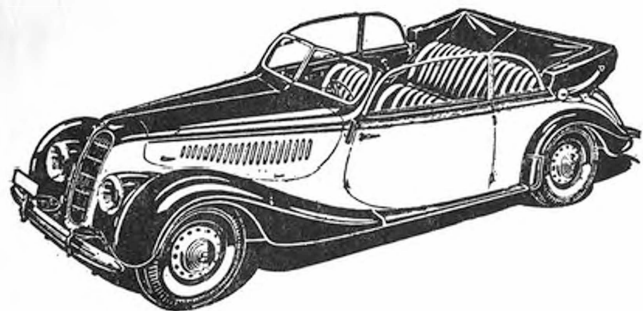


MÚZEUMI KURÍR



1986. JÚNIUS

51. SZÁM (VI. kötet 1. SZÁM)

Címlapképünk a debreceni autózás hőskorát idézi

Jelen számunk a XIII. sz. Autójavító Vállalat támogatásával jelent meg.

MÚZEUMI KURÍR

ISSN 0133—9257

A Hajdú-Bihar megyei Múzeumbarátok Köre körlevele
Megjelenik évente három számban

Tíz kötet alkot egy kötetet, a köteteken belül a számozás folyamatos
Minden kötethez, azaz tizedik számhoz magyar és angol nyelvű tartalom-
jegyzék, valamint mutatók járulnak

Szerkesztő: Dankó Imre
Szerkesztőség: 4001 Debrecen, Pf. 61., Déri Múzeum, Déri tér 1.

The Museum Curier
Bulletin of the Friendly Society of the Museum Organisation in Hajdu-
Bihar County (Hungary)

The Bulletin is published three times annually
One volume is composed of ten numbers; within each volume numbering
is continuous.

A table of content and indexes in English and Hungarian are attached to
each volume (i. e., every tenth number)

Editorial office: 4001 Debrecen, P. O. B. 61. Déri Múzeum, Déri tér 1.

MÚZEUMI KURÍR

51.

(V. kötet 3. szám)

Debrecen, 1983.

ADALÉKOK A DEBRECENI AUTÓZÁS
TÖRTÉNETÉHEZ

PETHEÓ KÁROLY

Bevezetés

Éppen száz éve annak, hogy a (nyugat)németországi Mannheimben élő Karl Benz 1885-ben megszerkesztett egy háromkerékű, robbanómotorral hajtott gépjárművet, s erre a következő évben szabadalmat is kapott. Ma már senki sem tudhatja, hogy Benz pontosan milyen távolabbi tervekkel és elképzelésekkel bocsátotta a bámészködő, nemegyszer hitetlenkedő mannheimiek előtt próbaútra járművét. Valószínűleg nem csupán üzleti célok, anyagi megfontolások vezérelték, hanem — mint általában minden feltaláló — többet is remélt, ha nem is a közlekedés teljes forradalmasítását, bár bizonyára ilyesmi is megfordult a fejében. Maradjunk hát inkább a tényeknél, mert ezek a fontosabbak, de vannak is annyira érdekesek, mint a rég porladó Benz titkos gondolatai. 1886-ban ugyanis jelentkezett egy másik német feltaláló is, a cannstadti Gottlieb Daimler, aki már négy keréssel szerkesztett egy motoros járművet, anélkül, hogy Benzet egyáltalán ismerte volna, vagy valamit is hallott volna róla és találmányáról. Hallott viszont róluk Launhardt professzor, a hannoveri egyetem rektora, aki 1897-ben egy inkább elhamarkodott, mint történelmi kijelentést tett: „Az automobil — abszurdum. Soha senki nem fog használható gépkocsit szerkeszteni.” Aztán nem telt el egy emberöltő se, és a Pesti Hírlap 1933. évi naptárában ezeket olvashatjuk: „A világ nagyvárosaiban és országútjain ezidőszereint 32 millió gépkocsi fut.” De jöjjünk térben és időben egy kicsit közelebb. Az Autósélet egyik 1979. évi számában olvashatjuk, hogy nálunk Magyarországon ma 800 ezer személygépkocsi, 200 ezer haszongépjármű és 750 ezer motorkerékpár közlekedik. Aztán megint egy kis kitekintés a világra: Földünkön ma mintegy 400—450 millió gépkocsi közlekedik, ebből kb. 300 millió a személygépkocsi... Bizony jobban tette volna az egyébként tiszteletre méltó rektorprofesszor, ha gépjármű ügyben hallgatott volna, akkor bölcsebb maradt volna.

Mert az események gyorsan követték egymást, gyorsabban, mint általában sebességgel ezek az első automobil-csodák haladtak az utakon. Benz és Daimler járműveinek a maximális sebessége 20 km/óra volt, amit Benz 1894-ben 30 km-re tornászott fel, Armand Peugeot francia gyáros és autókonstruktőr pedig 40 km-re, ami akkor szédületes sebességnek számított. 1900-ban pedig, amikor a magyar gépkocsigyártás megteremtője, Csonka János is hozzákezdett az első saját tervezésű és kivitelezésű járművének megszerkesztéséhez, a cseh Ignac Šustala Nesseltdorfer márkájú kocsija már 50 km-rel is tudott menni, ami csupán 10 km-rel van a mai megengedett városi gépkocsisebesség alatt. (Šustala és Csonka legelső járműve a Közlekedési Múzeumban láthatók.)

Felelős kiadó: Dr. Dankó Imre
Készült 1000 példányban — Engedélyszáma: III./KUL/97/HA/1977.
Alföldi Nyomda, (9891.66-62) Debrecen
Felelős vezető: Benkő István vezérigazgató
(V. kötet, 10. szám)

Elérkeztünk tehát a csak nagyon kevesek által ismert magyar autóipar történetéhez, annak kezdetéhez. Csonka János először egy háromkerekű motoros levélgépjűtő járművet tervezett a Magyar Posta részére, majd 1905-ben követte ezt a Malomépítész és Gépgyár, a későbbi Magyar Általános Gépgyár Rt. Phönix nevű, zárt karosszériás kocsija, melynek sebessége már elérte a 80 km-t is. Majd ismét Csonka János építtet 1909-ben egy kisméretű, mindössze 2,5 m hosszú autót, mely még harminc év múlva is üzemképes volt. A Magyar Vagon és Gépgyár 1910-ben jött ki Győr nevű kocsijával, de az első gyártását már 1904-ben megkezdte különböző neveken és csupán néhány darabos „szériákban”. A Magyar Automobil Rt. 1908-ban Aradon kezdte meg működését és a gépkocsik gyártását. Legismertebb típusa volt az 1911-ben kibocsátott Marta. Maximális utazósebessége a 80 km-t is meghaladta. Ismerősebben hangzik már sokak előtt a Rába név. Ezzel a márkával is a győri Magyar Vagon- és Gépgyár jelentkezett 1914-ben. Elsősorban a Posta számára folyt a gyártás, majd a háború alatt a hadsereget látták el tehergépkocsikkal. A háború után teljesen megszűnt a személygépkocsik gyártása, másutt viszont volt próbálkozás. 1924-ben a Magyar Általános Gépgyár hozta ki Magomobil nevű típusát. Fejes Jenő konstruktőr — amint ezt Bálint—Mandel: Autók című kitűnő kis könyvében olvashatjuk — nemzetközileg is figyelemre méltó találmányával elérte, hogy az általa szerkesztett gépkocsi súlya 25 százalékkal volt kevesebb az eddigieknél. Fejes ezzel a kocsival 1925-ben jelentkezett a piacon. Az első hathengeres kocsit 1928-ban állította elő a Magyar Általános Gépgyár, Magosix néven. Őt üölhely volt benne, s ami ekkor még meglehetősen ritkaszámba ment, időmérő órát is szereltek bele. De nem maradtunk ki a kétütemű motorok gyártásából se. Ezek felé az 1920-as években fordult a technikusok figyelme. Nálunk a csepeli Weiss Manfréd cég 1929-ben hozta ki az első ilyen autót, s mindjárt szép sikert értek el vele Monte-Carlóban. Később négyütemű motorral beépített kocsikat is adtak ki. Ezzel a magyar személygépkocsi-gyártás története be is fejeződött, mert a második világháború után már csak teherautókat és autóbuszokat gyártunk.

Idekiváncokzik még talán két adat: a mai Magyar Autóklub „őse” Királyi Magyar Autó Club néven már 1900-ben megalakult, Európában harmadikként. Tagjai természetesen túlnyomórészt a felső tízezer képviselőiből álltak, s célja, tartalma is merőben eltért a maiétól. 1925. dec. 29-én alakult meg a Tiszántúli Automobil Club, miután az egy hónappal korábban megalakult Szabolcsi A. C.-hoz a debreceni autósok azzal a kikötéssel jelentették be csatlakozásukat, hogy a klub neve „Tiszántúli” legyen. Az elnök Kállay Miklós szabolcsi főispán (későbbi miniszterelnök) mellé másodelnökül báró Vay László földbirtokost (1932–37 között Hajdú vm. és Debrecen főispánja), alelnökül dr. Hüttl Tivadar egy. tanárt és Magoss György polgármestert választották. — És még egy érdekes debreceni vonatkozású adalék: a Tanácsköztársaság idején felmerült a legsürgősebb tennivalók között a gépkocsik rekvirálásának, vagyis a közszolgálatba állításának gondolata is, sőt az összeírás is megtörtént: Debrecen városában összesen 44 autót találtak. Ma közel harmincezer személygépkocsi szalad a város utcáin...

I. „AZ ELSŐ AUTÓK, AZ ELSŐ AUTÓSOK DEBRECENBEN”

A Hajdú-bihari Napló 1969. aug. 31-i számában érdekes cikk jelent meg Béber László (1899—1974) tollából, aki ismert újságíró és helytörténész volt. A cikk címe: Az első autók, az első autósok Debrecenben. S hogy ezek kik voltak és milyen automobiljuk volt? Idézem a cikk idevágó részeit:

„Orvos volt a legelső autótulajdonos: 1898 nyarán dr. Szentpály Benjámin hozott Debrecenbe egy egyhengeres francia De Dion Bouton kocsit, zakatolt, pöfögött, az emberek a fejüket csóválták láttára, de ez nem akadályozta meg egy másik orvost, dr. Moskovits Miksát abban, hogy megszerezze a párját. És ha már orvosoknak volt automobiljuk — mert ezek még azok voltak —, hogy maradhatott volna mögöttük a braganzi herceg, Dom Miguel? A braganzi a világoskodik mentés, fekete lószőrforogós 7. közös huszárezredben szolgált, az ezred tulajdonosa: II. Vilmos német császár. ... A Vilmos huszárok tisztikara csupa mágnásból állott. ... Dom Miguel a legalacsonyabb rendfokozatot viselte ebben a társaságban, Offizierstellvertreter, tiszthelyettes volt. Ez mit sem jelentett, az már azonban igen, hogy a hercegi rangjához vagyon nem járult, magyarul: a braganzi szegény volt. Viszont a keresztapja nem kisebb valaki, mint I. Ferenc József császár és király, az uzsorások tehát korlátlanul hiteleztek neki. Így szerzett a herceg egymás után két kocsit is, ugyancsak De Dion Bouton, nem különös értékűt. De az első komoly autó mégis az ő révén került Debrecenbe: 1910-ben Ferenc József egy négyhengeres, láncos Lorrain-Dietrich kocsit ajándékozott a keresztfianának. Titok maradt, hogy tudta ezt elérni a braganzi, hiszen a megcsontosodott konzervatív Ferenc József telefonkagylót sem vett a kezébe, és ki nem állhatta az autót, soha nem is ült bele. A szép, drága kocsit néger sofőr hozta Párizsból Szigeti József szerelővel, aki aztán az első debreceni garázst nyitotta meg a Piac utca 58. szám alatt. A néger sofőr okozta Debrecenben az első karambolt: A Nagytemplomnál nekiszaladt a kisonvat útközjének. Ez mindenesetre bravúros dolog volt, hiszen a Lorrain-Dietrich maximális sebessége nem haladta meg a 25 kilométert, a köznyelven kávédarálónak becézett gőzmozdonyocskával pedig lépést lehetett tartani. Dom Miguel elcsapta a sofőrt, de nem volt nagyobb szerencséje azzal sem, akit megint Párizsból hozatott helyette. Akkor került hozzá Philipp Rudolf, aki így az első debreceni hivatásos gépkocsivezető lett, s meg is maradt a braganzainál mindaddig, amíg a felséges keresztapja meg nem elégette a halmozott adósságok rendezését, és Dom Miguelt kivágta valahová a galíciai határszélre, egy dragonyosezredhez.”

Amikor e rendkívül élvezetes stílusban megírt cikk megjelenését követően jó néhány évvel elkezdtem foglalkozni a debreceni autózás történetével, s újra elövettem az elrakott újságot, hogy elolvassam Béber László írását, megpróbáltam adatainak utána is nézni. Ennek során olyan információt kaptam, hogy a hagyatékában följegyzések nem maradtak, így nem lehet tudni, hogy adatait honnan merítette. — Magam részéről két irányban indultam el: egyrészt igyekeztem fölkeresni a még élő taxisokat, sofőröket és szerelőket, másrészt végigolvastam a korabeli újságokat. Az ilyen módon összegyűjtött adathalmaz csupán részben támasztotta alá az általa mondottakat. Előljáróban csak egyetlen példa erre. A Tiszántúli 1941. dec. 7-i számában az Angol Királynő megszűnésével kapcsolatos tudósításban az olvasható, hogy valamikor

„itt mulatott gróf Eszterházy Pállal I. Ferenc József keresztfia, a braganzai herceg, aki az első autótulajdonos volt Debrecenben.” Tehát ezek szerint nem dr. Szentpály, se nem dr. Moskovits? Bizony nehéz lenne ma már ezt tisztázni. Eppen ezért nem is törekedtem másra és többre, mint csupán annyira, hogy mindazt, amit nekem sikerült Debrecen autós múltjára vonatkozóan összegyűjteni, azt közreadjam, s ezzel hozzájáruljak a helytörténeti kutatás ezen meglehetősen figyelmen kívül eső területének a feltáráshoz.

A múlt század végén történeteknek ma már nincsenek élő tanúi, egy egyedül a korabeli lapok és az esetleges más források állnak rendelkezésre. Lássuk hát, mit mondanak ezek.

Az első autóval kapcsolatos híreket az 1898-as újságokban találtam. Jan. 4-én pl. a Debrecen című arról ad hírt, hogy Madagaszkár fővárosában, Tananarivóban megjelent az első lovaskocsi, s ezzel kapcsolatban megjegyzi a lap: „Nincs messze az idő, amikor automobil-kocsik is fognak közlekedni. Mit fognak majd ehhez szólni a madagaszkáriak?” Januárban tehát még csak a nevet írják le: „automobil-kocsi”, majd májusban egy hírben a Debreczeni Újság az autót önmozgó-kocsinak nevezi, mely eddig a biciklivel együtt erős konkurenciát jelentett a lovaknak — Párizsban. — Dr. Szentpály Béni II. ker. orvos nevével a századvégi lapokban is gyakran találkoztam, majd 1900-ban is, de hogy autót hozott volna a városba, erről egy szót sem írtak az újságok.

A Béber László által következetesen „Dom Miguel”-ként emlegetett braganzai hercegről a Debrecen 1899. jún. 19-i számában olvashatunk először. A bökkenő csupán annyi, hogy a herceget nem Dom Miguelnek hívták, hanem Ferenc Józsefnek, ahogy császári és királyi keresztapját, s amikor 1899 júniusában — mint Nagyváradon szolgáló hadnagy, tehát nem altiszt — idelátogatott, vonaton érkezett, a Nagyerdőre is a helyivasúttal ment ki, sőt még 1900 márciusában is autó nélkül érkezett, visszafelé pedig különvonattal, ugyanis lekéste a menetrend szerint közlekedő szerelvényt... Autóról tehát egyelőre szó sincs.

Illetve van, de nem az övéről. Okt. 3-án ezt olvashatjuk: „Nagy riadalom, bámészködő, mosolygó és fontoskodó arcok közepette rohant fel-alá a városban az újkor technikájának egy zseniális gyermeke — egy automobil. A lesajnált fiakeres lovak szeméből az észrevetlenség könnyei potyognak, a kevésbé értelmes talyigás paripák pedig fülüket hegyezve bámultak a ló nélküli masina után. Szó sincs róla itt még soha sem látott szenzáció volt.” (Kiemelés tőlem.) Hát ez bizony cáfolni látszik Szentpály doktor 1898-ra datált autótulajdonosságát. — Egyébként ez a nagy szenzációt keltő autó úgy került a városba, hogy egy fővárosi rt. automobilközlekedést szeretett volna létesíteni Debrecen és Nagyvárad között, és lehozott egy gépkocsit bemutatni a város vezetőinek. A cikk írója megjegyzi, hogy neki is módja volt kiatomobilozni a Nagyerdőre, és „eltelkintve a kissé kellemetlen zakatolástól, a gép menetének biztonsága, a rázás teljes kizárata valóban meglepte”. A gazdaságossági szempontokra is figyelmeztető riporter azt is hozzáteszi még, hogy „szép az a kis automobilozás, de veszett drága. 5—6000 forintot alól nem is igen beszélnek az emberrel. Az igaz, hogy ha már a gép megvan, összevissza 4 krajcár árú benzin kell a mozgatásához, és ami a passziót és a biztonságot illeti, a vagyonos embernek hálás dolog.” Csak tájékoztatásul fűzöm ehhez hozzá, hogy 1900-ban milyen árak voltak: őszi kabát selyembéléssel 5, 1 q búza 7—8, egy vetőgép 80—130, egy bicikli 70—80, 1200 n. öl föld 50, egy orvosi látogatás díja



Műszerfalra felszerelhető Szent Kristóf-érem. Szent Kristóf az úton levők, a közlekedésben résztvevők, az autókó védőszentje. A képen látható érem Kaszab Gyula autójának a műszerfalán volt

nappal 2, éjjel 4, egy szülészeti műtét 15—40 forint volt, 1 kg sertéshús 40 krajcárba, vagyis 80 fillérbe került, egy 14 karátos gyűrű 3 koronába. A város polgármesterének egy évre a fizetése 7000 korona volt, ehhez jött 1000 K lakbérpótlék, és 100 K személyi pótlék. Egy tanácsos már csak 4000 K alapfizetést kapott és 600 K lakbérkiegészítést.

Úgy néz ki, hogy az 1901-es esztendő az, amelyikben végre megjelenik — legalábbis a Debreceni Újság ápr. 19-i tudósítása szerint — az első debreceni „illetőségű” autó, amellyel „csaknem végzetessé váló baleszt” történt, melynek szenvedő alanya Ferenc József braganzai herceg volt, aki a Nagytemplom közelében majdnem összeütközött a kisvasúttal. Autója súlyosan megrongálódott, be kellett „vonszolni” az egyik műszerész üzletbe, ő pedig bérkocsira ülve távozott a helyszínről. Nyilván ez az az eset, amelyről Béber is írt, de hogy az autó milyen típusú volt, néger sofőr vezette-e vagy más, esetleg maga a herceg, s egyáltalán mikor került a városba ez az autója, erről nem esik szó. Pedig ezt megelőzően a Debrecen február 21-én megjelent számában még azt olvashatjuk, hogy „Az automobil, ez a puffogó szörny immár az Alföld veszni indult romantikáját is ki akarja végérvényesen ölni.” De ezzel a szemrehányással se nem a Szentpály vagy Moskovits, se nem a herceg Debrecenben „szágulódó” autóját illeti, hanem egy bádeni céget, mely szintén érdekelt lett volna abban a bizonyos, a két város között közle-

kedtetni tervezett automobil-járatban. Ezzel kapcsolatosan az újság még a régi betyárdal átírását is javasolja illetéknéppen: „Virág Izsó hová olyan szaporán, / Azon a gyors automobilparipán? / Sugár Jákó lánya férjhez mén, / Annak a lakodalmára megyek én... / Zavaros a Tisza vize nem tisztá, / Automobilom bizony nem issza — / Hogy is inná, mi-kor benzinmotoros, / Nem vagyok én a rózsámmal szabados.”

Míg nálunk riadoznak az autóktól, Pesten megrendezi a Magyar Autó Club az első automobil-kiállítást a Tattersalban jún. 17-től 20-ig. A debreceni postafőnökség pedig „a távirat és expresszlevél kézbesítőket biciklire ülteti. Automobil kocsi jöjjön el a te országod!”, fejeződik be a hír...

Es augusztusban ismét a herceg a szereplője egy autós hírnék: most meg Aradon keltett feltűnést, hogy „szemtől szembe láttak egy eleven herceget és egy eleven automobil.” Ezek szerint a braganzainak vagy az áprilisban összetört autóját javították meg, vagy megvette azt a bizonyos másodikat vagy harmadikat. Az aradi eseményekről a Debreceni Újság szept. 2-i száma is megemlékezik azzal, hogy a herceg automobilja „idegenszerű zúgásával és a vészkiáltás messze hallható jajgatásával mindig csődületet idéz elő a városban.” Megtudjuk a cikkből azt is, hogy az autó már itt van Debrecenben, ahol a herceg már meg egy tojásokkal megrakott kocsiút el, majd elhajtott, s most a károsultnak a főudvarnagyi hivatalhoz kell fordulnia panaszával, lévén a „tettes” a királyi ház tagja... Autós vonatkozású hír ezután már nem szól a hercegről, akit 1902-ben már „automobilos herceg”-nek titulál-



Barna József gépkocsivezető temetése 1928-ban

nak, és megírják róla, hogy egyéves szabadságát töltvén, újabban Londonban művel botrányos dolgokat, s ennek következtében családja gondnokság alá is helyeztette, ő pedig lemondott hadnagyi rangjáról, amit „Ő Felsége”, úgymint keresztapa, elfogadott. — És megint csak Béber közlésére reflektálva: az újságok nem tudnak arról, hogy a galíciai határszélelre helyezték volna, bár később is gyakran irkálnak külfönből viselt dolgairól a világban.

Szigeti József viszont itthon maradt és 1902 márciusában egy hirdetés arról szólt, hogy a Piac u. 58. sz. alatti Bank-palotában mechanikai műhelye van, ahol folyik „automobilok gyártása” és van „raktár” is, egyébként „motoros biciklik és mindennemű kerékpárok és varrógépek, s e szakmába vágó motorok javítását jutányosan” vállalja. A szövegtől balra még egy nyitott, kisméretű, küllős autó halvány fényképe (rajza?) is található, két utassal. Ettől kezdve rendszeresen jelennek meg nagy keretes hirdetése, ápr. 27-én egy újabb autó képével. Ez is nyitott, motorházának eleje háromszögűre formált, hegyes. Küllős kerekei teljesen olyanok, mint egy lovaskocsié; ennek már látszanak a sárhányói is, a kényelmes vezetői ülés mögött pedig egy kisebb pótülés van, hasonló az úrifogatok kocsijüleihez. Ezek a hirdetések kétségtelenül arra engednek következtetni, hogy Debrecenben — és feltehetően a környéken is — már több autó is lehetett. Azt pedig, hogy „automobilok gyártása”, amint a későbbiekben látni fogjuk, nem szabad szó szerint venni.



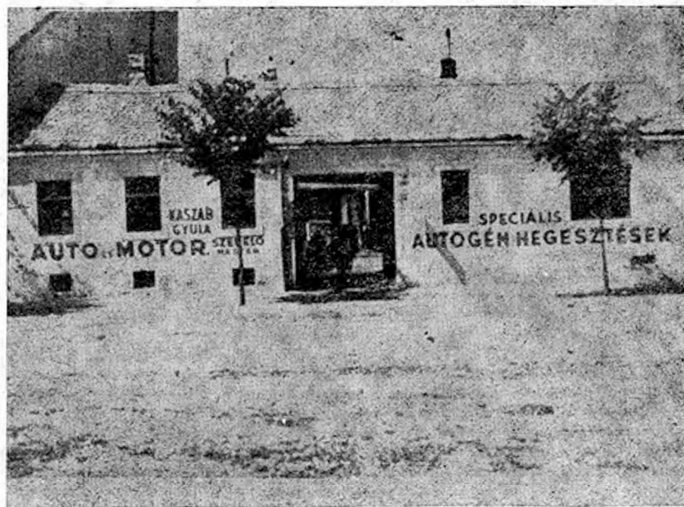
Barna József géplakatos, gépkocsivezető temetése 1928-ban. A koporsót egy Owerland gépkocsi alvázán viszik

1903-ban egyetlen autós hír fordul elő szept. 27-én: Törley József pezsgőgyáros érkezik a városba, és érdekes, hogy „az Arany János utca torkolatánál pihenő töf-töföt a kíváncsiak óriási tömege vette körül, mely nagy gaudiummal nézegette, amint a lomha, iromba járómű berregő zakatolással” elindult. — Persze ne legyünk igazságtalanok és ne vonjunk le ebből elhamarkodott következtetéseket. Egy-egy ritka típusú nyugati kocsit ma is sokan megbámulnak.

1904-ből még ilyen hír sincs, csupán egy „vers” negyedik strófáját tudom közölni kuriózumképpen: „Nyár, nyár, nyár, / Automobil vár, / Edes Lujzám gyere velem, / ha kell benzines szerelem. / Töff!”

1905 már valamivel érdekesebb hírrel szolgál: „Száguldó automobil” címmel. Ebből megtudjuk, hogy napok óta feltűnés tárgya Debrecenben egy nagy automobil, mely szédületes gyorsasággal száguld végig a legforgalmasabb utcákon. Felhívja a lap a rendőrkapitány figyelmét erre az automobilra, mely különösen a fordulónál oly veszedelemes sebességgel rohan, hogy a kitérés alig lehetséges. Intézkedést is sürget „ez ellen a közveszélyes multság ellen, mert különben feltétlenül emberáldozat lesz a vége.”

1906-ban Debrecenben is megjelenik a hadkiszívó parancsnokságnak egy felhívása, mely szerint a fegyvergyakorlatra behívott tisztiek, hadapródok stb. saját autójukkal vagy motorkerékpárjukkal vehetnek részt a gyakorlatokon, mégpedig mint motoros küldöncök, amennyiben bejelentik a „motorkocsi” adatait, valamint az esetleg „magukkal hozandó motorvezető (chauffeur) katonai adatait. Egy motoros (automo-



Kaszab Gyula autó- és motorjavító műhelye

bil) 30 koronával lesz kárpótolva minden használati napért”, s a szállítás és a motorvezető ellátásának költségeit is a katonai kincstár fedezi.

Ebben az évben már több autó is lehetett a városban, mert egy újságcikk a szekerek, fiákeresek és kerékpárosok mellett a gépkocsi-tulajdonosok „különösen szigorú” megrendszabályozását is sürgeti. — Augusztusban egy átutazó társaság „hatalmas vörös gépkocsi”-jának „sok bámulója akadt”.

Egy 1907 februárjában megjelent „eredeti tárcza”-ban jellemző leírást olvashatunk arról, hogy milyennek is látták nyolcvan évvel ezelőtt az autót: „... Egyszerre a nyugodt tájékat erős lélegzésforma zavarja fel. S amint közelebb jön, már rekedt lihegessé válik, s egy fantasztikus, ijesztő, megfélemlítő valami rohan el egy porfellegben a békés vidék kigyózó útján. Az Arthold gróf automobilja ez, egy új, javított gépezet, melyet egy ujjal lehet kormányozni, s amely a sebesség terén hallatlan rekordokat ért el. A gróf ifjú nejevel ül az autóban. ... szemben velük egy másik pőfékelő szörny közeledik. Ez a Lérés Péter motocyklijé.” A tárcsa írója számára mindenesetre nem lehettek nagyon ismeretlenek ezek a „fantasztikus, ijesztő, megfélemlítő valamik”, legalábbis erre vallanak a műszaki adatok.

Május 7-én is megjelent egy érdekes tudósítás, amelynek ugyan nincsen debreceni vonatkozása, ha csak az nem, hogy itt is megírták: Hoyos grófnő címére érkezett egy autó Amerikából, melyet egy onnan jött „sofför”, egy itteni „gépkocsikezelő” és egy komornyik próbáltak ki. Persze nem valószínű, hogy ennyi elég lett volna ahhoz, hogy minderről egy helybéli napilap is hírt adjon, de a próba vége az lett, hogy — szakadéka zuhantak. Ezt már érdemes volt megírni, de úgy látszik az is szenzációnak számított, hogy Siófokon karambolozott a 702. sz. autó...

De ezekben az években nem csupán az ilyen esetek számítottak



Megrendelhető helyi és vidéki útra:

TELEFON: 6-15.

Bakonszegi Gyula
autótaxi fuvarozó
Debrecen, Honvéd utca 26.

Bakonszegi Gyula taxis reklámnévjegye. Kocsija: Opel Olympia

szenzációnak, hanem még mindég maga az autó is, mint ritka jelenség, technikai csoda, amelynek az érdekességét csak fokozta, ha ráadásul olyan emberek ültek benne, akiknek a személyes megjelenése még autó nélkül is alkalmat adott legalább egy rövidke újsághír megírására, pláne egy olyan vidéki városban, mint Debrecen is, ahol meglehetősen ritka volt egy eleven herceg és hasonló nagyságok...

Szept. 22-én megint újságtéma az automobil (melyet hol így neveznek, hol autónak vagy gépkocsinak, de neveztek önmozgó kocsinak, önmozgó hintónak, automobil kocsinak, motorkocsinak, sőt ördögszekérnek, ördögmasinának, benzinszekérnek, négykerékű vasnak stb.), mégpedig abból az alkalomból, hogy Arad városa a Westinghouse cég havre-i gyárából nyolc „automobil omnibusz”-t rendelt, melyekben 24 lóerős benzintor lesz, és 36 utast szállíthat, meg 2 sofőr, 30 km-es sebességgel. Megjegyzi a lap, hogy „az érdekes jármű a közúti közlekedés terén Magyarországon az első a maga nemében, és bizony Debrecenre is ráférne az ily vállalat bevezetése, mert itt is a legrosszabb állapotok uralkodnak a közúti közlekedés terén”, fejezi be a cikkíró. — Ehhez kapcsolódva érdemes idézni egy korabeli szakkönyvből, melyet dr. Szabolcsi Antal A közlekedés története címmel írt 1910-ben. Az utolsó, mindössze 3 oldalas 7. fejezet címe ebben a könyvben: „A gépköcsi (automobil) közlekedés szerepe.” Idézet a szövegből: „A közlekedés szervezetében mind önállóbb szerephez és jelentőséghez jut a közúti gépköcsi (automobil) közlekedés, értve gépköcsi alatt az önműködőleg gőzzel, gázzal vagy villamossággal hajtott, személyek és terhek szállítására alkalmas járműveket.” Szerinte egyébként „az első üzemképes gőzautomobil az angol Gurnay építette 1831-ben, az első benzinautóbuszt pedig Lenoir 1855-ben.” Még néhány érdekesebb adat: „Egy 20 lóerős, 20 ülőhelyes személyautóbusz ára 18—25 000 korona, egy 4000 kg hordképességű 60 lóerős teherautomobil három egyenként 3000 kg hordképességű mellékkocsival kb. 30 000 korona. ... Budapesten néhány száz gépköcsi van forgalomban, s ez mind csak magántulajdon. Újabbban a város szerzett be 10 automobil, de az is csak kísérletképpen történt.” — Így nézett ki hát századunk első évtizedében az autó, mint közúti közlekedési eszköz.

De térjünk vissza még néhány mondat erejéig az aradiak automobil omnibuszára, mely aztán Pozsonytól Pestig 6 óra alatt tette meg az utat. Debrecenre szept. 29-én este érkezett meg, s a színház udvarára vontatták be. Másnap a város vezetői is kipróbálták. „Az autó-omnibusz — folytatja az újság — gyönyörű, hatalmas gép. Az elsőrésze olyan, mint egy rendes autóté, a hátsórésze pedig a budapesti nagy omnibuszhoz hasonló. Sárgára van festve és üvegfalai vannak. A kocsi belsejében egymással szembe ülnek az utasok. Hátsó részén félkörben lépcső visz fel a tetőzetre, amelynek közepén szintén ülések vannak. Felírás is van a kocsin nagy, hatalmas, messziről látható felírás: WESTINGHAUSE HAVRE — ARAD ARAD SZAB. KIR. VÁROS AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS.”

Úgy látszik, hogy a Westinghouse gyár szeretett volna Debrecen és Arad között is egy autóbúszjáratot közlekedtetni, mert 1908. febr. 9-én a városi tanács már egy ilyen javaslatot tárgyalt, sőt még ebben az évben többen is fordultak hasonló tárgybán beadvánnyal a városhoz: Bernáth József, egy budapesti műszaki iroda és egy osztrák cég, Bernáth a város belterületén kívánt volna 10 db automobil bérkocsit járatni, a pesti iroda Debrecen és Nagyvárad között javasolta automobil-

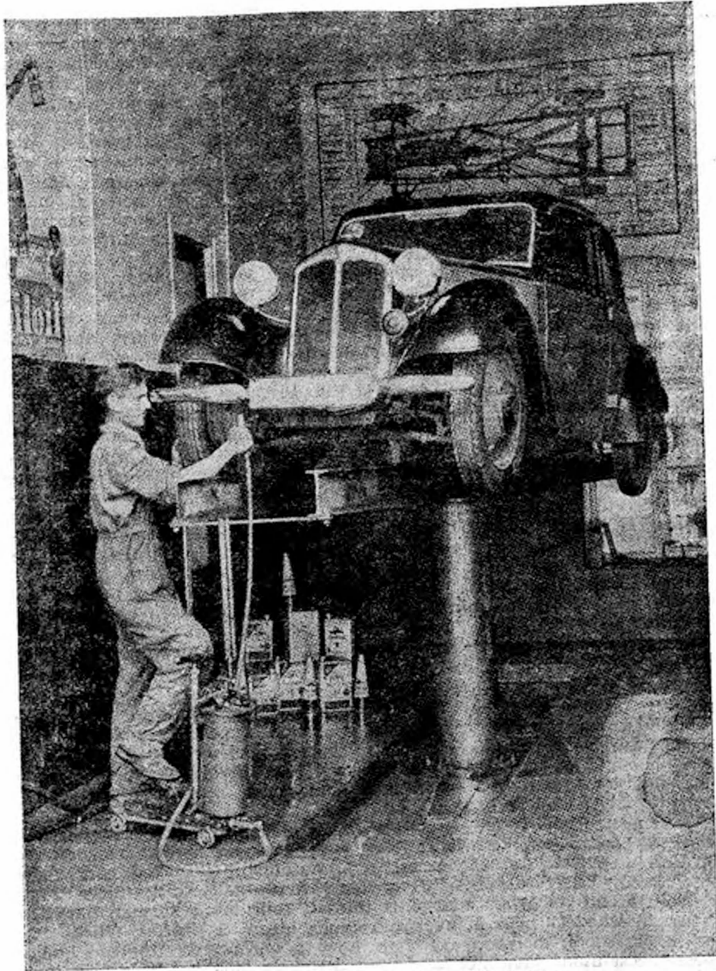
összeköttetés létesítését, az osztrákok pedig villamos automobilok beállítását szerették volna. Pár hónap múlva egy Rozgonyi Sándor nevű vállalkozó is jelentkezett a fővárosi műszaki irodáival azonos tervvel, de úgy látszik, mindegyik ügy elapodott. A város nehezként, újításokat nem kedvelő urai valamiért félretették, levették a napirendről.

Ez év tavaszán a debreceni „újdondások”, ahogy akkor a riporterkedő újságírókat nevezték, újabb autós rémhírekkel ijesztgették a jámbor olvasókat: „A modern idők száguldó örülete, az automobil” elűtött egy parasztszekeret, mely a mikeszécsi úton tartott hazafelé, amikor a látóhatáron egyszerre csak feltűnt egy nagy vörös automobil, mely örült sebességgel rohant, s a lovakat hajtó Balla Lajosnak már csak annyit ideje volt, hogy felkiáltson: „Huh, nekünk jön az ördögmasina!” — és már el is űtötte a szekér hátsó részét és tovább rohant. Így az egyik hír. A másik eset a vásártéren történt, s a lap „saját tudósítója” szerint „az utóbbi hetekben sűrűn tűnik fel Debrecen utcáin az automobil, amint rohanva száguldja be az utcákat.” Ezután leírja, hogy a Hatvan utca végén a vásártér felől kanyarodott be egy taliga, amikor a Hatvan utca alsó része felől örült sebességgel közeledett egy automobil”, a lovak megbokrosodtak és felborították a taligát. — Egy másik esetnek a „hőse” Bernáth Zsigmond Bihar megyei földbirtokos, egykori darabont főispán volt, aki „egy hatalmas fehér automobilon vágatott végig Debrecen utcáin”, majd később, az országúton, balesetet okozott.

De hogy a szegény biciklisták se maradjanak ki a „krédóból”, ismét sürgetik szigorú megrendszabályozásukat, mert „úgy látszik megirigyelték a modern, hatalmas automobil gyorsasági rekordjait, és mindenáron túl akarják szárnyalni. Erre mutat legalább az az örületes gyorsaság, amellyel a fűtcán is, de különösen mellékutcaikon végigszáguldanak, meghajkurászva és sokszor elgázolva a járóképeket.” De egyéb bűneik is vannak — s ez bizonyítja, hogy nincsen új a Nap alatt —, ugyanis nem használnak csengőt, este pedig lámpa nélkül közlekednek. Az újságíró mindezekben annyira felháborodott, hogy azt javasolta a rendőröknek: ha az ilyen biciklisták nem állnak meg, hát vágjanak kardjukkal a kerék gumijára, hogy az megrepedjen, vagy döntsék fel őket...

Csak hírnék helyi, egyébként csupán érdekesség, mint adalék, hogy a 29-es számú automobil Petráss Sári színészneve volt, és az értéke 40 000 korona. És ha már színházi berkekbe tévedtünk, említsük meg Fedák Sári — Zsazsa — esetét is, akinek a gépkocsija úgy beleragadt a hortobágyi sárba 1909 szeptemberében, hogy bivalyokkal kellett a 20 lóerős autót kivontatni. Azt sajnos nem említi meg az újság: ehhez hány bivalyra volt szükség...

Ez év március 18-án érkezett a városhoz Győr vármegye közönségének 1908. okt. 5-én kelt feliratának egy példánya, melyet az „országgyűlési képviselőházhhoz” intézett „az automobil közlekedés országos rendszabályozása érdekében.” Debrecen városa azzal tette irattába, hogy mivel hasonló tárgybán már ő is intézett feliratot a kormányhatóság-hoz, „intézkedést nem igényel”. Érdemes idézni a győriek feliratának az indoklásából, melyben azt írják, hogy a vármegye általalód budapest—bécsi úton „tavasztól kezdve az őszi esős idők beálltáig nem múlik el nap, hogy automobil ne száguldana végig, sőt naponta több is.” Elmondják azt is, hogy ezek az automobilok nem lassítanak, hiába in tegetnek nekik kalappal, zsebkendővel, ... ezért elő kellene írni, hogy a községek belterületén csak a közönséges járművek sebességével ha-



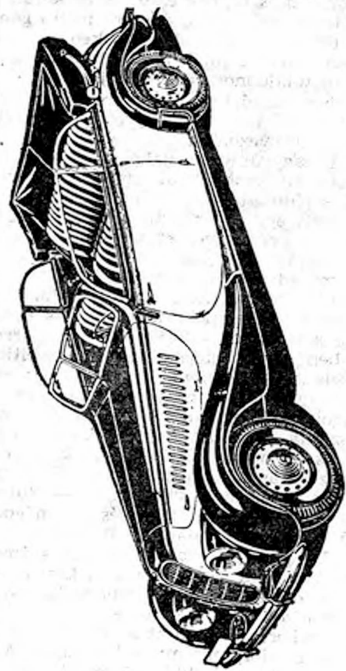
Olajemelő Szoboszlai István műhelyében

ladhassanak, s el kellene látni az automobiloikat „feltűnő helyen számmal és tulajdonosa lakhelyével jelzett táblával.”

1910-ben egy közéleti nagyság is bekerült az autós hírekbe, mégpedig Domahidy Elemér ny. főispán, akiről utca is volt elnevezve Debrecenben. Ő a Kossuth utca felől a Sas utca felé „robgott”, amikor a kanyarban kivágódott az egyik ajtó, nekicsapódott a Kölcsönös Segélyező Egylet építkezési állványainak és leszakadt.

1910 febr. 4-én egy debreceni jogász ragadott tollat, dr. Riesz Kálmán, hogy „Egy pár szó az automobil jogszabályzatáról” címmel egy rövid elmefuttatást tegyen közzé a lapban. Megállapítja, hogy egy ilyen jogi szabályozás már nálunk is indokolt lenne, bár hazánkban az automobil — ellentétben a nyugati országokkal — még inkább luxusnak számít, mint a mindennapok közlekedési eszközeinek. A fővárosban is csupán az építkezésekhez állították be teherautomobiloikat, és még a katonaság is most kezd használatba venni. Véleménye szerint nagyon alaposan át kell gondolni egy ilyen törvényt, hogy az ne kerékkötője, hanem előmozdítója legyen az automobilizmus fejlődésének. Nem korlátozókat kell vonni, hanem okos rendet teremteni. — Figyelemre méltó gondolatok ezek még napjainkban is. (Mégfogalmazójuk egyébként az ország határain túl is előnyösen ismert, Riesz Henrik által 1878-ban alapított Hatvan utcai kocsigyár későbbi tulajdonosa és vezetője, aki 1921-ben vette át az üzem vezetését. Abban az időben tiszteletre méltó hagyomány volt az, hogy a fiak, érettségivel vagy akár egyetemi végzettséggel átvették apjuk üzletének, üzemének vezetését.

További autós hírek 1910-ből: A nagyváradi postai igazgatóság, ahová akkor még Debrecen is tartozott, automobilokkal kívánta a jövőben a postai csomagokat szállítani, s ehhez terület biztosítását kérte a várostól. — A Stern-féle kefégyár előtt egy fehér autó elütött egy 200 korona értékű fajakaszt, „majd mint a gyilkos végzet száguldott tova.” — „A bazár” című (divat)lap egy reklámszövegének, melyet a Debreczenben is megjelentetett, ilyen címet adott: „Az automobilkerék és a női kalap”. Megtudhatjuk, hogy a nők kalapdivatja egyszerűsödni fog, s ezután nem lesznek olyan nagyméretű kalapok, melyekkel sokszor még a vasúti kocsikba se lehetett beszállni... — Vajon tudnak-e arról Debreczenben a mentők, hogy 1910-ben egyik betegszállító automobiljukat a tragikusan elhunyt dr. Hegedűs Józsefről nevezték el? — Az pedig a postásoknak lehet érdekes, hogy júniusban két postaautomobil kezdte meg Debreczenben a csomagok szétthordását. Az utcák és utak „ázsiai állapota” egyelőre nem riasztotta őket vissza, jegyzi meg a lap. — Az aug. 4-i és 7-i számok is fontos eseményekről tudósítanak. Egyikből megtudjuk, hogy a belügyminiszter automobilokról kiadott rendelete értelmében megkezdtek az autók számozását vidéken is — Budapestben már 1901-ben érvénybe lépett egy ilyen rendelkezés —, mégpedig körzetenként. Bihar és Hajdú vármegye, valamint Debrecen thj. város, mint e körzet székhelye, a „D” betűjelet kapta, az 1-es számot pedig Domahidy Elemér főispán autója. Ez a rendelet azt is kimondta, hogy csak az tölthet be a jövőben sofőri állást, aki a rendőrségi vizsgálaton megfelel, vagyis alkalmasnak bizonyul e sok veszéllyel járó feladat ellátására. Debreczenben az első sikeres próbautat a főispán sofőre tette meg, melyen ifj. Ozory István rendőrkapitány vett részt. — Arról az újság már nem írt, hogy annak a „száguldó automobil”-nak a



TELJES CÍMET,
mint autó tulajdonos
érdeklí, hoav üzeme-
ben

dacia pisztoly

tényezést

modern színekkel, kiváló szép kivitelben végzünk, továbbá

KAROSSZÉRIA MUNKÁKAT

párna behúzások és sérülések gyors helyrehozása.

AUTÓ RUGÓKAT javítunk és készítünk.

Megbízósát várom, teljes tisztelettel

Riesz Henrik kocsigyár, Debrecen.

Riesz Henrik kocsigyár, Debrecen

vezetője, aki okt. 9-én elgázolt egy munkást a Deák Ferenc utcán, volt-e már vezetői igazolványa...

Érdekes kereskedelemügyi miniszteri rendeletről számol be a dec. 25-i lap: az automobil postajáratokon, a megye néhány községe között, személyforgalmat is le kell bonyolítani.

1911. jan. 1-én megjelenik az első egészségügyi autós hirdetés, melyet később továbbiak is követnek. A Magyar Benz-Automobil gyár RT. ajánlotta legújabb modelljeit: „Zajtalan járás. Egyszerű konstrukció és kezelés. Elpusztíthatatlan anyag. Legnagyobb üzembiztonság. Legelőkelőbb luxuskivitel.” Gyártelep és iroda: Bp., Ilka u. 31., illetve Mannheim. Később használt autókát is kínál megvételre.

Jan. 20-án ló, szekér, kocsi stb., és első ízben személyszállító és teherautomobil ömszezárt tartottak Debrecenben, de ennek levéltári nyomát sajnos nem találtam.

Budapesthez hasonlóan a m. kir. állami Fémipari Szakiskola is rendezett hathónapos tanfolyamot a benzinmotorok szerkezetéről és kezeléséről, melyen az ilyen gyárakban dolgozó szerelők, géplakatosok, az ilyen motorok tulajdonosai és géplakatosok vehettek részt.

Részben az autók viszonylagos elterjedtségére, részben az akkori kereskedők élelmességére lehet következtetni abból a hirdetésből, melyben egy váróháza alatt levő üzlet tulajdonosa automobil sapkáit ajánlotta a nagyérdemű közönség figyelmébe.

Egy ápr. 8-án megjelent élcelődő írás „közönséges dolog”-nak jellemzi Debrecenben, hogy vásárlkor akkora a városban a forgalom, hogy a postáról kiforduló automobillal szembejön egy másik, közzéjük szorul egy biciklista, majd egy konflis is, túlkölsés, kiabálás, kiármkodás, aztán kétfelől odarohan a villamos, az eszeveszletten csenget, porfelhő száll szerteszéjjel, a „nép pedig boldog mosollyal élvezi a lármát”. Ezek lennének Debrecenben a világváros ismérvei...

Az Autó 1911. ápr. 15-i számában is van debreceni vonatkozású hír: a város főkapitánya átiratot intézett a vármegyéhez azzal kapcsolatban, hogy a megye területén egész sereg (?) autó forgalmi engedély nélkül közlekedik.

Egy szept. 1-i hír sajnos már komolyabb, bár akkor, 1911-ben, talán még senki sem gondolta, hogy nem telik bele három év, és a szó szoros értelmében véresen komollyá válik. A hadsereg ugyanis tudomására hozta az ország lakosainak, hogy hajlandó anyagilag is előmozdítani a magánosok teherautomobil beszerzését, ha azok vállalják, hogy háború esetén (!) kocsijukat átengedik a hadseregnek...

Egy szelídebb adat: alig több mint nyolcvan évvel ezelőtt Debrecenbe is megérkezett a „kereskedelemügyi m. kir. miniszter 73 283/I/c. sz. körrendelete valamennyi magyarországi m. kir. államépítészeti hivatalnak” ezzel a korra olyannyira jellemző szöveggel: „Az egyre jobban fejlődő automobil közlekedés könnyítése és akadálytalan lebonyolítása érdekében a következőket rendelem. Tapasztalat szerint az útpályán elhullott patkószögek és vasdarabok az automobilo k gumikerekeinek épségét felette veszélyeztetik.” A továbbiakban rendszeres tisztogatást ír elő, majd ezzel folytatja: „Mint hogy pedig egyes vidékeken a lakosság az automobilizmus iránti ellenszenvéből kifolyólag szándékosan szórja el az úttesten a vasszökeket,” útrendőrségi kihágási eljárást kell indítani. Gondoskodni kell arról, hogy az útteknők stb. feltöltessenek, hogy azokon „az automobil zökkenés nélkül áthaladhasson”. Kelt a körrendelet az Úrnak 1911. esztendejében...

Bár a Debreczeni Képes Kalendárium 1912. évi számában olvasható, de nyilván még az 1911-es évnék a krónikájához tartozik, hogy először szerepelnek a kétfogatú bérkocsisok névsorának a végén azok, akik „ezenkívül géperejű bérkocsi jogot nyertek”.

Az 1912-es esztendő legelső autós hírért az Autó c. lapban találtam: a jungbrunzlai Laurin és Klement gyár budapesti vezérképviselőisége Pozsonyban, Temesvárott, Debrecenben és Brassóban állított fel fióküzletet. Győrben ekkor már volt.

Ez év márciusában több újság szerint, ismét összeírták a járműveket Debrecenben.

El lehet gondolkozni azon, hogy a korábban már „ázsiai állapotok”-nak titulált debreceni útviszonyok mellett egyáltalán mikor és mennyiben lehetett valakinek az autóját kihasználni, azzal „száguldozni” és „eszeveszetten rohángálni”, mikor 1912-ben még a főutcának számító és nevezett, akkor éppen Ferenc József út névre keresztelt utcában is „kritikán aluli útviszonyok” uralkodtak, s ott még a szekerek is elakadtak a „süppedékes talajban és a feneketlen sárban”. Csak úgy mellesleg: a Piac utca (legszívesebben mégis csak így nevezték) és a Csapó utca sarkán is „elképesztő állapotok voltak”, ugyanis a 10. szám előtt még járda sem volt.

Mintha csak ezeknek az újságcikkeknek az apropójára jelentette volna meg a Laurin et Klement cég féldoldals reklámhirdetését, melyben a „magyarországi útviszonyoknak megfelelőbb”, „S” típusú, 1912. évi modellű 12/14 HP., 4 hengeres, 4 üléses kis kocsját ajánlja, melynek ára elegáns torpedó-karosszériával és komplett felszereléssel 7800 korona, egy „K”-típusú 28/40 HP., 4 hengeres túra-automobil Prinz Heinrich karosszériával és ugyancsak komplett felszereléssel 16 000 korona. — Összehasonlításként: egy Brennabor ára 8—10 000 korona volt. Tájékoztatóul pedig ismét néhány akkori ár: egy divatos öltöny 18 koronától kapható, egy raglán 20 koronától, egy szállodai szoba Pesten 2,60, II. o. gyorsvonati jegy Budapestre 22, Fiuméba oda-vissza 144 korona...

Május nagy szennációt hozott: Debrecenben át vezetett az országos automobil verseny útvonala Budapestről Hatvanon, Gyöngyösön és Tokajon át, majd tovább Kolozsvárra, Temesvárra és vissza. Ez akkor olyan nagyjelentőségű eseménynek számított, hogy a helybeli sportbizottság Domahidy Elemér főispán elnökségével az ő lakásán tartotta ülését, melyre Budapestről ideérkezett gróf Zichy Béla Rezső is, a K.M.A.C. elnöke. 40 autót vártak, versenyzőt, és 10 kísérőt. Fogadás a Csapó utca végén a Vilmos laktanya előtt, az automobiloikat pedig a Széchenyi utcai honvéd huszár laktanyában helyezték el. A Piac és az Erzsébet utcát fel kellett lobogózni, lefoglalták az összes szállodai szobákat a mintegy 160 vendég részére. A sofőröket és gépészeket a huszárlaktanyában szállásolták el.

Ebből az évből még egyetlen kis cikket érdemes talán megemlíteni azért, mert májusban még mindég az egyfogatú bérkocsik „demokratizmusát” állítja szembe az autókkal, melyek „most kezdenek divatba jönni”.

1913. Ez is hozzátartozik az „autós világlép” teljességéhez: benzín-árak Budapestén 86 és 88, vidéken 93 és 100 korona mázsánként (!), attól függően, hogy vashordóból vagy kannából mérik. — És egy kis statisztika, amelyben a hiányjelek feltehetően nem azt jelentik, hogy



Langer (Pelsőczy) Ferenc Ajtó-utcai műhelyének dolgozói

akkor és abban az országban egyetlen autó sem volt, inkább azt, hogy valamiért nem volt adatszolgáltatás:

	1899	1902	1903	1907	1910
Franciaország	1672	9207	12 984	31 286	46 114
Németország	—	—	—	10 115	24 639
Anglia	—	5241	9 674	40 641	84 841
Egy. Államok	—	—	4 018	39 131	130 000

Ennyi autó szalagált ezekben az országokban pár évvel az első világháború kitörése előtt.

Debrecenben pedig 1913. ápr. 28—29-én országos autószelemlét tartottak, egyidejűleg más városokban is.

Augusztusban egy pesti cég ajánlotta „minden terep- és útviszonyoknak megfelelő rendkívül olcsó és praktikus túragépeit, ... tekintettel a lótarás költségesség voltára.” Az ajánlott típus a Ford, ára 4800 K. Rajzát is közli a nyitott, 20 HP., 4 hengeres, vanádium acél Torpedó túragépek. Ez az ár megfelelt akkor egy kisebb kétszobás házáznak. További árak 1913-ban: reggel 8-tól este 8-ig az egyfogatú bérkocsi díja 14, a kétfogatúé 20, a versenyterek bármelyikére 8, ill. 12, csak odáig vagy onnan vissza 3, ill. 5 K. Egy kg fehér szalonna 1,20, egy kg zsírnakvaló 1,28—1,36, egy kg sertéscomb, töviskes vagy sonka 1,52 K.

Érdekes végül az a hirdetés, melyben egy bécsi autótulajdonos itt hirdette meg eladni szándékolt „modern kétülékes sport-automobil”-ját. Gyenge volt Bécsben az érdeklődés és nagy volt nálunk? Vagy itt jobb árat remélhetett érte? Ki tudja.

Ennyit tudhatunk meg körülbelül a korabeli sajtóból 1914-ig a debreceni autókőről és autótulajdonosokról. Ebben az évben kitört az első világháború és mindent felborított, visszafejlődésre vagy legalábbis stagnálásra kényszerített. Az autózásban is megtorpant a fejlődésnek, ha lassan is, de mégis felfelé ívelő tendenciája. A behívások „elvittek” az autótulajdonosoknak is egy jó részét, el a sofőröket, a műszerészeket, géplakatosokat, motorszereelőket és más mestereket, akik akkor kezdtek beletanulni az autójavításba. Akadozott az üzemanyag-ellátás, leállt az alkatrész-utánpótlás. Pedig szépen alakult hazánkban is minden. A technikai fejlődést olyan nevek fémjelezték, mint Bánki Donát és Csonka János, vagy az 1903-ban az USA-ba távozott Galamb József, a T-Ford „atyja”, hogy csak a legnagyobbakat említsem. A különböző szakmák mesterei külföldön ismerkedtek az automobil gyártásával, vezetéssel, javításával és szerelésével. Sok autótulajdonos külföldi sofőröket, „gépkocsikezelő”-ket alkalmazott. Megalakult a Királyi Magyar Automobil Club, megszületett 1901-ben az első autóforgalmi rendelet, Budapesten állami sofőrképző tanfolyam indult.

És hogy még jobban megvilágítsam az autózással kapcsolatosan ismertett újsághíreket, idézek Almásy Tibor könyvéből: 1894-ben autóversenyt rendeztek Párizs és Rouen között, 127 km-es távon, melyen a győztes 22,5 km/óra átlagsebességgel ért el. A posta által a századfordulón Budapesten forgalomba állított 20 automobil sem volt képes még a jobban kövezett utcákon sem 20 km-nél nagyobb sebességgel „száguldani” ... Persze minden viszonylagos: az ökrösszekér óránként 4, a tehénszekér 4—5, a lovasfogat pedig 5—6 km-t tesz meg, hozzájuk képest az óránkénti 15 vagy 20 km is „szédületes” és „eszeveszett” gyorsaságnak számít...

Béber László adataihoz pedig kiegészítésként még annyit, hogy kezdetben valóban a De Dion Bouton márkájú autók voltak talán a legismertebbek hazánkban. Bláthy Ottó Titusz például, az elektrotechnika világhírű tudósa, 1896-ban egy háromkerékű De Dion Boutont hozott, és ezzel csinált divatot az autósportnak. Utána többen is vásároltak maguknak ilyen, főleg azok, akik Párizsban jártak, de az első Budapesten megnyílt autózletek is De Dion Bouton és Peugeot kocsikat kínáltak.

Visszatérve egy mondat erejéig az újsághírekre még: bár az „újdondások” által szállított hírek helytállóságát sok esetben — enyhén szólva — kétkedéssel, „szenzációs” tudósításait, adatszerű közléseit kritikával vagyunk kénytelen olvasni és fogadni, a tárgyilagosság érdekében annyit meg kell jegyezni, hogy a tudományos és szakkönyvek frói is számos esetben közölnek egymásnak ellentmondó adatokat.

Végül, e fejezet lezárása előtt, csupán még néhány adalék az autózás magyarországi történetének ehhez az első húsz évéhez.

Budapestre, és valószínűleg egyben Magyarországra, az első automobil 1895-ben hozta be egy Hatsek Béla nevű műszerész. Ez egy Benz kocsi volt. A másodikat pedig Törley József pezsgőgyáros, aki már sofőrt is alkalmazott, név szerint Kalmár Józsefet. Törley lett a



Szoboszlai István Széchenyi utcai műhelye és dolgozói

K.M.A.C. első alelnöke is, elnöke pedig Szapáry Pál gróf. Az autózás elég lassan terjedt, bár az 1890-es évek végén egyre több autós témájú írás jelent meg a lapokban. Érdekes az is, hogy a fővárosban például 1901-ben tilos volt a Stefánián löverseny-, valamint vásár- és ünnepnapokon az autózás, nyilván azért, hogy a zörgő, pöfögő „benzinszekerek” ne riogassák a hintóikon vagy lóháton parádézók lovait. Az első autóforgalmi rendelet még azt is előírta, hogy a teherautóbilok nem haladhatnak gyorsabban, mint a lovaskocsik, motorkerékpárok és biciklik. Pesten ekkor már megszámozták az autókát, de azok kötelesek voltak állandóan túlkölni (!), s nem volt szabad őket őrízetlenül hagyni az utcán. És ha már a kuriózumoknál tartunk: a 13-as számot nem adták ki senkinek. Az 1-es számot egyébként gróf Eszterházy Mihály Mercedesé kapta. — Az első vizsgáévben egyes adatok szerint 40 vezetői igazolványt és 38 rendszámot, mások szerint 46-ot vagy 49-et adtak ki. Mindezek az adatok ugyan természetesen a fővárosra vonatkoznak, de nagyon valószínű, hogy a számok nem csupán budapesti illetőségű autósokra és autókra értendők.

Mielőtt lezárnom ezt az első részt, hadd ismeressem azt a kis statisztikát, mely az Automobil c. motoros sport — ipari és kereskedelmi szaklapban 1920. dec. 22-én jelent meg a Debrecenben nyilvántartott személy- és tehergépkocsik számának alakulásáról a megelőző tíz év alatt:

1910-ben 15 és 1, 1911-ben 36 és egy sem, 1912-ben 31 és 1, 1913-ban 22 és egy sem, 1914-ben 9 és 1, 1915-ben 1 és egy sem, 1916—17-ben semmi, 1918-ban 1 és 2, 1919-ben 4 és egy sem, és 1920-ban 10 és 1.

A bevezetésben ismertettem egy adatot, mely szerint 1919-ben 44 autó lett volna Debrecenben, ez a statisztika csak 4-ről tud. Egyik is „adat”, a másik is, ma már nehéz lenne megállapítani pontosan, hogy valójában hány autó is volt ekkor vagy akkor a városban. De akár-hány is volt, az nagyon valószínű, hogy elég hamar került ide is belőlük. Persze, nem a mai értelemben autónak ísmert és tudott jármű, hanem amolyan félig szekér, félig kocsi, félig hintó formájúak — amilyen Szigeti József első reklámhirdetésén is látható —, melyek elől még éppen csak a lovak hiányoztak, egyébként külsőre alig tértek el tiszteletre méltó elődeiktől. De amiben eltértek, az hamarosan forradalmasította a városi és országúti közlekedést, átforgálta az emberek százainak és ezreinek szemléletét, gondolkodását, új igényeket és szükségleteket támasztott, új lehetőségeket teremtett és új távlatot nyitott, s akiket a technikának ezekben a lázas évtizedeiben „megcsapott” a benzín gőze, azok egy életre elvakult szerelmesei és hűséges rabszolgái lettek az új „csodának”, az autónak.

A következő részben elsősorban a benzingőznek ezek a megszállottjai fognak megszólalni, ők vallanak, mesélnek azokról az évekről, amelyeknek az emlékeitől nem tudnak szabadulni, örülnek, ha beszélhetnek róla. Legszívesebben azzal szeretném megköszönni nekik, hogy mindazt elmondták nekem, amiről az elkövetkezőkben szó lesz, hogy külön-külön közlésezem visszaemlékezéseiket, de erre sajnos nincsen lehetőség. Ezért csak neveik felsorolásával fejezem ki köszönetemet és hálámát ezen a helyen is, és így tisztelgek azok emléke előtt, akik már nincsenek közöttünk.

Es mint a pipafüst csavarog a légben,
Akként csavarognak csanaszét elmék.
Es ami már régen elmúlt, nagyon régen,
Összeszedgetik, sorra elregelek.
Akitől nincs messze az élet határa,
Nem előre szeret nézni, hanem hátra.

(Petőfi)

II. AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚTÓL AZ 1949. ÉVI ÁLLAMOSÍTÁSOKIG

Az előző részben ismertett statisztika szerint 1910-ben, tehát amikor az első vidéki rendszámtáblákat kiadták, Debrecenben, pontosabban a debreceni gépjárműkerületben, 15 személy- és 1 teherautót tartottak nyilván. A személyautók száma a következő két évben megkétszereződött ugyan, de ettől kezdve erősen csökkenni kezdett, a háború második évében már csak egy volt, 1916–17-ben egy sem, és még 1920-ban is mindössze tíz. Feltehetőleg az történt, hogy az autótulajdonosok és a sofőrök nagy részét behívták, igénybe vettek sok autót is, az itthon maradtakat pedig leállították, mert nem volt üzemanyag, sofőr, javítási lehetőség stb. Dacher József pl. elmondta, hogy 1917-ben 18 éves korában szerzett jogosítványt, mindjárt be is vonultatták Galíciába egy katonai autójavitó műhelybe, onnan pedig egy gépkocsioszloppal az olasz frontra vitték, a Piavehöz.

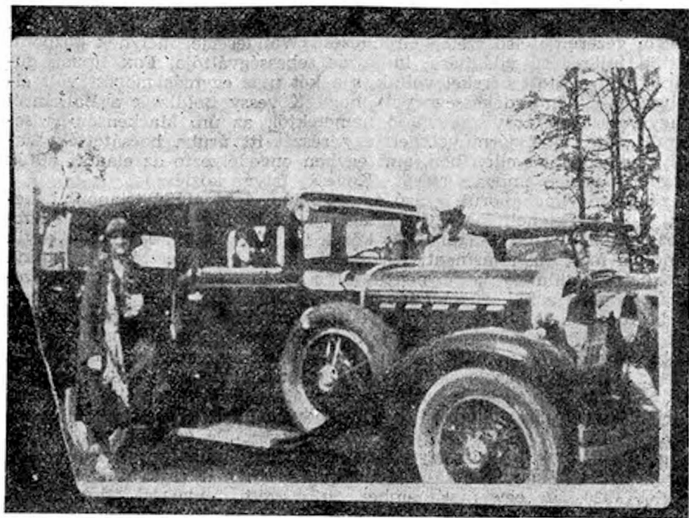
Ezekben az években a Péterfia utcai Wangenheim bárónak volt egy Laurin-Klement gyártmányú, négyhengeres, vízűtéses, vezérelt szelepes motorral meghajtott, differenciálműves, négyszemélyes, nyitott gép-

kocsija, Kövessy Boldizsárnak pedig egy kétszemélyes, négyhengeres, alulról vezérelt, felső szelep elrendezésű Wandererje, melynek központi karbid fejlesztő világítása, kulisszás sebességváltója, Fox típusú gumipótlóval ellátott kerekei voltak, s a két utas egymás mögött volt elhelyezve. Külön érdekessége volt, hogy Kövessy Boldizsár a Balkánról Magyarországon át visszavonuló németektől, az ún. Mackensen-hadsergőtől vette, akik járműveiknek egy részét itt áruba bocsátották szabályszerű quitting ellenében, ami egyben engedélyezte az eladott autók magyarországi üzemben tartását. (Kövessy István közlése.)

Az első világháborút lezáró és 1920. jún. 4-én aláírt trianoni békediktátum a történelmi Magyarországot megfosztotta területének kétharmad részétől és lakosságának is közel 40 százalékától. Debrecen egyik napról a másikra határmenti város lett. Ez új helyzetet teremtett mind társadalmi, mind gazdasági-pénzügyi és egyéb téren, ami természetszerűleg kihatott a háború előtt éppen hogy kialakulóban levő autós életre is. Idő kellett ahhoz, hogy a leállított autókát újra üzembe helyezték, hogy újakat hozzanak be külföldről. Kezdetben elsősorban olasz, illetve francia és német gyártmányú autókát hoztunk be. Idő kellett ahhoz is, hogy a harcterekről vagy fogságból élve és épségben hazakerült sofőrök, gépészek, műszerészek, lakatosok, kovácsok stb. beilleszkedjenek a polgári életbe, hogy a kereskedők árut: alkatrészeket, üzemanyagot, felszereléseket stb. szerezhessenek be. De az emberek élni és dolgozni akartak. Garázsok, sofőriskolák, javítóműhelyek nyíltak, szaporodott, ha lassan is, az autók száma. Lassan már csak azért is, mert pl. ha 1926-ban egy magánember autót vett, fényűzési adót kellett fizetnie...

A visszaemlékezők szerint „az első” autótulajdonosok voltak:

Hunyadi Sándoréknak (Hunyadi Sándor a Bocskai Vasöntöde és Gépgyár Rt. társtulajdonosa volt) először egy Daracjuk volt, elől két zsríkkögyertyás karbidlámpával, melyben a gyertyák V alakban helyezkedtek el. A karbidfejlesztő generátor kívül volt a „trepnin”, vagyis a lépcsőn, hátul pedig olajmécsees szolgáltatta a világítást. Kívül volt az ún. kulisszás kapcsolás is. Nyitott, kétszemélyes, bőrülésses automobil volt, motorjában olyan olajpumpa működött, amely külön kis csöveken végzte a csapágyak olajozását, kenését. Ezt a Tuzséron lakó Odeschalki hercegtől vették. Ez után egy Amilcart szereztek. Ennek még fakaroszériája volt és faküllős kerekei, az ajtaját faoszloppok tartották. Még 1935 előtt vettek egy T-Fordot, majd egy nyitott, le-felcsukhatós vázontetűjű Steyrt. Ezeknek már felfújható gumibroncsaik voltak. Wolf Ferenc szölbirtokosnak („Wolf-telep”) egy nyitott sofőrülésses autója volt, kétoldalt karbidlámpával. Rickl László földbirtokos egy drótvázis kerekű Lancia Lambda nyitott sportkocsival járt, ami a húszas években nagyon divatos és közkedvelt típus volt. Az első Steyrt Steinfeld István földbirtokos hozta Debrecenbe, a Debreceni Első Takaréknak is Steyrje volt, sofőrjét Pincésnek hívták — Forray nevű földbirtokosnak is egy nyitott Steyrje volt. — Egy Szekeres nevű rendőrtisztnek „koporós elejű” Renaultja, Kiss József sofőriskolájának egy T-Fordja, egy hatszemélyes Renaultja és egy Daimlerje, a Péterfia u. 26. sz. alatt lakó Rab Ferenc postatisztnek siberes motorú Mercedesé, Kerékgyártó István malomtulajdonosnak hátuléses Fiatja, Kontsek Kornél kereskedőnek Cryslerje, Wiener Adolf zsák- és ponyvakereskedőnek egy öreg csukott Buickja volt, s ő hozta az első Opelt Debrecenbe, az első DKW-t viszont Schadek János, amit később megvett tőle Erdélyi István. De



Dr. Hódy Béláné az 1927. évi nyulasi (lóversenypályai) autószezségversenyen. Ford kocs

Combes városi tanácsosnak egy nyitott Fiatja volt, a Degenfeld téri Király nevű gyarmatáru kereskedőnek Adler Juniorja, báró Vay Lászlónak Talbotja, majd Magosixa, Verzár Gyula professzornak, Gyarmathy Miklósnak és dr. Böszörményi Béla ügyvédnek Diatójuk, Benedek László professzornak Rolls-Royce-a volt. Közismert alakja volt a debreceni előkelő társaságnak Vecsey Zoltán gazdasági felügyelő és neves autóversenyző. Neki több kocsija is volt: nyitott, félszériás ADR, Fiat, Austin, Daimler, Hansa, végül egy nyitott, hathengeres, piros Mercedes Benz, amivel 1941-ben a vonat halálra gázolta.

Kádár Imre 1934-ben közzétett adatai szerint az alábbiaknak volt személygépkocsijuk (rendsám, típus, név, lakcím):

DA 000 Brennabor Kövesdi Boér Viktor Bocskay tér 1., 001 Alcar Zabaczký András Csillag u. 76., 003 Morris Pataki József, 004 Buick dr. Lárencz Béla, 005 Fiat Aberle Raymond Míképérsi út 1., 006 Oldsmobile M. Fanto Múvek RT., 007 Chrysler Novák Mihály Jókai u. 12., 008 Gráf Békessy Lászlóné Bethlen u. 16., 010 Mag Csobai László Török Bálint u. 15., 027 Ford Németh Nándor Kossuth u. 21., 029 Fiat ifj. Kerékgyártó István Böszörményi út 1., 043 Ford M. Mezögazd. Szöv. Hunyadi u. 9., 059 Steyr dr. Herpay Gábor Vármegyeháza, 069 Renault Langer Ferenc Ajtó u. 3., 186 Daimler Vecsey Zoltán Ferenc József u. 7.

Kádár Imre adatai szerint a debreceni gépjármű kerületben összesen 143 személygépkocsi, 11 tehérgépkocsi, 11 különleges gépjármű, 70 oldalkocsi és 103 szóló motorkerékpár volt. A közhasznú, közterületről

fuvarozó személygépkocsik száma 38, ebből debreceni lakcímmel négyet sorol fel: 000 Magomobil Horváth Gábor Veres u. 25., 003 Chevrolet Kántor József Vendég u. 29., 007 Fiat Nagy Kálmán Vályi Nagy u. 28., 019 Chevrolet Gyöngyösi Sándor és Gyöngyösi János K. Tóth u. 42. — Nagy Kálmán elmondta nekem, hogy lakcíme helyesen nem 28., hanem 27., és ezt a Fiatot Budapesten vette Richter Delly Ferenc színművész-től 1860 P-ért. Ajánlottak neki egy leégett Tátrát is, ez 5000 P lett volna.

A 38 közterületről fuvarozó gépkocsi típusonkénti megoszlása: 8—8 Chevrolet és Fiat, 6 Mag 6-os, 4 Magotax, 2—2 Magobil, Diatto és T. Fiat, 1—1 Tatra, Opel, Mathis, Whippet és Renault. — Telephelyről nyolcan fuvaroztak.

Debreceni vonatkozású adatok 1937-ből: telephelyről fuvarozott Stern László Miklós u. 17. sz., egy 030 frsz. Buickkal. Szilágyi Endrénék, Tánicsics M. u. 18., 009 frsz. Fiat autóbúsa volt. — Különböző gépjárműkerületekből a debrecenibe áthelyezett gépkocsik: AC 784 Fiat 15×4,00 Kövessy István Károlyi István u., BD 243 DKW 19×4,00 Kövessy István Károly u. 22., BF 121 Fiat 17×4,00 Erdélyi István. — Kövessy István és Tapolczai Gyula közlése szerint az utcanévek helyesen nem „Károlyi István” és „Károly”, hanem Károly Ferenc József út, a mai Hámán Kató u. Az 1934-es adatok közt szereplő Horváth Gábor, akinek a 000 frsz. Magobilja volt, nem maga fuvarozott, azaz taxizott, a foglalkozása ugyanis fegyőr volt... A DA rendszeres személyautók tulajdonosai között volt földbírtokos, DHV forgalmi ellenőr, autószerelő, orvos, Világítási Vállalatnál gazdasági igazgató, kéményseprő mester, villanytelepi főmérnök felesége, városi mérnök, vendéglős, malomtulajdonos, vármegyei főlevéltáros.

Az első garázst viszont talán Szigeti József nyitotta meg a Piac u. 58. sz. alatt, aki mint műszerész, varrógépek és kerékpárok javításával kezdte. Az első autójavitó műhelyt majd sofőriskolát Kiss József nyitotta 1910-ben a Széchenyi u. elején, a Domokos főbírói volt házában. Az első gumijavitó Orbán Lajos volt a Piac u. 9. sz. alatt. De az „első” között lehet említeni Pataky Józsefet is, aki már 1922-ben önállóította magát és az Erzsébet utcai műhelyét — ahogy ezt róla olvashatjuk — „az egyik legmegbízhatóbb és jó munkájáról híressé vált autómotorszerelő és gépjavitó” műhelyé fejlesztette. Hasonlóképpen jónévi műhelyük volt már a húszas évek végén és a harmincas évek elején a Nyil utcában Pusztai — Pásztoréknak, a Szepességi utcában Kaszab Gyulának, a Péterfián Langer Ferencnek, az Erzsébet utcában Balogh Ferencnek, a Piac u. 42. sz. alatt Gyarmathy és Szentpéterynek, a Szent Anna és Kandia utca sarkán Nagy Gyulának, a Bocskai tér 8. sz. alatt Philip Rudolfnak és másoknak. Gyarmathy Miklós már a Debreceni Képes Kalendárium 1921. évi számában hirdette is magát, majd az 1922. évi számban mint „Gyarmathy—Szentpétery” cég jelentkezik, Nagy Gyula pedig mint „autó-, motor-, gőz-, cséplő- és mezőgazdasági gépjavitó” jelentet meg hirdetését. Az 1923. évi számban is találunk három autós hirdetést: a Simonffy u. 57. sz. alatt Bódi és Tenkey kocsigyártók autók fényezését és kárptozását, Gyarmathy és Szentpétery berautófuvarozást vállalnak, de már van nekik benzín-olaj állomásuk és „gumilerakatuk” is, Kiss Józsefnek pedig az Erzsébet u. 20. sz. alatt van autó-, motor- és gépműhelye, ahol automobilonk alkatrészeinek és karosszériájának a gyártását is vállalja. Nagy Gyula is továbbfejleszti műhelyét „Hungária Autógarage és berautófuvarozási vállalat” néven.

Ugyancsak a húszas években tűnik fel Vértessy József autójavitó műhelye és sofőriskolája a Szepességi u. 20. sz. alatt, ahol berautóival helyi és vidéki utakat is vállal, Működik a Hungária Üzemfelszerelési és Árukereskedelmi RT. cég is a Hunyadi u. 11. sz. alatt. Autóalkatrészeket, kellekét, gumikat, benzint és olajat árulnak. Lévai Sándornak a Virág u. 13. sz. alatt van autószerelő műhelye, Molnár Zoltánnak a Piac u. 64. sz. alatt DKW képviselete, de nem autó, hanem motorkerékpár. Az ország határain túl is egyre ismertebb Riesz Henrik kocsigár is kiterjeszti tevékenységi körét az automobilra és 1927-ben már azzal jelzi ezt egy hirdetés kapcsán, hogy nem egy lovaskocsi, hanem egy csukott, vászontetős autó rajzát teszi az autójavításra egyébként még nem is utaló szöveg mellé. Később persze már szerepel hirdetéseiben és reklámlevelezőlapjain nemcsak egy-egy autónak a rajza, de fel is hívja az autósok figyelmét arra, hogy kocsigarában ő is végez Duco lakkozást. (Ezt egyébként a budapesti Kölber kocsigár vezette be Magyarországon 1926-ban.)

Az 1935-ös debreceni címár még mindég nem sorol fel az iparosok között autószerelőket, csak ötven műszerészt. Ezek között már voltak természetesen olyanok, akik szinte kizárólag autójavítással foglalkoztak, de a közutadatban még műszerészekként szerepeltek. Az 1940-es címárban aztán már két címszó alatt is szerepeltek: „Autószerelők” és „Autószerelő és -javító” csoportosításban. Ma már nehéz lenne megnyugtatóan eldönteni, hogy mi volt ennek a megkülönböztetésnek az oka és magyarázata. Az első csoportban 28-an, a másodikban mindössze 4-en vannak felsorolva, de ebből a négyből is megtalálhatjuk az első csoportban is kettőnek a nevét, ami mutatja, hogy még nem voltak a szakmák egyértelműen elkülönülve. Többüket persze még a műszerészek között is nyilvántartott a címár. A felsorolt nevek egyébként a következők: Balogh Ferenc, Mácsay S. u. 2., Bánhidi Béla, Kossuth u. 29., Bodnár József, Dégenfeld tér 2., Debreceni Vas- és Rézbútorgár Rt., Ispotály u. 5., Fekete László, Hadházi u. 18., Gáll János, Szepességi u. 28., Hammer Jenő és Roboz Sándor, Ferenc József út 8., Horváth Ferenc, Domb u. 20., Kaszab Gyula, Széchenyi u. 48., Kolozsvári István, Arnold u. 12., Kovács Lajos, Miklós u. 9., Lévai Sándor, Rakovszky u. 3., Lichtmann Lukács Vilmos, Erzsébet u. 46., Mihály István, Pesti u. 43., Molnár Oszkár, Kossuth u. 31., Nagy Zoltán és Adlovics Zoltán, Miklós u. 49., Nagyváthy Béla, Rothermere u. 21., Pataky József, Erzsébet u. 32., Pusztai József és Pásztor György, Nyíl u. 15., Péntes Imre, Csorba Lajos u. 4., Péntes Imre, Széchenyi u. 45., Piros Géza, Damjanich u. 2., Pollák Ignác, Ferenc József u. 58., Schadek Zoltán, Kórház u. 5., Sipos Károly, Ótmalom u. 4., Szappanos József, Kétmalom u. 4., Szoboszlai István, Széchenyi u. 24., Tóth Aladár, Piac u. 42., ill. Fekete László és Pataky József mellett még Langer Ferenc, Magoss György tér 2. és Philipp Rudolf, Bocskai tér 8.

Ezekre a nevre és műhelyekre még ma is sokan emlékeznek, Pusztait még legtöbbször Posztarekként és Pásztort Podrogyaként emlegetik. Az ő kedvükért írtam ki címmel együtt a neveket, hogy segítsek az emlékezésben. Hiszen a műhelyek megszűntek, tulajdonosaik szinte kivétel nélkül meghaltak. Legtöbbjük ügyes kezű, jó nevű mester volt, akiken nemigen fogott ki semmilyen hiba. Ha kellett, őcskából, eldobott, de gondosan megőrzött hulladékból varázsoltak „új” alkatrészt. Esztergáltak, hegesztettek, célszerszámokat készítettek, s ha mégsem boldogultak, akkor nem szégyelltek tanácsot, segítséget kérni. Volt

néhány kiemelkedően jó hírű műhely. Ilyenként ismerték az autótulajdonosok és a szakmabeliek a Pusztai—Pásztor, a Langer, Szoboszlai, Kaszab, Pataky vagy Philipp neve által fémjelzett műhelyeket. Elismert nevet vívtak ki maguknak a ragyogóan esztergáló Vértési Lajos, Cseke József, aki magát „univerzális autószerelőnek” mondta, bár később specializálódott a lemezlakatosságra és hűtőjavításra. Neki és Vedresnek csak egy kalapács és egy vas „pogácsa” volt a felszerelésük, ezzel tüntették el a legcsúnyább sérüléseket is. Nagyon jó hűtős volt Hartmann Lőrinc is, kiváló elektromos Bay István, elismert gumis Réti József a Pannóniában, ahol 200 atmoszférával préselték a gumit a kezeikkel.

Talán nem lesz felesleges néhány szót szólni itt a garázsokról sem, vagy ahogy kezdetben és még sokáig írták: „garage”-okról. Amikor kezdett az autójavítás kialakulni és önállóulni, létrejöttek Debrecenben is az első garázsok, vagyis olyan kisebb vagy nagyobb létszámmal és területtel működő műhelyek, amelyek a javító tevékenység mellett elváltak az autók elhelyezését, rendszeres karbantartását, árusítottak üzemanyagot, esetleg alkatrészeket és felszerelési cikkeket is. Melyik volt „a legelső” ilyen? Béber László szerint a már említett Szigeti József, aki ugyan 1901-ben először mint varrógép és kerékpár műhely tulajdonos hirdeti magát, de hogy ekkor vagy később garázst is nyitott volna, ennek nem találtam nyomát. De nem is ez a fontos, hogy ő volt-e valóban az első vagy más. Legismertebb és legnagyobb mindenestre a „Pannónia” volt a Piac u. 42. sz. alatt, ahol most a megyei tanács irodaháza áll. Jól felszerelt és aránylag nagy létszámmal dolgozó műhely volt, többek között két olajemelővel, amelyek ritka és drága berendezések voltak. Tulajdonosa Gyarmathy Miklós, volt repülőtiszt, aki — nosztalgiaiából? — a műhelyiroda ablakára egy nagy fa propellert függesztett ki, s akinek a szülei volt ugyanebben az épületben a Pannónia szálloda és étterem. Itt egyébként, ugyanebben az épületben és az udvarban, autószalonnát is volt, Fanto-lerakat, közjegyzői iroda, nyilvánház stb. A műhelybe egyszerre 8—10 gépkocsi állhatott be, átlagosan 18—20-an dolgoztak, szerelők, esztergályosok, gumijavitó stb. Maga az épület a Biedermann posztókereskedő volt, a telek hátsó felében szép nagy díszpark, ennek a helyén létesítette Gyarmathy a garázst. Első hirdetése 1921-ben jelent meg: „...: autó-, motor-, gépalkatrészek készítő műhelye, fogaskerék marás, autogénehégesztés, gumikulkanizálás, elvállal bárminemű speciális gépmunkákat!” szöveggel. 1923-ban, társulva Szentpéteryvel, már berautófuvarozást is vállaltak, van benzín- és olajállomásuk, gumilerakatuk, később Opel-szerviz stb. Vasárnap is volt inspekciós szolgálat, hogy ha valaki garázst igényel, ki tudják is szolgálni. Voltak, akik állandóan itt garázsítottak, pl. Sesztina, az ismert nagykereskedő is. Ide járt javítani a legtöbb vidéki autótulajdonos is.

Jóval szerényebb keretek között működött az ún. „Belvárosi garage” a Piac u. 41. sz. alatt, a Tapolczi testvéreké. Itt csak egy felfutó állás volt beépítve, a kocsikat sllagol mosták. Szikszay Sándoré is a Piac utcán volt, a 42. sz. alatt. Itt kb. 8—10 autó elhelyezésére volt garázsferőhely, a szerelők egyszerre két aknában dolgozhattak. Szintén a Piac utcában, a 60. sz. alatt volt a „Központi garage”. Ez Bleyeré (Ernő vagy Andor?) volt, később kibérelte tőle Szikszay Béla, akinek társa volt Balogh Ferenc autómotorszerelő. — Pataky József Erzsébet u. 32. sz. alatti garázst az AUTO 1929. V. 1-i száma azzal említi, hogy a Ti-

szántúli Automobil Club tagjai nála is kapnak kedvezményt a javítás díjából, az üzemanyag árából és a garázsdíjból. — Pataky valószínűleg 1926-ban létesített műhelyénél garaszt is.

Az 1927-ben kiadott „Debreceni Kalauz” a Pannóniát, a Debreceni Autóforgalmi Rt-t és Patakyt említi, mint ahol garázsírozni is lehet. Az 1928-as Debreceni Címárt egyetlen garaszt sem sorol fel, nyilván elkeverte ez a szakma a szerkesztők figyelmét. Ugyanakkor a Gépjárművezetők Országos Szövetsége debreceni csoportját és annak elnökét, Szentpéteri Gáborot említi, utóbbi mint autószerelőt és „garagetulajdonos”-t. Hasonlóképpen nem említi garázsokat az 1935-ös címárt, de az 1940-esben már nyolc is szerepel: Adlovics Ábrahám, Miklós u. 49., Debreceni Autóforgalmi Rt., Hunyadi u. 11., MATEOSZ, Ispotály u. 3/A., Németh Dániel, Rakovszky u. 40., Sipos Imre, Erzsébet u. 28., Szikszay Sándor, Piac u. 42., ifj. Tapolczay Ferenc, Szent Anna u. 58. és Weinberger József, Széchenyi u. 24.

Ezek egyébként nem mind foglalkoztak garázsírozással, vagy legfeljebb csupán egy-két ilyen férőhelyük volt. Az autótulajdonosok túlnyomó többségének előzőleg — sőt egy részüknek egyidejűleg — fogtak is volt, tehát volt kocsiszínjük is, s ezeket, amikor autót vásároltak „kineveztek” garáznak. Ennek a megoldásnak is megvoltak az előnyei, de annak is, ha valaki erre a célra szolgáló garázsban helyezte el a gépkocsiját, ahol az ottlévő szakemberek mellett saját sofőreje is dolgozhatott, annál is inkább, mivel a húszas, harmincas években egy valamire való sofőrnék szinte mindenhez kellett érteni az autójavítással kapcsolatban. — Erdélyi István egyébként úgy emlékszik, hogy Szikszay garázsában egy hónapra 10 P volt a garázsdíj.

Ma már kurióznak hat, hogy ezekben az években milyen körülmények között és milyen kocsiakkal folyt az autózás. Néhány adat erről is.

Az ún. „bajuszos” Ford például, mely onnan kapta a nevét, hogy az első tengely egy V alakú merevítővel volt a motorházhoz erősítve, Benkő Gyula szerint „elég veszedelmes kocsi volt”, mert ha kuplungolták, ill. kurblizták, akkor fél kézzel a motort kellett fogni, hogy idejében el lehessen ugrani, ugyanis ha gyújtást kapott, már indult is. A kormánynak pedig nem volt áttétele, s ha csak egy kicsit fordították, már fordult is az egész kocsi, sőt szinte perdült abba az irányba. Ha mély, homokos úton mentek vele, ami bizony abban az időben elég gyakran előfordult, alig lehetett tartani a kormányt, a homok a szó szoros értelmében kiszedte a vezető kezéből, s akkor máris keresztbe fordult az úton a kocsi. Szerencsére forgalom alig volt, és a sebesség is minimális. Az is elég gyakori eset volt, hogy ez a típus egyszerűen elhagyta valamelyik kerekét, s a bennüök csak arra lettek figyelmesek, hogy egy kerék gurul az autójuk előtt. Néha volt még idő megállni, elfogni és visszaszerelni, de gyakran borulás lett a vége... Másik típusa volt a gyárnak a Ford T, vagy ahogy inkább nevezték: a „Té Ford”, melyet a Ford gyárban dolgozó magyar mérnök, Galamb József szerkesztett. Ezt 1927-ig gyártották, Debrecenbe is több került belőle. Kiválóan konstruált, különleges anyagból készült kocsi volt mind motorikusan, mind karosszériáját tekintve.

Tapolczai Gyula ismert alakja volt Debrecen autós életének. Ővé volt a Piac utcai „Belvárosi” garázs, amit aztán az 1930-as évek végén átadott a Postának. Ő beszélt el, hogy az 1920-as évek elején a személyautók még nem voltak „egyből” alkalmasak arra, hogy velük

hosszabb útra, akár pl. Nyíregyházára is csak úgy minden további nélkül elinduljanak. Egy ilyen útra már egy héttel előbb fel kellett az autót készíteni, s még így is meg kellett általában húsz kilométerenként állni, mert a gumiabroncsokba vert szögek (!) a makadám úton hamar felmelegedtek, kihulltak. Ezeknek a szögeknek ugyanaz volt a szerepük, mint a bakancstalpa vert ún. Jancsi-szögeknek.

És ha már a gumiabroncsoknál tartunk hallgassuk meg, hogy mit tud mondani a gumijavító szakmáról az a Péntek József, aki 1944-ben vette át anyai nagybátyjának, Orbán Lajosnak a Piac u. 7. sz. alatti műhelyét, de ő maga az autójavító szakmában már 1933-ban kezdett dolgozni, 22 éves korában, a Piac utcai Bleyer-féle garázsban. Később önállóította magát, első kis gumijavító műhelyének a felszerelése egyetlen kazán és néhány szerszám volt. A háború alatt ugyan ezt is szét-húrcolták, de az Orbán Lajosé szerencsére megmaradt. — A húszas évek elején még nem volt a gumijavítás külön szakma, 1931-ig még képesítéshez sem volt kötvé. A javításhoz szükséges félkész anyagot Pesten lehetett beszerezni kilós vagy mázsás tételben. Az abroncsok futótázasát csak a harmincas évek vége felé kezdték bevezetni. Ezekben az években egy középmeretű abroncs tömlővel 60—70 P volt, egy futótázas 20—25 P-ért csináltak. Akkor még „négyyszer kellett körbemenni”, vagyis negyedenként rakták fel a futótázas. Elég kezdetleges eljárás volt ez, de azért az ilyen gumikkal még el lehetett menni 35—40 000 km-t! A gumijavításnál az ún. könnyű benzint használták. Ez drágább volt, de gyorsabban párolgott. A műhelyben szükséges célszerszámokat a maga által készített öntőformák alapján gyártotta le.

Orbán Lajos mellett ismertebb gumijavítók voltak még Bodnár és Kovács, Csapó u. 76., Karsai József, Károly Ferenc József út 1., (ma ugyanott, ill. a Hámán Kató u. 2. alatt műszerész műhelye van!) Molnár testvérek, Kálvín tér 2., Nagy József, Simonffy u. 16., Szander Gyula, Deák Ferenc u. 21., Tauril Pneumatik Rt., Piac u. 42., Magyar Cordatic Rt., Böszörményi út, Pál Gusztáv, Szent Anna u. 2., Tóth István, Hunyadi u. 2., Vágó László, Erzsébet u. 115., Bleyer Andor, Hatvan u. 53., Réti József, Ferenc József u. 42., és a már említett Péntek József, akinek új műhelye a Széchenyi u. 3. sz. alatt volt egészen az államosításokig. Nagybátyjáról, Orbán Lajosról még annyit, hogy ő nyitotta az első gumijavító műhelyt 1925-ben. Lakatos szakmát tanult, de értett az autózás is. Műhelyét hamarosan kifejlesztette készáru tömeggyártásra és autógumi alkatrészek készítésére is. Ezekből a cikkekben nemcsak az egész országba, de még külföldre is szállított. Modern gépeit és szerzőmait maga konstruálta, sőt maga is készítette el.

A Tauril Pneumatik, a későbbi Cordatic képviselte a Pannónia garázsban működött 1926-tól, majd a Bika melletti Goldstein-háza költözött a húszas évek végén Magyar Cordatic Rt. néven. Főbizományaosa Szabó Zsigmond volt, aki később a Ferenc József út 19. sz. alatt nyitott jól felszerelt és jó nevű műszaki kereskedést. Ő mondta el, hogy a „Cordatic” elnevezésnek az az eredete, hogy a gumit egyiptomi gyapotból készített kordzsvetvre dolgozták át. Egy szál ilyen gyapotnak a teherbíró képessége 10 kg volt.

Idékvánkozok még néhány szó a gumiabroncs fejlődéséről. Kezdetben bizony az első automobilok még éppen úgy fa- vagy vaskerekeken „futottak”, mint a lovaskocsik vagy szekerek. Csak jóval később kezdték alkalmazni a tömör gumiabroncsokat, majd a légtömleket. Sági Gyula elmondta, hogy 1929—30-ban a debreceni Köztisztasági Hivatal-

nak és a Hungária malomnak még tömör gumiabroncsos autói voltak. Ez annál is inkább bizonyos, hogy valóban így volt, mert ezeknek a használati idejét a 31 011/1930. sz. kereskedelmi miniszteri rendelet 1931. június 30-ig meghosszabbította, csupán azt tiltotta meg, hogy tömör gumiabroncsokkal felszerelt új gépjárművekre nem adható ki forgalmi engedély.

Ma már talán senki sem emlékszik rá, hogy volt Debrecenben egy Sas nevű gazdasági akadémiai tanár, aki behatáon foglalkozott a vonóerő elméleti és gyakorlati kérdéseivel, és ennek során eredményesen kísérletezett a fúvott gumis kerekekkel is, amit be is vezetett. Egy Friedmann nevű fuvaros — Szabó Zsigmond közlése szerint — már ilyen kocsiakat járt. Ennyit a gumiabroncsokról és azok debreceni vonatkozásairól.

Amint azt az előző részekben láttuk, Debrecenben nagyon sokféle autó volt forgalomban. Az amerikai és európai kocsik mellett elég szép számmal voltak képviselve a hazai gyártmányúak is, a Magosix, Magomobil és Marta. Az összes típust még felsorolni is nehéz lenne, elképzelhetjük, hogy javításuk sem lehetett könnyű, de azért ez sem okozott leküzdhetetlen nehézséget az ügyes magyar szakembereknek. Kezdetben ugyan elsősorban a műszereszek, géplakatosok, gépészek végezték a javítómunkát, de besegítettek a kovácsok, kocsigyártók, bogárók, kárpitosok is. Érdekes, hogy a kereskedelemügyi miniszter döntése értelmében a személygépkocsi, tehergépkocsi és motorkerékpár javítási és szerelési munkái még 1930-ban is a géplakatos, valamint a műszeripar körébe tartoztak. Kocsigyártók az autókön csak olyan munkákat végezhettek, amelyek a nem géperejű járműveken is előfordulhattak. A korábban géplakatosként szabadult autószerelők első ízben 1927-ben szabadultak fel mint ilyenek. Elsők között voltak Debrecenben Barna György és Stern (Sebes) László, aki a Pannónia garázsban harmadmagával szabadult. Ő 1928-ban már megszerezte a vezetői jogosítványt is „benzinüzemű személyszállító gépkocsira”. Vele egyidőben több inas volt Bleyer Andornál és Langer (Pelsőczy) Ferencnél is, de más műhelyekben is. Ezeknek a száma ismeretlen.

Ebben az időben általában minden mesterembernek — természetesen főleg a vasasoknak — több szakmája is volt, de leginkább több olyan tanfolyamot is végzett, amelyek révén különböző részterületeken képezhetette tovább magát, hogy mennél sokoldalúbb legyen. Ezzel nemcsak tudásukat gyarapították, látókörüket szélesítették, de több keresetet is biztosíthattak maguknak. Kaszab Gyulának például az alapszakmája a géplakatosság volt, 1921-től 1925-ig a közönségesen csak „patkógyár”-nak nevezett Mezőgazdasági Gépgyár Rt.-nál dolgozott. Közben a Fémiparban lokomotív gőzgépek, cseplőgépek és stabil gőzkazánok kezelésére szerzett képesítést, de volt kazánfűtői és gázmotor kezelői oklevele is, 1937-ben pedig letette az autószerelő mestervizsgát.

Miután nem volt ritkaság az ilyen sokoldalú szakember, nem okozott az se problémát, ha mondjuk valamilyen alkatrészt el kellett készíteni. A legtöbb műhelyben értettek a csapágyöntéshez, dugattyú-, dugattyúgyűrű esztergáláshoz, fogaskerek maráshoz, főtengely köszörüléshez stb., de egyes speciális munkákra is volt vállalkozó műhely, ahol megvoltak a szükséges gépek és megvolt a szakértelem is. Elfordult természetesen, hogy olyan alkatrészek cseréje vált szükségessé, amit egyik műhely sem tudott javítani vagy elkészíteni. Ilyenkor vagy valamelyik műszaki üzletben vásárolták meg, vagy ha ott sem volt, ak-

kor az üzlet táviratozott vagy fellelőnált a budapesti képviselőkhez, illetve ahhoz a céghez, amellyel ő kapcsolatban állt, és már a délutáni, de legkésőbb a másnap reggeli gyorssal a kért alkatrészt Debrecenben volt. De nem volt akkor se nagyobb baj, ha képviselőt híján magához a gyárhoz kellett fordulni. Néhány napon belül ebben az esetben is rendelkezésre állt a szükséges alkatrész.

A műszaki kereskedők, így pl. Szabó Zsigmond is, a kereskedelmi gyakorlatnak megfelelően kedvezményt adtak egy-egy állandó, jó vevőnek vagy annak, akít ilyen módon kívántak állandó vevőjükké tenni. A taxisoknak 10–15 százalékos engedményt adtak a gumiabroncsok árából. A javító műhelyekben is adtak árkedvezményt az árjegyzéki árakból, mint viszonteladóknak, hogy ők is boldoguljanak anélkül, hogy a javítatónak drágábban vagy haszon nélkül kellene azt továbbadni, illetve a kocsijukba beszerezni. Egy példa erre: Szikszai Sándor, aki a központi garázs volt, az Adler Juniorhoz szükséges 4 db csapágyat 53 P helyett 27 P-ért kapta!

Az autóalkatrészeket, hasonlóan sok más áruhoz, a harmincas években általában utazóktól lehetett beszerezni. Ezek nagyobb pesti cégeket, különböző autógyárakat képviseltek. Utóbbiaknak érdekük volt, hogy minél több alkatrészt hozzanak forgalomba, ezáltal is kaposabbá, kevesetebbé téve gyártmányait. A francia Renault-cég például valósággal ontotta az alkatrészeket, emlékezett vissza Szekerák Aladár.

Visszatérve a régi mesterek sokoldalúságára, mindjárt nem tűnik „szédelgő feldicsérésnek” — hogy egy korabeli kereskedelmi jogi szakífejéssel éljek —, ha valaki úgy hirdette magát, hogy ő, mint a már említett Szigeti József vagy Kiss József „automobilokat”, illetve „automobil-alkatrészeket és karosszériát gyárt”, ha ezt nem is szabad szó szerint venni. Jordán Károly írja Bogárnak szakmai ismeretek c. könyvében: „... a gépkocsi a lófogatú kocsikból alakult ki. Ezek formái képeztek az akkori autók vonalvezetését. Hosszú ideig tartó, fokozatos fejlődés után alakult ki a gépkocsi mai formája... Az akkori autótulajdonosoknál szokás volt ugyanazon a kocsiszekrények időszzerű cseréltése: nyáron nyitott és télen csukott formában használták a gépkocsit. Vagyis egy alváznak két szekrénye volt... A régi kocsiszekrények legnagyobb része fából készült, mivel a fa volt a legkönnyebben megmunkálható és beszerezhető anyag. A fejlődés során fokozatosan került előtérbe a fémszerkezetekből, majd a fa és a vas kombinációjával készült szekrények használata.” Ilyen kocsiszekrényt vagyis karosszériát Debrecenben is gyártottak nemcsak személykocsikra, de teherautókra is. Ez utóbbiakat például hosszú éveket át úgy hozták le Pestről, hogy az alvázon csak a motor volt rajta, a vezetőfülkét és a kocsiszekrényt itt készítették el és építették rá. Legfőképpen Bleyer Andor Hatvan utcai garázsában foglalkoztak ezzel, továbbá Neuländer Andor, aki kocsijavító kovácsműhelyét az 1922–29-es években autókarosszéria üzemmé fejlesztette. De megemlítenéd Riesz Henrik kocsigyára is. Amikor az üzemet az alapító Riesz Henrik után fia, dr. Riesz Kálmán vette át, és Karlaky Gyulát alkalmazta mint műhelyvezetőt, ők is bekapcsolódtak az autókarosszéria-készítésbe. Ez 1926-ban volt. A felépítmény nélkül léérkező alvázakra gyakran nemcsak a vezetőfülkét és kocsiszekrényt kellett legyártás után ráépíteni, de a megrendelő kívánságára sok esetben azokat attól függően kellett méretezni, hogy a teherautót milyen speciális célra, pl. hulla- vagy rabszállításra kívánták használni. Karlaky Gyula tervei alapján még autóbusz-

ra is készítettek karosszériát, időt álló, kifogástalan minőségben, jobbat, mint amilyet ugyanannak a megrendelőnek a fővárosban csináltak.

Nem csupán az autókerekelemben, de a garázsok és műhelyek alkatrészigényeinek kielégítésében, és így közvetve a javítóipar színvonalasabb, jobb működésének előmozdításában is nagy szerepük volt a lerakatoknak és képviselőknek. Az 1891-ben született Hermann Dezső (aki egyik alapítója volt az 1924-ben családi vállalkozásként alakult Hungária Üzemfelszerelési és Áruforgalmi Rt.-nek a Hunyadi u. 11. sz. alatt) ugyan azt állította nekem ezzel kapcsolatban, hogy Debrecenben „lerakat” a szó igazi kereskedelmi fogalma szerint nem volt. Voltak viszont képviselők, de ezek nem voltak igaziak, ugyanis nem rendelkeztek „bemutató kocsival”, mint pl. ők, akik 1933-tól ellátták a Fiat képviselőket Debrecenben. Az viszont kétségtelen, hogy különböző gyárak Budapestén kívül az ország nagyobb városaiban is igyekeztek ilyeneket létrehozni, az élelmes kereskedők és üzleti érzékű javítóműhely-tulajdonosok pedig igyekeztek ilyen megbízásra szert tenni. A korabeli újságok hírdetéseiből, városi címtárakból és az adatközlők vizsgálataiból az alábbi képviselők és lerakatok ismeretek az 1920-as és 30-as évekből:

Gyarmathy és Szentpétery 1922-ben létesítették „gumi lerakat”-ot a Piac u. 42. sz. alatt, majd pár évvel később a Hungária Üzemfelszerelési és Árukereskedelmi Rt (tehát Hermannék is...). Chevrolet képviselője volt Bleyernek a Hatvan utcában, Fiat (Magyar Fiat Automobil Rt.) képviselője Gyarmathy Miklósnak, ugyancsak neki Owerland, Buick, Olds Mobile és Wippet képviselője; a Magyar Mezőgazdák Szövetkezetének, Hunyadi u. 13., Ford; (később Mayer Emilnek a Kossuth u. 23. sz. alatt); Adler képviselője előbb talán Vízolyi Andor benzinkutának, majd a Piac utcában Szikszai Sándornak; Steyr a Barna utcában Trnka Ferenc és Henrik-cégnek; volt aztán állítólag képviselője az Opelnek és Wanderernek is, a DKW-t és BMW-t Szoboszlav István képviselője, a Mathis autógyárat pedig egy Rákóczi utcai berautóállalattal, mely „négy és hat üléses berautó”-ival állt rendelkezésre.

Volt képviselője, illetve lerakata természetesen a különböző benzines olajtársaságoknak is, így a Vacuum Oil Company-nak, a Castrol Oil Company-nak, a Shellnek és Steauanak, a Tauril, ill. Cordatic gumiabroncsokat előállító Magyar Ruggyatagárnak, az SKF svéd golyóscsapágyaknak, a Bosch-cégnek, a Harley—Davidson, Triumph és DKW motorkerékpároknak is, a kerékpárokról, traktorokról stb. nem is szólna.

Debrecen 1935-ben kiadott címtára összesen 16 benzín- és olajkereskedést sorol fel, többek között a Magyar Fanto Művek Rt.-t a Piac u. 42., a MATEOSZ-t az Ispatóly u. 3., a Steaua Magyar Kőolaj Rt.-t a Piac u. 46. és a Vacuum Oil Company Rt.-t a Szoboszlói út és Déli sor sarkán. Benzinkutak címszó alatt találjuk a következőket: Arany Bika előtt; a Halközben (Emerich László); a Hatvan utcai bérháznál; a Hungária és a Royal szálloda előtt; a Király utcában az udvarban; az Alföldi Kereskedelmi és Mezőgazdasági Rt. előtt. Egy szóbeli tájékoztatás alapján ezt annyival tudom kiegészíteni, hogy a Király (ma Ságvári) utcában a sofőriskolát is fenntartó Fehér Gyulának volt egy kézihajtasú benzín-„kútja”, melyből szivattyúfejjel vették ki a benzint.

Az AUTÓ c. lap 1923. dec. 15-én adja hírül, hogy Budapest 2 (kettő), „benzínvételező állomást” állítanak fel, egyiket a Keleti pu.-nál, másikat a Szabadság téren. Majd 1924. okt. 1-i számában azt írja, hogy

a két budapestin kívül Nyíregyházán is nyílt egy ilyen „állomás”. Debrecenről tehát szó sincs. A Debreczeni Képes Kalendáriom 1923. évi számában a már előzőekben többször is említett Gyarmathy és Szentpétery hírdetésében mégis szerepel „benzín és olajállomás”, 1924-ben pedig a Hungária Üzemfelszerelési és Árukereskedelmi Rt. hírdetésében is. Az 1920-as években ezeken túlmenően az Arany Bika, a Hungária és a Royal előtt voltak állandó benzinkutak, de ezeken kívül az AUTO 1928. máj. 15-én „első híradásként” beszél egy Debrecenben működő Shell-kútról, mely a Csapó u. 10. sz. alatt Auspitz József volt... Mielőtt hazánk is belesodródott volna a második világháborúba, Debrecenben kb. 12 benzinkút működött, így pl. — a fentebb már említetteknek kívül — a MÁV-pályaudvar előtt, a Ferenc József u. 53., 60. és 83. sz. alatt, a Miklós u. 49., Erzsébet u. 32., Kossuth u. 23., Széchenyi u. 57. és a Hatvan u. 1. és 69. sz. alatt, ill. előtt. — Egy országos adat szerint egyébként 1930-ban, amikor hazánkban összesen 19 236 autó volt, kb. 5—600 benzinkút működött, ebből Budapest 110, tehát az egy autóra eső kutak száma majdnem megközelítette a világtálat. Ha a harmincas évek körülbelüli adatait vetjük össze ilyen vonatkozásban debreceni viszonylatban, amikor itt mintegy 2—300 autó futott, akkor — csak a kutakat számítva — az arány nagyon is jó. Annál rosszabb viszont ma, amikor városunkban a gépkocsik (személyi) száma jóval meghaladja a 20 000-et, a benzinkutak pedig még a háború előtt sem éri el... Igaz, hogy ezek a kutak még akkoriban nem voltak mind a mai értelemben vett „kutak”. Már említettem a Király utcai kézihajtasú benzínvételező helyet, de ehhez hasonló még több is volt található a városban a harmincas évek végén is, a kezdeti időszakra nem is beszélve, amikor a kútfejet négy kis tömör kerékre szerelt állványra rögzítették, de volt olyan „állomás” is, ahol egyszerűen a hordóból vagy kannából litzerték ki. Ilyenek is voltak bizony, de voltak.

Sok volt taxis, sofőr és szerelő emlékszik a sofőriskolákra, a mai Autóközlekedési Tanintézet és társai elődeire. Nagyrészt ezek képezték ki a hivatásos gépkocsivezetőket, de az ún. „úrvezető” egy része is náluk tanult. Volt persze állami sofőriskola is Pesten. Ez 1912-ben alakult meg, nevezték „sofförképző iskolá”-nak is, hivatalosan „gépjármű vezető tanfolyam” címen indult a Százados u. 14. sz. alatt. Érdekes, hogy a GYOSZ (Gyárparosok Országos Szövetsége) milyen indoklással javasolta az iskola megnyitását a kereskedelemügyi miniszternek: „Jelenleg az autó vásárlója rendszerint azzal a kikötéssel veszi meg az autót, hogy a gyár egy embert annak kezelésére kitanít, azaz autó sofőrré képesít.”

És hogy megint szó essék az elsőségről: ez ebben az esetben sem dönthető el egyértelműen. Szekerák Aladár, aki 1904-ben született, úgy tudja, hogy Kiss Józsefnek volt az első sofőriskolája 1924—25-ben. Sápí Gyula autószerelő szerint, aki 1913-ban született, Ganofszky Lajosnak és Csobai Lászlónak volt a Török Bálint utcában, akiknek az első autójuk egy MÁG Magornobil volt. Egy biztos, hogy mindkettőjüknek volt ilyen iskolájuk, Ganofszkyéknek még 1933-ban is, Kiss Józsefnek már 1925-ben, amint ezt G. Nagy Kálmán is elmondta, aki ebben az évben iratkozott be hozzá az Erzsébet utcában. Kiss Józsefnél három hónapig kellett dolgozni neki és 6 q búzát fizetni. A vizsgát Enyedi Andor rendőr főtanácsosnál(?) kellett a KRESZ-ből és műszaki ismeretekből letenni. (Úgy emlékszik, hogy Enyedi volt az iparfelügyelő is.) Vele együtt nyolcan vagy tizen mentek fel vizsgázni a sofőr-

kola gyakorló autójával. Közrendészetből Tar Lajos vizsgáztatta őket. A műszaki vizsgán valamelyik alkatrészt előbb ki, aztán szét- és össze kellett szerelni, működését részletesen elmondani. Az udvaron volt egy nagyon szűk hely, ott kellett elhajtani előre- és hátramenetben. Bizony itt sokan karamboloztak a kocsival, s a kárt természetesen meg kellett téríteni. Végül kimentek egy rendőrfogalmazóval és egy szakértővel a városi forgalomba is. Ha sikerült a vizsga, akkor munkavállalási engedélyt kaptak. A vizsgadíj elég sok volt, de az összegre már nem emlékszik. Akik csak úrvezetői jogosítványt akartak szerezni, azokat nem „fincoltatták” meg ennyire. Helyismereti vizsgát késztetendei gyakorlat után lehetett tenni. E nélkül se taxis, se konflis nem lehetett senki. — Egyébként Debrecenben ma valószínűleg G. Nagy Kálmánnak van a legrégebben kelt jogosítványa.

A régmúlt emlékezetében oly élesen és pontosan megőrző Szabó Zsigmond volt műszaki kereskedő még Kostya Géza órást is említette, mint akinek szintén volt sofőriskolája a Péterfián. Ezen egyébként nincs miért csodálkozni vagy ezt kétkedéssel fogadni. Többben is voltak akkoriban, akik — pl. hentesek és mások — bérautókat is tartottak vagy éppen sofőriskolát, ha volt tőkájuk és ebben üzletet láttak. Talán ez a magyarázata, hogy a címtárak és ipartestületi albumok nem vesznek külön tudomást a sofőriskolákról, és ezek fenntartói tulajdonképpen „főfoglalkozásuknál” említik csupán, bár az is elképzelhető, hogy ez nem is minősült külön engedélyhez kötött olyan szakmának, melyet az ipartestület valamelyik szakosztálya is számon tartott volna, s ezért nem kerültek bele a hivatalos kimutatásokba. Egyik legismertebb és legrégebbi volt a Fehér Gyuláné a Király u. 1. sz. alatt. 1926-ban Vértesy Józsefnek is volt sofőriskolája a Szepességi utcában. Az első debreceni automobilvezető vizsgáról 1910-ben adott hírt a helyi sajtó: szept. 12-én és 13-án folytak a vizsgák a rendőrségen. Tizennégyen jelentkeztek, többek között Nyiregyházaáról és Szilágy megyéből is. Az AUTO közli 1925. évi első számában, hogy január 1-ével megkezdik az új „soffőrigazolványok” kiadását.

Régi jogosítványokat még nagyon sokan őrzik: Kiss József (1916) 1934. okt. 2-án kapott gépjármű-vezetői igazolványt mint autószerelőtanuló „benzinüzemű személyszállító gépkocsi vezetésére”, u. é. szept. 14-én pedig arra kapott a rendőrkapitányságról engedélyt, hogy „felelős oktatója kíséretében a város belső területén személyszállító gépkocsi vezetését gyakorolhassa”. Sági Gyulának ma is megvan az az 1934. okt. 2-án kiállított két borítólappal, két betétoldallal könyvecskéje, mely a jogosítvány kiegészítő „függelék”-e volt. Ebbe kerültek bevezetésre a gyakorlati időket igazoló munkáltatói bejegyzések, s ezzel lehetett igazolni az előírt gyakorlati időt, ha valaki hivatásos gépkocsivezető akart lenni. Az első bejegyzés szerint két évig vezette Langer Ferenc őtlőerős Renaultját, melynek a rendszáma — egyezően a Kádár Imre által közölt adatokkal — DA 069 volt. — 1945. máj. 10-én már Budapesten írta alá Gábor Ferenc „Magyar Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszter” azt a 8609. sz. engedélyt, mely feljogosította G. Nagy Kálmán bérautófuvarozót, hogy a 38-3659 motorszámú L-0045 rendszámú Opel Kadett gyártmányú gépkocsival Magyarországon közlekedhessen. Az engedély kétrészes volt, másik felét a szovjet katonai hatóság állította ki. — Ezek már érdekes és értékes kortörténeti dokumentumok is!

Az 1892. dec. 11-én született Bánki Ferencet a nagyérdői szociális otthonban kerestem fel. Ő, amikor megjelent egy olyan rendelet, hogy

a beadott bérkocsira iparengedély ellenében lehet taxiengedélyt kérni, az első között élt ezzel a lehetőséggel. Kis István ugyancsak egylovas konflissal társult, beadták az iparukat, majd jelentkeztek a Fémipari iskolában, melynek igazgatója kijárta Pesten, hogy az iskolában is lehessen sofőrvizsgát tenni. (Sebes László úgy emlékezett, hogy a fiákeresek az 1930-as évek elején kaphattak taxiengedélyt, de csak háromhavi gyakorlat után tehetek szigorított vizsgát Budapesten. — Özv. Varga Lajosné férje is konflis volt, majd kb. 1930-ban jogosítványt szerzett Pesten, „mert csak ott lehetett akkor vizsgázní”. Vezetni a bátyjától tanult meg, aki taxis volt, úgy jelentkezett a vizsgára.) Bizony ez elég nehéz volt, különösen egy korábban csak lovakkal bánó embernek. Egy autót szét kellett majdnem teljesen szerelni, minden egyes alkatrészét megnevezni, működésüket elmagyarázni. Izzadtak is a konflisok és a falusi parasztyerekek, akik sofőrként remélték megtalálni boldogulásukat a városban... Megható volt, amikor a 90. évében járó Bánki Ferenc a rajta levő kopott kiskabát belső zsebéből elővette az 1953-ban kiállított gépjármű-vezetői igazolványát, melynek tanúsága szerint „1929. július 24-én a vezetői vizsgát sikerrel letette” és „Ennek alapján nevezett folyékony üzemű személygépkocsit vezetett”.

A kegyetlen idő megkoptathatja, elhalványíthatja az emlékeket, de a szakma szeretetét soha. Mert ahogy Hunyadi Sándor mondta, aki ötven évet töltött a volán mellett, „egy szakmát nem elég megtanulni és csinálni, azt szeretni kell!”.

Nagyon sok öreg szerelőt, volt sofőrt és taxist kerestem fel, de csak egyvel találkoztam, akit annyira megkésérített az idő és sok egyéni baja, hogy nem szívesen emlékezett és beszélt a múltról. Később megtudtam, hogy géplakatosként kezdte valamikor, de az autóval sohasem tudott igazán megbarátkozni, a gépkocsivezetés soha nem lett „hivatás”, csak kényszerű foglalkozása. — A többiek mind szívesen és barátságosan fogadtak, örömmel beszéltek mindenről, ami az autóval kapcsolatosan eszükbe jutott. Serbán József egyenesen azzal fogadott, amikor elmondtam, hogy mi járattam kerestem fel: „végre v e l ű n k is törődik valaki!”. Készerűen tette hozzá, hogy szerinte nem sokba nézték a taxisoikat, „nem jegyezték őket a tőzsdén”. — Talán ezért is tartanak össze jobban, akik még élnek. Meg-meglátogatják egymást, elemlegetik a régmúltat, „a régi jó időket”, meghányják-vetik a jelent. Számuk egyre fogyatkozik. Túl vannak a hetvenen, nyolcvanon, megrokkantak, betegeskednek. Serbán József, Tapolczai Gyula többnyire a szobát őrzik, kelnek, fektüsznek, várják, hogy valaki még meglátogassa őket. Az ezután következő néhány oldal is nekik és róluk szól.

1908 februárjában bukktam az első bérautós hírre: ekkor fordult Bernáth József azzal a kérelemmel a városhoz, hogy „10 db automobil bérkocsival közlekedhessen Debrecenben. Az automobil bérkocsik az állomástól a Nagyerdőig, a Hatvan, Csapó, Kossuth és Széchenyi utcákon közlekednének, továbbá Debrecenből a környékre. Az árai nem lennének magasabbak mint a kétlovas bérkocsiké. A vállalkozó kiköti, hogy 30 évig másnak hasonló engedélyt ne adhasson a város, továbbá, hogy ezen idő alatt adómentességet élvezhessen. Az érdekes beadvány mindenesetre megfontolást érdemel.” Fontolgatta is a város, tárgyalgatta is a bérkocsisok szabályrendelet-tervezetével együtt, aztán szépen ellaposodott az egész, mint már annyi más hasonló ügy is a városi utcákon...
Azért 1911 júliusában — jó három év múlva! — Rostás István fő-

kapitány mégis engedélyt ad „egy vállalkozónak”, de nem „automobil bérkocsik”, hanem 5 „bérautóbusz üzemére”. Ezek viteldíja az első negyedórára 2, a további negyedórára 1 korona, de csak a város belterületén. Ezenkívül a viteldíj szabad egyezkedés tárgya. Aztán így folytatja a hírt: „A kellemetlenségek elkerülése céljából figyelmezteti a rendőrség a közönséget, hogy az autóbuszok igénybevételénél mindig nézze meg az elinduláskor az óráját s így az út befejezésénél, illetve a fizetésnél nem lehetnek differenciák. Az autóbuszok állomáshelye a Bika előtti tér.” Kicsit gyűnös ez az újsághír ilyen formában, ill. szövegezésben. Igaz, hogy Budapesten még 1911 júniusában „vajúdik a taxi-autók ügye”, amint ezt az AUTO jún. 15-i számában olvashatjuk, de mégis az a valószínűbb, hogy az a bizonyos vállalkozó talán nem is autóbuszokat, hanem bérautókat kívánt forgalomba állítani. Bár, ki tudja...

Május 11-én arról olvashatunk egy gúnyoros hangú cikkekében elfelfuttatást, hogy mennyivel demokratikusabbak az egyfogatú bérkocsik, mint az autók, melyek „most kezdenek divatba jönni”, sőt mint a bérautók, melyekbe egyesek egy Eszterházy herceg göggyével úgy ülnek, hogy elhitessék — akárcsak egy valakivel is, aki látja őket —, hogy az az övék. Tehát 1912-ben már bérautókról van szó! Talán éppen arról a Bika előtt standoló ótról, amelyek ezek szerint nem tétlenül várakoztak ott, és mégiscsak kaptak valamikor engedélyt? Ha ugyan tényleg rólok van szó. Ugyanis sehogyan sem vág össze ezzel az újsághírral a Debreczeni Képes Kalendáriom 1912-i száma, mely nyilvánvalóan 1911. évi adatokat közöl a kétfogatú bérkocsik névsora végén: „ezenkívül géperejű bérkocsi jogot nyertek: Major István, Faragó u. 19. és Widder Samuel, Deák Ferenc u. 14”. Tehát ketten és feltehetőleg két autóra. De hol van akkor az az „egy vállalkozó” az öttel...? Újsághírői felületességről van szó vagy megint valami tisztavirágéletű vállalkozásról? Mindenestre a hivatkozott kalendáriumban a következők évből, tehát 1912-ben is ez a két bérautós szerepel, majd 1913-ban Major már nem, Widder mellett viszont felsorol újabbakat: Kis József, Gólya u. 14., Fazekas Imre, Antalfi Gyula és Fehér István mint társak, Piac u. 38., Eles Lajosné, Homok u. 105., továbbá Mészáros József, Apafi u. 28. — 1914-ben: Mészáros József, Márkus Jenő, Hatvan u. 30. és Kiss Gyula, Rákóczi u. 58. Autójuk száma is megvan: 560, 503, ill. 536. A közlés végén pedig egy megjegyzés: „Jelenleg ez a három bérautomobil tulajdonos folytatja iparát.” A többiek ezek szerint valamilyen okból felhagytak a bérautózással, sőt 1915-től már csak ketten folytatják: Mészáros és Kis Gyula, ők szerepelnek egészen 1919-ig. (Ezek az adatok bizony nem nagyon egyeznek az AUTOMOBIL előző rész végén ismertetett statisztikájával...)

De menjünk tovább, 1920.: Idézem az AUTOMOBIL július 15-i számát: „Az autóforgalom stagnál a külföldről behozott benzín és gumi drágasága miatt. Új autó eladás alig van. A javítóműhelyek anyag-, szerszám- és alkatrészhiánnyal küszködnek. A világháború bebizonyította, hogy az autó nem csupán luxus, de hatalmi eszköz is lehet. A háború és azt követő zavaros idők, román megszállás stb., tönkretették az ország autóparkját. Megújuló kívánság... a próbaszámtáblák engedélyezése. A háború alatt bevezették a hadirendszámot.” Mindez nyilvánvalóan a debreceni autóséltre is hasonlóan érvényes volt, szinte a nulláról kellett elindulni.

Talán Gyarmathy Miklós volt az első, aki nemcsak egy nagyobb

javítóműhelyt létesített a Pannónia Hotel udvarán, de bérautókat is beállított. Bakonszegi Gyula említi az 1920-as évek elejéről egy taxist, akinek Magomobil autója volt. Gyarmathynak a húszas évek közepén már 5 bérautója volt, négy- és hatüléses, modern, kényelmes kocsik. A kisautók díja nagyobb távolságra km-enként 40, a nagyoké 48 fillér volt. (A bérautók száma kísértetiesen egyezik az 1911-es adatokkal, mégsem tartom valószínűnek, hogy Gyarmathy lett volna, aki akkor engedélyt kapott, ugyanis a Debreczeni Képes Kalendáriom 1921-es kötetében megjelent hirdetésében még ilyesmiről szó sincsen.) Simon Ferenc egyébként úgy emlékszik, hogy Gyarmathynak négy taxija volt, háromnak még a típusára is emlékszik: 1500-as Fiat, Roland és Diato. Ezeket Gyarmathy még nyilván 1926 előtt állította forgalomba, amikor még nem volt érvényben egy olyan rendelkezés, miszerint kis taxiként csak magyar gyártmányú autót lehetett üzemeltetni, nagyként is csak akkor lehetett külföldit, ha annak karosszériáját Magyarországon készítették és az előírt engedélyt is megkérték. A húszas évek második felében ismert taxis volt Vértsey József és Kis József, de Szabó Zsigmond rajtuk kívül még közel ötven taxisra emlékszik vissza név szerint, sőt legtöbbjüknek még a lakcíme is. Nyilvánvaló, hogy ezek nem mind egy időben működtek. Az évek folyamán sokan felhagytak a taxizással, mások viszont akkor kezdtek hozzá, amikor pl. bérkocsiipar beadása ellenében kaphattak taxiengedélyt.

1926-ban a Pannónia garázs mellett még öt, több kocsival rendelkező bérautó vállalat volt a városban: a Debreceni Autóforgalmi Rt., Hatvan u. 53., a Fortuna a Csapó u. 10. sz. alatt Ajax és Benz Mercedes taxival, az Alföldi Autóközlekedési Vállalat a Rákóczi u. 36., Gramantik Ferencé a Bethlen u. 15. és a Mathis a Rákóczi u. 33. sz. alatt. — Az 1928-as címtárban név szerint található bérautófuvarozók száma már nagyon megközelíti a Szabó Zsigmond adatait, hiszen 41 nevet sorol fel, de ez sem jelenti azt, hogy ezek mind folyamatosan működő taxisok voltak. Egy ilyen címtár mindig tartalmaz pontatlanságokat, a felsorolásból egyesek könnyen kimaradhatnak, mások viszont bennmaradnak, vagyis mire a címtár megjelenik, már esetleg nem is élnek, mással foglalkoznak stb. Egy ilyen címtár adatait mégis el kell fogadni, hiszen a kisebb hiányosságok ellenére a tartalmi lényegét végső soron hűen tükrözi. Az alábbi részt idézem is az 1928-asból: „**Bérautók állomása:** (autótaxi) Arany Bika-szálló, Püspöki palota, Angol Király-nő, egyetemi klinikai telep, Hungária kávéház és a Nagyalomás előtt. **Bérautórendelés:** „Autótaxi” bemondásra a központ szám nélkül kapcsolja a bérautóállomások telefonjait. **Viteldíj** sorompókon belül és azonkon kívül: Nappal: kis taxiknál az első km 70 fillér, minden további 500 m 25 f. Várakozás minden hat percre 25 f., csomagszállítási pótdíj csomagonként 40 f. Nagy taxiknál az első km 70 f., minden további 500 m 30 f. Várakozás minden hat percre 30 f. Csomagszállítás pótdíja csomagonként 40 f. Éjszaka: az első 850 m 70 f., minden további 425 m 25 f. Csomagszállítás mint előzőekben. Nagy taxiknál: az első 850 m 70 f., minden további 425 m 30 f. Csomagszállítás, várakozás mint nappal. A taxaméterek pengőértékben a ténylegesen fizetendő viteldíjat mutatják.” (Ismeretes, hogy a pengő az első világháború után inflálódott korona helyett 1927-ben vezették be. Az átváltásakor 12 500 korona ért 1 pengőt.) Kezdetben a taxiőrök kívül voltak elhelyezve kis zszólóval. Ha ez felfelé állt, „Szabad”-ot mutatott, „lecsapva” foglaltat. Az óra induláskor már 70 filléren állt. Ezért tehát nappal 1 km-t, éjjel 850

m-t ment a kocsí. Volt az ún. 1-es díjszabás, amit az óra a piros mezőben fehér arab számmal jelzett reggel 6-tól este 23 óráig, éjjel pedig a 2-es díjszabás a kék mezőben jelentkezett.

Debrecen város közúti közlekedésének modernizálását célozta az a dr. Vásáry István polgármestersége idején alkotott 48/2409—VI.—1929. bkg. sz. szabályrendelet, mely kimondta, hogy: „... 2.) A korábbi 25 rendszámon felül összesen 60 iparendély adható ki. A lófogatú bérkocsi szabályrendelet 63. §-a szerint a lófogatú bérkocsi iparral rendelkezők áttérhetnek gépjármű bérkocsi ipar gyakorlására, ha: — a szabályrendelet hatályba lépését követő 3 éven belül az igazolt hadirokkantak visszaadják lófogatú bérkocsi iparendélyüket és gépjármű bérkocsi iparendélyt kérnek — 6 hónapon belül egy lófogatú bérkocsi iparendély helyett egy gépjármű bérkocsi iparendélyt — 6 hónapon túl, de 2 éven belül két darab egyfogatú bérkocsi iparendélyt helyett egy gépjármű bérkocsi iparendélyt — 2 éven túl, de 3 éven belül három egyfogatú gépjármű bérkocsi iparendélyt — 3 éven belül mindenki, aki ténylegesen nem gyakorol lófogatú bérkocsi ipart, de ehhez a törvényes előfeltételekkel rendelkezik, akkor kaphat gépjármű bérkocsi iparendélyt, ha három darab egyfogatú ténylegesen folytatott iparendélyt törlesre vagy megszüntetésre benyújt. — Ha többen jelentkeznek, mint a gépjármű bérkocsira megállapított 60 darabos felső határ, ezt túl lehet lépni, de újabb csak akkor adható ki, ha a darabszám 60 alá csökken. — 3 éven túl az áttérés lehetősége megszűnik.

A kiadott gépjármű bérkocsik egynegyede nagy, háromnegyede kis kocsi legyen.”

Gépjármű bérkocsirendszám és iparendély azoknak a gépjárművezetői igazolvánnyal és helyismereti igazolóirattal rendelkező gépjárművezetőknek adható ki, „akik Debrecenben a gépjármű bérkocsi ipar körében mint kocsivezetők alkalmazásban állnak” és egyébként nem esnek kifogás alá. Ha ilyenek vagy lófogatú bérkocsis igénylők nincsenek, más is kaphat. Előnyben részesítendőek a hadirokkantak, hadiárvák és hadiözvegyek.

A bérkocsiparosok iparukat gépkocsivezetők alkalmazásával is gyakorolhatják. Dönt az I. f. iparhatóság. Ö adja a rendszámot is, amiről a rendőrséget értesíti. Az engedélyes köteles gépkocsiját 60 napon belül a rendőrhatalomnak bemutatni. — A gépjármű bérkocsis köteles tiszta ruhában, rendesen megjelenni. Ha a gépkocsira nincsen felszerelve jól járó óra, köteles magánál ilyen zseborát tartani. Az állomás helyen és általában szolgálatban illetelmesen és tisztességesen köteles viselkedni. Tilos ittasan vezetni, vezetés közben dohányozni, indok nélkül túlkölni. A gépkocsi férőhelyszámánál a vezető melletti ülés figyelmen kívül hagyandó. A szélvédő üvegen tábla helyezendő el, mely feltünteti, hogy pl.: „3. sz. Kiskocsi” vagy „16. sz. Nagy kocsi”. Egy és ugyanazon kocsiszám alatt csakis egy magyar gyártmányú gépjármű bérkocsi használható. Ez vonatkozik a gépkocsi felszerelésére is. — Szabályozta a rendelkezés a kocsiszám használati jogának áthárítását és átruházását, a bejelentési kötelezettségeket, a gépjármű-vezetői alkalmazás feltételeit, a helyismereti igazoló irat megszerzését, a gépjármű bérkocsis kötelezettségeit, a gépkocsi kelleit, a bérkocsiallomás használatát, a közlekedés rendjét, az esetleges hatósági kirendelés eseteit, a viteldíjat és egyéb, a személyszállítással összefüggő kérdéseket.

Sokan megpróbálták akkor élni ezzel a lehetőséggel. Eladták a ko-

csit, lovat, megtanultak autót vezetni vagy fogadtak jogosítvánnyal rendelkező sofőrt. Kettőn, hárman összetársultak, hogy éjjel, nappal ki legyen használva az autó, mert különben nem lett volna gazdaságos. A taxisok kiállításának rendjét, hogy ki, mikor és melyik standon áll, egy hónappal előbb be kellett jelenteni a rendőrségen. Ezt a taxisok egyike intézte, akit a többiek ezzel megbíztak. Taxit vezetni csak két-éves gyakorlattal és helyismereti vizsgával lehetett. Nem volt elég tudni minden utcát, hogy merre van, de ugyanígy kellett ismerni és tudni a hivatalokat, közművállalatokat, a műemlékeket stb. A gazdag és előkelő urak elvárták, hogy őket is ismerjék, tudják, hogy hol laknak. Rólu sok intim dolog jutott a taxisok tudomására, de erről természetesen nem volt illő „tudni”, még kevésbé beszélni. . .

Egy taxi munkaideje 24 óra volt. Aki nem társult, hanem sofőrt fogadott, az a kereset 20 százalékát adta le a sofőrnek, akit megilletett ezen felül a kapott borraival, a „trinkgeld”, vagy ahogy Debrecenben is mondták: a dringeld. A taxikat évente kétszer kellett műszaki vizsgára vinni, még a teljesen újakat is, de csak azoknak, akik közterületről fuvaroztak, nem telephelyről, vagyis általában otthonról. Erdékes, hogy ez utóbbiakat egy kicsit le is nézték, ezeknek nem is volt szabad vállalni csak vidéki utakat. A közterületről fuvarozó „igazi” taxisoknál ilyen megkötés nem volt. — Kuriozum, de érdekes feljegyezni, hogy dr. Kölcsény Sándor polgármester (1935—1944) csak olyan autót volt hajlandó használni, amelyikbe cilinderral be tudott szállni. . .

Debrecenben a Bikától az állomásig 25 fillért ugrott az óra, tehát 95 fillért mutatott, ami a borraival 1 pengőt tett ki. Volt, aki az állomásra menet a mostani Petőfi téri Vegyipari Kollégium előtt kiszállt, hogy ne ugorjon az óra. . . Ehhez persze azt is kell tudni, hogy ezekben az években 1 P-ért pl. 4 dl pálinkát vagy 2,5 kg marhahúst lehetett kapni! Amikor a nagyerdei stadion épült (ahol sok állatállomány diplomás is dolgozott, orvosok, tanárok, mérnökök stb.), odáig 3 P volt egy fuvar. Egy taxis napi keresetéből meg lehetett éppén élni, de lévén ez a kereset mégis bizonytalan és nagyon változó, bizony a végrehajtó gyakori vendég volt nem egy taxissal, aki vagy az autójának a vételárát nem tudta törleszteni, vagy a műszaki kereskedőnek maradt nagyobb összeggel adós stb.

A standokon általában a felállás sorrendjében lehetett fuvart vállalni, de ez nem volt olyan szigorú szabály. Elsődleges volt a „kuncsaft” kívánsága. Szerették a taxisok a temetéseket, esküvőket, különösen ha zsidó családokhoz kellett menni. Jó keresetet jelentettek a kereskedelmi utazók, a „vigécek”, akik gyakran egy hétre is megfogadtak egy kocsit, hogy helyben és vidéken is eljussanak minden üzletfelülkhöz. Egyébként a fuvardíj igazodott a későbbi években a mindenkori benzinárakhoz is. Amikor Romániában olcsóbb volt a benzin, szívesen vállaltak erdélyi utat, hogy ott megtölthessék a tankjukat. — Fontos volt, hogy az autó mindig üzemképes és üzembiztos legyen. A jó taxis maga bütykölte a kocsiját. Ertenie kellett a szereléstől kezdve a guminak a vulkanizálásig mindenhez. A gumik voltak a legfontosabbak. Egy garnitúra szinte annyit ért, mint egy autó. Ha jó gumikhoz jutottak, azt még akkor is megvették, ha nagyobb méretű volt. Ilyenkor inkább kivágták a sárhányót is, hogy feltehessék. Ilyen kivágott sárhányóval járt Berki István és Gyöngyösi Sándor is.

Két városképi szempontból is érdekes fényképfelvétel maradt fenn

egy autós temetéséről. Debrecenben közismert taxis volt Barna József. Neki is volt ún. „beceneve”, mint általában a legtöbb taxinak. Őt a többiek „Kilometter”-nek hívták, mert mindig így ejtette ki a kilométer szót. 1928-ban halt meg, és a József királyi herceg utcai lakásáról temették, ahogy az akkor szokás volt: „háztól”. Koporsóját egy autó alvázára tették és úgy vitték a Külső Vásártérre, Miklósi, Piac és Hatvan utcán át a Hatvan utcai temetőbe. Közvetlenül a koporsó mellett haladtak munkatársai, barátai: Munkácsi István, aki oktató volt a Pannóniában, Kamanczi György, Récei Zoltán, Nagy Imre, Varga Imre, Gyarmathy Miklós, Papp István és mások.

Az 1930-as évek elején a taxiállomásoknak automata telefonjuk volt 19–91-től 19–95-ig. Csak az állomás előtti standnak nem volt telefonja. A Debreceni Bérautósok és Taxitúlajdonosok Ipartársulatának ebben az időben Hozspodár Gyula volt az elnöke, társelnöke Fekete László, ügyésze dr. Fehér Mór, titkára Turi István, jegyzője G. Nagy Kálmán, pénztárnoka Horváth Gábor, ellenőrök Gere István és Kiss Bálint. A havi tagsági díj 1 P volt, de fizetni kellett kereseti, jövedelmi és forgalmi adót, biztosítást és helypénzt is. Bérautótulajdonos 76 volt, ebből tizenegyen voltak valakivel társban. Ennek ellenére nem volt valami jó üzlet a bérautó. Egyre érezhetőbben merültek fel a 30-as évek végén az üzemanyagellátási és egyéb gondok. Többen pl. kocsmát nyitottak inkább vagy másutt próbáltak szerencsét, ahogy ezt Kiss László elbeszélte, akinek édesapja, Kiss Bálint és nagybátyja, Kiss István közösen taxiztak. (Eredetileg mindketten fiákeresek voltak, de még a nagypapa is. Szép lovaik voltak, jó húzósak, eljártak még Nagyváradra és Pestre is.) Ebben az időben 5–6000 pengőért lehetett venni általában egy autót. A favázis, vászontetős DKW, a mai Trabant elődje 3700 P volt. Dachér József is ilyen árakra emlékszik, ő is ennyiért vett egy DKW-t 1937-ben, amikor taxis lett. Előlegként 1200 P-t kellett neki befizetni. Sági Gyula úgy emlékszik, hogy amikor a konfliktos „átnyergeltek” taxinak, fizetési könnyítéssel segítettek őket, hogy Magosix kocsit vehessenek. Ezt Mátyásföldön gyártotta a MÁVAG, amerikai motorral.

A harmincas évek történetéhez tartozik az is, hogy milyen kérelmet kellett benyújtani annak, aki taxisengedélyt szeretett volna kapni. G. Nagy Kálmán ma is megvan az általa beadott kérelemnek egy példánya. Ime: „Méltóságos Polgármester Úr! Alóírott G. Nagy Kálmán debreceni Vályi Nagy Gusztáv u. 7. lakos, vizsgázott gépkocsivezető, mély tisztelettel kérem, hogy részemre géperejű gépkocsi (autó-taxi) iparengedélyt adni és az egyik megüresedett géperejű gépkocsi számot részemre kiadni méltóztatásuk. Erkölcsei bizonyítványomat /./ alatt csatolom, 2 /./ alatt pedig csatolom az ipardíj befizetését igazoló elismervényt. — Személyi adataimra vonatkozóan tisztelettel előadom, hogy 1907. febr. 26-án születtem Hajdúszoboszlón, ref. vallású vagyok, V. elemi és a debreceni polgári fiúiskola IV. osztályát végeztem, géplakatos segédi minősítést szereztem, majd sofőri képesítést szerezve, hat éven át dr. Hódy Béla ügyvéd úr szolgálatában állottam, akinek előbb Ford, majd Austro Daimler kocsiját veztettem, a kocsiszereléshez értek és ebben a szolgálatomban cca 200 000 kilométer utat tettem meg, mindenkor hiba nélkül úgy, hogy a clubsofőri jelvényt is megkaptam a Tiszántúli Automobil Clubtól. — Szolgálatomból csak azért bocsátattam el, mert dr. Hódy Béla ügyvéd úr a rossz gazdasági viszonyok miatt a gépkocsiját leállította. — Öreg édesanyámon kívül ve-

leségemet és három gyermekemet kell tartanom és azoknak megélhetését biztosítanom. — A gépkocsivezetői jártasságom, szerelői ismereteim és gyakorlatom, amelyeknek segítségével volt szolgálatomban sok ezer kilométeres külföldi utat is megtettem egészen a belga tengerpartig, reményt adnak nekem arra, hogy mint kifejezetten sofőri életmódot választott polgár magam és családom megélhetését egy taxiengedély elnyerése esetén biztosítani tudom. — Mély alázattal kérem ismételtlen kéresem teljesítését. — Alázatos tisztelettel.” — A kérelmet 1932. szept. 23-án 30 899. sz. alatt iktatták be Debrecen sz. kir. város polgármesteri hivatalában.

Lépünk a vizsgált időszak utolsó, 40-es évtizedébe. 1940-ben jelent meg a Vármegyei Szociográfiák XII. kötete Debrecen sz. kir. városról és Hajdú Vármegyéről. A „Közlekedés” c. fejezetet Wolfinau József írta. Ennek „Közúti közlekedés” alcímét viselő részében még csak annyit olvashatunk a bérautókról, hogy azok kezdenek egészenleges versenytársai lenni távolsági teherszállítás viszonylatában a vasútnak, kisebb részben személyszállítás területén is. Az autóforgalom igényeit kielégítendő kezd előnyösen megváltozni Debrecen belső útvonalainak is a képe. Csobán Endre is kiter egy mondat erejéig a „Debrecen idegenforgalma” c. fejezetben a bérautózásra, megállapítva, hogy „Debrecenben az autótaxis mellett lófogatú bérkocsik is vannak használatban”...

A Géperejű Bérúvarozó Ipartársulatnak 40–45 tagja volt ebben az időben. Az elnök Kun László (1901–1918).

Az 1941-es év volt Magyarország és Debrecen számára az első igazi háborús év. A polgármester, dr. Kölcsey Sándor ismét rendelkezik a géperejű bérkocsiipar gyakorlására jogosító iparengedélyek kiadásáról. Ennek számát tizben állapítja meg, előnyben részesültek a lófogatú bérkocsi iparengedélyt beadó rokkantak, mint 1929-ben is. De ekkor már igazolni kellett a származást is, egyelőre „csak” a szülőkhöz bezárólag. Még ugyanebben a hónapban, júliusban felhívás jelenik meg arról, hogy Kárpátaljára, ahol a zsidó iparengedélyeket bevonták, bérautósokat keresnek. A jelentkezők önállósítási kölcsönt is kaphattak...

1941 októberétől már felére csökkentették az autók benzinellátmányát. A hónap végén újabb szigorú korlátozásokat vezettek be az autóközlekedésben, beleértve a taxik és bérautók használatát is, majd decemberben ismét megjelent egy hasonló, bár egy-két kisebb könnyítést is tartalmazó rendelkezés. — A behívások természetesen az autót is érintették, de ez alól sokan igyekeztek kibújni, és gyorsan „harcéptelemné” tették a kocsijukat, hogy átmentsék a háború utáni időre. Volt, akinek sikerült.

1945. a felszabadulás éve teljesen új helyzetet teremtett a taxisok életében is. Aki élve megmaradt itthon vagy épségben hazakerült, igyekezett minél előbb újra kocsihoz jutni. Összeszedték a roncsokat. Egyek azért, hogy a demokratikus rendőrség igényeit kielégítsék. Kijavították, üzemképes állapotba hozták, és egyúttal bel is maradtak sofőrnek. — Orbán István elmondta, hogy kiégett kocsik alvázából és egyéb, úgy-ahogy még használható roncsdarabokból épített össze egy autót magának, s egészen 1950-ig, az államosításig ezzel fuvarozott. Akkoriban az ilyen kocsikra könnyen kiadták a forgalmi engedélyt, ha megvoltak a réginek a papírjai. A motor- és alvázszám persze „igazítani” kellett, „hogy stimmeljen”, de ez nem okozott problémát, e fölött az illetékesek is szemet hunytak.

Többen kormányszolgálatba léptek, így Kun László és Berki Ist-



A vállalat vezetői az 1975. május 1-jei felvonuláson

ván is, összesen mintegy 45-en. Kun László halála előtt még elbeszélte, hogy Dobi István, Veres Péter pertu voltak vele. Utóbbi, ha vitte valahová gyűlésre, tréfásan mindig noszogatta, hogy hajtson gyorsabban, mert különben a fia, Nádasi Péter, aki a kommunista pártnak volt a tagja, „megelőzi”... (Nádasi Péter az anyja nevét vette fel, hogy ne legyenek ketten az apjával egy néven.) Veres Péter Az ország útján c. könyvében azt írja erről az időről, hogy „szüksős és szegényes volt még akkor a magyar közélet, emberekben is — értve hírességeken és nagyságokban —, ruhákban is és mindenben, ami ehhez kell. Például alig volt valakinek — beleértve a minisztereket is — gépkocsija.” — Berki István is érdekes dolgokat mesélt el ebből az időből. Elmondta, hogy nem mind a 45 sofőr került kocsira, hiszen a kormánynak mindössze tíz, a szovjetektől kapott nagyon gyenge állapotban levő autója volt, benzín is hol volt, hol nem. Ő Valentiny Ágoston igazságügy-miniszter sofőre lett. A kocsikkal Balogh István miniszterelnökségi államtitkár rendelkezett, ő osztotta be, hogy ki, mikor, kivel és hová menjen. Leggyakrabban Szabolcsba jártak élelmiszerért. Ha olyan fuvarba kellett menni, ami valamilyen nem tetszett, bemondta, hogy rossz a kocsi, előbb meg kell javítani... Azokat, akiknek nem volt kocsijuk, garázmunkára osztották be vagy más feladatokkal bízták meg.

Paál Jób és Radó Antal A debreceni feltámadás c. könyvükben viszont ezeket írják: „Nemess József, akit december 23-án hivatalosan is kineveztek sajtófőnöknek és e minőségében a miniszterelnök mellé kapott beosztást, naplójában” leírta, hogy ő látta el a gépkocsi-nyilvántar-

tó teendőit is. Majd így folytatja: „Az oroszok a kormánynak húsz gépkocsit adtak, többnyire rozoga állapotban és minden miniszter hozzám jön és a fülembé súgja, hogy neki jó kocsit válasszak ki. Egy-két jó kocsit volt, ezt a főbűbűkapták, mire a többiek meg vannak sértve... Dec. 29. Még öt tehergépkocsit kaptunk... az év elején... elvesztett a miniszterelnök mindenki által megcsodált piros Graham-kocsija... másnapra a kocsi előkerült.” Ugyanitt olvashatunk arról is, hogy az angol misszionának volt egy percek alatt összerakható gumiautója, amelyet repülőgépen ládákba csomagolva hoztak Debrecenbe. — És még egy autós vonatkozású részlet: „Egy deci benzín már kincset jelentett és a debreceni taxisofőr szívesen vitte át az utast Váradra, ha határátlépési igazolványt szerzett neki, mert odaát annyi benzint tankolhatott, amennyit akart, és ezzel a tankolással megtalálta a maga kis üzleti életének lukratív számításait.”

1945-ben dr. Ungár István, G. Nagy Kálmán és Gyöngyösi Sándor már megalakították a Debreceni Személyautófuvarozók Szövetkezetét. Elnök Gyöngyösi Sándor, titkár dr. Szabó Sándor lett. Irodájuk a Piac u. 60. sz. alatt volt. A tagoknak részjegyeket kellett venni, egynek az ára 3000 P volt. Három autóval indultak. G. Nagy Kálmán kapta a már ismertetett két nyelvű, 8609 sz. engedélyt az általa vezetett Opel Kadetire. Fizettek a tagok a szövetkezetnek ún. újjáépítési kölcsönt is, amiből egyeseknek már fizetést is tudtak folyósítani. G. Nagy ma is őrzi ezeknek egy-egy másolatát példányát az 1946–50-es évekből. 1946. febr. 1-én pl. 2 800 000 P-t fizettek be a pénztárba „visszafizetésre”, vagy ezért mehetett 100 km-t a szövetkezet üzemanyagával. Febr. 8-án 1 500 000 P-t fizetett be, de ezért már csak 30 km-t mehetett. 1946. aug. 1-e után, amikor a féktelen méreteket öltött inflációt sikerült megállí-

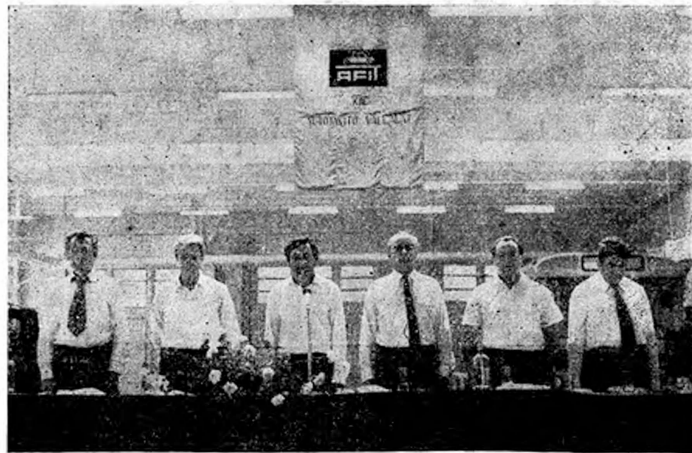


Tasnádi Lajos igazgató jutalmakat ad át a vállalat dolgozóinak

tani és stabilizálni a forinttal a helyzetet (1 Ft 400 000 quadrillió pengőnek, ill. 200 millió ún. adópengőnek felelt meg. .) már a hozzájárulás összege előbb 100, majd 72 Ft volt. — A Piac u. 60. sz. alatti központban el lehetett kisebb javításokat is végezni, volt az udvarban benzinkút is és garázs. Ezek a Bleyer Andoré voltak. Az első taxiórákat is tőle hozta le Budapestről Sebes László. — A szövetkezet működését egyébként a párt részéről Tóth Mihály ellenőrizte.

A taxistákat 1950-ben államosították. Bakonszegi Gyula, akinek az édesapja taxis volt, édesanyja pedig az első nő, aki 1945 után Fehér Gyulánál jogosítványt szerzett! úgy emlékszik vissza, hogy az összes taxikat egy budapesti sportpályán gyűjtötték össze, aztán amikor megalakult Debrecenben is a Vidéki Taxigyűjtés, onnan osztották szét a kocsikat a tagoknak. Többnek sikerült a volt saját autóját visszakapni. — Simon Ferenc elmondta, hogy a taxisos órábéré az 1950-es években 2 Ft volt. — Kántor József az államosítás után nem taxizott tovább. Utolsó kocsija egy Opel Kadett volt, de a legelsőnek, amit még 1927-ben vett Bleyertől, egy 50-202 frsz. Chevroletnek a régi típusú taxióját még mindig őrizte a padlásán, amikor néhány éve nála jártam, a Chevroletnek pedig a fényképe üveg alatt, bekeretezve, ott volt a falon...

Ezek a régi taxisták ma is csillogó szemmel emlegetik a régi időköt, a még élő vagy már eltávozott társakat. Sok kedves emlék, egymást ugrató viccelődés, közös élmények, együtt átélte nehéz idők emlékei kötik össze őket. Van, aki még ma is úgy „bolondja az autóját”, hogy két kocsija is van, mint Berki Istvánnak például, aki azokat szerelgeti, büttykölgeti, „hallgatja a járásukat, elnézegeti őket”. Pedig ezek a mai autók már nem „a régiek. Azok mások voltak.” Simon Ferenc úgy fo-



Az új központi telep ünnepélyes megnyitása, 1973-ban

galmazta ezt meg, hogy „azok mindegyike egyéniség volt”. — Csupán nosztalgia lenne? Lehet. De akkor is szép és elgondolkasztó.

Visszatérve 1945-re. Február 8-án történt, hogy Sági Gyula, Pásztor György és Kiss József megalakították a Nyíl u. 15. sz. alatt a „kommunista műhely”-t. Azért itt, mert ennek a műhelynek a vezetői, Pusztai József és Pásztor György baloldali érzelműek voltak, Pusztai párttag is volt. Kaptak az MKP központi vezetőségének gazdasági hivatalától igazolást, hogy ne vegyék igénybe őket közmunkára. Elsősorban a szovjet hadsereg gépkocsijainak a javítása volt a feladatuk, ezért élelemmel fizettek nekik. Később a Hámán Kató út (akkor még Károly Ferenc József út) végén levő mostani Kossuth lakanyában engedték át részükre a szovjetek műhely- és garázshelyiséget. Ekkor már volt rendes cégtáblák is: Tiszántúli Gépjavitó Kft. Vezetőjük Pusztai József és Pongrácz Vidor voltak. (Pongrácznak a Cegléd u. végén volt lakatos-műhelye.) Később annyi volt a munkájuk, hogy már közel százan dolgoztak. A párt összehordatta részükre a Trnka és más cégeknek feltalálható roncskocsikat. Tóth Mihály mondta el, hogy amikor elfogadták a javaslatukat, hogy létre kellene hozni egy ilyen javítóműhelyt, ki is utalt neki erre a célra 15 000 P-t, ami a meginduláshoz kellett. De sokan csak társadalmi munkában dolgoztak vagy besegítettek még úgy is, hogy még a Tiszából is kiszédtek a roncsokat és beszállították, hogy legyen miből dolgozni. — A műhely 1948-ig állt fenn, aztán meg kellett szüntetni. Már korábban szét is választották, Pusztai is visszament a saját Nyíl utcai műhelyébe vagy tizenötöd magával. Ott érte az államosítás, alig két év múlva.

III. AZ ÁLLAMOSÍTOTT AUTÓJAVÍTÓ IPAR ELSŐ 25 ÉVE

1949. december 28-án jelent meg a hivatalos lapban a Népköztársaság Elnöki Tanácsa által hozott 20. sz. törvényerejű rendelet az egyes ipari és közlekedési vállalatok állami tulajdonba vételéről, a Tiszántúli Néplap pedig a dec. 29-i számában közölte a rendelet szövegét, minden kommentár nélkül. Az érintett kisvállalatok tulajdonosainak nemigen lehetett idejük kézbevenni a lapot, feltehetőleg már azért sem, mert nagyon valószínű, hogy 28-án meg is jelentek náluk az üzemük átvételére kijelölt személyek, akik átadták a KPM által címükre szólóan megfogalmazott rövid értesítést, melynek szövege pl. az egyik esetben a következő volt: „Szoboszlai István Motor és Gépüzem Debrecen Szécsényi u. 24. Értesítem, hogy az 1949:20 számú törvényerejű rendelettel állami tulajdonba vett Szoboszlai István Motor és Gépüzeme, Debrecen, Szécsényi u. 24. vállalatához Kurtás Bélát vállalatvezetőül (telepvezetőül) kirendeltem. Budapest 1949. december 28. Bebrits s. k. közlekedési és postaügyi miniszter P. H.”

A hivatkozott törvényerejű rendelet mindazokra a magántulajdonban álló ipari, közlekedési stb. üzemekre vonatkozott, amelyeknél bármilyen munkakörben alkalmazott munkavállalók összlétszáma az 1949. év szeptember hó 1. napjától a rendelet hatályba lépéséig eltelt időben bármikor elérte a 10 főt.

A visszaemlékezők eltérően elevenítik fel a múltat, elsősorban azt illetően, hogy pontosan kiket és mikor érintett gyakorlatban a rendelet. Úgy tudják, hogy egyeseket talán csak hetekkel később államosítottak, volt olyan eset is, hogy csak a gépeket vitték vagy akarták elvinni, az

is nagyon valószínű, hogy nem csináltak abból se nagy ügyet, ha az a bizonyos 10 fő nem is volt meg...

Írásos feljegyzések hiányában is bizonyos, hogy a „XIII. sz. Autójavító Nemzeti Vállalat” a következő kis cégek államosítása és összevonása révén kezdhetette meg működését 1949. december 29-én: Szoboszlay István, Széchenyi u. 24., Pusztai József és Pásztor György, Nyíl u. 15., Kaszab Gyula, Szepességi u., a többek tulajdonában álló „Pannónia” garázs és műhely, Vörös Hadsereg útja 42. sz., Nagy Zoltán és Sági Gyula, Ságvári u. 4. sz. Szóbeli közlést kaptam arról, hogy valamilyen formában államosították Philipp Rudolf Hatvan u. 53. sz. alatti műhelyét is. Ennek írásos nyomát sehol nem találtam. Kovács József Lefkóvits Vilmos u. 8. sz. alatti műhelyéből a Siemens villanyhegesztő apparátot akarta Jóga László jóval az államosítás után elvinni, de végül is megegyeztek, hogy a gép marad, de bármikor szükségessé válik vele valamilyen munka, ingyen a vállalat rendelkezésére áll...

A vállalat első igazgatójaként „hivatalosan” Jóga Lászlót tartják számon, aki ebben a minőségben 1951. ápr. 23-ig valóban működött is, de kezdetben csupán a Kaszab-féle műhelyben tevékenykedett, mint az államosítással megbízott telepvezető, bár ez sem tisztázott, hogy valóban mint ilyen került-e oda. Mindenesetre azt követően, hogy Kurtás Béla lemondott, Jógát nevezték ki igazgatónak.

Nyiregyházában Pivarnyik András államosított két kis üzemet, mégpedig Szilágyi Miklós Dózsa György u. 18., és Szilágyi Sándor Árpád u. 5. sz. alatti műhelyét, ez utóbbit csak valamivel később. Kezdetben a cégtábla szövege „Szilágyi Miklós Államosított N. V.” volt. Pivarnyik



Pullai Árpád közlekedési miniszter az új központi telepen

András 1950. máj. 19-én átadta a telepvezetőséget a debreceni központ igazgatója és főkönyvelője jelenlétében Szilágyi Sándornak, akit később Bata Béla követett ebben a beosztásban. Pivarnyik András saját kérésére mentették fel, amikor 1950 februárjában a nyiregyházi telep önállósága megszűnt és hozzácsatolták a debreceni XIII. sz. Autójavító N. V.-hoz.

Ennek központja kezdetben a Széchenyi u. 24. sz. alatt volt. Itt vettek igénybe Szoboszlayektól egy utcai szobát és a hozzá tartozó előszobát. A szobában az új vállalati adminisztráció kezdte meg a munkát. Miután Szoboszlay Istvánnak egyetlen „irodai” dolgozója volt, Sztovics Nándorné, aki egyedül látta el az összes ilyen természetű feladatokat: munkafelvétel, anyagkiírás, pénztárkezelés, levelezés stb., más módon pedig mindössze két adminisztratív dolgozó került át „állami státusba”, az egyik abból is raktáros volt, előbb-több gondoskodni kellett ennek a létszámnak a növeléséről. Ez bizony óhatatlanul vele járt az államosításból folyó új követelményekkel, az egyre jobban megnövekedő ilyen jellegű feladatokkal, amiket a felügyeletet ellátó KPM Autójavító Ipari Központ írásban, és üzemlátogatásai során szóban írt elő. Márkus István főkönyvelő 1950 áprilisában már megkezdte a legszükségesebb és legsürgősebb jellegű ügyviteli tennivalók elvégzésére alkalmasnak látszó dolgozók beállítását. Ez év október 1-jén léptem be én is a vállalathoz mint statisztikus. Azt talán felesleges is mondani, hogy egyikünk sem dolgozott még az autós szakmában, többnek még irodai gyakorlata is alig volt, de valahogy és valakivel el kellett kezdeni. Jelenkező szerencsére volt bőven, hiszen ezekben az években nagyon sokan „váltottak” állást, kényszerültek maguknak új egzisztenciát teremteni. Bár legtöbbjük rövid idő alatt „átképezte” magát és jól eleget tett a napi feladatoknak, zárás és mérlegkészítés idején bizony éjfélékig, nemegyszer hajnalokig tartó túlórázásra volt szükség, hogy a szigorúan megkövetelt határidőre elkészüljenek. Előfordult, hogy a főkönyvelő egyenesen az irodából ment ki az állomásra, hogy a reggeli vonattal vihesse az anyagot Pestre a központba. 1951. jan. 4-én meg is jelent a Néplap „Villám” rovatában egy kegyelmi levelezőtől az első vállalatunkat sújtó „villám”: „XIII-as Autójavító Vállalat Vezetői! Meddig tűritek, hogy a tisztviselők a késő éjszakai órákig „feketén” túlórázzanak? Ez teljesen ellenkezik a takarékosági rendelkezésekkel!” Ellenkezett ez bizony mással is, de hát a villany volt úgy látszik a fontosabb.

Persze csapkodott a „Villám” másfelé is, nem kímélte a műhelyi dolgozókat se, akiknek szintén nem volt könnyű. Dolgozni ugyan megtanultak a maszek műhelyekben, tudtak is, de az állami vállalat adottságai, követelményei, egész légköre mégis egészen más volt. Sokan nehezen illeszkedtek be a nagy közösségbe, nagymérvű volt a vándorlás is. Egyik őket sújtó villámcsikkeske a Gyógyszergyár Vállalat három hónapja bennálló, egy másik pedig a Kelet-magyarországi Rostkikészítő tehergépkocsijának a kongresszusi versenyben vállalt megjavítását kérte számon.

Volt még ehhez hasonló „számonkérés” több is, de azt senki se tette szóvá, hogy milyen körülmények között kellett a munkát végezni. Amikor megtörtént az államosítás, igyekeztek lehetőleg minden gépet, anyagot, szerszámot stb. a Széchenyi utcai központba áthordani, de nagyon sok még felhasználható, felújítható alkatrészt elszállítottak a vas hulladékkal együtt beolvasztásra, egy részük pedig áthordás közben el-

tűnt, „elcsorgott”. A vállalatba bevitt vegyes típusú autók leromlott, teljesen elhasznált állapotban voltak, alkatrészt beszerezni szinte lehetetlen volt. A fényező munkákat még jó ideig a Nyíl utcai Pusztai—Pásztor-féle műhelyben kellett végezni, a rugókat Nagy Gyula maszek műhelyében, a volt Pannónia garázsban motorkerékpárokat is javítottunk, míg aztán ezt átadtuk a nyíregyházi telepnek. Közben az adminisztráció és egyes műhelyek átköltöztek a Gyár u. 1. sz. alatti volt csavargár épületébe. A galérián voltak az irodák és a raktár, a tető alatt 1950 júliusától a vállalatnak már volt ugyan rugókovácsa, Székely János — aki elsőnek teljesítette a sztahanovista szintet —, de se itt, se később a Szabadság úti telepen nem volt kovácsműhely. Csak egy rossz sűfniben dolgozott kívül a szerelőcsarnokon, kezdetben egyedül, majd később egy segítséggel, s neki magának kellett gyakran felutazni Pestre is anyagért.

A vállalat vezetősége és a még gyermekcipőben járó párt- és szakszervezet a különböző versenymozgalmak népszerűsítésével igyekeztek előbbre vinni a termelést. Többen csatlakoztak a Sztahanov, Nazarov, Kuznecov, Korabelnyikova és Csutkin mozgalomhoz, értek is el szép eredményeket. Székely János után hamarosan sztahanovista címet nyert el Éles Lajos elektromos-, Szabó Ferenc II. és Szabó Lajos motorszerező, később Galgóczi Ferenc és mások.

1951 májusában kormányprogram szorgalmazta mennél több női munkaerőnek a termelésbe állítását. A vállalatban is került ekkoriban mintegy hat-nyolc nő, akikre szerelőruhát húztak és az udvaron aláféktették őket a kocsiknak az olajos, sáros betonra. Ment is ez egy darabig, aztán lassan lemorzsolódt mind, csak az esztergalműhelyben maradt meg a „kis” Friedmann Zsuzsa, de ő se sokáig.

Az 1951-es év más vonatkozásban is nagyon mozgalmas volt. Áprilisban Jóga László helyett, aki mind szakmai, mind egyéb szempontból végképpen alkalmatlannak bizonyult az igazgatói feladatok ellátására, új igazgatót kapott vállalatunk Kiss László személyében, aki a Néplapnak volt a gépkocsivezetője. Sajnálattal módon csak egy évig bírta erővel és idegekkel, pedig ez alatt az idő alatt határozott előrelépést lehetett tapasztalni minden területen. Legelső és legfontosabb feladatának tekintette, hogy mind szakmailag, mind szellemében a lehető legjobb műhelyi kollektívát hozza össze, akikkel sikerül kilábalni a nehézségekből. A legjobbak megérdemlik, hogy nevük idekerüljön: Sörös Gábor, a névrokon Kiss László (a „lúdtalpú csodatanuló”), Szalontai Barna, Szabó István, Valáček-Váradai Gyula, Juhász Zoltán. Az ő idejében kerültek az adminisztrációba Gáspár Istvánné, Króner Rudolfné, Kubinyi Lujza, Marinka Ilona, Soós Piroska. Változott a főkönyvelő személye is, ha nem is olyan szerencsésen, mint az igazgatóé. Márkus István júliusban megvált a vállalatától, s a következő év februárjáig Nagy Árpád töltötte be ezt a fontos munkakört, igen gyenge „eredménnyel”.

Erre az időszakra esett az új Szabadság úti telepre való átköltözés, ahol 1951 végén elkészült az 50×20 m-es fedett szerelőcsarnok 350 m²/Ft költséggel, majd valamivel később az emeletes irodaépület. Addig, amíg ez is elkészült, az adminisztrációt a Szabadság úti fürdő előcsarnokában, később egy János utcai volt fűszerüzlet két helyiségében helyezték el. Közben Nagy Árpád is elment, hónapokig a központból járt le egy Havas Ervin nevű dolgozó, aki besegített a főkönyvelői feladatok ellátásában.

És ha már a személyi változásokról esett szó, lássuk, hogy kik áll-

tak a tömegszervezetek élén. Az első évben pártalapszervezet még nem működött, bár néhány párttag már volt. A titkári feladatokat októbertől Újkéri József látta el, majd 1951 novemberétől Juhász Zoltán, aki hamarosan bevonult honvédségi szolgálatra és bent is maradt. Sűrűn változott az üb-elnökök, illetve szb-titkárok személye is. Ecsedi János, Tollas Károly, Dragos Pál, Agárdi László, Garai Lajos, Sztarna József, Valáček Gyula, Vándor László és Zétényi János váltották egymást.

Alakult DISZ-szervezet is 1950 végén. Titkárok voltak: Mozgai Jenő, Nemes György, Juhász Zoltán, Rátónyi Gyula, Papp Istvánné, Kádár István stb.

1950—51-ben a vállalat dolgozói a Vas- és Fémpari Dolgozók Szakszervezetébe, majd 1951—56-ban pedig a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetéhez tartoztak.

Kiss László igazgatóságának idejére esik az első minőségellenőrző csoport, a MECS létrehozása is. A „csoport” két főből állt: Sörös Gábor és H. Szabó Mihály.

Kiss László lemondása után, 1952. ápr. 10-ével a vállalat vezetését Szűcs János vette át, de egy év múlva ő is távozott, kinevezték a budapesti V. sz. Autójavító igazgatójává. Szűcs János a Vagonygyárban szerezte meg a géplakatosi szakképesítést, majd a gépészművelés oklevelet, és 1948-tól 1952-ig a gyári pártalapszervezet titkára volt. Éppen ezért nagy súlyt helyezett a politikai munkára, amivel összhangban és párhuzamosan igyekezett a szakmai feltételeket is biztosítani a műhelyekben, jobb munkakörülményeket teremteni mind a fizikai, mind a szellemi dolgozók számára. Már 1952-ben, május 1-jén nagyobb terjedelmű cikk jelent meg a vállalatról, amelyet nem *rólunk* írtak, hanem mi számoltunk be eredményeinkről, nem hallgatva el a hibákat, hiányosság-



Az új telep makettje

gokat se. A május 1-je tiszteletére tett felajánlásunkat legjobban teljesítők közül kiemelte Kiss László ifjúmunkást, Mércse Béla művezetőt, Sáfár Lajos lakatosot és Éles Lajos elektromosszerelőt. Ezt követően sorra jelennek meg a Néplapban a vállalatról szóló hírek, tudósítások: mit vállaltak dolgozóink a megyei béketalálkozó alkalmából, a fémgyűjtő hónap eredményesebb tételére, a gépek jobb kihasználása érdekében, a munkafegyelem megszilárdításáért. Mindezeknek az eredményeként június 20-ára már sikerült befejezni az I. felévi globális tervet. Augusztusban már a Néplap a legjobbak között említi az üzemi levelezők munkáját és az adminisztratív dolgozókat, akik kivétel nélkül mind csatlakoztak a „Számolj jobban” mozgalomhoz. Az alkotmány napi versenyen különösen kitűntek Éles Lajos, Czifra Sándor, Szentesi János, Szutor Mihály, Simonek Lajos, Szabó Lajos, Szabó Ferenc, Galgóczi Ferenc, Kocsis Imre, Barna István, Kiss László.

Az év végére újabb kiemelkedő teljesítmények születtek, javult a munkafegyelem, bár a tervteljesítés még gyakran hullámszó, viták vannak a munkaverseny szervezése és nyilvánossága körül is. November végén három nyíregyházi dolgozó neve kerül a legjobbak közé: Gerda József sztahanovista szerelő, Szilágyi Sándor esztergályos és Szilágyi János szerelő. Több dolgozó az év utolsó hónapjában már az 1953-as év sikere érdekében tesz javaslatokat és vállalásokat: Kiss László és Brösztl Sándor ifjúmunkások, Éles Lajos, Czifra Sándor, Tollas Károly, Szabó I. Lajos, Márta János, Barna István, Benedikt Zoltán, Németi Sándor, Szentesi János és Mércse Béla. December 17-ére sikerült befejezni az éves tervet. Ebből az alkalomból az általunk patronált Csapó-kerti Ált. Iskola VI. osztályos tanulói köszöntötték a dolgozókat.

Erről az évről fennmaradt a mérlegbeszámoló is. Ezt Szűcs János igazgató mellett már az új főkönyvelő, Závodszy László írta alá, aki 1952. máj. 13-ától 1953. okt. 28-ig működött a vállalatlánál. Elsősorban az ő érdeme, hogy a számviteli és más adminisztrációs feladatokat végző dolgozók munkafegyelme, szakértelme is hozzájárulhatott az egyre jobb vállalati eredmények eléréséhez és fokozásához. Ő volt a „Papa”, akinek ősz feje mindenütt ott volt, mindenkinek segített, ha kellett szigorúan bírálta és kifogásolt, de meg is védte beosztottjait. Az ő távozása is nagy veszteség volt. A győri AKÖV-höz helyezték át.

Előkerült 1952-ből két egérrágtá vállalati híradónak is a példánya. Előbb „XIII. AUTOJAVÍTÓ VÁLLALAT HÍRADÓJA” volt a cím, a 3. számé pedig: „XIII. sz. AUTOJAVÍTÓ Á. V. Villám”. Nem tudni, hogy hány száma jelent meg, kiadását Szűcs János kezdeményezte.

A vállalati kezdő éveiben kétségtelenül a legkülönbözőbb alkalmakból és célokért szervezett munkaversenyek voltak a termelés előrelendítői, de hasznosak voltak a már említett mozgalmakon kívül, melyek szovjet üzemekből indultak el, a hasonló magyar kezdeményezések is, mint pl. a Gazda-, Röder-, Deák-, Loy- stb. mozgalmak. Az eleinte elég batoratlanul induló újítómozgalom fellendítését célozták az ún. ötletnapok, de ezekből hamarosan „sörnapok” lettek, be is kellett őket szüntetni. A leghasznosabb újításokat Szabó II. Ferenc, Szabó Lajos, Vigh István és Baja Mihály nyújtották be, de később sokan mások is.

Ismét sok változást hozó esztendő volt az 1953-as is. A májusban Budapestre eltávozó Szűcs Jánosnak két hónapig nem akadt utódja. Az igazgatói teendőkkel ideiglenesen a vállalat „mindenesét”, Ecsedi Jánost bízta meg az ipari központ, aki előzőleg már a műszaki vezetői munkakört is töltötte be egy ideig. Július 14-én érkezett meg Pestről az

új igazgató: Tasnádi Lajos, aki már korábban gyakran megfordult a vállalatlánál a központból leküldött műszaki instruktorként. Volt tehát végre igazgató, fiatal, ambiciózus, az autós szakmában felnőtt ember, aki nagy és szép tervekkel jött a vállalathoz, de hamarosan kitűnt, hogy ez nem elég. Hiányzott az igazgató mellől egy műszaki vezető vagy főmérnök, aki a műhelyek, a termelés közvetlen irányításában segíteni tudja. A központ ezen a téren bizony nem adta meg azt a segítséget, amit az általa kinevezett fiatal igazgató és a még szintén kezdeti nehézségekkel küszködő vállalat megérdemelt volna.

November 2-án megoldódott a főkönyvelői munkakör betöltésének kérdése. Závodszy László eltávazása után Szitta Ottokár neveztek ki, aki aztán éppen úgy sikerrel és eredményesen látta el feladatát ezen a nem könnyű és kényes poszton, egészen nyugdíjazásáig, mint az igazgatói székekben Tasnádi Lajos.

Még ebben az évben a pártalapszervezet élére is új titkár került: Lenárt Béla, aki majdnem 25 éven keresztül töltötte be ezt a fontos funkciót. 1978 áprilisában nevezték ki a debreceni Autófelügyelet igazgatójává. Előtte még Nagy Sándor és Kocsis Mihály voltak párttitkárok.

A nem is postán leküldött, de „ávós” altisztek útján kézbesített „Szigorúan bizalmas!” jelzésű vállalati tervek egyre feszítettebbek voltak. Az adott körülmények között nem is volt könnyű ezek teljesítése. Állandóan folyt ugyan a „harc” az egyenletes, ütemes termelésért, a szervezetlenség ellen, a hiányos műszaki, valamint gazdasági képzetlenség felszámolásáért, a krónikus anyag- és alkatrészhiány megszüntetéséért, a munkafegyelem megszilárdításáért, a befurakodott osztályellenesség ellen. Nem volt olyan versenymozgalom, amihez ne csatlakoztunk volna. Pásztor György vezetésével átképzős tanfolyamot szerveztünk, majd átképzőseinket előkészítettük a technikai minimum vizsgákra. Megpróbáltuk mozgósítani a népvelőket és a szakszervezeti bizalmiakat, nyakunkba vettük a hajdúsámsóni gépállomás patronálását anyaggal, alkatrészsel, gépi munkával, amikor mindezzel mi is hadilábon álltunk, mert pl. még a hengerfűrészt is Nyíregyházán kellett végeztetni, annyira hiányos volt a gépparkunk. Egyszóval mindent megpróbáltunk és elkövetünk a tervek teljesítése érdekében, de csak 1955-ben sikerült elérni, hogy december 23-ára befejeztük éves tervünket! Pedig még ez az év sem volt könnyebb az előzőeknél, bár a tél valamivel enyhébb volt, nem volt a még mindig fűtetlen szerelőcsarnokban 15–20 fokos hideg, „csak” 10–15 ...

1954-ről nem maradt fenn mérlegbeszámoló, csupán a IV. n. évről. Ez azt állapítja meg, hogy az év nem jól sikerült, szinte minden vonalon visszaesés, legalábbis stagnálás tapasztalható. Az ipari központ kénytelen volt ismét hosszabb időre leküldeni Bognár András műszaki instruktort.

A tervteljesítés szempontjából már sikeresnek számított 1955-ös év sem volt állapítja meg, hogy az év nem jól sikerült, szinte minden vonalon visszaesés, legalábbis stagnálás tapasztalható. Az ipari központ kénytelen volt ismét hosszabb időre leküldeni Bognár András műszaki instruktort.

A tervteljesítés szempontjából már sikeresnek számított 1955-ös év sem volt állapítja meg, hogy az év nem jól sikerült, szinte minden vonalon visszaesés, legalábbis stagnálás tapasztalható. Az ipari központ kénytelen volt ismét hosszabb időre leküldeni Bognár András műszaki instruktort.

különböző fődarabok javítása. Ezeket kellett (volna) darabszám szerint, valamint munkadíj- és anyagárbevétel-bontásban teljesíteni. Ehhez elsősorban az kellett volna, hogy a vállalatnak legyen végre állandó műszaki felső vezetése, s ne változzon folyton a középvezetőknek a személye se. Az sem volt szerencsés dolog, hogy a normákat olyan gyakran módosították. A felügyeleti szerv figyelmen kívül hagyta a helyi adottságokat és lehetőségeket, erőszakolta a szigorítást, de ugyanakkor a vállalatnál a végrehajtás is nélkülözötte a szakszerűséget és a tárgyilagos, megfontolt mérlegelést.

Az 1956-os év azzal indult, hogy a vállalat is megalkotta a maga első működési és szervezeti szabályzatát a KPM Autóközlekedési Főigazgatósága által kiadott irányelvek alapján. Kétségtelen, hogy ilyenre is szükség volt, de még inkább gépekre és olyan szakmunkásokra lett volna égetően szükség, akik a több és jobb géppel fokozni tudják a termelékenységet, javítani a minőséget, ami közvetlenül és közvetve együttjár a mennyiségi mutatók teljesítésével is.

Az I. n. év mondhatni eseménytelenül telt el, de mégis történt valami, ami hosszú időre meghatározóvá vált vállalatunk életében. Még márciusban idelátogatott Miskolcra — felügyeleti szervünk kezdeményezésére — Boronyák András fiatal gépészmérnök. Széjjelnézett, tájékozódott, jegyzetgetett, aztán visszautazott. Mivel előtte már ketten is próbálkoztak — Richter Hugó és ifj. Tóth Ferenc — a műszaki vezetői feladatok ellátásával, de kinek ilyen, kinek olyan okokból beletört a bicskája a vállalkozásba, sokan most is sanda szemmel és előre kárörvendve, gúnyos mosollyal figyelték a dolgot. Boronyák András aztán elvállalta hivatalosan a XIII. sz. Autójavító Vállalat patronálását, július 1-jével pedig a trószit kinevezte főmérnöké.



Kiss Dezső közlekedési miniszterhelyettes átadja Tasnádi Lajos igazgatónak az új üzemet

Már márciusban ő javasolta egy, a vállalat működése óta első, hirdetés feladását, melyben azonnali belépéssel gk.-fényezőt és dukkózót keresünk, majd néhány nap múlva egy újabb hirdetésben esztergályos, fényező, kárpos, lakatos és motorszerelő szakmunkásokat. Nyilván úgy ítélte meg, hogy ezeken a területeken van a „legsúlyosabb kereszmet-szet”. De egyéb intézkedések is jeleztek, hogy valami végre talán elindul, az egy helyben topogás megszűnik. De bármennyire is érezhető, sőt látható, tapasztalható volt, hogy sok minden kezd jó irányban és jó értelemben a vállalatnál megváltozni, mégis feltűnőnek látszik az a szokatlanul lelkes és áradó stílusú cikk, amit egy Kovács T. nevű újságíró 1956. aug. 7-én megereszett a Néplapban „Boronyák az új műszaki vezető” címmel. Ismerteti röviden idejövételének előzményeit, majd így folytatja: „Ez az energikus fiatalember kitűnő szervező. Sok mindenben másnak bizonyult mint a régebbiek. Először is szenvedélyesen szereti az autószakmát. Másodsorban állandóan a javítás menetének tökéletesítésén töri a fejét. Harmadszor az a jelszava: „csak minél jobban és olcsóbban”.

Ma, harminc év látlatából is, elismeréssel adózhatunk az újságírónak, aki ilyen jól fel tudta mérni néhány hónapnak az eredményeit és egy embernek a legfőbb jellemzőit és képességeit. Mindjárt sorolta is a legfontosabb változásokat: a Csepel és Rába tgg.-k nagyjavításának 40—50 napos átfutási ideje 30 nap alá csökkent; átállt a vállalat a szigorú ütemterv szerinti nagyjavításra; bevezették, ill. kiszélesítették a zárt ciklusú, fődarabos javítást a motoroknál, de rátértek erre a rendszerre az alváz és vezetőfülke esetében is; lehetőség szerint minden alkatrészt felújítanak, ehhez — ha kell — gépeket, célszerszámokat készítenek; a dolgozók — ilyen sem volt még! — a jól végzett munkáért prémiumot kapnak. Cél: élüzemmé lenni! Augusztus 20-a tiszteletére új munkaversenyt indítottak a műhelyek. Kiemelkedő eredményekkel büszkélkedhettek Lőrincz György művezető, Prém Imre, Galgóczi Ferenc, Szabó Lajos, Karácsony Gyula, Sallai Károly, Kádár Sándor és Rác Miklós, akik gyakran 200 százalék fölött teljesítettek. Boronyák András, bár felesége Miskolcon van, lakásuk nincs, reggel 6-kor benn van, intézkedik, szervez, mosolyog, bizakodik. „Nagyszerű ember!” Kizzel fejezi be írását Kovács Tibor. — „Mentsége” az lehet, hogy őt mint kívülállót is elragadta úgy látszik az események sodró lendülete, s szinte örömeinek, hogy egy debreceni vállalatnál, mely az elmúlt években annyi nehézséggel küszködött, végre egy biztató fordulat előjeleit fedezheti fel, ilyen elragadtató szavakkal adott kifejezést.

1956-ban az ország politikai életében gyorsan peregtek az események, melyeknek a mi kis vállalatunk — hasonlóan sok máséhoz — szerencsére csupán csendes szemlélője volt. A vezetőknek sikerült együttmaradni és a dolgozókat is együtt tartani, vigyázni arra, hogy senki ne ragadtassa el magát a zavaros események hatására helyrehozhatatlan cselekedetekre. Ez talán a legtöbb, amit egy vállalat elmondhat magáról ezekből az időkől. A munkát is az elsők között, a nagy többséget megelőzve vették fel dolgozóink, talán még soha olyan nehéz körülmények között. Nem volt oxigén, karbid, motorolaj, áram és sok más egyéb még. Más üzemeiktől kellett egy-egy keveset összekoldulni. Az anyagbeszerző gépkocsi elkalandozott még a Dunántúlra is, összeszedve mindent, amit csak lehetett kapni. Közben át-átruccant Szabolcsba is vagy a hajdúsági termelőszövetkezetekbe, hogy tőlük meg almát, krumplit, túzlőt próbáljon a munkásoknak kedvezményes áron beszerezni. Mér-

legbeszámoló nem örökitette meg ezt az évet, de tudjuk, emlékszünk, hogy így indult meg 1956 novembere után az élet. Áramszünetekkel, a vidékről bejárókat késve beszállító vonatokkal, az eddigieknél is akadózóbb, rosszabb anyag- és alkatrészellátással, csökkentett létszámmal, szerényebben tervezett számokkal, a semmivel egyenlő trösztii támogatással. . .

És mindennek ellenére 1957 első negyedévé — a szakma 16 vállalata közül másodmagunkkal — nyereséggel zártuk! Bevezettük a prémios időbért 120 százalékos plafonnal, majd ápr. 1-jével a teljesítménybérezést; leszorítottuk az önköltséget az előző év azonos időszakához viszonyítva 3 százalékkal. Augusztusban már ilyen hirdetést adhattunk fel: „A XIII-as Autójavító Vállalat Debrecen, vállalja Csepel D. és B. típusú tehergépkocsik futó-, közép- és nagyjavítását, csereokcsis javításban is. Ugyancsak vállalja Csepel fódarabok; első, hátsó futóművek, sebességváltó művek, motorok, adagoló csere darabos nagyjavítását is. Minőségi munka — garancia — diktált árak.” A folyamatos munka biztosítására korábban felvállalt üzemyangtartály-kocsik és bányászódék után ráálltunk a honvédségi tartálykocsik felújítására is.

Most már, hogy az 1957-es évekket kezdtek a dolgok a vállalatnál is egyenesbe jönni, időszerű rámutatni valamire: miután hosszú évek vajdása után véglegesen betöltődött a főmérnöki poszt is, kialakult egy olyan „ötösfogat”, mely — talán joggal mondhatjuk el — szinte egyedülálló nemcsak a debreceni, de még az ország vállalatai között is. Amikor ezek a sorok íródnak, a vállalat fennállásának 35. évébe lépett, 1985 végével megy nyugdíjba Tasnádi Lajos igazgató és Boronyák András főmérnök. Szitta Ottokár főkönyvelő már 1981-ben elérte a nyugdíjkorhatárt. Lénárt Béla, mint említettem, közel 25 évig volt parttitkára a vállalatnak. Nem esett még szó Salánki Sándorról, aki 1953-ban került a XIII-as Autójavítóhoz, egy év elteltével már üb-elnök, majd az üzemi tanács elnöke, később pedig szb-titkár lett, s ő is mintegy 21 évig töltötte be ezt a fontos funkciót. Nyugdíjazása után névrokna, Salánki Imre addigi KISZ-titkár lépett a helyébe. És miután a vállalat vezetőségébe már jó ideje beletartozik a KISZ mindenkorai titkára is, illő felsorolni 1956-tól az ő neveiket is: Kádár István, jelenleg művezető, Palczert János, jelenleg személyzeti és oktatási osztályvezető, Gyükér István, Nédics István, jelenleg termelésosztály-vezető, Balogh János, Salánki Imre és Somogyi József.

Térjünk vissza ezek után az 1957 utáni évekre.

A munkások bizalmát fokozatosan elvesztő munkástanácsokat a kormány még 1957 őszén feloszlatta, majd megkezdődött az üzemi tanácsok megalakítása, de kezdetben ezek is nehezen találták meg helyüket a vállalatokon belül, amint ezt a Hajdú-bihari Napló egy 1958. szept. 21-i cikke is bizonyítja. A helyzet egy ideig, sajnos, nálunk is ez volt.

Közben az 1957. febr. 1-jével megalakított KPM Autófenntartó Ipari Tröszt (mely 1967. dec. 31-e után egészen 1982. dec. 31-én bekövetkezett megszűntetéséig már csak AFIT néven működött tovább) újabb és újabb, irrédálsan megemelt számokat tartalmazó operatív tervekkel nehezítette a nyugodt vállalati munkát. Pedig a gondok csak egyre növekedtek. Kezdték megjelenni az első autótulajdonosok, hogy elvégezzük kocsijukon a csekkfüzet szerinti garanciális átvizsgálásokat. Deák István úgy emlékszik, hogy az első autót, egy Moszkvics 402-est dr. Tippai Benő, a másodikat dr. Gárdos Ernő orvos vitte be a vállalatához.

(Deák István még arra is emlékszik, hogy az ötvenes évek elején [!] a TEFU-nak 19 db Blitz, a MEGYEVILL-nek 3 Rába, a Baromfi Ipari V-nak 1 V-Fordja és a Tejipari V-nak 3 vagy 4 Rába típusú teherautója volt. . .)

1958. okt. 1-jén lépett életbe a szervizmunkáknak az ügyrendje, s ezzel kezdte meg működését — egyelőre az ügyféliroda szervezetében — a később önállóvá vált szerviziroda. A vevőszolgálati feladatok műhelyi ellátására Brösztl Sándor csoportvezetőt kapott megbízást, művezetői hatáskörrel. 1959-ben már két műszakra tért át ez a részleg, és bevezettük az előzetes bejelentési kötelezettséget, napra és órára megjelölve, hogy mikor kell a kérdéses gépkocsit garanciális szemlére előállítani. Üzembe helyeztünk egy modern szervizmosót is. Első ízben került sor külföldi tapasztalatcserére: Kádár István és Lénárt Béla művezetők a Skoda, illetve a Warszawa gyárba utaztak, nálunk pedig cseh, német és szovjet mérnökök jártak.

1959 márciusában már az üzemi tanács a nyereségrészesedés irányelveiről tanácskozott.

Néhány mérlegadat a szépen sikerült 1959-es évről: (zárójelben az 1958-as tényszámok), t/gk. nagyjavítás 199 db (122), szgk. futójavítás 2481 (1376), pótkocsijavítás 69 (0), szervizszolgálat 2515 (0). Népgazdasági beruházásból megkezdődött egy új öltöző, mosdó és szerviziroda építése. Emelkedett a munka termelékenysége; 5 százalékkal növekedett a munkások átlagkeresete; a t/gk-k nagyjavításának eddigi havi 12–18 db-os számát sikerült 28–30 db-ra feltornászni, s a kongresszusi munkaversenyben már mi szereztük meg az első helyet: éves tervünket 37 nappal hamarabb fejeztük be! Oklevelet és serleget kaptunk.

Ez után az első „sikerév” után, melynek kiemelkedően jó eredményeit már az említett kitüntetés és elismerés is fémjelzte, szinte alig volt olyan év, mely ne hozott volna további nagyszerű eredményeket. 1960 I. féléve után élüzem címet és oklevelet kaptunk, még ugyanebben az évben a megyei pártbizottság és az SZMT vándorzászlaját nyertük el. 1961-ben újabb vándorzászló és élüzem cím. 1975-ig öt alkalommal a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját, öt alkalommal Kiváló Vállalat címet, egyszer a KPM—KSZDSZ oklevelét nyertük el, és ugyancsak egy alkalommal miniszteri dicséretet kaptunk. Nem maradt el természetesen a legkiválóbbak egyéni elismerése se. A 25 év alatt Tasnádi Lajos igazgató és Boronyák András főmérnök megkapták főkbe közt a Munka Érdemrend arany, Szitta Ottokár főkönyvelő az ezüst, Kazai Gyula termelési osztályvezető pedig a bronz fokozatát. A Közlekedés Kiváló Dolgozója lett Ecsedi János három ízben, Nédics István, Burai András, Szabó Imre, Bata Béla, Gál Gyula, Salánki Imre, Kelemen Mária. Miniszteri dicséretben részesültek: Szabó István, Tasnádi László, Gáspár Istvánné, Gripper Piroksa, Vigh János, Pásti Lajos, Révész Miklós, Krajcsovics József és Nagy Sándor. 1976-ban kapta, de az autójavító ipari technológia fejlesztésében húsz év alatt elért eredményekért Boronyák András az Eötvös-díjat.

E kis vázlatos üzemtörténet korlátozott terjedelme nem teszi lehetővé látványos grafikonokon való bemutatását a vállalatra jellemző különböző mutatók, termelési, gazdasági, létszám stb. adatok alakulásának, de talán nem lesz érdektelen, ha legalább egy kisebb táblázat segítségével megpróbálom szemléltetni néhány számadattal a legelső „sikerévek” eredményeit. Ezek a teljesítmény mutatók sok mindent elárulnak. Ha kiválasztásuk a hozzáértők részéről esetleg megkérdőjelez-

hető, kérem figyelembe venni, hogy nem álltak rendelkezésre a bemutatni kívánt évek mindegyikéről egygyanazan, tehát összehasonlítható adatok, de az alább következő számok a szakmabelieknek minden bizonynyal így is bepillantást engednek a vállalat tevékenységébe.

Megnevezés	1960	1961	1962	1963	1964
Tgk. nagyjav. db	261	300	372	863	1117
Tgk. középjav. db	49	66	41	28	10
Tgk. futójav. db	2 075	965	730	1 692	2 397
Szgek. nagyjav. db	—	—	—	—	—
Szgek. középjav. db	1	82	89	69	48
Szgek. futójav. db	3 812	4 438	5 696	8 083	7 843
Szerviz db	1 428	1 387	2 070	2 233	4 672
Motorjav. db	113	82	104	8	6
Egyéb fődb. db	80	116	2	201	614
Alk. gy. óra	16 322	23 374	29 990	42 581	53 860
Alk. felúj. óra	1 878	6 218	13 887	36 131	54 549
Telj. term. érték 1000 Ft	23 878	27 790	32 952	72 757	92 232
ebből mdj. 1000 Ft	7 494	8 582	9 993	17 861	23 768
Üssz. létszám fő	174	182	188	323	381
ebből munkás fő	109	112	118	227	271

A mérlegbeszámoló és a statisztikai jelentések még számtalan fontos és érdekes számadatot is tartalmaznak. Ezek önmagukban is elég hü képet adnak a vállalat munkájáról a számokból olvasni tudók számára, de még a szöveges indokolások és elemzések is csak sejtetni képesek a számok mögött „meghúzódó” műszaki és gazdasági vezetői tervező, irányító, ellenőrző, vagy a középkezelők megvalósító, munkahelyükön napi feladatokkal, gondokkal, nehézségekkel küszködő fáradságos munkáját, gyakran — különösen az első években — fűtetlen szerelőcsarnokban, az udvar hideg, olajos, sáros betonján.

De villantsunk fel valamennyit ennek a kollektív munkának az eredményeiből.

1960 IV. negyedévében elkészült a János utcai fronton a korszerű öltöző-mosdó, egy szerviziroda váróval és egy portásfülke, mögötte telefonközponttal. Tehergépkocsi-nagyjavítási kapacitásunkat szerződés-ként keltettük le, a fokozatosan összeállított üzemeltetői névjegyzék alapján. Ekkor már minden ilyen igényt ki tudtunk elégíteni, elutasítástani senkit sem kellett. A minőségi munka nagymérvű javulását mutatta, hogy a garanciális munkaórák száma az összes munkaórának mindössze 0,03 százaléka volt, az ún. belső selejté pedig 0,04 százaléka. A dolgozóknak közel 80 százaléka teljesítményben végezte munkáját. Patronáltuk a toldi Győzelem Tsz-t, részt vettünk a tsz-szervezésben is. 1961 II. n. évtől majdnem teljesen leálltunk a motorjavítással, ettől kezdve egy ideig a motorokat az Autó-motorjavító V.-től vettük át. Ebben az évben végre megoldódott a nagy szerelőcsarnok fűtése is. Átprofilíroztuk a cikkennéki alkatrészgyártást, aminek eredményeként emelkedett a termelési értéken belül a munkadíjbevétele aránya. A kifizethető nyereségrészesedés összege a múlt évi 45 m/Ft-ról 61 m/Ft-ra emelkedett. Sikertült több gépet: esztergapadokat, fűrőgépet, köszörűket, speciális kigépeket és célszerszámokat beszerezni, csak a javítótér szűk volta gátolta változatlanul az erőteljesebb felutást, és köztött volt a munkásszámban is, amit a meglehetősen szűkmarkúan tervezett öltözői férőhely határolt be. Az elért eredmények megtartását, sőt továbbfejlesztését volt hivatva biztosítani az a törekvés, hogy a műszaki gárda létszámát mérnökökkel és technikusokkal erősítsük, így tegyük ütő-

képesebbé, eredményesebbé a termelés irányítását. Ez 1962-től fokozatosan sikerült is.

Még ebben az 1962-es évben elkészült „860 DARAB ZIL. 164 (ZISZ 150) TÍPUSÚ TEHERGÉPKOCSI NAGYJAVÍTÁSÁNAK 1966. ÉVI TANULMÁNYTERVE”, bizonyítékul annak, hogy a vállalat vezetői messzre előrenézve, távlatokba gondolkodva készülnek a jövő követelményeire igazodó feladatok tervszerű előkészítésére és lehető legjobb megoldására.

1963-ban két műszakra állt át a vállalat, naponta már 3 db tgg.-nagyjavítást végeztünk el, a gépműhely pedig három műszakban termelt. Minthogy a vállalat termelési értékének — akár a Ft-eredményt, akár a ráfordított munkaórát nézzük — közel 90 százalékát a gépkocsi-javítás, ezen belül pedig majdnem 70 százalékát a nagy- és közép-javítások tették ki, kézenfekvő volt minden olyan intézkedés megtétele, melytől ezen a területen a termelési mutatók további javulása volt várható. Ebben az évben már 823 cserekoksis tgg.-nagyjavítást végeztünk a 863-ból, az átfutási időt pedig 15 napra szorítottuk le! (Emlékezzünk: 1956-ban már az is nagy eredmény volt, ha átlagosan 30 nap alatt ki tudtunk adni egy kocsi...) Ennek az évnek a krónikájához tartozik az is, hogy megvalósult egy műhelytoldalek-építkezés, szereztek be 2 db GAZ mentőgépkocsit, 1 személykocsit, Nyiregyházán 3811 m/Ft-os szervizépítkezés valósult meg, 634 m/Ft-os gépi beruházással. Eredményesen segítette a vállalati feladatok megvalósítását az újító- és versenymozgalom is.

Az 1964-es év is meghozta a maga jó eredményeit, hasonlóan az 1965-ös évhez. Ahogy nőttek a feladatok, úgy nőtt fel ezekhez a vállalati kollektíva. A Hajdú-bihari Napló egy 1964. május 7-i cikkében szóvá teszi a lakosság igényeinek jobb kielégítését akadályozó körülményeket, sürgetve az illetékes felsőbb szerveket a beígért autójavító kombinát építkezésének a megkezdésére. A megyében ugyanis akkor már mintegy 5000 gépkocsi volt, és számítani lehetett arra, hogy ez a szám hamarosan 3—4 ezerrel fog szaporodni. Megállapítja a cikkíró, hogy az autójavító iparban változatlanul csapnivaló az anyag- és alkatrészellátás. Az AUTOKER képtelen ezt a ráháruló feladatot megfelelő módon ellátni. Hiányolja a jól képzett szakembereket a vállalatnál, bár elismeri, hogy vannak „országos híru” szakmunkások is, mint pl. Asztalos Károly, Sörös Gábor, Pénzes József és Pénzes László, de ők — amint megjegyzik — a túlfeszített munkatempon miatt nem tudnak foglalkozni a fiatalokkal, s egyébként is 10—20 év kell ahhoz, hogy valakiből igazán jó, mindenhez értő szakember váljék. — Ehhez lehetne még ugyan sok mindent hozzátenni, a jó — ha nem is „országos híru” — szakemberek névsorát is ki lehetne jó egy-néhány névvel egészíteni, de a cikk mutatja, hogy a kívülállóok hogy látták akkor az autójavítás általános helyzetét és ezen belül a vállalatét.

Talán azt érdemes még feljegyezni az 1965-ös esztendőről, hogy megkezdtek a műanyag felújítást, dolgozóink pedig vállalták, hogy az árvíz sújtotta területekről visszatérő AKÖV kocsikat munkaidőn túl megjavítják.

1966 volt a nagy profilváltás éve: megkezdtek fokozatosan felszámolni a Csepel D. tgg.-k javítását, és áttértünk a ZIL 164-es típusra. 1965. aug. 13-án újabb tanulmányterv készült erről, melyben a vállalat főmérnöke minden szempontra kiterjedően figyelembe vette az adott lehetőségeket, reálisan kalkulálva a termelékenység mindenképpen be-

következő visszaesésével is, ami egy új típusra való áttérésnél elháríthatatlanul bekövetkezik, s ezt négy év átlagában 15 százalékban határozta meg. — A lényegében csak 1967. jan. 1-ével megvalósuló áttérés előtti átmeneti állapot nem vetette vissza a teljesítményeket, ami elsősorban a széles körű, jól átgondolt műszaki intézkedéseknek volt köszönhető.

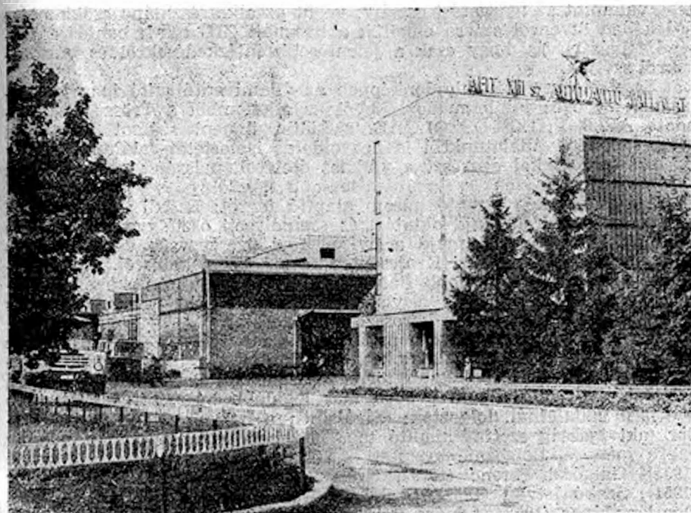
1967 elején még át kellett adni az előző évről befejezetlenül maradt 24 Csepel tégk-t, majd márciustól áttértünk a napi 4 ZIL tégk. nagyjavítására. Lehetne a korábbi évekből már jól ismert nehézségeket és akadályozó körülményeket is hosszasan sorolni, új volt viszont — ha távlatában nagy lehetőségeket ígérő is — a kismacsi gépállomás területének és épületeinek átvétele. Nagyon esedékes volt már a vállalat által régen kinőtt Szabadság úti telep helyett — vagy mellett — egy olyan új telephely megszerzése, ahol nem áll a szűkös terület a további fejlődés útjában. Kétségtelen, hogy ezzel az ilyen természetű gondok megoldódtak, de helyettük újabb és nem is kis problémák fejlődtek fel. Pl.: a meglévő épületek a vállalati igényeknek, a távlati fejlesztési céloknak nem feleltek meg, és feltétlenül kellett újakat is építeni: szerelőcsarnokot, fényszórási helyet, hűtőtárolót, éttermet, konyhát, öltözőmosdót, olajtárolót, kazánházat, irodaépületet, közlekedési utakat, közműveket, kerítést stb., stb. Felsorolni is sok, hát még megvalósítani. Közben meg kellett oldani a több évre elhúzódó beruházás idejére egyes részlegnek fokozatos áttelepítését, az érintett dolgozóknak a városból való kiszállítását és visszaszállítását, és mindezt úgy, hogy lehetőleg a termelés is „menjen” nagyobb kiesés és fennakadások nélkül. Nem volt könnyű feladat se a vezetés, se a dolgozók számára.

1973-ig, az átadás évéig, bizony sok víz folyt le nemcsak a Dunán vagy a Tiszán, de még a közelben folydogáló kis Tócon is, de a vállalat vezetősége és dolgozói büszkén állapíthatják meg: az átköltözést úgy sikerült előkészíteni, megszervezni és lebonyolítani, hogy az nem járt a legkisebb termelés kieséssel se, sőt a tervhez viszonyítva még többlet-nyereséget is értünk el!

Az ünnepélyes átadáson megjelent Kiss Dezső miniszterhelyettes, az AFIT vezetői, meghívott bel- és külföldi vendégek, akiknek Tasnádi Lajos igazgató egy teraszsztalon felépített maketten mutatta be a megvalósult létesítményeket, majd a helyszínen is bejárták azokat.

Lehetne idézni a vállalati mérlegbeszámolókból számokat, hogy évenként mennyit fordítottunk fejlesztési alapunkból erre a beruházásra, mi mennyibe került és közben hogy alakultak a termelési mutatóink. Az ilyen számok sok mindent megmutatnak, de sok mindent el is takarnak. Nézzünk hát inkább mögéjük: milyen körülmények között, milyen feladatok és problémák megoldása révén és árán jutottunk el az 1973. évi ünnepélyes átadásig. Csak röviden, felsorolásszerűen:

1968. jan. 1-jével életbe lépett az új gazdasági irányítási rend, mely új gazdálkodási viszonyokat teremtett és új szemléletet követelt a vállalatok vezetőitől; megkezdődtek két új típus, a ZIL 130-as motorok és a 620, valamint a 630 típusú Ikarusok javítását; kereskedelmi részleggel állítottunk fel elsődlegesen piackutatási feladatokkal, majd ezt később továbbfejlesztettük, tevékenységi körét kiszélesítettük használt gépkocsik megvásárlására, bontására stb; figyelemmel a távlati fejlesztési elképzelésekre, 215 ipari tanulót iskoláztunk be a különböző szakmákra; jelentős számú és értékű gépi beruházást eszközöltünk; megkezdődtek a beantott munkákra a munkásfelvételt, elsősorban a könnyebb fizikai munkára nőket, mintegy 200—250 főt; bevezettük a 44 órás munkahetet;



Az új központi telep bejárata

áttértünk a munka- és anyagigényesebb ZIL 130 típus javítására, ami azzal járt, hogy megrendelőnk 100 db, korábban 164-es típusra megkötött szerződést bontottak fel évközben, az AKÖV Tröszt pedig — azért mert az egyoldalú szerződésbontás miatt vállalatainak kőbért kellett fizetni — megtiltotta, hogy azok a jövőben szerződést kössenek velünk...; 1970-ben, 1969-hez viszonyítva, megkészenődött az autóbussz nagyjavítás és megtízszereződött a motornagyjavítás; az Autóker tehetetlensége az alkatrészellátás területén valóságos anarchikus állapotokat teremtett, állandóan ad hoc, kényszermegoldásokra kényszerítve a vállalatot; (ennek ellenére sikerült a javítási igényeket maradéktalanul kielégíteni) Nyíregyházán is megkezdte működését egy kefék gyorsmosó; (nálunk már dolgozott az „EMANUEL” a Segner-téren) Budapesten anyagbeszerző irodát nyitottunk; megkezdődtek az ügyviteli gépi adatszolgáltatás bevezetésének az előkészítései; a kismacsi telepen dolgozó KISZ-esek „CSUPASZEM” címmel új üzemi lapot indítottak; a Szabadság úti telepen („telep” helyett az újabb elnevezés: üzemegetés, karbantartó üzem vagy állomás) külön üzemszám alakult az IFA cserefődarabok felújítására a törkevei XVII. sz. Autójavítóval kötött szerződés alapján; bevezettük a fődarab értékesítés bizományi rendszerét, bevonva ebbe a XI., XII., XIV. és XVII. sz. AFIT-vállalatokat és az AFIT központi raktárát; a mosócékkfüzetek értékesítésénél jutalékos rendszert vezetünk be; központi tmk-üzem létesült; a Szabadság úti telep önálló karbantartó állomás lett; munkáslétszáma megkétszereződött; 1973-ban két új osztály is megkezdte működését: a szervezési és ellenőr-

zési, valamint az igazgatási osztály; végül az alkatrészhány csökkentése érdekében ötvenről százra emeltük a használt ZIL tég-k bontásra történő felvásárlását, hogy csak a jelentősebb intézkedésekről és változásokról szóljak.

Ezzel elkerültünk tulajdonképpen az állami autójavító ipar fennállásának 25 éves jubileumához. Ebből az alkalomból a Tröszt által kiadott AFIT FIGYELOSZOLGÁLAT külön ünnepi számot jelentetett meg, s ebben vállalatunkról is négyoldalas ismertetőt találunk, archív és 1974-es fotókkal egyrészt a vállalat életéről, másrészt azokról, akik kezdetől itt dolgoznak, valamint a legjobb fiatalokról. Egy-egy fiatalokról és 1974-es fénykép látható három alapító tagról: Ecsedi János akkori műszerész segédőr, majd oktatási és személyzeti osztályvezetőről, Bata Béla akkori szerelőről, majd a nyíregyházi üzemegegy vezetőjéről és az ugyancsak nyíregyházi Krajcsovic József tmk-laktosról. A fényképeken is bemutatott legjobb fiatalok: Burai András, a Béke és Barát-ság Szocialista Brigádnak a vezetője, Virág László csoportvezető és Nagy Sándor, mindhárman karosszerialakosok.

Ez a névsor szerencsére nem teljes, de ennyi fért a lapba. Lehetne tovább sorolni a legjobb fiatalokat, de tekintettel a jubileum alkalmára, itt most csak a legrégebb tőzsgárdatagokkal egészítem ki a sort, azokkal, akik a jubileum évében már legalább húsz, sőt esetleg több éve is a vállalatnál dolgoztak: (zárójelben a belépés éve) Brösztl Sándor (aki igazság szerint alapító tag, 1952-ben ugyanis csupán néhány napra ment el dolgozni egy pesti AFIT-vállalathoz), Gáspár Istvánné (1951), Galgóczi Ferenc (1951), Króner Rudolfné (1951), Sörös Gábor (1951), Szabó István (1951), Szabó András (1951), Szabó János (1952), Domján János (1953), Lénárt Béla (1953), Pósnán István (1953), Salánki Sándor (1953), Szitta Ottokár (1953), Tasnádi Lajos (1953), Batai Ferenc (1954), Bujdosó István (1954), Barkó Imre (1954), Darányi István (1954), Nagy László (1954), Orosz József (1954), Szabó Jánosné (1954), Varga Lajos (1954), Fülöp Sándor (1955), Fülöp Ferenc (1955), Nagy István (1955), Pálczer János (1955), Szabó Imre (1955) és Zagyva István (1955). Tegyük ehhez hozzá, hogy a felsoroltak, néhány kivételtől eltekintve, vagy ma is a vállalatnál dolgoznak vagy innen mentek el nyugdíjba, és rajtuk kívül még több százan jogosultak ma már a 25, 20, 15, 10 vagy 5 éves tőzsgárdatagság után járó jutalom átvételére.

A jubileumi év egyben a IV. ötéves terv utolsó éve volt. Vállalatunk ezt is sikeresen zárta olyannyira, hogy augusztus 31-ére teljesítettük az ötéves tervben előirányzott feladatokat és célokat is! A 25. év néhány adata: elvégeztük 362 tég. és 124 autóbussz, 3075 motor és 8739 egyéb fődarab nagyjavítást, nem említve a közép-, futó- és egyéb javításokat, a szervizmunkákat stb. Július 1-jétől bevezettük a totalitáros személygépkocsik átvételét értékesítésre vagy bontásra, a tég. középjavításoknál megvalósítottuk a szalagszerű javítást, amivel az addigi 5—600 db-os teljesítményt 8—900 db-ra növeltük. Mindehhez volt a vállalatnak 1151 munkás, 109 műszaki, 160 adminisztratív, 22 nyugdíjas és egyéb, valamint 170 szakmunkástanuló létszáma.

ZÁRSZÓ

Amikor Debrecen autós múltjának történetét és az ebből kinövő általánosított autójavító ipar, közelebbről a XIII. sz. Autójavító Vállalat vizálatos üzemtörténetét — idő hiányában és a rendelkezésre álló oldal-

szám korlátozottsága folytán — kénytelen vagyok befejezni, egyrészt fájó szívvel teszem, mert az e témában általam gyűjtött anyagot alaposan meg kellett nyírnbálni és rövidíteni, másrészt abban a reményben teszem, hogy még talán ilyen formában is örömet tudok vele szerezni azoknak, akiknek a szívéhez ilyen vagy olyan okból közel áll mindaz, amit itt leírtam, s akik lehetővé tették nekem az anyaggyűjtést és segítettek ennek a rövid kis üzemtörténetnek a megírásában.

És nagyon szeretném még azt is remélni, hogy lesz majd, aki a helytörténetírásnak ezt az eddig nagyon mostohán kezelt, sőt talán teljesen figyelmen kívül hagyott területét felkarolja és megírja Debrecen autós jelenének és a XIII. sz. Autójavító Vállalatnak is a további történetét.

Forrásmunkák:

1. DEBRECZEN 1898—1915, 1929. 2. DEBRECZENI UJSÁG 1898—1902. 3. DEBRECZENI REGGELI UJSÁG 1894—98. 4. DEBRECZENI KÉPES KALENDARIOM 1901—46. 5. Dr. Szabolcsi Antal: A közlekedés története, 1910. 6. AUTÓ 1911—14, 1922—35. 7. Iparlajstromok, H.-B. megyei Levéltár. 8. Páffy József: Debreceni Kalauz, 1927. 9. DEBRECEN SZ. KIR. VÁROS DISZALBUMA 1928. 10. DEBRECEN SZ. KIR. VÁROS ÉS VIDEKE DISZALBUMA 1928. 11. Debrecen címűtára, 1928., 1935. és 1940. 12. Kádár Imre: Magyarország gépjármű-tulajdonosainak névsora, 1934. 13. Szécsi Ferenc: Autókönyv az ifjúságnak, 1935. 14. DEBRECEN SZ. KIR. VÁROS ÉS HAJDÚ VÁRMEGYE 1940. 15. DEBRECEN ÉS VIDEKE IPARTESTÜLET 40 éves története, 1941. 16. TISZÁNTÚL 1941. 17. Padai Jób-Radó Antal: A debreceni feltámadás, 1947. 18. Szovjet szerzők: A technika története, 1964. 19. Ternai Zoltán: A gépkezelő, 1965. 20. Surányi Endre: Az autó — és én, 1972. 21. A debreceni zsidók száz éve, Tel Aviv, 1972—73. 22. Jordán Károly: Bognár szakmai ismeretek, 1973. 23. Veres Péter: Az ország útján, 1973. 24. Almássy Tibor: Autóversenyzők — versenyautók, 1975. 25. Dr. Ábrahám Kálmán: A közmű közlekedés kézikönyve, 1978.

1. AFIT FIGYELO SZOLGÁLAT 1973—75. 2. AFIT ÉRTESSÍTŐ 1974—75. 3. CSUPASZEM vállalatnál hivatott 1972. 4. HAJDÚ-BIHAR megyei NAPLO 1956—75. 5. KÖZLEKEDÉS 1975. 6. TISZÁNTÚLI NEPLAP 1949—56. 7. XIII. sz. AUTOJAVÍTÓ VÁLLALAT HIRADÓJA 1952. 8. Vállalati mérlegbeszámoló, statisztikák stb. 9. VILLAM cs. versenyhíradó 1955.

Adatközlők:

Balogh Ferenc, Bakonszegi Gyula, Benkő Gyula, Bánki Ferenc, Berki István, Barna György, dr. Burai József, Cseke József, Dacher József, Erdélyi István, Gombácsi Lajos, Hermann Dezső, Horváth Ferenc, Hunyadi Sándor, dr. Herpay Zsombor, Kun László, özv. Kun Lászlóné, Kecskés János, Kiss László, Kiss József, Kálmánchey Gyula, Karsay József, Kiss Antal, Karlaky Gyula, Kántor József, Kővessy István, Kovács József, Labancz István, Lossinszky Tibor, Marsi János (Szolnok), G. Nagy Kálmán, Orbán István, Péntek József, özv. Pásztor Györgyné, Philipp Zoltán, Pelsőcz Ferenc, Serbán István, Sebes (Stern) László, Sági Gyula, Snopper Béla, Schadek János, Simon Ferenc, Seres Kálmán, özv. Szoboszlay Istvánné, Szabó Zsigmond, Szerékné Aladár, Szabó László, Sziget Károly, Tapolezai Gyula, Tóth Mihály, Tóth Mihályné, Tassy Zoltán és özv. Varga Lajosné. Baja Mihály, Bata Béla (Nyíregyháza), Batai Ferenc, Bercek Ferenc, Béke Imre, Brösztl Sándor, Csikos Lajos, Deák István, Dragos Pál, Ecsedi János, Eles Lajos, Galgóczi Ferenc, Gyöngyösi János, Halász István (Nyíregyháza), Harsányi Tibor, Jakab Miklós, Joga László, Juhász József, Kaszab Gyula, Kádár István, Kiss László, Kurtás Béla, Lénárt Béla, Kovács József, Márkus István, Nagy István, Nédics István, Philipp Zoltán, Pálczer János, Paál János, Pivarnyik András (Nyíregyháza), Révész Miklós, Sallai Károly, Sági Gyula, Sörös Gábor, özv. Szoboszlay Istvánné, Szabó Ferenc, Szabó István, Szabó János, Szabó Lajos, Szelei István, Szendi József, Székely János, Szöcs Albertné, Szűcs János, Sztovicsék Nándorné, Ujkéri József, özv. Vajda Lajosné, Vargha Tibor és Zomborné Kaszab Márta.

A MÚZEUMI VEZETŐK, KALAUZOK METODIKÁJA I.

DANKÓ IMRE

Napjainkra a múzeumi vezetők, kalauzok általánosan elterjedtek, nemcsak művelődési életünk, hanem tudományos tájékozódásunk, sőt kutatásunk szervezésévé is váltak. Idáig való fejlődésüket a múzeológia tudományának és mind szélesebb körben terjedő gyakorlatának köszönhetik. Bennük talán még jobban nyomon követhető a múzeumi munka óriási fellendülése, mint például a múzeumlátogatók száma állandó növekedésében, vagy újabb és újabb múzeumok, múzeumi kiállítások létrejöttében. Mégpedig azért, mert bennük minden másnál jobban kitűnik, hogy időközben kialakult, megizmosodott és már igen szép eredményeket mondhat magának a *múzeológia tudománya*. Elmondhatjuk azt is, hogy ezek a szóban forgó múzeumi vezetők, kalauzok alapvetően *múzeológiai munkák*. Talán még jobban mutatják ezt az összefüggést, mint maguk a múzeumi kiállítások, amelyekhez készültek, amelyeket ismertetni, népszerűsíteni vannak hivatottak. Sokáig széles körű vita folyt arról, hogy a kiállítások előkészítése, a forgatókönyvírás és aztán a gyakorlati kiállításrendezés tudományos munka-e vagy sem; illetve, ha annak tartjuk, akkor egyenrangú, azonos értékű-e a múzeumokban folytatott különböző szaktudományok produktumaival vagy sem. Ezek a kérdések a múzeumi vezetőkkel, kalauzokkal kapcsolatosan kevésbé merültek fel. Ezeket, ha netalán még oly közművelődési céllal készültük is, inkább éreztük és tartottuk tudományos munkának, mint a kiállításelőkészítést, forgatókönyvírást, kiállításrendezést. Ezekben a vitákban — melyekben látszólag szó sem esett a tájékoztatásról, mint önálló, vagy legalább is önálló tudományágról — sajátos műszakilagság mutakozott meg. Mindenekelőtt a múzeológia fogalmának tisztázása, helyes alkalmazása körül. Azonban ezúttal nem célunk ezt a vitát felidézni, a múzeológia fogalmának tisztázásával foglalkozni. Mindössze azt szögezzük le, hogy a múzeumi vezetők, kalauzok készítése alapvetően múzeológiai munka. Arról is volt már szó, de fontossága miatt meg kell ismételnünk, hogy a múzeumi vezetők, kalauzok irodalma szinte a szemünk láttára, igen szerény kezdeményezésekből fejlődött ki a múzeumügy, a múzeumi szemlélet, a múzeológia önálló tudománnyá fejlődésével párhuzamosan.

A mai múzeumi vezetők, kalauzok nem *állagjegyzékek*, mint a korábbiak voltak, hanem kiállításismertető. Akkor váltottak át a gyűjteményszerűsítésből, az állagjegyzékből, amikor a múzeológia korszerű tudományos alkalmazásaként a raktár elvált a kiállítástól.

Az állagjegyzék továbbra is megmaradt ugyan, de inkább úgy, mint a múzeológiai nyilvántartás óhajtott koronája, betetőzése. Napjainkban inkább csak vágyalomnak hat az állagjegyzék összeállítása és közrebecsátása és ha van is ilyesmi, ha történik is valami az állagjegyzékek publikálása területén, akkor az szinte kizárólag a szakembereknek szól, azokat érinti.

A vezetők, kalauzok — vagy nevezze őket bárhogy is — viziról a kiállításokat ismertetik és széles körű, többszörösen rétegzett közönséghez szólnak. A múzeumi ismeretterjesztés régi óhaja, hogy a kiállításokat *elővé kell tenni*. A kalauzok, vezetők a kiállítások élővé tevésének fontos, általánosan elterjedt eszközei. Mindenekelőtt arra törekszenek, hogy a kérdéses kiállítás, amire készültek, széles háttérrel rajzoljanak, hogy a kiállítás mind könnyebben érthető, elhelyezhető legyen időben, térben, társadalomban, a látogatók számára. Ezért a kiállítási vezetők, kalauzok tudatosan *didaktikus* törekszenek. Sok esetben éppen a kiállítás didaktikailag voltát igyekeznek ellensúlyozni, kiküszöbölni. Ezért — hogy csak a legegyszerűbb esetekre térjünk ki — hangsúlyozzák a kiállítás *címét*, az egyes kiállításrészek elkülönítésével (amit belső címek adásával, tördelési módszerekkel stb. érnek el) kiemelik a tartalom *tagolódását*, a *kronológiát*, az egyszerű, az ismert fogalmakról, eseményekről, folyamatokról a ke-

vésbé ismertek felé való *haladást*, kiegészítik a *feliratozást*, magyarázzák a *terminológiát*, illetőleg az esetleges más természetű ismeretterjesztő módszerek, eljárások nyújtotta ismereteket stb. Nagy kérdése a múzeumi vezetőknek, kalauzoknak, akárcsak maguknak a kiállításoknak is az, hogy kiknek, milyen korú, milyen tájékozottságú, érdeklődésű, egyezőval milyen műveltségű emberekhez szólnak. A tapasztalatok azt mutatják, hogy hibás az alacsony műveltségi szinthez szabni a kiállítások és vezetők közlési módszerét, de ugyanúgy helytelen az is, ha kiállításaink, illetve vezetőink, kalauzaink előkészítésénél magas, sőt szakmai vonatkozásban is színvonalas, szakmai műveltségi szinthez szabjuk munkánkat. A kiállításrendezési és vezető-kalauzírás metodika és didaktika alapvető kérdése éppen ez, a megfelelő, a leginkább hatásos, a legtöbb eredményt biztosító műveltségi színvonal megtalálása és következetes alkalmazása, alkalmazkodás a rétegtudományok igényeire.

A kalauzok, vezetők didaktikusságának kérdésénél kell kitérnünk arra a kevésbé ismert, kalauzra, amelyek látszólag kevésbé, alig foglalkoznak magukkal a kiállításokkal. A kiállítás ismertetését nagyvonalúan, a nagy, összefoglaló, elvi jelentőségű mondanók felsorolásával, sajátos, gondolkodásra készítő, analógiákat kereső rendbeállításával oldják meg. Az ilyenfajta vezetők, kalauzok leginkább nagy, monografikus igényű készült kiállításokhoz készülnek és sajátos feladataikon túl beiktatást engednek egyes tudományágak aktuális kérdéseibe is.

Egy másik, ugyancsak a szigorúan vett tárgynál, a kérdéses kiállítás ismertetésénél szélesebb körre kitérő vezető-kalauzfajta az, amelyik a kiállításon látható, az ott látható tárgyakkal, tartalommal kapcsolatba hozható valamennyi fogalomról *lexikon-szerű* felsorolásban adnak számot. Nálunk az ilyen lexikon-szerű kiállítási vezetők, kalauzok még ritkák. Leginkább a hagyományos kiállítási vezetők, kalauzok végén, különálló, önálló fejezetként találkoznak csak lexikon-szerű összeállításal.

A kiállítási vezetők, kalauzok didaktikusságát nagyon emelik a vezetők, kalauzok *illusztrációi*. Az tünik szerencsés megoldásnak, ha a vezető-kalauzban a kiállításon nem látható képanyag is szerepel. Ezek a kiállításban nem látható illusztrációk egyszerre szelészítik a kiállítás tárgykörét és bizonyítják azt a tárgy-anyagbőséget, amiből a kiállításrendezőző válogattak. A vezetők, kalauzok illusztráltsága gyakran magának a kiállítási épületnek, illetve a kiállítás szerkezetének a képi ismertetésével kezdődik. Különösen így van ez műemlék vagy műemlékjellegű épületek esetében, illetve olyan kiállításoknál, amelyek szövegművészes, nehezen áttekinthető helyiségekben kerülnek megrendezésre. A képanyaghoz számíthatjuk a vezető-kalauzban szereplő alaprajzokat, térképeket, grafikonokat, táblázatos kimutatásokat is. Ezekre is vonatkozik az, amit előbb a képekről mondtunk, hogy tudniuk nem szükséges, hogy csak a kiállításban szereplő, bemutatásra kerülő képi anyag kerüljön bele a vezető-kalauzba. Természetesen jó fotókat, pontos, „jól kijövő” rajzokat kell a vezetőkben, kalauzokban szerepeltetni. A rossz, gyenge kivitelezésű képanyag, illusztráció többet árt, mint használ. Különösen érthető az a képművészeti kiállításokhoz készült vezetőknel, kalauzoknál. Képművészeti vezetők-kalauzok esetében az a kívánatos, hogy lehetőleg minél több színes illusztrációt közöljünk, hiszen a festészet, de a képművészet (sőt az iparművészet számos ága is) a színek játékára, összhangjára, hangulatok, karakterizáló sajátosságaira épül.

A múzeumi vezetők, kalauzokat terjedelmi tekintetben is csoportosíthatjuk. A kiállítási vezetőknek, kalauzoknak csak a legfontosabb adatokat tartalmazó, rövid, úgynevezett *levél- vagy zsebbevezető-kalauzoktól* a kiállításban leginkább szereplő tudományág vonatkozásban monografikus igényű fellepő vastok, gazdagon illusztrált, lexikonrészrel és bibliográfiával is ellátott nagy vezetőkig, kalauzokig számos, terjedelmileg különböző fajtája van. Kiállítási vezetőknek, kalauzoknak kell minősíteniünk azokat a kiállítási *meghívókat* is, amelyekhez egy-másféloldalas ismertetést (ami gyakran a kiállítás anyagára vagy a kiállítóra vonatkozó idézet) csatolnak. Ez az ismertetés, különösen képművészeti kiállítás esetében, műtárgykatalógus is lehet. A magyarázó szöveggel ellátott kiállítási meghívóktól szinte csak terjedelemben különböznek az

úgynevezett *lepreolló vezetők, kalauzok*. Ezek a többszörösen behajtható lapok rendszerint illusztrációkat is tartalmaznak. Az még a sajátosságuk, hogy úgynevezett biankók is készülnek, különösen vándorkiállításokhoz vagy olyan képzőművészeti kiállításokhoz, amelyeket több helyen is bemutatnak.

A kiállítási vezetők, kalauzok terjedelmét nagymértékben befolyásolja az a tény, hogy milyen kiállításokhoz készülnek. Az időszakos kiállításokhoz, különösen a rövid ideig nyitva tartó időszakos kiállításokhoz rövid, általában lepreolló vezetők-katalógus kalauz készül. Kivételt képeznek azok az időszakos kiállítások, amelyek valamilyen neves, a közéletben fontos esemény, életmű jubileumára készülnek, terjedelmes, tárgy-gazdag kiállítások és több hónapon át tartanak nyitva. Az ilyen kiállításokhoz terjedelmes, jól illusztrált, bibliográfiai eligazítást is nyújtó vezetők-kalauzok készülnek. Az igazi, a terjedelmes, minden kellekkel ellátott múzeumi vezetők, kalauzok a nagy gonddal, nagy alapterületen tárgy-gazdag, általában komplex módon megrendezett *állandó kiállításokhoz* készülnek. Az állandó kiállítások hosszú időn át tartanak nyitva, nálunk, ma 10–15 év a bemutatási tartamuk. Érthető, hogy sokan ezeket az állandó kiállításokat azonosítják a múzeummal. Ezt a felfogást erősítik a hozzájuk készült alapos, nagy terjedelmű, gazdagon illusztrált, netalán idegennyelvű összefoglalókkal is kiegészített vezetők, kalauzok is. Ezt elkerülendő szinte kötelessége minden ilyen, úgynevezett nagy vezetőknek, kalauznak a kiállításon nem szereplő adatok, illusztrációk és egyéb anyagok szerepeltetése. Fontos módszertani követelmény ezekkel a nagy vezetőkkel, kalauzokkal szemben, hogy utaljanak a múzeumi gyűjtemény és a kiállítás közti különbségre, hogy tájékoztassák a közvéleményt a muzeológia alapelveiről, hogy félreérthetetlen célzásokat tegyenek a múzeumi gyűjtemény kiállításra nem került, de tárgy szerint idetartozó anyagára, kifejezőbben a múzeumi munkára. Ezekben a tendenciákban kell megmatukoznia a muzeológusnak, mint önálló tudományágnak.

Az is előfordult már nálunk is, hogy előjék és ugyanazon kiállításához — természetesen nagymértékű, monografikus igényű állandó kiállításához — kétféle vezető-kalauz is készült. Egy zsebezett és egy nagy, összefoglaló jellegű. Ez bizonyos esetekben szükséges is. A kétféle kiállítási vezető megjelenését nemcsak anyagi okok magyarázzák. A kiállítási vezetők, kalauzok írásánál, kiadásánál figyelembe kell venni azt az igényt is, ami talán éppen elmélyült szakmai tájékozottságból következzen csak a kiállítás, a kiállítás tartalmának struktúrájára, vázára kíváncsi. Mint ahogy arra is számítani kell, hogy a múzeumi kiállítások nagy fontosságú idegenforgalmi, a turizmusba bekapcsolt szolgáltatások, amelyeken a látogatók egy bizonyos nagy hányada „átszalad” és csak ottjártára, látogatása emlékeként, illetve a kiállításról szerzett emlékképei, benyomásai felújítására, megerősítésére vásárol rövid, csupán a legpraktikusabb kérdésekkel foglalkozó vezető, kalauz. Az ilyen, főleg idegenforgalmi igényeket kielégíteni kívánó, rövid, összefogott kiállítási vezetők közé tartoznak azok a vezetők, kalauzok, amelyek egy-egy nagy múzeum több kiállítását együttesen ismertetik, vagy azok, amelyek egy-egy város több múzeumának kiállításait mutatják be, illetőleg azok, amelyek egy-egy múzeumi szervezet múzeumairól, kiállításairól adnak átfogó ismertést.

Amikor kiállítási vezetőink, kalauzaink módszereiről, didaktikusságáról ezeket a sorokat írom, elsőnek, példaként a debreceni Déri Múzeum, illetve a Hajdú-Bihar Megyei Múzeumok Szervezetéhez tartozó múzeumok régi és újabb kiállítási vezetői, kalauzai tűnnek fel előttem. Nem elfogódottságból foglalkozom velük, hanem azért, mert úgy vélem, hogy ezek közt a múzeumi vezetők, kalauzok közt az eddig elmondottakra nézve igen jó példák találhatók. Még az állagjegyzék műfajába tartozott a Déri Frigyes által készített *A debreceni Déri Múzeum gyűjteményeinek leírása* című, 1922-ben kiadott vezető. Ez a nagyszabású kiadvány sajnos illusztrációk nélkül készült. Ezt a hiányosságot pótolta, legalábbis részben és már nem az állagjegyzék műfajában *A Dériek, a Déri-gyűjtemények* című kiadvány (Dankó Imre 1977, második kiadás 1981). Ez a kiadvány, ha nem is a hagyományos gyűjteményleírás-ismeretetés, kiállítási vezető-kalauz műfajának megfelelően 30 műtárgyillusztrációval ismereti a Déri Múzeum törzsgyűjteményét, illetőleg azok állandó kiállításainkon szereplő leg-

emlékezetesebb darabjait. Külön meg kell emlékeznünk arról a *Déri Múzeumi Vezető-ről*, amelyet a kiállítás rendező hét szakember irt és jelentetett meg a Déri Múzeum megnyitására, 1930. május 25-ére. Ennek a képekkel jól illusztrált, igen átgondolt, jól tagolt kiállítási vezetőknek az is nagy érdeme volt, hogy a kiállítás megnyitására megjelent, a kiállításnyitással egy időben kezébe vehette a látogató. Azt, hogy a jó, a didaktikus kiállítási vezetőknek, kalauzoknak sikere van, hogy szívesen vásárolják, olvassák, az is bizonyítja, hogy ez az 1930. évi vezetőnk igen gyorsan elfogyott. Szükséges volt, hogy a vezetőt lényegesen kibővítve, többek között esetenként lexikonrésszel és bibliográfiai tájékoztatóval is kiegészítve 1939-ben újra kiadják (Sőregi János). Ez az 1939. évi 366 oldalas, monografikus igényeket szem előtt tartó, gazdagon illusztrált vezető ugyancsak nagy érdeklődést váltott ki, hamarosan elfogyott. Módszerét tekintve is élen járt és végső soron mintája lett a Déri Múzeum új, 1977-ben készült állandó kiállításait ismertető, nagyszabású, 1978-ban kiadásra került *Vezető a Déri Múzeum kiállításaihoz* című vezetőknek (Dankó Imre—Módy György). Ez a kiállítási vezető figyelembe vette minden elődje és több más példaként említhető múzeumi vezető, kalauz tapasztalatait és eredményeiket integrálni igyekezett, ebben a 464 oldalas vezetőben. A vezető monografikus igényvel, széles körű általános és sajátosan helyi művelődéstörténeti, múzeumtörténeti bevezetővel, tárgykörök szerinti és egyben kronológiai tagolásban, gazdagon illusztráltan, terjedelmes háromnyelvű összefoglalással előlta készült; nagy példányszámban jelentetett meg. Minthogy a vezető nem jelenhetett meg a kiállítások megnyitására, külön füzetben egy zseb- vagy levélvezetőt is adtunk ki. Amiről a kiállítások megnyitásokor a látogatók kezébe tudtunk adni (*A Déri Múzeum állandó kiállításainak ismertetője*, 1977). Sajnos, ez a nagy példányszámban kiadásra került vezető nem tartalmazott képeket, idegennyelvű összefoglalója sem volt.

Mire egy év múlva a nagy kiállítási vezetőnk megjelent, ez a kis zseb-vezető — ami különben különösen didaktikai szempontból igen jó, hatásos munka volt — teljesen elfogyott. A Hajdú-Bihar Megyei Múzeumok Szervezetéhez tartozó múzeumok és múzeumi kiállítóhelyek majd mindegyikéhez készült kiállítási vezető, kalauz. Legtöbb a Hortobágyon működött és működő kiállításokhoz készült. Közülük (Sőregi János: *Vezető a Hortobágyi Múzeumban*, 1939 stb.) az egyik legutóbbiról, a Hortobágyi Galéria állandó képzőművészeti kiállítását ismertető vezetőt kell kiemelni könnyen áttekinthető volta, szép, több esetben színes illusztrációi miatt (Sz. Kürti Katalin: *Hortobágyi Galéria*, 1980). A hajdúörszörményi Hajdúsági Múzeumot, illetve kiállításait is több vezető, kiállítási kalauz ismertette. Azonban nem ezek közül említjük a legutóbbi példánkat, hanem a hajdúszoboszlói Bocskai István Múzeum új állandó kiállítását bemutató vezetőről szólnok. Juhász Imre igazán módszeres, nagyfokú didaktikusságról tanúbizonyságot tevő kiállítási vezető irt a *Bocskai István Múzeum új, helytörténeti állandó kiállításához*. A jól tagolt, gazdagon illusztrált munkának egyetlen hiányossága az, hogy a kiadás rotaprint eljárással készült és már a szöveget is rosszul, alig olvashatóan adta vissza, de különösen a képanyaggal bánt el mostoha.

Áttekintésünk második — a Kurir következő számában közlésre kerülő — részben több mint harminc, valamilyen szempontból figyelemre méltó hazai múzeumi kiállítási vezető, kalauz bemutatásával kívánjuk illusztrálni az eddig elmondottakat.

(Folytatjuk)

PARASZTPRÓFÉTÁK, VALLÁSOS PARASZTKÖZÖSSÉGEK

BARTHA ELEK

A magyar folklórbán, ezen belül főként a népköltészet, a népzene területén jól ismert az alkotó egyéniségek meghatározó szerepe. Számos jeles mesemondónk, nóta-fánk repertoárját gyűjtötték össze, tették közé néprajzi kiadványokban, s a vallásos műfajokban is a figyelem egyre inkább az előlénkesek, előimádkozók tevékenységére irányul. Míg sem tisztázott azonban, sőt, az eddigi kutatásokban alig érintett kérdés, hogy a népi vallásosságot, a hitélet tartalmi és gyakorlati oldalát milyen módon befolyásolják, befolyásolják a paraszti egyéniségek, a „szentemberek”, a „parasztproféták”. Nem feltárt továbbá a vallásos közösségek, gyülekezetek, egyesületek tevékenysége sem, noha a szabadegyházakkal kapcsolatosan már voltak, s vannak is hasonló törekvések.

A népi vallásosság tanulmányozása során rendre találkozhatunk a helyi szokás-hagyomány és a „hivatalos” vallásgyakorlási formák hol rejtettebb, alig észrevehető, hol élesebben jelentkező konfrontálódásával. Az egyik pólust az egyház részéről rendszerint a pap személye jelenti, aki egy adott közösség hitéletének irányítására hivatott. A vallásgyakorlás szerkezete eleve magában foglalja az igényt valamiféle vezetésre, irányításra. Szükség, igény mutatkozik erre a vezetésre a nagyobb létszámú megmozgató vagy összetettebb rituáléval rendelkező egyházi ünnepek, búcsújárások alkalmával, bizonyos ájtatosságok végzésekor is, amelynek a pap vagy a hívek egyike tesz eleget.

A vallásgyakorlás egyház által biztosított formáin kívül a közösség egyes tagjai vallásos igényeiknek megfelelően más ájtatosságokat, egyéni vagy közös imákat is végeznek. Az ezeken való rendszeres részvétel révén hitéletük intenzívebbé válik, s a vallásosságot társadalmi értéként számontartó értékrendben pozitív vonásként jelennek meg. Ugyanilyen módon értékelődik fel az efféle „félnépinek” tekinthető ájtatosságok vezető egyéniségeinek, fő szervezőinek személye, akik rendszerint maguk is paraszti sorsúak voltak. Amíg megmaradtak a közös ájtatosságoknál, éneklések, rózsafüzéres társulatok, bibliakörök vezetése, az egyház jóindulatul szemlélt tevékenységüket, egészen addig a pontig, amikor törekvéseik már a hitélet egészének megszervezésére irányultak.

Míndez rendszerint nem tudatosan vállalt törekvés volt, s a szentemberek, parasztproféták és közösségek általában megmaradtak az előbbi szinten. Az alábbiakban bemutatott nagyszalontai példa azonban túlmutat ezen, s egy református egyházházon belül keletkező, egyre jobban erőre kapó, majd belső törvényszerűségeinek és a külső körülményeknek hatására önálló szervezeti fejlődésre törekvő vallásos közösség működésére vet némi fényt. Szerzője, dr. Kiss Ferenc orvosprofesszor, aki Nagyszalontán született, s családja révén maga is érintett volt, személyes élményeit, emlékeit foglalja össze, kiegészítve a szülői ház és a szűkebb környezet visszaemlékezéseivel. A munka 1942-ben Budapesten jelent meg „Magyar parasztproféták” címmel. Adatai a vallási néprajz és az egyháztörténet számára nagy jelentőségűek, részint általános tanulságaik, részint történeti hitelességük révén. A nagyszalontai bibliáolvasók „gyülekezetének” hat évtizedes folyamatos működése a vallásos parasztközösségek életképességét, szívósságát bizonyítja.

„A rendszeres bibliáolvasók között volt egy jómódú szalontai gazda is, Bondár Balázs. Amint ő atyámnak és másoknak is sokszor elmondotta, határozott isteni biztatást kapott arra, hogy hívja össze bibliáolvasó ismerőseit és szomszédait egy hasonlóan imádkozó életű, jómódú gazdának, Bíró Mihálynak a házához, s ott hirdesse a Szentírás igazságait az embereknek. Ő ettől a belső biztatástól húzódozott, szegyeült is nyilvánosan szerepelni, de belső indítatása növekedett és nem tudta azt magában elnémí-

tani. Szégyenkezése és vonakodása hetekig, sőt hónapokig is tarthatott, miközben újabb mozzanatok támadtak életében. Egyik szép állata (lova, anyakocája stb.) a másik után hullott el minden érthető ok nélkül. Ebből ő azt érte, hogy mivel nem engedelmeskedik a Lélek határozott indításának, most Isten ostorral kényszeríti őt megbízatásának elkezésére. Mikor ezeknek a külső és belső okoknak többé ellenállni nem tudott, valóban felkereste Bíró Mihály gazdát, s elmondotta neki, hogy mire és miként bízta őt Isten. Ő nem bánta volna, ha visszautasításra talál, de azt a meglepő választ kapta, hogy Bíró Mihályék már régóta imádkoznak ilyen összejövetelekre és tudják, hogy mások is várnak már egy olyan férfúra, aki hitéletükben vezesse őket. Nagy örömmel hívták tehát össze rokonait és ismerőseit a „gyülekezetbe”. (...)

A legelső összejövetelre, mely az 1870-es évek legelején volt, nagyon sokan gyűltek össze Bíró Mihályék házában. (...) A sokaság nem fért el a házbán, hanem a »tornác« és az udvaron is sokan állottak és a nyitott ablakon át hallgatták Bondár Balázst. (...)

Bondár Balázs imádkozása és bibliamagyarázata olyan nagy hatást tett a jelen-voltakra, hogy egy akaratlanul kérték őt a további munkára, amit ettől fogva haláláig nagy buzgósággal folytatott is. (...)

A gyülekezetnek nagy híre támadt az egész városban, sokan keresték azt fel, és mint minden igazsággal és minden bibliai lelki közösséggel szemben, Szalontán is két pártra oszlottak az emberek. Sokan nagy örömmel csatlakoztak hozzá s kiderült, hogy Bondár Balázson kívül más, vezetésre hivatott, talantumos gazdák is vannak a városban. Mások ellenséges magatartást tanúsítottak, kritizálni kezdték a gyülekezetet és főleg annak vezetőjét, Bondár Balázst. Szemere vetették, hogy megelőzően, fiatalabb korában nyilvánvalóan rossz életű, kicsapongó ember volt, amit ő el is ismerte, de hozzátette, hogy Isten a Jézus Krisztus által könyörölt rajta és kegyelmebe fogadta őt. Sokan tisztos távolból figyelték a gyülekezetet, de inkább becsléssel tekintettek arra, semhogy támadták volna. Az ügynevezett városi intelligencia teljesen távol tartotta magát a gyülekeztől mindvégig; a román uralom alatti ez az intelligencia tudvaleg nem szét-hullott. (...)

A gyülekezet növekedésével aztán megmozdultak a város református papjai is: katolikusok ez idő tájt csekély számban voltak Szalontán. »Felhívták« a gyülekezet »oszlopos tagjait« és felszólították őket, hogy hagyják abba a gyülekezetet. A gyülekezet vezetői és tagjai változatlanul tagjai maradtak a református egyháznak, hűséges templombjárók is voltak, s vasárnap délelőtt és délután egyenesen a templomból mentek ünneplő fekete ruhájukban csoportosan a gyülekezetbe. Amerre elvonultak, mindenki tudta, hogy ez a sokaság a gyülekezetbe megy. Bármennyire becslették is az egyházat a gyülekezet vezetőit, mégis határozottan kijelentették a lelkeseknek, hogy a gyülekeztől semmi szin alatt sem mondanak le, mert az nekik pótolhatatlan lelki épülésül szolgál. (...)

A gyülekezet szervezete és élete nagyon egyszerű, igazán bibliai volt. Tagság, tagdíj és tagfelvétel nem volt, hanem bárki részt vehetett a gyülekezetben és lelki adománya szerint segíthetett is énekismeretével, imájával vagy egyes bibliai rész magyarázásával. Az összejövetel fő része a Szentírás egy-egy helyének magyarázása vagy valamilyen régi bibliamagyarázó könyv egy-egy fejezetének a felolvasása volt. Több-ször elolvasták elejétől végig a Zarándok útját, sőt az Adina levelét is. A gyülekezet vezetőinek saját tulajdonában volt 8–10 régi, az 1600-as és 1700-as évekből való bibliamagyarázó könyv, s ezeket többször is átolvasták az évtizedek folyamán. Mindig támadt 3–4 vezetésre képes férfi, akik fel is váltották vagy helyettesítették egymást. A téli hónapokban hétközben is rendszeresen összejöttek egy-egy este.

A gyülekezet helyére néve érdekes és eredeti szokás alakult ki. Két-három héten át tartották a gyülekezetet egy-egy háznál, s azután más család hívta azt meg házához. A gyülekezetvezető az összejövetel végén mindig kihirdette, hogy hol lesz a legközelebbi gyülekezet. Ilyen módon az évtizedek folyamán az egész várost bevándorolta a gyülekezet, s így a gyülekezet helyéhez közel lakókból olyanok is nagy számmal keresték

fel a gyülekezetet, akik különben nem jártak oda rendszeresen. Ezek közül természetesen megterések is történtek, akik azután mindenhol követek a gyülekezetet. Egy-egy jobb módú gazda vagy iparos ki- és behorodozható padokkal, gyulult deszkákkal és székekkel is felszerelte házat a gyülekezet fogadására, mely az illető háza néve mindig megtiszteltetés számba ment. Rendszerint a »tisztá szobát« rendezték át erre a célra. Hatvan esztendőn át sohasem fordult elő, hogy ne nyílt volna meg ház a gyülekezet számára. Téli esteken mécekkal és kizilampásokkal bandukoltak a gyülekezetbe az egy-egy szál pallón, sáros, sötét utcán, némelykor nagy távolságra is, mert mint mondtam, a gyülekezet a város legszélsőbb utcáiba is elfogadta a meghívást. A gyülekezetben rendszeresen imádkoztak a betegekért, bárki kérte is azt bárkiért. A gyülekezetbe járókat betegségük esetén meglátogatták, ágyuk mellett imádkoztak és Bibliát olvastak, haláluk esetén pedig az otthon felállított ravatal körül az esti órákban gyülekezetet tartottak. A gyülekezetbe járó szegényeket és özvegyeket minden szervezés vagy vezetői beavatkozás nélkül egyénileg, de mégis rendszeresen támogatták. A gyülekezet tagjaihoz egy-két szegény vagy koldus is rendszeresen bejárt, s azok támogatása télen és nyáron mintegy a ház programjába tartozott, sőt a szülők elhalálása után egyik vagy másik buzgó asszony- vagy férfitudó mintegy örökölte is az ilyen bejáró szegényeket. Olyan bejáró szegény családok is ismertem, amelyiket még az unoka is örökölt.

A gyülekezetet 60 év alatt kívülről, más városból soha semmiféle egyházi misszió vagy mozgalom képviselői nem keresték fel, s ők sem állottak ilyennel kapcsolatban. Csúpnagy ritkán jelent meg közöttük egy-egy ünnepi legátus (theológus), vagy a városban átmenetileg szolgáló segédlelkész, akik inkább kíváncsiságból keresték fel őket, de rendszeresen sohas nyertek támogatást ilyen irányból sem.

A történeti Magyarországon az itt bemutatott paraszt-prófétákhoz hasonló egyéniségek, a nagyszalontai példára emlékeztető „gyülekezetek” nagy számban működtek, leggyakrabban a helyi egyházak tevékenységét kiegészítve, azt segítve, a hitélet intenzitását mélyítve. Csak kevés jutott el belőlük az önálló szerveződés szintjére, csak kevés indult el a helyi közösségen túlmutató hírvég megszerzésének útján. Kívánatos lenne, hogy a helytörténeti, néprajzi, szociológiai, egyháztörténeti kutatások nagyobb figyelmet fordítsanak a népi vallásosság e kiemelkedő egyéniségei és a körülöttük kialakult közösségek szerepére.

AZ ÉV JELES NAPJAI A BATTONYAI MAGYARSÁGNÁL II. ÁPRILISTÓL OKTÓBERIG

BECK ZOLTÁN

VINCE (április 5.)

Rigmus jósol e napon a jó termésre:

HA CSUROG A VINCE,
MEGTELIK A PINCE.

SVENT GYÖRGY (április 24.)

Szent György napja kiemelkedő jelentőségű az ember élete és hitvilága jeles napjai között. Tavaszkezdő nap lévén, ekkor van az állatok első kihajtásának s vele a pásztorok munkakezdésének nagy napja. Községünkben is ekkor kötötték meg a Szent Mihály napig tartó szerződéseket a pásztorok a községgel és a gazdákkal is, két tanú jelenlétében.

Főként a pásztoroknak köszönhető, hogy viszonylag sokáig — az 1940-es éve-

ig — élt a Szent György napi tűzgyújtás szokása. Ők a határt már előre bejárták, és pihenőhelyeik megtisztogatott környezetében gyújtottak tüzet a szent névességén, őrizve a kultikus mágiának azt a hitét, hogy a tűz tisztító ereje védi az állatok egészségét.

Az állattartással kapcsolatos az a hagyományos eljárás, hogy ültetéshez a Szent György utáni tojásokat teszik el, azok bizonyosan fiasak.

Mint évnegyedkezdő nap, gonoszjáró nap is ez, ezért boszorkányságra is alkalmas. Harmatszédessel lehetett például biztosítani a bő tejlést. Ez úgy történt, hogy a szomszéd vetéséről lepedővel fel kellett szedni a harmatot „viszek is, hozok is” mondas kíséretében, odahaza pedig a kicsavart harmatot meg kellett itatni a tehénnek.

E naphoz termésjóslo hiedelmek is fűződnek. Ha előtte zörög az ég, akkor jó termés lesz. Ha a vetésben a varjú elbújhat, ez is gazdag termést ígér. Ha pedig az éjszaka csillagos, szép dinnyék teremnek.

Az ember egészségének védelmére int, hogy ezen a napon sem szabad ruhát kitergetni és ágyneműt sem szabad kitenni, mert beteg lesz a háznál. Aki viszont szép és egészséges akar lenni, az korán reggel mosakodjon meg a kútnál. Az a hit is tartja magát, hogy ékgengéskor hanyatt kell feküdni a földön, akkor nem fáj az illető háta. Öregék ezt még ma is gyakorolják, azzal az „engedemnyel”, hogy a hanyattfekvés helyett a falhoz, vagy ahol még van, a kemencéhez támasztják a hátukat.

Szerencsét jóslo nap is Szent György napja: semmit sem szabad kiadni a házból, mert a szerencsét adják ki vele.

Battonya társadalmanak életében mindezen túl nagy közös ünnep Szent György, mert mint a község védőszentjének ünnepe, búcsújáró nap, s így az év kiemelkedő közösségi alkalma.

MARK (április 25.)

Szent Márk napján volt a búzaszentelés. Akik részt vettek a proseección, szakítottak a megszentelt búzából és az imakönyvükbe tették, hogy a rossz lelkeket távolítsa.

Időjárás- és termésjóslo nap is: ha a fülemüle énekel, akkor jó idő lesz; ha pedig olyan szép már a búza, hogy a fűr el tud bújni benne, akkor jó termés várható.

PÜNKÖSD

Pünkösöd a kiteljesedett tavasz nagy keresztény ünnepe, mely kétnapos időtartamával is kiemelkedett az ünnepek sorából, és sugallta a közös ünneplő alkalmakat. Battonyán nem emlékeznek az országoserte eltűnt pünkösdi királyválasztás szokására, de gyermekek és külön felnőttek csoportos köszöntő felvonulására, énekes köszöntésére igen. A két háború között pünkösdi vasárnapjának reggelén fűvös banda ébresztette a község népét.

Növendék gyermekek tízen-tizenötön is mentek együtt, és a pünkösdi éneket énekeltek:

Mi van ma, mi van ma? Piros pünkösdi napja,
Holnap lesz, holnap lesz a második napja.
Máriás, bokrétság, feleséges, jó táncos,
Jól megfogd a lovad kantárját,
Ne tipporja, ne tapossa a pünkösdi rózsát!

A kicsik, akik még nem vettek részt a közös éneklésben, rigmust mondtak:

Én kicsike vagyok,
Nagyot nem szólhatok,
Mégis az Istennek
Dicsőretet mondok.
Dicsőret, dicsőség
Szálljon áldástokra!

Az ünnep hiedelmei közül kedves izgalomával kiemelkedik az, hogy a lányok eljártak pünkösdi rózsát lopni, hogy olyan szépek, virulók legyenek. A szépségnek használt — mint máskor is — a korai mosakodás.

Időjárásjóslo is volt a pünkösdi, hisz jól megfigyelték, hogy ha ekkor nedvesség

van, a karácsony száraz lesz, de azt is, hogy akkor a következő hónap csapadékos lesz. Ha szép idő van, az jó bortermést jelez.

Az ünnepi készülődés során mindenképpen el kellett söpörni a fal alját, hogy a békák és más férgek ne menjenek a házhoz.

PONGRÁC (május 12.)

Természsó nap: ha esik az eső, jó termés lesz, mert aranyat ér.

ORBÁN (május 25.)

Az utolsó fagyos-szent napja. Azt tartják, hogy olyan lesz az ős, amilyen ennek a napnak az időjárása. Ha tiszta, szép időt hoz, akkor szép ős lesz és jó lesz a gyümölcs-termés, ellenben ha esik, akkor az esős ős miatt a szőlő és más gyümölcs sem tud rendszeresen beérni, s a bor savanyú lesz, a gyümölcsök pedig rothadnak.

MEDÁRD (június 8.)

A Medárd-napi eső nyolc napig tart. Ha viszont szép idő van, akkor igazi szép nyár lesz. Medárd előestéjén imádkozni szoktak a szép időért.

SZENT IVÁN (június 24.)

Szent Iván napja a nyári napforduló természetünnepe. Forrósága a gazdálkodók hitvilágában fontos jelenség: felperzselt s ezzel elszakasztja a gabona gyökerét, s az ettől kezdve rohamosan érik a kasza alá. Ezt még siettetik is a szentiváni tűzgyújtással, ami községiünkben is szokás volt, s a közeli Kevermesen még ma is élő szokásnak számít. A nap előestéjén a szabadban — utcákon vagy tereken — összehordott szalmából, rőzséből, gallyakból, őlléből kupacokat raktak, és sötétedéskor meggyújtották, majd sorjában átugráltak rajta. A gyerekeknek kis tüzetek raktak, hogy bajuk ne essék, azt kellett átugorniuk. Sokan ma már csak azt tudják róla mondani, hogy szokásból, babonáságból tették, de vannak, akik pontosabban is megmondják, mi volt a célja. Ezek szerint a betegség elhárítása, a gonosz elűzése, a jó termés biztosítása és szerelmi varázslás volt a tűzgyújtáshoz kapcsolódó hiedelemkör tartalma.

A tűzön almákat dobáltak vagy gurítottak át — ezt Szent János almájának neveztek, hazai fajta, apró édes alma volt —, ezt megették, hogy ne fájjon a torkuk.

A tűz szerepéről azt is mondták, hogy a vihar elhárítását célozza. Voltak, akik a kutyát is átugrálták rajta, hogy ne legyen bolhás.

A tűzgyújtás szokása az 1940-es évekig élt.

Más vidékekhez hasonlóan, itt is szoktak virágkoszorút akasztani a ház falára — tűzvész ellen.

Fontos termésjósló nap is volt Szent Iván napja. Ha megszólalt a kakukk, az azt jelentette, hogy bő gabonatermés van kilátásban, s ezzel együtt azt is, hogy oleós lesz a gabona. Ha eső esik ezen a napon, kevés mogyoró és dió lesz.

PÉTER-PÁL (június 29.)

Péter-Pál a mezőgazdasági életben az aratás kezdő napja. Ha ilyenkor szép idő van, az jó termést jelent, jó betakarítást.

E nap Battonyán is Andrásoló-nap: a párnák pohárban vizet és különböző tárgyakat — fésűt, kefét — tesznek ágyuk és lárnájuk alá, hogy megálmoldják, ki lesz a jövődebőljük.

SARLÓS BOLDOGASSZONY (július 2.)

Sarlós Boldogasszony napján nagyon kell lesni az eget, mert ha eső esik, az sokkal eltart, és hátráltatja az aratást.

ILLÉS (július 20.)

Illéskor megfürdették a kakast, hogy egészséges legyen, és a tojások fiatalok legyenek.

A lányok és a cigányok dodolának öltöztek fel, házról házra jártak szerencsét kívánni, és a gazdasszonyok őket is lellocsolták. A szokás tulajdonképpen lényege az esővarázslás; ezt szolgálja az analóg cselekvés, az öntözés. Eredete délszláv, de esztünkben az egész település és a környék is ismeri. Adatközlőink a dodolajárás napjaiként még Szent György, Szent Iván és Márk napját jelölték meg. A kultikus szokás emléke a locsolás közben énekel szép esőkérő ének is:

Nincsen, aki megsegítsen,
Nincsen, aki szánjon minket,
Hozzát térünk hát, nagy Istent,
Más nem, csak te segíthetel.

Száraz a rét, szomjas a föld,
Ha ez így lesz, mi elvészünk,
Minden ember gyászruhát ölt,
Isten, adj esőt nekünk!

EGYED (szeptember 1.)

A dísznót ekkor kell hízóra fogni. Szakajtóból kell elébe önteni a morzsolt kukoricát, és biztatni kell: „egyed!” Ezt többször is el kell mondogatni.

SZENT MIHÁLY (szeptember 29.)

Ekkor járt le a Szent György napján fogadottak szolgálata, de ekkor fogadtak új páztorokat is. Mint Péter-Pál az aratás, úgy Szent Mihály napja a kukoricatörés kezdőnapja. Így tartják, hogy ha ekkor még itt vannak a fecskék, akkor karácsonyig nem lesznek nagy hidegek.

Adatközlőim: G. Tóth László, Nádori Mihály, Boér György, Kakukk Józsefné, Papp Andor, id. Andornaki József, A. Kiss Jánosné, Lakatos György, Mezei Péter, özv. Szabó Istvánné, Czuth Erzsébet, Matuzik Máttyás, Zengő Andrásné, Fortuna János, Czabai József, Rékási Andrásné, Pandurovszky György és más battonyai lakosok. Szíveségüket köszönöm.

LUBY MARGIT ÉLETE ÉS MUNKÁSSÁGA

1885—1976

BALASSA IVÁN

Amikor visszaemlékszem Rá, mindig az a látogatás jut eszembe, amikor 1975-ben, 90. születésnapján ORTUTAY Gyulával a Magyar Néprajzi Társaság nevében üdvözöltük. Nagyon megörült nekünk és ki nem fogott az anekdotából, úgyhogy mi szóhoz sem jutottunk. Ezt az is magyarázza, hogy a társalgás meglehetősen egyoldalúan folyt, mert köztudomású nagyhallása miatt csak Ő beszélt, s ha mi egyszerűen próbálkoztunk is, nem sok sikerrel járt, mert nem hallott belőle semmit.

Az egyik anekdotája most is a fülemben cseng, márcsak azért is, mert PETŐFI-vel kapcsolatos. PETŐFI, mikor SZENDREY Júliához ment Koltóra, utolsó meg szállása többnyire Magyarban LUBY Zsigmond kúriájában történt. Így érkezett meg egyszer is, abban az időszakban, amikor a magyar nemeselek, arisztokraták a román paraszoknál nagy számban menekültek. A terített asztalon két tányérral többet látott a megszokottnál és mindjárt azután érdeklődött, hogy kik is a vendégek? Megmondták neki, hogy két erdélyi grófkisasszony, akik magyarországi rokonokhoz igyekeznek az erdélyi zavaros világból. PETŐFI mindjárt felcsattant, hogy ő bizony semmiféle grófkisasszonyokkal nem ül egy asztalhoz és kirohant a kertbe. Ahogy az utakon lassan kifújta magát-mérgét, hát két jóképű kisasszony jön vele szemben, akik nagy ovációval ismerték fel benne az országos híró költőt. Mondták egymás után szebbnél-szebb költeményeit, szinte egymás szájából vették ki a szót. Hát erre PETŐFI is megnyílt és rövidesen a két erdélyi grófkisasszony között jelent meg az ebédlő ajtajában, a LUBY család nagy csodálkozására.

Ehhez hasonló elbeszélések nagy számban forogtak abban a középnemesi körben,

melyben LUBY Margit felnőtt, s mely lényegében az Ő néprajzi munkásságát kitejékoztatja. Igaza van SOLYMOSSY Sándornak, amikor így jellemzi írásait:

„Meg fogja lepni az olvasót az olvasói még egy sajátosága. Itt is sok ugyan az apró vonás, néhány soros adalék, de ami az eddigi ilyenféle közzétételekben sivar, élettelen felsorolásnak mutatkozott, amely farszart, ahelyett, hogy egyre élénkítő érdekfeszítést keltene, itt annak nyoma sincs. Valami megvesztegető báj van közlése módjában: humor, kedély, az olvasóval való kedvesen bizalmas közlésmód teszi melege előadását. A maga lelkes szeretetét a népe iránt át tudja adni az olvasónak, aki azt a végén úgy érzi, hogy éppen oly otthonosan mozog a megismert népi alakok között, mint a szenvedélyesen gyűjtőgető s minden apró vonásért lelkesedő szerzője maga!” (LUBY M.: A parasztiélet rendje 6. Bp. 1935.)

Tekintsünk végig e termékeny élet legfontosabb állomásait: 1885. november 13-án született Magyar, Szatmár megyei községben, birtokos családban. Először tanítóképzőt végzett, majd megszerzi a magyar nyelv és irodalomból, valamint történelemből a polgári iskolai tanári oklevelet, de ezzel nem elégedett meg, hanem a budapesti egyetemen középiskolai tanári képzéshez szükséges vizsgákat is lerakja, ami képesítette arra, hogy tanítóképző intézetben történelmet és pedagógiát tanítson.

Hivatalt életútját K. Kovács Péter röviden így összegezte: „Volt elemi iskolai tanító; polgári iskolai tanár; leányiskolai nevelő; tanítóképző intézeti tanár; szakelődő a Vallás és Közoktatásügyi Minisztérium Tanítóképző Intézeti Ügyosztályán, ezt követően az Erzsébet Nőiskola, a mai Teleki Blanka Gimnázium, tanára, s végül a Pest vidéki Tankerületi Főigazgatóságon a kereskedelmi iskolák szakelődője; mint középiskolai tanár, ez utóbbi helyről került 1943-ban nyugállományba.”

E mögött a rövid életrajz mögött az igazi életét a néprajzi gyűjtés és feldolgozás jelentette, mely 1926-tól lényegében egész életében kitöltötte minden idejét, erre fordította tudását és szeretetét. Ezért nem sok elismerést kapott, de jöleszt neki, hogy 1945-ben, a földosztásokor — amikor még személyét és munkásságát magának érezte — nemcsak tiszteletdíj kúriáját, hanem bizonyos mennyiségű földet is meghagyta birtokában. A másik elismerésként pedig a Magyar Néprajzi Társaság 1975. június 18-án tiszteletli tagjává választotta, elismervén ezzel a magyar néprajzi irodalomból kiemelkedő életművét.

LUBY Margitot néprajzkutatásra SOLYMOSSY Sándor lelkesítette (1864—1945), aki a polgári iskolai tanárképző tanárként ismerte fel tanítványa tehetségét. A kapcsolat továbbra is megmaradt közöttük, hiszen SOLYMOSSY LUBY Margit fényképalbumában találta meg a szatmárcseki bevágások elejű fejfakát, melynek finnugor eredetű igyekvését bizonyítani és a néprajz kevés kérdése váltott ki annyi vitát, mint éppen ez. Arra mindenképpen alkalmasnak bizonyult, hogy a néprajzi kutatás figyelmét e fontos kérdésre ráirányítsa (SOLYMOSSY S.: Ősi fejfaformák népiünkél. Ethn. 41/1930. 65—84. l. 10. jegyzet).

Kapcsolatuk továbbra is fennmaradt és a hálás tanítvány első nagyjelentőségű könyvébe ezt írta: „Az első lapra köszönetem jeléül Solyomossy Sándor nevét írom, aki a néprajz iránti érdeklődésemet felkeltette.”

A bevezető író tanítómaster pedig többek között ezeket írja: „Megismeri (a könyvből) az olvasó azt a vidéket, amely egyébként is néprajzilag a legérdekesebbek, legértékesebbek egyike. Két szatmármegyei község: Tunyog és Matolcs népelete elevenül meg előtűnik, azé a két falu, amelyet néhány szomszédos községgel együtt délfelől az Ecsedi lág, északon a Tisza folyó és a Szernye mocsár zárnak körül; forgalomtól, külső behatásoktól távol, az itt lakó színmagyar nép aránylag legtöbbet megőrzött régi hamisíthatatlan hagyományaiából és szokásaiból.”

Valóban ez az a terület, melynek néprajzi jellegzetességeiből oly sokat feljegyzett, feldolgozott LUBY Margit cikkeiben, tanulmányaiban, jelentős könyveiben, de még mindig olyan sokat lehet előbányászni kézírataiból is.

Kötetei között: *A parasztiélet rendje* a következő alcímvel: *Népi szokások, illendő magatartás, babonák Szatmár vármegyében (Szamosház, Tiszahát, Nyírség).*

Igen, valóban ez az Ő hazája, ahol otthon érezte magát. Egy-egy falu egész népeségét ismerte és olyan kérdéseket tudott feltenni, mint azóta is kevesen. Ő írt először olyan problémákról, mint a falu egyénisége, a magyar paraszt és az úr különleges viszonya, a cselédek életének mindennapjai, a falu boldogja.

Itt van többek között ez az utóbbi kérdés. Szinte alig volt olyan falu, legalábbis a Tiszán túl, amelyiknek ne lett volna boldogja olyan szerencsétlen, akit a falu tartott el valamilyen formában. Most, hogy újra olvastam LUBY Margit könyvét, akkor emlékeztem rá, hogy bizony az én szülőfalumban a Bihar megyei Bárándon három is élt belőlük az 1920-as években. Mindegyik külön egyéniség, mindegyik sajátos történettel. Most támad fel bennem a lelkiismeret, hogy a nemrégiben általam szerkesztett falumonográfiából (Báránd története és néprajza. Báránd, 1985) nemcsak ezt, hanem még milyen sok mindent kifelejtettem, amit több mint fél évszázaddal ezelőtt LUBY Margit megőrkített, de azóta is kevesen követtek útmutatásait. A magyar néprajzi irodalomban alig van valami a paraszti megszólításról, a községről, az illendő magatartásról, a kézfogásról, az ismerkedésről, az ajtón való kopogtatásról és sok mindenről, ami egyedülálló forrássá teszi LUBY Margit könyveit és dolgozatait.

Mindezt csodálatos szinességgel és elevelességgel tudja előadni. Igaza van ORTUTAY Gyulának, amikor Róla írva megállapítja: „Munkássága méltán sorakozik a magyar néprajz nagy gyűjtőinek és írói rangú előadóinak sorába, mint amilyen GYÖRFFY István a *Nagykunsági krónika* lapjain, ami jellemezte KISS Lajos egész hatalmas életművét, s ezzel az előadómóddal rokon a mai néprajzi kutatók közül a maga nagykunsági krónikáival SZÜCS Sándor is” [Ethn. 88. (1977), 149].

Nem lehet kétséges, hogy így lehet kijelölni LUBY Margit helyét a magyar néprajzi irodalomban.

Még egy személyes vallomással tartozok gyűjtésével kapcsolatban. 1947 első napjaiban Matolcson megszállva, itt és a környező falvakban gyűjtöttem és ugyanakkor, amint akkor mondtuk „népművelő előadásokat” tartottam. A szerencsés véletlen úgy hozta, hogy Matolcson lakva az ILLYÉsek közül, egy olyan vállalkozó parasztkereskedő házában lakhattam, aki egyik legjellegesebb adatközlője volt LUBY Margitnak. Így alkalom volt arra, hogy ne csak az Ő leírása alapján ismerjem meg munkamódszerét, hanem azok oldaláról is, akik nagyon sok mindent elbeszéltek neki. Hadd mondjam meg, hogy a kettő pontosan egyezett és ez egyben azt is mutatja, hogy az adatokat nyugodtan használhatja minden néprajzkutató. Talán még érdemes azt is megemlíteni, hogy a fentebb említett ILLYÉSt rokoni szálak fűzték ILLYÉS Endréhez a református szokások és életmód szatmári lejegyzőjéhez, akinek ugyancsak sok adatszolgált.

LUBY Margit nemcsak a jelenkort vagy a közelmúltat örökölte meg munkáiban, hanem ennél sokkal többet tett, mert igyekezett azt történetileg elmélyíteni.

Kevesen rendelkeztek olyan jártassággal a memóriairodalomban, mint Ő, aki különösen az erdélyieket ismerte. Ez pedig nagyon fontos éppen a szatmári népi műveltséggel kapcsolatban, hiszen a Szamos mente volt az a kapu, melyen az erdélyi műveltség nyugat fele kiáramlott egészen a Hegyaljáig, de különösen a Bodrogköz az, melynek szatmári vonásait érdemes lenne egyszer külön is vizsgálat alá venni.

A „tudós kocsis” legteljesebb alakja Szatmárban és Beregen maradt meg és ezt LUBY Margit rendkívül gazdagon dokumentálta. KÖCSÖN Péter kocsis alakja bekerült a néprajzi irodalomba, hiszen LÁSZLÓ Gyula sok olyan vonását találta meg, ami a sámánok szertartásáig visszavezethető, azóta már teljes összefoglalás is készült e mondatokról (FERENCZI Imre: Az őrdögös kocsis alakjának néhány kérdése. Debrecen, 1957), de mindehhez hozzá teszem, hogy saját gyűjtéseim során a Bodrogközben találtam meg az igazi nagy kocsis egyéniséget, akit őt CZIFRA Gyurinak hívták, de lényegében ugyanazokat az eljárásmodokat tulajdonították neki, mint szatmári megfelelőjének, sőt még a szalmával kitömött lőbört (szalmazsákot) ismét élő lóvá tudta változtatni, amit a sámán eljárások pontos megfelelőjeként jegyezte fel a

néprajzi irodalom. Ez az egyetlen példa is annak tanulsága, hogy LUBY Margit gyűjtése, munkássága milyen további elgondolásokra indított meg másokban.

A „*Bábelelte babona*” című 1936-ban megjelent kis könyvecskéje egy szatmári mondókat idéz: *Bábelelte babona, Bolond, aki kap rajta*, első előfordulását NAGY-VÁTHY Jánosnál (1791-ből) találtam meg, aki Sárospatakon diákoskodott és alighanem ott szedte azt fel. Ez ismét egy bizonyosságra annak, hogy az erdélyi-szatmári népi műveltség, hogy hatott nyugat felé. Ebben a könyvből a babonákat tárgykör szerint csoportosítva adja elő, de mindig egy-egy adott példával illusztrálva, ami már a legtöbb esetben átmegegy, mai terminussal élve, a „hiedelem mondák” területére, éppen ezért a magam munkássága során a Karscrai mondák (Bp., 1963) című kötetben szinte minden munkáját nagyszerűen tudtam összehasonlító irodalomként használni.

Míg a néprajzkutatók többsége lelkesedéssel és szeretettel fogadta ezt a könyvét is, a filológus tudósok egy kisebb része fanyalgott a könyvön. SZENDREY Zsigmond ezeket írta: „Felszínes dicséretbe nem bocsátkozom; a munka abszolút értékét nézve hívom fel rá a néprajz barátainak figyelmét, de a szerzőt is kérem, hogy a laikus érdeklődők mellett adjon paritást a cédlázó folkloristáknak is, mert ezeket ma már, a sok minden összehasonlító rámutatás után a rítus részletes és aprólékosan pontos megfigyelése jobban érdekli, mint a kikerdezzetek egyéni humora” [Etnh. 47 (1936) 117].

Tudjuk, hogy LUBY Margitot nagyon bántotta ez a szurkálás és válaszló is rá a maga kedves modorában. Ma pedig már zöszintén remélem, hogy a „cédlázó tudósok” között egyre kisebb számban találhatók azok, akik azért neheztelnének, mert a kiváló adatokat irodalmi stílusú szövegből kell kibogozniok.

Talán legismertebb munkája, a *Fogyó legelőkön*, 1942-ben látott napvilágot. Ebben elsősorban Kis és Nagyar környékén gyűjtött anyagot dolgoz fel, melyben széles körben ismerteti a pásztorok életét, munkáját, családi kapcsolatait, hitvilágát. Ez nemcsak élvezetes olvasmány az érdeklődők számára, hanem kimeríthetetlen forrás minden olyan szakember részére, aki a magyar nyelvterület északkeleti részének pásztorokásával foglalkozik. A harangról, kolompról, pergőről, a csatragról szóló fejezetben olyan egyedülálló ismereteket találunk, olyan megfigyeléseket, amit más eddig még nem írt le, s mivel az idő már sok mindent eltörölt, nem is valószínű, hogy a jelen vagy a közeljövő gyűjtői még ilyenekkel találkozhatnak.

ORTUTAY így ír erről a kötetéről: „Ebben a kötetben együtt van az életmód, a munka, a társadalmi köztetés minden mozzanata, a hiedelmek, pásztori történetek kerek előadása” [Etnh. 88 (1977), 148–149]. Ez más vonatkozásban is sikert jelentett számára, mert egyes fejezeteit előadta a rádióban és még a nehéz háborús időkben is sokak érdeklődését felkeltette a téma iránt.

Természetesen nem vállalkozhatom arra, hogy valamennyi munkáját, tanulmányát sorra vegyem. Azt azonban meg kell mondanom, hogy különösen érdekelte mind az, ami a gyapjúsóval, feldolgozással állott kapcsolatban. Ez nem véletlen! Valóban ez a legnagyobb múltú szövészettechnika; kapcsolatai is nagyon messze vezetnek, első sorban kelet irányába. Másrészt ez kapcsolódott főleg a pásztorokhoz és tudjuk, hogy ezek milyen közel álltak szívéhez.

Az 1920-as évek közepe táján BÁTKY–GYÖRFFY–VISKI, a nagy néprajzi hármás biztatására készítette el *A guba készítésmdjja és a gubásmesterség* [NÉ. 19 (1927), 144–154] alapvető tanulmányát, mely a ruszinok felől jött mesterségek részleteiben leírta, a szabásmintákat közölte. Itt ismét személyes élményemre kell hivatkoznom, mert a tanulmány nyomán indultam el és 1948-ban Matolcsin nemcsak néhány gubát sikerült szereznem, hanem a gubászketek és minden egyéb, a feldolgozás-hoz szükséges szerszámot, melyek ma is megtalálhatók a Néprajzi Múzeum anyagában.

A *kézi gyapjúalapot készítése* három folytatásban jelent meg (Etnh. 1951, 1952), elsősorban a balmazújvárosi MIHALKO család ismeretét rögzítette, de Tiszántúli északi részének csaknem minden olyan kalapos mesterét felkereste, aki valamit tudott számára mondani. A tanulmány akár egy kis könyvet is kitett volna, ha önállóan is megjelenhetik, mindenesetre, különösen a pásztorok készítésének rejtelmeiből innen tu-

dunk a legtöbbet meríteni. A pontos és lelkiismeretes leírások gyűjtőmódszerének világo-s bizonyosságai.

Most már csak egyetlen tanulmányára szeretnék utalni, mégpedig a kérdésben legilletékesebb ORTUTAY Gyula szavaival: „S hadd említem meg végül tanulmányai közül az egyiket, épp úttörő jelentősége miatt. A harmincas években jelent meg a *Társadalomtudomány* c. folyóiratban, s azt vizsgálta, milyen a magyar parasztság történeti tudata, miért olyan szegényes, mennyire nem ismeri a jelenkori történelem futó eseményeit, a kiért okait, miért is ilyen sovány ez a paraszti tudás, miért olyan kevés ismeri nemzeti történetét a magyar nép. Ezt a kérdést LUBY Margit vetette fel először (néhány súlyos mondatot ugyan ejtett erről ARANY János is!) s ha néhány ponton ma már erről a témáról több is a mondanivalónk, az úttörés érdeme itt is LUBY Margité.” [Etnh. 88 (1977), 149.]

Most a száz éves évfordulón mérlegre téve LUBY Margit munkásságát minden elfogultság nélkül megállapíthatjuk, hogy a magyar néprajztudomány szegényebb lenne hagyatéka, megjelent könyvei, tanulmányai nélkül. Kiváló érzékkel, az újat keresve úgy érte el eredményeit, hogy közben tanítoit, igazgatóit és csak az ellopott időben művelte a néprajzot. Mindezt a nép szeretete diktálta számára. Milyen nagy örömet jelentett neki, hogy most szülőföldje, szülőföldjének lakói ünneplik meg ezt az évfordulót tudományos ülésszakkal, emléktábla leleplezésével. Elérte célját munkáival: a nép elismerését.

LUBY MARGIT EMÉLKÉPTÁBLÁNAK AVATÁSA

UJVÁRY ZOLTÁN

A sors sajátos kegye folytán vannak olyan falvak, amelyeknek a neve egy-egy kiváló személyisége révén ismertté válik az egész országban, sőt egyik-másik mindennél is világban; az egyiket az irodalom, a másikat a történelem, a harmadikat a művészet vagy a tudomány emeli a halhatatlanság rangjára.

Szatmár több faluja méltán lehet büszke híressé vált lakójára és szülőföldjére, mint Szatmárcseke Kölcsey Ferencre, Tiszacsécsé Móríciz Zsigmondra, Matolcs Zalka Mátéra, Mátészalka Képes Gézára.

És még sorolva tovább eljutunk ide Nagybarba, ahol 100 évvel ezelőtt látta meg a napvilágot az a gyermek, akiben ma a falu nagy szülőltét, Luby Margit néprajzkutatót tiszteli a magyar tudomány.

Az irodalom már eddig is számon tartotta ezt a falut, ahol Petőfi Sándor is megfordult és éppen a Lubyak kúriájában, amelyet Luby Margit élete folyamán büszkén emlegetett.

S nekünk az utókornak Nagyar nevében Luby Margit alakja is meglevendenik, akiről itt emléktáblájának átadásakor mély főhajással emlékezünk.

Luby Margit tudományos munkásságára mindvégig a szülőföldjéhez, Szatmárhoz való erős kötődés, ragaszkodás nyomta rá bélyegét. Hosszú élete során hatalmas néprajzi anyagot gyűjtött, s nyugodtan mondhathatjuk, ennek a tájnak a legjobb ismerője volt.

Ő a néprajzosoknak még ahhoz a nemzedékéhez tartozott, amely fáradhatatlanul járta az országot, s kutatóúi nyomán a helyszínen feltárt anyagot saját élményeivel, mintegy belülről látva dolgozta fel. Nem az a fajta tudós volt, aki az írószatlat melől tekint a falura; a parasztsággal közvetlen kapcsolatot tartva élt és dolgozott.

Ez a közvetlen kapcsolat, a szoros szálak, amelyek őt a szatmári tájhoz, a szatmári



Résztvevők az emléktábla-avatáson

néphez kötötték, tették lehetővé számára, hogy a parasztság hagyományairól, hagyományos életrendjéről a valósághoz hű, pontos ábrázolást nyújtson.

A múltat idéző emlékeket, a népi kultúra hajdani és korabeli hagyományait nem romantikus szemlélettel, hanem a gazdasági, társadalmi helyzet összefüggéseinek, hátterének figyelembevételével végezte.

Könyveiben, írásaiban a paraszti élet oly bensőséges megjelenítésével találkozunk, amely kivételszámba megy a magyar néprajzi irodalomban. Szépirói tehetséggel, személyes élményeivel, egyéniségének varázsával kerekítette egészszé anyagát, adatközlőit saját izes szatmári nyelvükön szólaltatta meg. Munkái amellet, hogy a magyar folklór, a néprajztudomány pótolhatatlan értékű forrásai, irodalmi élményt, érdekes olvasmányt is nyújtanak.

Luby Margit képzettségét tekintve nem tartozott az úgynevezett „hivatásos” néprajzosok közé. Nem iskolában, egyetemen tanulta hogyan kell kutatni, milyen módszereket kell alkalmazni.

Mint magáról írja: „Néprajzból azt tudom, amit Szatmár vármegye parasztnéptől megtanultam. Nem is akarok egyebet visszaadni, csak azt, ami a nép közt nálunk elevenen él babonában, szokásban és paraszti illemszabályban.”

Ennél szebb és egyben nehezebb feladatot pedig aligha tűzhetett volna ki maga elé.

Kutatásaiban, a vidék bejárása során ösztönösen érzett rá, hogy mire kell figyelni, mit kell a magyar népeletről feltárni és megmenteni az utókor számára. Ennek is köszönhető, hogy szinte kifogyhatatlan volt a néprajzi témákból. Olyan népeleleti jelen-

ségekre hívta fel a figyelmet, amelyekkel ő előtte senki sem foglalkozott. A paraszti élet sok finom, addig ismeretlen részlete az ő meglátása nyomán tártult fel.

Luby Margit a magyar néprajz nagy gyűjtői közé tartozott. Életműve azonban nem válhatott volna teljesszé széles körű irodalmi tájékozottsága, műveltsége nélkül, még ha munkáiban nem is találunk erre minduntalan utalásokat.

Írásaiból helyenként hiányzott, vagy csak érintőlegesen kapott helyet bennük az úgynevezett tudományos apparátus. Mindemellett a sokszor jelöletlen források, adatok háttérben tudatos és hiteles kutatói munka áll.

Ebből a hitelességből mit sem von le, sőt munkáinak értékéhez nagyban hozzájárul az, hogy Luby Margitot tudományos tárgyához, Szatmárhoz, Szabolcsához és a környező vidékekhez, az itt élő néphez erős érzelmi szálak fűzték, s alkotói szándékát mindvégig szülőföldje megismertetésének vágya, hajdani szellemi kincseinek feltárása, megmentése vezette. Talán éppen a szülőföldjével, a néppel való szoros kapcsolatából fakadt, hogy a népe iránti szeretetét át tudta adni az olvasónak, akit megnyert a népi kultúra becslésére és tisztelésére.

A szülőföld, a szatmári táj volt az ő igazi hazája, ahol valóban otthon érezte magát. Egy-egy falu egész népességét ismerte és olyan kérdéseket tudott feltenni, amit azóta is kevesen.

Ezekkel a gondolatokkal adjuk át ezt az emléktáblát Magyar lakosságának, a falunak, ahol született és ahová visszatért örök nyugovóra.

És magunk számára idézzük a költő sorait:

Csak törpe nép feledhet őt nagyságot.
Csak elfajult kor hős eldőket,
A lelkes eljár ősei sirjához,
S gyűjt régi fénylő új szöveteket.

(Elhangzott Magyarban 1985. november 15-én.)

JEGYZETEK MIRCEA ELIADE NÉPI VALLÁSOSÁG KONCEPCIÓJÁHOZ

VEIKKO ANTONEN

(Fordította: Bartha Elek)

A folklór, a szociológia, az antropológia egyes ágai és a vallástudományok máig is egyik legvitatottabb jelensége az ún. „népi vallásosság”. A terminológia használata egyre szélesebb körben terjed, jelentését, értelmezését tekintve viszont koránt sincs összhang az egyes kutatók, kutatói iskolák között. Az alábbiakban az utóbbi évtizedek egyik legjelentősebb, ugyanakkor egyik legellentmondásosabb folklóristájának, vallástörténészének, Mircea Eliadenak a népi vallásosságra vonatkozó koncepciójának néhány eleméről kívánok rövid áttekintést adni.

Eliade a középkori európai boszorkányságról írva elsősorban annak jelentőségét hangsúlyozta, hogy a jelenségek felszíné mögött archaikus mitikus-rituális „szövegkönyveket” kell látnunk.¹ Véleménye szerint a rendelkezésre álló bőséges anyagot szélesebb történelmi-kulturális keretek közé kell illeszteni, s akkor nyilvánvalóvá válik, hogy ezekben a középkori megnyilvánulásokban a kereszténység előtti idők vallásos rítusainak, szertartásainak, hiedelmeinek repertoárja él tovább. A népi vallásos-

ságról vallott nézeteinek alapját — nem érintve, befolyásolva a lesüllyedt kultúrvakok teóriájától — a falusi vallásos néphagyományok archaikus kulturális örökségből való származtatása jelenti.²

Eliade a továbbiakban túllép az empirikus bizonyítások szintjén. Felfogása szerint az anyag feltárását a vallásos jelenségek jelentésének, történetének és struktúrájának vizsgálata követi, de a kutató mindenek után „mint fenomenológus vagy mint filozófus fejezi be történeti vizsgálatait”.³

Az európai népi vallásosság jelenségeinek magyarázatában Eliade hű is maradt ehhez a programhoz. Egy önéletrajzi feljegyzésében ő maga így ír erről: „...Soha nem éreztem magam képesnek arra, hogy az etnográfán vagy a folkloron belül bizonyos tudományos munkát végezzek. Engem elsősorban azok a szellemi dokumentumok érdekelnék, amelyek etnológusok, folkloristák, szociológusok könyveiben vannak eltemetve. Ezek lapjainak szízeire, úgy hiszem, mítoszoknak és szimbólumoknak egész világa maradt fenn, amelyet tudni és érteni kell, ha képesek vagyunk felfogni az ember helyét a Kosmosban.”⁴

A vallástudomány feladatát Eliade esetenként nagyon is gyakorlati oldalról fogja fel. Egy új humanizmus útját kívánja általa egyengetni, szembeállítva a modern embert számára ismeretlen vagy elképzelhetetlen helyzetekkel. Ebben a sajátos tudomány-értelmezésben, úgy is mondhatnánk, „missziológiában” a népi vallásosság a benne megőrzött értékek révén meghatározó szerepet játszik. Ennek szellemében kap domináns hangsúlyt az európai folklor megismerésének szükségessége, amely szokásokban és hiedelmekben máig is felismerhetően számos archaikus vonást őriz.⁵

Vonzódása az európai folklorhoz bizonyos fokig román származásának is tulajdonítható.⁶ saját sorsán érezte át, tapasztalta, hogyan övta meg magát a parasztság ősi kulturális öröksége, hagyományai segítségével a „történelem terrorjától”, maga is tanúja volt, hogyan váltak hajdani történelmi személyiségek példaképpé szolgáló népi hősköklé, történelmi tények mítikus eseményekké. Mint írja, „az európai kereszténység paraszti rétege nem tudta megszüntetni a korábbi vallás archetipusának gondolati tartalmát, sem a ciklikus és asztrális képzeteket”.⁷ Az európai parasztság vallásossága „nem korlátozódik a kereszténység történeti formáira, de őriz még egy a városi keresztények vallásos élményeiből már csaknem teljesen kiveszett kozmikus szerkezetet. Egy ősi, ahisztorikus kereszténységrel lehet itt szó; keresztény hitre térve az európai földművelő népek prehisztorikus időkől őrzött kozmikus vallásukat az új hit keretei közé illesztették.”⁸

A „vallás” terminológia használata Eliade módszerében történetileg és kulturálisan nem körvonalazott, a vallásos struktúrák és ősi szimbólumok nála időtlenek és univerzálisak. A vallásos viselkedés eredetét a neolitikum korszakára helyezi. Az újkőkorszak embere, mint az első földművelő, kialakította szellemi életének paradigmátikus modelljét. Ez a modell a természet világát az élet, halál és újjászületés történelmi folyamatának jelentette meg. A földművelés felfedezése révén létrejött egyfajta vallásos élmény vezetett az emberi és a növényi élet közötti analógiák kialakulásához.⁹ Ez az ősi modell jelenik meg a hagyományos társadalmak népi vallásosságában, az emberi pszichében rejtőző és a mítoszokban aktivizálódó eredeti jelképek formájában. Összességében az európai vallásos néphagyományok helyi megnyilvánulásainak, változatainak vizsgálata azok archetipusainak feltárását jelenti, amelyek a mai fellelhető hagyományrétegekbe ágyazódva váltak élő történeti rétegekké.

Ezen a vezérfonalon haladva a szájhagyomány és a népi irodalom dokumentumai alapján tárja fel Eliade például a román és a balkáni vallás történetét. Egy ilyenfajta kutatás ugyanakkor a vallástörténet látásmódját igényli, és csak másodsorban jöhetnek benne számításba a folklor vagy az archeológia szempontjai. Az ún. vallástudományi (religionswissenschaftliche) módszer ugyanakkor azt is jelenti, hogy a kutatóknak „meg kell fejtenünk a rendelkezésre álló dokumentumok alapvető jelentéseit, olyan jelentéseket, amelyek gyakran rejtett, redukálódott formában jelentkeznek, vagy már teljesen feledésbe merültek. És miután egy hiedelem vagy egy vallásos

megnyilvánulás általában nem önmagától, sokkal inkább az összehasonlítások fényében jut csak kifejezésre, minden adat az általános vallástörténeti háttér ismeretében kap jelentőséget”.¹⁰

Eliade sikerrel alkalmazta ezt a módszert például a rituális vadászat mondai motívumának elemzésében, különösen, amely — akárcsak a magyar csodaszarvas mondakör — egy nép mítikus származását mint egy állat üzésének, követésének eredményét jelenti meg.¹¹ Ide vonatkozó megállapításait talán abban összegezhetnénk a legjobban, hogy e „mítikus kezdetek” Eliade elméletében a „vallásos nosztalgia”, a kultúra archaikus időszakára való visszatérítésre irányuló törekvések tanúiként kapnak értelmet.¹² Nagy felismerése, hogy a mítoszok, rítusok, hiedelmek, legendák alapvető jelentésrétegei a prehisztorikus időkbe nyúlnak vissza, s egy „archaikus magiko-religiózus ontológiát” képviselnek. A szimbolikus vallásos megnyilvánulások alapstruktúrái a képzelet világában; az álmok, képzetek, írói, művészi alkotások képzetanyagában élnek tovább.¹³

Eliade módszere a vallástudományok számára¹⁴ a vallás definiálása területén is jelentős ösztönzést adott. Az általa elfogadott és használt terminológia arra a sokirányú megközelítésre törekszik, amely magában foglalja a vallásos tartalmak valamennyi néprajzi jellegű megnyilvánulását. Messzire vezetne, ha itt most megpróbálnánk feltárni azoknak a kategóriáknak a jelentését, amelyeket Eliade a vallásos jelenség megértésének szándékával alakított ki. Elegendő pusztán azt megállapítanunk, hogy számára a vallás terminológiája nem tűnt ugyan elégségesnek a szakrális élmény jelölésére, de jobb híján mégis alkalmazhatónak tartotta. Mindemellett nem hagyható figyelmen kívül, hogy nála a vallás tágabb értelemben „nem feltétlenül Istenben, istenekben, szellemiényekben való hitet jelent, de az általánosan vett szakrális élményre vonatkozik, valamint mindebből következően a létezés, a jelentés és az igazság képzetével áll kapcsolatban.”¹⁵

JEGYZETEK

1. Mircea Eliade: Some Observations on European Witchcraft. History of Religions, 14. Chicago, 1975. 164.
2. Mircea Eliade: History of Religions and „Popular” Cultures. History of Religions, 20. Chicago, 1980. 1—3.
3. Mircea Eliade: Methodological Remarks on the Study of Religious Symbolism. In: M. Eliade—J. Kitagawa (red.): The History of Religions. Essays in Methodology. Chicago, 1973. 88.
4. Norman J. Girardot—Mac Linscott Ricketts (eds.): Imagination and Meaning. The Scholarly and Literary Worlds of Mircea Eliade. London, 1982. 114.
5. Mircea Eliade: The Sacred and the Profane. New York, 1959. 163.
6. Vg. Guilford Dudley: Religions on Trial. Mircea Eliade and His Critics. Philadelphia, 1977. 69.
7. Mircea Eliade: The Myth of Eternal Return. Princeton, 1959.
8. Mircea Eliade: The Sacred ... i. m. 164.
9. Mircea Eliade: Ordeal by Labyrinth. Chicago, 1982. 55—60.
10. Mircea Eliade: Zalmoxis. The Vanishing God. Chicago, 1972. VIII.
11. Mircea Eliade: Zalmoxis ... i. m. 131—163.
12. Mircea Eliade: Some Observations ... i. m. 172.
13. Mircea Eliade: Zalmoxis ... i. m. 163.
14. Ide vonatkozóan Eliade módszertanának bírálatához lásd: Guilford Dudley: Religion ... i. m. 15. Mircea Eliade: The Quest. History and Meaning in Religion. Chicago, 1969. (Előszó)

Kiadásainkról táviratilag

1986. febr. 27-én a Magyar Nemzeti Galériában *Eklektika '85* címmel nyílt kiállítás (Nádas Péter). Febr. 14-én, a KLTE III. emeleti Galériáján adták át *Balla Demeter fotóművész* kiállítását (Barna Gábor). 1986. márc. 6-án Biharnagybajomban, a Művelődési Házban nyílt meg *Györfi Lajos szobrászművész* kiállítása (Körmendi Lajos). Márc. 9-én, Kecskeméten, a Ráday Múzeumban nyílt meg közeli halála után

Gy. Szabó Béla grafikusművész első emlékkiállítására (Füzi László). Márc. 10-én, a csepeli Iskolagalériában nyílt meg *Maghy Zoltán festőművész* kiállítása (Pogány Ö. Gábor). Márc. 11-én, a berettyóújfalusi Művelődési Központban nyílt meg *Körtvélyessy Magda festőművész* kiállítása (Domokos Lajos). Márc. 14-én a Magyar Nemzeti Galériában *Lélek és forma* címen nagyszabású, a magyar művészet törekvéseit 1896—1914 közt bemutató kiállítás nyílt (Köpeczi Béla). Márc. 23-án, a Déri Múzeumban *Régi debreceni családi portrék* címmel kiállítás nyílt (Sz. Kürti Katalin). Április 4-én, a sárospataki Rákóczi Múzeumban *A Bodrogköz népi textilművészete* címmel kiállítás nyílt (Fügedi Márta). Ápr. 11-én, a berlini Magyar Kultúra Házában (Haus der Ungarischen Kultur) *Magyar népviseletek a 19. század végén* címmel a Déri Múzeum kiállítását nyitott (Ungarische Volkstrachten am Ende des 19. Jh.).

Halottaink

1986. március 6-án Budapesten elhunyt *dr. Bodrogi Tibor*, az MTA Néprajzi Kutató Csoportjának igazgatója, etnográfus. — Március 27-én temették el Túrkevéen a 89. évében elhunyt *dr. Györfly Lajost*, a neves helytörténészt, néprajzost, a Túrkevei Múzeum hosszú időn át volt igazgatóját. Mindkettőjük emlékét megőrizzük!

Tudományos rendezvények

1986. febr. 13—24. között Püspökladányban agrártörténeti, településtörténeti-fejlesztési kérdésekkel is foglalkozó *mezőgazdasági hetet* rendeztek. Közreműködtek: Székely Károlyné, Köhler Mihály, Bényei Béla, Kádár András, Zajác Gizella, Varga László, Nádas Imre, Nagy László, Vágó Miklós, Tóth János. Márc. 15-én Mezőberényben *Bonyhay Benjamin emlékülést* tartottak. Közreműködtek: Dütsch Zsolt, Nagy Ferenc, Szabó Ferenc, Elek László. Márc. 21—23-a közt a kecskeméti Szórátkaténusz Játékmúzeumban *országos játékszimpoziumot* rendeztek. Közreműködtek: Bánszky Pál, Szentiványi Tibor, Szabó Éva, Szilvássy István, Virág Ferenc, Sipos Szabó Vilmos, Péterfy László, Márkus Zsuzsa, Kovács Zoltán, Majercsik Krisztina, Bartha Árpád, Vadász György, Kiss József, Gunda Béla, Lukácsy András, Fehér József András, Petényi Sándor, Moskovszky Éva, Dankó Imre, Lovay Zsuzsa, Kalmár Ágnes, Kelle Antal, S. Laczkovits Emőke, Szeķeres Ferenc, Szabó László, V. Igaz Mária, Farkas Ottó, Tátrai Szuzsanna, Gulyás Éva, Újváriné Lázár Katalin, Kálmán Lajos, Ubavits Radován, Fehér Zoltán, Kássa Melinda, Karlócainé Kelemen Marianna, Beregszászi János, Puskásné Oláh Júlia, Ranschburg Ágnes, Toman Ilona, Trencsényi László, Andaházy László, Szabó Ferenc, Nagy Mari, Tarján Gábor, Kardos Mária, Dugár János, Lantos Ferenc, Vincze Imre, Gáborjáni Péter, F. Györgyi Erzsébet, Haider Judit, Winkler Ferenc, Bereznai Zsuzsa, Páll István, Kriston Vizi József.

Sajtóvisszhangok a Múzeumi Kurir tizenöt éves jubileumáról

Beck Zoltán a Békéscsabán megjelenő Könyvtári Jegyzék című kiadványban (A Békés Megyei Könyvtár Tájékoztatója) *Több mint körlevél* címmel emlékezett meg a Múzeumi Kurir tizenöt éves munkájáról (1985. 1. szám, 37—38. lap). *Liszka József* a Pozsonyban megjelenő Hét-ben (1986. 8. szám, 9. old.) *Múzeumi Kurir* címmel méltatta folyóiratunk tevékenységét.

Négyszázhuszonöt éves

A magyarországi nyomdászat félezer éve szolgálja a nemzeti élet egyöntetűségét és a szellemi fejlődés kontinuitását.

A Huszár Gál vándorprédikátor által 1561-ben alapított debreceni tipográfia 425 év óta vesz részt a nemzet kultúrájának védelmézésében és gyarapításában.

A hazánkban korábban létrejött nyomdák egyike sem tudta túlélni történelmünk zivatáros évszázadait. A debreceni officina működésével így a magyar nyomdászat és kultúra folyamatosságának, de egyszersmind megújulásainak letéteményese is. A latin nyelvűség korában a magyar nyelvet, az ellenreformáció közepette a forradalmiságot jelentő reformációt, a két pogány közt szenvedő országban a független fejlődés gondolatát ápolja.

A nyomda első termékét (Szent Pál apostol levelének, melyet a kolossabeliekhez írt, prédikáció szerint való magyarázata), melynek írója Melius Juhász Péter a magyarországi reformáció kiemelkedő személyisége, prédikációs- és imádságoskönyvek követték, de mellettük jelentős számban készültek tudományos és szépirodalmi kiadványok is (Confessio Chatolica, Grammatikák, Ilosvai (Selymes) Péter Toldi Miklósa, Balassi Istenes énekei ...).

A Rákóczi szabadságharc idején Debrecen nemcsak anyagiakkal és katonákkal támogatta a fejedelmet, hanem nyomdáját is szolgálta. Itt nyomtatott II. Rákóczi Ferenc imádsága, Manifestuma és Hadirendszabása. A vereséget követő Habsburg önkényuralom és az ellenreformáció megerősödése nehéz körülményeket teremtett a debreceni műhely számára is. Debrecen városa, azonban évszázadokon keresztül őrizte-fejlesztette azt a gazdasági és szellemi erőt, amelylyel nyomdáját a legválságosabb körülmények között is megtartotta, szilárd támaszként újjáéledését most is biztosította.

Az 1848-as forradalmat követő szabadságharc rövid időre az ország fővárosává avatta Debrecent; nyomdáját pedig a kormányzás

a debreceni nyomdászat

és az adminisztráció céljaira vette igénybe. Az ekkor nyomott hivatalos nyomtatványok, közlönyök közül történelmi jelentőségével a Habsburgok trónfosztását kimondó Függetlenségi Nyilatkozat tűnt ki.

A vesztes szabadságharc politikai következményei és a városi ipar kapitalista fejlődésének felgyorsulása egyaránt hozzájárultak a városi nyomda hanyatlásához, kulturális és szakmai hatókörének szűküléséhez, esztétikai eredményeinek megkopásához. Város és nyomdája a 20. század elejére egyaránt veszítettek jelentőségükből. A debreceni tipográfia mégsem rekedt meg a provincializmus szintjén, mert a református egyházi könyvkiadó társtulajdonosként országos feladatokkal bízta meg.

A felszabadítást, majd az államosítást követően a nyomda minisztériumi irányítás alá került és bekapcsolódott az országos könyvkiadási folyamatba.

Az Alföldi Nyomda — e nevet 1949-ben vette fel — napjainkra az ország legnagyobb könyvgyárává vált. Két nagyszabású rekonstrukció (1963—65, illetve 1976—79), valamint folyamatos átgondolt fejlesztés révén magas színvonalú műszaki és szellemi bázist teremtett, kialakítva ezzel a közepes és nagy példányszámú könyvek igényes minőségben és gazdaságosan történő gyártásának feltételeit. Az ország gazdasági életének reformtörekvései vállalatunk fejlesztési intencióit is segítik, ösztönzik. Törekvése, hogy szakmai munkájának színvonala által a következő években is a magyar nyomdaipar legjobb eredményeit reprezentálhassa. Országos feladatai mellett az Alföldi Nyomda elődeihez hasonlóan felvállalja Debrecen tudományos-művészeti életének támogatását, eredményeinek közvetítését.

Az Alföldi Nyomda ennek a munkának a folytatására, ezeknek a feladatoknak a megoldására hívja és várja a tanulóifjúságot: választók a nyomdászatot, gyertek tanulni az Alföldi Nyomdába!

TARTALOMJEGYZÉK

51. szám

VI. kötet, 1. szám

1986. június

PETHEŐ KÁROLY: Adalékok a debreceni autózás történetéhez	3—6
DANKÓ IMRE: A múzeumi vezetők, kalauzok metodikája I.	62—66
BARTHA ELEK: Parasztpróféták, vallásos parasztközösségek	66—71
BECK ZOLTÁN: Az év jeles napjai a battonyai magyarságnál II.	68—71
BALASSA IVÁN: Luby Margit élete és munkássága 1885—1976.	71—75
ÚJVÁRY ZOLTÁN: Luby Margit emléktáblájának avatása	75—77
VEIKKO ANTONEN (ford.: Bartha Elek): Jegyzetek Mircea Eliade népi vallásosság koncepciójához	77—79
Kiállításainkról táviratilag	79—80
Halottaink	80
Tudományos rendezvények	80
Sajtóvisszhangok a Múzeumi Kurír tizenöt éves jubileumáról	80

Ára: 14,— Ft

MÚZEUMI KURÍR



DECEMBER

52. SZÁM (VI. KÖTET 2. SZÁM)