Alapját a sztálini ötéves tervek folyamán megváltozott szovjet technika, a munka magasabb termelékenységéből fakadó emelkedő élet-színvonal és az új technikát elsajátító káderek hatalmas tömege képezte. Ehhez az időszakhoz köthető a második világháború után elsőként megépült gazdasági vasút, a „paraszttvasút”.

### *Dr. Péter Pavletits, PhD: From the Stakhanovite movements to the „peasant railway” on narrow gauge*

*The period of the Stakhanovite movements is one of the strangest in the history of the Hungarian narrow gauge railways. Its main goal was to organize work more rationally, increase performance, increase the use of machines and transfer more advanced working methods. The new working method came from the Soviet Union. It was based on Soviet technology that had changed during Stalin's 5-year plans, the rising standard of living resulting from higher labor productivity and the huge mass of cadres who mastered the new technology. In Hungary, the first industrial railway built after World War II, the “peasant railway”, can be associated with this period.*



# 4 + 1/2 MEGVALÓSITJUK A NAPOS KÖCSIFORDULÓT

Pavletits Péter

# Keskeny nyomközön az első paraszttvasúttól a sztahanovista mozgalmakig

*„Üzenem minden magyar sztahanovistának, munkásújtónak, észszerűsítőnek: kezdeményezzenek bátran, legyenek nagyvonalúak, ne féljenek az új utaktól!”*

(Rákosi Mátyás)

## Munkaversenyek és a sztahanovista mozgalom a kisvasutakon

A munkaversenyek és a sztahanovista mozgalom időszaka a hazai vasút történetének egyik legfurcsább fonala. Fő célja a munka észszerűbb megszervezése, a teljesítmények megemlése, a gépek hatékonyabb kihasználtsága és a fejlettebb munkamódszerek átadása volt. Az új munkamódszer a Szovjetunióból jött. Alapját a sztálini ötéves tervek folyamán megváltozott szovjet technika, a munka magasabb termelékenységből fakadó emelkedő életszínvonal és az új technikát elsajátító káderek hatalmas tömege képezte. Sztahanov<sup>1</sup> kezdeményezése előtt a szocialista munkaverseny elsősorban a szorgalmasabb, jobb munkára, a munkafegyelem megerősítésére, a munkaidő jobb kihasználására, az anyaggal, gépekkel való jobb gazdálkodásra irányult. Sztahanov tette a munkaverseny új és döntő tényezőjévé a munka észszerű megszervezését, a műszaki újítást, a technika merész és korlátlan továbbfejlesztését, a munkamódszer-átadást.<sup>2</sup> Az elképzelés szerint a sztahanovista nem erejének emberfeletti megfeszítésével ér el

1 | Alekszej Grigorjevics Sztahanov (1906. január 3. – 1977. november 5.) szovjet bányász 1927-ben kezdett dolgozni a Donyec-vidéki Centralnaja-Irmino bányában. 1933-ban pneumatikus fejtőkalapács-kezelő lett, majd 1935-ben vājártanfolyamon vett részt. 1935. augusztus 31-én 102 tonna szenet bányászott ki 5 óra 45 perc alatt, ami az előírt mennyiség 14-szerese volt. Szeptember 19-én új csúcsot állított fel, 227 tonnát termelt egy műszak alatt. Ezzel névadója lett a munkásokat nagyobb termelékenységre ösztönző, a szocialista gazdasági rendszer fölényét hirdető sztahanovista mozgalomnak.

2 | CSANÁDI 1954: 131.

kiváló eredményt, hanem szervezett, meggondolt, rendszeres, körültekintő és pontos munkájával. Emellett a szabályok és előírások betartásával is kitűnik.<sup>3</sup>

A magyar vasutakon már 1945 óta szerveztek lokális jellegű munkaversenyeket, melyeknek elsődleges célja az ország újjáépítése és a vasúti közlekedés visszaállítása volt.<sup>4</sup> Az első nagy versenymozgalmi eredménye a magyar vasút fennállásának 100 éves évfordulójához kapcsolódik: a háborúban megsérült hálózat nagy része ennek révén üzemképessé vált. Az első szovjet típusú munkaversenyt 1948 januárjában a Magyar–Szovjet Hajózási Rt. (MESZHART) pécsi bányaműveinek igazgatósága és az ott dolgozó szénbányászok közösen kezdeményezték azzal a célkitűzéssel, hogy a hároméves terv szénbányászokra eső kötelezettségeit 2,5 év alatt teljesítik. Gyanítható, hogy az igazgatóság nyomására történt az indítványozás a pártvezetés utasításainak megfelelően.

Az első hároméves terv teljesítése nagy feladatok elé állította a közlekedést, azon belül a vasutakat. A következő, már ötéves terv a vasútra még nagyobb terhet rótt, melynek végrehajtása az évtizedek óta meglévő vasúti normák áttörésével és új, szocialista munkamódszerek bevezetésével volt megvalósítható.<sup>5</sup> A terv vasúti közlekedésre vonatkozó legfőbb célkitűzésekként fogalmazta meg az ipar és mezőgazdaság fejlődésével járó áru- és személyforgalom lebonyolítását és az új ipari és bányászati üzemek, települések bekapcsolását a vasúti hálózatba. Ehhez kapcsolódott az ipartelepek nyersanyagellátásának biztosítása, az új építkezésekhez szükséges anyag rendeltetési helyére való szállítása, és az ipari göcök, a nagy bányászati és ipartelepek dolgozóinak zavartalan elszállítása lakóhelyükről a munkahelyükre, azaz a megnövekedett személyszállítás lebonyolítása is.<sup>6</sup>

Mindezen célok végrehajtása korántsem zajlott kegyes módszerekkel. A megalomán gazdaság, a társadalomformáló ambíciók, a megvalósításra szánt – „határidő azonnal!” – túl rövid terminus, valamint az ehhez társított kíméletlen erőszak legkülönbözőbb formaváltozatainak együttes hozadéka kezdetben még módot is nyújtott eredmények, sikerek felmutatására. Ami Magyarországon 1949–1950-ben elkezdődött – a szocializmus felépítését jelölve meg célként –, nem volt más, mint kényszerkísérletezés egy országnyi laboratóriumban olyanokon, akiknek a szocializmus mibenlétéről nem, vagy alig voltak ismereteik.<sup>7</sup> „Az eredmény: néhány kiemelkedő dolgozó másoknak elérhetetlen százalékos teljesítménye, melynek hangoztatásával feszített munkatempót diktálhattak a többieknek is.”<sup>8</sup>

3 | BIRKNER 1954: 80.

4 | TÓTH 2010: 256

5 | FRISNYÁK 2011: 135–139.

6 | CSANÁDI 1955: 130.

7 | GYARMATI 2013: 342.

8 | MAJDÁN 2014: 157.

A Gerő Ernő államminiszter (1945–1949 között közlekedésügyi miniszter) nevével fémjelzett „hídcsata” győzedelmes megvívása olyan területen szerzett dicsőséget a párt vezetésének, ahol néhány évig tartalékok álltak rendelkezésre. A közvetlenül pártirányítás alá vont szakminisztérium egyik főosztályává betagozódott MÁV vezetői naponta kapták az éppen aktuális feladatok megoldására felszólító utasításokat, parancsokat.<sup>9</sup>

Gerő utódja, Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter 1950. május 31-i referendumában a vasúttal kapcsolatban többek között megállapította, hogy a vasútnál hiányoznak a termelési folyamatok és a tervszerűség, nem megfelelő a munkafegyelem (sok a baleset, a vonatácsorgás, a kocsiromlás), és felhívta a figyelmet a vasútnál aknamunkát folytató osztályellenségekre (szabotázsok, rombolás) is.<sup>10</sup>

A fenti problémákra a sztahanovista versenymozgalom bevezetésében és népszerűsítésében látták a megoldást, ezért a gazdaság működésének az 1950-es évek elején sokat propagált jellemzője, a szocializmus építésének egyik legfontosabb eszköze a munkaverseny lett. A sztahanovista dolgozók kiemelkedő mennyiségi, minőségi, teljesítménybeli, vagy gyakorlatban bevált jelentős újításaik révén váltak példaképpé. A nagyvasút két legjelentősebb, legnagyobb hírnévre szert tett mennyiségű vonatkozó mozgalma a 2000 tonnás többletterheléses törekvés és az 500 kilométeres brigádmozgalom volt, melyeket magasabb rendű munkamódszernek állítottak be. Az előbbi a továbbítandó vasúti szerelvények tömegére, az utóbbi egy-egy mozdony huszonnégy óra alatti hasznos futásteljesítményére vonatkozott.

Csanádi György, a közlekedésügyi minisztérium vasúti főosztályának vezetője 1949. április 13-án kelt 9040/3/1950 számú rendeletében szabályozta a vasúti dolgozói sztahanovista cím elnyerésének feltételeit.<sup>11</sup> Eszerint sztahanovista mozdonyvezető vagy fűtő az lehetett, aki az adott időszak alatt jelentősen csökkentette járműve javítási költségét, szénfogyasztását, és szolgálatában nem fordult elő vontatási késés, vagy átlagos haszonkilométer-teljesítményét legalább 30%-kal növelte, illetve az összes megtett út legalább hatodrészében legalább 40%-os túlterhelést továbbított hibátlanul. Kisvasúti mozdonyvezetőknél a fűtő nélküli vonattovábbítás is lehetőség volt. A célszámokat negyedévente vizsgálták.

9 | MAJDÁN 2014: 157.

10 | MÁV Archívum, V00066778

11 | MÁV Archívum, V05151436



1. ábra: Sztahanovista plakát  
Forrás: MMKM Plakátgyűjtemény, 53/6

A 2000 tonnás és az 500 kilométeres mozgalmak mellett számos más hangzatos mód-szert is kidolgoztak a hatékonyság növelésére és a fegyelem betartatására. Ilyen volt többek között a „mosástól mosásig” mozgalom, mely kazánkő-elhárítási és vízlágyítási mozgalom volt, vagy az „óvd az árut” mozgalom, mely a szállítási sérüléseket volt hivatva csökkenteni, és az ún. „ötperces” mozgalom, ami a munkából későket, vagy a korábban távozókat szankcionálta. A Sztahanov-mozgalom mellett több más, a szovjet vasúttól átvett módszerrel próbálkoztak a magyar vasút hatékonyabbá tételére. Ilyen volt a „Kovaljov-mozgalom”, amely elemzéssel racionalizálta a munkamegosztást, vagy a „Gazda-mozgalom” a hulladék felhasználásnál és a pályafenntartásnál.

A vasutas sztahanovisták 1951. január 20-án rendezték meg az I. Országos Vasutas Sztahanovista Értekezletet, amelyben megállapították a mozgalom eddigi eredményeit, hiányosságait és a mozgalom továbbfejlesztése és ezen keresztül a teljesítmények fokozása, a terv túlteljesítése, az önköltségcsökkentés és a balesetek elhárítása, végül a minőségi munka emelése érdekében megtették a jövőre vonatkozó célkitűzéseket. A kongresszus határozatait százhuszonöt példányban küldték meg az ország összes vasútállomására és megállóhelyére.

A kisvasúti sztahanovista mozgalmak mennyiségi normaszámjai természetesen elmaradtak a nagyvasúti normaszámoktól. Keskeny nyomközön egy átlagos tehervonat terhelése 120-180 tonna között váltakozott, így a 200 tonnás túlterhelési minimum jelentősnek volt mondható.

A sztahanovista munkaversenyben különösen a MÁV Alföldi Kisvasút békéscsabai mozdonyvezetői és fűtői tűntek ki. A Magyar Távirati Iroda (MTI) 1949. november 22-én számolt be az első rekordról, miszerint október 11-én Csomor János mozdonyvezető



2. ábra: A legsikeresebb sztahanovista, a MÁV 490.053 pályaszámú gőzmozdony Békéscsabán, 1953. május 1-jén. (fotó: Kőrösi Ida, MTI)

Gahó János fűtővel, a MÁV 490,053 pályaszámú mozdonnyal 25 km/órás sebességgel 310 tonnát, azaz 48%-os túlterhelést továbbított. Egy hónap múlva jött az újabb csúc: Hídvégi László mozdonyvezető 366 tonnás, majd Mészáros Mihály 370 tonnás tehervonattal. Az abszolút csúcsot 1955 decemberében állították fel, a *Viharsarok Népe* című újság december 13-i beszámolója szerint Molnár Imre mozdonyvezető és Áchim Mihály fűtő szintén a MÁV 490,053 pályaszámú mozdonnyal 654 tonna terhet továbbítottak! Megjegyzendő, hogy a 490 sorozatú gőzmozdonyok legnagyobb megengedett vonat-terhelése síkvidéken 10 km/óra sebesség mellett 217, 15 km/óra mellett 194, 20 km/óra mellett 154, 25 km/óra mellett 127, és a legnagyobb megengedett sebesség, 30 km/óra sebesség mellett 107 tonna.<sup>12</sup>

Vitai Ferenc és Mészáros József, a Ság hegyi bazaltbánya csillései felajánlották, hogy 1951. augusztus 20-ára egyhavi teljesítményüket öt köbméterrel emelik. Az MDP Somogy megyei Pártbizottságának *Néplapja* 1952. április 7-én számol be a Gazdasági Vasutak nagykönyi üzemfőnöksége dolgozóinak kiemelkedő teljesítményéről, miszerint az első negyedévi iparági tervüket 122 százalékra teljesítették. Az egyéni eredményekben is jeleskedtek, Csöngé Lajos sztahanovista mozdonyvezető, Novák Antal sztahanovista fűtő,

12 | MALATINSZKY 2009: 117.

Ángyán János vonatvezető és Jakab István fékező tervüket 290 százalékra teljesítették. Az erdei vasutak is rendre hozták az addig nem látott eredményeket: a Szabad Ifjúság 1953. február 11-én adta hírül, hogy Török Sándor, a Szilvásváradi Erdei Vasút DISZ-titkára kétszáznegyven úrköbméter terven felüli szállítással tisztelgett április 4. előtt.

A MÁV Alföldi Kisvasúton olyan mértékű volt a mozgalom iránti elkötelezettség, hogy 1951-ben határozat született Csanádapáca állomás bővítésére is.<sup>13</sup> Mivel a túlsúlyos vonatok nem fértek be az állomásra, ezért azt húsztengelyesről negyventengelyesre bővítették. Az állomás bővítése ügyében 1952. június 11-én tartottak egyesített közigazgatási és műszakrendőri bejárást.<sup>14</sup> Ugyanekkor a kisvasút műhelyében Hideg András esztergályos egy újítás alkalmazásával a MÁV Jak 3175-ös számú teherkocsinál négy nyers csapágycsésze megmunkálásánál 700 százalékkal teljesítette túl a normát. A *Viharsarok Népe* 1951. augusztus 3-án számol be róla, hogy a műhelyben Hideg mellett Sári János esztergályos és Ásványi László marós is elnyerte a sztahanovista címet. A szerelők, esztergályosok munkáján kívül számos kimagasló eredménnyel is dicsekedhettek, Góg István mozdonyvezető az alkotmány napi munkaversenyben 195 százalékra fokozta teljesítményét, Vincze Zoltán mozdonyszerelő teljesítménye is állandóan 200 százalék körül mozgott, Balla István villanyhegesztő 166, Vollent József kocsilakatos 157 százalékos teljesítményt értek el a legutóbbi értékelés szerint.

A Kőbányaipari Nemzeti Vállalat a Tapolca–Diszel bányavasúton a termelés fokozása érdekében már nemcsak az állomás kapacitásbővítéséről, hanem az egész iparvasút normál nyomközűre való átépítéséről is szóltak a tervek, de ez nem valósult meg.<sup>15</sup>

Az *Erdőgazdaság* 1952. szeptember 20-i száma arról számolt be, hogy a Gazdamozgalomban az erdei vasutak is jeleskedtek: a Mátravasút dolgozói pályafenntartási munkáknál, a talpfacseréknél és a hevedercsavarok cseréjénél a régi anyagot használható állapotban szedték fel, így a pályamunkák egy részét azzal tudták végezni.

A Nyírbodrogi Kisvasút dolgozói a II. Vasutasnap sikeréért dolgoztak: lelkes munkájuknak eredménye a 15 százalékos szénmegtakarítás mellett a 123 százalékos kilométerterv-túlteljesítés, a 400 elegytonnaterv 127 százalékos teljesítése volt. Emellett a Róder-, a Deák- és a Gazda-mozgalmakban is jeleskedtek. Groska János sztahanovista mozdonylakatos 167%-kal ünnepelte a II. Vasutasnapot, amit a tüzes övek préselésénél ért el, mellyel a mozdonyvezetők széntakarékosságért folytatott versenyét segítette. Fekete András sztahanovista tekerceselő egy 20 kilowattos elektromotorhoz új kommu-

13 | MÁV Archívum V05031398

14 | MÁV Archívum, V05028130

15 | MÁV Archívum V05126719

tátort készített terven felül. Emellett újabb vállalásként egy 35 kilowattos elektromotor forgórészének megtekerceselését is befejezte szintén terven felül. Ezzel elősegítette a sárospataki kisvasút közlekedésének zavartalan lebonyolítását.

Egy másik felajánlásban a műhely asztalosai, kovácsai és motorszerelői hulladékaanyag felhasználásával egy kiselejtezett motorkocsiból új villamost készítettek, melynek forgalomba állításával csökkentették a városi forgalom zsúfoltságát. Horváth Mihály asztalos brigádja, Nagy László kovács brigádja és Fekete András sztahanovista tekerceselő egy új áramvonalas kialakítású villamost építettek újjá a pártkongresszus tiszteletére. A teljesítményhatárok esztelen feszegetése mellett az újító mozgalmakat is nagy lelkesedés övezte, hiszen az olyan újításokért, melyeket elfogadtak és megvalósítottak, prémium járt. Ilyen, kissé megmosolyogtató újítás a Szolnoki GV Fegyverneki Üzemfőnökségből érkezett 1953. május 21-én. Az újítás az egyetlen megépült A-26 típusú motor kipufogógázát vezette volna a sínszálra, mellyel gyomot irtottak volna.

A megmosolyogtató javaslatok mellett voltak azért komolyabbak is: Varga Zoltán Miklós vámóralhadnagy (Sátoraljaújhely vasútállomás, Vámhivatal) a 7035/1954. Ms. számú „Keskenynyomtávú kocsik WC-vel való ellátása” tárgyú újítási javaslatának rajzát 1955-ben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I/7. Szakosztály Újítási Csoportjának nyújtotta be. Ennek apropóját a Sárospataki Kisvasút két végpontja, a Füzérkomlós és Zemplénagárd közötti nagy távolság (58 km) adta, tudniillik az utasok közül a hosszú utazás során sokan nagyon kellemetlen helyzetbe kerültek. Mivel a javaslat kimerítette a szerkezeti módosítás fogalmát, annak elbírálása már a KPM hatáskörébe tartozott. Elsőként a Ck 577 pályaszámú kocsit alakították át a miskolci műhelyben a fővizsga keretén belül.<sup>16</sup>

A Közlekedési Minisztérium persze nem hagyta teljesen magára az újítók fantáziáját, javaslatokat tett azok irányára is. Többek között megoldást vártak a sínvándorlást gátló készülék tervezésére, a motormozdonyok (C-50) nyugtalan járásának megszüntetésére, lóréalvázak törésének megakadályozására, a rönkszállítás megoldására lóré- vagy csille-roncs alvázak egyszerű átalakításával, vagy billenőcsille csapszeg elvesztésére.<sup>17</sup>

Gerő Ernő már államminiszteri beosztásban 1952. január 12-én hirdette meg a „Takarékoskodjunk a beruházásokkal” mozgalmat. Ehhez csatlakozott több vállalat mellett a Szerencsi Cukorgyár is. A Mohos tanyai kocszállás építését halasztották el emiatt egy évvel, és megvizsgálták az épülő kisvasút nyomvonalát is, majd egy sokkal rövidebb útszakaszt jelöltek ki. A két tétel megtakarítása 524 000 forint volt.

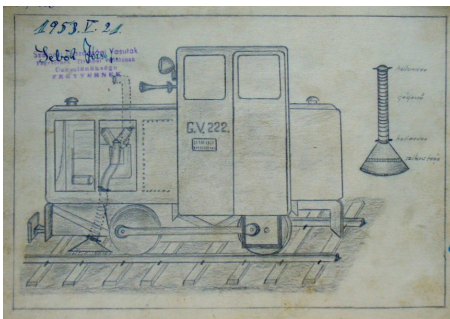
16 | MÁV Archívum, V05759025

17 | MNL OL XIX-H-2-5. d. 21. t. 1-14

A *Közlekedés* című lap 1952. március 9-én számolt be arról, hogy az év februárjában a Gazdasági Vasutak dolgozói külön felajánlást is tettek Rákosi Mátyás pártfőtitkár születésnapja alkalmából. Vállalták, hogy negyedévi tervüket 120%-ra teljesítik, ennek ütemezését a kitűzött március 31. helyett tíz nappal korábbra elvégzik. Továbbá vállalták, hogy a tervezett önköltségüket 1%-kal csökkentik. A fentiek felül néhány üzemfőnökség – többek között a kaposvári, dombóvári, mohácsi, villányi és szigetvári – és üzem – mint Nagykónyi és Balatonfenyves – további felajánlásokat is tett.

A sztahanovista munkaverseny kicsúcsosodása az 1953. május 17-i országgyűlési választás tiszteletére meghirdetett „választási békeverseny”. A munkaversenyből a gazdasági vasutak is kivették részüket, melyről több médium mellett a *Szolnok Megyei Néplap* is beszámolt: „Mi, a solnoki gazdasági vasutak dolgozói csatlakoztunk a Gheorghiu-Dej Hajógyár felhívásához és a választási békeversenyben becsülettel váltottuk valóra ígéretünket. Fogadalmunk szerint tervünk teljesítésében két nappal előbb járunk. Vállaltuk, hogy áruszállításból 30.000 forint többletbevételt érünk el. Ezt az ígéretünket 44.705 forintra, 149 százalékra teljesítettük. Személyszállítási bevételi tervünket 104 százalékra teljesítettük s ez 1569 Ft többletbevételt jelent. A verseny során 131 kg gázolajat, 2400 kg szenet és 18 kg motorolajat takarítottunk meg, közel 700 Ft értékben. Pályafenntartási dolgozóink és kocsijavító brigádjaink két nappal határidő előtt teljesítették tervüket.”

A valóság persze sokkal kiábrándítóbb annál, mint ahogy azt a párt elképzelte. Egyeseknél fizikai, másoknál mentális betegségeket okozott, megint másokat csalásra ösztönzött, hogy a párt által megkövetelt, sőt parancsba adott eredmények igazolást nyerjenek. A sztahanovista mozgalmak jelentősége a Nagy Imre miniszterelnökségével elindított politikai enyhüléssel csökkent, majd az 1956 februárjában lezajlott Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusán élesen bírált sztálinizmus eredményeként hunyt ki. Magyarországon 1948 és 1950 között 16 ezer, 1950 és 1953 között 115 ezer aktivista kapott élmunkásjelvényt vagy sztahanovista oklevelet.<sup>18</sup>



3. ábra: Sztahanovista újítás rajzillusztrációja, 1953.

Forrás: Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XIX-H-2 1955 21/1-14

## Az első parasztvasút, a Kisújszállási Gazdasági Vasút vázlatos története

A gazdasági vasutak az ország közlekedésében jó száz éven keresztül fontos szerepet játszottak, fokozatos felszámolásuk az 1970-es évek vitatható értékű vívmányai közé tartozik. Első aranykorukat a két világháború között élték, hálózatról azonban egy kivételtől eltekintve (AEGV), nem beszélhetünk. Pedig az Alföldön komoly szerep várta őket: a nagy távolságok és az év egy részében járhatatlan utak miatt nemcsak a puszták és tanyacsoportok nagy többsége, hanem számos népes község is valósággal ki volt zárva a forgalomból. A második világháború, mint annyi más tervet, a gazdasági vasúti hálózatok szélesebb körben való kiépítését is megakadályozta, de a háború után újra felszínre került a gondolat. Magyarországon 1947-ben indult meg az első szovjet mintájú gazdasági terv, melynek részeként 2470 kilométernyi kisvasút felújításáról és új vasútvonalak építéséről döntöttek.<sup>19</sup>

Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében az alispán 1946. december 7-i körlevelében kért javaslatot arra, hogy a vármegye területén hol épüljenek kisvasutak. Felhívására összesen 17 vonalra érkezett javaslat 272 km hosszúságban, melyek közül csak kettő épült meg. Jelen tanulmány az egyik ilyen megépült kisvasút, a Kisújszállási Gazdasági Vasút (GV), az első „parasztvasút” történetét tárgyalja.

Csorba, Kisújszállás legtermékenyebb határrésze, kora ősztől késő tavaszig, a fontosabb mezőgazdasági munkák végzésekor szinte megközelíthetetlen volt. A vármegyei vezetés és a helyi kisgazdák eleinte egy megépítendő közforgalmi úttól, vagy inkább egy kisvasúttól várták a probléma megoldását. Miután a megyei szintű kisvasúti tervek elkészültek, 1947 márciusában egy bizottság járta be Debrecen és a Tisza-vidék környékén lévő legjobban elzárt községeket. Az itteni előjáróságok, a pártok helyi szervezetei és a lakosság részéről elhangzó kívánásokat a Közlekedési Minisztériumnak továbbította. A minisztérium kisvasút-fejlesztési tervei közé végül a megye részéről Vezseny, Túrkeve, Zagyvarékas, Besenyszög, Kisújszállás, valamint a Fegyvernek–Tiszabura-körvasút javaslatait vette fel.<sup>20</sup>

19 | MALATINSZKY 2009: 90.

20 | URBÁN 1999: 223.

## A Kisújszállás és Csorba közti vonal építése

Kisújszállás város vezetői 1947. február 17-én kérvényt írtak a Honvédelmi Minisztériumnak, hogy a Pusztatenyőn álló mintegy 14 km hosszú kincstári tulajdont képező gazdasági vasút sínhálózatát a kuncsorbai út megépítéséig a város kapja meg használatra. A kérelem szerint a kuncsorbai földút az esőzések alkalmával annyira felázott, hogy a gazdák képtelenek voltak földjeiket megközelíteni.<sup>21</sup> A cukorrépatermés elfuvarozását ez a körülmény csaknem lehetetlenné tette. Az új gazdák földjei kizárólag ezen a vidéken voltak, a kisvasút megépítése elsősorban rajtuk segített. A kérelem sikeres volt, a vasút nyomvonalának közigazgatási bejárását 1947. október 29-én tartották. A vonal vezetésén többször változtattak, az első tervet azért módosították, mert a Szolnoki Cukorgyár ragaszkodott hozzá, hogy a kisvasút végállomása érintse a normál nyomtávú állomási rakodónál lévő mázsaházat. A gyárral történt végleges megállapodás után a nyomvonal úgy alakult, hogy az eredeti terven szereplő vonalvezetéssel haladt a közraktárakig, majd a Báthory utcán keresztül a Csatorna utcán és a Rákóczi úton a Pillangó utcáig, ahonnan egy szárnyvonal a vasúti raktárhoz, a másik vonal pedig az Arany János utcai kapun keresztül a MÁV nagy rakodójához vezetett. A polgármester tárgyalásainak eredményeként, melyet a Közlekedési Minisztériummal és a Gazdasági Vasutak Igazgatóságával (GVI) folytatott, a vasútvonal vágányépítési költségeit beleértve a felszerelések és a berendezések kiadásait a hároméves tervben 650 ezer Ft összeggel fedezték, így a kisvasút létesítése és a felszerelése az üzembe helyezésig államsegély terhére történt.<sup>22</sup> A kisvasútépítés egyébként felkeltette Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter érdeklődését is, aki 1947. november 26-án adott engedélyt „Kisújszállás megyei város gazdasági vasútvonalának építésére.” A földmunkák után a 15 km hosszú vágányépítést Gimes Sándor budapesti vállalkozó végezte el 197 200 Ft-ért. A Tótkomlós-Békéssámson közti gazdasági vasúttól 5535 folyóméter sínanyagot, Paládicpusztáról 1682 fm kisvasúti sínt szállítottak a pályaépítéshez. A pusztapói volt Almássy-birtokról 1948 áprilisáig még 1002 fm sínanyagot hoztak. A kisvasút nyomtávolsága 600 mm, a sínek tömege 9,3-23,6 kg/fm volt, sínszeges leerősítéssel, és 77 cm aljtávolsággal épült. A kisvasút ágyazati anyagának készítéséhez összesen 6 ezer m<sup>3</sup> szénsalakot használtak fel.<sup>23</sup> A személyszállításra szolgáló járműveket a Gazdasági Vasutak Igazgatósága hozatta. Vontatójárműveket a Honvédelmi Minisztérium Kunmadarason tárolt MD-2 típusú

21 | FELEK 2015

22 | URBÁN 1999: 222.

23 | SZIKSZAY 1991: 75.



4. ábra: Gerő Ernő közlekedési miniszter vágja át a nemzeti színű szalagot a parasztvasút átadási ünnepségén 1948. május 9-én. Forrás: Felavatták a Kisújszállást Kuncsorbával összekötő vasutat, Filmhíradók online, részlet

mozdonyaiból kértek. A két motoros járművet Nagy Géza kisújszállási mechanikus műhelyében állították helyre. A forgalom zavartalan lebonyolítására 1948 áprilisában egy Deutz gyártmányú kisvasúti mozdonyt is vásároltak.<sup>24</sup>

1948. április 29-én alakították meg a Kisújszállási Korlátolt Közforgalmú Vasút Igazgatóságát. Ennek tagjai voltak a pártok (MKP, SZDP, FKgP, NPP) és a szakszervezeti bizottság egy-egy képviselője, valamint hivatalból a polgármester, a főjegyző, a városi főmérnök, aki egyben az igazgatóság előadója és a vasút üzemvezetői tisztségét is betöltötte. A kisvasút – vagy közismert nevén az első parasztvasút – ünnepélyes megnyitására 1948. május 9-én került sor.<sup>25</sup> A *Szabad Szó* május 16-i „Kuncsorbán új gépállomást avatnak fel a jövő év végéig” című tudósítása szerint az ünnepségen közel 50 ezer ember gyűlt egybe, és a korszak vezető személyei közül a köztársasági elnök képviseletében részt vett Nagy Imre, az országgyűlés elnöke, a kormány részéről Gerő Ernő közlekedési miniszter,

24 | SZIKSZAY 1991: 75.

25 | SZIKSZAY 1991: 75.

382 Kisújszállás—Csorba (Kisújszállás–Csorba közlekedési vasút)										
Szolnoki Gazdasági Vasutak										
Ft	2120	2112	2114	Km		2117	2117	2111		
0	5 00	6 00	14 00	0	Kisújszállás, Piac-tér	h 8 15	f 9 15	18 15	..	..
0-50	5 10	6 10	14 10	2	Erzsébetligeti	h 8 05	f 9 05	18 05	..	..
1-00	5 15	6 15	14 15	3	Birtnerfalu	h 8 00	f 9 00	18 00	..	..
1-00	5 20	6 20	14 20	4	Cserépszina	h 7 55	f 8 55	17 55	..	..
2-00	5 30	6 30	14 30	6	Kontax	h 7 45	f 8 45	17 45	..	..
2-00	5 40	6 40	14 40	8	Turkony	h 7 35	f 8 35	17 35	..	..
2-00	5 50	6 50	14 50	10	Babó II.	h 7 25	f 8 25	17 25	..	..
3-00	6 05	7 05	15 05	11	Babó I.	h 7 20	f 8 20	17 20	..	..
3-00	6 05	7 05	15 05	13	Nyákvágó	h 7 10	f 8 10	17 10	..	..
3-00	6 15	7 15	15 15	15	Csorba	h 7 00	f 8 00	17 00	..	..

f hétfőn, csütörtökön és szombaton közlekedik, g IV. 1—V. 17-ig, h IV. 1—V. 17-ig hétfőn, csütörtökön és szombaton közlekedik

5. ábra: A Kisújszállás–Csorba keskeny nyomközű vasút menetrendje az 1951/52-es menetrendi évből. Forrás: MÁV Archivum

az ország első élmunkása, Dobi István földművelésügyi, Rónai Sándor kereskedelem- és szövetkezetügyi, Darvas József építésügyi miniszterek. A Magyar Filmhíradó beszámolója szerint az ünnepség a Himnusszal kezdődött, utána Szűcs Elek, Kisújszállás polgármestere üdvözölte a megjelenteket, ismertette a vasút megépítésének történetét. Köszönetet mondott Gerő Ernő miniszternek és a közlekedésügyi minisztériumnak a vasút építéshez nyújtott segítségért. Ezután Gerő Ernő mondott ünnepi beszédet.

A kivételes tömeg a kommunista propagandát dicsérte, mai kifejezéssel „ellendemónstrációnak” is nevezhetnénk, hiszen a szomszédos településen, Törökszentmiklóson Mindszenty hercegprímás, a római katolikus egyház feje aznap áldotta meg a XII. Pius pápa által adományozott Fájdalmas Szűz Mária-szobrot, szintén több tízezres tömeg előtt. Törökszentmiklós akkori állomásfőnökének azt is parancsba adták, hogy az állomáson úgy kell átengedni az aznapi vonatokat, hogy arról senki ne szállhasson le, tudniillik a kommunista vezetés az egyházakat üldözőndő félt attól, hogy Mindszenty nagyobb tömeget mozgalt meg, mint Gerő!

A 36 ezer hold földet kiszolgáló gazdasági vasút üzeme 1948. május 15-én kezdődött. A helyi vontatási műhelyvezető Darvas Endre volt, 33 fő felett rendelkezett. A vasúti szertár 1949-ben létesült, feladata az üzemanyag, a munkához, üzemeltetéshez szükséges eszközök, munka- és szolgálati ruházat és fűtőanyag biztosítása volt.

A 13390/1948 Korm. sz. rendelet értelmében a Kisújszállási Gazdasági Vasutat 1949-ben államosították, üzemeltetését a Szolnoki Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalat vette át. 1950-ben újabb irányítószervi változás történt, a korábbi hét nemzeti vállalatból négy vasúti társaság alakult, az egyik Szolnok központtal, a Szolnoki Gazdasági Vasutak.

Az 1950-es években a kisújszállási trakció gerincét a Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalat (GVNV) megrendelésére a Szállítóberendezések Gyára által megépített, könnyű tehervonatok továbbítására kifejlesztett B-26 típusú dízelmozdonyok adták. Ebben az évtizedben a típusból szinte az összes jármű megfordult hosszabb-rövidebb

ideig Kisújszálláson, hiszen a kisújszállási műhely volt a típus kijelölt javítóműhelye.<sup>26</sup> 1955-től a Kisújszálláson létesült GV-műhely végezte az ország keleti részén lévő gazdasági vasúti, személy- és teherkocsik javításait. Ekkor a javítóműhely főnöke Darvas Endre, a kocsilakatosok vezetője B. Kovács János volt. Ebben az évben a javítóműhely dolgozói száz kocsit és kilenc motormozdonyt javítottak meg, további ötven kocsi javításával a kampány ideje alatt végeztek. A GV-műhelyben a repakampányok idejére 3 kilométer hosszú, könnyen összeszerelhető, úgynevezett repülővágányt építettek a tsz-ek, állami gazdaságok belső szállításának megkönnyítésére. 1956-tól a gyulai és kisújszállási műhelyek kezdték meg a 10 tonna raksúlyú fedett (Ga) és nyitott (Ja), valamint 7,5 tonna raksúlyú, fék nélküli, homlokfalakkal ellátott kenderszállító pórkocsik (Oh) gyártását a MÁV-műhelyekből folyamatosan érkező motormozdonyok és személykocsik javítása mellett.

A Kisújszállás–Csorba-vonarlészt 1951-ben 600 mm-ről átszegelték 760 mm nyombőségűre. A parasztvasút átadása csak első mozzanata volt a vonalhálózat kialakításának, a vasútépítés tovább folyt Túrkeve irányába. A fejlesztési munkák már a megnyitást követő évben elkezdődtek. A vasút csorbai végállomásán a meghosszabbítással kapcsolatban a közigazgatási bejárást 1950. december 1-jén végezték. A nyomvonal a Kisújszállás–Kuncsorba-vonal végpontjától indult ki, majd a Csorbai Állami Gazdaság területén 700 m hossz után érte el a volt Kiss Endre-tanyát.<sup>27</sup>



**6. ábra:** A GV 221 pályaszámú O&K járműből átépített mozdony 1953 nyarán, háttérben az egyetlen példányban megépült A-26 típusú, GV 222 pályaszámú motormozdony. Az 1952-ben szervezett üzemfőnökség különlegessége az volt, hogy csak női dolgozókból állt: a motorvezetők Váróczy Eszter és Simai Margit (felvételünkön) voltak, de az üzemfőnök és helyettese, a három vonatvezető-jegyvizsgáló és az irodai alkalmazott is nő volt. Forrás: Balogh 2022/b

26 | BALOGH 2022/a: 84.

27 | FELEK 2015

## A Túrkeve és Kuncsorba közti rész megépítése

Túrkeve 1874-ben kapott városi státuszt, mely magával hozta a helyi infrastruktúra fejlesztésének igényét. Bár sem a megye, sem Kisújszállás nem támogatta ebben, 1885. október 4-től Hévízkapcsolta össze Mezőtúrral. A vasút továbbfejlesztése a 20. században állandóan napirenden volt Túrkeve életében, de mivel ez az országos koncepcióba nem illett bele, ezért félbehagyták, illetve visszafejlesztették. A város 1947-ben Túrkeve és Törökszentmiklós között elterülő, mintegy 7000 kataszteri hold felosztott terület forgalomba való bekapcsolása okán keskeny nyomközű vasút építését vette tervbe.

A nyomvonal helyszíni kijelölése 1951. július 13-án történt.<sup>28</sup> A vasútvonal a Kisújszállás és Kuncsorba közti gazdasági vasút folytatását jelentette Túrkeve MÁV-állomásig 11 km hosszban. A már 760 mm nyombőségű új szárny a Csorbai Állami Gazdaság központi üzemében lévő vonalból ágazott ki keleti irányban, és végállomása Túrkeve MÁV-állomásnál volt, ahol az átrakodás biztosítására a normál vágány mellé három pár keskeny nyomtávú vágányt létesítettek. Az új ág építését 1952. március 5-én kezdte meg a Budapesti Vasútépítő Vállalat. A gerincvonal munkáinál 54 ezer m<sup>3</sup> földet mozgattak meg. A gazdasági vasút fővonala 1953. február 4-én készült el. A Túrkevei Vörös Csillag Termelőszövetkezet, az ország legnagyobb termelőszövetkezetének üzemegységei felé ágazó, 3,5 km-es szárny építése 1952 szeptemberében kezdődött és 1953. április 24-re készült el.<sup>29</sup> Építésénél 6 ezer m<sup>3</sup> földet mozgattak meg. A gerinc- és szárnyvonalhoz 508 tonna vasanyagot és 26 350 darab talpfát használtak fel. A Csorbától Túrkevéig terjedő rész teljes építési költsége 4 564 300 Ft-ot tett ki. Az elkészült vonallal együtt a Kisújszállástól Túrkevéig terjedő kisvasút összesen 28 km-es volt. Az új, 760 mm-es nyomtávú vasút ünnepélyes átadására 1953. május 9-én került sor. Aznap Túrkevéen, a kisvasút végállomásán több ezer főnyi tömeg gyűlt össze. Az ünnepségen az elkészült vonalrészt Bebrits Lajos közlekedési miniszter adta át a megyei tanács elnökének, Juhász Imrének. A vasútvonal megépítésével a Tiszántúl keleti része a legrövidebb és legtermészetesebb úton kapcsolódott be az ország közlekedési vérkeringésébe. A kisvasút nagy jelentősége a város környéki mintegy 3000 főt (550-600 család) kitevő tanyasi lakosság szállításában, továbbá a megtermelt mezőgazdasági termények (cukorrépa, gabona, rizs, élőállat, gyapot) nagyvasút felé továbbításában volt tetten érhető.

A kezdetben komoly lelkesedéssel fogadott vasútvonalon nagyvasúti forgalmat prognosztizáltak, de hamar jött a kiábrándulás. A *Mezőgazdasági Értesítő* 1954. május 5-i

28 | FELEK 2015

29 | FELEK 2015

számában a gazdasági vasutak előnyeiről folyó értekezésben már negatív példaként szerepel a kisvasút. A cikk szerint a fuvaroztatóknak a gazdasági vasutakkal kellene szállítaniuk, mert egyrészt így a leggazdaságosabb, másrészt az amúgy is túlságosan igénybe vett nagyvasút üzemét, és a szintén túlterhelt gépkocsi-közlekedést csak így sikerül tehermentesíteni. Ennek ellenére a Túrkevei Vörös Csillag termelőszövetkezet a kizárólag részére épített gazdasági vasutat egyáltalán nem vette áruszállításra igénybe, a vonalon legfeljebb személyszállítást bonyolított. A Csorbai Állami Gazdaság (ÁG) szintén mellőzte a kisvasutat, csak építőanyagot szállítottak, 25 tonna téglát az állami gazdaság építkezéseihez, ezzel szemben a Kisújszállás–Csorba-vonal teljes kihasználtságú volt. Az ÁG kisvasúti szállítási aktivitását az is mutatja, hogy 1961 tavaszán az Újszentmargita községbe vezető GV 2,3 vkm hosszúságú vonalának felszedhető anyaga is Csorbára került, amivel a gazdaság vágányhálózatát bővítették repülővágányokkal.<sup>30</sup>

## A Túrkeve–Dani-tanya-szárnyvonal építése

Negyedik szakaszként a Túrkeve, Vörös Csillag Termelőszövetkezet Dani-tanyai üzemegységébe és a II. sz. főmajorba vezető szárnyvonalakat építették ki.<sup>31</sup> A közigazgatási bejárásra 1954. november 19-én került sor. A vasútvonal vezetése a következőképpen alakult: a Vörös Csillag Termelőszövetkezet 50-es istállója előtt végződő kisvasút folytatásaképpen létesült a Dani-tanyát bekötő szárny. A II. sz. főmajorba vezető szárnyvonal az 50-es istálló előtti vágányból indult ki, és északi irányból ért a majorba.

A kisvasút a teljes hálózat kiépítése után 25 állomással rendelkezett. A két legnagyobb távolságú megálló a Kisújszállás, MÁV-állomás és a Túrkeve, Dani-tanya közötti 31 km-es hossz volt. A kisvasút bevétele az indulástól 1948. augusztus 6-ig 11 077 Ft-ot tett ki.

1954-ben két erősebb motormozdony érkezett a kisvasútra, a GV 342 és a GV 350 pályaszámú C-50 típusú motorok.<sup>32</sup>

Ez év december 31-én a közlekedés- és postaügyi miniszter 10. számú utasításában megszüntette a négy gazdasági vasúti vállalatot, 1955. január 1-jén a minisztérium I. Vasúti Főosztálya alá rendelve megalakult a Gazdasági Vasutak Igazgatósága. Az igazgatóság kilenc vonalfőnökségre tagozódott, melyek összesen negyvenkilenc üzemfőnökséget irányítottak.<sup>33</sup> Ezek közül az egyik Kisújszállás Vonalfőnökség lett, Fegyvernek, Kisújszállás, Pusztamizse, Tápiógyöngye, Tápiószele és Túrkeve üzemfőnökségekkel.

30 | MÁV Archívum, V05623567

31 | FELEK 2015

32 | BALOGH 2022/a: 153.

33 | PAVLETITS 2025: 38.

1955-ben a kisvasút dolgozói a sztahanovista munkaversenyben jelentős eredményt értek el, tonnakilométer-tervüket 230 százalékra – a répakampány alatt 9400 tonna cukorrépat szállított a vasút –, utasszállítási tervüket is közel másfélszeresére teljesítették.

A Kisújszállási GV a Gazdasági Vasutak Igazgatóságának 17. számú üzemfőnöksége volt, a vonatok számozása 3101-3199. 1958-ban üzemfőnökként Széll András, szertárfőnökként Vekerdí István dolgozott. Az egész hálózat a II. terhelési szakaszba tartozott, a Kisújszállás–Túrkeve-vonalon 7 ezrelék volt a legnagyobb emelkedés-esés, a Dani-tanyai szárnyon 8 ezrelék. A legnagyobb tengelynyomás 2,7-5,5 tonna, a legnagyobb pályasebesség 20-25 km/óra.<sup>34</sup>

1960. április 1-jén megszűnt Gazdasági Vasutak Igazgatósága, az üzemfőnökséget a MÁV Debreceni Területi Igazgatósága vette át, a közvetlen irányító szerv a Püspök-ladányi Vontatási Főnökség lett. Ekkor az igazgatósághoz öt üzemfőnökség tartozott, Kisújszállás mellett Fegyvernek, Pély, Újszentmargita és Jánkmajtis.<sup>35</sup>

Az igazgatóság 1965. március 15-én rendelkezett Kisújszálláson körüljáróvágány, illetve Sallai telep megállóhely és Csorba alsó Földműves Szövetkezeti bolt megállóhely területén váróterem építéséről. Kisújszálláson nem épült külön GV-váróterem, az utasok a nagyvasúti váróteremben, illetve az állomáson tartózkodó GV-szerelvényben várakoztak.<sup>36</sup>

## A vasútvonal megszüntetése

A hatvanas évek közepén a fővonalak javítása miatt több, évek óta forgalmon kívül lévő mellékvágányt szedtek fel (Ördögárka mrh., Vörös Csillag elágazás, Csontos-tanya mrh., 50-es elágazás, Kisújszállás terményraktár). Bár a Csorbai Állami Gazdaság és Kisújszállás között még 1967-ben is élénk forgalom mutatkozott – ebben az évben a kisvasút 213 225 utast szállított,<sup>37</sup> a darabáru 1 317 tonna, a teherforgalom 3 459 tonna volt, de a vonal megszüntetésének gondolata már megfogalmazódott. A *Szolnok Megyei Néplap* december 10-én megjelent „Nagyapáink tempójában, óránként 15 kilométeres sebességgel. Mi lesz a gazdasági vasutakkal?” című írásában már érezhető a közeli vég: *„Főleg a gazdaság és Kisújszállás között élénk a forgalom, kifizetődő a fenntartás. Az állami gazdaságban és a kuncsorbai tanyavilágban legalább kétszáz család él. Piacolókat, kisiskolásokat, munkásokat szállítanak, s a napi 200 kiló kenyér, a 70-80 kanna tej is ezen a vonalon utazik*

34 | PÉTER 2022: 56.

35 | BALOGH/b 2022: 263.

36 | MÁV Archívum, V05736862

37 | FELEK 2015

*jelenleg Kisújszállásról, illetve a gazdaságból a városba. Ez a szakasz bonyolítja le az évente bejegyzett szállításoknak mintegy 75 százalékát. Az évi utasforgalom egyébként igen jelentős. 1964-ben 304 ezer, 1966-ban 271 ezer embert szállítottak. A teherforgalomban 1961-ben 32 500 tonna árut szállítottak összesen, 1966-ban már ez is csökkent és 23 655 tonna volt. Tavaly ugyanis már a Csorbai Állami Gazdaság is megkezdte a hűtlenkedést és közúton továbbította a cukorrépa termését.”* A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztály 1966. május 3-án kelt, újítás tárgyában a Debreceni MÁV Igazgatóságnak írt levelében már utal arra, hogy a GV egyes használaton kívüli részeinek felbontásával kapcsolatos újítások (Molnár Imre, Fási Sándor, Hadnagy József újítók) okafogyottá váltak, hiszen tervben van a vonal teljes megszüntetése.

A KPM I. Vasúti Főosztály II. Kereskedelmi Szakosztálya 1968 májusában egy felmérésében a vasutat a veszteséggel üzemelő gazdasági vasutak közé sorolta, melynek forgalma nem terelhető közútra. A Kisújszállási Gazdasági Vasút felszámolásával kapcsolatban 1968. szeptember 5-én a MÁV Debreceni Vasúti Igazgatóság helyszíni bejárást tartott. Ez már a kisvasút halálos ítéletét jelentette. A közlekedéspolitikai koncepció jegyében a vasutat gazdaságtalannak minősítették és elhatározták, hogy a KPM rendelete értelmében a Kisújszállási Gazdasági Vasút üzemfőnökségét a hozzá tartozó vasútvonallal és berendezésekkel felszámolják, a személy- és teherforgalmat pedig a korábbi javaslattal ellentétben mégis közútra terelik. Először a Túrkeve–Dánitanya közötti GV-szakaszon szűnt meg a forgalom 1969. február 18-án,<sup>38</sup> majd a 12 km hosszú Túrkeve–Csorba-vonalon, itt az utolsó vonatot 1969. december 31-én menesztették. A MÁV Debreceni Vasúti Igazgatóság és a 7. sz. Autóközlekedési Vállalat megállapodott, hogy az AKÖV szeptember 1-jével autóbusszjáratokat helyez üzembe, és az említett vonalrészen szállítja az utasokat. Ezt követően a KPM Koordináló Bizottság 1970. január 30-i ülése 3. sz. határozata alapján a GV megszüntetésének időpontját 1970. december 31-re tűzte ki.<sup>39</sup> A tervezett útépités a megadott határidőn belül elkészült, az út forgalomba helyezése december 10-én megtörtént.<sup>40</sup>

Szolnok megye területén 96 km hosszú vasútvonal szűnt meg, ebből 67 km keskeny nyomközű volt. A rendelet a Kisújszállási Gazdasági Vasút mellett a Fegyverneki Gazdasági Vasutat és a Cegléd Környéki Gazdasági Vasutat is halálra ítélte, így az 1970-es évek végére már nem volt keskeny nyomtávú vasút a megyében. A kisvasút megszüntetése legérzékenyebben Túrkeve városát érintette, mely a gazdasági vasút

38 | MÁV Archívum, U00076070

39 | MÁV Archívum, U00070074

40 | MÁV Archívum, Z00009106

megépítése után közvetlen összeköttetést nyert Kisújszállás állomásával is (Mezőtúrral még a múlt század végén épült HÉV teremtett kapcsolatot), a rendelet végrehajtása után vasút nélkül maradt. 1975. szeptember 1-jén ugyanis a Mezőtúr és Túrkeve közti vasutat, a helyi keresztségben „lebbencshordónak” nevezett HÉV-et is megszüntették, így történhetett meg, hogy ekkor Túrkeve lett az egyetlen magyar város, amely nem rendelkezett vasútvonallal.<sup>41</sup> Azóta sem.

1969 áprilisában a Tömörkényi Alkotmány Termelőszövetkezet levélben közölte a MÁV Debreceni Igazgatóságával, hogy a túrkevei kisvasutat megtekintették és az alábbi szakaszokat kívánják megvenni: 6 569 vfm fővonal (Elágazás–Dani-tanya), 4 181 vfm mellékvágány, 650 vfm betonaltas vágány a túrkevei tárháznál. A Debreceni Igazgatóság 1 méter vágányért 65 forintot kért. A bontás 1970 tavaszán történt meg.<sup>42</sup>

A Kisújszállási Gazdasági Vasútból mementóként a földúttá vált egykori vonalak, néhány útátjáró és vágánydarabka, három csille torzója, illetve a Nagycenki Múzeumvasútra került GV 378-as pályaszámú C-50-es motormozdony, mely ma NAGYCENK néven szorgoskodik a múzeumvasúton, és ugyanott pár vagon emlékeztetnek.

41 | SZIKSZAY 1991: 77.

42 | FELEK 2015

## Felhasznált források és irodalom

### Felhasznált források:

- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár, XIX-H-2 GV GV 1955 21/1-14 sz. ügyirat:  
Újítások kivitelezése
- MÁV Archívum, 8330/1950 sz. ügyirat: Sztahanovista cím elnyerésének feltételei
- MÁV Archívum, 0168/1951 sz. ügyirat: Csanádapáca AK állomás bővítése
- MÁV Archívum, 3651/7/1951 sz. ügyirat: Tapolca-diszeli rendes nyomtávú vasútvonal terve
- MÁV Archívum, 085/2/1952 sz. ügyirat: K.M. I/6 Csanádapáca állomás bővítési és üzemi engedélye

### Felhasznált irodalom:

- BALOGH IMRE 2022/a: *Hetvenéves a C-50 motormozdony 1952–2022*, Kisvasutak Baráti Köre, Budapest.
- BALOGH IMRE 2022/b: *Gazdasági vasút a balatoni Nagyberekben*, Kisvasutak Baráti Köre, Budapest.
- BIRKNER TIHAMÉR 1955: *Kisvasúti gőz- és motormozdonyok kezelésének, karbantartásának sztahanovista módszerei*, Közlekedési Kiadó, Haladó Munkamódszerek Sorozat, Budapest, 44.
- CSANÁDI GYÖRGY 1954: *Vasúti üzem*, Tankönyvkiadó, Budapest, 584.
- CSANÁDI GYÖRGY 1955: *A vasút tíz éves fejlődése*, Közlekedéstudományi Szemle, 5. évf. 4. szám, Budapest, 127–136.
- FELEK FERENC 2015: *Kisújszállási Gazdasági Vasút története*, [https://www.kisvasut.hu/view\\_cikk.php?id=2641](https://www.kisvasut.hu/view_cikk.php?id=2641)
- FELEK FERENC 2017: *Gazdasági Vasutak – Születéstől a MÁV-ig, 1947-1960*, [https://vonatmagazin.blog.hu/2017/09/14/gazdasagi\\_vasutak\\_szuletestol\\_a\\_mav\\_ig\\_1947-1960\\_1\\_resz](https://vonatmagazin.blog.hu/2017/09/14/gazdasagi_vasutak_szuletestol_a_mav_ig_1947-1960_1_resz)
- FRISNYÁK ZSUZSA 2011: *Közlekedés, politika, 1945–1989*, MTA Történettudományi Intézet, Budapest, 655.
- GYARMATI GYÖRGY 2013: *A Rákosi-korszak*, ÁBTL-Rubicon, Budapest, 528.
- MAJDÁN JÁNOS 2014: *A közlekedés története Magyarországon (1700–2000)*, Pécsi Tudománytár, Pécs, 244.

- MALATINSZKY SÁNDOR 2009: *Magyarország Gőzmozdonyai. A 490-es sorozat*, Magyar Államvasutak Zrt., Budapest, 236.
- SZIKSZAY MIHÁNY 1991: A Jász-Nagykun-Szolnok megyei keskenyvágányú vasutakról, Honismeret, 19. évf. 2.
- PAVLETITS PÉTER 2025: *A magyarországi keskenynyomközű vasutak története, rendszere és utóélete a 19–21. században*, doktori értekezés, 234.
- PÁLMÁNY BÉLA 1981: *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949*, Források a magyar népi demokrácia történetéhez, Budapest.
- PÉTER JÓZSEF 2022: *Vasút fejlődése 1836–2020*, magánkiadás, Kisújszállás.
- TÓTH BÁLINT 2021: *Amikor besült a vasutasok „legélesebb fegyvere”*, Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest, 249–274.
- URBÁN LÁSZLÓ 1999: *A vasutak újjáépítése Jász-Nagykun-Szolnok megyében a II. világháború után*, Zounuk – A Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár Évkönyve, Szolnok.

MÁV Központi Archívum iratanyagai

## Feketéné Benkó Kata: Hidak, utak és terek az Ipoly mentén a háború után – és ma

A tanulmány az Ipoly menti határtérség közlekedési infrastruktúrájának újjáépítését vizsgálja a második világháborút követő időszakról napjainkig. Különös figyelmet fordít a hidak, közutak és határmenti kapcsolatok szerepére az elvágtott térségi összeköttetések fokozatos helyreállításában. Az elemzés bemutatja, miként formálták a politikai viszonyok, az erőforráskorlátok és a periférikus térségi helyzet az újjáépítés lehetőségeit és határait. A hidak a műszaki tudomány számára célként, míg a területfejlesztésben és a regionális tudományokban eszközként jelennek meg: nem csupán közlekedéstechnikai létesítmények, hanem a társadalmi és gazdasági újrakapcsolódás szimbolikus és funkcionális elemei is. A tanulmány rámutat, hogy az újjáépítés folyamata nem zárult le a 20. század végére; a 21. században is fennáll az igény a hiányzó kapcsolatok pótlására, a hálózatosodás erősítésére és a határ menti térségek felzárkóztatására. A történeti-térbeli megközelítés a közlekedéstörténet, a regionális fejlődés és a határtérségek kutatásának metszéspontján helyezkedik el.

### *Kata Feketéné Benkó: Bridges, Roads, and Spaces along the Ipoly River after the War – and Today*

*The study examines the reconstruction of the transport infrastructure in the border region along the Ipoly River from the post-Second World War period to the present day. It pays particular attention to the role of bridges, roads, and cross-border connections in the gradual restoration of severed regional linkages. The analysis explores how political conditions, resource constraints, and the peripheral position of the area shaped both the possibilities and limitations of reconstruction. For the engineering sciences, bridges appear as objectives, while in regional development and spatial studies they serve as instruments: not merely as elements of transport technology, but also as symbolic and functional components of social and economic reconnection. The study highlights that the process of reconstruction did not conclude by the end of the twentieth century; even in the twenty-first century, there remains a need to restore missing links, strengthen network integration, and promote the development of border regions. The historical-spatial approach situates the research at the intersection of transport history, regional development, and borderland studies.*

Szlovákia, Ipolyság, a felvétel a 66-os főút közelében készült,  
háttérben az Ipoly folyó ártere feletti híd látható.  
Forrás: Fortepan / Vincent Till Baumgartner



Feketéné Benkó Kata

# Hidak, utak és terek az Ipoly mentén a háború után – és ma

## Bevezetés

Az Ipoly völgyében történelmileg kialakult településhálózat szerves rendszerként működött, amelyben a városok és a környező falvak közötti kapcsolatok – legyenek azok város–falu vagy falu–falu jellegűek – nem csupán földrajzi közelségükből fakadtak, hanem évszázadok alatt megerősödött társadalmi-gazdasági integráció eredményei voltak. A 20. század geopolitikai változásai, különösen a második világháborút követő határkijelölések és az infrastruktúra mesterséges szétválasztása azonban ezt az egységet megbontották, és olyan torz térszerkezetet hoztak létre, amely tartósan periférikus helyzetbe hozta a térséget. A határ merevsége és az átkelési lehetőségek hiánya nemcsak a fizikai kapcsolattartást akadályozta, hanem a térségi együttműködés és a közös fejlődés lehetőségét is szűkítette.

A Magyar Királyság területi szuverenitását a trianoni békeszerződés<sup>1</sup> határozta meg először a modern nemzetközi jogrend keretében. A szerződés 1921. július 26-án lépett hatályba, ezzel Magyarország területe mintegy kétharmadára, lakossága pedig mintegy 13,4 millió főre csökkent.<sup>2</sup> A trianoni határok azonban a két világháború közötti időszakban többször is módosultak, elsősorban nemzetközi döntőbíráskodás és kétoldalú egyezmények útján. A bécsi döntések (1938. november 2.; 1940. augusztus 30.) – amelyek közül az első a Felvidék déli sávját, a második Észak-Erdélyt juttatta vissza Magyarországnak – a korszak nemzetközi jogában ideiglenes, politikai döntőbírársági aktusnak minősültek, nem pedig új békeszerződésnek.<sup>3</sup> E döntéseket és a Kárpátalja (1939) és

1 | 1921. évi XXXIII. törvénycikk

2 | ORMOS 1998: 73.

3 | ROMSICS 2010: 231–233.

Délvidék (1941) visszacsatolását követően Magyarország de facto határai 1941–1944 között eltértek a trianoni rendelkezésektől, de a trianoni békeszerződés de jure nem szűnt meg, csupán alkalmazása szünetelt.

A második világháborút követő Párizsi békeszerződés<sup>4</sup> ezzel szemben új békerendszert hozott létre, amely a trianoni szerződés helyébe lépett. A törvény 1. § (1) bekezdése a szerződést „becikkelyezi”, a szerződés szövege pedig kifejezetten kimondja, hogy „a jelen szerződés a Magyarország és a Szövetséges és Társult Hatalmak között 1920. június 4-én aláírt trianoni szerződést felváltja”. Ezzel a trianoni békeszerződés 1947. február 10-én hatályát veszítette, helyébe a párizsi béke lépett, amely a korábbi területi rendelkezések döntő részét fenntartotta, ám új nemzetközi jogi aktusként vált érvényessé. Vagyis bár a párizsi békeszerződés a trianoni határokat túlnyomórészt megerősítette, az nem a trianoni szerződés módosítása, hanem önálló, új jogforrás, amely lezárta a második világháborút követő területi rendezést.

Az egykor belső, összekötő szerepű Ipoly folyó 1947. évben megvalósult országhatárrá válása alapvetően megváltoztatta a településhálózat működését. A közlekedési infrastruktúra háborús pusztulását követően az újjáépítés nem követte a történelmileg kialakult nyomvonalakat és kapcsolati logikákat, hanem az új államhatárokhoz igazodva jellemzően párhuzamos, de egymással nem összekapcsolt közlekedési folyosók jöttek létre. Ez a megosztottság máig érezteti hatását: az Európai Unió által biztosított jogi átjárhatóság ellenére a gyakorlatban a közlekedési infrastruktúra hiányosságai továbbra is akadályozzák a határon átnyúló együttműködést.

Bár az elmúlt időszakban több határátkelési pont újra használható, az újjáépítés nem tekinthető lezártnak. A fizikai kapcsolatok hiányának felszámolása – különösen az átkelési lehetőségek bővítése révén – nemcsak közlekedési szempontból indokolt, hanem szimbolikus jelentőséggel is bír: hozzájárul a történelmi egységek újrakapcsolásához, a városvidék relációk helyreállításához és a térség fejlődési potenciáljának kibontakoztatásához.

A tanulmány ennek a folyamatnak négy különböző, egymásra épülő aspektusát vizsgálja. Elsőként az Ipoly menti térség településhálózatának történeti állapotát tekinti át, kiemelve azokat a természetes és funkcionális kapcsolatrendszereket, amelyek a háborús évtizedek előtt meghatározták a térség szerkezetét. Ezt követően a második világháborút követő évtizedek határpolitikája és infrastrukturális elzártsága által létrehozott perifériaképződési folyamatokat tárja fel. A harmadik rész a rendszerváltozás utáni időszakra fókuszál, amely már magában hordozza a potenciális újjáépítés lehetőségét, de amelyben az előrelépések korlátozottak maradtak. Végül a tanulmány arra

4 | 1947. évi XVIII. törvény

keres választ, milyen irányban haladhat tovább a térség az „út a teljesség felé” gondolat jegyében: hogyan lehet helyreállítani a történelmi-földrajzi egységet, és miként járulhat hozzá a közlekedési infrastruktúra ennek társadalmi és gazdasági megvalósításához.

## Az Ipoly völgyének természetes közlekedésföldrajzi fejlődése a világháborúig

Jelen fejezet a térség közlekedési rendszerének vázlatos áttekintésére vállalkozik, rámutat a természetes igényeken alapuló hálózati struktúra fokozatos kialakulására, majd annak későbbi megbomlására. Az Ipoly menti hidaknak az első és második világháború során bekövetkezett pusztulása, valamint – időszakos – újjáépítése önálló tanulmány tárgyát képezhetné, függetlenül attól, hogy az adott átkelők egyszerű, fából készült, ideiglenes szerkezetek voltak-e, vagy egy-egy történelmi előzményekkel rendelkező, nagyobb jelentőségű útvonal stabil műtárgyai biztosították-e a közlekedést.

A kései avar korszakban a közlekedési kapcsolatok tovább bővültek, ekkor történt meg a korábban kevésbé feltárt domb- és hegyvidéki térségek integrálása. A 9. században a dukátusi (hercegségi) szerveződés révén már politikai és katonai központként is funkcionáló területek jöttek létre. A honfoglalás korára kialakult úthálózat nyomvonalai számos esetben megfeleltethetők a mai közlekedési rendszer fő elemeinek.<sup>5</sup> A közlekedési útvonalak első, Árpád-kori térképes ábrázolásai megjelentek. Györffy György<sup>6</sup> munkája Nógrád vármegye történelmi úthálózatát rekonstruálta, és az általa készített térképen jól kirajzolódnak a főbb közlekedési irányok.

Bár Molnár Erzsébet<sup>7</sup> is közölt hasonló térképet, az általa feltüntetett Budapest–Balasgyarmat–Losonc–Kassa útvonal a jelenlegi úthálózatra épül, és eltér Györffy történelmi rekonstrukciójától. Az írott források azonban egyértelműen Györffy verzióját támasztják alá.

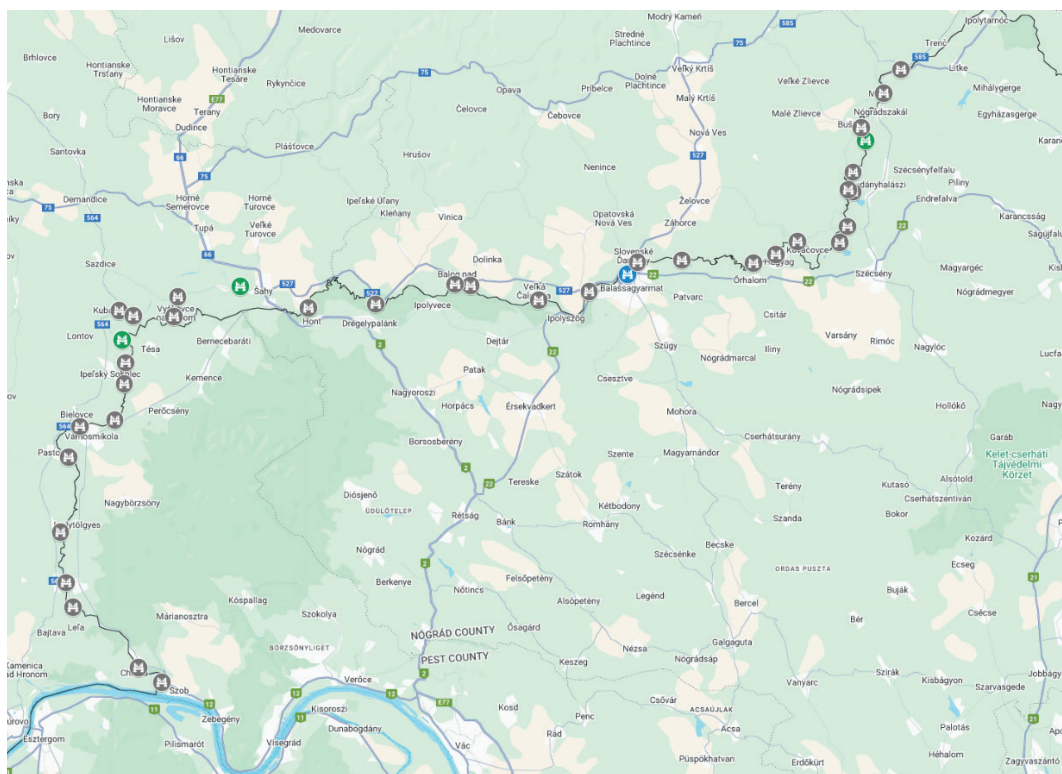
Az Ipoly völgyének szűkebb értelemben vett infrastruktúráját nem csak a főúthálózat határozta meg, hanem a települések közötti összeköttetések is. Az Ipoly átkelési lehetőségeit Hajós Bence<sup>8</sup> tárta fel, aki szerint a folyó határszakaszain összesen 47 híd állt egykor. A kutatás során feltárt helyszíneket Google Earth alkalmazással az 1. számú ábra mutatja be, amely jól tükrözi, hogy minden településpárnál, ahol ezt a természeti viszonyok lehetővé tették, legalább egy, a kapcsolattartást biztosító összeköttetés rendelkezésre állt.

5 | MOLNÁR 1988: 131–174.

6 | GYÖRFFY 1982: 135.

7 | MOLNÁR 1988: 131–174.

8 | HAJÓS 2001; HAJÓS 2002: 366–369.; HAJÓS 2004: 1–16.; HAJÓS 2007: 81–91.



1. ábra: A történeti átkelőhelyek helyszínei az Ipoly folyón. Forrás: Hajós Bence alapján saját szerkesztés

A Györffy-féle térkép tanúsága szerint Hugyagnál az út északi irányba fordul, ennek mai megfelelője a 22104-es számú út. A történeti források alapján innen Losonc (Lucenec) irányába vezetett tovább az út, amely ma a szlovákiai 2610-es számú útvonalhoz köthető. Már az Árpád-korban is létezett a Szécsény irányába tartó közvetlen kapcsolat, amely a mai 22-es út forgalmát is megalapozta. A Hugyag–Szécsény–Lóc–Gyöngyös irányú összeköttetés ekkor még csak Sipekig (ma: Nógrádsipek) vezetett, de a közlekedési és áruforgalmi igények hatására fokozatosan „összenőtt” az egységes gyöngyösi úttá.<sup>9</sup>

A korabeli útvonalak fő jellemzője az észak–déli orientáció volt, amit a domborzati viszonyok és a vizsgált régióban középvárosi szintű közlekedési csomópontként működő Balassagyarmat és Losonc szerepe is indokolt. Az Árpád-kori úthálózat nem mesterséges tervezés eredménye volt, hanem a közlekedők által kialakított, a terepviszonyokhoz és a célszerűséghez igazodó útvonalrendszer. A legfontosabb kialakító elvek a rövidség és a járhatóság voltak – ezeket a természetes akadályok ellenére is érvényesíteni igyekeztek.

<sup>9</sup> | SZVIRCSEK 1980: 25.

A Rákóczi-szabadságharc időszakából származó postaúttérképek<sup>10</sup> megerősítik az Ipolyság–Léva útvonal fontosságát, valamint a Szécsényen keresztül Eger irányába haladó főpostaút jelentőségét. E kapcsolat később is megmaradt, Szécsény gazdasági szerepe ennek köszönhetően tovább erősödött. A térség postaútvonalai napjainkban is azonosíthatók, például a 2122. számú úttal. A 17. században megnövekedett a nyersanyagok – elsősorban réz és vas – iránti kereslet, amely tovább növelte a Felvidék és Erdély közötti forgalom jelentőségét. A kereskedelmi igények megerősítették a Pest–Balassagyarmat–Kassa útvonalat, amely stratégiai szerephez jutott.

A 19. század ipari és társadalmi fejlődése új közlekedési igényeket teremtett. A vármegyei, helyi vagy magánkézben lévő útburkolat nélküli utak – például a Balassagyarmat–Kékkő vagy a Nógrádszakál–Losonc vonalak – még sokáig nehézkes közlekedést biztosítottak. A század során a kőburkolatos utak megjelenése fontos áttörést jelentettek, amelyek a helyi bányák érc- és kőtermékeinek szállítási útvonalán jelentek meg legkorábban. A Börzsöny hegység kőbányái jelentős foglalkoztatási központokká váltak, különösen Nógrád megyei lakosok körében. Budapest útburkolatának építésében kiemelt szerepet játszottak a hугyagi kőfaragók is.<sup>11</sup>

## A perifériaképződés időszaka – a 20. század

Magyarország jelenlegi államhatárának jogi megerősítése a második világháborút követően, az 1947. február 10-én aláírt párizsi békeszerződéssel történt meg, amelyet az 1947. évi XVIII. törvény hirdetett ki.<sup>12</sup> A határok stabilizálása formálisan fél évszázaddal később, a Magyar Köztársaság és a Szlovák Köztársaság között Párizsban, 1995. március 19-én aláírt, a jószomszédi kapcsolatokról és baráti együttműködésről szóló szerződés révén történt meg, amelyet a magyar jogrend az 1997. évi XLIII. törvényben iktatott be.<sup>13</sup>

A második világháborút követően az Ipoly menti térségben bekövetkezett változások nem csupán politikai és jogi természetűek voltak, hanem mélyrehatóan érintették a mindennapi életet is. A határvonal rögzítése az Ipoly mentén jelentős hatást gyakorolt a korábban természetesen működő közlekedési hálózatra, amely évszázadokon át biztosította a folyó két partján élő közösségek szerves kapcsolatát. Míg a két világháború között – az első bécsi döntés idején – a hidak időszakosan visszanyerték eredeti össze-

10 | TÓTH 1995: 165.

11 | MAJDÁN 2005: 144.

12 | 1947. évi XVIII. törvény

13 | 1997. évi XLIII. törvény

kötő szerepüket, addig a második világháború után ezek az átkelők sorra megszűntek, lebontották vagy elzárták őket a lakosság elől.

Ez a fizikai átjárás lehetőségének megszűnése jelentette az igazi töréspontot: a hidak hiánya nem csak a gazdasági együttműködést akadályozta, hanem családokat, falvakat és közösségeket választott el egymástól. A folyó, amely korábban összekötött, ekkor vált elválasztó vonallá. A határfolyó mindkét oldalán 15 kilométeres sávban államosított földek, valamint a kettős birtokosság jogi megszüntetése tovább mélyítette a szakadást.

Ahogy a *Vasárnap* című családi magazin archív cikke is rámutat: „A termőföld tulajdoni jogának elvesztése után a folyón átívelő hidak elveszítették gazdasági jelentőségüket, a jelenlegi határszakaszon legtöbbször lebontották, s jelenleg a hatalom által legfontosabbnak tartott átkelőhelyeken található hidat, másutt csak a meredező pillérek, csonkok, indákkal benőtt cölöpök jelzik, hogy itt valamikor élet is volt”.<sup>14</sup>

A helyi gazdaságra gyakorolt hatások közül különösen fontos a mezőgazdasági áruszállítás lehetőségének megszakadása: a térség lakói addig ezekkel az utakkal jutottak el a közeli városok piacaira és a legközelebbi vasútállomásokhoz, de a falvak közötti árucseré is ezen valósult meg. A kapcsolatvesztés következtében a városi vonzókörzetek is átrendeződtek, nem csupán a hosszútávú kereskedelmi főútvonalak szintjén, hanem a mindennapi élettér strukturálódásában is.

A történetileg kialakult főbb útvonalakat – így a Pozsony–Ipolytő–Pest, az Ipolytő–Balassagyarmat, a Pest–Balassagyarmat–Kassa, valamint a Balassagyarmat–Kékkő útvonalakat – a mesterséges államhatár több ponton is megszakította. Emellett a kisebb jelentőségű, de a térségi működésben kulcsfontosságú, a településpárok közötti, de helyi jelentőségen túlmutató közvetlen kapcsolatok is megszűntek, így ellehetetlenült a mindennapi közlekedés és a gazdasági áruforgalom is.

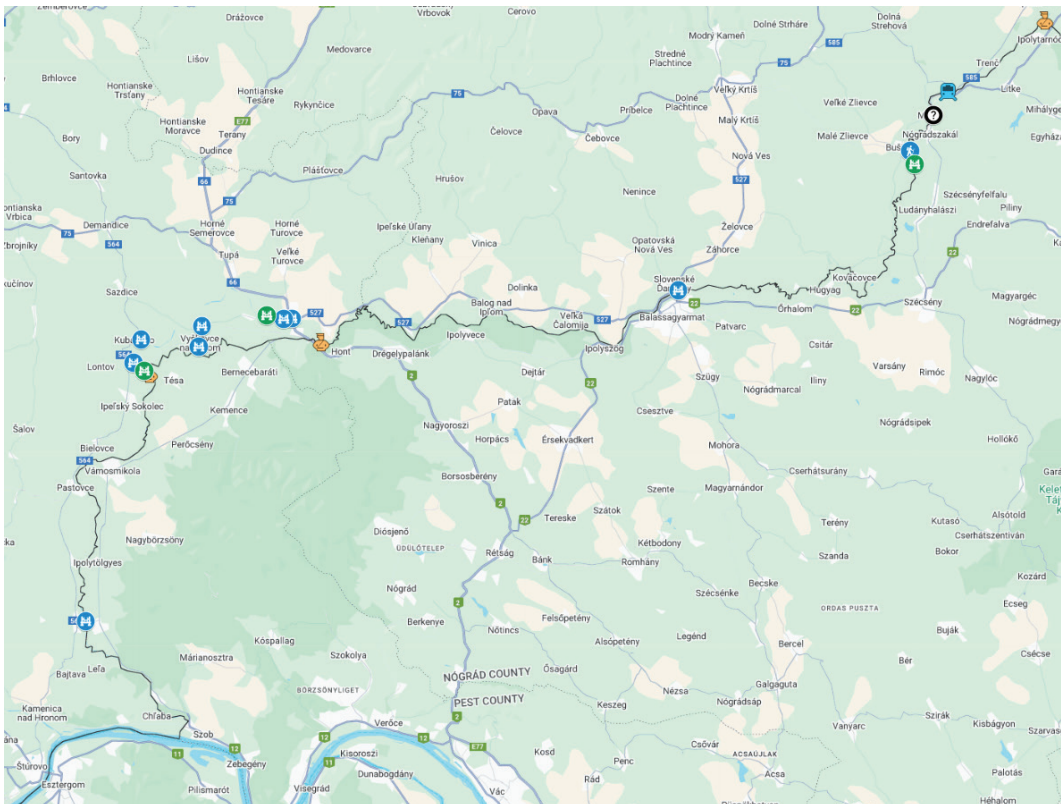
Jelentős példaként említhető a Tésa–Bernecebaráti–Ipolyvisk közötti útszakasz, amely már a Harmadik Katonai Felmérés térképein is megjelenik.<sup>15</sup> Az itt élő lakosság évszázadokon át ezt az utat használta kapcsolattartásra. A mai állapotot tükröző térképen azonban jól látszik, hogy az államhatár éppen az út vonalán húzódik, különös helyzetet eredményezve: az út egyik fele Magyarország, a másik Szlovákia területére esik. A közlekedő számára ez leginkább az út állapotában jelentkezik – a burkolat elhanyagolt, mivel a felújítás csak kétoldalú államközi együttműködés keretében történhetne meg, amely máig nem valósult meg.

<sup>14</sup> | Egyszer volt, hol nem volt Ipoly-hidak

<sup>15</sup> | Harmadik Katonai Felmérés

Az Ipoly ezen – Ipolyság környéki – szakasza teljes mértékben Szlovákiához tartozik a vasútvonal egységes elcsatolása miatt, és a hidak – talán éppen ezért – fennmaradtak. A településpároknál gyakran találunk legalább egy átkelőhelyet – vagy ideiglenes átkelő nyomát –, amelyek eredeti célja nem kizárólag a közlekedés biztosítása volt, hanem a túlparti földek megközelítése is, hiszen a térségre az 1950-es évekig jellemző kettős-birtokosság révén egy-egy gazda földje a határ túloldalán maradt.

A földtulajdon és a használat szétválása a mindennapi életet hosszú évtizedekre ellehetetlenítette. A 2. számú ábrán látható, hogy a határátkelés lehetőségei – főként a korábbi időszakhoz képest – jelentősen gyérültek. Míg a természetesen alakult hálózat minden településpár között biztosította az összeköttetést, mintegy 2-3 folyókilométerenként állt egy-egy híd, addig 2011-ig mindösszesen három átkelési pont maradt: a magyarországi településeket megnevezve Letkésnél, Parassapusztánál (Hont település-része) és Balassagyarmatnál. Ebből Parassapuszta szárazföldi határátkelőhely, mivel Hont és Tésa között az Ipoly mintegy 30 folyókilométeren nem határfolyó.



**2 ábra: A perifériaképződést elősegítő közlekedési kapcsolatok hiánya, ahogy az Ipolyon is látszik. Forrás: saját szerkesztés**

Az államhatár fizikai valósággá válása egyúttal erősítette a térségi szürkegazdaság jelenségét is. Az egykor szabad mozgású vidéken kialakultak azok a határmenti közösségi gyakorlatok, amelyek féllegális vagy illegális áruforgalomhoz vezettek – a helyiek számára sokáig a túlélés egyik záloga volt az élelmiszer, dohány, szeszes ital, vagy épp élőállat csempészete a határ menti utakon, illetve földutakon keresztül. A széttagolt birtokviszonyok és a formálisan lezárt, de ténylegesen csak részben ellenőrzött határszakaszok megteremtették az ilyen típusú gazdasági alkalmazkodás feltételeit.

A csempészet a 20. század közepén a mindennapi túlélés egyik alternatív formájává vált. Az 1950-es években, a határzárak megerősítésével párhuzamosan, a helyi lakosság egy része illegális kereskedelembe kezdett, amely elsősorban a nehezen hozzáférhető vagy drágán beszerezhető árucikkekre irányult. A csempészett termékek között szerepeltek textilárúk – például 30 méteres vég vásznak –, rövidárúk, mint a gyöngyház gombok, valamint élelmiszerek, cigaretta, alkohol és egyes mezőgazdasági termékek. A csempészek gyakran éjszaka, sűrű erdővel borított szakaszokon keltek át az Ipolyon, például Letkés és Ipolydamásd között, kihasználva a határország gyenge pontjait és a rokoni kapcsolatokra épülő bizalmi hálózatokat<sup>16</sup>.

A korszak határrendészeti és bírósági iratai alapján Farkas Gyöngyi történész kiemeli, hogy „a csempészet nem csupán gazdasági tevékenység volt, hanem a határ menti közösségek társadalmi alkalmazkodásának egyik formája, amely a politikai elzártság ellenére is fenntartotta a kapcsolatok egy részét”<sup>17</sup>.

Az 1949. július 25-én aláírt, ún. Csorbatói jegyzőkönyv (a továbbiakban: jegyzőkönyv)<sup>18</sup> – hivatalos nevén az „Egyes függőben lévő pénzügyi és gazdasági kérdések végleges rendezése tárgyában” létrejött megállapodás – a második világháború utáni magyar–csehszlovák kapcsolatok egyik kiemelkedő jelentőségű, ugyanakkor kevésbé ismert dokumentuma. A párizsi békeszerződést követően számos kérdés maradt rendezetlenül a két állam között, különösen a lakosságcsere, a földtulajdonlás, valamint a vagyoni és infrastrukturális viszonyok tekintetében. A jegyzőkönyv célja e függő ügyek lezárása volt, ugyanakkor rendelkezései a határmenti térségek – köztük az Ipoly-völgy – társadalmi és közlekedési viszonyaira hosszú távon hatással voltak.

A jegyzőkönyv egyik lényeges eleme az a titkos kiegészítés volt, amely szerint az új államhatártól számított 15 kilométeres sávon belül mindkét ország államosíthatta a másik fél állampolgárainak tulajdonában lévő földterületeket. Ez a rendelkezés az Ipoly-mente

16 | FARKAS 2010

17 | FARKAS 2010

18 | Csorbatói jegyzőkönyv 1949

azon településeit érintette különösen súlyosan, ahol a földbirtokok átnyúltak a határ túloldalára. A tulajdonjog és a használat szétválása nemcsak gazdasági hátrányt okozott az érintetteknek, hanem a hagyományos gazdálkodási struktúrák megbomlását, s egyúttal az egész térség gazdasági elértéktelenedését is elindította.

A földekhez való hozzáférés elvesztése mellett a helyi közlekedési hálózatok működését is akadályozta a határvonal mesterséges rögzítése. Olyan településpárok közötti kapcsolatok szűntek meg, amelyek korábban szervesen kapcsolódtak egymáshoz – nemcsak közlekedésileg, hanem gazdasági, társadalmi és családi kapcsolatok szintjén is. Mindez hozzájárult a korábban egységesen működő térség fokozatos széttagolódásához, amelyben az addig természetes irányú forgalmi kapcsolatok megbomlottak, helyüket pedig egyre inkább a belső, párhuzamos közlekedési folyosók vették át.

A Csorbatói jegyzőkönyv tehát formálisan gazdasági és vagyoni jellegű kérdések rendezésére törekedett, ám következményei a közlekedési és birtokstruktúrák szintjén maradandóak maradtak. Az Ipoly-völgy határ menti térségeiben máig érzékelhető az a gazdasági és társadalmi távolság, amely e rendelet következményeként alakult ki – s amely egyben rámutat az újjáépítés és a kapcsolatok helyreállításának szükségességére is.

Összességében elmondható, hogy az Ipoly völgyében a határ mentén húzódó mesterséges választóvonal nem csupán a közlekedési infrastruktúra fizikai összekapcsoltságát szüntette meg, hanem mélyreható változásokat idézett elő a gazdasági, társadalmi és birtokviszonyi rendszer egészében. A térségre jellemző határmenti életforma, amely a kapcsolatokból élt, ezzel egy időre lehetetlenné vált – és hatása máig érezhető.

## A potenciális reintegráció időszaka I. – 1989-től napjaikig

1989 után új korszak vette kezdetét a közép-európai határ menti térségek életében. A rendszerváltás reményei közé tartozott a mesterségesen szétszakított térségek újraegyesítése – elsősorban gazdasági, társadalmi és infrastrukturális szinten. Ebből a szempontból az Ipoly-völgy mint határ menti periféria különösen érzékeny térségnek számított: a korábban történetileg és funkcionálisan is egységes kapcsolati hálózatok újjáépítése elvben lehetségessé vált. A közlekedési infrastruktúra és a térségi együttműködés újraalapozása azonban korántsem haladt olyan ütemben, mint azt a politikai szándékok és nyilatkozatok előrevetítették.

A rendszerváltás utáni évek egyik legjelentősebb kétoldalú diplomáciai eredménye a jószomszédi és baráti együttműködésről szóló szerződés volt.<sup>19</sup>

A dokumentum célja a politikai stabilitás megerősítése mellett az volt, hogy előmozdítsa a határ menti térségek közötti gyakorlati együttműködést, különös tekintettel a közlekedés, a gazdasági kapcsolatok, valamint a nemzeti kisebbségek védelme területén. A szerződés kimondta, hogy a felek törekednek az államhatár mentén élő lakosság mindennapi kapcsolatainak támogatására, valamint az infrastruktúra és az intézményi együttműködés fejlesztésére.

A deklarált célok ellenére azonban a szerződésben lefektetett szándékok csak részben és időbeni eltolódással valósultak meg. Az Ipoly mente esetében a közlekedési infrastruktúra – különösen a hidak és közutak – helyreállítása és fejlesztése csupán szórványosan, egyedi projektek formájában indult el. Ennek oka részben a kétoldalú kormányzati együttműködés szerény intenzitása volt, részben pedig az, hogy a közös beruházásokhoz szükséges intézményi és pénzügyi háttér csak a 2004-es uniós csatlakozással kezdett érdemben kialakulni.

A határ hosszú ideig nemcsak fizikai, hanem szimbolikus elválasztó vonal is maradt. A szerződés szellemisége szerint a közeledés politikája a térségek közötti újraegyesülést, a történelmileg kialakult kapcsolatok helyreállítását szolgálta volna. Ennek ellenére az Ipoly mentén a közlekedési kapcsolatok újraépítése – különösen a kisebb települések között – csak részben történt meg, és sok helyen az államhatár továbbra is akadályt jelentett a mindennapi mozgásban.

A két ország közötti kapcsolat alakulásában a szerződés egyik fontos előrelépése volt a kisebbségi jogok kölcsönös elismerése és támogatása,<sup>20</sup> ami hozzájárult a helyi szintű civil kapcsolatok fejlődéséhez. Ugyanakkor a gyakorlatban a jogi keret kevésbé tudta ösztönözni a közlekedési infrastruktúra újraegyesítését, és az államhatár átlépésének feltételei csak lassan, sok esetben alulról jövő önkormányzati és civil kezdeményezések hatására javultak.

Az Ipoly menti térségben a rendszerváltást követő évtizedek során ugyan elindult egyfajta közeledési folyamat, de annak mértéke és mélysége messze elmaradt attól, amit a térségek társadalmi-gazdasági integrációja megkívánt volna. A közlekedési infrastruktúra hiányosságai – különösen a határon átívelő kapcsolatokban – tovább szilárdították a periférikus helyzetet. A szerződés kínálta lehetőségek ellenére a határokon átnyúló együttműködés nem vált a térség fejlődésének motorjává.

A térségi közeledést gátló tényezők között a pénzügyi források hiánya, a jogi és adminisztratív akadályok mellett a kölcsönös politikai bizalmatlanság is szerepet játszott.

19 | 1997. évi XLIII. törvény

20 | 1997. évi XLIII. törvény

szott. A határ menti közösségek számára a kapcsolatok helyreállítása gyakran nemcsak a gazdasági előnyök szempontjából volt fontos, hanem identitáserősítő, társadalmi megmaradást segítő jelentéssel is bírt. Az Ipoly-völgy falvaiban és kisvárosaiban élők számára a „közeledés politikája” nem csupán a diplomácia nyelvén értelmeződött: a hiányzó hidak, megszakított utak és elérhetetlen földek egyaránt emlékeztettek a korábbi korszak lezáratlanságára.

Az 1990-es évekre jellemző lassú előrelépést az európai integrációs folyamat gyorsulása váltotta fel: Szlovákia 2004-es uniós csatlakozása lehetőséget teremtett a közlekedési és gazdasági infrastruktúra közös, uniós forrásból történő fejlesztésére. Ugyanakkor a csatlakozást megelőző másfél évtizedben a vizsgált térség kevéssé tudott élni ezekkel a lehetőségekkel. A határ menti települések közti tényleges közeledés – azaz a fizikai és társadalmi kapcsolatok újraépítése – csak szórványosan valósult meg, és sok esetben civil vagy önkormányzati kezdeményezésekre szorítkozott.

A 2004. május 1-jén megvalósult magyar és szlovák EU-csatlakozás új távlatokat nyitott a határ menti együttműködés területén, különösen a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és a közösségi támogatások elérhetősége szempontjából. Az addig leginkább deklaratív politikai szándék szintjén létező „közeledés” – melyet már az 1995-ös jószomszédsági szerződés is megfogalmazott – végre intézményi és pénzügyi alátámasztást kapott. 2006. évben új szintet lépett az együttműködés. A Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között az államhatáron átvezető turistaútvonalakon turisztikai céllal történő államhatár-átlépésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 120/2006. (V. 17.) kormányrendelet értelmében a pontokat kizárólag turisztikai céllal lehetett átlépni a meghatározott feltételek szerint. A kormányrendelet 2008. április 30. napjáig volt hatályos, tekintettel arra, hogy „a jelen Megállapodás hatályát veszti az Európai Unió Tanácsának a közös határokon a határellenőrzés fokozatos megszüntetéséről 1985. június 14-én létrejött Schengeni Megállapodás végrehajtásáról szóló, Schengenben, 1990. június 19-én kelt Egyezménynek és az azokon alapuló, illetve azokkal egyéb módon összefüggő jogi aktusoknak a Szerződő Felek államai általi teljes körű alkalmazását jóváhagyó határozatai hatálybalépésének napján”.

A határok átjárhatósága technikailag és adminisztratíván is javult, mivel a két ország 2007. évben csatlakozott a schengeni övezethez, amelyet követően a közlekedési összeköttetések fejlesztésére irányuló programok kiemelt támogatást élveztek.

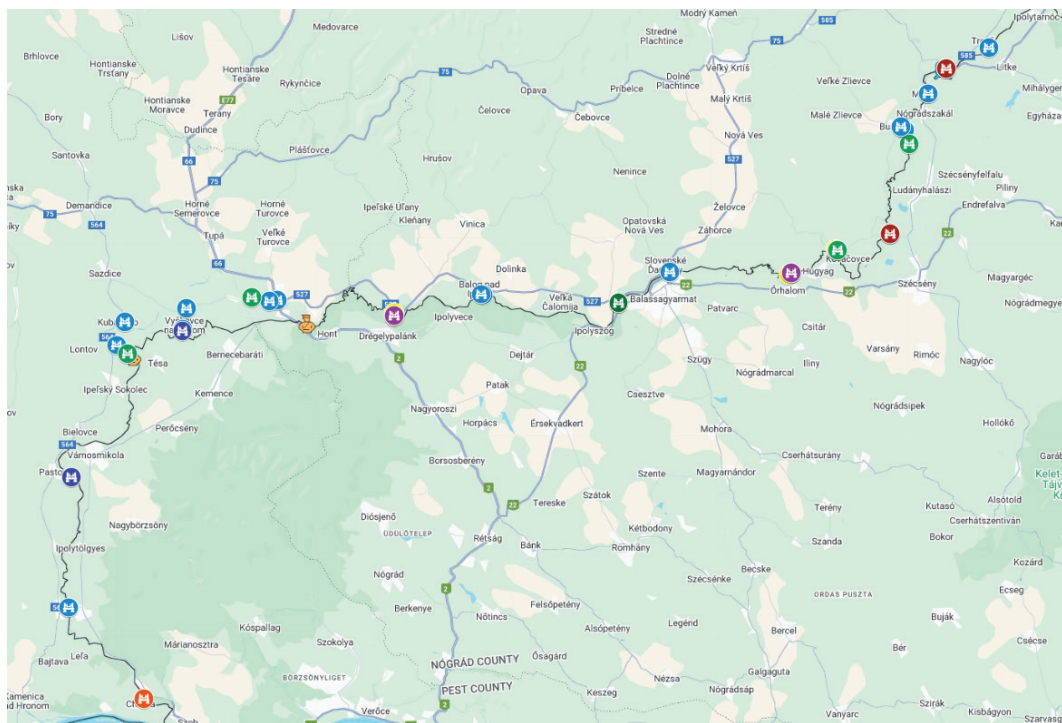
E folyamat eredményeképpen 2008-tól kezdődően több új Ipoly-híd építésére is sor került, részben a Magyarország–Szlovákia Határon Átnyúló Együttműködési Program (Interreg VA SK-HU) keretében, részben pedig kétoldalú államközi megállapodások

alaján. Az új hidak nemcsak szimbolikus jelentőséggel bírtak, hanem konkrét gazdasági és társadalmi kapcsolatokat állítottak helyre a két oldal között. Különösen fontos volt, hogy ezek a fejlesztések nemcsak főúti kapcsolatokra, hanem a lokális, településpárokat érintő útvonalakra is kiterjedtek – utalva ezzel a határ menti mikrorégiók mindennapi közlekedési szükségleteire.

A következő új hidak épültek vagy épültek újjá az Ipolyon 2004 után:

- Nógrádszakál – Mula (Rárósmulyad) (2011)<sup>21</sup>
- Szécsény (Pósténypuszta) – Petovo (Pető) (2012)<sup>22</sup>
- Ipolydamásd – Chlaba (Helemba) (2021)<sup>23</sup>
- Drégelypalánk – Ipelske Predmostie (Ipolyhídvég) (2022)<sup>24</sup>
- Őrhalom – Vrbovka (Ipolyvarbó) (2022)<sup>25</sup>

A beruházások megvalósulását követően a hídsűrűség és -eloszlás a 3. ábrán láthatóan módosult:



3. ábra: Potenciális reintegráció időszakának hídsűrűsége javult a megépült öt új hiddal. Forrás: Saját szerkesztés

21 | HAJÓS – SITKU 2023: 44.

22 | HAJÓS – SITKU 2023: 70.

23 | HAJÓS – SITKU 2023: 100.

24 | HAJÓS – SITKU 2023: 132.

25 | HAJÓS – SITKU 2023: 156.

Ezek a beruházások az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) társfinanszírozásával, az Interreg program keretében valósultak meg, az EU által elvárt határon átnyúló együttműködési struktúrák szerint. A 2007–2013 és 2014–2020 közötti programozási időszakokban kiemelt célkitűzés volt a „fizikai infrastruktúra hiányosságainak csökkentése”, különös tekintettel a „határfolyók menti közlekedési összeköttetések” javítására (Interreg V-A SKHU, 2020).

Az etnográfiai módszerekkel – különösen terepmunka és félig strukturált interjúk alkalmazásával – végzett kutatás eredményei<sup>26</sup> arra világítanak rá, hogy a térségi tapasztalatok és elvárások alapján a beruházások üteme továbbra is lassú, számos esetben projektalapú, és mindeddig nem alakult ki az Ipoly-völgy határon átnyúló térségeire kiterjedő, koherens közlekedésfejlesztési stratégia. Noha az újonnan megépült Ipoly-hidak szerkezeti kialakítása és műszaki paraméterei elvileg lehetővé tennék a nagyobb tömegű járművek áthaladását, a jelenlegi jogszabályi korlátozások – mindenekelőtt a 3,5 tonnás tengelyterhelési határ – jelentősen mérséklék a hidak tényleges forgalmi kihasználtságát,<sup>27</sup> ezáltal a gazdasági értelemben vett területi kohézió erősödésének is akadályt képeznek.

Élesen meg kell különböztetnünk a híd műszaki teherbírását és a közlekedéspolitikai szempontból engedélyezett teherbírást. Noha az újjáépített Ipoly-hidak mindegyike alkalmas lenne a korlátozás nélküli közúti teherforgalom lebonyolítására, a két ország között fennálló közlekedéspolitikai megállapodás értelmében ezeken súlykorlátozás van érvényben. E korlátozás célja elsősorban a határ menti térségek forgalmi terhelésének szabályozása, valamint a közlekedési hálózat kiegyensúlyozott fejlesztésének elősegítése, ugyanakkor tényleges hatása, hogy korlátozza a hidak gazdasági funkcióinak kiteljesedését. A 3,5 tonnás tengelyterhelési határ következtében a hidak elsősorban személyforgalmi és turisztikai célokat szolgálnak, miközben a helyi gazdasági integráció és az áruforgalom bővülése csak részben valósulhat meg. Ez a helyzet jól példázza, hogy a közlekedésfejlesztés műszaki lehetőségei és a közlekedéspolitikai döntéshozatal között időnként ellentmondás feszül, amely az Ipoly menti határtérségben a regionális kohézió egyik meghatározó akadályává vált.

A közlekedési kapcsolatokat javító beruházások hatása ugyanakkor kézzelfogható a helyi gazdaságban: az ingázás, az iskolalátogatás, valamint az agrár- és piacgazdasági kapcsolatok újraindulása növelte a térség dinamizmusát.<sup>28</sup>

26 | FEKETÉNÉ 2024.

27 | 2012. évi XXIV. törvény

28 | FEKETÉNÉ 2021: 16–30.

Mindezek ellenére a közlekedési infrastruktúra és a közszolgáltatások teljes újraintegrálása még nem valósult meg. A jogi keret és a pénzügyi források adottak ugyan, de a kétoldalú stratégiai tervezés hiánya, valamint a politikai ciklusoktól függő prioritásváltások akadályozzák a térség valódi integrációját.

Ez a kettősség – a politikai deklarációk és a gyakorlati megvalósulás közötti rés – jól érzékelhető az Ipoly mente mai térszerkezetében. A határ továbbra is valós akadályt képez több közlekedési tengely számára, miközben a társadalmi-gazdasági kapcsolatok újraélesztése érdekében egyre nagyobb szükség lenne a hálózatosodás elmélyítésére. A rendszerváltás után tehát megnyílt a lehetőség az „újjáépítésre”, ám az egykori kapcsolatok újraalkotása – a közlekedés, a birtokszerkezet és a társadalmi együttélés szintjén – csak részben valósult meg. Az újjáépítés ezen szakasza tehát nem lezárt fejezet, hanem egy máig tartó folyamat, amely a fizikai infrastruktúra mellett az intézményi és társadalmi közeledést is feltételezi.

## A potenciális reintegráció időszaka II. – az Ipoly-völgy közúti közlekedési jövőképe

Az Ipoly menti közlekedési infrastruktúra újjáépítésének egyik legfontosabb, ugyanakkor leglassabban haladó területe a határhidak újjáépítése. Bár a térség szimbolikus és gyakorlati jelentőséggel bíró kapcsolatainak helyreállítása már 2008-ban megkezdődött a tervezési előkészületekkel, az elmúlt közel másfél évtized alatt mindössze öt új híd épült meg vagy került újjáépítésre az Ipoly folyón. Az Ipoly-völgye Európai Területi Társulás a térség kohézióját elősegítheti a jogi akadályok elhárításával és a közlekedési kapcsolatok építésével, amelyre élénkebb területi együttműködés építhető, ahogy azt a stratégiai dokumentumban is megfogalmazzák.

A folyamat szabályozási és stratégiai alapjait többek között az 1007/2016. (I. 18.) Kormányhatározat fektette le, amely a 2014–2020-as időszakra vonatkozóan hat határhidat nevesített megvalósítandó projektként a magyar–szlovák határszakaszon.<sup>29</sup> Nógrád Megye Önkormányzata ezzel összhangban a 61/2015. (VI. 11.) Kgy. határozatával<sup>30</sup> fogadta el – egyhangúan – a vármegye számára kiemelten kezelendő határhidakat. A 1007/2016. (I. 18.) Korm. határozatban foglaltak közül azonban napjainkig csupán hármat – I. melléklet 6., 8., 10., számú átmenet – kiviteleztek, jóllehet a tervezett hidak mindegyike konkrét közlekedési és társadalmi igényekre reagált:

29 | 1007/2016. (I. 18.) Korm. határozat

30 | Nógrád Megye Önkormányzatának Közgyűlésének 61/2015. (VI. 11.) Kgy. határozat

6. Ipolydamásd, Pest vármegye és Chl'aba (Helemba), nyitrai Ipoly-híd építése.
7. Tésa, Pest vármegye és Vyškovce nad Ipl'om (Ipolyvisk), nyitrai mellékút fejlesztése.
8. Drégelypalánk, Nógrád vármegye és Ipel'ské Predmostie (Ipolyhídveg), besztercebányai Ipoly-híd építése.
9. Balassagyarmat-Újkóvár, Nógrád vármegye és Koláre (Kóvár), besztercebányai Ipoly-híd építése.
10. Órhalom, Nógrád vármegye és Vrbovka (Ipolyvarbó), besztercebányai Ipoly-híd építése.
11. Hugyag, Nógrád vármegye és Kováčovce (Szécsénykovácsi), besztercebányai Ipoly-híd építése.

A korábbi fejezetben bemutatott, megvalósult három hídon túl a határozat további három helyszínt is nevesít, ahol a kivitelezés mindezig nem kezdődött meg; ezek közül kettő Nógrád vármegye területén található. E projektek megvalósítása továbbra is indokolt, különösen a határon átnyúló gazdasági, társadalmi és kulturális kapcsolatok újjáépítésének jelentőségére tekintettel. A két, eddig meg nem épült Ipoly-híd esetében a tervezési és előkészítési munkálatok lezajlottak, amelyek részletes bemutatására a következő alfejezetekben kerül sor.

## Új igények, elfeledett hídhelyek – Balassagyarmat-Újkóvár és Koláre (Kóvár) közötti hídkapcsolat

Az 1007/2016. (I. 18.) Kormányhatározat 1. mellékletének 9. pontja nevesíti a határmetszési pont újjáépítésére irányuló szándékot.

Az Ipoly menti térségek közlekedési infrastruktúrájának bővítésére irányuló igény a helyi lakosság és az önkormányzatok részéről folyamatosan jelen van.<sup>31 32 33</sup> Ezt a törekvést azonban csak részben dokumentálják hivatalos petíciók vagy nyilvános megszólalások; az etnográfiai kutatás révén nyert adatok világítanak rá a leginkább. Fontos hangsúlyozni, hogy ezek a törekvések korábban létező, a térségben kialakult kapcsolatokra épülnek, amelyek az idősebb generáció emlékeiben élénken fennmaradtak. Ugyanakkor a peri-

31 | Készül a két Ipoly-híd Nógrád Megyei Hírlap, 2010. (21. évfolyam) Nógrád Megyei Hírlap, 2010. november (21. évfolyam, 253–277. szám) 2010. II. 29. / 276. szám

32 | Jó szabályozás és támogatás kell. (2016) Új Szó, 2016. október (69. évfolyam, 228–253. szám) 2016. 10. 24. / 247. szám, hétfő

33 | Együttműködést tervez a két határmenti megye. 2019. (72. évfolyam) Új Szó, 2019. január (72. évfolyam, 1–26. szám) 2019. 01. 04. / 3. szám

férikus elhelyezkedésből és a kisalvas településszerkezetből adódó hátrányok továbbra is jelentős akadályt jelentenek a közlekedési integráció és a helyi fejlesztések számára.

A fejlesztési elképzelések egy része olyan potenciális átkelési helyszínekhez kapcsolódik, amelyek földrajzi és társadalmi szempontból egyaránt indokoltnak tekinthetők. E lokális kezdeményezések mögött egyaránt meghúzódik a történeti közlekedési kapcsolatok helyreállításának vágya, valamint a napi mobilitási igények hatékonyabb kielégítésének szándéka.

A vizsgált hídhely múltja jól dokumentált. Az első katonai felmérés<sup>34</sup> idején a Kóvár és Újkóvár közötti Ipoly-szakaszon még csupán gázló biztosította az átkelést. Az 1804-ben kelt vármegyei közgyűlési jegyzőkönyv már konkrétan említi a kóvári Ipoly-híd építésének szándékát, amely a térség közlekedési viszonyainak tudatos fejlesztésére utal. A második katonai felmérés térképei szerint az átkelő ebben az időszakban már megépült, s ettől kezdve folyamatosan feltűntették a kartográfiai forrásokban. A híd jelentős szerepet töltött be a környező települések lakosságának mindennapi életében, különösen a piacra járás szempontjából: a gyarmati piac elérése szempontjából ez az átkelő kulcsfontosságú volt több falu lakói számára. A térképi források is egyértelműen alátámasztják, hogy a híd elhelyezkedése mind földrajzi, mind gazdasági szempontból rendkívül előnyös és szükségszerű volt.<sup>35</sup>

A 20. század első évtizedeiben itt egy háromnyílású fahíd biztosította az átkelést a Balassagyarmat–Ipolyság útvonalon, amelyet négy főtartó gerenda hordott, s ezek mindegyike három egymásra csapolt gerendából állt. A híd építészeti részletei – mint például a díszes fakorlátok és a romhányi terméskőből készült hídfők – a műszaki funkcionalitáson túl esztétikai értéket is képviseltek.<sup>36</sup>

A második világháború során, 1944 decemberében a német csapatok felrobbantották a szerkezet mindhárom nyílását. A közlekedési kapcsolat helyreállítása 1945-ben a szovjet hadsereg által történt meg, akik provizóriumot építettek, kiszélesítve az eredeti 5 méteres pályát 7 méterre. Az így létrejött hídon nehézfegyverzet is áthaladhatott. Az 1946-os nyilvántartások szerint ekkor egy 6×10 méteres nyílású, vasgerendás és fapallós ideiglenes szerkezet működött a helyszínen.<sup>37</sup>

A 2000-es évek során újra előtérbe került a híd újjáépítésének lehetősége, amelyről tanulmányterv is készült. A tanulmányterv a következőkben ismertetett hidat tartalmazza. A Pozsonyi Műszaki Egyetem 2008-ban készített terve kétnyílású, ortotrop pályalemez rácsos acélhidat irányzott elő, egy 45 méteres főnyílással és egy 27 méteres parti nyílással.

34 | Arcanum, Magyarország (1782–1785)

35 | HAJÓS – SITKU 2023: 182.

36 | HAJÓS 2007: 86.

37 | HAJÓS – SITKU 2023: 188.

A terv azonban később elvetésre került. A fejlesztés előkészítése azonban folytatódott: 2017-ben a Via-Futura Kft. egy újabb megvalósíthatósági tanulmányt készített, amely egy 168 méter hosszú, ötnylású híd építését javasolta. A középső, 52 méteres támaszközü alsópályás ívhíd kétoldalt 25 és 33 méteres előregyártott vasbeton nyílásokhoz kapcsolódott volna.<sup>38</sup>

Ugyanebben az évben a Speciálterv Kft. mint szakági tervező, egy alternatív háromnyílású ortotrop pályalemezes acélhidat tervezett 36+96+36 méteres támaszközökkel. A középső nyílást Langer-típusú ív merevítette, a cső keresztmetszetű főtartók enyhén egymás felé döntve, 8 méter széles kocsi pályát közrefogva alkottak korszerű és esztétikus szerkezetet.

A részletes műszaki tervek 2017-ben elérték az engedélyezési szintet, de a projekt azóta nem lépett előre. A dokumentációk aktualizálása ugyanakkor nem igényelne jelentős ráfordítást, így a beruházás viszonylag rövid idő alatt előkészíthető lenne.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a híd újjáépítése több szempontból is indokolt. A meglévő műszaki alapok, a történeti előzmények, valamint a lakossági és önkormányzati támogatás egyaránt alátámasztják, hogy a fejlesztés nem csupán lehetséges, hanem kívánatos is. A projekt hosszú távon hozzájárulna az Ipoly menti határon átnyúló kapcsolatok megerősítéséhez, a térségi mobilitás javításához és a fenntartható közlekedési hálózat kiépítéséhez.

## A Budapest–Kassa főútvonal Hugyag – Kováčovce (Szécsénykovácsi) Ipoly-hídjának története és újjászületésének lehetősége

Az 1007/2016. (I. 18.) Kormányhatározat 1. mellékletének 11. pontja nevesíti a határmetszési pont újjáépítésére utaló előírást.

A Budapest és Kassa közötti egykori fő közlekedési útvonal jelentős ponton, Rárós és Pösténypuszta mellett Hugyag határában is átszelte az Ipoly folyót. A stratégiai fontosságú átkelőhelyen hosszú időn keresztül csak egy fahíd állt, amelyet 1849. július 17-én, a szabadságharc idején Görgey Artúr hadtestének visszavonulása során felgyújtottak. A harcok befejezését követően ugyan a fahidat újjáépítették, de az állandó javítási igény miatt 1894-ben – a pösténypusztai híd építésével egy időben – már egy korszerű, háromnyílású, csonkaszegmens alakú rácsos acélszerkezetű hidat emeltek.<sup>39 40</sup>

38 | Magyar Építők 2017

39 | HAJÓS-SITKU 2023: 185.

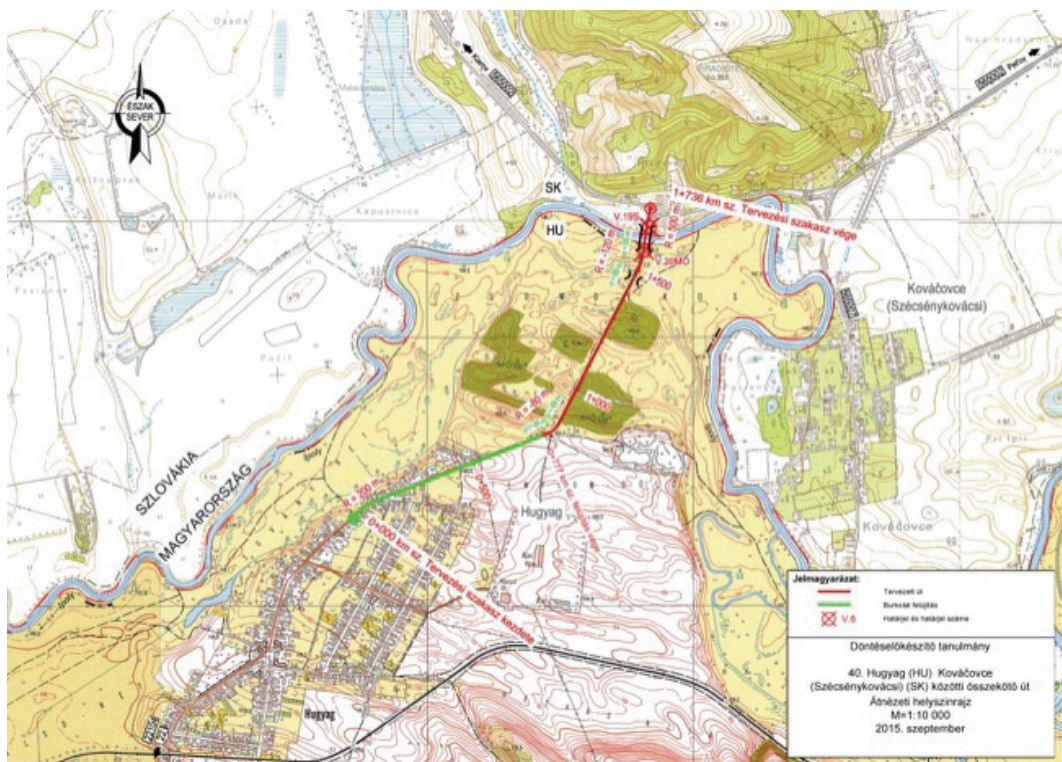
40 | FARAGÓ 2019: 2.



4. ábra A felvétel a Felvidék visszacsatolása után, a Budai Ciszterci Szent Imre Gimnázium cserkészcsapatának kirándulásán készült 1939-ben. Fényképezte: Ebner László. Forrás: az Ebner-család magángyűjteménye

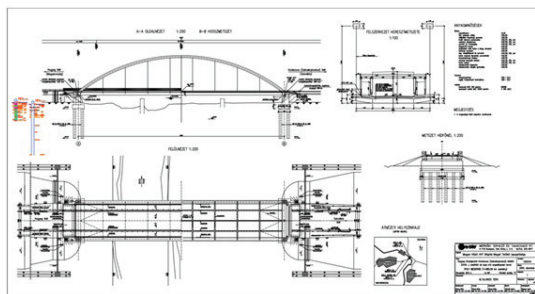
Ezt az állandó hidat 1944. december 5-6. éjjelén a visszavonuló német csapatok részben felrobbantották, elsősorban a középső nyílás megsemmisítésével. Az ezt követő hetekben a térségben frontvonal húzódott, és a kiáradt Ipoly lehetetlenné tette az átkelést. Az orosz hadsereg próbálkozásai során számos katona veszett oda a jeges folyóban. 1945-46-ban a szovjet hadsereg helyreállította a középső nyílást, és az így kialakított ideiglenes híd egészen 1950-ig szolgálta a közlekedést, amíg a Csorbatói egyezmény hatályba nem lépett. A megmaradt magyar oldali hídszerkezetet az 1950-es évek elején elbontották, a használható szerkezeti elemeket a közeli Patvarcon patakhídként hasznosították. A szlovákiai nyílás egészen 1998-ig fennmaradt, a balesetveszélyessé vált szerkezetet visszabontották, majd végül ócskavasként értékesítették.<sup>41</sup>

A két eredeti terméskő hídfő és a mederpillérek azonban mind a mai napig állnak, mintegy ráirányítva a figyelmet az egykor virágzó közlekedési összeköttetésre.



5. ábra: Húgyag – Kováčovce (Szécsénykovácsi) közötti határátkelőhely építésének átnézeti helyszínrajza.  
 Forrás: PONT-TERV ZRT.

A híd rekonstrukciójára vonatkozóan már 2005-ben elkészültek a Pont-Terv Zrt. által jegyzett tervek<sup>42</sup> (felelős tervező: Pálóssy Miklós). Ezek egy egynyílású, alsópályás acél ívhíd kialakítását irányozták elő, 80 méteres támaszközzel, vasbeton pályalemezzel, 8 méteres kocsi pályával és kétoldali gyalogjáróval. A zárt doboz keresztmetszetű ívtartók 14 méter magasak, egymástól 14,3 méterre állnak, a pályaszerkezetet nyolc függesztőrúd kapcsolja az ívekhez.



6. ábra A PONT-TERV Zrt. által készített híd engedélyezési tervének tervlapja a Húgyag – Kováčovce (Szécsénykovácsi) közötti közúti kapcsolat megteremtéséhez. Forrás: PONT-TERV Zrt.

42 | HAJÓS – SITKU 2023: 186.

A szlovák fél részéről a Pozsonyi Műszaki Egyetem (felelős tervező: dr. Agócs Zoltán) hasonló koncepcióval állt elő, szintén 80 méteres támaszközzel, de ortotrop acél pályalemezzel és kosárfül formájú, felső keresztötéssel merevített főtartókkal. A tervek korszerűek, hosszú távon fenntartható és biztonságos megoldást kínálnak a két ország közötti kapcsolatot újraélesztésére.

A híd helyszínén a folyó hullámterere rendkívül széles, ugyanakkor a régi töltésvonal még rendelkezésre áll, így az árvízvédelmi szempontokat is kielégítő, mértékadó árvízszint feletti vonalvezetés műszakilag is kivitelezhető.

A közösségi igényeket jelezte az is, hogy 2008. június 28-án – a régi hídfőkre támaszkodva – turisztikai célú fahidat adtak át. A folyó ezen a szakaszon igen gyorsfolyású, ami erős áramlást idéz elő. Sajnos ezt az ideiglenes szerkezetet árvízszint alá helyezték, így a híd nem bizonyult tartós megoldásnak,<sup>43</sup> mivel elmosta az áradás. Irodalmi adat nem áll rendelkezésre arról, hogy meddig volt használatban. A tartós, szilárd és erős szerkezetű híd igényét a történelmi előzmények is igazolják, elsők között állt itt stabil szerkezetű acélhíd.

A Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő Zrt. 2018. április 23-án közbeszerzést írt ki az újjáépítés engedélyezési és kiviteli terveire, ám a beruházás – kormányzati döntés alapján – 2018. november 7-én leállításra került. Azóta a projektben nem történt érdemi előrelépés.<sup>44</sup>

Mindazonáltal a történelmi jelentőség, a műszaki adottságok és a fennálló társadalmi, gazdasági igények meggyőzően mutatják, hogy a híd újjáépítése nem csupán lehetséges, hanem kívánatos is. A fejlesztés előkészítettsége, a megmaradt infrastruktúra és a már elkészült terveken alapuló újjáépítés megalapozott alapot kínál a döntéshozók számára a projekt újraindításához, különösen az Ipoly menti közlekedési hálózat teljes körű helyreállításának részeként.

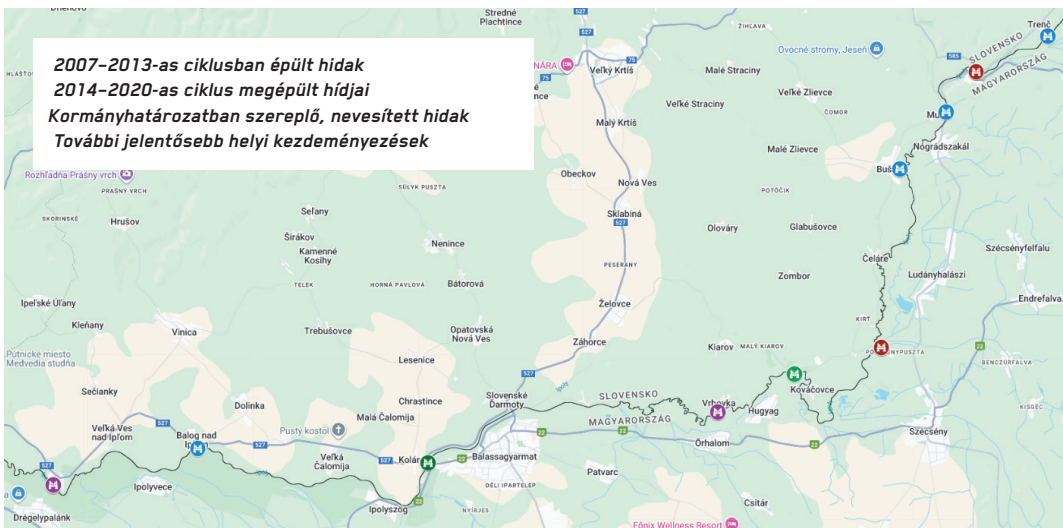
43 | HAJÓS – SITKU 2023. Újjászülető Ipoly-hidak, 186.

44 | PONT-TERV Zrt. 2015: 70–83.

## További újjáépítendő kapcsolatok, új remények – a közösségi kezdeményezések szerepe a határon átnyúló infrastruktúra fejlesztésében

A határ menti közlekedési infrastruktúra kiépítetlensége nem csupán a fizikai kapcsolatok hiányát jelenti, hanem akadályozza az Európai Unió által alapelveként képviselt szabad mozgás gyakorlati megvalósulását is. Az Ipoly mentén fennálló közlekedési hiányosságok közvetlenül befolyásolják a helyi gazdaság szereplőinek lehetőségeit, a közszolgáltatások elérhetőségét és a munkaerőpiaci mobilitást. A határhidak megépítése nemcsak a közlekedési jólét szempontjából elengedhetetlen, hanem a térség hosszú távú fejlődési potenciálját is érdemben növelné.

Különösen fontos lenne egy olyan felülvizsgálati és fejlesztési stratégia kidolgozása, amely nem csupán a jelenleg nevesített, hanem a helyi közösségek által javasolt, de a hivatalos tervekben eddig meg nem jelenő hídépítési pontokat is figyelembe veszi. Ezzel nemcsak a meglévő dokumentumok aktualizálása valósulhatna meg, hanem egy, a valós – és gyakran határon átnyúló – közlekedési szükségleteken alapuló közösségi kapcsolatrendszer is megerősödhetne. Fontos megemlíteni, hogy sok esetben a településvezetők – részben a téves vagy hiányos információk miatt, amelyek néha tudatos kommunikációs mulasztás eredményei – úgy vélik, hogy nincs is lehetőségük ilyen kezdeményezések megvalósítására. Ez a félreértés hozzájárulhat ahhoz, hogy potenciálisan indokolt fejlesztések sem kerülnek napirendre.<sup>45</sup> Mindeközben a térség lakossága és az önkormányzatok részéről folyamatosan megfogalmazódik az igény újabb átkelők létrehozására olyan pontokon is, amelyek a hatályos kormányzati dokumentumokban jelenleg nem szerepelnek. A tanulmány a Kormányhatározat logikáját követve – a folyásiránnyal ellentétes sorrendben – az ilyen, újjáépítési igénnyel érintett helyszíneket rendszerezi és mutatja be, az alábbi 4. ábrán látható helyszíneken.



7. ábra Tervekkel már rendelkező, illetve jelentősebb helyi kezdeményezés alapján megjelenő hídépítési igények. Forrás: saját szerkesztés

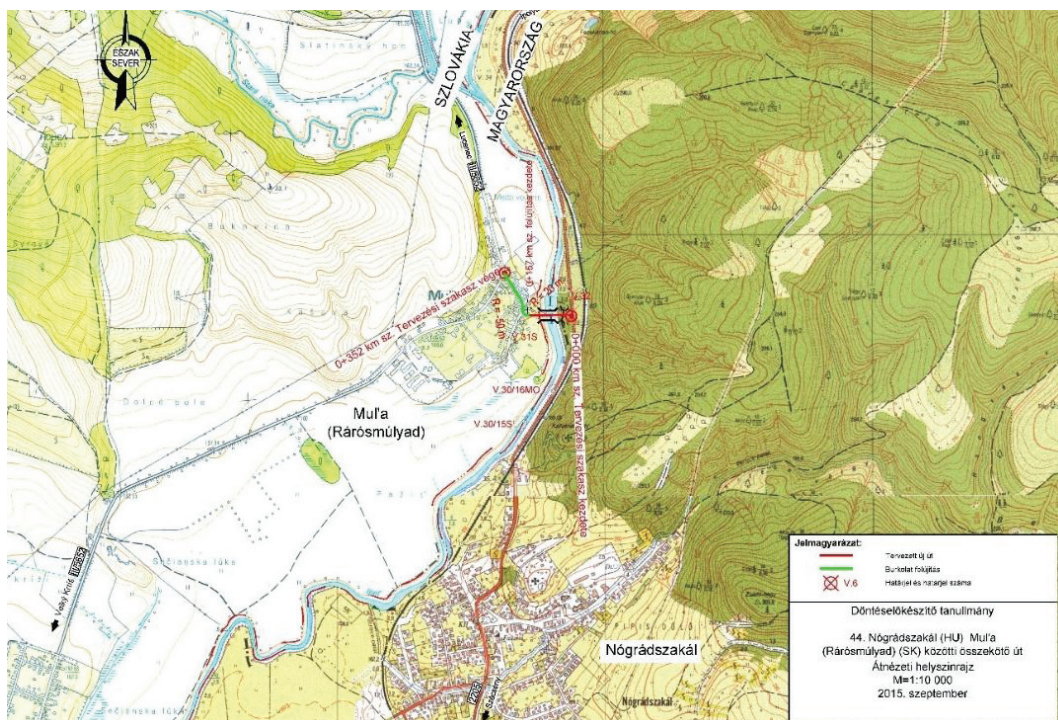
A legfiatalabb kezdeményezés a két település és helyi civilek által megfogalmazott Ipolyvece és Balog nad Iplom (Ipolybalog) között tervezett kerékpáros híd, amely célja – és vonalvezetése szerint – inkább turisztikai célokat szolgálna ki. Az ismert nyomvonal a helyi lakosság igényeire is választ adhat, bár nem a két település közötti legrövidebb összeköttetést valósítja meg. Kizárólag turisztikai szemléletű megközelítés nem a helyi lakosság számára épül, ezért megfontolandó a vonalvezetés kialakítása. Optimális kialakítás lenne, ha az általában négyévszakos, időjárásra kevésbé érzékeny helyi forgalom számára is lehetőséget biztosítana a közlekedésre, nem elsősorban a szezonális és időjárásérzékeny turisztikai igényekre válaszolna.

A második átkelési lehetőség a Nógrádszakál – Bussince (Bussa) között fogalmazódott meg, amely már a legkorábbi kezdeményezések között is szerepelt.<sup>46</sup> Elsősorban Bussa polgármestere, mint a helyi lakosság képviselője próbálja elősegíteni az ügyet.

Harmadik hídhelyként a Nógrádszakál – Rárósmúlyad átkelési pontot nevezik meg. A PONT-TERVPONT-TERV Zrt. erre a hídhelyre is készített – műszaki megközelítéssel – rövid ismertetőt az alábbiak szerint.<sup>47</sup>

A magyarországi oldalon, Nógrádszakál térségében a 2205. számú mellékút biztosít összeköttetést Szécsény irányából, Ipolytarnócon keresztül a szlovák határ felé. Ez az útvonal áthalad Nógrádszakál település belterületén, és egyúttal kapcsolatot létesít a 22. számú főúttal, lehetőséget teremtve Losonc irányába történő továbbhaladásra.

46 | HAJÓS – SITKU 2023: 182.  
47 | PONT-TERV Zrt. 2021: 121.



8. ábra Nógrádszakál és Malé Zlievce között építendő híd az átnézeti helyszínrajzon. Forrás: PONT-TERV Zrt.

A térségben jelenleg működő határátelési lehetőséget a 22103. számú mellékút biztosítja Rárópuszta térségében.

A szlovákiai oldalon Rárósmútyad (szlovákul: Malé Zlievce) település helyezkedik el, ahol az 5652. számú, harmadrendű megyei út húzódik.

A tervezett új közúti határkapcsolat nem közvetlenül Nógrádszakál településhez csatlakozna, hanem a 2205. számú mellékúthoz. Műszaki szempontból a fejlesztés nem jelentene közvetlen kapcsolatot Nógrádszakál és Rárósmútyad települések között, azonban hálózati szempontból fontos hiányt orvosolna. Jelenleg a két pont közötti kapcsolat csak mintegy 8 km-es kerülőúton valósítható meg, a Rárópusztai határátelőkölőhely érintésével. Az új összeköttetés megvalósítása esetén ez a távolság jelentősen, mindössze 1,8 km-re csökkenne.

A további helyszínekre található javaslat szerint Litke és Tőrincs közötti átmenet-re. A határmetszési pont építésének indokolására a PONT-TERV Zrt. által készített, elsősorban műszaki megközelítésű leírás<sup>48</sup> született, amely szerint a magyarországi oldalon Litke térségében a 2205. jelű mellékút biztosít összeköttetést Szécsény irányából, Ipolytarnócon keresztül a szlovák határ felé. A térség közlekedési hálózatának másik

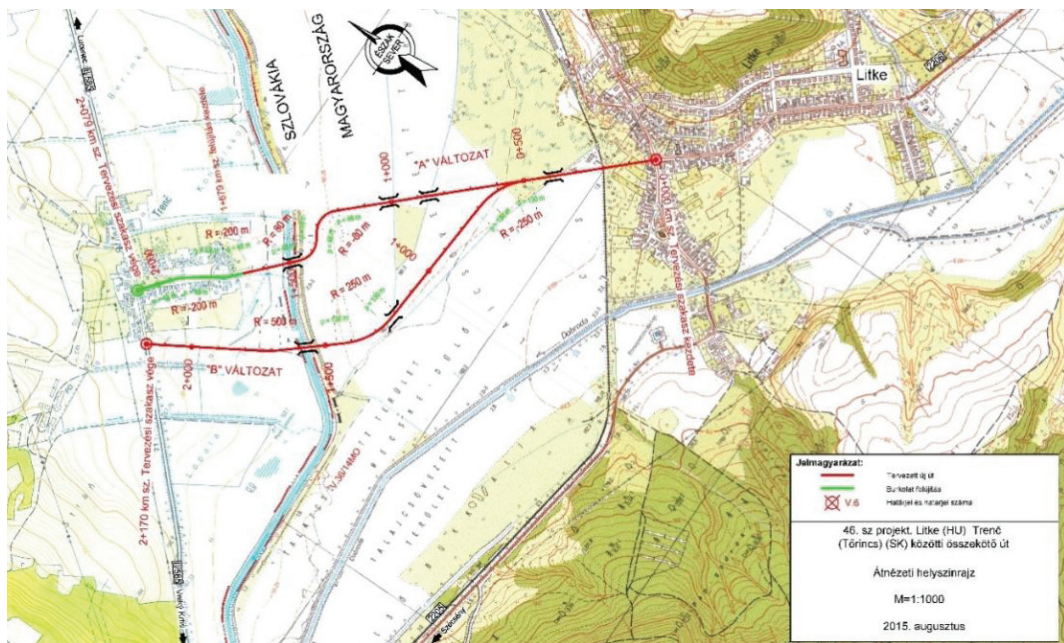
48 | PONT-TERV Zrt. 2021: 121.

fontos eleme a 2206. jelű mellékút, amely Litkét köti össze Salgótarjással. E mellékutak Litke belterületén keresztezik egymást, így helyi szinten is integrált közlekedési kapcsolatot biztosítanak. A 2205. jelű mellékút egyben kapcsolatot létesít a 22. számú főútról indulva Losonc irányába is. A határátlépési lehetőségek a térségben jelenleg két útvonalon biztosítottak: a 22103. jelű úton Rárópuszta térségében, valamint a 2205. jelű úton Ipolytarnóc térségében található határátkelőhelyeken keresztül.

A szlovák oldalon a közvetlenül határos település Törincs (szlovákul Torynce), melyen az 585. számú, másodrendű megyei közút halad keresztül. A tervezett új közúti összeköttetés közvetlenül Litke és Törincs településeket kapcsolná össze, jelentősen lerövidítve az elérési távolságot. Jelenlegi viszonyok között a két település közötti kapcsolat a Rárópusztai határátkelőhely irányába vezető mintegy 9 km hosszú kerülőúton keresztül valósulhat meg. A tervezett nyomvonal megvalósításával ez a távolság 2,1 km-re csökkenthető.

A korábbi vizsgálatok két lehetséges nyomvonalat vetettek össze: egy teljesen külterületi változatot, illetve egy, a települések közötti közvetlen kapcsolatra fókuszáló megoldást. Jelen elemzésben ez utóbbi, a közvetlen összeköttetést biztosító alternatíva került figyelembe vételre, mivel az nagyobb mértékben szolgálja a térségi mobilitási és gazdasági kapcsolatok hatékonyabb működését.

9. ábra Litke és Törincs között elhelyezkedő híd és kapcsolódó út átnézeti helyszínrajza. Forrás: PONT-TERV Zrt.



## Összegzés

Az Ipoly menti hídfejlesztések szükségessége és társadalmi megalapozottsága nem csupán közlekedésszakmai, hanem történeti és térszerkezeti szempontból is indokolt. Amennyiben e hidak nem két ország határán húzódó folyón létesülnének, megvalósításuk magától értetődő lenne – létesítésük létjogosultságát nem kellene külön igazolni, ahogyan az sem válna kérdéssé, hogy egyik vagy másik átkelőhely mennyiben tekinthető fontosabbnak. A határon átnyúló infrastruktúra-fejlesztések azonban nemcsak technikai, hanem politikai és jogi összefüggésrendszerben is értelmezendők. A Magyarország Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között a közös államhatáron lévő közúti határhidak és határút-szakaszok üzemeltetéséről, fenntartásáról és rekonstrukciójáról szóló 2017. szeptember 14-én, Budapesten aláírt Megállapodást módosító 1. Kiegészítés kihirdetéséről szóló 2021. évi CXXVI. törvényhez indokolása tartalmazza is, hogy „a Magyarország és Szlovákia közti határtérség infrastruktúrájának fejlesztésére, az átkelők számának bővítésére egyre növekvő igény van, tekintve azt is, hogy mind Szlovákia, mind Magyarország az Európai Unió és a Schengeni egyezmény tagja.”

Magyarország államhatárainak történeti alakulása – különösen a 19. és 20. században – jelentős területi és politikai dinamikát mutat. A honfoglalás korától a 20. század közepéig az ország területe 18 alkalommal változott, ezek közül 1848 és 1941 között kilenc alkalommal került sor határmódosításra. A jelenleg is érvényes államhatárok közül több – így az Ipoly folyó vonala – nem a történeti-közigazgatási realitásokat, hanem politikai döntéseket tükröz. Az Ipoly példája különösen szemléletes, hiszen a települések határai sosem a folyó medréhez igazodtak, hanem túlnyomórészt a történeti tulajdonviszonyokat követték. Ennek következményeként a határ kijelölése nem csupán közigazgatási elválasztást eredményezett, hanem a városi térszerkezetek feldarabolását is, elválasztva a városokat perifériáikkal, vonzáskörzetükkel és természetes gazdasági kapcsolatrendszerükkel.

Az európai integráció folyamatai – különösen a schengeni egyezmény alkalmazásával – a határok fizikai átlépését ugyan megkönnyítették, azonban a tényleges térbeli közlekedés alapfeltétele a közlekedési infrastruktúra helyreállítása. Az államhatárok szerepe az integráció kontextusában ugyan megváltozik, de nem szűnik meg – a funkcionális átalakulás csak akkor válhat valódi területi újraegyesítéssé, ha a korábban meglévő, de mára megszűnt vagy elvágott kapcsolatok újra elérhetővé válnak. Ebben a folyamatban kulcsszerepet játszik a határon átnyúló, helyi jelentőségű közösségi közlekedés, valamint a kis határmenti átkelők kiépítése, amelyek biztosítják a hétköznapi élet szempont-

jából releváns átjárhatóságot. Ez nemcsak a gazdasági aktivitás serkentését szolgálja, hanem hozzájárul a határtérségek társadalmi kohéziójának megerősítéséhez, valamint a szomszédos országok közötti regionális integráció mélyítéséhez is.

## Hivatkozott források és irodalomjegyzék

25. Szent Imre Cserkészcsapat hivatalos honlapja (2025) <https://25szentimre.hu/csapattortenelem/>
- Arcanum Digitális Tudománytár. (n.d.). *Magyarország első katonai felmérése (1782–1785)* [Térkép]. <https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?layers=147&bbox=2116020.5859614303%2C6020746.96792795%2C2128030.754030739%2C6025132.542425812> (Letöltve: 2025. június 27.)
- Colas Hungária Zrt. (2024, január 12). Átadtak egy új Ipoly-hidat – még egy közvetlen kapcsolat létesült Magyarország és Szlovákia között. Elérhető: <https://colas.hu/colas-hungaria/hir/atadtak-egy-uj-ipoly-hidat-meg-egy-kozvetlen-kapcsolat-letesult-magyarorszag-es-szlovakia-kozott/>
- Csorbatói jegyzőkönyv (1949). *A Magyar Köztársaság és a Csehszlovák Köztársaság közötti egyes függőben lévő pénzügyi és gazdasági kérdések végleges rendezése tárgyában*. Kisebbségkutató Intézet. <https://kisebbségkutato.tk.hun-ren.hu/uploads/files/archive/427.pdf>
- Egyszer volt, hol nem volt Ipoly-hidak, Egyszer volt, hol nem volt Ipoly-hidak, Vasárnap, Családi magazin és portál <https://vasarnap.com/archivum/egyszer-volt-hol-nem-volt-ipoly-hidak>
- FARAGÓ ZOLTÁN 2019: Együttműködik Besztercebánya és Nógrád Megye Önkormányzata- Hidak épülnek az Ipolyon, nemsokára indul a sibusz Nógrád Megyei Hírlap 2019. január, (30. évfolyam) 3. szám 2019. január 4. 2.
- FARKAS GYÖNGYI 2010: A határ másik oldalán – Csempészet és társadalmi alkalmazkodás az Ipoly mentén az 1950-es években. Határkutatás és társadalomtörténet. MTA Történettudományi Intézet, Budapest.
- FEKETÉNÉ BENKÓ KATA 2021: A közlekedési infrastruktúra változásainak hatása az Ipoly-völgyének társadalmi kapcsolatrendszerére. *Studia Mundi – Economica*, 8(3), 16–30. <https://doi.org/10.18531/Studia.Mundi.2021.08.03.16-30>
- FEKETÉNÉ BENKÓ KATA 2024: *A közlekedési jóllét aspektusainak vizsgálata az Ipoly menti térségben* (Doktori disszertáció). Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem. <https://doi.org/10.54598/004570>
- GYÖRFFY GYÖRGY (1963–1998). *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza* (I–IV. kötet). Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Habsburg Birodalom térképe (1869–1887). (n.d.). Third Military Survey 1:75 000. Arcanum Digitális Tudománytár. <https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey75000/?layers=43&bbox=1901136.990194605%2C6130567.727471777%2C1913147.1582639131%2C6134953.301969639>

- HAJÓS BENCE – SITKU LÁSZLÓ 2023: Újjászülető Ipoly-hidak / Znovuzrodenie Ipeľských Mostov. Első Lánchíd Bt.
- HAJÓS BENCE 2001: Ipoly-hidak Ipolytarnóctól Ipolyságig. Pro Renovanda.
- HAJÓS BENCE 2002: Az Ipoly-völgy úthálózata a hiányzó határ-hidak tükrében. Közlekedéstudományi Szemle, 52(9), 366–369.
- HAJÓS BENCE 2004: Az Ipoly hídjai: a mai és egykori hídhegyek története. KT Könyv- és Lapkiadó Kft.
- HAJÓS BENCE 2007: Egyedi hídleírások – Ipoly-hidak. Tóth Ernő (szerk.): Hidak Nógrád megyében. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ.
- HAJÓS BENCE – SITKU LÁSZLÓ 2023: Újjászülető Ipoly-hidak / Znovuzrodenie Ipeľských Mostov. Első Lánchíd Bt.
- SZABÓ ZS. LÁSZLÓ 2017: Öt hidat ígérték, de öt év alatt egyetlen kapavágás sem történt. Magyar Nemzet, 2017. október 2. <https://magyarnemzet.hu/belfold-archivum/2017/10/ot-hidat-igertek-de-ot-ev-alatt-egyetlen-kapavagas-sem-tortent>
- Magyarország Kormánya Kormany.hu. (2024, március 11). Újabb Ipoly-híd került átadásra. Elérhető: <https://kormany.hu/hirek/ujabb-ipayoly-hid-kerult-atadasra>
- Magyar Építők (2017. július 22). Régi magyar-magyar kapcsolatokat állít helyre az új híd az Ipolyon. Elérhető: <https://magyarepitok.hu/utepites/2017/07/uj-ipayoly-hid-epul>
- Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete. (2023, július 28). Átadták az Ipolydamásd és Helemba közötti új Ipoly-hidat. Elérhető: <https://www.mkfe.hu/hu/mediamenu/hirek/belfoldi-hirek/12977-03-Atadt-03-Atk-az-ipayolydam-03-Atsd-03-A9s-helemba-k-03-B6z-03-B6tti-03-BAj-ipayoly-hidat.html>
- MAJDÁN JÁNOS 2005: A közlekedés története Magyarországon (18–19. század). Vízművek Könyvkiadó, 244.
- MOLNÁR ERZSÉBET 1988: „Az úthálózat és a települések fejlődésének összefüggései az Ipoly és a Tarna között – A honfoglalástól a 19. század közepéig”, Közlekedési Múzeum Évkönyve 8. (1985–1987), II. rész: Közlekedéstörténeti tanulmányok, 131–174.
- ORMOS MÁRIA 1998: Magyarország a két világháború korában 1914–1945. Osiris Kiadó, Budapest.
- PONT-TERV Zrt.: Ipoly felső szakaszán valamint a Ronyva folyón tervezett kapcsolatos műszaki tartalmának elvi csökkentési lehetőségei (2015) Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ. KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar–szlovák határszakaszon (KÖZOP-3.5.0-09-11-2011-0010). 121.

ProfitLine (2011. október 10). Újjáépített Ipoly-hidat adnak át kedden Rárópuszta és Rárós között. Elérhető: <https://profitline.hu/Ujjaepitett-Ipoly-hidat-adnak-at-kedden-Rarospusztas-es-Raros-kozott-272324>

ROMSICS IGNÁC 2010: Magyarország története a XX. században. Osiris Kiadó, Budapest.

SZVIRCSEK FERENC 1980: Nógrád megye közútjainak története, KPM Közúti Igazgatóság, Salgótarján.

TÓTH LÁSZLÓ 1995: Magyarország közútjainak története: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, Budapest, 165.

Új Szó (2012. február 23). Átadják a Pöstyénpuszta és Pető közötti Ipoly-hidat. Elérhető: <https://ujszo.com/kozelet/atadjak-a-postyenyusztas-es-peto-kozotti-ipay-hidat>

### **Képek forrása:**

1. saját szerkesztés
2. saját szerkesztés
3. saját szerkesztés
4. 25. Szent Imre Cserkészcsapat hivatalos honlapja
5. PONT-TERV Zrt.
6. PONT-TERV Zrt.
7. saját szerkesztés
8. PONT-TERV Zrt.
9. PONT-TERV Zrt.

### **Jogsabályok:**

Az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákiával 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről s 1921. évi XXXIII. törvény cikk A Magyarország és a Szövetséges és Megkülönböztetett Hatalmak közötti békeszerződés, 1947. február 10. 1947. évi XVIII. törvény a párizsi békeszerződés kihirdetéséről. Magyar Közlöny, 1947(13), 237–245.

- A Magyar Köztársaság és Szlovák Köztársaság között létrejött jószomszédi kapcsolatokról és baráti együttműködésről szóló szerződés. (1995. március 19.). 1997. évi XLIII. törvény a szerződés kihirdetéséről. Magyar Közlöny, 1997(45), 1767–1771.
- A Magyar Köztársaság és Szlovák Köztársaság között létrejött jószomszédi és baráti együttműködésről szóló szerződés kihirdetéséről szóló 1997. évi XLIII. törvény. (1997). Magyar Közlöny, 45, 1767–1771.
- A Magyarország Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között, a közös államhatáron átvezető közutak forgalmi jellegéről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012. évi XXIV. törvény
- A Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között az államhatáron átvezető turistaútvonalakon turisztikai céllal történő államhatár-átlépésről szóló, Budapesten, 2006. május 10-én aláírt Megállapodás módosításáról szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 228/2027. (VIII. 31.) kormányrendelet
- Szlovákia és Magyarország közötti határhíd-projektek indikatív listájáról szóló 1007/2016. (I. 18.) Korm. határozat Letöltés: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A16H1007.KOR61/2015>. (VI. 11.) Nógrád Megye Önkormányzatának Közgyűlése határozata

## Kiss László – Magó László – Perjámosi Sándor: Technika a kávéscsészében. A kávégépek kialakulása és a hazai gyártás története

Bár a kávézás és a kávéházak történetét viszonylag jól dokumentálták hazánkban, a presszógépek esetében ez eddig elmaradt, holott a Kádár-korszakban Magyarország látta el vendéglátóipari kávégépekkel a szocialista blokkot.

Ezek a készülékek jórészt elkerülték a kutatók figyelmét. Jellemző tény, hogy a gépek leírását és kezelését ismertető legutolsó könyv is több mint hatvan éve jelent meg magyar nyelven. Az utóbbi évtizedben a kávéval kapcsolatosan kiadott munkák túlnyomó része a kávézást a baristák, illetve az otthoni fogyasztók szemszögéből mutatja be.

Nemrég a múzeum birtokába került több kávéházi presszó gép. Ennek apropóján próbáltuk meg feltárni a magyar vendéglátóipari kávégépgyártásnak mind a történeti, mind pedig technikai oldalát. Nemcsak a kávégépek történetét és működését mutatjuk be, de ezen felül ismertetjük a két legfontosabb magyar presszógépgyártó történetét, illetve a múzeum gyűjteményében található presszógépekről is adunk egy rövid áttekintést.

### *László Kiss – László Magó – Sándor Perjámosi: Technology in a Coffee Cup – The Development of Coffee Machines and the History of Domestic Production*

*Although the history of coffee drinking and coffeehouses in Hungary has been relatively well documented, the story of espresso machines has remained largely unexplored — despite the fact that during the Kádár era, Hungary supplied catering-grade coffee machines to much of the socialist bloc.*

*These devices have largely escaped the attention of researchers. It is telling that the last Hungarian-language book describing the structure and operation of coffee machines was published more than sixty years ago. In recent decades, most works on coffee have presented the topic from the perspective of baristas or home consumers rather than focusing on the technology itself.*

*Recently, several café-grade espresso machines have entered the museum's collection. This provided an opportunity to explore both the historical and technical aspects of Hungarian catering-industry coffee machine production. In addition to presenting the history and operation of these machines, the study also outlines the stories of the two most important Hungarian espresso machine manufacturers and offers a brief overview of the coffee machines held in the museum's collection.*

STAR presszógép  
(Fortepan / FŐFOTÓ, 1969)



Kiss László – Magó László –  
Perjámosi Sándor

# Technika a kávéscsészében

A kávégépek kialakulása és a hazai gyártás története

## Előszó

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum 2024–2025-ben kezdett foglalkozni a vendéglátóipari kávégépekkel, ekkor került a gyűjteménybe a tanulmány végén ismertetett kávégépek többsége. E tárgyak gyarapításánál szembesültünk azzal a ténnyel, hogy a hazai presszógépgyártás története szinte teljesen feldolgozatlan, sőt, források szinte nem is állnak rendelkezésre, holott a II. világháború után, félig-meddig kényszerből, hazánkban is kávégépek készítésébe fogtak, mivel a külföldi, elsősorban az olasz import szinte lehetetlenné vált.

E tanulmány elsőként veszi végig a magyar vendéglátásban, turizmusban (HORECA: HOtels, REstaurants, CAfés – hotelek, éttermek, kávézók) használt kávégépek hazai gyártásának 1945 és 1990 közötti történetét.<sup>1</sup> Célja, hogy a hazai presszógépgyártás történetének és műszaki-technológiai fejlesztésének bemutatásával betekintést nyújtson az ország újjáépítésének szélesebb kontextusába, egyben egy hosszabb kutatási folyamat első eredményeit is felvázolja.

## A kezdetek

A kávéval a magyarok a török időkben ismerkedtek meg, bár a kávéivás – mint a megszállók szokása – csak lassan terjedt el a helyi lakosság körében.<sup>2</sup> Hazánkban 1714-ben a délszláv származású Balázs mester kapott engedélyt kávémérésre a pesti városi tanácstól, őt követte Starkh János.<sup>3</sup> Mindkét kávézóban pipázhattak is a vendégek. 1734-ben Balázs Reschfellner és Belliano mesterekkel együtt megalapította a Három Kávésok

1 | Ebből egyértelműen következik, hogy nem tesz említést az otthonokban használatos kávéfőző készülékekről.

2 | A kávé és a kávéfőzés történetéről lásd: Dr. Fazekas Éva–Dr. Kimmel József–Saly Noémi–Dr. Vámos Éva 2010: A fekete leves. A kávéfőzés története, Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest.

3 | RUDNAY 1976: 42., ZEKE 2014: 10.

Céhét.<sup>4</sup> A kávékimérések gyarapodásával együtt a kontárok száma is megnőtt, így 1796-ban létrejött a Pesti Polgári Kávéfőző Társaság, amely „*megszabta a kávéások jogait és kötelességeit egymással és a vendégekkel szemben.*”<sup>5</sup>

1831-ben Pest-Budán már mintegy három tucatnyi kávéház várta a vendégeket, akik között a művészek, írók, értelmiségiek nagy számban képviseltették magukat.<sup>6</sup> A században egyre inkább szokássá vált a kávéházakban kezdeni és zárni a napot, ahol kulturált környezetben lehetett enni-inni, beszélgetni, olvasni vagy éppen kártyázni, szerencsejátékot játszani. A vidéki városok sem maradtak el ezektől, ám a patinásabb intézményeket Pesten vagy Budán lehetett találni.<sup>7</sup>

A magyar kávéházi kultúra a 19. század utolsó harmadától az első világháborúig élte virágkorát. Ezt követően hanyatlás következett be, részben a háború következményei, részben a gazdasági válság, részben pedig az adóterhek és a fenntartási költségek növekedése miatt. A kávéházba járó középosztály, az értelmiségi, szabadfoglalkozású, kereskedő, iparos réteg nemcsak számában, de gazdasági erejét tekintve is megfogyatkozott. A fizetőképes kereslet megcsappanása magával hozta a kávéházak számának csökkenését, ez pedig kedvezett az olcsóbban fenntartható és olcsóbb szolgáltatásokat kínáló gyorsbűfék, presszók elterjedésének. Az első eszpresszó 1927-ben nyitott meg,<sup>8</sup> ezt az 1930-as években újabbak követték.

A korai időkben kávébárnak is nevezett eszpresszók legfőbb vonzereje abban rejlett, hogy egy kávéháznál jóval olcsóbb árszabással működtek. Ennek megfelelően a szolgáltatásaik színvonala is alacsonyabb volt, hiányoztak a biliárdasztalok, a kényelmes ülőhelyek, a lapozható újságok, a tágas és díszes terek. A vendégek apró asztaloknál vagy a pultnál, a presszógép mellett állva-ülve fogyaszthatták el az ételt, italt. A többségnek megfelelt, hogy a presszókba betérve gyorsan bekaphattak egy reggelit vagy uzsonnát, felhajthattak egy csésze feketét vagy egy stampedli italt, válthattak egy pár szót és mehettek a dolgukra.<sup>9</sup>

4 | RUDNAY 1976: 42.

5 | RUDNAY 1976: 43.

6 | RUDNAY 1976: 44.

7 | A vidéki városok is igyekeztek lépést tartani a kávéházak terjedésével, kiaknázni a népszerűségükben rejlő lehetőségeket, ám a patinásabb intézményeket Pesten vagy Budán lehetett találni. A Pallas Nagy Lexikona a következőkről tudósít: „A K.[ávéház] Magyarországon igen elterjedt üzleti ág. Összesen van az országban 1377 K. és kávémérés (825 férfi és 552 nőik tulajdona), (...) összesen tehát 3843 személy, vagyis az önálló iparüzőkkel együtt ezen iparág 5220 egyént foglalkoztat. Ezen iparág legnagyobb mértékben Budapesten van képviselve, csaknem fele az egész ország K.-iparának. Van összesen önálló K. és kávémérés 663, míg a segédszemélyzet száma 1734.” Kávéház szócikk, A Pallas Nagy Lexikona. Az összes ismeretek enciklopédiája 10. kötet Kacs–Közellátás: 1895. Pallas, Budapest.

8 | ZEKE 2014: 24–26.

9 | Az eszpresszók kialakulásáról és történetéről lásd: ZEKE GYULA 2014: Volt egy feketém, Balassi Kiadó, Budapest.

A második világháborút követő évek Magyarországon nemcsak a romok eltakarítását és a lerombolt infrastruktúra újjáépítését jelentették, hanem a mindennapi élet újraszervezését is, beleértve a kulturális és fogyasztási szokások újjáéledését. A kávéházi és a presszókultúra, illetve a hozzá szorosan kapcsolódó kávéfogyasztás szimbolikusan is a polgári élet kontinuitását jelentette, amelyet a háború megtört és az 1949 után kezdődő kommunista éra pedig megpróbált eltörölni.

Bár a népszerű és látogatott kávéházak némelyikében már modern presszókávé is felszolgáltak a két világháború között, a krémkávé előállítására (a szükséges műszaki-technológiai háttér kifejlesztésével egyetemben) a második világháború utáni időszak vívmánya volt. Az újabb nyugati gépek hiányában az 1950-es évektől magyar mérnökök és vállalatok – többek között a Kereskedelmi Gépgyár és a Fémfeldolgozó Ktsz. – saját fejlesztésű presszógépekkel próbálták kielégíteni a növekvő keresletet nemcsak Magyarországon, hanem a keleti blokk országaiban is.

## A presszókávé

Évszázadokon keresztül a kávéházak vendégeit a ráérősség jellemezte. Nem siettek sehova, kényelmesen megvárták, míg a kávé megfőzik nekik, hiszen gyakran nemcsak egy finom ital kedvéért tértek be, hanem társalogni, pihenni, kikapcsolódni is. Azonban az egyre fejlődő világ az élet felgyorsulását is magával hozta. Az emberek jó részének már nem felelt meg, hogy akár hosszabb időt is várakozzon, míg elkészül a kávéja, amely ráadásul mindig olyan ízű és minőségű volt, ahogy a baristának éppen sikerült megfőznie.

A gyorsan elkészíthető, nagyjából azonos minőségű italhoz célszerűen valamilyen masinára volt szükség, amely képes volt folyamatosan kávé, azaz eszpresszót főzni.

Az eszpresszó, azaz presszókávé vagy gépkávé nem más, mint nyomás alatt, gyorsan elkészített, nagy koncentrációjú ital. A kifejezés olasz eredetű, ám többféle értelmezése is létezik. Az egyik szerint az „espresso”, vagyis „gyors” az ital elkészülési idejére utal. Mások szerint a „pressare”, azaz „nyom, présel” jelentés az elkészítés módját takarja.<sup>10</sup> Végül vannak, akik az „esprimere” igéből eredeztetik, ami annyit tesz „kivon, kiszed”, tehát az őrleményből kivonnak bizonyos anyagokat.<sup>11</sup>

Az ilyen kávé elkészítéséhez speciális berendezésre van szükség, ez az eszpresszógép, vagy más néven presszógép. Ezek a berendezések általánosan több fő részből állnak.

10 | KÁVÉ KRÓNIKÁS 2019: Mi is az espresso? Kávé Krónikás ([https://kavekronikas.blog.hu/2019/01/27/hogyan\\_isszak](https://kavekronikas.blog.hu/2019/01/27/hogyan_isszak) – Elérés dátuma: 2025. június 15.)

11 | DÁVID ILONA 2023: Az olasz eszpresszó, egy kávé és egy életmód. Az olasz konyhaművészet Magyarországon (<https://www.olasz-konyha-blog.hu/post/az-olasz-eszpresszo-egy-kave-es-egy-életmod> – Elérés dátuma: 2025. június 15.)

A sokszor díszes, néha még világító előlappal is ellátott házon, más néven burkolaton belül található a forró vizet tartalmazó víztartály, szakszerű nevén a kazán. Ez lehet fekvő vagy álló kialakítású, űrtartalma 2 litertől akár 50 literig is terjedhet – feltölteni csak 2/3-áig ajánlott. A kazánt általában gázzal vagy elektromosan fűtötték, és szoktak termosztátot is alkalmazni, hogy a víz hőmérséklete állandó legyen. Ezen kívül a víztartály töltését és leeresztését is biztosítani kellett.

A gép kazánjához egy vagy több csaptelep csatlakozik, amelyet a burkolat hátsó falára, a szerelvényfalra vezettek ki. Az adott modellekből általában készült kettő, három vagy négy csappal ellátott, de előfordultak egycsapos, és akár öt- vagy ennél is több csappal rendelkező változatok is. A csapok mellett jellemzően található egy gőzkivezetés a poharak melegítésére, illetve a már lefőzött, de el nem fogyasztott kávé feljavítására, gőzölésére. Emellett egy külön, meleg vizet adó csövet is elhelyeztek arra az esetre, ha a betérő vendég nem kávé, hanem teát szeretett volna inni. A berendezés burkolatának egy részét gyakran úgy alakították ki, hogy az egyúttal az üres kávéscsészéket is melegítse, melyek így nem hűtötték le a beléjük töltött italt.

A gépeket többféle műszerrel is ellátták. Fontos a kazán biztonsági súlyszelepe, amely a túlnyomást okozó gőzt ereszti ki, ezáltal a gép biztonságosan működtethető. A tartály nyomását méri és jelzi egy számlapos feszmérő. Ezen kívül a kazánban lévő folyadék mindenkori mennyiségét a vízállásmutatóról lehetett leolvasni: ez praktikusán egy a készüléken kívül elhelyezett, de a tartállyal összeköttetésben álló üvegcső volt, mely a közlekedőedények elvének felhasználásával működött.

Olaszországban egy dupla eszpresszókávé 1 dl vízből és 10 gramm őrölt kávéból készült, míg Magyarországon általában egy duplát 0,5-0,6 dl vízből és 6 gramm őrlemből készítették.<sup>12</sup>

12 | BÉKÉSI 1962: 20. Érdekeség, hogy az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) kimutatása szerint a napjainkban oly népszerű energitalok (250 ml) ugyanannyi koffeint tartalmaznak (80 mg), mint a 60 milliliteres eszpresszó. (Forrás az EFSA weboldalán: „How much caffeine is there in different types of food and drinks?” (<https://www.efsa.europa.eu/hu/topics/topic/caffeine> – Elérés dátuma: 2025. június 16.)

## A gőzkávé gép

Az első vendéglátóipari, nagy kapacitású kávéfőző berendezések, melyek az 1900-as évek legelején jelentek meg Olaszországban, a gőz segítségét vették igénybe. Ezért ezeket a presszógépeket klasszikus, vagy más néven gőzkávégépnak is szokás nevezni. Ilyen készüléket legelőször a torinói Angelo Moriondo<sup>13</sup> szabadalmaztatta, még 1884-ben. Az ötletet továbbfejlesztette Luigi Bezzera,<sup>14</sup> aki 1902-ben szabadalmat is kapott rá.<sup>15</sup> Ezt 1903-ban megvásárolta Desiderio Pavoni,<sup>16</sup> és 1905-től a milánói La Pavoni gyár már saját kávégépeket készített, kezdetben Bezzera együttműködésével.<sup>17</sup>

A klasszikus kávéfőzésre alkalmas, gőzösnek is nevezett gép esetén a kazánba két cső vezetett be, az egyik a vízbe, a másik pedig a vízszint fölötti, gőzzel teli térbe. A gázzal vagy elektromos árammal fűthető, 1,2-2,5 atm (1 atmoszféra közelítőleg 101 kPa) nyomású, 120-130 °C hőmérsékletű vizet tartalmazó kazánhoz csatlakozik a karos csaptelep, ide vezették be mindkét csövet. A 0,3-0,7 mm átlagos szemcsenagyságú kávéőrleményt a csap aljára rögzíthető, nyéllal ellátott fémcsőszébe, más néven főzőkehelybe kellett helyezni.<sup>18</sup> A kehelybe - kialakítástól függően - 12-24 gramm őrlemény fér el, ez 2-4 dupla kávé elkészítéséhez elég.<sup>19</sup>

A kehely felhelyezése után kell használni a csap többállású karját, amely egy, furatokkal ellátott, hőálló gumiból készült tolattyúhoz, az ún. Jenkins-tolattyúhoz kapcsolódik. A kar alapesetben úgy áll, hogy a kehely nincs nyomás alatt, így azt biztonsággal el lehet távolítani a zacc kiürítése és friss kávéőrlemény betöltése céljából. A kávé készítése során a kar meghúzásával a Jenkins-gumi megfelelő furatán keresztül a kazánból a forró vizet a kezelő ráengedte a kehelyben található őrleményre, kilúgozva azt. Amikor a kehely kifolyóján az első cseppek megjelentek, a kezelő a kar újabb megmozgatásával a

13 | Angelo Moriondo (1851-1914) torinói iparos és szőlőtulajdonos volt, aki családi vállalkozása mellett technológiai újításokon is gondolkodott. 1884-ben szabadalmaztatta az első gőznyomásos kávégépet, amellyel vendégei számára gyorsabban tudott kávé főzni. Bár találmánya sosem került sorozatgyártásra, úttörőként megalapozta az eszpresszótechnológia fejlődését.

14 | Luigi Bezzera (1847?-1927?) milánói mérnök és iparos, aki saját gyárában kísérletezett Moriondo gépének tökéletesítésével. 1901-ben nyújtott be szabadalmi kérvényt az első egyadagos, gyors kávéfőző készülékre, amellyel megteremtette a modern eszpresszó gép alapjait. Mindennapi problémákra keresett praktikus megoldásokat, és ezzel forradalmasította a kávézás világát. (Megjegyzendő, hogy születési és halálozási idejére nincsenek megbízható adatok.)

15 | BANKS et al. 2004: 130.

16 | Desiderio Pavoni (1851?-1908?) vállalkozóként Milánóban dolgozott és felismerte, hogy Bezzera találmányát piacra kell dobni. 1905-ben megalapította a La Pavoni céget, ahol ipari méretekben kezdte gyártani a kávégépeket. Kiváló üzleti érzéke révén az eszpresszó gépek, és egyben a modern kávékultúra elterjedésének egyik kulcsszereplője lett. (Megjegyzendő, hogy születési és halálozási idejére nincsenek megbízható adatok.)

17 | Espresso, a világhódító. Best Barista. (<https://bestbarista.hu/espresso/> - Elérés dátuma: 2025. június 15.), FAZEKAS et al. 2010: 50.

18 | BÉKÉSI 1962: 35.

19 | BÉKÉSI 1962: 36.

Jenkins-tolattyú másik furatán át gőzt engedett ki a kazánból, amely az őrleményre előzőleg ráengedett forró vizet átpréselte a kávé. A főzőkehely alján kialakított kifolyócsövön (csöveken) az ital az előmelegített kávécsészé(k)be folyt ki.<sup>20</sup> A kávé készítése során a kezelő felváltva engedett vizet és gőzt a kehelybe, ezért a klasszikus eszpresszókávé főzését szakaszos főzésnek is szokták hívni.

A klasszikus módon történő főzés révén a készített kávé kissé kesernyés, savanykás ízt kapott, a lúgozó víz magas hőmérséklete és a főzési folyamat nagyjából 1-1,5 perces, hosszúnak mondható időtartama miatt.<sup>21</sup>

A klasszikus, gőzös presszógépek több hátrányos tulajdonsággal is bírtak. Egyrészt a gép csak őrleménytel telerakott kehely esetén működött megfelelően, mivel csak ekkor tudta a gőz megfelelő módon átnyomni a vizet, és így lehetett finom kávéitalt készíteni. Kevesebb őrlemény esetén a víz egyszerűen csak átfolyt a darált kávé és híg, íztelen ital került a csészébe. Éppen ezért, ha kevesebb adagra volt szükség, mint a főzőkehely befogadóképessége, a kezelő a szükséges adag friss kávé betöltése után már lefőzött őrleménytel, azaz zaccal, vagy más néven kávéaljjal pótolta ki a fennmaradó helyet. A zacc használata az elkészített kávéital ízére elvileg nem volt hatással. További hátránynak számított, hogy a kezelő csak saját szemmértékére hagyatkozva engedett vizet a kehelyben lévő őrleményre, így a kávé erőssége szinte főzésről főzésre változhatott.<sup>22</sup>

## Krémkávé készítő gépek

A klasszikus gépi kávé mellett a 20. század második harmadában megjelent a szintén olasz eredetű krémkávé is. Ezt a gőzkávéhoz alkalmazottnál finomabb, 0,15-0,6 mm szemcsenagyságú őrleményből készítik, 100°C-hoz közelítő hőmérsékletű víz segítségével, gőz használata nélkül.<sup>23</sup>

A magyar származású, temesvári születésű, majd az I. világháborút követően Triesztben letelepedett és 1933-ban saját vállalatot létrehozó Illy Ferenc<sup>24</sup> a következőképpen fogalmazta meg, milyen is az eszpresszókávé: *„Egy 88-93°C-os (190-200°F-os) forró vízszugár kilenc vagy több atmoszféra nyomása alatt áthalad egy hétgrammos (0,25 uncia), süteményszerű, őrölt és tömörített*

20 | BÉKÉSI 1962: 36-42.

21 | BÉKÉSI 1962: 35-36.

22 | RUDNAY 1976: 132-133.

23 | BÉKÉSI 1962: 50.

24 | Illy Ferenc, olaszosan Francesco Illy (1892-1956) 1933-ban alapította meg Triesztben az Illycaffèt, ahol nemcsak a minőségi kávé forgalmazására koncentrált, hanem csomagolási és gépészeti újításokra is. Kifejlesztette a sűrített levegős csomagolás technológiáját, valamint egy korai automata eszpresszógépet, miközben emberközpontú üzleti filozófiájával maradandó vállalati kultúrát is teremtett.

*kávérétegen. Ha jól csináljuk, az eredmény egy legfeljebb 30 ml (egy uncia) tiszta érzékszervi élvezetet tartalmazó koncentrátum.*<sup>25</sup> Ennek megfelelő automata kávékészítő gépét, az Illettát 1935-ben szabadalmaztatta, melyet a modern eszpresszókávégépek elődjének tartanak.<sup>26</sup> A készülék automatikusan mérte a vizet, és forró gőz helyett sűrített levegővel hozta létre azt a 9 bar (nagyjából 9 atm, 900 kPa) nagyságú nyomást, amivel a 90°C-ra melegített vizet átvezette a kávéőrleményen, „így nem »ég el« a kávé, és sokkal több illatanyag, aroma kerül a csészébe. Nem utolsósorban pedig ez tette lehetővé, hogy megjelenjen az élénkítő ital tetején a minőségi eszpresszók »védjegyének« számító világosbarnás krém, a crema. Ez annál vastagabb lesz, minél frissebben őrölték a kávé, mivel a habzó réteg összefügg a kávé szén-dioxid tartalmával.”<sup>27</sup>

A nevét olaszosra alakító Francesco Illyt és automata kávéfőzőjét a krémkávégép-történeti összefoglalók sokszor kihagyják, melynek az lehet az oka, hogy Illy, bár megalkotta, de nem igazán foglalkozott kávégépe terjesztésével és fejlesztésével. Fontosabbnak tartotta, hogy kidolgozza a pörkölt kávé aromatartó csomagolását. Ez végül sikerült is neki: rájött, hogy a csomag lezárása előtt az oxigént ki kell szivattyúzni, és helyét nitrogénnel kell feltölteni.<sup>28</sup>

Illy után néhány évvel, 1938-ban Giovanni Achille Gaggia<sup>29</sup> is megalkotta a krémkávé készítésére szolgáló nagynyomású gépet, és 1947-ben ő alkalmazta először a csaptelephez csatlakozó, dugattyút mozgató kart. Gaggia masinája kiküszöbölte a klasszikus gőzös kávégép hátrányait, és rövidebb idő alatt jobb italt készített.<sup>30</sup> A csaptelep karral való kezelését a gőzös kávégépeken is alkalmazni kezdték.

A krémkávégépek, bár külsőre hasonlíthatnak klasszikus kávé készítő gépekhez, de szerkezetükben jelentős eltérést mutatnak. A kazánjukból csak egy cső vezet ki, amelyen át a víz a csaptelepbe folyik. A kazánban lévő gőz így semmiképpen sem juthat el az őrleményig.

A krémkávé készítésének folyamata hasonló a klasszikus kávénál leírtakhoz. Az őrleménnyel megtöltött, előmelegített főzőkehelynek<sup>31</sup> a csap alá erősítését követően

25 | STAMP, JIMMY 2012: The Long History of the Espresso Machine, Smithsonian Magazin (<https://www.smithsonianmag.com/arts-culture/the-long-history-of-the-espresso-machine-126012814> – Elérés dátuma: 2025. június 25.)

26 | SZEKERNYÉS JÁNOS 2013: 14.; THOMAS, LOU 2023: *Illycaffè*. Italian family businesses give rise to iconic global brands. (<https://italianamericanherald.com/italian-family-businesses-give-rise-to-iconic-global-brands/> – Elérés dátuma: 2025. június 25.)

27 | ILLÉNYI BALÁZS 2019: 64.

28 | ILLÉNYI BALÁZS 2019: 64.

29 | Giovanni Achille Gaggia (1895–1961) milánói vendéglátós, aki saját kávézójában kezdett kísérletezni egy, a korábbiaknál intenzívebb ízvilágú kávé előállításával. 1938-ban szabadalmaztatta dugattyús, karos gépét, amely nagy nyomáson főzte a kávé: így született meg a krémkávé, a híres „crema”. 1947-ben saját céget alapított Milánóban, és az újfajta eszpresszógép gyártására specializálódva a következő évtizedekben forradalmasította a modern eszpresszó készítését, világszerte elterjesztve a „crema” kávé élményét.

30 | COLONNA-DASHWOOD 2024: 212., FAZEKAS et al. 2010: 51.

31 | A csapok nagy tömege miatt az első adag kávé nem lenne kellő hőmérsékletű, ezért előzőleg az üres kelyheken néhány adagnyi főzővizet kellett átengedni. Az így előmelegített kehely aztán a megfelelő hőmérsékletű kávé biztosította. BÉKÉSI 1962: 61.

a kezelő meghúzza a csap tetején található kart. Ennek hatására a kazánból kiáramló forró víz 4-10 atm nyomással kilúgozza a kávé, amelyből a csap alján lévő kifolyó(ko)n az előmelegített csészé(k)be<sup>32</sup> folyik az ital. Az alkalmazott nagy nyomás hatására a kávéból kiváló anyagok habréteget, ún. cremát hoznak létre a csészébe kerülő folyadék tetején. A főzés ideje – a csészébe való kicsorgás – nagyjából 15-25 másodperc.<sup>33</sup> A krémkávét érdemes pár percen belül elfogyasztani, így a legfinomabb.

A klasszikus és a krémkávé készítésére szolgáló masinák közül az utóbbiak a bonyolultabb szerkezetűek, de egyúttal komfortosabbak is, melyeknél több újítást eszközöltek. Ilyen volt többek között a hazánkban 1961-től már alkalmazott átfolyó rendszerű, hőcserélős kazán is.<sup>34</sup> Az átfolyó rendszerű kazánal ellátott gépeknél folyamatos a friss víz utánpótlása, így a vendégek nem isznak állott vízből készült kávé. További hasznos berendezés a víz automatikus utántöltését elvégző víznívószabályzó, illetve a hőmérsékletet állandó szinten tartó termosztát. A fejlett krémkávégépek esetében a kezelőnek csak a gép ki-bekapcsolására, a főzőkelyhek őrléménnyel való megtöltésére és a csapok karjainak megfelelő mozgására kell figyelnie.

A krémkávégépek legfontosabb alkatrésze a csaptelep, amely többféle kialakítású lehet. A dugattyús-rugós megoldásnál a kezelő a csaphoz tartozó kar révén egy rugó ellenében emel meg egy dugattyút, így enged ki vizet a kazánból. A kart először mintegy 90 fokig kell lehúzni, ekkor egy duplának megfelelő mennyiségű forró víz folyik az őrléményre. A kart egy reteszelő szerkezet a helyén tartja. Amint a kávécsészébe elkezd csepegni az ital, a kart tovább kell húzni lefelé, egészen ütközésig (mintegy 150 fokos szögig), majd el lehet engedni. Visszaengedéskor a kar lassan a kiinduló helyzetbe áll vissza, miközben a rugó több atmoszférányi nyomást kifejtve préseli át a vizet az őrléményen, amely aztán a lefolyón a kávécsészébe csorog. Előnye az egyszerű kialakítása, viszont a kezelőnek a műszakja során komoly fizikai munkát kell végeznie minden egyes adag ital elkészítésekor.<sup>35</sup>

Másik típus a dugattyús-hidraulikus, más néven automata csaptelep. Ezeknél a munka túlnyomó részét a víz nyomása végzi el, a kezelőnek csak meg kell húznia a csap karját, majd a főzési folyamat automatikusan végbemegy. Ez a csaptelep két, egymás feletti dugattyúval rendelkezik. A kar meghúzásával a felső, ún. présvízdugattyú alá normál hőmérsékletű csapvíz áramlik, ez mindkét dugattyút felnyomja. Ennek során az alsó, vagyis főződugattyú alá, a kehelybe a kazánból forró víz ömlik be, beállítástól függően

32 | Az üres kávécsészéket a készülék burkolatán, a kazán fölött kialakított fémtálcán tárolták. A tálcát a víztartály közelsége tartotta melegen. BÉKÉSI 1962: 61.

33 | BÉKÉSI 1962: 50.

34 | BÉKÉSI 1962: 51.

35 | BÉKÉSI 1962: 55-57.

egy vagy két duplányi. Ezután a csapvíz a felső dugattyú fölé folyik be és saját súlyával lenyomja mind a két dugattyút. Ekkor az alsó átnyomja a forró vizet az őrléményen és a kifolyó(ko)n a kávécsészé(k)be csepeg az ital, miközben a felső dugattyú mozgására szolgáló csapvizet kivezetik a gépből. A két dugattyú méretezését úgy alakították ki, hogy a felső a négyszerese az alsónak, így meglesz a krémkávé készítéséhez szükséges kellő nyomás.<sup>36</sup>

A harmadik fajta a körtolattyús csaptelep, amely megoldásában hasonlít a Jenkins-tolattyús karral ellátott klasszikus, vagyis gőzös presszógépekre. A körtolattyús típust nevezik légpárnásnak is, mivel a főzőkelyhét nagyobbra méretezték, hogy hagyjanak benne némi levegőt is, amely szükséges az ital elkészítéséhez. Mivel ez a fajta csap maga nem képes nagy nyomás létrehozására, az ezzel ellátott masinát még külön nyomásfokozó berendezéssel is fel kell szerelni, amely biztosítja a kávéfőzésre használt víz szükséges, 5-6 atmoszférás nyomásának elérését, mielőtt az a kazánba jutna. Kávé készítésekor a csap karját alapállásból bal felé el kell fordítani, mintegy 45 fokos szögben, így a tolattyún lévő nyíláson a forró víz a kazánból a kehelybe folyik. Amint az ital a kávécsészébe kezd csepegni, a kart tovább, egészen 90 fokig kell elforgatni, ekkor a víz teljes nyomással ömlik át az őrléményen, bele a csészébe. A csap nem szabályozza a szükséges vízmennyiséget, így a kezelőnek érzésre kell a kart elfordítani, majd a kicsepegést követően eredeti állásába visszatéríteni. A dugattyús-rugós, illetve a dugattyús-hidraulikus csaptelepekhez viszonyítva a körtolattyús fajta jóval egyszerűbb, ám ezzel is finom krémkávét lehet készíteni.<sup>37</sup>

Magyarországon 1957-ben készült az első krémkávégép.<sup>38</sup> Hazánkban mind a három típusú csapteleppel készítették. Sőt, előfordult automata, a töltést követően csak egy gomb megnyomásával kávé készítő masina is.

A milánói Carlo Ernesto Valente<sup>39</sup> 1961-ben elkészítette a FAEMA E61 krémkávégépet, amely forradalmi változást hozott a presszókávék terén.<sup>40</sup> A típusjelzésben a szám az elkészülés idejére utal, az E betű pedig az abban az évben Olaszországban is megtapasztalt teljes napfogyatkozásra (eclissi solare). Gépe átfolyó rendszerű,

36 | BÉKÉSI 1962: 57–58.

37 | BÉKÉSI 1962: 58–60.

38 | BÉKÉSI 1962: 47.

39 | Carlo Ernesto Valente (?–1985?) milánói iparos, aki 1945-ben, az olasz ipar újjáépítésének idején hozta létre a FAEMA gyárat. Innovációi közül a legismertebb az 1961-ben bemutatott Faema E61, amely pumpás rendszerével új korszakot nyitott a kávékészítésben. Vállalkozóként a technológiai újításokat és az esztétikai formatervezést egyaránt fontosnak tartotta, ezért eszpresszógépei nem csak műszaki szempontból, de külső megjelenésükben is innovatívak voltak. (Megjegyzendő, hogy a születési és halálozási idejére nincsenek megbízható adatok.)

40 | A FAEMA olasz betűszó: Fabbrica Apparecchiature Elettromeccaniche e Affini (Elektromechanikus és Kapcsoló Berendezések Gyára).

hőcserélős kazánt alkalmazott, ennél a tartályban lévő forró víz csak a fűtőközeg, amely a géphez csatlakoztatott vízvezetéken bejövő, és a kazánon csőben áthaladó csapvizet felmelegíti. A gép másik fontos újítása az elektromos szivattyú volt, amely stabilan 9 atmoszférás nyomást hozott létre. A masina az állandó nyomás és a 92–94 °C-os víz hőmérséklet biztosításával rendkívül finom kávét eredményezett. A gép ráadásul olcsóbb volt a vetélytársak berendezésénél. Ez és a komfortos kezelhetőség hozzájárult a gyors elterjedéséhez. A masina népszerűségére jellemző, hogy négy évtizeddel a megjelenését követően, 2001-ben a FAEMA cég modern belsővel bíró, de kinézetében az 1960-as évekbeli gépet utánzó modelleket is kezdett gyártani: E61 Legend (félautomata), illetve E61 Jubilé (automata) fantázianéven.<sup>41</sup>

## Presszógépek Magyarországon

Magyarország néhány évtizeddel lemaradva követte a világot a gépesített kávéfőzés terén. Bár a La Pavoni gépek már a 20. század első évtizedében elérhetővé váltak, a magyar kávéházak még nagy edényekben főzték az italt. A maceráló (kioldó, áztató) forrázás során egy nagyobb edénybe vizet töltöttek és ezt felforralták. A vízbe aztán egy muszlinzsákot lógattak be, amelybe előzőleg kávéőrleményt tettek. Az áteresztő textilzsákocskában lévő őrleményt a lobogó víz kilúgozta. A készülő kávé mennyiségét csak az edény mérete szabta meg, míg az erősséget a zsákba tett kávé mennyisége és az áztatás ideje. Ezzel a módszerrel gyorsan nagy mennyiségű, bár változó és nem túl jó minőségű kávé lehetett készíteni. Népszerű volt a Musztafa maceráló forraló kávéfőző és tárolóedény.<sup>42</sup>

Az ország első kávéházi presszógépét valószínűleg az 1920-as évek első felében állították üzembe:<sup>43</sup> a korabeli sajtó szerint a Spolarich kávéház<sup>44</sup> 1924 tavaszán már a második La Pavoni kávégépet szerezte be, mert egy masina elégtelennek bizonyult a

41 | A Legend automatikusan utántöltötte a kazánt, hogy a megfelelő nyomást biztosítsa, ezen felül csapónként lehetett az őrleményen átfolyó víz hőmérsékletét szabályozni; a modellt a kávékészítéshez mechanikus karokkal rendelkező, melyeket a barista kezelte. A teljesen automata Jubilé rendelkezett a Legend funkcióival, ám esetében a karokat gombokkal váltották le; a megfelelő megnyomásával 1 vagy 2 csészényi szimpla vagy dupla kávét lehetett kieresztetni.

42 | BÉKÉSI 1962: 32.

43 | Itt annyit feltétlenül szükséges megjegyeznünk, hogy a vendéglátóipari kávégépek gyártástörténetével kapcsolatos források mennyisége rendkívül csekély, irodalma pedig – Békési korábban már hivatkozott könyvét, valamint a kávéfőző-tanfolyamok (a sok közös vonásból következően feltehetően általa is szerkesztett) tananyagának idevágó fejezeteit leszámítva – gyakorlatilag nincs. Éppen ezért gyakran kényszerültünk különféle sajtótermékekből, reklámanyagokból vagy éppenséggel archív fotókból kiszűrt információmorszákkal is dolgozni. A sajtóhírek esetében tisztában kell lenni azzal, hogy ezek információinak hitelessége változó, általában nem szakemberek írók azokat nem szakembereknek, és bizony a legjobb szándékkal megírt újságcikk is tartalmazhat félreértéseket, kisebb-nagyobb tévedéseket vagy pontatlanságokat. Ugyanakkor számos esetben ezek jelentik az egyedüli rendelkezésre álló forrást, és az ilyen unikális híradásoknak, bizonyos fenntartások mellett (ha állításait cáfolni egyértelműen nem lehet) kénytelenek vagyunk helyt adni.

44 | Spolarich György 1910-ben nyitotta meg kávéházát a budapesti József körút 37–39. szám alatt.

vendégek kiszolgálására.<sup>45</sup> Hamarosan a Gerbeaud cukrászdában is működni kezdett egy La Pavoni. Feltehetően rajtuk kívül is egyre szaporodott azon helyek száma, ahol presszógépet helyeztek el az 1920-as és 1930-as években. Budapesten 1937-ben a Vigadó utcában nyílt meg az első modern, tartósan fennmaradó eszpresszó, Quick néven.<sup>46</sup>

Szinte biztosnak tűnik – eddig legalábbis semmilyen, ennek ellenkezőjére utaló hivatkozás, bizonyíték nem került napvilágra –, hogy a második világháború vége előtt nem létezett hazai presszógépgyártás, az igényeket külföldi importtal elégítették ki.<sup>47</sup>

A II. világháború befejezését követően, amikor az ország a szocialista blokk részévé vált, a korábbi, a nyugati országokkal meglévő kereskedelmi kapcsolatok jó része megszakadt. De ha ezek meg is maradtak volna, a harcokat megszenvedő, a pusztításból éppen kilábaló állam vélhetően nem engedhette meg magának a drága presszógépek külföldi beszerzését, ráadásul valutáért. A háború előttről megmaradt eszközöket nyilván tovább használták, erre utalnak a lapokban megjelenő hirdetések, amelyekben keresnek vagy eladásra kínálnak kávégépeket, illetve vállalnak javítást.<sup>48</sup> Ám ezek üzemeltetését, javítását egyre problémásabban lehetett megoldani: a nyugati és a keleti blokk eltérő ideológiai és gazdasági viszonyai rendkívül megnehezítették az alkatrész-utánpótlást. Ez vezethetett el oda, hogy megpróbálkozzanak a hazai gyártással.

Az országban csak néhány vállalat foglalkozott presszógépek készítésével. Újsághírek szólnak arról, hogy a Mosonmagyaróvári Fémszerelvénygyár (MOFÉM) is készített kávégépeket, de a források száma igen csekély. Egy 1957-es újsághirdetésben már állókazános kávégéppel találkozunk.<sup>49</sup> Egy évvel később a cég automata (önműködően szabályozott vízszint és hőfok, valamint adagolás) krémkávégéperől tudósítanak, melyre belföldi és külföldi megrendelések is érkeztek. A MOFÉM ezen gyártmányának köszönhetően „a jövőben nem kell importálni presszógépet, hanem még exportra is kerül, ami jelentékeny valutát jelent majd az országnak.”<sup>50</sup> A mosonmagyaróváriak továbbra is folytatták a presszógépek gyártását, annak ellenére, hogy a cég vezetői úgy érezték, az állami és pártvezetés hátterbe akarja szorítani őket (elsősorban a budapesti Kereskedelmi Gépgyár rovására).<sup>51</sup> 1961-ben a Magyarországon újdonságnak számító pneumatikus kávéfőzőgépeket kezdték

45 | ZEKE 2014: 17–18.

46 | FÉNYES TAMÁS: A fekete leves története. Déli Hírlap, 1977. október 8., ZEKE 2014: 38–43.

47 | A kormányprogram megvalósítása útján – A budapesti dolgozók életéből, Esti Budapest, 1953. augusztus 24. 1.

48 | Apróhirdetések: Magyar Nemzet, 1945. július 1. 7., Világ, 1947. január 16. 6., Hírlap, 1947. november 9. 8., Hírlap, 1948. január 29. 6., Magyar Nemzet, 1950. április 30. 14.

49 | MOFÉM hirdetés, Műszaki Élet, 1957. (12.) 8. 15.

50 | KOPPÁNY LAJOS: A Mosonmagyaróvári MOFÉM Vállalat új gyártmányainak bemutatása, Kisalföld, 1958. március 12. 1.

51 | DÓCZI RÓBERTNÉ: Az »export árualap-növelés« és a tárcasovinizmus, Kisalföld, 1958. március 22. 3.

gyártani Duna márkanéven.<sup>52</sup> „Az új gépen eltűnnek a húzókarok, csupán a csapok maradnak meg, és gombnyomásra folyik a kávé. A nyomógombos hidraulikával működő gépek hidraulikus fejeit – amelyeket eddig importáltak –, nagy devizamegtakarítással szintén az üzemben állítják már elő.”<sup>53</sup> 1962-ben a Duna továbbfejlesztett változatából, a háromcsapos, hidraulikus fejjel működő Balaton kávéfőzőből négyszáz darabot exportáltak a Szovjetunióba. Ugyanabban az évben elkészült a Mopressz presszógép mintapéldánya is.<sup>54</sup> Ősszel egy másik cikk a Lajta nevű gépre is hivatkozik,<sup>55</sup> amely a Duna modellel együtt a Budapest II. típusú, hidraulikus, csaptelepes presszógép elődjének tekinthető.<sup>56</sup> 1963-ban a vállalat profiltisztítás keretében fémszerelvények gyártására állt át, így a presszógépek készítésével is felhagytak.<sup>57</sup> Utóbbiakat a pápai – háztartási elektromos készülékeket gyártó – Elekthermax vette át, és 1964-től kellett gyártania a Budapest II. modellt.<sup>58</sup> Erről azonban később nem esik szó az újságokban, helyette a vállalat a Bakony néven félautomata, kar nélküli, a kávé gombnyomásra kieresztő presszógéppel jelentkezett.<sup>59</sup> A készüléket valószínűleg csak 1967-ben kezdték gyártani, Bakony I. (vagy Bakony-1) néven.<sup>60</sup> 1968-ban még bemutatták a BNV-n az egycsapos PG-40, illetve a háromcsapos PG-50 modelleket<sup>61</sup>, de aztán a cég presszógépeiről szóló híradások elmaradnak a korabeli sajtóban.

Szinte semmilyen információ nincs Burszán Sándor<sup>62</sup> 1957-ben bemutatott krémkávégépéről, a Fortepan képgyűjtemény fotóit leszámítva.<sup>63</sup> Az ügyeskezdő mester a második világháborút követően kávéfőzőket gyártott, majd az 1950-es évektől kezdve vendéglátóipari presszógépeket is készített.<sup>64</sup> Több cikk is megemlíti, hogy a Vendéglátóipari Berendezés, Felszerelés Javító és Gyártó Vállalat (VIBEG) is fejlesztett presszógépeket. 1958-ban arról adott hírt a MÉRLEG folyóirat, hogy gőzkávégépeket tudnak krémkáv-

52 | J.L.: Az év legnehezebb része, Kisalföld, 1961. november 24. 3.

53 | Újfajta eszpresszógépeket gyárt a MOFÉM, Újítók Lapja, 1961. (13.) 10. 52.

54 | Újfajta presszógép, Kisalföld, 1962. május 13., 3.

55 | A Kisalföld tudósítása alapján a Lajta nem egy új típus, már 1959-ben is gyártották. Mosonmagyaróvári Fémfeldolgozó Vállalat, Kisalföld, 1959. november 21. 3.

56 | Új gyártmányok a MOFÉM-ban, Kisalföld, 1962. augusztus 3. 1.

57 | „Vegykereskedés” helyett egységes profil, Népszabadság, 1963. augusztus 24. 4.

58 | G.B.: Új villanytűzhely és vasaló, Kisalföld, 1964. április 16. 3.

59 | A VBKM a vásáron, Népszabadság, 1965. május 23. A Budapesti Nemzetközi Vásár 1965. évi melléklete

60 | J.: Iparunk Dávidja és Góliátja, Napló, 1967. március 12. 5., Vasárnapi Mozaik, Népszava, 1967. március 12. 10.

61 | Készül a BNV-re az Elekthermax, Napló, 1968. május 3., 8.

62 | Burszán Sándor (1903–1982) székely származású magyar mesterember, aki bádogosként kezdte pályáját Budapesten. 1943-ban nyitott saját műhelyt, és hamarosan kávéfőzőgépek készítésére specializálódott. Az 1950-es évektől BS márkajelzésű krémkávéfőzői a hazai ipar megbecsült termékeivé váltak. Kiváló kézműves tudása és igényessége révén gépei máig ipari remekműnek számítanak.

63 | <https://fortepan.hu/hu/photos/?q=bursz%C3%A1n%20ok%C3%A1rv%C3%A9f%C5%91z%C5%91> (Elérés dátuma: 2025. június 15.)

64 | A fekete leves Udvarhelyen, Hargita Népe, 2011. március 2., 5.

végéppé átalakítani, a csaptelepük módosításával.<sup>65</sup> 1964-ben és 1965-ben beszámolt a sajtó a vállalat egy, kazán nélküli, falra szerelhető, egycsapos, egykaros presszógépnek prototípusáról is, ám úgy tűnik, a sorozatgyártást végül nem sikerült beindítani.<sup>66</sup>

A gyártók közül kiemelkedik a budapesti székhelyű Kereskedelmi Gépgyár, illetve a szintén fővárosi Fémfeldolgozó Kisipari Termelészövetkezet (ezeket később részletebben is tárgyaljuk). A két cég hosszú éveken keresztül foglalkozott – ha nem is mindig fő feladatként – kávégépek tervezésével és gyártásával. Időről időre újabb típusokkal rukkoltak elő, számos technikai innovációt alkalmaztak, némelyiket szabadalmaztattak is. Ezekről általánosságban elmondható, hogy a találmányok közös célja a krémkávé minőségének javítása, a főzési folyamat megbízhatóbbá, automatizáltabbá és higiénikusabbá tétele, miközben csökkentik a kézi kezeléssel adódó hibalehetőségeket és erőfeszítéseket.<sup>67</sup> Mindemellett presszógépeik elegáns megjelenésükkel a kávézók, cukrászdák ékességei voltak.

Nagyjából tíz évvel a hazai gyártás beindulását követően, 1961-ben az országban már mintegy 4000 presszógép működött, ezek háromnegyede gőzkávégép volt, túlnyomó részben a fenti két gyártó terméke.<sup>68</sup> Ekkoriban már nagyjából 1000 krémkávégép is üzemelt, főként a Kereskedelmi Gépgyár Casino modellje.<sup>69</sup>

## A Kereskedelmi Gépgyár (és elődei)

Amennyire meg tudjuk állapítani, a hazai presszógépgyártás egyik első fecskéje egy Kereskedelmi Konyhagépgyár elnevezésű cég volt, feltehetően 1953-tól. Az *Esti Budapest* című lap 1953. augusztusában arról tudósít, hogy a július elsején megalakult Kereskedelmi Konyhagépgyár „*már két típusú eszpresszógép sorozatgyártását vezette be*”, és azt is közli, hogy „*a multban (sic.) a teafőző- és eszpresszógépeket külföldről importáltuk*”.<sup>70</sup> Ugyanezen

65 | MAGYAR PÁL 1958: Igy dolgozik a VIBEG, Mérleg (2.) 8., 1–2.

66 | A kereskedelem irányítószervei és a szakszervezet az újítók mögött állnak, 1964: Mérleg (8.) 10. 3–4., SOMOSI OTTÓ 1965: A MŰÁRT gépkiallítása, Kirakat (2.) 8. p 21., ÚTTÖRŐ kávéfőzőgép, Magyar Ifjúság (9.) 32., 1.

67 | A Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatalánál (korábban Országos Találmányi Hivatal) nyilvánosan hozzáférhető több olyan szabadalmi végzettséget kapó újítás is, melyek kávéfőzőgépekhez kapcsolódnak, azonban nem minden esetben állapítható meg, hogy ezek közül melyik valósult meg: került-e sorozatgyártásra, vagy sem. A hivatal egyébként több külföldi szabadalmat is befogadott, melynek célja az egyes külföldi érdekek védelme volt. A korábban már említett Carlo Ernesto Valente több újítása Magyarországon is szabadalmi védettséget kapott. Például Krémkávé-készítő gép (1962) Lajstrom sz.: 151735; Érmebedobásra működő automata berendezés krémkávé kiadására csészében (1964) Lajstrom sz.: 153010; A kiadott mennyiség szabályozására alkalmas adagolóberendezés kávéfőző gépekhez (1966) Lajstrom sz.: 154209.

68 | BÉKÉSI 1962: 34.

69 | BÉKÉSI 1962: 47.

70 | A kormányprogram megvalósítása útján – A budapesti dolgozók életéből, Esti Budapest, 1953. augusztus 24. 1.

lap 1954 szeptemberében megemlékezik (a Magyar Távirati Iroda tudósítását átvéve) a gyár megalakulásának első évfordulójáról. A cikk ehelyütt részletesebben is kifejti a hazai presszógépgyártás aktuális állását és pozitív gazdasági hozadékát, egyszersembe pillantást enged néhány technikai részletbe is: *„Első gyártmánya (sic. a Kereskedelmi Konyhagépgyárnak) az espressogép volt, utána azonban egész sor más vendéglátóipari és konyhagép gyártását is megkezdte. Espressogépből a napokban adják át a századikat, s nemsokára a gép új típusának sorozatgyártását is megkezdik. Az újfajta gép nem egy, hanem három kazános és mindig annyit üzemeltethetnek a kazánok közül, amennyit a forgalom megkíván. Külön előnye, hogy villannyal és gázzal egyaránt fűthető. A Balaton melletti espressók, a váciúti (sic.), a Boráros-téri és sok más népbüfé dolgozói örömmel tapasztalják, hogy a magyar gyártmányú kávéfőzőgép minden tekintetben felveszi a versenyt a külföldivel. Amellett, hogy komoly valutamegtakarítást jelent, valószínű költsége is kevesebb, alig felébe kerül az olasz gyártmányúnak.”*<sup>71</sup> A Kereskedelmi Konyhagépgyár Viola utca 7–9. szám alatt működő üzeme – a cég nevének megfelelően – leginkább tényleg konyhai gépeket gyártott, nem annyira a háztartások, mint inkább a vendéglátóipar (éttermek, bisztrók, üzemi konyhák) igényeinek kielégítésére. *„Egymásután nyílnak meg az új üzemi konyhák, büfék, amelyek felszereléséhez olyan gépek kellene, amelyek gyorsan, jó minőségű ételeket állítanak elő. A Konyhagépgyárban készülnek az üzemi konyhák részére az elektromos meghajtású konyhagépek is. Jelenleg többek között passzírozó-, húsdaráló-, mákőrölő-, kávédaráló-, vágó- és szeletelő-, valamint habverőgépeket állítanak elő. Huszonöt darabot gyártottak már le az újrendszerű burgonyahámogépből (...) Újítás a galuska-szaggató-gép is”*<sup>72</sup> *„Legérdekesebb gyártmányuk a »Mindent tudó« Robot-gép, amely húst, zöldséget, mákot, kávé, fűszert nagyszerűen őröl, habot ver, tésztát kever, passzíroz, húst szeletel. Ebből több száz darab készült már el.”*<sup>73</sup> A tudósításból az is kiderül, hogy hamarosan megindul a gép új típusának sorozatgyártása, amely *„a felsorolt munkák mellett még evőeszközöket is tisztít, kenyert szeletel, erőleveshez pedig csontot őröl.”*<sup>74</sup> Mindentudó konyhagépet később a Kereskedelmi Gépi Berendezések Gyára is előállított, az Északmagyarország információja szerint 1955 elején indult meg a sorozat gyártása. *„A gép húst őröl, gyümölcsöt présel, csontot reszel, kenyert szeletel. Pótolja három kukta munkáját, mert egy óra alatt akár nyolc mázsa főzelékféléket tisztít meg és szeletel fel.”*<sup>75</sup> A Kereskedelmi Konyhagépgyárról nagyon kevés információ lelhető fel. Működéséről, egyáltalán a létezéséről csupán az előzőekhez hasonló újságcikkekben értesülhetünk, azonban ezen források jellege és csekély

71 | Újtípusú gépek és sokfajta más konyhafelszerelés készül, Esti Budapest, 1954. szeptember 8. 3.

72 | A kormányprogram megvalósítása útján – A budapesti dolgozók életéből, Esti Budapest, 1953. augusztus 24. 1.

73 | Újtípusú gépek és sokfajta más konyhafelszerelés készül, Esti Budapest, 1954. szeptember 8. 3.

74 | Újtípusú gépek és sokfajta más konyhafelszerelés készül, Esti Budapest, 1954. szeptember 8. 3.

75 | Hírek (sic.), Északmagyarország, 1955. március 30., 4.

száma nem teszi lehetővé még olyan vázlatos üzemtörténet megrajzolását sem, amelyet a Kereskedelmi Gépgyár, illetve a Fémfeldolgozó Ktsz. esetében sikerült megvalósítani. Ráadásul még ezek a híradások is teljesen eltűnnek a sajtóból 1955 után. A Központi Statisztikai Hivatal 1954-es évről kiadott statisztikai évkönyvében még szerepel a gyár: ekkor 89 alkalmazottja volt.<sup>76</sup>

Azonban az *Északmagyarország* című lap föntebbi híre felvet néhány kérdést. Az említett konyhagép, amit 1955-től gyárt a Kereskedelmi Gépi Berendezések Gyára működését, funkcióját tekintve meglepően hasonlít a Kereskedelmi Konyhagépgyár mindent tudó robotgépére, amelyből már egy évvel korábban is több száz darabot gyártottak és használtak, minden bizonnyal országszerte, bár erről konkrét adatunk nincs. Elképzelhető, hogy a Kereskedelmi Gépi Berendezések Gyára egyszerűen átvette a (talán megszűnő) Konyhagépgyár egyik legsikeresebb termékének az előállítását, és ettől kezdve azt saját neve alatt gyártotta tovább? Annyi bizonyosnak látszik, hogy 1954-ben a Kereskedelmi Konyhagépgyár és a Kereskedelmi Gépi Berendezések Gyára még két külön cég, ugyanis mindkettő szerepel a korábban hivatkozott Statisztikai Évkönyvben.<sup>77</sup> Sajnos nem tudjuk megmondani, mi történt a Kereskedelmi Konyhagépgyárral, forrásaink erről hallgatnak. Összevonásról, beolvadásról is lehet szó a két vállalatot illetően, de jelen állás szerint ezt egyértelműen eldönteni nem lehetséges. Elképzelhető, hogy a Kereskedelmi Konyhagépgyár és a Kereskedelmi Gépi Berendezések Gyára egyaránt a Kereskedelmi Gépgyár elődjének tekinthető, de az is lehet, hogy csak az utóbbi.<sup>78</sup>

A gyár kronológiailag legkorábbi elődje Latinák Jenő<sup>79</sup> szerszámgyáros cége, amelyet a Tisztviselőtelep nevű, eredetileg X. kerületi városrészben alapított,<sup>80</sup> a Felsővaspálya utcában, majd innen költözött át 1910 körül a Monori u. 2–4. szám alá.<sup>81</sup> A cég mindenféle kovácsárut, szerszámokat, gépeket és gépalkatrészeket gyártott.<sup>82</sup> Latinák Jenő

76 | Statisztikai Évkönyv 1954. I. Ipar (é.n.) Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 88.

77 | uo.

78 | Ezt valószínűsíti az 1956. november 1-jére datált gépírási jegyzőkönyv, mely a Kereskedelmi Gépgyár ideiglenes Forradalmi Munkástanácsának megválasztásáról készült, és a dolgozók követeléseit tartalmazza Kereskedelmi Gépi Berendezések (sic.) Gyára fejléces céges papíron: BFL XXXV.15.b/10.

79 | Latinák Jenő (1876–1939) magyar iparos és gyáros, egy kis lakatosműhelyből hozta létre szerszámgyárát. Szervezőként és vezetőként fontos szerepet játszott a magyar gépiparban, és annak szakmai egyesületeiben is aktív volt. Az I. világháború alatt hadiszállítóként működött. Munkássága hozzájárult a hazai gépgyártási kultúra és ipari háttér fejlődéséhez.

80 | Források szerint 1901-ben jegyezték be, lásd: Uj (sic.) bejegyzett cégek, Magyar Kereskedők Lapja, 1901. (30.) 30. 8., illetve Kivonat a magyarországi kereskedelmi cégjegyzékből (sic.), Központi Értesítő, 1901. (26.) 59. 1406. A családi hagyomány ugyanakkor 1899-es alapítást tartott számon, lásd: ÁDÁMFI GYÖRGY 1995: Tisztelt Miniszterelnök Úr! Kapu (8.) 4–5. 126., illetve Közlekedési Közlöny, 1949. (5.) 52., 546.

81 | Lásd: Budapesti cím- és lakásjegyzék 1910. (22.) Franklin Társulat, Budapest. 655., illetve Budapesti cím- és lakásjegyzék 1911 (23.) Franklin Társulat, Budapest. 1024.

82 | Lásd a képes hirdetést: Magyar Vaskereskedő, 1941. (41.) 15., 11.

halála után özvegye, majd fiuk vitte tovább a családi vállalatot,<sup>83</sup> amely 1942. január 1-től közkereseti társaságként működött (tagjai özv. Latinák Jenőné, Ádámfi Györgyné sz. Latinák Margit és Latinák István).<sup>84</sup> 1949-ben az Iparügyi Minisztérium Nehézipari Csoportfőnöksége Általános Gépipari Központja fennhatósága alá tartozott.<sup>85</sup> Ez évben a céget államosították, majd 1950-ben ebből, illetve Mann Gábor üzeméből Monori utcai székhellyel kialakították a Kőbányai Kovácsárugyár Nemzeti Vállalatot, melynek fő tevékenysége peremek és kovácsolt anyagok készítése volt.<sup>86</sup> Az új gyár fővárosi iparvállalatként az állampárt kiemelt figyelmét „élvezte”: az MDP Budapesti Pártbizottságának lapjában 1952-ben meg is bírálták amiatt, mert nem minden dolgozója igyekezett kellőképpen (túl)teljesíteni a tervet.<sup>87</sup>

A Monori utcai gyártelephez kapcsolódóan az újságokban először 1956-ban tűnik fel a Kereskedelmi Gépgyár neve.<sup>88</sup> Egyes hírek szerint az üzemet 1953 nyarán alapították, bár a lapokban a Kőbányai Kovácsárugyárra még 1954-ben is működő gyárként hivatkoznak, sőt, 1957-ből van hír a sportegyletével kapcsolatban.<sup>89</sup>

83 | Új vezető a Latinák-gépgyárban, Magyar Vaskereskedő, 1941. (41.) 51., 19.

84 | Kivonat a kereskedelmi cégjegyzékből, Központi Értesítő, 1944. (69.) 27. 841.

85 | Az Iparügyi Minisztériumhoz tartozó csoportfőnökségek, ipari igazgatóságok, ipari központok, ipari vállalatok név- és címjegyzéke. 1949. Magyar Ipar. (3.) 1. 23.

86 | 8230/1948. Korm. rendelet és a 154/10/1950. N.T. [Népgazdasági Tanács] határozat. Közli: Magyar Közlöny – Hivatalos Lap, 64. szám, 1950. április 20., 260. – Mann Gábor lakatosmester „épület- és műlakatos üzeme” az Amerikai úton működött (lásd: Budapesti Távbeszélő Szaknévsor 1949. december 91.), 1935-ben már biztosan, amikor is mint ismeretlen helyre távozott köztartozás-hátralékost körözik (Kimutatás a 164.500 VII. a. 1933. számú m. kir. pénzügyminiszteri körrendelet értelmében körözött 500 pengőig terjedő köztartozás hátrahagyásával ismeretlen helyre távozott hátralékosokról. Melléklet a Fővárosi Közlöny 1935. évi április hó 30-iki [24.] számához. 892.). Időnként később is meggyűlt a baja a törvénnyel, 1939-ben ipar jogosulatlan gyakorlása (Kihágási ítéletek, Lakatosmesterek Lapja, 1939. (11.) 9. 5.), 1944-ben árdrágítás (Nagyarányu (sic.) vasdrágítást lepleztek le, Uj (sic.) Nemzedék, 1944. (26.) 109. 5.) kapcsán bukkan fel a neve. Miután cégtulajdonos már nem lehetett, minden bizonytalannal alkalmazottként helyezkedett el eredeti szakmájában az Országos Lakásépítő Vállalatnál (Vö. Vas- és gépipar, Újítók Lapja, 1951. (3.) 24. 28.).

87 | Fokozódik a verseny az üzemek között a Rákosi elvtárs születésnapjára tett vállalások teljesítéséért. Világosság. A Magyar Dolgozók Pártja Budapesti Pártbizottságának Lapja, 1952. február 20., 5.

88 | Apró- és kishirdetések, Esti Budapest, 1956. október 10. 6. Van olyan adatunk, amelyben a Kereskedelmi Gépi Berendezések Gyára munkásfelvételt hirdet a Monori utcai telephelyre (Esti Budapest, 1954. szeptember 4. 6.). Ugyanez a cég néhány hónappal korábban még az V. kerületi Apáczai Csere János utcában működött, oda keresett hirdetés útján munkásokat. (Lásd: Magyar Nemzet, 1954. március 7., 8.). A rendelkezésre álló információk alapján azt nem lehet egyértelműen megállapítani, hogy a Kereskedelmi Gépi Berendezések Gyára milyen kapcsolatban volt a Kereskedelmi Gépgyárral. Lehetséges, de kétséget kizáróan nem igazolható, hogy csupán névváltozás történt, valamikor 1956 folyamán, ugyanis a Kereskedelmi Gépi Berendezések Gyára elnevezés ekkor fordul elő utoljára a sajtóban (Lásd: Habzó kávéfőző az új eszpresszógéppel, Esti Budapest, 1956. október 23., 5.).

89 | Budapesti Labdarúgó Alszövetsége Hivatalos Közlönye, 9. szám, 1957. április 8., 9.



A Ruszwurm cukrászda 1960-ban. A pulton egy Herendi burkolatú presszógép látható. (Fortepan / Bauer Sándor)

A Kereskedelmi Gépgyár 1953-ban kezdte gyártani a presszógépeket.<sup>90</sup> Az 1950-es évek második felében megnövelték a kávégépek választékát. A vállalatot 1955-ben a Belkereskedelmi Minisztérium Ipari Trösztjébe vonták be, a Kereskedelmi Hűtőberendezéseket Gyártó és Javító Vállalat, a Szombathelyi Öntöde és Fémmegmunkáló Vállalat, a Kereskedelmi Asztalos- és Lakatosipari Vállalat, illetve a Budapesti Takarékgyűjtős

90 | Az évszám lehet 1952 is, amennyiben hitelt adunk a *Belkereskedelem* című folyóirat egyik 1956-os tudósításában foglaltaknak (A kávéfőző szerzsáma 1956. *Belkereskedelem* (5.) 3., 20.). A cikkhez mellékelt fotók különösen informatívak. Okkal feltételezhetjük, hogy a Vörösmarty cukrászdai „életkép” azért került ide illusztrációként, mert azon az újságíró által BKM Gépi Berendezések Gyára névvel illetett vállalat egyik terméke szerepel. A fényképről viszont nagy biztonsággal megállapítható, hogy a Kereskedelmi Gépgyár (KG) egyik presszógépét örökítette meg használat közben. Ilyen, kétsapos presszógépe van az MMKM-nek is, ebben az esetben a két cégnev pedig ugyanazt az ipari üzemet takarja: itt csak elírásról van szó.

Üzem mellett.<sup>91</sup> A tröszt összesen nyolc üzeme főként vendéglátóipari egységek számára készített gépeket és berendezéseket, pultokat, bútorokat.<sup>92</sup>

1958-ban különleges, herendi porcelán burkolatú presszógépet dobtak piacra, amelyet nagy sikerrel mutattak be az ugyanebben az évben rendezett Brüsszeli Világkiállításon. Összesen 10 darabot gyártottak belőle, ezek nagyobb fővárosi és vidéki kávézókba, szállodákba kerültek; nagyjából a gépek feléről lehet tudni jelenleg, hogy hol található.<sup>93</sup>

Ebben az évben a MOFÉM-mel szemben a Belkereskedelmi Minisztérium a Kereskedelmi Gépgyárat támogatta, ennek keretében nagyarányú gyártásfejlesztések történtek annak érdekében, hogy növeljék az exportképességet.<sup>94</sup>

1958-ban egy angliai kiállításon mutatta be a porcelánnal burkolt gép mellett a kétcsapos, 20 literes kazánnal ellátott P-II, és az egy-, illetve kétcsapos változatban is elérhető Rexp-presso készülékeket. Utóbbira Lengyelország helyben többszáz megrendelést adott le.<sup>95</sup>

1959-től forgalmazták a Casino krémkávégépet, melynek dizájnját Dániel József ipari formatervező készítette.<sup>96</sup> Ez a típus népszerű, keresett termék volt. Sok gép exportra készült, a szocialista országok mellett Dél-Amerikából, Angliából, Svédországból, Norvégiából jöttek megrendelések.<sup>97</sup>

1960-ban, az USA és a Szovjetunió közötti felfokozott űrverseny közepette a lapok egy műholdhoz hasonló presszógép prototípusáról adtak hírt, amely több újítása – kisebb kazán, új csaptelep, automatikus vízszintszabályzó – mellett a formájával is meglepetést keltett.<sup>98</sup> Abból, hogy később nem adtak hírt a készülékről, az valószínűsíthető, hogy a világ legelső műholdja után elnevezett Szputnyik-presszó nem került gyártásba.

91 | RÁCZALMÁSI GYÖRGY 1959: Vállalták – teljesítették, Mérleg, (3.) 12. 2.

92 | Keripar. Egy új iparág. Magyarország, 1978. május 14. 18.

93 | SZASZI 2024: Porcelán kávégépek Herendről, Győri Szalon (<https://www.gyoriszalon.hu/news/19127/102/Porcel%C3%A1n-k%C3%A1v%C3%A9g%C3%A9pek-Herendr%C5%91> – Elérés dátuma: 2025. június 15.) A Herendi Porcelánmanufaktúra tájékoztatása szerint az első, a világkiállításon is bemutatott példány Ferihegyre került, a többinek az Egyetem presszóban, a Gerbeaud-nál, a Gundelnél, a pécsi Éva cukrászdában, Szegeden a Virág cukrászdában, illetve a fővárosi Gellért Szállóban, a Béke Szállóban, és a dunaujvárosi Arany Csillag Szállóban találtak helyet.

94 | DÓCZI RÓBERTNÉ: Az „export árualap-növelés” és a tárcasovinizmus, Kisalföld, 1958. március 22., 3.

95 | A világ legjobbjaival versenyez a magyar kávéfőző, hűtőszekrény, konyhagép, Népszabadság, 1958. január 15. 1.

96 | A Tröszt egyik szabadalma krémkávéfőző gépről: Szabadalmi leírás (148.362.) Krémkávéfőző automata gép (Bejelentés napja: 1958. november 15.). Bejelentő a Belkereskedelmi Minisztérium Ipari Tröszt, mint dr. Edelényi László gépészmérnök jogutódja. A nagysikerű Casino típust megalapozó szabadalmat a gyár négy dolgozója nyújtotta be: Szabadalmi leírás (150.028.) Krémkávéfőző berendezés. Bejelentők: Kovács Mátyás lakatos, Szilágyi József lakatos, Varjú József művezető, Balogh Gyula lakatos. A bejelentés napja: 1961. január 18. Dániel Józsefről lásd: TAMÁS MIHÁLY 2001: Dániel József életműve, Magyar Iparművészet, (8.) 4., 25–26.

97 | Vö. Exportképes magyar eszpresszó-gépek 1957. Gazdasági Figyelő (1.) 22. szám 2., Rádió? Magyar Nemzet, 1958. február 28. 8., A magyar eszpresszógép az olasz versenytársává nőtt, Magyar Nemzet, 1959. február 11. 5., Keripar. Egy új iparág. Magyarország, 1978. május 14. 18., Új kereskedelmi gépek belföldre és exportra, Népszava, 1967. augusztus 1., 8.

98 | Új gyártmány született... Népszabadság, 1960. szeptember 13., 7.

A KG a Casino utódjaként kezdte meg a Budapest krémkávégép gyártását, valószínűleg 1962-ben. Ekkoriban a vállalat már közel 2000 kávégépet gyártott évente, jelentős részüket exportra.<sup>99</sup> Emellett a cég – nevének és profiljának megfelelően – gyártott kiszolgálópultokat, tűzhelyeket, krumplihámozókat, olajsütőket, főzőüstöket, tálalóasztalokat is.<sup>100</sup>



A Kereskedelmi Gépgyár logója (Kiss László felvétele)

1967. július 1-jével a Belkereskedelmi Minisztérium Ipari Trösztjéből megalakították a Kereskedelmi Berendezéseket és Gépeket Gyártó Vállalatot, rövid nevén KERIPAR-t, melynek öt, többé-kevésbé különálló üzemegysége létesült: 1. számú Berendezésgyár, 2. számú Kereskedelmi Gépgyár, 3. számú Vendéglátóipari Gépgyár, 4. számú Üzletberendezés Gyár és 5. számú Fémipari Gyár.<sup>101</sup> A KERIPAR termékpalaettája változatlan maradt: vendéglátóipari, cukrászipari és nagykonyhai berendezéseket gyártottak. A 2. számú Kereskedelmi Gépgyár foglalkozott a presszógépek, nagykonyhai sütő- és főzőberendezések, illetve ételbárok felszereléseinek készítésével.<sup>102</sup>

A 2. számú Kereskedelmi Gépgyár továbbra is Budapesten, a Monori utcában működött, de 1973-ban már a XIII. kerületi Dolmány utcában is volt telephelyük.<sup>103</sup> A fejlesztés továbbra is a fókuszban maradt: 1975-ben bemutatták a Casino Mocca presszógépet, amelyet 2-3-4 csapos kivitelben készítettek.<sup>104</sup>

A KERIPAR az 1980-as évek végén komoly gazdasági problémákkal szembesült; ez nem volt egyedi, vagy éppenséggel példa nélküli hazánkban. A piaci helyzetben bekövetkező változások (a hazai vendéglátóipari beruházások forráshiányból fakadó csökkenése és az állami dotáció megszűnése, párhuzamosan a külföldi megrendelések jelentős visszaesésével együtt) hatására még szembetűnőbbé vált a korábbi nagyvált-

99 | Géptest ólomkristályból és márkás porcelánból 1962. Mérleg, (6.) 12., 15.

100 | M. L. 1965: „A szerződést nem az íróasztalfiókban tartják” Mérleg (9.) 9., 8.

101 | Új gépekkel látja el a kereskedelmet és a vendéglátást a KERIPAR 1967. Kirakat (11.) 7. 18., Boldog Új Évet kíván a KERIPAR, *Népszava*, 1977. december 15. 12. A Keripar 1. sz. Egyedi berendezések Gyára és a 2. sz. Kereskedelmi Gépgyár a fővárosban, a 3. sz. Vendéglátóipari Gépgyár Szombathelyen, a 4. sz. Üzletberendezések Gyára ugyancsak Vas megyében, Celldömölkön működött, az 5. sz. Fémipari Gyár pedig Tatabányán. Vö. POLGÁR FERENC 1978: Vas megye gépipara, *Vasi Szemle* (32.) 2. 193-195. és Boldog Új Évet Kíván a KERIPAR, *Kereskedelem, Technika*, 1979. 12., 22.)

102 | Keripar. Egy új iparág. Magyarország, 1978. május 14. 18. Vö. *Kereskedelmi Szemle*, 1972 (13.) 8., 42., 11. 40. és 12. 53.

103 | Vö. *Magyar Nemzet*, 1973. július 26. 8. és *Esti Hírlap*, 1974. február 26., 10.

104 | A KERIPAR az 1975. évi őszi Budapesti Nemzetközi Vásáron, *Népszava*, 1975. október 17. 7., VÖSZK-BÖRZE, *Kereskedelmi Szemle*, 1976. (17.) 6., 32.

latati működésben alighanem eleve benne rejlő alacsony hatékonyság. A céget alkotó vállalatok mindegyike a szétválásban látta a megoldást, feltételezve, hogy önállóan életképebbek lesznek. A KERIPAR nagyvállalat 2. sz. gépgyárából 1988. november 1-jével létrejött Kereskedelmi Berendezéseket és Gépeket Gyártó Vállalat<sup>105</sup> esetében sem volt ez másként, a vezetők remélték, hogy immár önállóan, kisvállalatként eredményesebb gazdálkodást tudnak majd folytatni, ezt felépítésük és termékszerkezetük is lehetővé teszi. Ugyanakkor a szétválás nem ment simán, problémát okozott a közös vagyon elosztása, és az önállósuláshoz fűzött várakozások is csak részben igazolódtak.<sup>106</sup> A KERIPAR Kereskedelmi Berendezéseket Gyártó Vállalatot hivatalosan 1989. június 30-án megszüntette a Kereskedelmi Minisztérium. A cég vagyonát jogutódja, az INVESTOR Kereskedelemfejlesztési Vállalat vette át.<sup>107</sup>

A Kereskedelmi Berendezéseket Gyártó Vállalat (majd Kft.) 1993-ig maradt állami tulajdonban. Folyamatosan kerestek új értékesítési lehetőségeket, bővítették termékkínálatukat,<sup>108</sup> a problémák azonban nem oldódtak meg. Ádámfi György németországi vállalkozó egy vele készült interjúban kétségeit fejezte ki, hogy megérné-e neki az, ha visszakaphatná nagyapja, Latinák Jenő gépgyárának utódját, ami most az államé. *„A mi családi cégünk, a mai Kereskedelmi Gépgyártó Vállalat, ha visszazsáll rám, semmit nem ér. Először is valamit kezdeni kell a százmilliós adósságával. Másodszor pedig legalább százmilliót kell investálnom, ha azt akarom, hogy versenyképes legyen.”*<sup>109</sup> Több vezetőségváltást követően 1992 szeptemberében a vállalat megmentése érdekében a cég államigazgatási felügyelet alá került.<sup>110</sup> Az 1990-ben létrehozott Állami Vagyonügynökség (ÁVÜ) Vállalati biztost állított a cég élére. Megszüntették

105 | A vállalat bemutatása: KERGÉP. MNV Zrt. Központi Irattár PRIMAN P0433\_5 / 1993 Vonalkód: 1851148

106 | A GASZTROMETÁL névre váltó tatabányai gyáregység igazgatója 1990-ben arról panaszkodott a helyi sajtóban, hogy „a tatabányai cég is, „hasonlóan a többiekhez, csak súlyos terheket kapott útravalóul az egykori monopóliumtól, a KERIPAR-tól” MISKEI: Fogyókúra után jobb közérzet? 24 óra. Komárom-Esztergom megyei Dolgozók Lapja, 1990. augusztus 2., 8.

107 | A vállalat megszűnésének oka az indoklása szerint *„a KERIPAR Vállalat gazdasági helyzete megromlott és a jelenlegi szervezeti formájában nem képes eleget tenni az önállósult gyáregységekkel kapcsolatos vagyonmegosztási követelményeknek.”* Lásd: Tájékoztató a vállalat megszüntetéséről INVESTOR. MNV Zrt. Központi Irattár APV Rt. 58\_3 /1989 Vonalkód: 2457164. Az INVESTOR-ról lásd: Közlemény az INVESTOR Kereskedelemfejlesztési Vállalat tevékenységéről, Kereskedelmi Közlöny, 1989. (2) 15., 627.

108 | Lásd például ezt az újsághírdetést: KerGép, Pesti Hírlap, 1991. március 28. p. 13., de a Budapesti Nemzetközi Vásáron is első helyezést értek el pályázati felhívásra készített tejadagoló berendezésük prototípusával. D.: A tizenhat forintos kivágja a 21-et? Tejvisszaszoktató, Új Magyarország, 1991. május 31., 5.

109 | GERGELY: Ha modern lesz, visszakerik? A német gyáros nem érti... Magyar Nemzet, 1991. szeptember 11. 8. A cikkben Latinka (sic.) Jenő. Idővel azonban – úgy tűnik – megváltozott a véleménye, mivel 1995-ben levelet írt Horn Gyula akkori miniszterelnöknek, amelyben jelezte, hogy a korábban kapott „kártérítési jegyei” fejében a gyárat visszavásárolná, és segítene azt újból fellendíteni. Lásd: ÁDÁMFI GYÖRGY 1995: Tisztelt Miniszterelnök Úr! Kapu (8.) 4–5., 126.

110 | Előterjesztés társaság államigazgatási felügyelet alá helyezéséhez KERGÉP. MNV Zrt. Központi Irattár PRIMAN P0433\_1/1992 Vonalkód: 1837169

a Dolmány utcai telephelyet, átalakították a személyi állományt is. A kereslet változásaira egyedi berendezések gyártásával, az ország nagyobb városaiban működő, bemutatóteremmel is rendelkező viszonteladói hálózat felépítésével próbáltak reagálni. A KGST összeomlása súlyos gondokat okozott: *„A keleti piac összeomlásáig több ezer kávéfőzőt is exportáltunk, de ez már sajnos a múlté. (...) Nagy sorozatú szovjet megrendelésekről kellett lemondani. Különösen a komplett ételbár-berendezéseknek és az itthon is jól ismert presszókávéfőzőknek volt sikerük”* – nyilatkozta Oláh Károly vállalati biztos, megbízott igazgató.<sup>111</sup> Ugyanakkor – állítása szerint – nem a termékminőséggel volt gond: *„Olyan strapabíróak régi gépeink, hogy évtizedek óta nincs szükség a cseréjükre. A piac telítettebb, mint szeretnénk.”*<sup>112</sup> A csőd eljárás végül elkerülhetetlenné vált, de a vállalati biztos azért bízott benne, hogy a csődtárgyalás sikeres lesz, és így nem kerül veszélybe a tervezett privatizáció sem: *„A kényszerbitelezők nagy többségével előzetesen már megegyeztünk, tartozásaink 90 százalékát rendeztük.”*<sup>113</sup> A Corvin Bank pályázati felhívása szerint az Állami Vagyonügynökség 100%-os tulajdonában lévő Kereskedelmi Gépgyártó Kft. (az azonos nevű vállalat jogutódjaként) 1993. novemberében 45,53 millió Ft törzstőkével és 5,055 millió Ft tőketartalékkal rendelkezett.<sup>114</sup> Arról nincs pontos adatunk, hogy a cég meddig foglalkozott presszógépek gyártásával, illetve mikor hagyott fel ezen tevékenységgel, de erősen valószínűsíthető, hogy ezt végül a szocialista piaci lehetőségek megszűnése kényszerítette ki. Több éves agóniát követően a vállalat 1993-ban megszűnt, jogutódja a KERGÉP Kereskedelmi Gépgyár Kft. lett, amely 1997-től NJ Kereskedelmi Gépgyár Kft. néven működött.<sup>115</sup> 2000-től elindult a felszámolása, amelynek következtében a cég 2001-ben jogutód nélkül megszűnt.<sup>116</sup>

## A Fémfeldolgozó Ktsz.

Az 1949-ben alapított, a XIII. kerületi Pannónia utcában működő termelőszövetkezet tevékenysége igen széles körű volt. Az 1950-es években felölelte a presszógépek, szamovárok, precíziós műszerek, kézi mérlegek, laboreszközök, orvosi műszerek, elektromos háztartási eszközök, játékok, járműalkatrészek és fémtömegcikkék gyártását egyaránt.<sup>117</sup>

111 | SZABÓ ANTAL: Kergép – Adósságmentesen privatizálni, Magyar Hírlap, 1993. szeptember 10., 19.

112 | SZABÓ ANTAL: Kergép – Adósságmentesen privatizálni, Magyar Hírlap, 1993. szeptember 10., 19.

113 | SZABÓ ANTAL: Kergép – Adósságmentesen privatizálni, Magyar Hírlap, 1993. szeptember 10., 19. Vö. Csőd- és felszámolási eljárás, Népszabadság, 1993. november 11., 28.

114 | lásd: Hirdetés, Pest Megyei Hírlap, 1993. november 19., 8. Vö. MIKE ZSUZSA: Előnyük, hogy hitelt is adhatnak, Napi Gazdaság, üzlet, világ, politika, 1992. november 23., 3.

115 | Noha egyértelmű adat nem áll rendelkezésre, mindebből arra következtethetünk, hogy a privatizáció nem hozta meg a kívánt eredményt, és Ádámfi György 1995-ös visszavásárlási ajánlatából sem lett semmi.

116 | Az OPTEN céginformációs adatbázis adatai alapján.

117 | VÁNDOR 1958: 171.



A presszógépek jelentős részét a szocialista blokk országaiába exportálták, de kaptak rendeléseket Hollandiából, az NSZK-ból, Belgiumból, Svédországból, Angliából, Norvégiából, Finnországból.<sup>118</sup> Népszerű terméke volt az 1950-es évek végétől gyártott Mocca típusú kávégép, amelyet különböző méretben – egycsapostól hétcsaposig – készítettek, így minden vendéglátóipari egység megtalálhatta a számára legmegfelelőbbet.

*A Fémfeldolgozó Ktsz. logója (Kiss László felvétele)*

A vállalat 1967-ben egyik gyáregységét Mezőtúrra helyezte át, ott (is) gyártottak a grillsütők, hűtőpultok, irattartó szekrények mellett presszógépeket.<sup>119</sup> A korabeli sajtóból sajnos nem derül ki, hogy a szövetkezet a teljes kávégépgyártását vidékre vitte, vagy Budapesten is folytatták a termelést. A Ktsz. 1967-ben mutatta be az egy- és kétcsapos változatban is elérhető Star kávégépet.<sup>120</sup> Ugyanebben az évben jelentkeztek a frissvizű (átfolyó rendszerű kazános) kialakítású, automatikus hőszabályozású Fantázia modellel, amelyet 1-4 csapos kivitelben kínáltak, illetve a teljesen automatikus működésű, 2-3-4 csapos De-Lux típusal.<sup>121</sup> A szövetkezet ebben az évben 600 presszógépet gyártott, a következő évben ennek a duplájára érkezett megrendelés.<sup>122</sup>

1969-ben profiltisztítást hajtottak végre, miután a cég tevékenysége már csupán három termékcsoportha, a presszógépekre, a grillsütőkre és a fénycsöves, illetve speciális lámpákra korlátozódott.<sup>123</sup> Viszont még ugyanebben az évben a Zippel licence nyomán felvették termékpalletájukba az ügyviteltechnikai berendezéseket is.<sup>124</sup>

A cég az 1970-es években már közel 3000 presszógépet gyártott évente, ezek többségét exportra.<sup>125</sup> Az évtized új modellje a Star II, amelyet egy- vagy kétcsapos változatban lehetett megvásárolni.<sup>126</sup> A KGST-n belül csak hazánkban gyártottak vendéglátóipari kávégépeket, innen látták el a blokk országait.<sup>127</sup>

118 | TURI ANDRÁS: Világ színvonalon, *Esti Hírlap*, 1960. március 6., 5.

119 | Irodabútorok, grillsütők, presszógépek, *Szolnok Megyei Néplap*, 1986. március 3., 1.

120 | A Budapesti Műszer- és Gépipari KISZÖV tagszövetkezeteinek kiállítása a Budapesti Nemzetközi Vásáron 1967, *Technika* (11.) 9., 17.

121 | A legújabb kávéfőzők 1967, *Technika* (11.) 9., 29.

122 | -ES 1969: A technológia fejlesztésével enyhültek a munkaerőgondok, *Szövetkezeti Hírlap* (13.) 5., 5.

123 | SZATMÁRI TIBOR 1969: Három termékből több mint 130 milliós bevétel, *Szövetkezeti Hírlap* (13.) 22., 4.

124 | F. I.: Évi 90 milliós termelési érték, *Szolnok Megyei Néplap*, 1970. augusztus 8., 3.

125 | Presszógépek exportra, *Szolnok Megyei Néplap*, 1973. szeptember 15., 4.

126 | VOSZK-BÖRZE Kereskedelmi Szemle, 1976. (17.) 6., 32.

127 | -AI: Korszerű vendéglátóipari és kereskedelmi berendezések kiállítása, *Új Szó*, 1974. április 11., 6.

Az 1980-as években a vállalat már Fémfeldolgozó Ipari Szövetkezet néven működött, egészen az 1991-es felszámolásáig. Jogutódként 1991-ben megalakult a Fémfeldolgozó Ipari és Kereskedelmi Szövetkezeti Rt. (Fémfeldolgozó Rt.), amely 1998-ig működött, és az 1990-es évek közepén még biztosan foglalkozott presszógépek gyártásával.<sup>128</sup> 1991-ben megalakult az FF Fémfeldolgozó Zrt., ez a jelenleg is működő vállalat a Fémfeldolgozó Ipari Szövetkezetet tekinti jogelődjének.<sup>129</sup>

## A múzeum presszógépei

Manapság, ha körbenézünk otthon vagy munkahelyeken, akár múzeumunkban is, azt látjuk, hogy a régebbi, kisebb kávéfőzőket (pl. a kotyogóst és társait) szinte teljesen kiszorították az eleve házi használatra gyártott presszógépek, melyek késői leszármazottai a tanulmányunkban is tárgyalt masináknak. Méretük csökkent, használatuk leegyszerűsödött, a kiskereskedelemben megvásárolhatóak (árfekvésük változó). Elterjedésükben nagy szerepet játszott az is, hogy a régi, egyszerűbb kávéfőzőkhöz képest sokkal több funkcióval rendelkeznek: vannak kávékapszulával működőek, vannak, amelyek maguk darálják a beléjük töltött kávészemeket, valamint felhasználói igény szerint tejet is tudnak az elkészült kávéhoz adagolni. A városban jártunkban-keltünkben tapasztalhatjuk, hogy sok boltban és vendéglátással is foglalkozó helyen, ahol árulnak fogyasztásra vagy elvitelre kávé (itt nem a kifejezetten erre szakosodott mai „kávéházakról” van szó), ugyancsak ezekhez hasonló gépekkel készítik a fekete nedűt. A múzeumnak a tavalyi évben sikerült egy magángyűjtőtől megvásárolnia néhány, egy kivételével magyar gyártmányú vendéglátóipari presszógépet is. Ebben jó lehetőség kínálkozott arra, hogy az intézmény gyűjtőköre ezzel a tárgytípussal bővüljön. A masinák sajátosságai alapján (ezek vendéglátóipari egységekben működtetett presszógépek), az a döntés született, hogy nem a Háztartástechnikai, hanem a Könnyűipari gyűjteményben kapnak majd helyet. A gépek az 1960-as és 1970-es években hazánkban használt berendezések választékát viszonylag jól lefedik. Sajnos az eladó sem a műszaki-technológiai felépítésükről, sem a használatuk körülményeiről érdemi információkkal nem tudott szolgálni, mégis úgy véljük, hogy érdemes ezeket a gépeket külön-külön is néhány mondatban bemutatni, a Háztartástechnikai gyűjteményben már megtalálható presszógépekkel egyetemben.

128 | Testre szabott termékek, testre szabott árak, Új Néplap, 1996. március 2., 7.

129 | Az OPTEN céginformációs adatbázis adatai alapján.



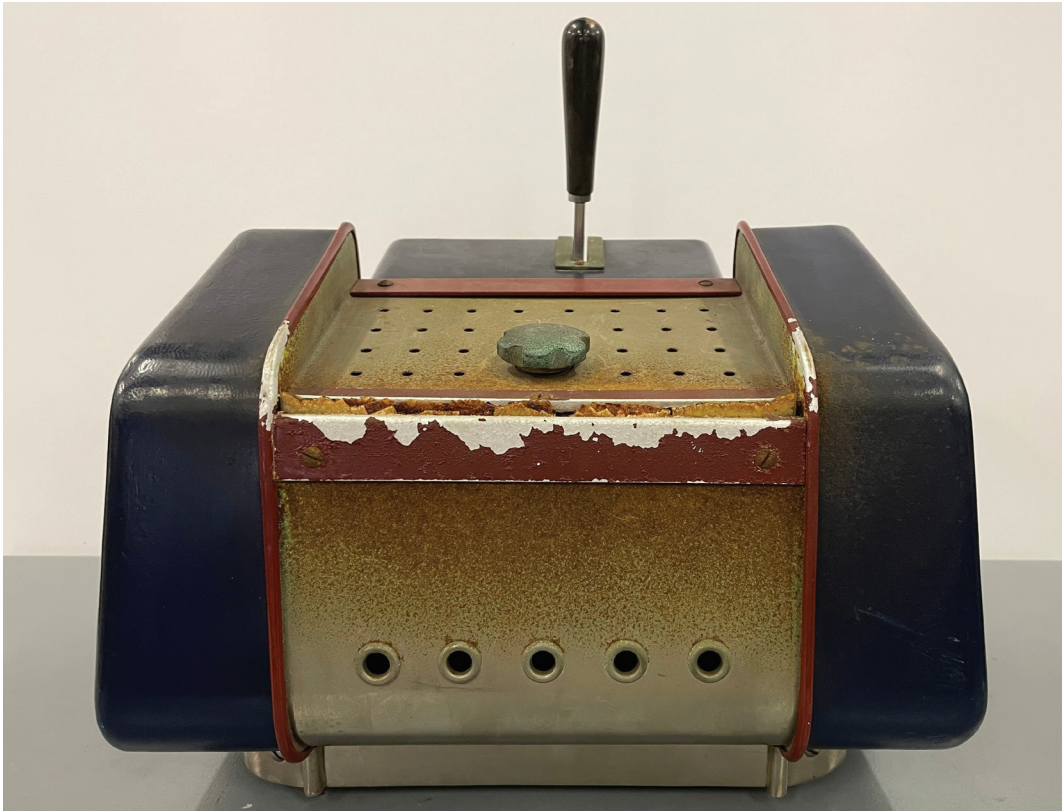
*Egycsapos kávégép (Kiss László felvétele)*

## Egycsapos kávégép

(Fémfeldolgozó Ktsz., Budapest, 1960-as évek)

MÉRETEI: 32×26×32 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő; hiányzik a csészetartó előtt a plexilap  
Egycsapos, egykaros kávégép, krómozott előlappal, piros színű oldallapokkal. A szerelvényfalon a csaptól balra a ki-bekapcsoló gomb és a kerek állapotjelző lámpa található. A csap jobb oldalán a kazán nyomását mutató feszmérő (manométer) található, alatta pedig a tartály vízszintmérője. Az előlap közepén a gyártó logójával ellátott díszítés, alatta öt kerek nyílás látható. A kávétartó kehely hiányzik. A készüléken nem található terméktábla.



*Egycsapos kávégép (Kiss László felvétele)*

## Egycsapos kávégép

(Ismeretlen gyártó, Budapest, 1960-as évek)

MÉRETEI: 35×38×24 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő; hiányzik a csészetartó előtt a plexilap

Egycsapos, egykaros kávégép, krómozott előlappal, kék színű oldallapokkal. A csap jobb oldalán a kazán nyomását mutató feszmérő (manométer) található, alatta pedig a tartály vízszintmérője. A csaptól balra ovális fémtáblán KGV felirat látható, ez lehet akár a Kereskedelmi Gépgyártó Vállalat rövidítése is. Az előlap alján öt kerek nyílás látható. A készüléken nem található terméktábla.



*Mocca-2 (Szikora Zsombor felvétele)*

## Mocca-2

(Fémfeldolgozó Ktsz., Budapest, 1960-as évek)

MÉRETEI: 31×41×33 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő

Egycsapos, kétkaros, gőzkávét készítő, átfolyó rendszerű kazánnal rendelkező presszó-gép, krómozott előlappal és oldallapokkal. A szerelvényfalon a csaptól balra található a ki-be kapcsoló gomb. A csaptól jobbra a kazán nyomását mutató feszmérő (manométer) található, alatta pedig a tartály vízszintmérője, a mérő krómozott kerete jobb oldalán vésett minimum-maximum jelölésekkel.

A két kar között található a csap, melyhez két kifolyópipás főzőkehely tartozik. Talán a bal kar tartozik a csaphoz, és így a jobb kar nyithatja a jobbfelé kivezetett gőzkieresztő csapot, amely a csésze megmelegítésére, tisztítására, illetve a korábban lefőzött kávé feljavítására szolgál.

Az előlap fényes fémlemez, rajta a gyártó logójával ellátott díszítés, ezalatt pedig öt kerek nyílás. A készüléken nem található terméktábla.



*Mocca-4 (Szikora Zsombor felvétele)*

## Mocca-4

**(Fémfeldolgozó Ktsz., Budapest, 1960-as évek)**

TÍPUSJELZÉSE: MO-4 | GYÁRI SZÁMA: 011 | MÉRETEI: 52×37×33 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő; az eredeti tápkábele levágva, helyette a fenékrészen vezettek ki egy másik vezeték

Kétsapos, háromkaros, gőzkávét készítő, átfolyó rendszerű kazánnal rendelkező preszszógép, krómozott előlappal és oldallappokkal. 220 Volt hálózati feszültséggel üzemel, teljesítménye 1000 Watt. A szerelvényfalon a csapoktól balra található a ki-be kapcsoló gomb, felette két, gyertya formájú állapotjelző lámpa, melyet utólagos szereléssel egy hajlított, lyukakkal ellátott alumíniumlemez véd. A csapoktól jobbra a kazán nyomását mutató fesz mérő (manométer) található, alatta pedig a tartály vízszintmérője, a krómozott kerete bal oldalán vésett minimum-maximum jelölésekkel.

A két szélső kar alatt található a csapok, melyekhez két kifolyópipás főzőkelyhek tartoznak. A csapok jobb oldalán csapott végű csövek vezetnek ki. A középső kar minden bizonnyal a jobbfelé kivezetett gőzkieresztő csapot nyitja, amely a csésze megmelegítésére, tisztítására, illetve a korábban lefőzött kávé feljavítására szolgál.

Az előlap fényes fémlemez, rajta a gyártó logójával ellátott díszítés, ezalatt pedig hét kerek nyílás.



Mocca-4 (Szikora Zsombor felvétele)

## Mocca-4

(Fémfeldolgozó Ktsz., Budapest, 1960-as évek)

TÍPUSJELZÉSE: MO-4 | GYÁRI SZÁMA: 6959 | MÉRETEI: 52×37×33 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő; az oldallapok utólagos javítással vannak felerősítve, tápkábele levágva

Kétsapos, háromkaros, gőzkávét készítő, átfolyó rendszerű kazánnal rendelkező preszszógép, krómozott előlappal és sűrke színű oldallapokkal. 220 Volt hálózati feszültséggel üzemel, teljesítménye 1000 Watt. A szerelvényfalon a csapoktól balra található a ki-be kapcsoló gomb, felette a piros színű, kerek állapotjelző lámpa. A csapoktól jobbra a kazán nyomását mutató feszmérő (manométer) található, alatta pedig a tartály vízszintmérője, a krómozott kerete jobb oldalán vésett minimum-maximum jelölésekkel. A feszmérő számlapján alul kézzel írott 8-1974 jelölés látható, amely talán a gyártás évére utal.

A két szélső kar alatt található a csapok, melyekhez két kifolyópipás főzőkelyhek tartoznak. A középső kar minden bizonnyal a jobbfelé kivezetett gőzkieresztő csapot nyitja, amely a csésze megmelegítésére, tisztítására, illetve a korábban lefőzött kávé feljavítására szolgál.

Az előlap fényes fémlemez, rajta a gyártó logójával ellátott díszítés, ezalatt pedig hét kerek nyílás.



STAR (Szikora Zsombor felvétele)

## STAR

(Fémfeldolgozó Ktsz., Budapest, 1960-as évek)

TÍPUSJELZÉSE: SR 1F | GYÁRI SZÁMA: 1055 | MÉRETEI: 44×50×56 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő; egyik oldalpanelja hiányzik, tápkábele levágva, a burkolat tetején lévő csészetartóról hiányzik a plexilap.

Egycsapos, egykaros, krémkávét főző presszó gép, fekete keretezésű, piros színű előlapal. 220 Volt hálózati feszültséggel üzemel, teljesítménye 1000 Watt. A szerelvényfalon a csaptól balra található a ki-be kapcsoló gomb, felette a fehér színű, kerek állapotjelző lámpa. Felette a gőzkieresztő csap kapott helyet, a csésze megmelegítésére, tisztítására, illetve a korábban lefőzött kávé feljavítására. Felette a melegvízcsapot helyezték el, tea készítéséhez. A csap jobb oldalán a kazán nyomását mutató fesz mérő (manométer) található, alatta pedig a tartály vízszintmérője. A csap dugattyús-rugós karja nem mozgatható és hiányzik a főzőkehely is, amelybe a kávéőrlemlényt kell tenni.

Ezt a példányt minden bizonnyal az NDK-ba exportálták, ott működött. Ezt bizonyítja a gőz- illetve a vízkieresztő csapok német felirata.

A gép előlapja működés közben világít. A világításakor feltűnő hét csillagalak mellett a gyártó logója és a STAR felirat is látszik.



*STAR II (Szikora Zsombor felvétele)*

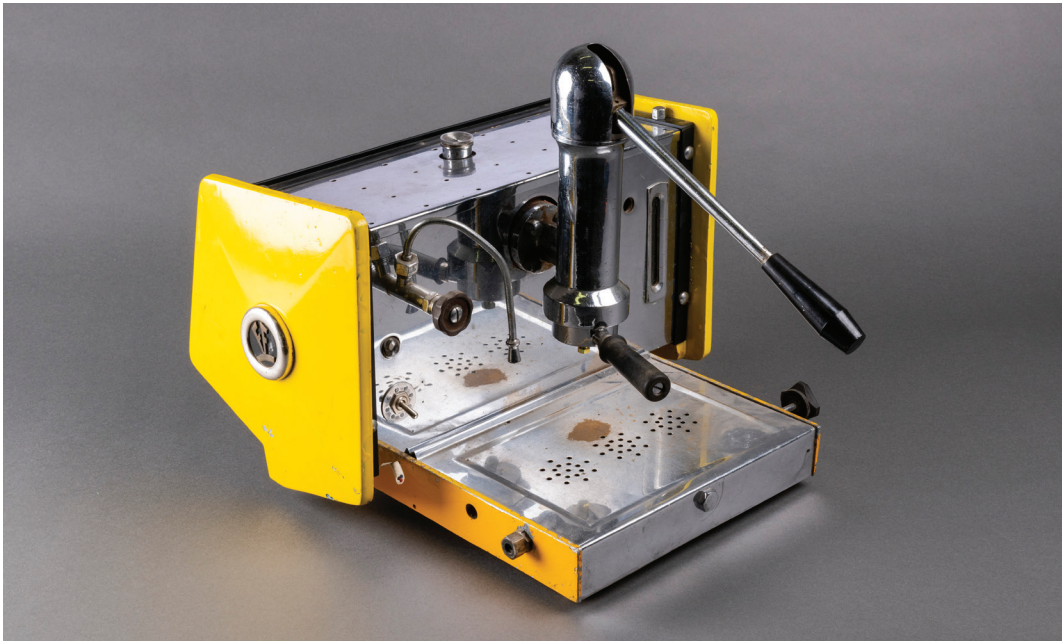
## STAR II

(Fémfeldolgozó Ktsz., Budapest, 1970-es vagy 1980-as évek)

MÉRETEI: 42×43×64 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő, a burkolat tetejéről, a csészetartóról hiányzik a plexilap. Egycsapos, egykaros, krémkávét főző presszógéppel, fényes, illetve faerezet-hatású előlapal, famintázatú oldallappal. 220 Volt hálózati feszültséggel üzemel, teljesítménye 1000 Watt. A szerelvényfalon a dugattyús-rugós rendszerű csaptól balra található a ki-be kapcsoló gomb, felette a narancsszínű, szögletes állapotjelző lámpa. Felette a gőzkiereszto csap kapott helyet, a csésze megmelegítésére, tisztítására, illetve a korábban lefőzött kávé feljavítására. A csap jobb oldalán a kazán nyomását mutató feszmérő (manométer) található, alatta pedig a tartály vízszintmérője, vörös minimum-maximum jelölésekkel. A feszmérő számlapján alul kézzel írt 5-1987 jelölés látható, amely utalhat a gyártás évére is.

A gép előlapjának felső része fényes, tükröződő fémlemez, rajta feketével a 'star II' felirat látszik. Az előlap alsó része faerezet utánzatú borítást kapott. Ezen pajzs formájú, többszínű logó kapott helyet, benne kávéscsésze alakkal. Az egymást részben fedő két nagy F betű a gyártócégre utal. A készüléken nem található terméktábla.



*Mocca (Szikora Zsombor felvétele)*

## Mocca

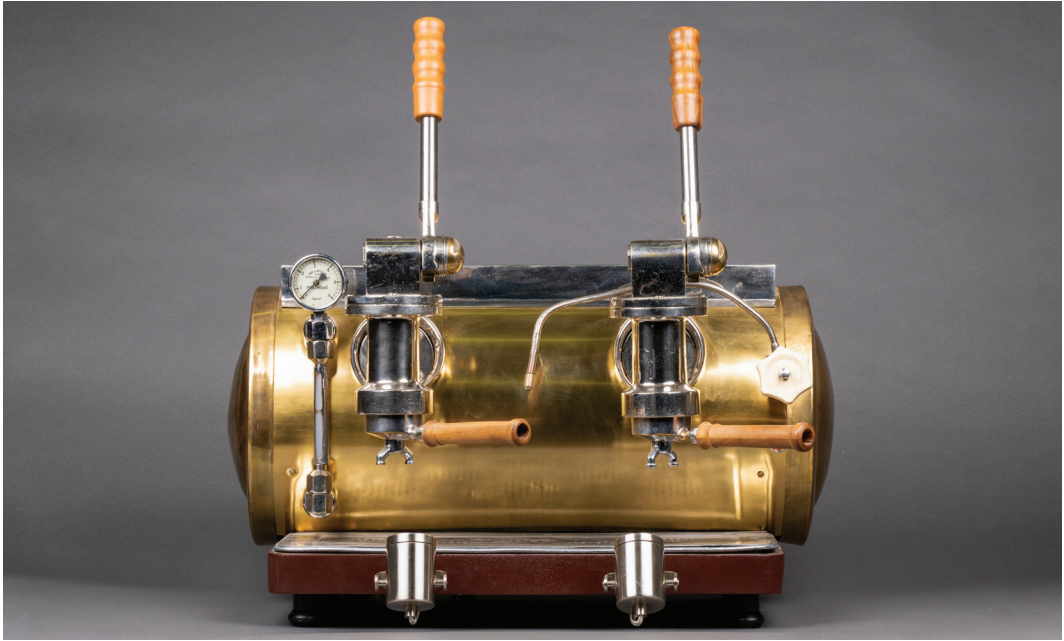
**(Fémfeldolgozó Ktsz., Budapest, 1960-as évek)**

**MÉRETEI:** 45×42×63 cm

**ÁLLAPOTA:** korának megfelelő; tápkábele levágva, a burkolat tetején lévő csészetartóról hiányzik a plexilap.

Egycsapos, egykaros, krémkávét főző presszógép, fémszínű, mintázott előlappal, sárga színű oldallappokkal. A szerelvényfalon a dugattyús-rugós rendszerű csaptól balra található a ki-be kapcsoló gomb, felette a fehér színű, állapotjelző lámpa, burkolat nélkül. Afölött a gőzkieresztő csap kapott helyet, a csésze megmelegítésére, tisztítására, illetve a korábban lefőzött kávé feljavítására. A csap jobb oldalán a kazán nyomását mutató feszmérő (manométer) található, tőle jobbra pedig a tartály vízszintmérője, a krómozott kerete jobb oldalán vésett minimum-maximum jelölésekkel. A feszmérő számlapján alul kézzel írt 1075 felirat látható. A csaphoz egy kifolyópipás főzőkehely tartozik.

Az előlap fémszínű, mintázott lemez, rajta egy fekete színű, gőzölgő kávéscsészével, illetve a Mocca felirattal. A sárga színű oldallapokra a gyártó logóját helyezték. A készüléken nem található terméktábla.



*Hengeres testű krémkávégép (Szikora Zsombor felvétele)*

## Hengeres testű presszógép

(Kereskedelmi Gépgyár, Budapest, 1955–60 körül)

MÉRETEI: 69×63×66 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő

Felirat és díszítés nélküli, két csaptelepes, dugattyús-rugós karos presszógép, amellyel krémkávét lehet főzni. A burkolata fémszínű.

A szerelvényfalán a csapoktól jobbra található a gőzkieresztő csap (a csészek melegítésére, tisztítására, illetve a már lefőzött kávé tupírozására). A gőzt adó vezeték a csapok közé vezeték ki.

A csapoktól balra található a kazán nyomását mutató feszmérő, alatta pedig a tartály vízszintmérője. A csapokhoz két-két kifolyópipás főzőkelyhek tartoznak.

A készülék hengeres burkolata fölötti csészetartó/melegítő tálca alján 14 kerek nyílás található. A készülékről hiányzik a terméktábla.



Budapest (Szikora Zsombor felvétele)

## Budapest

(Kereskedelmi Gépgyár, Budapest, 1964)

TÍPUSJELZÉSE: BPR-18 | GYÁRI SZÁMA: 915-50 | MÉRETEI: 85×62×70 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő

A típust gyártották 1-4 csapos változatban, ez egy három csaptelepes, dugattyús-rugós karos fajta, amellyel krémkávét lehet főzni. Burkolata fémszínű, mintázott, az elő- és oldallapokon más-más mintázattal. 220 Volt hálózati feszültséggel üzemel, teljesítménye 3000 Watt. A gép vízcsapra köthető, és átfolyós rendszerű, elektromos fűtésű kazánal rendelkezik.

A szerelvényfalon a csapok között helyezték el a gőzkieresztő csapot (a csészék melegítésére, ill. a már lefőzött kávé tupírozására), illetve a melegvíz csapot, tea főzésére. A csapoktól balra található a kazán nyomását mutató fesz mérő, jobbra pedig a tartály vízszintmérője. A csapokhoz két-két kifolyópipás főzőkelyhek tartoznak.

Az előlapon Budapest felirat, egy fekete színű, gőzölgő kávéscsészével, az oldallapokra a gyártó logóját helyezték. A pohártartó tálca plexilapján Krémkávé felirat látható.



FAEMA E61 (Szikora Zsombor felvétele)

## FAEMA E61

(Fabbrica Apparecchiature Elettromeccaniche e Affini, Olaszország, 1960-as évek)

MÉRETEI: 68×66×56 cm

ÁLLAPOTA: korának megfelelő

A masinából készítették egy-, két-, illetve háromcsapost, ez a készülék a kétcsapos modell.

A gép 11 literes, átfolyó rendszerű, hőcserélős kazánnal rendelkezik. A berendezést elektromos szivattyúval látták el a stabil nyomás létrehozására.

A gép 380 Volt feszültséggel működik, teljesítménye kialakítástól függően 4000-5700 Watt. A szerelvényfalon a csapoktól jobbra két fesz mérő található, az alsó a szivattyú nyomását, a felső pedig a kazán nyomását mutatja. Felettük a gőzkieresztő csapját helyezték el. A csapoktól balra a kazán vízszintjelzője látható, a minimum-maximum szint jelölésével. Felette a melegvizet adó csap található, tea készítéséhez.

A készülék krómozott burkolatának előlapján fehér feltét látható, benne vízszintesen áthaladó vörös csíkkal, benne a FAEMA felirat és hét darab hatágú csillag. A vörös csík alatt feketével a típusjelzés, E 61 látszik. A készüléken nem található terméktábla.

## Végszó

A magyar eszpresszógépgyártás története jól példája annak, hogy a II. világháború utáni és a vasfüggöny mögötti világ gazdasági nehézségei ellenére a találékonyság, mérnöki tudás és ipari kezdeményezés a nyugati importlehetőségek hiányában a hazai gépgyártás egyes ágazatainak nem csupán kényszert jelentett, hanem lehetőséget is az innovációra, amelynek eredményei nem csak belföldön, de határainkon túl is megmutatkoztak. Ugyanúgy nyomot hagytak a korszak mindennapjain, a mindennapi élet részévé váltak. A presszókávé-készítés gépei így nem csupán technikai tárgyak, hanem egy egész korszak gazdaság szervezésének és kulturális értékteremtésének bizonyítékai is egyben. A tanulmányban bemutatott eszközök és szabadalmak ma már ipar- és technikatörténeti emlékek, amelyeket a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteménye őriz.

## Források és irodalom:

- A Budapesti Műszer- és Gépipari KISZÖV tagszövetkezeteinek kiállítása a Budapesti Nemzetközi Vásáron. Technika, 1967. (11.) 9., 17.
- A fekete leves Udvarhelyen. Hargita Népe, 2011. március 2., 5.–AI: Korszerű vendéglátóipari és kereskedelmi berendezések kiállítása. Új Szó, 1974. április 11., 6.
- A kávéfőző szerszáma. Belkereskedelem, 1956. (5.) 3., 20.
- A kereskedelem irányítószervei és a szakszervezet az újítók mögött állnak. Mérleg, 1964. (8.) 10., 3-4.
- A KERIPAR az 1975. évi őszi Budapesti Nemzetközi Vásáron. Népszava, 1975. október 17., 7.
- A kormányprogram megvalósítása útján – A budapesti dolgozók életéből. Esti Budapest, 1953. augusztus 24., 1.
- A legújabb kávéfőzők. Technika, 1967. (11.) 9., 29.
- A magyar eszpresszógép az olasz versenytársává nőtt. Magyar Nemzet, 1959. február 11., 5.
- Apró- és kishirdetések. Esti Budapest, 1956. október 10., 6.
- Apróhirdetések. Magyar Nemzet, 1945. július 1., 7.
- Apróhirdetések. Világ, 1947. január 16., 6.
- Apróhirdetések. Hírlap, 1947. november 9., 8.
- Apróhirdetések. Hírlap, 1948. január 29., 6.
- Apróhirdetések. Magyar Nemzet, 1950. április 30., 14.
- A VBKM a vásáron. Népszabadság, 1965. május 23. A Budapesti Nemzetközi Vásár 1965 évi melléklete
- A világ legjobbjaival versenyez a magyar kávéfőző, hűtőszekrény, konyhagép. Népszabadság, 1958. január 15., 1.
- Az Iparügyi Minisztériumhoz tartozó csoportfőnökségek, ipari igazgatóságok, ipari központok, ipari vállalatok név- és címjegyzéke. 1949. Magyar Ipar (3.) 1., 23.
- ÁDÁMFI GYÖRGY 1995: Tisztelt Miniszterelnök Úr! Kapu (8.) 4-5., 126.
- BANKS, MARY – MCFADDEN, CHRISTINE – ATKINSON, CATHERINE 2004: Nagy kávéenciklopédia. Jászöveg Műhely Kiadó, Budapest.
- BÉKÉSI LÁSZLÓ 1962: Kávéfőzés – kávéfőzőgépek. Közigazgatási és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- BFL = Budapest Főváros Levéltára XXXV.35.15.b/10 MSZMP X. Kerületi Bizottsága. (1956.10.30.-1957.07.07.) Kerületi üzemek munkástanácsainak iratai

- Boldog Új Évet kíván a KERIPAR. Népszava, 1977. december 15., 12.
- Budapesti cím- és lakásjegyzék. 1910 (22.) Franklin Társulat, Budapest. 655.
- Budapesti cím- és lakásjegyzék. 1911 (23.) Franklin Társulat, Budapest. 1024.
- Budapesti Labdarúgók Alsövetsége Hivatalos Közlönye. 9. szám, 1957. április 8., 9.
- Budapesti Távbeszélő Szaknévsor, 1949. december. Az Állami Hirdető N.V. kiadása
- DR. BUZÁS GIZELLA 1996: Élelmiszer és vegyiáru áruismeret II. Közigazgatási és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- COLONNA-DASHWOOD, MAXWELL 2024: Kávészótár. HVG Könyvek, Budapest.
- Csőd- és felszámolási eljárás. Népszabadság 1993. november 11., 28.
- D.: A tizenhat forintos kivágja a 21-et? Tejviszszaszkotató. Új Magyarország, 1991. május 31., 5.
- DÁVID ILONA 2023: Az olasz eszpresszó, egy kávé és egy életmód. Az olasz konyhaművészet Magyarországon (<https://www.olasz-konyha-blog.hu/post/az-olasz-eszpresszo-egy-kave-es-egy-eletmod> – Elérés dátuma: 2025. június 15.)
- DÓCZI RÓBERTNÉ: Az „export árualap-növelés” és a tárcasovinizmus. Kisalföld, 1958. március 22., 3.
- Előterjesztés társaság államigazgatási felügyelet alá helyezéséhez KERGÉP. MNV Zrt. Központi
- Irattár PRIMAN P0433\_1/1992 Vonalkód: 1837169-ES 1969: A technológia fejlesztésével enyhültek a munkaerőgondok. Szövetkezeti Hírlap (13.) 5., 5.
- Espresso, a világhódító. Best Barista (<https://bestbarista.hu/espresso/> – Elérés dátuma: 2025. június 15.)
- Exportképes magyar eszpresszó-gépek. Gazdasági Figyelő, 1957. (1.) 22., 2.
- DR. FAZEKAS ÉVA – DR. KIMMEL JÓZSEF – SALLY NOÉMI – DR. VÁMOS ÉVA 2010: A fekete leves. A kávéfőzés története. A Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum és a Fazekas & Kimmel Gyűjtemény közös időszaki kiállítása 2010. április 23. – 2010. október 25. Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest.
- FÉNYES TAMÁS: A fekete leves története. Déli Hírlap, 1977. október 8., 5.
- F. I.: Évi 90 milliós termelési érték. Szolnok Megyei Néplap, 1970. augusztus 8., 3.
- Fokozódik a verseny az üzemek között a Rákosi elvtárs születésnapjára tett vállalások teljesítéséért. Világosság. A Magyar Dolgozók Pártja Budapesti Pártbizottságának Lapja 1952. február 20., 5.
- G.B.: Új villanytűzhely és vasaló. Kisalföld, 1964. április 16., 3.
- Géptest olomkristályból és márkás porcelánból. Mérleg, 1962. (6.) 12. 15.

- GERGELY: Ha modern lesz, visszakerik? A német gyáros nem érti... Magyar Nemzet, 1991. szeptember 11., 8.
- Habzó kávét főz az új eszpresszó gép. Esti Budapest, 1956. október 23., 5.
- Hirdetés. Pest Megyei Hírlap, 1993. november 19., 8.
- Hírek (sic.). Északmagyarország, 1955. március 30., 4.
- How much caffeine is there in different types of food and drinks? (<https://www.efsa.europa.eu/hu/topics/topic/caffeine> - Elérés dátuma: 2025. június 16.)
- ILLÉNYI BALÁZS 2019: Újító ötleteit nem díjazták. Forbes (6.) 6. 62–67. Irodabútorok, grill sütők, presszó gépek. Szolnok Megyei Néplap, 1986. március 3., 1.
- J.: Iparunk Dávidja és Góliátja. Napló, 1967. március 12., 5.
- J.L.: Az év legnehezebb része. Kisalföld, 1961. november 24., 3.
- KÁVÉ KRÓNIKÁS 2019: Mi is az espresso? Kávé Krónikás ([https://kavekronikas.blog.hu/2019/01/27/hogyan\\_isszak](https://kavekronikas.blog.hu/2019/01/27/hogyan_isszak) – Elérés dátuma: 2025. június 15.)
- Kávéház, A Pallas Nagy Lexikona. Az összes ismeretek enciklopédiája 10. kötet Kacs–Közellátás. 1895. Pallas, Budapest.
- Kereskedelmi Szemle, 1972. (13) 8., 11., 12.
- KerGép. Pesti Hírlap, 1991. március 28., 13.
- Keripar. Egy új iparág. Magyarország, 1978. május 14., 1Készül a BNV-re az Elekthermax. Napló 1968. május 3., 8.
- Készül a BNV-re az Elekthermax. Napló 1968. május 3., 8.
- Kivonat a kereskedelmi cégjegyzékből. Központi Értesítő, 1944. (69.) 27., 841.
- Kivonat a magyarországi kereskedelmi cégjegyzékből (sic.). Központi Értesítő, 1901. (26.) 59., 1406.
- KOPPÁNY LAJOS: A Mosonmagyaróvári MOFÉM Vállalat új gyártmányainak bemutatása. Kisalföld, 1958. március 12., 1.
- Közlekedési Közlöny 1949 (5.) 52., 546.
- Közlemény az INVESTOR Kereskedelemfejlesztési Vállalat tevékenységéről. Kereskedelmi Közlöny, 1989. (2) 15., 627.
- Magyar Közlöny – Hivatalos Lap, 64. szám, 1950. április 20., 260.
- MAGYAR PÁL 1958: Igy dolgozik a VIBEG. Mérleg (2.) 8., 1–2.
- Melléklet a Fővárosi Közlöny 1935. évi április hó 30-iki (24.) számához. Fővárosi Közlöny, 1935. (46.) 24.
- MIKE ZSUZSA: Előnyük, hogy hitelt is adhatnak. Napi Gazdaság, üzlet, világ, politika, 1992. november 23., 3.

- MISKEI: Fogykúra után jobb közérzet? 24 óra. Komárom-Esztergom megyei Dolgozók Lapja, 1990. augusztus 2., 8.
- M. L. 1965: A szerződést nem az íróasztalfiókban tartják. Mérleg (9.) 9., 8.
- MOFÉM hirdetés. Műszaki Élet, 1957. (12.) 8., 15.
- Mosonmagyaróvári Fémfeldolgozó Vállalat. Kisalföld, 1959. november 21., 3.
- Nagyarányu (sic.) vasdrágítást lepleztek le. Uj (sic.) Nemzedék, 1944. (26.) 109., 5.
- POLGÁR FERENC 1978: Vas megye gépipara. Vasi Szemle (32.) 2., 193–195.
- Presszógépek exportra. Szolnok Megyei Néplap, 1973. szeptember 15., 4.
- RÁCZALMÁSI GYÖRGY 1959: Vállalták – teljesítették. Mérleg (3.) 12., 2.
- Rádió? Magyar Nemzet, 1958. február 28., 8.
- RUDNAY JÁNOS 1976: A kávé. Mezőgazdasági Kiadó, Budapest.
- SOMOSI OTTÓ 1965: A MŰÁRT gépkiallítása. Kirakat (2.) 8., 21.
- STAMP, JIMMY 2012: The Long History of the Espresso Machine. Smithsonian Magazine (<https://www.smithsonianmag.com/arts-culture/the-long-history-of-the-espresso-machine-126012814/> - Elérés dátuma: 2025. 06. 25.)
- Statisztikai Évkönyv 1954. I. Ipar (é.n.) Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- SZABÓ ANTAL: Kergép – Adósságmentesen privatizálni. Magyar Hírlap 1993. szeptember 10., 19.
- SZASZI 2024: Porcelán kávégépek Herendről. Győri Szalon (<https://www.gyoriszalon.hu/news/19127/102/Porcel%C3%A1n-k%C3%A1v%C3%A9g%C3%A9pek-Herendr%C5%91l> - Elérés dátuma: 2025. június 15.)
- SZATMÁRI TIBOR 1969: Három termékből több mint 130 millió bevétel. Szövetkezeti Hírlap (13.) 22., 4.
- SZEKERNYÉS JÁNOS 2013: Kávéra alapozott világhírnév. Heti Új Szó (19.) 10., 14–15. Tájékoztatás a vállalat megszüntetéséről. INVESTOR. MNV Zrt. Központi Irattár APV Rt. 58\_3 /1989 Vonalkód: 2457164
- TAMÁS MIHÁLY 2001: Dániel József életműve. Magyar Iparművészet (8.) 4., 25–26. Testre szabott termékek, testre szabott árak. Új Néplap, 1996. március 2., 7.
- THOMAS, LOU 2023: Illycaffè. Italian family businesses give rise to iconic global brands. (<https://italianamericanherald.com/italian-family-businesses-give-rise-to-iconic-global-brands/> - Elérés dátuma: 2025. június 25.)
- TURI ANDRÁS: Világszínvonalon. Esti Hírlap, 1960. március 6., 5.
- Uj (sic.) bejegyzett cégek. Magyar Kereskedők Lapja, 1901. (30.) 30., 8.
- Újfajta eszpresszógépeket gyárt a MOFÉM. Újítók Lapja, 1961. (13.) 10., 52.
- Újfajta presszógépek. Kisalföld, 1962. május 13., 3.

- Új gépekkel látja el a kereskedelmet és a vendéglátást a KERIPAR. Kirakat, 1967. (11.)  
7., 18.
- Új gyártmányok a MOFÉM-ban. Kisalföld, 1962. augusztus 3., 1.
- Új gyártmány született... Népszabadság, 1960. szeptember 13., 7.
- Új kereskedelmi gépek belföldre és exportra. Népszava, 1967. augusztus 1., 8.
- Újtípusú gépek és sokfajta más konyhafelszerelés készül. Esti Budapest, 1954. szeptember 8., 3.
- Új vezető a Latinák-gépgyárban. Magyar Vaskereskedő, 1941. (41.) 51., 19.
- ÚTTÖRŐ kávéfőzőgép. Magyar Ifjúság (9.) 32., 1. A vállalat bemutatása: KERGÉP.  
MNV Zrt. Központi Irattár PRIMAN P0433\_5 / 1993 Vonalkód: 1851148
- VÁNDOR PÁL (szerk.) 1958: Kisipari Szövetkezeti Útmutató és Címtár. Kisipari Szövetkezeti Kiadóvállalat, Budapest.
- Vasárnapi Mozaik. Népszava, 1967. március 12. 10.
- Vas- és gépipar. Újítók Lapja, 1951. (3.) 24., 28.
- „Vegyeskereskedés” helyett egységes profil. Népszabadság, 1963. augusztus 24., 4.
- VOSZK-BÖRZE. Kereskedelmi Szemle, 1976. (17.) 6., 31–32.
- ZEKE GYULA 2014: Volt egy feketém. A budapesti eszpresszók története. Balassi Kiadó, Budapest.



## A KÖTET SZERZŐI

Domonkos Csaba (Budapest, 1973) – MMKM

Feketéné Benkó Kata PhD (Balassagyarmat, 1980)

Kalocsai Péter – ELTE Savaria Egyetemi Központ

Kiss László (Budapest, 1974) – MMKM

Magó László (Budapest, 1976) – MMKM

Markó Orsolya (Budapest, 1994) – MMKM

Nyári Katalin (Várpalota, 1963) – MMKM

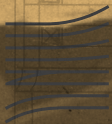
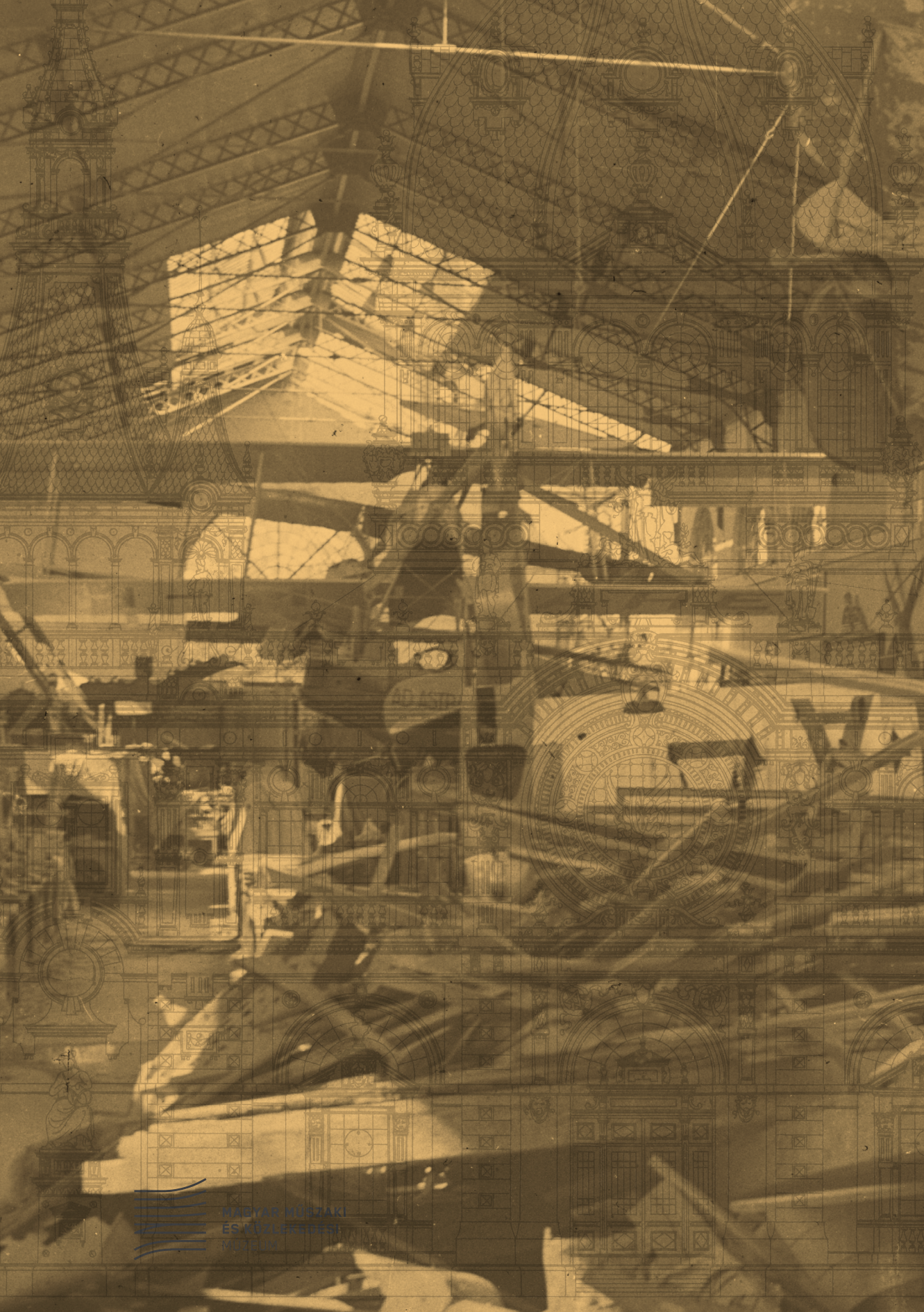
Pavletits Péter PhD (Budapest, 1969) – Edutus Egyetem

Perjámosi Sándor (Budapest, 1972) – MMKM

Rapali Vivien Regina PhD (Budapest, 1990) – Rendszerváltás Történetét

Kutató Intézet és Levéltár

Zsuppán András (Budapest, 1980)



NİSPET BEY MÜZAKKI  
ES-MÜSLİMİN  
MÜSLİM