



# Újpesti

2006. március XIII. évfolyam 1. sz.

## Helytörténelmi Értesítő

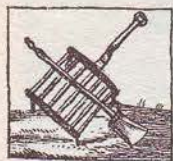


Újpest mindig is híres-nevezetes város volt. Ismertté tette amerikai tempójú fejlődése, elvitték hírét a vadnyugati kalandregényekbe illő bűnügyei, grófjai és szociáldemokrata munkásai, a nagyvilágban szinte bárhol felbukkanó termékei. Újpest arról is híres volt, hogy itt a Budapestről érkezők egy kellemes kirándulást, egy kis utazást vagy akár egy rövidke hajókázást követően több étterembe is betérhettek, majd vihették is vissza magukkal, mondjuk, a hajóállomási vendéglő jó hírét. És ismertté tette a várost az újpesti hatos.

Ha elidőznénk a hajóállomási vendéglőben, sosem hallanánk, hogy bárki apák boltjának, sördorádónak, makhecinek, drótszörűnek vagy lócsárdának nevez egy vendéglőt, hogy bárki azt mondja másnapos embertársára, a bablevesből jött (tudniillik valamelyik hajnalban nyitó kocsmából). Nem hallanánk, mert mindez a híres pesti humor leleménye. Újpest híres tréfája, amelyről Móricz Zsigmond is írt, az újpesti hatos. Az a hamis hatos, amelynek előállítására kilenc krajcárba került. Mert így mulat egy újpesti. Meg a hajóállomási vendéglőben. □ *Sipos Balázs*



# Örömök és gondok az újpesti iparban 1936–1940



„Az újpesti bútóipar az elmúlt hetekben nagyarányú megrendeléshez jutott. Az angol ipari és kereskedelmi érdekeltségek az AKSZ útján mintegy 2000

hálószoza garnitúrát rendeltek az újpesti gyárosoktól. Ezt a különleges munkát igénylő megrendelést teljes egészében Indiába szállítják, úgy hogy annak értéke meghaladja a 800.000 pengőt. Az angolok nagyarányú megrendelése folytán a gyárosok abba a kellemes helyzetbe jutottak, hogy a holszezonban nem kellett üzeimeiket csökkenteni és június végéig több mint ezer szakmunkás részére tudtak megélhetést biztosítani.” (1936. április 8.)

„Az 1936. évről szóló VII. törvényekben és az ezt kiegészítő 30.000 számú iparügyi miniszter végrehajtási utasításában úgy látjuk, hogy úgy a törvény, mint a rendelkezés, méltó a magyar törvényhozáshoz. [...] Tanoncnak ma már csak olyan ifjú vehető fel, aki életének 12 évét betöltötte és az elemi iskola hat osztályát elvégezte. A 16 éven aluli ifjak tanoncideje legrövidebben 3 év és leghosszabban 4 évben állapított meg. [...] A törvény igen fontos része a mestervizsga elrendezése. Ezentúl mesteri címet csak az használhat, aki mestervizsgát tett.” (1937. január 4.)

„Általános szóbeszéd tárgyát képezi, hogy tömve van a piac olyan engedélyesekkel, akiknek nincs joguk itt árusítani. [...] Tudomásunk szerint a piaci árusok maguk akarják a hatóság kezére járni, hogy minden, amit a törvény szelleme és a város érdeke kíván, mielőbb keresztül vitessék. Ők a maguk részéről csak egyet kívánnak és pedig azt, hogy úgy a terhek, valamint az elhelyeztetésük úgy történjék, hogy tisztességesen meg tudják a maguk és családjuk részére a kenyeret keresni.” (1938. június 1.)

„Minden kiadott iparendélyt felülvizsgálunk. [...] A tervezett rendelet egyszer és mindenkorra lehetetlenné teszi, hogy kontárok a tisztas iparos kenyerét elvegyék és hírnevét tönkretégyék. [...] A vizsgálat során az ipart

űző állampolgárságát is megállapítják. A fennálló rendelkezések értelmében mindazok az idegen állampolgárok is űzhetnek Magyarországon ipart, akik olyan ország alattvalói, mely ország Magyarországgal úgynevezett viszonyossági szerződést kötött.” (1938. július 11.)

„Az asztalosipar kétségbe esett helyzetben van. Az elmúlt héten Újpest egyik legnagyobb iparszakmája tartott elkeseredett gyűlést. [...] Nincs munka, nem kapunk megrendelést, nincs vevő és ha a közvetítő kereskedelem veszi meg a készárut, akkor rimessával, hosszúlejárátú váltóval és anyagutalvánnyal fizet. Ki vagyunk szolgáltatva teljesen a közvetítő kereskedelemnek. Nekünk kell fizetnünk mindent. A hatóság nem veszi figyelembe, hogy munka nélkül vagyunk. Az adót követelik és a végrehajtó nap-nap után jelentkezik. Ilyen és ehhez hasonló kifakadások hangzottak el a gyűlésen.” (1939. január 20.)

„Újpest ipartestületének akciója az iparosságért. [...] A testület vezetősége az anyagelosztás célszerű keresztülvitele szempontjából és az iparos érdekek megvédése végett javaslatot terjesztett az iparügyi miniszter elé s arra kérte a minisztert, hogy úgy a Pénzügyi Központban, mint a Külkereskedelmi Hivatalnál egy képviseleti helyet biztosítson a kisiparosság számára.” (1940. január 1.)

„Ritter László a festő- és mázoló szakosztály agilis elnöke munkájának eredménye, hogy Újpesten ebben a szakmában az iparosok továbbképezhetik magukat. Hétfőn dr. Lipcsey Ádám, kedden dr. Sürü István iparkamarai titkárok előadásában ismertették a közigazdasági, pénzügyi és adóügyi kérdéseket. Március 1-én dr. Pesta László főorvos tart előadást az egészségügyről. Március 4-én az Ipartestületben nyílik meg a gyakorlati előadás, amikor is úgy a város, mint az Ipartestület vezetősége és az összes érdekeltek megjelennek.” (1940. március 1.)

Idézeteinket a Forum című újságból vettük.

(Összeállította: Szöllősy Marianne)

# Újpesti

2006. március XIII. évfolyam 1. sz.

## Helytörténeti Értesítő

Az Újpesti Helytörténeti  
Alapítvány lapja

Alapító szerkesztő:  
KADLECOVITS GÉZA

A szerkesztőbizottság elnöke:  
DR. SIPOS LAJOS

A szerkesztőbizottság tagjai:  
HIRMANN LÁSZLÓ  
DR. KÖRÖS ANDRÁS  
ROJKÓ ANNAMÁRIA

Szerkesztő:  
ROJKÓ ANNAMÁRIA

Munkatársak:  
IVÁNYINÉ KONRÁD GIZELLA  
KÖRÖS ANIKÓ  
KRIZSÁN SÁNDOR  
DR. SALLAI JÁNOS  
SZÖLLŐSY MARIANNE

Számunk szerzői:  
FERICSÁN KÁLMÁN *tanár*  
DR. FRANK (FRAKNÓY) GYULA  
*ügyvéd*  
HIRMANN LÁSZLÓ *tanár*  
IVÁNYI JÁNOS *okleveles építőmérnök*  
DR. KRISKA GYÖRGY *egyetemi  
adjunktus (ELTE)*  
KRIZSÁN SÁNDOR *gyűjteménykezelő*  
KRÚDY GYULA *író*  
SIPOS BALÁZS *történész*  
SZÖLLŐSY MARIANNE  
*belytörténetigyűjtemény-vezető*  
UDVARDI IMRE *tanár*

Szerkesztőség:  
1041 Budapest, István út 14.  
Tel.: 231-3160, fax: 231-3161  
Kiadja: Újpest Önkormányzata  
Lapterv: BANGA FERENC  
Műszaki szerkesztő:  
GELLÉRT KATALIN  
Nyomdai kivitelezés:  
NAGY ÉS TÁRSA  
Felelős vezető: NAGY LÁSZLÓ



Újpest, hajóállomási vendéglő, 1909 (részlet)

- |                        |   |
|------------------------|---|
| 1                      | SIPOS BALÁZS <i>Hajóállomási vendéglő</i>   |
| <b>Múltidéző</b>       |   |
| 2                      | Örömök és gondok az újpesti iparban 1936–1940<br>Összeállította SZÖLLŐSY MARIANNE               |
| <b>Tanulmány</b>       |   |
| 4                      | SZÖLLŐSY MARIANNE <i>120 éve alakult az Újpesti<br/>Ipartestület, 1920-tól 1948-ig, 2. rész</i> |
| <b>Közlemények</b>     |   |
| 8                      | IVÁNYI JÁNOS <i>Dokumentumok az újpesti kikötő<br/>történetéből</i>                             |
| 12                     | KRIZSÁN SÁNDOR <i>A BURV első villamosvonalának építése</i>                                     |
| 14                     | FERICSÁN KÁLMÁN <i>Fericsánok Újpesten<br/>Egy asztalosfamília (hézagos) története, 1. rész</i> |
| 17                     | DR. FRANK (FRAKNÓY) GYULA <i>Harctéri napló az első<br/>világháború idejéből, 3. rész</i>       |
| 21                     | UDVARDI IMRE <i>A Könyves Kálmán Gimnázium<br/>Kulin-csilagdjának története</i>                 |
| 23                     | KRÚDY GYULA <i>A régi kocsihoz</i>  |
| 24                     | DR. KRISKA GYÖRGY <i>Újpest és környékének természeti<br/>értékei a világhálón</i>              |
| <b>Híres újpestiek</b> |   |
| 25                     | HIRMANN LÁSZLÓ <i>Kulin György</i>  |
| <b>Interjú</b>         |   |
| 28                     | SZÖLLŐSY MARIANNE <i>„A mestervizsga komoly<br/>megmérettetés volt”</i>                         |
| 32                     | <b>Helytörténeti hírek</b>  |

## 120 éve alakult az Újpesti Ipartestület 1920-tól 1948-ig, 2. rész



Az első világháború után bekövetkezett területi veszteségek eredményezték országunk gazdasági átrendeződését, a nyersanyag- és árubeszerzés nehézségeit, az infláció növekedésével az előállítási árak, foglalkoztatási járulékok emelkedését. A húszas évek eleje, a nehezedő gazdasági feltételek ellenére, kevés fejlesztést mégis lehetővé tett az Újpesti Ipartestület számára.

1923 februárjában Korányi Jenő elnök javaslatára a székház emeletessé építését határozták el, a tervek elkészítésével Zák Alajos építőmestert bízták meg. Az infláció miatt a tervezett 10 milliós bekerülési költség 1924-re, az elkészülés évére 606 698 000 koronás összegre rúgott. Az önkormányzat dr. Semsey Aladár polgármester támogatásával 220 millió koronával segítette a megvalósítást. Az új székház avatására 1925. július 1-jén került sor.

A testület érdekvédelmi munkájának nagy részét ebben az időben a forgalmi adó bevezetésének problémái, az ipartestület jogkörének kibővítése, a tanoncok és munkások éjjeli foglalkoztatásának ellenőrzése, ipari továbbképző tanfolyamok szervezése tette ki.



*Az ipartestület székháza*

1926-ban Korányi Jenő visszavonult, helyette Rein Károlyt választották elnökké. Korányi Jenőt a testület díszelnökévé választotta, megfestett arcképével és egy díszalbummal köszönve meg 14 éves tevékenységét.

1927-ben a kereskedelemügyi miniszter rendelete értelmében a frissen végzett tanoncokat még néhány hónapig mesterük foglalkoztathatta, s erre az időre adókedvezményt kaptak. Problémát jelentett a betegbiztosítás, a segélyek és egyéb járulékok I. világháború előttinél magasabbra emelése, valamint a Phöbus vállalat ismételt villanyáremelése, mely a cégek működési költségeit jelentősen megnövelte. Utóbbi miatt a város vezetőségénél is védelmet kértek a cégtulajdonosok, hivatkozva arra, hogy a nagyvállalatok lényegesen olcsóbban jutnak áramhoz.

1928-ban ismét napirendre került az 1905-ben felvetett iparosothon ügye. Előkészítő bizottságot hoztak létre annak érdekében, hogy ezt a szociális intézményt, az országban elsőként, létrehozzák. Tevékenységük eredményeként a testület megvásárolta Hőberth Béla Lőrinc utca 121.-ben (ma: Semsey park) lévő házát, melyet kellő átalakítás után az idős vagy önhibájukon kívül tönkrement iparosok számára nyitott meg a testület 1931 júniusában. Az Iparos Menház 18 férőhellyel rendelkezett három közös teremben, emellett két külön szobát tartott fenn házastársak számára.

A bankjegyreform, az értékálló pengő bevezetése után továbbra is komoly gondokat okozott Újpest iparosainak, főként az asztalos-szakágazatnak a főváros vámrendelete, mely többszöri kérés ellenére sem tért vissza a háború előtti szintre. A vámok csökkentéséért protestálók érdekében megalakult a Budapest-környéki Ipartestületek Szövetsége, majd az Országos Magyar Kereskedők Egyesületét is megnyerve lépett fel a polgárok érdekében. Eredmény nem született, mert a fő-

város anyagi okok miatt nem tett eleget kérésüknek. Emellett a legnagyobb felháborodást az a budapesti intézkedés okozta, mely 1923-ban úgynevezett vámdíjszabás-egyesítés címen a tengelyen érkező áru fuvardíját is fel akarta emelni. Az iparosok a városháza előtti tüntetéssel akadályozták meg e rendelkezés bevezetését. A nagyipari terjeszkedés elhárításának s a helyi cipészkiipar megmentésének egyik fegyverténye a csehországi Bata cipőgyár Újpestre való telepítésének megakadályozása volt.



A harmincas évek elején Rein Károly javaslatát egy állandó jellegű iparcarnok létrehozása ügyében az egyesület előjárósága és a város vezető testületei is támogatták. Ez a csarnok a késztermékek értékesítésének megkönnyítését tette volna lehetővé a helyi iparosok számára. Megépítését a bekövetkezett bankzárlat akadályozta meg. A hitelek megszüntetése közfelháborodást okozott, melyet tovább mélyített a vasárnapi piacok bezárásának terve és a kontárok elleni több évtizedes küzdelem hiábavalósága.

Az 1932-ben rendezett IV. Országos Kézműipari Kiállításon sok újpesti mester vett részt. Közülük ezüstkoszorús mesteri címet nyertek a Schäffer testvérek a faszobrász-, Fürst Ferenc az asztalos szakmában. Aranyéremmel tüntették ki Schneller József szappanfőző, Weisz László szövő, Kolodinszky Dezső géplakatos, Csukás testvérek reszelővágó, Ihring Henrik cipésszerszámkészítő, Hrusovszki Mihály, Kiss József, Kálmán István, Nagy Sándor és Németh László asztalosmestereket. Ugyanekkor az Újpesti Ipartestület az Országos Iparegyesület Jungfer József-vándordíját nyerte el. A díjat feltehetőleg Jungfer Gyula, a magyarországi műlakatosipar megteremtőjének leszármazottja alapította.

A Budapest-környéki Borbélyok és Fodrászmesterek Ipartársulata kezdeményezésére 1934 márciusában Kerschen Mihály, Tiengl Péter és Patkov Bódog idős újpesti mestereket a kereskedelemügyi miniszter elismerő oklevéllel tüntette ki.

A gazdasági válság mélyülése érdekellentétet eredményezett a bortermelők és a

viszonteladók között. A szőlőtermelők számára kormányrendelet engedélyezte saját termékük árusítását, komoly egzisztenciális problémákat okozva ezzel a nagy köztartozási és egyéb költségekkel üzemelő italméréseknek. Az ipartestület több fórumon próbált fellépni tagjai érdekeinek védelmében, kevés sikerrel.

A felvevőpiac beszűkülése, a társadalombiztosító és adóhatóságok terhei súlyos helyzetbe hozták az iparosságot. A testület a közmunkák nagyobb számban való elnyerésével kívánt több munkaalkalmat teremteni. Dr. Semsey Aladár polgármesternél közbenjártak a városi műhelyek bezárásának elkerülése érdekében. A kisipar számára országosan biztosított maximum 200 pengős hitel nem jelentett elegendő segítséget a nehéz körülmények között gazdálkodó üzemek számára. Csak folyamatos harc árán sikerült az áramszolgáltató Phöbus és a vízellátást végző Ister vállalatoknál felmerülő szerelőipari munkákat helyi cégek számára biztosítani. A városi üzemekkel és közszállítással kapcsolatban ugyancsak fel kellett lépni a testületnek tagjainak védelmében.

A tanoncoktatás fél évszázados jubileuma alkalmából kiállítást rendezett az ipartestület, tanúságot téve a végzett szakmunkások kiváló képzettségéről. A folyamatos szakmai továbbképzés szintén napi feladata volt a szakosztályoknak, a szakismereteken kívül könyvelést és német nyelvet is tanulhattak az érdeklődők.

1934-től a szervezet egységesen lépett fel a túltermelés ellen, egyik eszközként a 48 órás munkahét, illetve a napi maximum 8-10 órás munkaidő bevezetését követelve.

A testület megalakulásának 50. évfordulóján rendezett díszünnepségen már 18 szakosztály ünnepelt. 1920 után alakult a vendéglős- (1923), a cukrász- (1925), a faszobrász- (1925), az órás-ékszerész (1927), a drogista- (1933), a fogtechnikus- (1933), a szűcs- és sapkás- (1933) és a nyomdászszakosztály (1934).

A kontárok elleni harc egyik sikerét bizonyítja az 1936. XII. törvénycikk, mely egyértelműen előírta, hogy az iparosok számára kötelező az elemi iskola legalább hat osztályának sikeres elvégzése, az ipari képzést

megelőzően. A törvény szankciókat helyezett kilátásba az alacsonyabb képzettségű kontárok árromboló, a vállalási árat alacsony szinten megállapító tevékenysége ellen.

A harmincas évek végén több szakmában komoly versenytársat jelentettek a gyárak. A cipő- és ruhaiparban jelent meg a negatív hatás talán a legerőteljesebben. A kisiparosok nem tudtak versenyezni a tömeggyártással. A tartósabb, tovább viselhető gyári termékek javítására, tisztítására berendezkedve hidalták át a nehézségeket.

A gépesítés térhódítása háttérbe szorította a lótenyésztést is, mely a szíjgyártónyerges mesterségek munkahiányát eredményezte. Nehézségeik szakmai átszervezést igényeltek. Új területen, a gépkocsik bőrüléseinek gyártásába kapcsolódtak be a bőrös mesterség fenti ágazatában dolgozók.

A bútorasztalosok számára szintén új feladatot jelentett a gyáripari szériagyártás konkurenciája: a megoldást a specializálódás jelentette. A kisüzemek intarziás bútor

készítésére, továbbá konyha-, gyermek-, iroda- vagy előszobabútor-gyártásra rendezkedtek be.

A közúti szállításban egyre inkább jellemző gépi eszközök alig jelentettek megrendelést a kovácsok számára. A 20. század közepétől elsősorban épületvasalásokat, közlekedési eszközök javítását vállalták.

A fenti példák is bizonyítják, hogy a kisipar megélhetési formája a II. világháborút megelőzően 80%-ban specializálódott vagy szakmai szolgáltató tevékenységben fejlődött tovább. 1939-ig a kisipari üzemek száma folyamatosan nőtt országos szinten is.

A háborús évek sok megrázkódtatást hoztak. A zsidótörvények, deportálások és a katonai szolgálat a kismesterségek művelőit is érintették. Nemcsak a halálozások jelentettek veszteséget, a hátszágban élők is nehéz körülmények között éltek. Újpesten az ostrom alatt is folyt a termelés, elsősorban a lakosság közvetlen szükségleteit elégítették ki, jelentős számban javításokat végeztek. A ke-



*Ipartestületi bál - ünnepel az asztaloszakosztály*

reslet azonban, érthető módon, a minimális szinten mozgott, sokszor élelemért dolgoztak a segítők is, fizetni a mester sem tudott.

1945-ben országosan 17 091 fővel volt kevesebb a regisztrált mesterek száma, mint két évvel korábban. Újpesten elsősorban a holokauszt és a fronton elhunytak miatt szűnt meg sok kisüzem. „A kisiparosok műhelyeinek, készleteinek, eszközeinek pusztulása egyes szakirodalmi becslések szerint a 60%-ot is elérhette, vagyis az átlagos 40%-os magyarországi anyagi veszteségnél nagyobb mértékű romlást tapasztalhatunk” – írja Kaposi Zoltán A magyar kézművesipar története című kötet egyik tanulmányában.



A háború után meginduló újjáépítés minden ágazatban jelentős számban foglalkoztatta az iparosműhelyeket az egész országban, így Újpesten is. Elsősorban a kőműves, épületszatos, kovács, szerszámkészítő iparágakban volt munkaigény, de a lakosság személyes veszteségei miatt a cipő- és ruházati iparban dolgozók is bőven találtak megrendelőre. Az Újpesti Ipartestület 1947. évi jelentésében Csaballa Ödön jegyző így foglalja össze a korabeli állapotokat: „A nyersanyaghiány enyhítésére is történtek intézkedések. A nehezen fellelhető anyagok nagy részét zárolták, hogy a spekuláció elől elvonják és ha minimális mértékben is, de eljuttatták a feldolgozó iparhoz.”

A testület tagjai ekkor még bíztak a hároméves tervben, mely javulást ígért a belföldi és külföldi piacok megszervezésében is. Ennek egyik jele volt, hogy az újpesti asztalosok 600 db bútor előállítását vállalták angliai szállításra.

Érdekvédelmi szempontból fontos feladatának tartotta az Újpesti Ipartestület vezetősége a helyi mesterek foglalkoztatását a városi közmunkákban és szállításokban.

Az anyagi problémák ellenére jutott pénz a szakmai képzések és továbbképzések megszervezésére, és az országban elsőként alapított s folyamatosan működő iparosotthon működtetésére is. A testület nem feledkezett meg az özvegyekről és árvákról sem, sőt országos segélyakciókban is részt vett. Nagyven hadiárvat ruházattal támogatott, je-

lentős összeget ajánlott fel a Lánchíd újjáépítésére is.

A tulajdonos nélkül maradt nagyüzemek államosítása s a további intézkedések félelmet keltettek az iparosok körében. Csaballa Vas Zoltánt idézve nyugtatta meg a társulat tagjait: „Ha a rádióm elromlik, a Standard-gyárat nem kérhetem fel a megjavítására – mondotta a miniszter –, mint ahogy a rosszul működő vízvezetékcsapokat sem a Weiss Manfréd-gyár hozza rendbe és a cipőmet is a cipészhez fogom javítani vinni, stb.”

A rémhírek ennek ellenére 1947-től erősödtek a centralizációs törekvések. Lassan minden területen új irányító szervek kezdtek meg működésüket, igaz, egy ideig megtartva a régi érdekvédelmi szervezeteket. 1948-ban rendeleti úton egységesen államosították a száz főnél nagyobb létszámú üzemeket. Ebben az évben megszűnt az Országos Ipartestület, helyét a Kisiparosok Országos Szabadszervezete vette át. Az átalakulás magával hozta a helyi szervezetek változását is. Ebben a folyamatban majdnem teljesen felszámolták a kisipart is. 1949-ben minden 3-4 főt foglalkoztató kisüzemet államosítottak. Az a mester, aki „megúszta”, hosszú évtizedekre megbélyegzett, másodrendű állampolgárrá vált: nem kaphatott lakásvásárlási kölcsönt, a gyermeke a továbbtanulásnál komoly hátrányt szenvedett. □



Az Iványi-vendéglő

## Dokumentumok az újpesti kikötő történetéből



A Magyar Országos Levéltár, továbbá a Közlekedési Múzeum gyűjteményében levő Mladiata-hagyaték gazdag iratanyaga néhány érdekes (kor)-dokumentumot tartalmaz, melyek egyszerre jelzik a korabeli kikötőhasználat előírásait, és bepillantást engednek az 1870-es évek gondolkodásmódjába is.

Az egyik ilyen irat egy haszonbérleti szerződés volt. A kikötőt használók (haszonbérlek) alapvető kötelességeként előírták a kikötő „tisztán tartását”, amely a kikötő meghatározott ütemezés szerinti kotrását jelentette a haszonbérleői szerződés alábbi kivonata szerint:

„9. A haszonbérlek különös kötelezettségét képezi a kikötő öblében évenként egyszer ötszáz, a tíz év alatt tehát összesen tizenöt ezer köb ölnyi kotrásokat eszközölni, melyek a kikötői öbölnek hajó befogadhatási képes[s]égét nagyob[b]ítani fogják, (a most említett befogadhatási képesség mint magától értetik a gőzösökre is vonatkozik).

Ezen nagybővítési művelet a kikötő öbléről felvett térrajzon 38 számmal jelölt kereszt szelvénytől kezdve (mely a kikötő torkolatától a kikötő sziget oldalán számítva 320 ölnyi távolságra esik) a szükséghez képest a kikötői öböl éjszakai része felé vagy esetleg ott hol a kincstár kitűzni célszerűnek találandja – lesz eszközölni, hogy e kotrás eszközöltetésit ellenőrizni lehessen, a közlekedési ministeriumból kiküldendő szakközvegek fogják évenként az esedékes mennyiségig terjedő kotrásokról az előleges felvételi terveket elkészíteni és a teljesített munkálatok felülvizsgálatát eszközölni.

Ezen nagybővítési kotrások díja tekintettel a fen[n]álló szerződésre melyet a bérlő lejáratáig érvényben tartani köteles köbolenként négy frt 40 kr-át az az 4 ft 40 kr állapít[t]atik meg, melynek felét két ft 20 kr-t a bérlő(k) minden kárpótlás vagy bérbe számíthatás nélkül sajátjából fedezi, a másik felét két ft 20 kr-t pedig a kincstár pótolja oly módon, hogy

az ekép[p]en érdembe hozandó munkadíjak a bérösszegbe számíthatók.

A kincstárra eső köbolenkénti 2 ft 20 krnyi munkadíj semmi esetben sem fog kész pénzben fizettetni, hanem mindenkor csak a haszonbér összegből azon arányban fog levonni mint amennyi az egész átvállalt kotrás mennyiségből egy évre esik, ha tehát a haszonbérlek az első években az egész kikötő nagybővítését foganatosítanak is, a betudása csak az egész bértartamra számított arányban lesz jogosítva.

10. A rendes általános és rendkívüli kotrásokból nyert anyagot a hasz[on]. bérlők saját javukra értékesíthetik és kötelesek egyzersmind a kikötött anyagot elszállítani illetőleg eltakarítását saját költségökön eszközölni, föltéve hogy az anyag a kincstár részéről a sziget feltöltésére fordít[t]atni nem szándékoltatik.

11. A hasz[on]. bérlők kötelesek a kikötő öblében úgy a minden évben szükségelt rendes, valamint szintén a rendszerint minden ötödik évben teljesíteni szokot[t] általános kotrásokat a kik[ötői]. felügyeleti hivatal ellenőrzete mellett saját költségen eszközölni. Az általános kotrások azonban a hasz[on]. bérlők által minden kárpótlásra való igény nélkül azon esetekben is teljesítendő, ha ezek rendszerinti öt-öt év alatt netalán gyakrabban is válnának szükségessékké.

A hasz[on]. bérlők különösen arra is köteleztetnek, hogy az általános kotrást saját költségökön és kárpótlásra való igény nélkül különösen a hasz[on].bérletének utolsó évében is eszközölnessék, még pedig azon esetben is, ha a bér bár mely oknál fogva netán még az 1880 év előtt feloldatnék.”

A kotrásokat rendszeresen felülvizsgálták, amelynek illusztrálására álljon itt egy 1871. szeptember 30-i felülvizsgálati jegyzőkönyv:

### „Felülvizsgálati Jegyzőkönyv

felvetetett Újpesten 1871-ik évi szeptember hó 30-kán



Jelenlevők  
Az alólírottak

Tárgy: Az újpesti kikötőben Pick Sámuel és Klein Lipót vállalkozók által eszközölt fenék kotrások felülvizsgálata.

A Buda pesti m. kir. állam mérnöki hivatal a pesti m. kir. tekintetes kerületi pénzügy igazgatóság 1871 évi augusztus hó 13-án kelt 22712 sz. alatti átiratával az újpesti kikötőben eszközölt fenék kotrások felülvizgálatára és az eredményre vonatkozó tárgyiratok hozzáteendő beküldésére keresvén fel, a felülvizgálat f. évi szeptember hó 30-án eszközöltetett.

A szelvény tervekkel ellátott műszaki dolgozat szerint a vállalkozók összesen 3680° 0' 3" köb kotrást eszközöltek, mely munkálattért nevezettek a n[agy]. m[éltóságú]. m[agyar]. Kir[ályi]. pénzügy ministerium 1870 évi szeptember 3-án kelt 34832 sz. alatti rendeletével helybenhagyott egye[z]ség szerint – köbölenkint 2 ft 30 val számítva 8464 ft 16 krnyi kereseti összeget érdemelték ki, mely összeg nekik mint az általok fizetendő bérösszegre készfizetés minden fen[n]akadás nélkül beszámítható.

Ezzel a jegyzőkönyv bezáratott és aláíratott.

Kelt mint fent

Ottlik Géza m/p	Wolf m/p
m. kir. kikötőfelügyelő	mérnök
Pick Sámuel és Klein Lipót m/p	
kikötő bérlői”	

A kikötői rend fenntartásáért a kikötőben horgonyzó hajók kapitányaiából és személyzetéből – feltehetően a kikötőfelügyelőség által meghatározott szabályok szerint – vezényelt őrség volt felelős, az alábbi rendszabályt követve:

„Rendszabály

A m. kir. újpesti Duna kikötőben telelő hajó személyzet számára



§ 1. Az illető felügyelő kapitány uraknak – kiknek felügyelési ideje alatt eltávozni nem szabad – köteles[s]égökben álland éjjel és nappal egy vagy ha szükség megkívánná több hajó cselédekből álló hajó őrséget felállítani az örökdő egyén ébren-

létéről meggyőződni és egyszersmind arra különösen ügyelni, hogy 9 órára az egész hajó személyzet hajóik párkányán legyen és hogy mindenütt a tűz és gyertya világ eloltassék.

§ 2. Az örökdő hajó személyzetnek köteles[s]ége körjáratot tenni, a legnagyobb figyelmet arra fordítani, hogy a tűzvész elhárít[t]assék, ha valami gyanus jel(vény)re vagy tűzvészt okozó tárgyra akadnának, a jel(vény)nek okáról magoknak tudomást szerezni és azt azonnal megszüntetni kötelesek, veszedelem esetére pedig rögtön a felügyelő kapitánynak jelenteni.

§ 3. A hajó kapitánya, tulajdonosa vagy vezetője engedelmé nélkül idegen embert a hajóra nem szabad beereszteni.

§ 4. A ki a Duna kikötő partjához tartozó tárgyakat el [át]helyezi avagy a kövezetben bár minő kárt okoz, megtér[ít]ésére köteleztetik.

§ 5. Azon járműveknek, melyek gyúlékony tárgyakkal u.m. szalma-széna-mész-petroléum vagy más ilyenekkel terhelve vannak, tiltatik a kikötőbe való befutás s ha utólagosan kimutatná magát, hogy gyúlékony anyagokkal megterhelt hajó befutott, az azonnal azon esetben is, ha egy része a tehernek ki is volna rakva, kiutasít[t]atik.

§ 6. Egy fél fontnál több puskaport a hajón nem szabad tartani. A hajó közli lövöldözés mindenkor[r]a tiltatik, nem csak tűzvész miatt, de mivel a legénység leginkább félittas meggondolatlan állapotban lőni szokot[t], teszi megsebesülése végett. Ezen rendszabály át-hágásával a hajó vezetői felelős[s]éget tartoznak magokra vállalni.

§ 7. Mivel a kormány sem a kikötőben elhelyezett járművekért, sem a kirakot[t] jószágért nem kezeskedik, tartozik minden jármű tulajdonos vagy vezető annál inkább tűzvészt gerjesztő tárgyakat elhárítani és a hajókon személyzet közt rendet és fegyelmet fen[n]tartani.

§ 8. A talpak tulajdonosai vagy azoknak képviselői a téli idény beállításánál az első felszólításra oda tartoznak átkötni talpaikat, ahová rendeltetik, a ki e felszólításnak meg nem felel, az átszál[í]tás annak költségén fog eszközöltetni.

§ 9. A tulajdonosok tartoznak járműveiket oly erősen megkötni, hogy azok szél-

vész alkalmával kárt ne tehessenek, azon hajó vagy talp, a mely elszabadul és kárt okoz, annak tulajdonosa tartozik azt megtéríteni. Általában szabadon úszó talpak, melyek mindig gátolják a hajók befutását és közlekedését, a tulajdonosok rovására azonnal megköt[et]nek.

§ 10. A járműveknek tetszés szerinti elhelyezése tilalmas.

§ 11. Az öböl befagyásánál tartassék fel alkalmas helyeken minden hajó mellett egy nyílás, mely víz merítésre szolgál.

§ 12. Tilalmaztatik akár minő tárgy[gy]yal, szeméttel, sepredékkal vagy konyhabéli maradékkal az öböl vizét bemocskolni vagy a szemetet jégre szórni, a hol ilyen áthágás előfordul, a vétkes rovására eltakarít[at]atik. A szemét kosarakban a partra egy halmazra kihordandó.

§ 13. Az illető felek kötelesek befutás után a járművek külső hosszát és szélességét a kikötő irodában bejelenteni és egyszersmind tudtára adni, valjon terhelve van é a jármű vagy sem. A kikötő igazgatóságnak jogában áll magát a hajók [által] elfoglalt tér mértékéről meggyőzni.

§ 14. Azon járművek, melyek telelési idő alatt, az az 1. novembertől ápril[is] hó végéig futnak be, kötelesek [a] téli idény illetményét 8 nap[on] belül a befutás után a kikötő bérlő urak irodá[já]ban [be]fizetni, még az esetben is, ha csak egy néhány napig időznek az öbölben, de az ily befutó hajóknak szabadságukban [áll] a téli idény alatt akár mikor biztonság végett a kikötőbe ismét befutni.

§ 15. Hajók, melyek téli idény alatt csak azon okból futnak be, hogy valami jószágot partra kirakhassanak, napi díjat fizetnek.

Kelt Ujpest 1872 November havában

M. kir. ujjpesti Duna kikötő felügyelőségétől”



És végül álljon itt egy kivonat abból a szabályrendeletből, amely az újpesti magyar királyi kikötő és a hozzá tartozó partterület használatáért fizetendő illetékekről és díjakról intézkedett, s amelyet Kammermayer Károly budapesti polgármester írt alá 1891. március 4-én:

„1. § A téli időszak gőzgéppel ellátott és minden más szállításra szolgáló vízi járműre, avagy uszó műre nézve november havának 15-ik napjától a következő év márczius havának 15-

ik napjáig; csónakházakra, hajómalmokra és talpakra nézve, november havának 1-ső napjától a következő év márczius havának 31-ik napjáig és uszodákra október havának 1-ső napjától a következő év április havának 30-ik napjáig terjed.

2. § A kikötőbe téli állásra bevonuló járművekért és uszóművekért az egész téli időszakra fizetendő illetékek a következők:

I. minden gőzhajó, kotrógép és gőzgéppel ellátott egyéb úszóműért méterenként 14 kr;  
II. minden vas és fauszály, fahajó és vontatásra szánt egyéb e §-ban elő nem sorolt vízi járműért és uszóműért:

1. ha terhelve van □ méterenként 14 kr;

2. ha üresen van □ méterenként 12 kr

III. 1. csónakházért és hajómalomért □ méterenként 12 kr;

2. uszodáért:

a) ha október 31-ike után vonul be a kikötőbe, s április elseje előtt vonul ki, □ méterenként 12 kr;

b) ha a téli időszak alatt ugyan, de november 1-je előtt vonul be a kikötőbe; vagy márczius 31-ike után, de május 1-je előtt vonul ki, az a) alatti illeték 10%-kal emelve.

IV. Könnyebb, egy vagy néhány útra szánt, ugynevezett felső-ausztriai és fenyőfából készített dereglyéért:

1. ha terhelve van, □ méterenként 12 kr;

2. ha üresen van □ méterenként 10 kr [...]

5. § Téli állásra bevonulnak tekintetik, és az egész téli időszakra eső teljes illetékekkel terhelhetik mindazon jármű, uszómű vagy talp, mely az 1. §-ban jelölt téli időszak alatt a kikötőbe érkezik és ott legalább egy éjen át marad. [...]

13. § A kikötő part területén fennálló hajógyárakból vízre bocsájtott új járművekért és uszóművekért a téli időszak alatt is csak a nyári illeték fizetendő az esetre, ha akár a nyári, akár a téli időszak alatt bocsáttatván vízre, elkészítésük végett a munka azokon rendszeren és megszakítás nélkül folytatatik, a megkezdett téli időszak alatt befejeztetik, s az elkészült vízi jármű vagy uszómű legkésőbbben öt nap mulva a munka teljes befejezése után a kikötőből távozik. Ellenben, ha az elkészült vízi jármű vagy uszómű a munka teljes befejezése után a fennebb megállapított időn túl marad a kikötőben, a téli időszakra kiszabott díjfizetés alá esik.



14. § Azokért a vízi járművekért és uszóművekért, a melyek a végett vonulnak a kikötőbe, hogy az annak partterületén lévő hajógyárakban kijavíttassanak, s a javítási munka teljesítése alatt a vízben hagyatnak, vagy a partra vonatnak, vagy a partra vonatván ismét a vízre bocsátatnak, a téli időszak alatt is csak a nyári illeték fizetendő, ha ez csekélyebb díjszabást eredményez, de csak az esetre, ha a javítás alatt állott vízi jármű vagy uszómű legkésőbb öt nap múlva a munka teljes befejezése után a kikötőből távozik. Ha ez időn túl marad a kikötőben, a téli időszaknak megfelelő teljes díjszabás alkalmazandó.

15. § A kikötő part területén létező hajógyárak saját szükségletére szolgáló ladikok, talpállványok és bárkákért, ha 15 méternél több tért nem foglalnak el, illeték nem rovatik ki. [...]

22. § A vízi járművekről, talpokról stb. a partra kirakott, valamint a partról a járművekre felrakott tárgyakért a következő rakodási díjak fizetendők:

- a) homok, kavics, kő, agyagföld és mészért köbméterenként 5 kr
- b) faragott kövekért és műkövekért köbméterenként 10 kr
- c) deszkáért, léczért, tömköbméterenként 10 kr
- d) ácsolt fáért tömköbméterenként 5 kr
- e) folyadékokért hektoliterenként 10 kr
- f) cserép és téglá 1000 darabjáért 30 kr
- g) zsindeleért 1000 darabonként 5 kr
- h) káposztáért 100 darabonként 2 kr
- i) tűzifáért úrköbméterenként és minden másnemű fel nem dolgozott fáért tömköbméterenként 8 kr
- j) üres hordókért

- 1. ha 5 hektoliternél nagyobb úrtartalmú 5 kr
- 2. ha 5 hektoliternél csekélyebb úrtartalmú 3 kr

k) gabonaneműek, takarmány, gyümölcs és minden más fennebb elő nem sorolt tárgyért, súly szerint 300 métermázsáig, métermázsánként 2 kr; az ezen felüli többletért, métermázsánként csak 1 1/2 kr számíttatik. [...]

26. § Az államkincstár bármikor követheti a kirakott tárgyak eltávolítását, s ha a tárgyak tulajdonosa az ez iránti felhívásnak legott meg nem felel, a kincstár vagy birságot

szabhat ki, és szedhet be tőle, vagy az ő költségén eszközöltetheti az elhordást.

Ugyszintén joga van a kincstárnak a forgalom érdekében a díjmentes időközt is megfelelően megrövidíteni.

Az ily kivételes intézkedésről szóló értesítés azonban mindannyiszor a kikötő felügyelő-épület hirdetési tábláján előzetesen ki fog függesztetni. [...]



28. § A rakományok mennyisége vagy sulya szállító fuvarlevéllel, mázsálási jegyzékkel, vagy egyéb hiteles módon igazolandó. [...]

32. § Ha a rakodás, elszállítás vagy vonszolás folyamán a partterületek megrongáltatnak, a rakomány, illetőleg a talp birtokosa a kárt helyrehozni, esetleg a javítás költségeit megtéríteni köteles. [...]

34. § A jelen szabályzat értelmében járó illetékeket a felek a kikötő felügyelő irodájában, a felügyelőnek készpénzben fizetni kötelesek, viszont a felügyelő az átvett összeget bárzával nyugtatványozni tartozik. A kikötési díjak a kikötő elhagyása előtt fizetendők. [...]

41. § A kikötési illetékek, rakodási illetékek, illetőleg térdíjak megfizetése előtt az illető vízi járművet, uszóművet, talpat, illetőleg rakományt eltávolítani nem szabad. Az illetékek és díjak megfizetését, a felügyelő személyzet kívánatára bárzával kell igazolni. A ki illeték vagy díj fizetése kötelezettségének teljesítése előtt vízi járművét, uszóművét, talpát, szállfáit, rakományát, stb. eltávolítja, a járó illetéken vagy díjon felül birság gyanánt ennek kétszeresét fizetni köteles.” □

\* Az Újpesti Helytörténeti Értesítő 2005/2. számában cikk jelent meg az újpesti kikötőről. Ezek a dokumentumok kiegészítik az ott közölt adatokat.

\*\* Fentiekben szereplő talp mint úszó tárgy fogalma (az 1925-ben kiadott Révai Nagylexikon 17. kötete szerint): „vízen való szállításnál hevederek és faszögek vagy gúzsok segítségével egymással összekötött több szállfa (tutajfa) vagy deszka, mely a folyóvízre bocsátatik és teherrel (fateher) megrakva, vagy anélkül emberek közvetlen vezetése mellett szállítatik”.

\*\*\* A jegyzőkönyv aláírásánál: m/p = manu propria (latin) ami: saját kezűleg.

\*\*\*\* A dokumentumokat eredeti helyesírással közöltük, továbbá az eredeti szöveg (pl. számszaki) helyességét nem javítottuk.

## A BURV első villamosvonalának építése



1896 januárjában indult Újpest első villamosjárata, mely a Lehel utca irányában kötötte össze községünket a fővárossal. Építésének előzményei a Váci úti lóvasúti közlekedés korába nyúlnak vissza.

Halász István újpesti mérnök, 1884-ben tervbe vette egy új útvonalon futó közúti vasút építését. A helyi lapok kezdetben lóvontatású, később gőzüzemű vasúti vonalról tettek említést. 1885 januárjában előmunkálatai engedélyt nyert, egy év múlva pedig az Újpest és Vidéke arról cikkezett, hogy tavasszal megkezdődik a rákospalotai piacról kiinduló, Újpest főutcáján (ma: Árpád út) és az István úton haladó vonal építése, mely az új temetőnél (a mai Pozsonyi utca mentén) vezet tovább Angyalföld felé. Végállomásul a fővárosi Andrassy út torkolatát jelölték meg. Ekkor azonban a vasút ügyében még nem történt előrelépés.

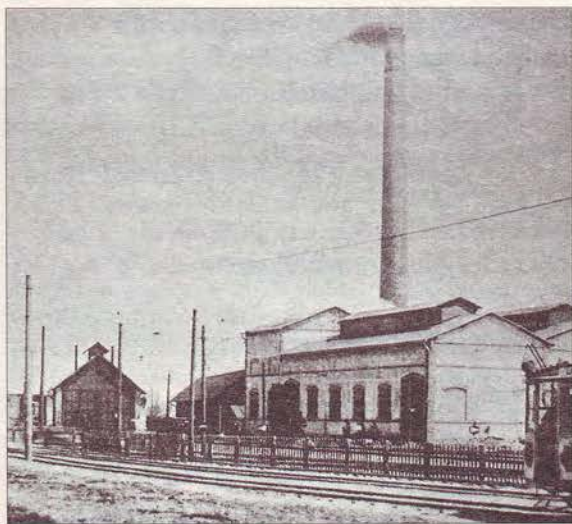
Halász István idővel szerződött Schusztér Adolf budapesti nagykereskedővel, valamint Bodendorfer Mihállyal, és 1890-ben a saját nevében lévő engedélyének megújítását

már együtt, „Bodendorfer A. M. és érdektársai” néven kérelmezték. Tervükben a Hermina úttól a Hungária körúton át Angyalföldre, innen Újpestre vezető gőzvontatású közúti vasút szerepelt. Budapest főváros törvényhatósága a részletes építési feltételeket június 4-én tárgyalta, novemberben pedig a jóváhagyott tervek alapján bejárást tartottak. A tervezett vasút „községünkben a »Magyar pamutszövő gyárat« megkerülve a nagy Duna, vagyis a felső hajóállomásig fog menni, s így a végállomás a Tóth János-féle telken lesz” (Újpesti Hírlap 1890. nov. 9.). A közigazgatási bejárás során a bizottság a tervezett vonal több részletének módosítását rendelte el.

1891-ben új tervekét nyújtottak be az engedélyesek. A Hermina út felé eső szakaszon a vasút vonala fölött felüljáró építése vált volna szükségessé, így ezt kiküszöbölendő a vonal angyalföldi, egyenes vonalú továbbvezetését helyezték kilátásba. Ezzel egy időben bejelentették, hogy gőzüzem helyett villamos üzeműre építenék az új vasutat. A fővárosi tanács ugyan engedélyezte, hogy a Nyugati pályaudvartól Angyalföldön át Újpestig villamosvasút épüljön, de az áramvezetésre a föld feletti vezetékeket nem találta megengedhetőnek.

Az alsóvezeték kiépítése költségesebb volt, mint a felsővezetéké, a belügyminiszter – valószínűleg az engedélyesek kérelme alapján – nem is hagyta jóvá ezt a határozatot. A főváros 1892 szeptemberében már oly feltételt szabott, miszerint engedélyezi ugyan a felsővezetékét, de tíz éven belül, ha a hatóság úgy kívánja, a Lehel utcai szakaszt a Hungária (kör)úttig át kell építeni alsóvezetékessé.

1893 június elején még úgy állt, hogy a vonal a Nyugati pályaudvartól a Váci úton, a Lehel utcán, az újpesti temető mentén, a Diófa (ma: Kassai) utcán, a Fő (ma: Árpád) úton, az István úton, a Károlyi és a Baross utcán, a Váci úton és a Wolfner (ma: Tímár) utcán a Duna-partig vezet. A július 10-én megtartott közigazgatási pótbejáráson helyenként ismé-



A BURV kocsiszíne és áramfejlesztő erőműve a vasút megindulásakor

telten útvonal-módosításról határozott a bizottság. Az újabb tervek szerint a fővonal északi pontját a megyeri új kápolnához (ma: Jézus szíve templom) helyezték, fővárosi végállomásnak pedig a Lehel utca végénél a Ferdinánd híd torkolatát jelölték ki. A Duna-parti szakasz szintén tervben maradt, e vonal a Baross utcai fővonalból az Arany utcánál ágazott ki, majd az „állami védtöltés”, azaz a mai Zsilip utca igénybevételével jutott el a Duna-partra, ahol a Wolfner utcáig vezetett. A másik kiágazást pedig Rákospalota felé tervezték, mégpedig Károlyi Sándor lóvasúti vonalán. De kikötötték, hogy ha a gróffal a megegyezés nem jönne létre, úgy egyenesen, a Fő úton vezetnék ki a villamost Rákospalotára. (Később ez utóbbi megoldás valósult meg.) Újpest előjáróságának kívánsága pedig az volt, hogy a fővárosi végpont ne a Lehel utca végénél legyen, hanem a város belsejében, az Alkotmány utcánál vagy a Lipót (ma: Szent István) körútjánál. Az újpesti villamosvasút engedélyezési tárgyalását szeptember 23-án tartották.

A kereskedelemügyi miniszter 1894. november 11-én adta ki a vasút engedélyokmányát. Az építéshez szükséges tőkét másfél millió koronában, az engedélyidőt ötven évben állapították meg.

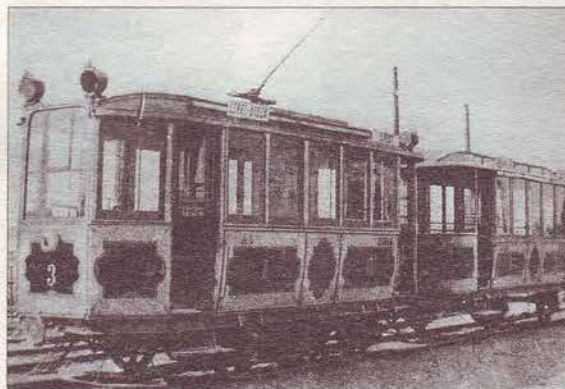
A vállalkozók kérelmezték, hogy engedélyezzék a Budapesti Közúti Vaspálya Társasággal a közös vágányhasználatot a Ferdinánd híd és a Nyugati pályaudvar között. E kérelmet a főváros is támogatta, de a BKVT nem járult hozzá, hogy a konkurens vállalat a pályáját vegye igénybe. Ezzel a leendő vonalat elvágták a fontos nagykörúti kapcsolattól, ami életképességét később negatívan befolyásolta. 1894 őszén Bodendorferék engedélyüket átruházták a Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt.-re, valamint a Magyar Ipar és Kereskedelmi Bankra. A két cég közös társulatot alapított a vasút építésére és üzemben tartására, ez lett a Budapest-Ujpest-Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. (BURV).

Az engedélyokmány kiadását követően a BURV 1895 áprilisában ideiglenes építési engedélyt nyert a fővárostól, így hozzáláthatott a munkálatokhoz. A vasút műtanrendőri bejárását december 15-ére tűzték ki, de nem várt akadályok miatt később kívánták megtartani. Újabb időpontja december utolsó napja

lett volna, ezt pedig a sűrű havazás „mosta el”. Így 1896. január 11-én adták át hivatalosan a 7,8 km hosszú Lehel utca–megyeri kápolna közötti vonalat, a menetrend szerinti forgalom 12-én indult.

Az 1435 mm-es normál nyomtávolsággal épült pálya egyvágányos, kitérős rendszerű volt. Kitérőket a következő helyeken létesítettek: Lehel utcai végállomás, Aréna (ma: Dózsa György) út, a mai Frangepán és Fáy utcák között, a forgalmi telep előtt, Vásár (ma: Tanoda) tér Tavasz utca felőli végén, István tér – a mai piac melletti részén –, Zrínyi utca, új kápolna végállomás.

Az ideiglenes menetrend szerint az első kocsik mind a Lehel utca–Ferdinánd hídi, mind a megyeri kápolnánál lévő végpontról reggel 6 órakor, az utolsók esti 10 órakor indultak. Viteldíjai: teljes vonalra szóló jegy: I. osztályon 20, II. osztályon 15 krajcár. Szakaszjegyeket is bevezettek, ezek ára I. osztályon 12, II. osztályon 8 krajcár volt. A vonalat két szakaszra osztották, szakaszhatár a „Villamtelep”, a mai Angyalföld forgalmi telep volt. Úgynevezett félszakasz-jegyeket is lehetett váltani, ezek ára I., illetve II. osztályra 6 és 4 krajcárba került. Félszakasz-határként a Hungária utat és a Fő úti megállót jelölték ki. E jegyek a szakaszjegyek kiegészítésére is szolgáltak, például ha valaki a Lehel utcai végállomástól az újpesti Fő útig kívánt utazni. Megállóhelyek voltak: Lehel utca (Ferdinánd híd) végállomás, Hungária út, „Villamtelep”, Fő út, István tér, Liliom (ma: Venetianer) utca, Baross utca, Arany utca, megyeri kápolna végállomás. □



A BURV egyik motor- és pótkocsiból álló szerelvénye. A Ganz gyárban készült kocsik eredetileg zöld színűek voltak

FERICSÁN KÁLMÁN

## Fericsánok Újpesten

### Egy asztalosfamília (hézagos) története, 1. rész



Horvátországban, Pozsega közelében különböző térképeken, nem azonos írással, megtalálható a „Fericsán,” vagy „Fericsány”, vagy „Fericsanci” nevű falu. Ebben a faluban született, örmény vagy üzbég eredetű családban, ükapám, Fericsán György. Görögkeleti vallásúak voltak, ükapa – a keresztlevél szerint – „iparos” volt. A szülőfaluból a 19. század első felében – Nancy nevű feleségével – átköltöztek az akkori Arad vármegyében lévő Pankotára, „egy regényes vidéken fekvő mezőváros”-ba, melynek „földje gyönyörű tiszta búzát terem, szőlőhegye híres

bort termett” (olvasható Fényes Elek 1851-ben kiadott könyvében, a Magyarország geográfiai szótára című munkában). Itt született meg dédapám, Fericsán József 1844. január 20-án. Fericsán József, akárcsak kortársai, 6–10 éves korában elemi iskolába járt, megtanult írni, olvasni, számolni. Ezután kitanulta a tímármesterséget. Mivel akkor csak valamelyik céhmesternél tanulhatott, ezért – feltehetően – Pankotán vagy valamelyik közeli községben volt inas. A céhmesternél nemcsak a munkára készítették elő a fiatalokat. A céhek zárt közösségeket alkottak, évszázadokon át szigorúan őrizték tudásukat, az egyes eljárásokat, anyagokat, megoldásokat szakmai titokként kezelték. Ugyanakkor védték a közjük tartozókat.

Fericsán József (korabeli helyesírással és az akkor volt névformával: Ferentián Józseff) 1861-ben Lehel János mesternél dolgozott. Ekkor gondolt arra a 18 éves, különös ismertetjegy nélküli, nem magas, gesztenyes barna hajú, fekete szemű, görög nem egyesült vallású (azaz görögkeleti) tímárlegény, hogy vándorútra megy.

1862. február 27-én, Szentannán kiállították számára egy három évre érvényes, 7×10 cm-es Vándorlókönyvet, melyet Zacchariás Antal szolgabíró látott el bejegyzésekkel és hivatalos pecséttel. A fonallal átfűzött és viasszal lezárt, 48 számozott lapból álló könyvecske belső borítóján tölgy- és olajággal övezett úgynevezett kiscímer található. A hivatalos bejegyzéseket két nyelven írhatták volna be, erre a nyomtatvány lehetőséget adott, de csak a magyar részt töltötték ki. A nyomtatott rendszabályok azonban két nyelven, magyarul és németül olvashatók. A betartandó „rendszabások” a következők voltak:

„1./ A királyi és császári örökös tartományokat a felsőség különös engedélye nélkül nem hagyhatja el.

2./ A könyvet a helybeli előljárásságnak be kell mutatni.



Vándorlókönyv

3./ A kiszabott három éves vándorlás idejét hasznos dologban vagy munkában kell tölteni, ezeket a könyvbe iktatni.

4./ Minden évben a születési helyen az előjáróságokat tudósítani.

5./ A kiszabott vándor idő letelése után a maga hazájába visszajönni, az előjáróknál jelenteni. Ezek nélkül mesterhelyet soha nem kaphat!

6./ Tilos és büntetendő minden hamisítás.”

A Vándorlókönyv 7. oldalán az alábbi bejegyzés volt olvasható: „Ezen könyvnek tulajdonosa Ferentian József tímár legény a mi mestertársunknál Lehel János úrnál dolgozott tíz hónapokig a' melly üdő alatt magát híven és szorgalmasan viselte bizonyítjuk Czéhünk pecsétjével és nevünk aláírásával. Kelt, Szt.-Annán. Február 14. 1862.” A főcéhmester és az alcéhmester aláírásai. Pecsét.



Az „Engedélyező bizonyítványa” rovatban, a Vándorlókönyv 6. oldalán a 3. számú bejegyzés értelmében 1862. február 27-én megkezdte egyéves vándorlását.

A további sorszámozott bejegyzésekben már mint tímársegéd szerepel:

1. Wagner József úrnál Nagyváradon 1862. március 14-től 1862. augusztus 15-ig becsületesen dolgozott (Nagyvárad, Bihar vármegye; ma: Oradea, Románia).

2. Zeke János úrnál Magyarvilágoson 1863. januártól 1864. február 4-ig szorgalmasan, híven és jámbor viselettel segéd minőségben dolgozott.

Munkában eltelt egy év, aztán még egy Magyarvilágoson (Világos, Arad vármegye; ma: Siria, Románia). 1864. április 2-án újabb vándorengedély adása végett a járási hatóságokhoz utasították. A Vándorlókönyv 10. oldalán 131/864 sz. a. bejegyzés szerint: „Fericán József pankotai származású 1844. évben született tímár legénynek megengedtetik, hogy fél évi mestersége űzhetésére Arad városában mehessen ott magának szolgálatot keresen. Kelt, Galsán, 1864. február 4.” A főszolgabíró aláírása és pecsétje.

Feltehetően Aradon nem talált munkát és tanulási lehetőséget, mert ilyen bejegyzés nincs, ezért visszatért előző mesteréhez.

3. Zeke János úrnál Magyarvilágoson híven és szorgalmasan dolgozott egy évig, azaz 1865. április 22-ig.

A 889/865 sz. a. katonai témájú bejegyzést Galsán a főszolgabíró tette 1865. április 23-án, amely szerint nevezett ez évre felmentést kapott, és a legközelebbi újoncozásig vándorengedélyét kiérdemelte (Galsa, Arad vármegye; ma: Galsa, Románia). 1866. március 17-én jelentkezett, és a halmágyi szolgabírói hivatal láttamozta a Vándorlókönyvet (Halmágy, Nagy-Küküllő vármegye; ma: Halmeag, Románia). Magyar nyelvű bejegyzés, az egyetlen román körbélyegző itt található. 190/866 sz. a. ismét a galsai főszolgabíró bejegyzését találhatjuk, aki a katonakötelességnek megfelelt fiatalembernek 1866. április 12-től f. év utolsó napjáig vándorengedélyt adott. Katonai felmentést kapott. Egy évig munkahelyi bejegyzés nincs.

Tovább folytatta útját.

4. Szigyártó Sámuel úrnál Zilahon (Zilah, Szilágy vármegye; ma: Zalău, Románia) 13 hetekig munkába lévén magát becsületesen viselte 1866. július 23-ig. Fő- és Al-céhmester aláírása, a céh pecsétje. A bejegyzést a céh jegyzője tette.

5. A „városunkban jó viselet mellett dolgozott nyolcz hónapot – mint hadköteles.” Kelt Szatmárt, 1867. április 9. (Szatmár, Szatmárnémeti, Szatmár vármegye; ma: Satu Mare, Románia). Szatmár város hivatali pecsétje és egy kapitány aláírása. Ugyanitt olvasható, hogy mint hadkötelest Pankotára utasították. A pankotai hatóság értesítette egy leiratban Szatmár város rendőri hivatalát, hogy Fericán József a hadkötelezettségének eleget tett.

6. 178/R. 1867 sz. a. a fenti hivatal még arról is ad igazolást, hogy Szatmáron a tímársegéd úr 1867. április 9-től 1867. november 11-ig jó viselettel munkában volt. Rendőri bélyegző és a városi kapitány aláírása.

7. „Kis Miklós úrnál Margitán ezen becsületes ifjú 1867. november 26-tól 1868. június 21-ig híven és szorgalmasan dolgozott.” Céhbélyegző és aláírások (Margitta, Bihar vármegye; ma: Marghita, Románia).

8. „Oláh Gábor úrnál Nagy-Váradon (Nagyvárad, Bihar vármegye; ma: Oradea, Románia) ezen becsületes tímár segéd Feritsán [!] József 1868. július 23-tól 1868.

augusztus 11-ig becsületesen dolgozott.”  
Céhbélyegző és aláírások.

9. A bejegyzés, mely német nyelven történt, s amelyet az olvashatatlan aláírás és a céhbélyegző hitelesített, arról szól, hogy a Vándorlókönyv tulajdonosa 1868. augusztus 16-tól 1869. augusztus 16-ig dolgozott Aradon.



10. A következő bejegyzés is német nyelvű, de az ovális pecséten könnyű elolvasni a feliratot (természetesen ez is német): Ignatz Braun és Fia, Pécska (Pécska, Magyarpécska, Arad vármegye; ma: Pecica, Rovine, Románia). Ez az utolsó munkával kapcsolatos bejegyzés. Itt dolgozott 1869. augusztus 18-tól 1870. április 10-ig.

A lényegre törő, szűkszavú magyar és német fogalmazások nemcsak a precizitást mutatják, de fellelhetjük mögöttük a merev céhek álláspontját és szabályait is. A dr. Illyefalvy Lajos által szerkesztett „Statistikai közlemények”-ből, Török Pál „Pest-Buda 1850-ben” című munkájából tudható, hogy 1848 előtt a céhek nemzetiség és vallás szerint is csoportokat alkottak, az egyes nemzetiségek különálló foglalkozási ágat is jelentettek, az iparostársadalmat két ellentétes érdekű csoportra osztotta a képesítés megléte vagy hiánya szerint. „A kiváltságaikra féltékeny céhek – olvasható Ungár László tanulmányában – korlátozták az iparúzókat számát, korlátozták a céhekbe való felvételt, a mesteravatást szigorú feltételekhez kötötték, és a mesterek számát is megszabták. Az erdélyi céhekben az előrehaladás oly nehéz volt, hogy a legények Oláhországba szökdöstek.”

Fericsán József dédapám tehát 1861. júniustól dolgozott Szent-Annán Lehel János mester irányításával 1862 februárjáig, azaz tíz hónapot. Ezután kapta meg a Vándorlókönyvet. Ezt követően tíz időintervallumban, nyolc munkahelyen dolgozott, több mester keze alatt. 1862 márciusától 1870 áprilisáig volt vándorúton. Összesen nyolc évig tartó útját minden bizonnyal gyalog járta. Az egyes munkahelyek közötti idők számolása igen érdekes következtetéshez juttat. Az első és az ötödik mesternél töltött munkák közötti szünetek időtartama kettő hónaptól öt-nyolc hónapig tartott, sőt volt egyszer egy évig tartó munkaszünet is. A hatodik és tizedik mesternél töl-

tott idők közötti szünetek csak néhány naposak. Feltételezhető, hogy ezt a jó munkaerő kiváló szakmai teljesítményének köszönhette. Ekkor már azonnal alkalmazták! A munkával, tanulással, vándorlással töltött idő összesen nyolc év tartamú volt. Közben nyolc hónap katonaidőt is igazoltak.

Nincs adatom, és nem tudom, hogy megkapta-e a mesterfokot. Az ő szakmájában ezt nehéz volt megszerezni. Arra kell azonban következtetnem, hogy nem lett céhmester.

Kárpótolta őt az élet azzal, hogy vándorútja során ismerte meg későbbi feleségét, akitől összesen hét gyermeke született. Mind-egyik Arad mellett, Pankotán. A feleség családja feltehetően helyi illetőségű volt. A családi adatok alapján valószínűsíthető, hogy 1887 és 1892 között határozták el, hogy elhagyják szülőföldjüket, és az iparúzés számára kiváló lehetőségeket kínáló Újpestre költöznek. Fericsán József az Egek Királynéja templom anyakönyve szerint tímárként halt meg 1908. július 2-án.

Gyermekeik születési sorrendben a következők:

1. F. Mária.

Pécskán, 1868. december 6-án született. 1886. november 13-án vette feleségül Molnár Mihályt, akivel Aradon éltek.

2. F. József.

Pécska, 1870. március 22. – Újpest, 1917. december 20. Élt 47 évet.

3. F. György.

Pécska, 1873. november 2. – Újpest, 1919. június 6. Élt 45 évet.

4. F. Ágoston.

Pécska, 1876. szeptember 27. – Újpest, 1926. május 18. Élt 49 évet.

5. F. János.

Pécska, 1878. június 16. – Pécska, 1880. október 7. Élt két évet.

6. F. Károly.

Pécska, 1883. november 4. – Újpest, 1919. április 2. Élt 35 évet.

7. F. Matild.

Pécska, 1886. március 11. – Pécska, 1886. március 17. Élt hat napot.

Fiúgyermekeinek más szakmát és ezzel jobb sorsot szánt és remélt. Négy fia: József, György, Ágoston és Károly Újpesten asztalosszakmát tanult. (Folytatjuk...)



DR. FRANK (FRANKÓY) GYULA

## Harctéri napló az első világháború idejéből, 3. rész\*

[1915] Június 1-én\*\*



Reggel 5 óra ind. idő. Elég jó hangulattal a Józsefvárosi pályaudvarról. Újpesten, Eujvaron [Érsekújváron] Zsolnán keresztül, Tarnow egészen Sedjesovig. Itt kiszállunk. Marsch [Marsch, né, menetelés] Ksivaba. Itt egy napig kitűnően érezzük magunkat: Egy generál-major [generál-major, lat, vezérőrnagy] insp. [inspiciál, lat, szemlét tart]. A marsch komp.-t [compagnie, fr, itt: csapat] def. [defilíroz, né, díszmenetben elvonul], milyent még nem láttam, énekszóval előtte. Másnap négyen el a baonhoz [bataillon, fr, zászlóalj] Przevorszkig vonaton, onnan 30 km után Lezajszkba. Itt a San [a Visztula mellékfolyója a mai Lengyelország területén] mellett a baon. Iszonyú rossz helyen. Tülsó parton az oroszok 150 x-re [x=azonosíthatatlan hossz mérték]. Az én századom rémséges helyen. Néhány nappal előbb a muszkák áttörtek és majdnem az egész század megsemmisült. Egy fáhnrich [Fáhnrich, né, zászlós] meghalt, az összes tisztek megsebesültek. Csak egyedül egy fáhnrich van és most legújabbán én.

Június 7.

A régi századomhoz kerültem és parancsnokságot kaptam a fél század felett, amely a 14. honvédekhez van erősítés végett beosztva a kommandót [kommandó, lat-né, parancsnokság] átvenni. Csupa régi gyerekeket találtam itt. A muszka a San innenső partjára törte át magát. Most a fákról lőnek be a Deckungjainkba [Deckung, né, fedezék]. Rémséges rossz stellung [Stellung, né, állás]. Egész éjjel fenn kell lenni. Nagy zenebona. Erős lövöldözés, ágyútűz. Nappal lehet csak aludni; de vigyázni kell a legyektől, mert hullamérgezést okoznak. Rengeteg hulla van, közvetlen a Schwarmlinie [Schwarmlinie, né, rajvonal] előtt 20-50 x-re. A halott szag óriási. Egy jóképű százados van

itt, attól kapom a parancsot: kiépíteni a Stellungot. Majd ő hozat anyagot, fát. Nappal egy 24[-es] löveg 3 kilós zunderja [Zunder, né, gyújtólövedék] vágott be mellettem cca. [cirka, lat, körülbelül] 1 x-re; semmi bajom nem történt, még meg sem ijedtem. Parancsot kapok 2 honvéd szakaszt le váltani. Jelentkezem a 30. kap[itány]-nál. Stellungot kiépíteni 3 oldalról tűz. Gewehr [Gewehr, né, fegyver] és handgránátot [Hand, né, kézi] úgy mi, mint az oroszok dobálnak. Frontban száz x-re a folyó innenső, a tülső partján a muszkák. Figyeljük a vizet, nehogy átkeljenek, mint ahogy tőlünk jobbra éjjel átkeltek.  $\frac{1}{2}$  m-re a víz alatt vertek hidat és egy drótkötélbe fogódzva jöttek át vagy 1800 x területen. Ezeket kellett a 14. honv.[honvéd]-ek, no meg ezek segítségére jött 24-es vadászok három századának vissza-



Dr. Frank (Frankóy) Gyula főbadnagy a deckung előtt

vernie. 280 emberből 150 maradt csak meg. Egy fährich fejlövést [kapott], a kptny. [kapitány] nyakán és oldalán sebesült, alighanem meghal, egy lt. [Leutnant, né, hadnagy] térdén seb, már meg is halt, fch. a lábán, csak egy fch. maradt meg, aki most a komp. kmd. [compagnie commandant, fr, csapatparancsnok]. De ezt a helyet is itt hagyom. Megyek a fch. barátomhoz, miután a kmd.-t átadták másnak. A kpt. [kapitány] nehezen akar átengedni. Itt is egy töredéke III. századnak. Rendkívül kellemetlen helyzetbe jutottunk, mert az egész baont ablósolták [Ablösung, né, leváltás], csak a III. századot hagyták a Feuerliniébe [Feuerlinie, né, tűzvonal]. Elvisznek bennünket egész más frontra. Bejöttem a Feuerliniéből és elmentem reklamálni az „Ablös.”-t. Ez azonban csak nem akar jönni. Éjjel künn alszom. Erősen [lő] a tüzérség. Reggel egy szép templomot ill. klostert [Kloster, né, kolostor] néztem meg. 1620-ban épült. Kapott egy pár gránátot, amely levitte a ház tetejét. Oly jól esett hallgatni a misét és látni a szerzeteseket járkálni imára kulcsolt kézzel. Istenem, mily szép is a béke, itt a vad háború közepette, ahol minden csak pusztulás. Be-



Dr. Frank (Fraknóy) Gyula és felesége 1915-ben, újpesti lakásukban

jöttem Lezajszk-ba. Istenem, mi lesz már ezzel a szegény századdal! Egy kedves barátom Gerber lt. bele halt a láblövésébe. Mindenütt csak katona-sír. De szép is ilyen gyönyörű helyen feküdni. Legszebb helyek. Hol a San folyó partján, hol egy csendes falusi temetőben. Egyszerű fakereszt, mire a bajtársak virágokat ültetnek és azt öntözgetik. Sok vadász, de sok 14-es honvéd fekszik itt.

Végre leváltanak bennünket is. Egy új Stellungot foglalunk el. Ott ahol a muszkák átjöttek. Komisz hely. Ismét jól kiépítjük, aztán itt hagyjuk. Mi res. [reserve, fr-né, tartalék] vagyunk. Új árkot ásunk egész éjjel. Az el[lenség] erősen tüzel, nem ugyan ránk, de a golyók mindig ideesnek. Nagyon meleg van. Ma éjjel demonstrált a tüzérség és a Schwl. balszárnya. Semmi különösebb. Egy schrapnell [Schrapnell, né, repeszgránátfajta] agyonvágott egy embert, 4 pedig megsebesült. Angriff [Angriff, né, támadás] van készülóban.

#### 15-én

Semmi különösebb. Húzódik az Angriff észak felé, a San partján. Majdcsak elér hozzánk. Jön is már a parancs. Óriási ágyúzás. Búgnak az öreg 24-esek. Iszonyú a hatásuk. Éjjel ásatok. Furcsa, nem lő a muszka. Hát reggelre átment a Sanon, otthagya Stellungjait. Azonnal utána. Mi res.-ben vagyunk. Ismét ásatok. Közben bejárom az elhagyott orosz Stellungot. Mindent amit lehet, requirálók [rekvirál, lat, zsákmányol]. Rengeteg a mi és az orosz halott. Ezek a két tűzvonal között lévén egyik fél sem tudta eltemetni. Így feküdtek két hétig. Rém csúnyák. Rzuchof felé lehúzódni és ott kelni át a Sanon. Ez a parancs. Megyünk is. A 30-asok elhagyott Stellungjaiban. Este itt hálunk. Az orosz a San túlsó partján lévő első állást feladta, most a másodikért folyik a harc. A baon. res., mi pedig baon. res.-ben vagyunk. A muszka üldözés folyik. Tüzérségünk erősen lő. Itt fogunk egy Kriegsbrückén [Kriegsbrücke, né, hadihíd] a Sanon átkelni.

#### 16-án

San mellett elhagyott lövészárokból alszunk. A muszka végig keresi ágyúval a Sanon a hidat, de nem találja. D.u. 3 1/2 órakor átkelés a Sanon. Irány Priskonovice, majd Moline mellett egy erdőben erős tüzet kapunk. A musz-

kák itt tartanak fel. Reggelre innen is megfutnak. Megyünk Drabovica felé. Itt vagyunk 3-4 km az orosz határtól. Átmegyünk Drabovicán is. Felfejlődünk az oroszok ellen. De azok visszavonultak. Megyünk utánna.

**Jun. 17.**



Este 6 h 20' Átléptük az orosz határt. Vígán, nótaszóval éltetve a hazát. Este Tarnogradtól délre megállapodtunk; mi a 3. század ki voltunk jelölve Geschützbedeckung [Geschützbedeckung, né, védelmi állás] addig míg egy 30. század meg nem érkezik. Szerencsére már ott volt az és így előre mentünk. Parancsunk volt a I. és II. századtól jobbra, rechte fl. sich. [rechte Flügel Sicherung, né, a jobb szárny biztosítása] alkotni. De mivel az I. és II. század a parancs helyett elment valahova aludni, mi egész éjjel nem találtuk meg a helyünket. Reggel aztán mi is lefeküdtünk. Aludtunk d.u.-ig, Akkor vorrückung [Vorrückung, né, előrenyomulás] Marianka, Przymanke, Kordova felé. A falvakban mit lehet requirálunk. Utána Marianka mellett beássuk magunkat. Tüzérség lő. Majd bemegyünk a faluba. Este ázni megyünk. Azt hiszem, itt fogunk sokáig maradni. Egy falu előtt 500 x-re a Rayonunk [rayon, fr, körzet]. Reggelig, sőt délig ásunk. Jön a parancs, este felváltanak a 32-ek. Kár, mert gyönyörű, ideális hely volt. Sajnálják a vadászok is, mert sok tyúkot, csirkét, malacot rekvirálnak. Este először Plusyban gyűl össze a baon. Onnan Boscsiába megyünk. Reggelig marsch. Itt találkozunk a 11. Marschsal. Besztják őket a mi megfogyott companinkba. Új comp. comm. [compagnie commandant, fr, csapatparancsnok] lesz. Jó ember. Elég jó szállás van. Éjjel a vadászok nem valami szép dolgokat csinálnak a faluban, mire a brig. [brigadéros, fr-né, ezredes] az egész baon.-t kiparancsolja a faluból a rétre. Én vagyok a baon. offz. [Offizier, né, tiszt]. Éjjel rendezkedem. Nappal mig a század ás, én alszom a sátram alatt egy ujpesti jó barátommal, aki szintén [a] 11. Marschsal jött. Másnap „alarm” [Alarm, ol-né, riadó], mert a 80-ok frontját 40-50 emberből álló muszka patr. [patronelle, fr, őrző] áttörte. Egész éjjel készen állunk. Mi századunk feladata a falu bejáratát védeni. Én

a zugommal [Zug, né, szakasz] maradok. Be is ásom magam. Végre reggel...\*\*\*

**Június 29-én**

[A] III. sz[ázad] mint nachsdet. [Nachsdetachment, né, utóvéd csapat] működött. Ennek egy zugja előre volt küldve Drabowica megszállására, mit egy szotnya kozák [szotnya, or, kozák lovascsapat] védett. A szakasznak sikerült erős küzdelem után a faluból a kozákokat kiverni, és a falut megszállva tartani, míg a nachsdet. oda nem érkezett. Ugyanaznap d.u. ugyanilyen feladattal volt a zug előre küldve, Andrejevka irányában, hol ellene felfejlődött erős orosz schwarmlinie és gépfegyver tüzebe került, amit energikus angriffel és a végén sturmmal [Sturm, né, roham] szintén visszavert. Így biztosította a det. a kijelölt irányt.

**Júl. elsején** a zug Cieslanski mellett mint



nachr. patr. [Nachrichtspatrol, né, felderítő őrző] behatolt az ellenségtől megszállott Cieslanskiba. Az ellenséges állásokról kiváló és pontos jelentést hozott, majd a d.u. vívott ütközetben is jelentékeny részt vett. Zugsf. [Zugsführer, né, szakaszvezető] helyettes felderítő ezen ütközetekben mint schwarmführererek [Sturmführer, né, rohamvezető] ki-tüntette magát hősiességével és páratlan bátorságával objg. [Oberjäger, né, fővadász] Gortvay Adolf, B. Kovács, Molnár Johann unterjägererek [Unterjäger, né, alvadász], patrolführer [Patrolführer, né, őrző] Bognár, ptf. Herceg Sándor mint pl. Póskai János és Zoltán Sándor továbbá mint ordonáncok ellenséges golyózáporban továbbítottak jelentést Padevit K. és Bakos János.

\*

A töredékesen fennmaradt napló itt véget ér. A továbbiakban két nap történetét idézzük Szili Kovács László 1940-ben, Budapesten kiadott Az egykori cs. és kir. 24. táborig vadász-zászlóalj története c. könyvéből, amely szorosán kapcsolódik a naplóban leírt eseményekhez és dr. Frank (Fraknóy) Gyula személyéhez:

„Július 19, [...] az ellenség újból megkezdte a visszavonulást. Előrenyomulás közben

a zászlóalj szétszórja az orosz utóvédet és foglyokat ejt, majd előnyomulását, mint a dandár elővédje folytatja Bozechów felé, ahol a falu keleti kijárata és az úrilak között állást foglal. A dandár is felfejlődik ebben a vonalban és védőállást száll meg. [...] Parancsnoklási viszonyok ekkor: 1. század: dr. Frank zászlós, 2. század: Morawek százados, 3. század: Wetschka zászlós, 4. század: Pászthory százados.

Július 22-én újra felveszik az előrenyomulást. Tóth százados elrendeli a támadást, amelyet Frank zászlós az 1. századdal már idő előtt megindít és egymaga rohamával 120 foglyot ejt és 2 géppuskát zsákmányol. Az általános támadás rendetlen [rendezetlen] visszavonulásra kényszerítette az egész szemben álló orosz vonalat.”

Dr. Frank Gyula a fenti hősiességéért a „magyar bronz katonai érdem érem kardokkal” kitüntetését kapta. Az erről szóló okirat szövege:

„Dr. Frank Gyula, hadnagy

1915. július 22-én mint század parancsnok Majdan Bozechów-i ütközetben kitünt –



Dr. Vitéz Fraknó Gyula

személyes bátorságával, amennyiben a századának élén az Orosz állásokat megrohmozta. Kétszáz foglyot és egy géppuskát zsákmányolt. Hasonlóképpen 1915. július hónap 2-án Alexandrowka-Stawka-i ütközetben megint ő vezette századát különös bátorsággal. Részt vett 1916. október 10-én a Smotrez elleni támadásban, a Siwula és Hrybowka-i állásharcokban. Az ő kitűnő bátorsága, ügyessége, ambíciója és szorgalma mint csoport segéd-tiszt az állások kiépítésében mintaszerű példáját adja egy kiváló, bátor, szorgalmas és kitaró tisztnek.

Karl százados

Adományoztatott: a magyar bronz katonai érdem érem kardokkal.”

\*

A napló szerzőjének leánya, a ma is Újpesten élő dr. Kőrös Endréné dr. Fraknó Veronika fontosnak tartja a következők hozzáfűzését az írásműhöz. Dr. Frank (Fraknó) Gyula leszerelése után egész életében – amint az életrajzi adataiból is kitűnik [Újpesti Helytörténeti Értesítő 2005. szeptember, XII. évf. 3. szám] – folytatta aktív tevékenységét az újpesti vitézek és frontharcosok érdekében, megbecsült polgára volt városának. Életét és kiemelkedő munkáját hazájának, egyházának és városának szentelte. Magas hivatali beosztása és ügyvédi tevékenysége mellett mindig szakított időt, hogy tanáccsal, közbenjárással önzetlenül segítse a rászorulókat. Méltatlan nyugdíjazása és megpróbáltatásai egészségét megviselték, és ez, továbbá súlyos csalódásai a II. világháború befejezése utáni állapotok miatt okozták viszonylag korai halálát 1958-ban.

\* A közreadók dr. Frank (Fraknó) Gyula leányai, T. Fraknó Éva és K. dr. Fraknó Veronika, és unokája, dr. Kőrös András. Az azonosítható helységneveket mai elnevezésük feltüntetésével, az idegen szavakat és kifejezéseket eredetük megjelölésével, szögletes zárójelben, a teljes anyagot betűhíven közöljük.

\*\* Dr. Frank (Fraknó) Gyula 1915 májusában rövid szabadságra a frontról hazajöhetett, s június 1-jén indult vissza a frontra.

\*\*\* A kéziratból ezután több oldal hiányzik.

## A Könyves Kálmán Gimnázium Kulin-csillagdájának története



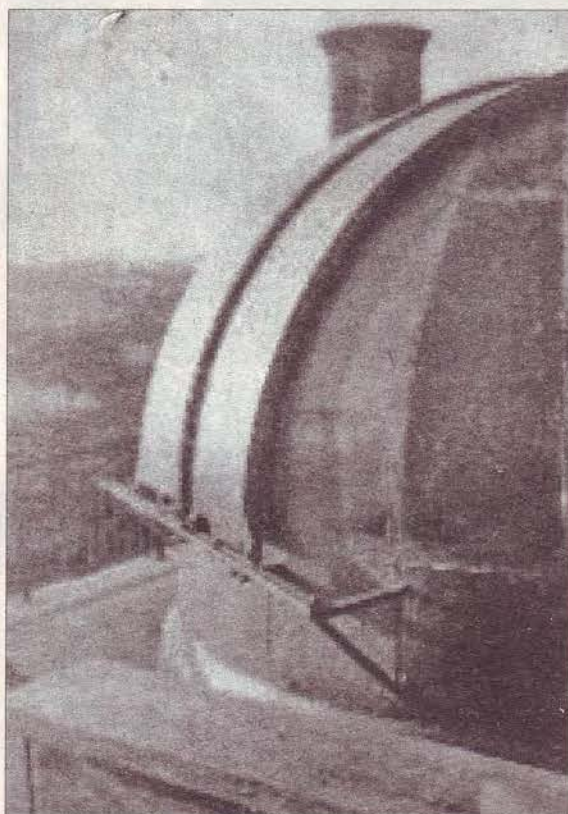
Kulin Györgyöt, a Gellért-hegyi Uránia Csillagvizsgáló igazgatóját, nemzetközi hírvű tudóst a diktatúra 1949-ben megfosztotta állásától. Egy ideig munka nélkül volt, majd a Könyves Kálmán Gimnáziumban lett óraadó tanár. Emberi nagyságát bizonyítja, hogy ebben az élethelyzetben is felül tudott emelkedni a keserű csalódottságon. Anyagi nehézségei közepette is talált módot arra, hogy az amatőr mozgalomért dolgozzon.

1986-ban így emlékezett erre az időszakra: „száműzetésem idején elmentem egy kisiparoshoz, aki felvett inasnak és kitanított az üveg optikai megmunkálására és a távcsőtükör készítésére. A műhelyben sorozatban készült 30 cm-es távcsőtükrökkel az egész országot ellátó minden nagyobb városban 30 cm-es távcsővel dolgozó csillagvizsgáló épült.” Ebben az időben fogalmazta meg azt az eszméjét, amely mellett élete végéig kitarzott: „Az iskolából kikerülő minden fiatal legalább annyit lásson a távcsövön át az égboltból, amennyit Galilei látott.”

Az iskolába érkezve szinte azonnal javaslatot tett a csillagda létrehozására. A gimnázium igazgatósága az ő javaslatára Orgoványi János mérnököt, amatőr csillagászt kérte fel a távcső megtervezésére, aki így emlékezett a távcső építésére:

„Mivel az iskola a szükséges anyagiakban nem bővelkedett, olyan anyagokat kellett felkutatni melyek olcsón beszerezhetők. Egy pár lelkes diákkal kézi kocsit húzva jártuk végig a Váci úti ócskavas telepeket és szedtük össze a szükséges anyagokat. A közben elkészült műhelyrajzok alapján az újpesti Fémipari Technikumban munkálták meg az alkatrészeket. A különleges formájú vasbetonból készült távcső oszlopot az iskola folyosóján öntöttük formába. Az alkatrészek festése és a távcső összeszerelése a tanári szo-

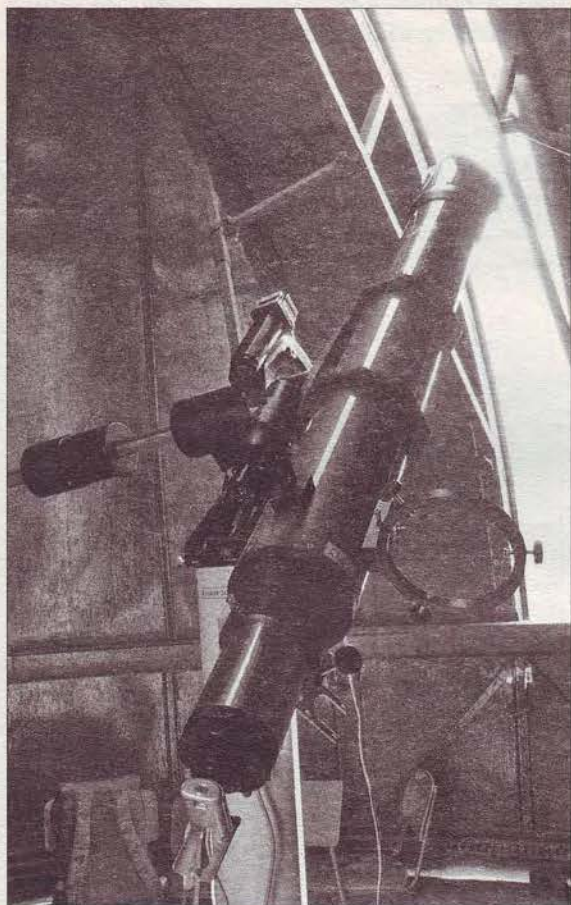
bában történt. A távcső elkészült és egyelőre a tanári szobában várta, hogy egy alkalmas helyen felállítva üzembe vegyék. Az újpesti Tanács 1953-ban 90 000 Ft-ot szavaz meg az iskola tetején építendő tetőterasz költségeire, melyen egy fabódéban lenne elhelyezve a távcső. Ezt a megoldást nem tartottam megfelelőnek, és egy 4 méter átmérőjű, fémszerkezetű, forgatható kupolát terveztem. A tervrajzok bemutatása után a kupolás megoldást választja a gimnázium igazgatósága. Így készülnek el a végleges tervek. A tetőtérbe szakköri előadó terem, fotólaboratórium és szer-tári fülke lesz beépítve. Az építés megindult és most már gondoskodni kellett arról is, hogy a kupola vasszerkezeti részei az építés befejezéséig elkészüljenek, és felszerelhetők



A csillagvizsgáló kupolája az 1950-es években

legyenek. Szabó László gimnáziumi igazgatóval felkerestük a MÁV Landler Jenő Jár-műjavító vállalatvezetőjét, aki készségesen vállalta az ügy patronálását és engedélyt adott, hogy a tanoncműhely az átadott rajzok alapján a kupola vasszerkezeti részeit elkészítse.

Az építkezés 1954 őszén befejeződött és a kupola vasszerkezete is elkészült. Igen nagy és veszélyes munka volt a kupola súlyos szerkezeti részeinek felszállítása a teraszra négy emelet magasra. Ezt egy csigaszor és egy csapat diák segítségével oldottuk meg. A 200 méteres horgonykötelet a hajógyártól kaptuk kölcsön. 1955 májusában megkezdtük a kupola összeszerelését. A hegesztő dinamó és a szükséges erősségű áram megszerzése is elég gondot adott, ebben a BSZKRT segített. A kupola szerelésénél Dienes László kémia és rajztanár, Zsombok Zoltán IV. oszt. tanuló és a Landler J. J. egy kiküldött hegesztőnője voltak szorgalmas segítőtársaim. A váz össze-



A csillagda távcsöve 2005-ben

állítás, a burkoló lemezek kiszabása, felhegesztése sok száz munkaórát felemésztett. Augusztus végére a kupola kívül-belül befestve készen áll. A következő munka a távcső felszállítása és összeszerelése. A 3 mázsás betonoszlop ismét próbára teszi erőnket, nem volt könnyű a szűk lépcsőn felvinni a teraszra. Elkészült a szép csillagvizsgáló, melyik közép-európai viszonylatban is jelentős, Magyarországon pedig a második legnagyobb távcső. 1956. VI. 24.-én a gimnázium 50 éves évfordulóján rendezett ünnepélyen az iskola igazgatója ismerteti a csillagvizsgáló elkészítésének történetét és a vendégeknek bemutatja a távcsövet és a kupolát. 1956. XI. hóban a forradalom idején az iskola és a kupola, valamint a távcső is megsérült, használhatatlanná vált.

A kupola és a távcső hitelfedezet hiányában évekig vár a helyreállításra. 1958. IX. hóban levélben fordultam a Népszabadság szerkesztőségéhez és a Központi Pártbizottsághoz a kupola és a távcső helyreállítása és üzembe helyezése ügyében. A IV. ker. Tanács oktatási osztály megbízásából, 1960. IV. 1.-én elkészítettem a kupola és távcső helyreállításának költségtervezetét. Ennek alapján 1961-62-ben az Uránia Csillagvizsgáló műhelyében elvégeztem a távcső helyreállítási munkáit.”

Az 1962-es felújítást követően, a szakköri munka vezető tanár hiányában megszakadt. 1970-76 között, Flórik György irányításával aktív amatőr munka folyt a csillagdában, ami ekkor bemutató csillagvizsgálóként is működött.

Több mint két évtizedes pangás után a csillagda sokadik újjászületése 2000 szeptemberében következett be. Ekkor adták át a felújított csillagvizsgálót, melyben a régi műszerpark helyére új, korszerű, nagy teljesítményű, 15 cm átmérőjű lencsés távcső, más néven refraktor került. A képek rögzítése is digitális úton történik. Egy jó minőségű webkamera 3-4 perces filmfelvételt készít a vizsgált égitestről, egy számítógépes program pedig ebből a sok ezer képkockából a legjobb részleteket összegyúrva kiváló minőségű képeket ad. A távcső vezérlését is számítógép végzi.

2001-ben a csillagvizsgálót Kulin Györgyről neveztük el. □

## A régi kocsihoz



Mostanában néhányszor utaztam Pest környékén, vonaton és kocsin; ahol a kecskéket legeltetik sanyarú dombokon, céltalan, lerongyolódott férfiak alusznak a fűben, a gyárak udvarán összegyűjtve minden rozsdás ócska-vas, amit száz esztendő alatt se tudtak ezelőtt összeszedni a zsidók, a falak és a házak oly rongyosak, mint az emberek cipői, ócskaság, kopottság, rongyosság mindenütt, bizonyos mellékutkákat benőtt a fű, mintha meghaltak volna belőlük a lakók, a kapuk kidőltek, az akácfaakat kivágták... Újpest, Rákospalota – amerre egykor úgy pöfékeltek a gyárkérmények, mint a gazdag emberek; a kis munkásházak zölden és szelíden követték a vonatot, hogy az ember az ablakból kitekintve azt hitte, hogy ezekben a bakteregyszerű házikókban lakik a szegények kincse: a megelégedés; a gőzdaruk erőlködtek, a műhelyek csengtek, a gőz lihegése alig fért ki a tetők kis csövein, mintha a földkerekség minden munkáját itt végezték volna a serény kezek... A bamba tűzfalakra minden esztendőben új hirdetést festett a vállalkozás, errefelé álltak azok a deszkagavallérok, akik öles nagyságban, merev kalapban jelentették az utazónak, hogy Pesten hol vehet új gérokkot, s a gavallérokat azóta eltűzelték... A külvárosok tarka vidámsága harmonikázott és verklizett a sarki korcsmákban, a megyeri csárdában cigánybanda fogadta az autókat és fiákereket, amelyek az alagi versenyekről jöttek a pompásan gondozott országúton, orgona- és akácillat szállt a boldog drótszigetről a majálismuzsikával együtt, az újpesti kikötő-csárdában friss halászlé várta a szerelmeseket, akik a délután folyamán a vasúti töltések között bujdokoltak, ünnepnapjában házikója előtt üldögélt minden jóra való munkás és polgár e tájon – soha vissza nem térő boldog arcok tűntek el az országút mellől, mesebeli kis házikók ablakaiból és a májusi úton végigördülő hintókból! (Talán mind elmentek a

„Pesti Históriákba”, a boldogok [a régiek] könyvébe?)

\*

És a kocsi, amelyeken e tájakon utazunk: legjobban mutatják, mily siralomra méltó öreg koldusok lettünk a boldog múlt század óta. A pesti fiáker, amely híresség dolgában már megközelítette bécsi kollégáját: úgy zörög, ingadozik, farol, mintha csontvázakat szállítana egyik temetőből a másikba, amely csontvázaknak többé semmi sem fáj. Teme-tesre se jártak a régi pestiek a mai kétfogatún.

A vasúti kocsikról pedig csak sírva beszélhet a nagyapó unokáinak. Nem mindig voltak ezek a kocsik bársony és bőr nélküliek, sőt ülés is akadt a kocsikban, nem pedig csupán deszkaváz, amely leginkább a ravatalhoz hasonlít, amelyre a halottat fektetik. A tyúkültető szalonbútor a mai első osztályú kocsihoz hasonlít. A háború és a megszállás minden szennye itt maradt a katonai bakancsokról. Erre utazott a vérhas gyötrelmesen hempergve, a kocsifalára nyomta sebét a katona, az üvegtelen ablakokba könyököltek a rablók, mikor Magyarországon utaztak. Egy vasúti kocsifal koldusnyomorúságával többet mond el a letűnt évekről, mint a nagyszájú obsitos.

Dickens meséli egy regényében, hogy a kimustrált postakocsi, omnibuszok éjjeli órában fölveszik régi alakjukat, régi utasaikat, konduktoraikat, és beutazzák az egykor járt országutakat: Anglia virágoskertjein át viszik a boldog utasokat – Isten mentsen, hogy a mai utazónak hasonló látománya legyen a vasúti kocsiban éjjelkor. A poklot látná maga körül megelevenedni. A háború szörnyszülőttei, hörgő haldoklói, véres szemű rablói kapaszkodnának térdébe! Pokoli kínok recsegtetnék meg a deszkafalakat, amelyekbe maga a kocsis is összeroskadt. Csontlábán a szanitéc nyitja ki az ajtót a kísértetek órájában.

Akinek nagyon jó kedve van: üljön föl egy vasúti kocsira, hogy elmenjen kedve a fűtörésztől. □

(1920)

## Újpest és környékének természeti értékei a világhálón



Újpest és környéke, az észak-pesti régió bővelkedik természeti értékekben. Ezek az évszázados, évezredek értékei az itt fellelhető természetes és természetközeli életközösségekhez kötődnek, amelyek ha csak nyomokban is, de képek voltak átmenteni egyre inkább civilizálódó világunkba az élővilág hajdanvolt sokszínűségét. Ezek a területek a biológiai sokféleség gazdag tárházai, ezért nemcsak a környékbeli kedvelt kirándulóhelyei, hanem az újpesti iskolások terepi képzésének is fontos helyszínei.

Az élőhelyek feltárásának eredményeként elérhetővé vált egy olyan internetes ismeretterjesztő anyag, amely a területek általános jellemzésén túl színes képekkel illusztrálva mutatja be a növény- és állattársulások jellemző fajait is (webcím: [www.tar.hu/kris-kagy/tan1.htm](http://www.tar.hu/kris-kagy/tan1.htm)). A tizenkét élőhely (Homoktövis Természetvédelmi Terület, a Farkaserdő öt életközössége, a Szilas-patak, a Csömöri-patak, a Mogyoródi-patak, a Dunakeszi-tőzegtavak, a Palotai-sziget és a Rákospalotai turjános) bemutatása tanösvényszerűen történik, ami lehetővé teszi azt is, hogy az iskoláscsoportok vagy a környezetük természeti értékei iránt érdeklődő kirándulók a virtuális tanösvény „bejárásával” hozzájussanak azokhoz az ismeretekhez, amelyek igazán tartalmassá tehetik valóságos kirándulásaikat a terephelyszíneken.

Az internetes ismeretterjesztő anyag nem csupán a Farkas-erdőben és a Szilas-patak mellett elhelyezett, de mára az esztelen rombolás áldozatává vált ismeretterjesztő táblákat helyettesítheti, hanem a környezeti nevelés digitális eszközévé is válhat az iskolákban. Ma már Újpesten is egyre népszerűbbek a témanapok és témahetek, amelyek során egy-egy problémakör kapcsán mozgó-

sítják az egész iskola tanulói közösségét olyan aktív ismeretszerzésre, amely a diákok önálló munkájára alapozva dolgoz fel helyi szintű (pl. szelektív hulladékgyűjtés a kerületben, az újpesti parkok környezeti állapota) vagy globális, mindenkit érintő témákat (pl. az édesvízkincs múltja, jelene és jövője). Az egyes diákcsoportok projektmunkát végeznek. A projektben a részfeladatok meghatározása után kezdődik meg a tanulók önálló munkája. Tevékenységükben a csoportmunka a meghatározó, de az egyéni munka is fontos szerepet kap. Amennyire csak lehetséges, a diákok önállóan, tanári segítség nélkül dolgoznak, saját maguk tervezik és ellenőrzik munkájuk előrehaladását.

A tanár tanácsadóként segíti a tanulási folyamatot, aktívan és interaktívan vesz részt a munkában (válaszol, ösztönöz, értékeli a haladást), és figyelmet szentel a tanulókra, kinek-kinek érdeklődése és szüksége szerint.

A mások által is méltányolt bemutatás avatja sikerré a projektet. Ezért is fontos befejező része a munkának a bemutatás, ami legtöbbször egy demonstrációs anyag elkészítésével és kiállításával valósul meg.

Ha a projekt egy iskola környéki élőhely természet- és környezetvédelmi vonatkozásait tárja fel, akkor a bemutatóanyag összeállításában nagy segítséget jelenthetnek a virtuális tanösvények képei és szöveges részei. Ezeket a diákok letölthetik az iskola számítógépeire, és beépíthetik saját számítógépes bemutatóanyagukba, amely munka során nemcsak az adott életközösségről nyerhetnek hasznos ismereteket, hanem számítógépes gyakorlatra is szert tesznek. Mindezek alapján várható, hogy a világhálón most közzétett virtuális tanösvények az újpesti emberek érdeklődésének kielégítése mellett az iskolai környezeti nevelésnek is hatékony eszközei lesznek. □



HIRMANN LÁSZLÓ  
**Kulin György**



A híres újpestiek között szép számmal akadnak olyan személyiségek, akiket életüknek csupán egy viszonylag rövid szakasza kötött városunkhoz, ugyanakkor ezen idő alatt olyan maradandót alkottak, hogy joggal érezzük őket a miénknek. Ezen személyiségek egyike Kulin György.

Családja erdélyi származású. Édesapja, Kulin Vilmos, Nagyváradon volt cipész. Műhelyét szorgalmas munkával gyárrá fejlesztette, ahol az alkalmazottak a szokásosnál jobb körülmények között dolgozhattak. Kulin Vilmos belépett a szociáldemokrata pártba is. Az ott megismert, környezete által felforgatónak vélt eszmék miatti kritikák elől, üzemével együtt, Nagyszalontára költözött. Az 1905-ben negyedik gyermekeként ott megszületett György fia talán tőle örökölte filantróp gondolkodásmódját. A kisfiút kezdetben nem érdekelt a csillagászat. Az 1914-ben földközelsébe került Halley-üstökös is inkább gyermeki félelemmel, mintsem kíváncsisággal töltötte el. Az ötgyermekes család a nagyszalontai Kölesér utcai házban élt, melyet az édesanya, Tóth Julianna varázsolt igazi családi fészekké.

György a nagyközségben végezte elemi, majd középiskoláit is. Trianon után a serdülő ifjú első mestere egy román amatőr csillagász volt. Sikerült Budapestre utaznia, ahol felvételt nyert a közgazdaságtudományi egyetemre. Tanulmányait megszakítva, 1922-ben hazaköltözött Nagyszalontára. Apja üzemében könyvelőként dolgozott, majd sorkatonai szolgálatot teljesített a román királyi hadseregben. Huszonkét évesen került vissza Budapestre, ahol felvették a Pázmány Péter Tudományegyetem matematika-fizika szakára. A következő évek meghatározók voltak számára. Kitűnő tanuló volt, s a Pro Christo ökumenikus diákszövetség főtitkára lett. Ekkor mélyült el a gyermekkorban megalapozott istenhite, mely végigkísérte életét.

Friss diplomásként 1935-ben a Svábhegyen működő, Konkoly Alapítvány által

fenntartott Asztrofizikai Observatóriumban kapott munkát havi 80 pengős fizetésért. Legfőbb munkaterülete az éjszakai felvételek készítése volt. Egy 20 cm-es objektívvel felszerelt, Ógyalláról átmentett műszerrel 20-30 perces expozíciójú felvételeket készített. Munkája kitartást és szakértelmet igényelt. Öt év alatt 1024 kisbolygófelvételt készített, többet, mint nyolc munkatársa összesen. 1933-ban megnősült. Felesége, Blahó Magdolna tanárnő négy gyermeknek adott életet.

Kulin György nemzetközi viszonylatban is jelentős csillagásszá lett. 1939-ben doktorált pályaszámítási témakörben, 1941-ben már főiskolai asszisztens, 1942-ben intézeti tanár. 1936-44 között összesen 84 ismeretlen



Baranyai Miklós rajza Kulin Györgyről egy matematika órán készült az 1950-es években (Az eredeti rajz a Könyves Kálmán Gimnázium tulajdona)

kisbolygót észlelt, ezek közül 19-et az ő neve alatt törzskönyveztek. A legelső felfedezőjétől a Salonta nevet kapta, ezt követték a sorban többek között a Bolyai, a Pannonia, a Hunnia, az Attila, a Mátra és a Balaton nevű kisbolygók. 1942–43-ban, a nemzetközi Eros-program keretén belül, Kulin először észlelt földközeli kisbolygót.



Már a második világháború előtt is szervezett ismeretterjesztő előadásokat. Tudósként megtalálta igazi misszióját, amit maga így fogalmazott meg: „Valahányszor nagyszerű, új élmény részese lettem, hajtott valami belső kényszer, megosztani másokkal ezt a tiszta örömet.” Mindeközben publikált is. Állandó szerzője volt a Csillagászati Lapoknak, rendszeresen jelentek meg cikkei a Természettudományi Közlönyben. Legjelentősebb munkája a Távcső világa című könyv (1941), amely számos kiadást ért meg, és amely az amatőr és hivatásos csillagászok bibliájává vált. 1944-től a háború megnehezítette az operatív csillagászmunkát. A rögzítőlemezek hiánya miatt csak vizuális észlelésekre nyílt mód. Kulin György a háborús hónapokban sem pihent, az égitestek pozícióadatait, koordinátáit rögzítette. 1945-ben még romokban hevert Budapest, mikor ő már hivatása új útjait kereste. A Gellért-hegyet járta, hogy egy kialakítandó obszervatóriumnak megfelelő helyet találjon. Így jutott el a Sánc utca egyik romos villájához, melynek tulajdonosa bombatámadás során hunyt el. Itt épült fel az Uránia csillagvizsgáló, amely létét elsősorban Kulin György szervezőerejének köszönhette. Az ügynek megnyerte Ortutay Gyula kultuszminiszter támogatását is. A nehéz idők ellenére megépülő létesítményhez Kulin egy háttérszervezetet is létrehozott, a Magyar Csillagászati Egyesületet (MCSE), melynek elnöke lett. Innentől kezdve a felkészült és népszerű csillagász a tudományos kutatás helyett a csillagászat népszerűsítését tűzte ki céljául. „Az égbolt mindenkié” – vallotta, és az Uránia tárt kapukkal várta a látogatókat. 1947-ben, egy év alatt, 12 500 érdeklődő kereste fel az obszervatóriumot. A Magyar Csillagászati Egyesületnek több ezer aktív tagja volt ez idő tájt.

1948-at követően a baloldali diktatúra károsnak ítélte az MCSE tevékenységét, azzal vádolva a szervezetet, hogy idealista nézeteket terjeszt, illetve, hogy tagjai között volt kapitalisták is helyet kaptak. 1949-ben feloszlatták az egyesületet, Kulin Györgyöt pedig menesztették az Uránia éléről. Ezzel nemcsak hivatásának gyakorlását tették lehetetlenné, családját is nagyon nehéz helyzetbe hozták. Szorult helyzetében igazi menedéket jelentett számára az újpesti Könyves Kálmán Gimnázium. Sok más, politikai okok miatt a fővárosból távozni kényszerülő tudós tanárhoz hasonlóan ő is itt jutott státushoz. Tanítványai szeretettel emlékeznek vissza tanóráira, melyeket áthatott humanizmusa és csendes humora. Szervezőerejét Újpesten is latba vetette. Az újpesti gyárak, köztük a Tungsram bevonásával egy kicsiny csillagvizsgáló építését tervezte. 1953-ban kezdődtek meg az építési munkálatok, két év múlva át is adták a létesítményt. (A csillagvizsgáló 1956-ban, a gimnázium tankágyúzásakor megsérült. Évtizedekig üzemen kívül állt, míg 2001 őszén felújítva újra megnyitotta kapuit. Ekkor kapta a Kulin György Bemutató Csillagvizsgáló nevet.)

1953-ban, Sztálin halálával megenyhült a politikai klíma. Kulin György fokozatosan visszatérhetett a csillagászatához. A műegyetemen lett asszisztens, majd 1954-ben reaktíválták mint az Uránia vezetőjét. Életének egy újabb termékeny időszaka vette kezdetét. A TIT csillagászati szakosztályát vezette, a hatvanas években sorra jelentek meg könyvei A kis csillagász távcsöve, Színes világegyetem, Hogyan készítsünk távcsövet, mikroszkópot? címek alatt. Maga is csiszolt lencséket, sok lelkes amatőr csillagász tőle kapta első apparátusát. Rendszeresen szerepelt a rádió és a televízió műsoraiban. Közvetlen, lelkes előadómódja magával ragadta a közönséget, így a csillagászat tárgykörében hasonló népszerűségre tett szert, mint a fizikai ismeretek bemutatása kapcsán Öveges professzor. Az országosan csak Gyurka bácsiként emlegetett tudós 1982-ig töltötte be tudományos tanácsadói státusát. Egészsége is megromlott. Még megérte, hogy az 1989-ben újjáalakult Magyar Csillagászati Egyesület tiszteletbeli tagjává választotta. Két hónappal ezután, az év áprilisában, családja körében hunyt el.



Nagyszalonta látképe a 19. században



Nagyszalonta, ahol Kulin György született, a mai Románia területén, Nagyváradtól délre fekszik. A kicsiny település számos jeles személyiség szülőhelye, itt írták be az anyakönyvbe Arany János, Zilahy Lajos és Sinka István nevét is. A nagyközség urai a középkorban a Toldiak voltak. A török betörés idején tértek át lakói a református hitre. Bocskai alatt a község, több Bihar megyei településhez hasonlóan, hajdúvárosi rangot kapott. Az ekkor emelt erődítmény máig is álló maradványa a híres csonka torony. Mária Terézia a területet az Eszterházyaknak adományozta. A nyakas szalontaiak azonban nem könnyen fogadták el udvarhű új urikat. Büntetésből elvesztették kollektív nemességüket, a hajdúszabadságot. Kulin György születésekor Nagyszalontának mintegy 15 000, zömmel református lakosa volt. Járási szolgabírói hivatal, járásbíróság, adóhivatal, közjegyzőség emelték az államigaz-

gatási kistérségi központ rangjára. Főgimnáziuma, takarékpénztára, postahivatala, gőzmalmai kisvárosi külsőt kölcsönöztek a nagyközségnek. Arany János emléke mellett Nagyszalontán szívesen ápolják Kulin György emlékét is. Az utca, amelyben szülőháza állt, ma az ő nevét viseli. 1991-től két nyelvű emléktábla hirdeti egykori lakója emlékét. A ház felújításához szükséges anyagokat zömmel az anyaországbeli amatőr csillagászok gyűjtötték össze. Bronzszobrát a helyi önkormányzat a református temető melletti szoborparkban állíttatta fel. A nagyszalontaiak talán nem is tudják, hogy Újpesten, a Könyves Kálmán Gimnáziumban egy márványtábla idézi Kulin György gondolatát: „Hiszek a jóság, a szépség és a szeretet megtisztító erejében. Hiszek a közösségért való áldozatvállalás értelmében.” Még kevésbé tudják talán, hogy a világűrben kering egy a felfedezésekor 3019. sorszámot kapott aszteroida, melyet kegyeletből Kulin névre kereszteltek. □

## „A mestervizsga komoly megmérettetés volt”



Sefcsik Béla Újpesten született, mechanikai műszerész, az Újpesti Ipartestület újjáalakításának kezdeményezője, 1989 óta a testület elnöke.

Önálló kisiparos, gázvezeték- és gázkészülék-szerelő. Számos kitüntetése mellett 2001-ben Újpestért díjban részesült.

– Felmenői valóban az első újpesti lakosok közül valók. Nagypapája az első betelepülők között érkezett ide. Hol laktak az elődök?

– Atyai nagyapám, aki az óbudai gépgyárban volt műszaki vezető, a 19. század utolsó harmadában telepedett le a Vécsey utcában, melyet akkor még Villasornak hívtak. Édesapámék először a Munkácsy utcában laktak, majd a Nádor utcában építettek házat. Ez a szülőházam, még az ágy is megvan, amiben születtem. Régi polgári, faragott hálószobabútor. Anyám vajúadás közben abba kapaszkod-

dott, és eltörte a díszrudat. Később sokat emlegette, hogy már akkor ilyen rossz voltam... Öt évvel ezelőtt megjavítottam, hogy épségben megmaradjon az utódoknak.

– Hol végezte iskolai tanulmányait?

– 1944-ig Esztergomban, 1945-től a Lőrinc utcában tanultam, 1946–47-ben Nyergesújfalura kerültem gimnáziumba, majd megint a Lőrinc utcába, onnan pedig a Landler Jenő Gépipari Technikumba (ma: Újpesti Műszaki Szakközépiskola és Gimnázium) jártam.

– Mi volt az oka a sűrű iskolaváltogatásnak?

– Édesanyám erősen vallásos volt, és egyházi iskolába akart járatni, mert nagyon rossz gyerek voltam, és úgy gondolta, ott majd embert tudnak faragni belőlem. Ez a terve aztán nem sikerült, mert a Rákosi-korszak keresztülhúzta elképzeléseit. Egyik nap a pap tanárokat felrakták egy teherautóra, és Vácra vitték, minket pedig hazaküldtek. Így fejeződött be számomra a gimnázium. Addig latint tanultam, amit általában egyházi iskolákban nagyon fontosnak tekintettek. A mi iskolánk igazi „ökumenikus gimnázium” volt, osztálytársaim között egyformán voltak katolikus, református, evangélikus és zsidó vallásúak. Azokban az években működött igazán a liberalizmus.

– A gépipari technikum a gimnázium után nagy váltásnak tűnik.

– Az egyházi iskolák megszüntetése után új középiskolát kellett választani. Engem mindig a műszaki dolgok érdekelték. Nem zárkoztam el a humán tárgytól, mert olvasni mindig is szerettem. Az irodalom és történelem érdekelt, de komolyabban a műszaki tárgyak vonzottak.

– Változásokkal teli életében mi volt az újabb fordulat?

– 1956-ban illegálisan kiköltöztem az akkori NSZK-ba, egy 60 ezer lakosú kisvárosba. Előzőleg apám azt tanácsolta: „Elvisznek katonának, ha maradsz. Ha nem maradsz, megmenekülsz mindentől. Pakolj össze, ha



Sefcsik Béla az Újpesti Ipartestületben

tudsz.” Persze hogy tudtam, elmentem, és nagyon jól éreztem magam. Finommechanikusként dolgoztam, nagyon szép szakma. Egy kutatóintézetben voltam négy évig, zavarásmentes anyagvizsgáló készülékeket kísérleteztünk ki és gyártottunk, mert a prototípus elkészülte után sorozatgyártásba általában máshol kerültek. De egyedi berendezéseket készítettünk például a Krupp cégnek is. Gyorsan tanultam a nyelvet, meg voltak velem elégedve. A második év végén felajánlották a német állampolgárságot. Nem fogadtam el, mert tudtam, hogy ha elfogadom, nem mehetek majd haza. Így csak a külföldiek számára kiadott személyi igazolvánnyal rendelkeztem Németországban. A Közös Piac hat országába szabadon utazhattam, mentem is sokat, csodálatos életem volt. Egész Európát becsavarogtam. 500 márka fizetést kaptam, egy kis garzonban laktam, mindenem megvolt, éltem a világomat.

– *Mindenki nebezen szakad el a hazájától, de biztosan volt egy súlyosabb oka, ami vagy aki hazahívta...*

– 1955. december 3-án megismertem a jelenlegi feleségemet. A Berzeviczy Közgazdasági Technikum gólyabáljára mentünk el mint „egyetemista” fiatalok. Ő akkor elsős volt. Németországból is állandóan leveleztem vele. Ő közben leérettségizett. Elhelyezkedett a Hazai Pamutszövőben, a könyvelésen. 1960-ban ultimátumot kaptam: ha el akarom venni, jöjjen haza. Természetesen összepakoltam, és hazajöttem.

– *1960-ban visszajönni sem lehetett egyszerű.*

– Nem politikai indíttatásból távoztam. Mikor hazajöttem, mégis két héten keresztül faggattak, hogy mit csináltam odakint, hogy éltem. Szerencsére ügyesen lefedeztem magam még Németországban. Ott akkor csak kereskedelmi kirendeltség létezett. Kintlétem harmadik évében írtam a kirendeltségnek, mert tudtam, hogy belátható időn belül haza akarok majd jönni. Tehát felvettem a kapcsolatot a kereskedelmi kirendeltséggel, majd rajta keresztül a bécsi nagykövetséggel, s attól kezdve jöttek az újságok és a propaganda.

– *Hogy folytatódott itthon az élet?*

– Ahogy megnősültem, megszületett a lányom, Andrea. A Nádor utcai kis házat kibővítettem – tetőtér-beépítéssel –, akkoriban

csak ezt engedélyezték. 1971-ben a kert hátlójában műhelyt építettem. 2002-ig működött. Nagyon ragaszkodom ehhez a házhoz. Jelenleg sikeres, önálló irodával rendelkező ügyvéd lányommal, fiatalemberré nőtt unokámmal lakunk benne. Szüleim halála után öcsémet, húgomat kifizettem, az egész épület a miénk lett.

– *Könnyen talált munkát egy hazatért?*



– Igen. Édesapám az Egyesült Izzóban dolgozott, nagyon jó szakember volt, a wolframszálak spirálózását végezte. Én az Egyesült Izzó

adócsőgyárában helyezkedtem el. Böven akadt tennivaló, akkor indult a Kossuth és a Petőfi adó rekonstrukciója. Azt hiszem, két és fél, három évig voltam ott. Nem tetszett a nagyon kötött munka, s főleg az, hogy az adócsőgyártás kiköltözött Lágymányosra. Nem voltam hajlandó Újpestről Lágymányosra kijárni. A váltásra az adott alkalmat, hogy meghalt egy műszerész-mester. A Bajcsy-Zsilinszky úton volt műhelye – valamikor fegyverműves volt, de mivel a háború után nem lehetett fegyverekkel foglalkozni, műszerészként dolgozott. Háztartási gépeket, varrógépeket javított. Iparengedélyt akkoriban nem lehetett kapni, de özvegyi jogon folytatni lehetett a céget. Kötöttem az özvegygel egy szerződést, s így az ő jogán lehettem önálló. 1965-ben le kellett tennem a műszerész-mester-vizsgát. A vizsgáztatást a KIOSZ végezte, az V. kerületi Vadász utcában, a műszerészek székházában. Komoly megmérettetés volt. Féléves tanulás, majd gyakorlat előzte meg. Viszont a saját nevémen szerettem volna önálló lenni, s addig jártam az akkori Tanácsházára, amíg 1971-ben kaptam iparengedélyt.

– *Hat év elég hosszú idő. Hogyan élt egy kisiparos a hatvanas években? Milyen lehetőségei voltak?*

– 1965-től már aktívan működtem a KIOSZ-ban. Létezett egy úgynevezett Kisipari Termeltető Vállalat, s azon keresztül lehetett exportálni keletre-nyugatra. Némettűdásom sokat segített. Először a Lombik- és Üvegipari Szövetkezeten keresztül kontakthőmérőket gyártottam Lengyelországba, a csirkeketekben alkalmazták ezeket, mert ott pontos hőmérsékletmérésre volt szükség. Higanyos hőmérő volt, ha elérte a megadott

hőfokot, kikapcsolt, majd újra be. Ez volt az első exportmunkám. A második az osztrákokhoz került. A Steier cégnek készítettem akkumulátorsarukat. Évi 450-500 ezer schillinget termeltem az országnak. 1 groschent sem kaptam belőle. Minél többet termeltem, annál kevesebbet kerestem. Ez az iparosok számára teljesen érthetetlen volt. 1 forintból 98 fillért elvitt az állam, s valutát sem kaptunk. 2-3 évenként ki kellett mennem tárgyalásra Ausztriába a Steier céghez. Szolgálati útlevelemmel utaztam, nagy eredmény volt ez egy volt diszszidens számára! Hazatérés után mindig el kellett számolni az utolsó fillérig a valutával a küldő vállalatnál. A MOGÜRT-tel dolgoztam. Mindent számlával kellett igazolni, szállás-, utazás-, taxi- és egyéb költségeket, s vissza kellett adni a megmaradt pénzt. Egy alkalommal elköltöttem minden schillinget, sőt túlköltekeztem, tehát nem tudtam elszámolni a pénzzel. Mondom a pénztárosnak, hogy nincs schillingem, de kifizetem dollárban a hiányzó összeget. Teljesen fölháborodott, hogy honnan van nekem dollárom, és ki utaztat engem. Önálló iparos vagyok – feleltem. Azt mondja, ne csináljak vele ilyet, hozzak schillinget, mert őt megbüntetik, hogy nem tudott elszámolni, schilling helyett dollárt nem fo-

gadhat el. Mit tehettem? Felváltottam a dollárt feketén schillingre, s elszámoltam.

– *Milyen volt a szervezeti élet a KIOSZ-ban a 60-as években? A közelmúltban jelent meg A magyar kézművesipar története című könyv, abban olvastam, hogy ez is olyan központosított szervezet volt, mint a párt vagy a kormányzati szervek.*

– Igen, pontosan. Ezt is a párt irányította. Országos, budapesti, megyei és helyi egységekben működött. A kerületekben globális szervezetek léteztek, szakmák szerinti csoportok csak budapesti szinten működtek. A budapesti egyesületben a kerületeket küldöttek képviselték. A helyi alapszervezetekhez is a párt helyezte ki a megbízható vezetőket. A szlogen a helyi szolgáltatás ellátása volt, de sok iparos szállított exportra is, vagy bedolgozott nagy cégeknek. Maximum három alkalmazottat és három tanulót foglalkoztathattunk. Csak nagyon speciális esetben, például a hadiiparnak dolgozók kaphattak kivételt ezalól.

– *A háború előtti Ipartestületnek nagyon komoly érdekvédelmi szerepe volt. Tapasztalható volt ez a KIOSZ esetében is?*

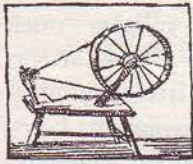
– A KIOSZ az adózás területén egy bizonyos határig meg tudta védeni a tagokat. A testület vezetői állapították meg az adók



Sefcsik Béla (a kép jobb szélén) Kölnben az I. Európai Kézműves Kiállítás megnyitóján a magyar delegáció tagja

nagyságát. Minden év január 15-ig kellett leadni a bevallást, és a helyi grémium állapította meg annak alapján az adó mértékét, melyet a helyi tanácsoknak fizettünk be. Ötévenként általában egy nagy ellenőrzést bonyolított le mindenkinél az adóosztály, s akkor általában hátralékot kellett fizetnünk.

– *Kötelező volt a KIOSZ-tagság?*



– Természetesen, e nélkül nem is lehetett elindítani a vállalkozást. Ha megkapta valaki az iparüzési engedélyt, azonnal be kellett lépni a KIOSZ-ba. Tagdíjat is fizettünk, mindenki az adóalapja szerint. Itt, Újpesten talán harmincan lehettek, akik úgynevezett virilistaként a legmagasabb tagdíj-kategóriába tartoztak. Szinte belépésemtől kezdve helyi vezető voltam. Először kultúrosként dolgoztam, később más feladataim is lettek. Választás és vállalás útján kerültünk ezekbe a pozíciókba. Nyilván adottság kérdése is, ki mennyit volt képes felvállalni a közösségi feladatokból, hiszen ezek csak társadalmi funkciók voltak, minden térítés nélkül. Én szerettem az ilyen feladatokat, ma is végzem a kamarán belül. Sajnos a kamarai tagság már nem kötelező. A rendszerváltás után többször voltam tapasztalatcserén Ausztriában, Németországban, ahol 152 szakmában kötelező a mestervizsga, melyet a kamarák a legtapasztaltabb, legnagyobb szakmai tudással rendelkező mesterek bevonásával szerveznek. A kamarák adják ki a mesterleveleket is. Véleményem szerint jót tenne a kisiparnak, ha nálunk is hasonló módon működne ez a dolog, de sajnos pár évvel ezelőtt megszüntették a kötelező kamarai és ipartestületi tagságot. Magyarországon most nincs továbbképzés, az iparoktatás sem tökéletes. A technika fejlődése pedig mindezt komolyan megkövetelné. Az Ipartestület ma nem töltheti be azt a szerepet, amit háború előtti elődje. A kamara talán igyekszik, egypár szakmában mestervizsgáztat, tanfolyamokat indít, de ez sem az igazi.

– *Most mivel foglalkozik?*

– A rendszerváltás után a műszerészszakma meghalt. Az export megszűnt. Korábban a Skoda, IFA, Togliatti gyárnak dolgoztam. Új megélhetés után kellett nézmem, a nyugdíjam nem fedezte volna a megélhetésünket. A Gázműveknek is dolgoztam koráb-

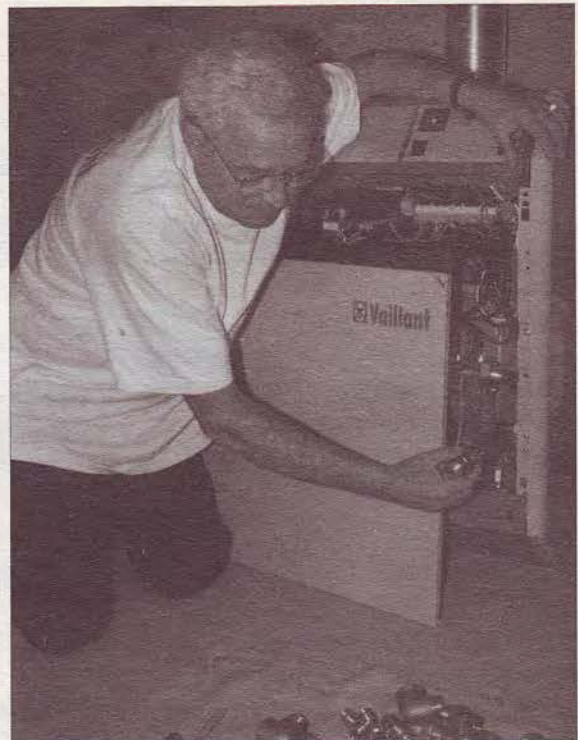
ban, innen jött az ötlet, s 1992-ben mestervizsgát tettem mint gázvezeték- és gázkészülék-szerelő.

– *A rendszerváltás környékén sokan kényszerültek pályát módosítani?*

– Sokan. Nagyon sok kisiparos visszadta az iparát. A megrendelés egyre kevesebb lett. Ez összefügg a fejlődéssel is. Egyre kevesebben javíttatnak vagy csináltatnak cipőt, ruhát. Az építőiparon belül van még a kézműves-ségnek feladata. Ezek a szakmák élnek most is: villanyszerelő, gázszerelő, háztartásigép-szerelő, kőműves, autószerelő, szobafestő-mázoló, tapétázó, burkoló, parkettázó. A tömeggyártás a közép- és nagyvállalatok feladata.

– *Hogyan működik ma az Újpesti Ipartestület?*

– Ma a tagság nem kötelező. Legfontosabb feladatunk a tagok és a testületen kívüliek érdekvédelmének ellátása. Tagjaink természetesen kedvezményesen vehetik igénybe szolgáltatásainkat, melyek a tanácsadás, SZTK-, adóbevallás, iparjoggyakorlás vonatkozásában, valamint a könyvelés területén vehetők igénybe. Foglalkozunk idős iparostársainkkal is, például karácsony tájkán vidám összejövetelt szervezünk számukra. □

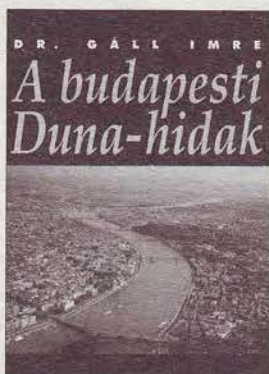


Sefcsik Béla munka közben



A Kossuth Kiadó által megjelentetett, Budapest és környéke című, díszes hasonmás kötet érdekes kirándulás a 150 évvel ezelőtti időbe. A Hunfalvy János által írt és szerkesztett útikönyv Aquincum korától 1850-ig ismerteti a később

egyesített főváros legfontosabb helyszíneit és eseményeit. Nagy sétát tehetünk a szerzővel; meglátogathatjuk a királyi vár palotáit, a színházakat, fürdőket, vasútállomásokat, hajóállomásokat és fogadókat. Az életmódot, nevezetességeket, ipart, kereskedelmet, művészeti életet bemutató fejezetek után megismerhetjük a környék településeit, köztük Fótot, amelynek megközelítéséhez Újpest is útba esik. „E helységet csak néhány év előtt alapították gróf Károlyi István pusztáján, a Duna bal partján [...] Az új gyarmat gyors virágzásnak indult, lakosainak és házainak száma egyre növekvék, s jelenleg Újpesten csinos házakból álló szabályos utcákat, több kisebb nagyobb gyárt, gyümölcs és szőlőkertet találunk.” A szerző a téli kikötőről is említést tesz, és a község lakosságát kétezer főre taksálja. A kötet függeléke kis utcajegyzéket, a közhivatalok elérhetőségét, közlekedési tanácsokat és túraterveket tartalmaz. (A kötet a Kossuth Kiadó Csányi László utca 34. szám alatti boltjában kapható.)



A Hídépítő Rt. gondozásában megjelent kötet számos vonatkozásban érinti Újpest közlekedéstörténetét. A szerző, dr. Gáll Imre hivatalból és kedvtelésből egyaránt szenvedélyesen kutatta Magyarország hídjainak tör-

ténetét, a műszaki megoldásokat és a helytörténeti vonatkozásokat egyaránt. A buda-

pesti Duna-hidak című munka közel húsz hidat – az összes fővárosi Duna- és Duna-ág-híd – leírását tartalmazza. Az újpesti vasúti összekötő hídról megtudható, hogy 1892-ben, a főváros és Esztergom között kiépülő vasútvonal tervezése során merült fel, hogy a sínpályát – az ipari szállítmányok miatt – a bal parttal is összekössék. A vasútvonal tulajdonosa, az olasz Fratelli Marsiglia et Co. vállalat ennek érdekében a Dunán, Óbuda és Újpest között egyvágányú Duna-híd építését határozta el. A vasszerkezetet a Magyar Államvasutak Gépgyárában készítették, majd 1886. november 3-án a hidat – amely az idén lesz 110 éves – átadták a forgalomnak. A vasúti híd mellett szerepel a kötetben a közeljövőben Újpesten felépülő M0-s híd látványterve, valamint műszaki leírása. (A kötet az Alexandra könyv-áruházakban kapható.)

### Kriszt Lajos-díj

Február 2-án az újpesti városháza tárgyalótermében átadták a Kriszt Lajos néhai újpesti főszámvevő emlékére alapított díjat. A kuratórium döntése alapján az idei kitüntetést Márkus Erzsébet, a polgármesteri hivatal építésigazgatási irodájának vezetője vehette át.

### Aschner Lipót-díj

Február 17-én került sor az Aschner Lipót Alapítvány díjának átadására. Az Egyesült Villamosságai Rt. egykori vezérigazgatójának emlékére alapított kitüntetést minden esztendőben vezető menedzsereknek nyújtják át. 2006-ban a díjban egy újpesti üzletember, Hosó János, a Holux Fényrendszer kft. vezérigazgatója részesült.

### Támogatókat várnak

Az Újpesti Helytörténeti Alapítvány több mint egy évtizede kutatja, ápolja Újpest helytörténeti emlékeit, évi rendszerességgel helytörténeti vetélkedőt szervez. A kuratórium tagjai kérik, hogy aki teheti, személyi jövedelemadójának 1%-ával támogassa az alapítványt, amelynek adószáma: 18040609-1-01.

Márciusi számunkban az 1., 4., 6., 7., 12. és a 13. oldalon látható fotót az Újpesti Helytörténeti Gyűjtemény bocsátotta rendelkezésünkre.