

Pápai Tamás László¹

**TITKOS HADIÜZEMBŐL EXPORTRA DOLGOZÓ
DARUGYÁR.
A FÉM-MEGMUNKÁLÓ RT. ÉS AZ EMELŐGÉPGYÁR
TÖRTÉNETE**

CRANE FACTORY FROM THE SECRET AIRCRAFT
FACTORY.
THE HISTORY OF FÉM-MEGMUNKÁLÓ LTD. AND
EMELŐGÉPGYÁR

[HTTPS://DOI.ORG/10.30583/2022-3-4-218](https://doi.org/10.30583/2022-3-4-218)

Összefoglalás

A cikk a II. világháború időszakában, Budapesten felépített repülőipari üzemek egyikét ismerteti. 1941 októberében jegyezték be a Fém-Megmunkáló Rt. vállalatot, amely felvette a kapcsolatot német repülőgépgyártókkal, és sikerült szerződést kötniük az Argus Motoren GmbH-val, amelynek állítható légcsavarját licenclben gyártották. Az Rt. 1942 végére már a Junkers repülőgépgyárnak is beszállítója lett. 1943-ban megkezdték a pestszentlőrinci gyáregység építését, amelynek befejezését a hadműveletek megakadályozták. A háború után darugyár működött a korábbi repülőgéppalkatrész-gyár telephelyén.

Kulcsszavak: II. világháború, repülőgéppalkatrész-gyár, Fém-Megmunkáló Rt., Argus Motoren GmbH, Junkers repülőgépgyár

Abstract

The article explains an aircraft factory, which was built in Budapest in the II. world war. The Fém-Megmunkáló Ltd. was founded in October 1941. They connected with German aircraft factories and made a contract with Argus Motoren GmbH to produce adjustable propellers. From the end of 1942, they also worked for Junkers. In 1943, a new department of the factory was founded in Pestszentlőrinc, but it was not

¹ Pápai Tamás László történész, a Tomory Lajos Múzeum könyvtárosa

finished because of the war. A crane factory moved here after the war ended.

Keywords: II. world war, aircraft factory, Fém-Megmunkáló Ltd., Argus Motoren GmbH, Junkers Aircraft and Motor Works

1. Hadiüzem családi vállalkozásban: A Fém-Megmunkáló Rt.

A közelgő háborúra készülve Magyarország 1938-ban hirdette meg a „győri programot”, amelyben egymilliárd pengőt szántak hadsereg-fejlesztésre. 1941-ben – miután az ország hadba lépett – még fontosabbá váltak a hadiipari gyárak, illetve a haditechnikai eszközök alkatrészellátása. Ilyen indíttatásból alapította meg 1941 októberében a budapesti születésű Schmidt Gyula és Strohmayer Ferenc a Fém-Megmunkáló Részvénytársaságot, amelynek fő profiljaként repülőgép-alkatrészek gyártását tervezték német licenc alapján.

1.1. A Transorient Kiviteli és Behozatali Kft.²

Schmidt Gyulának és Strohmayer Ferencnek nem ez volt az első közös vállalata. Fél évvel korábban, 1941. március 20-án alapították meg a Transorient Kft.-t 10 000 pengő törzstőkével, amelyen a két társ-tag felesben osztozott. *„A vállalat tárgya: Áruk behozatala és kivitele Magyarországon és Németországban”*³, de kereskedelmi partnerként felsorolták a szövetséges Romániát, Bulgáriát, az akkor éppen még létező Jugoszláviát, a semleges Törökországot és az olaszokkal harcoló Görögországot. Miután a cég bejegyzése váratott magára, március 31-én megsürgették, mert *„időközben már a cég címére jött Németországból a magyarországi bútor kisiparosok részére expertálandó bútorok fejében egy nagyobb pénzösszeg [...]”*⁴

A változó hazai és nemzetközi körülmények folytán azonban a kft. nem működött sokáig: *„A vállalat 1943 év elején beszüntette működését, mert a hatóságok megvonták az export kontingenseit az akkori idők szerint illegális készítőik gyártmányainak exportja miatt.”*⁵

² BFL VII.2.e 43699 1941 Transorient Kiviteli és Behozatali Kft.

³ BFL VII.2.e 43699 1941 Transorient Kiviteli és Behozatali Kft.

⁴ Uo.

⁵ Uo. Az „akkori idők szerint illegális készítőik” valószínűleg munkájuktól eltiltott zsidó iparosok voltak.

A háború után a tulajdonosok megpróbálták újraindítani a vállalat tevékenységét. A Termőföld Szövetkezettel összefogva bejelentkeztek az 1946-os Bécsi Nemzetközi Vásárra. Ez azonban kudarcba fulladt, az árukészlet Ausztriában ragadt. A keletkezett veszteséget Strohmayr Ferenc és testvére vállalták át, a céget 1947. november 20-án felszámolták.

1.2. Apa és fia: id. és dr. Schmidt

Az 1941. október 13-án a Transorient Kft. Budapest V. kerületi Zrínyi utca 1. alatti helyiségében tartott közgyűlésen megalakult a Fém-Megmunkáló Üzemek Rt. A két fő részvényes a két alapító, dr. Schmidt Gyula és Strohmayr Ferenc volt, egyaránt 350 darab részvénnyel, de a többi részvényes is a rokonságukból és a cég alkalmazottai köréből került ki. Összesen 1500 darab részvényt állítottak ki, az alaptőke 150 000 pengő volt. Október 17-én itt is kérték a cégbejegyzési kérelem soron kívüli elintézését: *„Ezt a vállalatot azért hívtuk életre, hogy hozzánk intézett felhívásra részben üzemeket létesítsünk, részben pedig már létező ilyen üzemekkel szerződéses kapcsolatra lépjünk – melyekben bizonyos gépalkatrészeket állítsunk elő. Ennek a gépalkatrész-, tágabb értelemben fémipari termelésünknek van bizonyos – a közgazdaságát meghaladó – nemzetvédelmi jelentősége is. Közérdekű ennélfogva, hogy az újonnan megalapított vállalatunk tevékenységét mentől előbb megkezdhesse.”*⁶

Alaki hibák miatt október 21-én pótalakuló közgyűlést kellett tartani, a cég nevét is Fém-Megmunkáló Rt. formában fogadták csak el. A másnap bejegyzett cég igazgatósági tagjai dr. Schmidt Gyula és Strohmayr Ferenc voltak, a felügyelőbizottságban id. Schmidt Gyula (dr. Schmidt apja), Friedrich Árpád (Strohmayr sógora) és Hild Károly foglalt helyet.

1941 októberében tehát sikerült bejegyeztetniük a vállalatot, a tényleges munka azonban csak a következő évben indult meg. Központi gyártelepüket a Budapest XI. kerületi Somogyi út 13. alatt rendezték be: *„Az alakulás után hozzákezdtünk az első gyárépület megépítéséhez. Ez egy műhelycsarnokból, egy kis irodából és a szükséges öltözőkből és mosdóhelyiségekből állott. Az építkezés 1942. február végével befejeződött.”*⁷

⁶ BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

⁷ BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

A gyár felvette a kapcsolatot német repülőgépgyártókkal, majd sikerült is szerződést kötni az Argus Motoren GmbH-val, amelynek motorjait Németországban számos repülőgép-típusba beépítették. *„Mindezekelőtt az »ARGUS« német cégtől megszereztük a vállalat tulajdonát képező csőösszekötő szabadalom magyarországi felhasználásának jogát, ami által a magyar repülőgépiparba be tudtunk kapcsolódni.”*⁸

Az Argus-szal más szinten is próbáltak kapcsolatokat kiépíteni. 1942 decemberében Budapesten tartózkodott a vállalat két vezetője, Heinrich Koppenberg részvénytársasági vezérigazgató és Karl Mattes részvénytársasági igazgató. 1942. december 9-én az ő jelenlétükben dr. Schmidt Gyula és Strohmayer Ferenc közjegyzői letétbe helyezt egy utalványt 390 darab Fém-Megmunkáló-részvény kiszolgáltatására. Ezt akkor kapták volna meg a német partnerek, amennyiben igazolták volna, hogy az Argus a részvények eladásával kapcsolatos vállalt kötelezettségének eleget tett. Mivel azonban ez 1943. december 31-ig nem történt meg, a letétet visszapostázták a Fém-Megmunkáló Rt-nek.⁹

Mivel német tervezésű repülőgépekhez állítottak elő alkatrészeket, ezért az ehhez szükséges szerszámgépeket is Németországból kellett megrendelniük: *„A munka megkezdésénél a legtöbb nehézséget a gépek beszerzése okozta. Vállalatunk célja ugyanis elsősorban precíziós tömegcikkék és repülőgép alkatrészek gyártása. E cikkeknel ezredmilliméteres pontossággal kell dolgozni és így a szerszámgépeknél is igen nagyfokú precízitás szükséges. Ezért a magyar ipar által előállított szerszámgépek nagyrészt nem voltak elégségesen jók a mi igényeinknek. Több gépet tehát külföldről kellett behozni. E nehézségek ellenére múlt év április havában már felállítottuk a két első gépet, de eleinte csupán gyártási kísérletek folytak, míg a komoly gyártási munka augusztusban indult meg.”*¹⁰

1942 végén már a Junkers repülőgépgyár beszállítói lettek: *„Ugyanekkor nagyobb tételű megrendeléseket kaptunk a Junkers cégtől és örömmel jelenthetjük, hogy a több mint fél éve folyó szállítások alatt még nem fordult elő reklamáció. Ez az eredmény oda vezetett, hogy ebben az évben már igen nagy megrendeléseket kaptunk, amelyekből ki kell emelnünk a »Flug-Motoren-Ost« repülőgépmotor-alkatrészekre,*

⁸ Uo.

⁹ BFL VII. 179. a. 1942. 0928.

¹⁰ Uo.

valamint az »ARGUS« állítható légcsavarra vonatkozó megrendeléseit. Ezek a munkák üzemünkben ma már megindultak.»¹¹

Itt meg kell jegyezni, hogy ugyanebben az időben, 1942 őszén alakult meg a Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. (PIRT), amely a ferihegyi repülőtér közelében átvette a „Filtex” textilgyár pestszentlőrinci, Gyömri út menti telepét. Itt nagyméretű hangárt emeltek, és megkezdték egy repülőgép-összeszerelő bázis kialakítását. A PIRT kifejezetten Junkers Ju-52-es típusú gépek előállítását vállalta, amelyekből 1943 végén készült el az első példány.

A Fém-Megmunkáló Rt. tekintetében az első év még az alapozás, az üzleti kapcsolatok megteremtésének ideje volt: *„Az 1942. esztendő tulajdonképpen olyan üzleti év, amelyben a munka túlnyomó része az előkészületekkel telt el [...]. Ez előmunkálatokból ki kell emelnünk, hogy az üzem körül megszereztünk néhány környező telket, azokon továbbépítkezünk és ma már három üzemhelyiség áll rendelkezésünkre. Most saját asztalos és lakatosműhelyünk, anyagraktárunk és a követelményeknek megfelelő gépi felszerelésünk van. Az 1942.-ben megindult tárgyalások egészen 1944. év végéig biztosítják üzemünk anyag- és munkaellátását. A megrendelések összege meghaladja a 14 000 000 pengőt. Új gyárépület építését is tervbe vettük, aminek továbbfejlesztése esetleg keresztülvitele a folyó év feladata.»¹²*

Talán, mert két fogorvos is volt a vezetőségben, az üzemben kifejezetten haladó intézkedéseket vezettek be a szociális ügyek és a munkásjóléti intézkedések területén: *„Szociális téren igyekeztünk, hogy egyrészt a termelést az accord-rendszer és az okszerűen kiosztott jutalmak juttatásával fokozzuk, másrészt pedig munkásainknak a mai nehéz beszerzési viszonyoknak megfelelő magas jövedelemben részesítsük [sic!]. Emellett arra törekedtünk, hogy alkalmazottainkat lelkiileg is közel hozzuk a vállalathoz. Ezért az üzemhelyiségeket világosakká és tisztákká építettük, munkaszünetek alatt szórakoztató zenét adunk, munkásjóléti intézményt létesítettünk, házassági és szülési segélyeket folyósítottunk, betegség esetén szakorvosokat vettünk igénybe alkalmazottaink gyógyítására, munkásruhákat és köpenyeket, asszonyoknak pedig fejkendőket osztottunk ki. Sportosztályunk most van alakulóban.»¹³*

¹¹ Uo.

¹² Uo.

¹³ Uo.

1942-ben a vállalat a sok beruházás következtében veszteséget mutatott ki, a következő évben azonban már szerény nyereséget könyveltek el. Ekkorra Schmidt és Strohmayer már összesen 1200 darab részvényt birtokolt. 1943. május 31-én a régiek (dr. Schmidt és Strohmayer Ferenc) mellé új igazgatósági tagokat választottak. Bekerült dr. Gál Imre, a vállalat korábbi jogtanácsosa és a már említett Friedrich Árpád vállalati igazgató. Az igazgatóság elnökévé id. Schmidt Gyulát választották, de az ügyvezetők dr. Schmidt, Strohmayer és Gál maradtak. A felügyelőbizottságba bekerült két földbirtokos (Malcolmes Albert, Tomanovits István) mellett Strohmayer Ferenc testvére, Kálmán is.

„Az elmúlt [1943.] év üzleti eseményeit az új gyártások előkészítése és megszervezése jellemezte. Ez a körülmény természetesen nagyban befolyásolta a vállalat eddigi gyártási programját és teljesítő képességét. Az új gyártások oly nagyszabású előkészületeket igényelnek, amelyek úgy az adminisztrációt, mint részben az üzem kapacitását is igénybe vette. E körülmény folytán a vállalat effektív forgalmához képest aránytalanul nagy regeie és egyéb költség keletkezett. Ezen előkészítő munkálatok az új gyártások előfeltételei, amelyek az árak megállapításánál figyelembe lettek véve és ennek eredménye az elkövetkező üzletévek folyamán fog eredményként jelentkezni. Az előbb említett körülmények, valamint a honvédelmi hatóságok ezirányban előterjesztett kívánsága szükségessé tette a vállalat alaptőkéjének felemelését. [...] Az alaptőke felemelését szükségessé teszi az a körülmény is, hogy a kapott üzleti megbízások [s] ezzel kapcsolatban vállalt kötelezettségek oly nagy mérvűek, amelyek a hitelezők részére 150.000.- tőke mellett nem nyújtanak megnyugtató biztosítékot.”¹⁴

Az 1944. június 30-án tartott közgyűlésen tehát tőkét emeltek. Az addigi 150 000 pengős alapot felhúzták 600 000 pengőre, a részvények száma pedig négyezer lett, de külső tőkét nem vontak be, a régi részvényesek jegyezhettek egy részvény mellé másik hármat is. Ekkor egy szomorú kötelességüknek is eleget kellett tenniük, megemlékezni az igazgatóság két elhunyt tagjáról: „[...] *előjáróban megemlékezünk igazgatósági elnök urunk id. Schmidt Gyula elhunytáról. Szeretett elnökünk bölcs megítélését és józan tárgyilagosságát igazgatóságunk mindenkor szeretettel fogadta melyet a jövőben sajnálattal nélkülözünk. Ez alkalommal is meg kell emlékeznünk szeretett ügyvezető igazgatónk és alapító tagunk Dr. Schmidt Gyula ez év folyamán történt váratlanul tragikus elhunytáról. Dr. Schmidt Gyulában nem csak az*

¹⁴ Uo.

*igazgatósági társat és alapítót, hanem legodaadóbb munkatársat veszítettük el.*¹⁵

Id. Schmidt Vilmos Gyula (1871–1943) neves fogorvos volt. A Rajna-vidéki Engersben született, fogtechnikusként még Németországban tanult, de az 1890-es évek végén már Budapesten élt. Az övé volt az első magyar fogtechnikai laboratórium.¹⁶ Feleségétől, Weber von Webenau Annától (1875–1946) négy gyermeke már Budapesten született: Anna 1898-ban, Gyula 1899-ben, Lajos 1907-ben, Ilona 1910-ben. 1914 augusztusában nyerte el a magyar állampolgárságot. 1923-ban Horthy Miklós kormánytanácsosi címmel tüntette ki.¹⁷

Dr. Schmidt Gyula (1899–1944) szintén fogorvosnak tanult. 1919–1921-ben tagja volt a tudományegyetemi csendőrtiszti zászlóaljnak.¹⁸ Modern fiatalemberként autóversenyzéssel és fényképezéssel is foglalkozott.¹⁹ 1920-ban vette feleségül Gmelin Gizella lakberendezőt, azonban 1937-ben már különváltan élt feleségétől.²⁰ Házasságukból két gyermek született: ifj. Schmidt Gyula (később mérnök) és Schmidt Marianne. 1943-ban tartalékos orvos hadnaggyá léptették elő.²¹

A gyászjelentések szerint idősebb Schmidt Gyula 1943. október 25-én váratlan hirtelenséggel, míg fia Berlinben 1944. január 30-án²² tragikus hirtelenséggel hunyt el: *„Minden akadályt leküzdő vasszorgalma, alkotási vágya, izzó munkaszeretete, soha meg nem pihenő tevékenysége, erősnek látszó szervezetét elpusztította”*.²³ Hogy a 44 éves orvos halála pontosan mikor történt és mi okozta, csupán sejthetjük: *„Elnök közli, hogy Dr. Schmidt Gyula a háborús események következtében ismeretlen időpontban elhalálozott.”*²⁴ Annyi azonban bizonyos, hogy a Kerepesi úti temetőben február 9-ére tervezett temetését nem tarthatták meg, arra csak február 12-én kerülhetett sor.²⁵

¹⁵ Uo.

¹⁶ Fogtechnikai Szemle, 1981. február 1. 2. sz. 33. o. és Hétfői Hírek, 1983. október 31. 44. sz.

¹⁷ Pesti Napló, 1923. augusztus 5. 175. sz. 9. o.

¹⁸ Az 1919. augusztus és 1921. október között fennállott „Tudományegyetemi Csendőrtiszti Zászlóalj” tagnévsora. Bp., 1942. 98. o.

¹⁹ Körösfői lányok című képével V. díjat is nyert. Keleti Újság, 1943. december 5. 276. sz. 9. o., Film Színház Irodalom, 1943. szeptember 3. 36. sz.

²⁰ 8 Órai Újság, 1937. november 13. 258. sz. 7. o. és Esti Kurir, 1937. november 13. 258. sz. 2. o.

²¹ Honvédségi Közlöny, 1943. május 28. 23. sz. 712. o.

²² BFL VII. 172. 1944. Kjo 035. hagyaték 1944.

„Idézésre megjelent Schmidt Gyula örökgyó fia, és előadja, hogy a leltárban felvett ingóságokat örökgyó halála után köztartozása fejében elárverezték, úgy, hogy semmi vagyon nem maradt, miért is vagyontalanság címén kéri a hagyatéki eljárást megszüntetni.”

²³ Ugyanakkor dr. Schmidt Gyula halálozási dátumaként megjelent február 7. is. A család a gyászjelentést 7-én állította ki.

<https://dspace.oszk.hu/handle/20.500.12346/663648> és Honi Ipar, 1944. február 15. 4. sz. 22. o., Magyar Nemzet, 1944. február 8. 30. sz. 6. o.

²⁴ BFL VII.2.e 43699 1941 Transorient Kiviteli és Behozatali Kft.

²⁵ Magyar Nemzet, 1944. február 8. 30. sz. 6. o., 1944. február 9. 31. sz. 6. o. és 1944. február 11. 33. sz. 6. o.

1.3. Hadiüzem az akácerdőben: a pestszentlőrinci gyáregység

„Az elmúlt [1943.] év kiemelkedő üzleti eseményei a vállalat működési körének kiterjesztése az ismert honvédelmi és hadianyag gyártási vonalokon. Az új feladatok a vállalat szervezetének nagyméretű bővítését tették szükségessé. A jelenlegi gyártelep a vállalt gyártási kötelezettségek lebonyolítására nem volt megfelelő és kielégítő miertis az igazgatóság elhatározta, hogy Pestszentlőrinc Szemeretelepen²⁶ új gyártelepet létesít. E célra telkeket vásárolt cirka 30 000 négyszögöl nagyságban és megkezdte az építkezést.”²⁷

A kiválasztott helyszín (1–2. ábra) kiváló volt egy hadászatiilag fontos repülőgéppalkatrész-gyár részére. Pestszentlőrinc ekkor még nem tartozott Budapesthez (ma a XVIII. kerület része), hanem egy dinamikusan növekvő önálló város volt, ahol az 1920-as és 1930-as években egyre újabb és újabb területeket parcelláztak fel és építettek be kertes családi házakkal.

Ugyan a szóban forgó területre már korábban is léteztek felosztási tervek, Szemere István, a hatalmas pestszentlőrinci Szemere-birtok tulajdonosa csak az 1930-as évek végén kezdte el parcellázni a Bókaytelep és a Szent Imre-kertváros között, a mai Cziffra György utcától délkeletre eső mezőgazdasági területeit. Ám ekkor még csak a mai Gyékény tér környéke épült be, a többi területen a homokos talaj megkötésére akácerdő telepítését kezdték meg, amelynek első foltja éppen a kiszemelt gyártelepet övezte. Az erdőfolt némi védelmet nyújtott a légi felderítés szempontjából is.

Kiépített út hiányában a gyárat közúton csak nehézkesen lehetett megközelíteni a Gloriette felől. Azonban ragyogó vasúti összeköttetése volt, ugyanis az úgynevezett Nagy-Burma-vasútvonal (más néven Iparvasút) mellett helyezkedett el, amely a pestszentlőrinci Kavicsbánya állomást kötötte össze Soroksárral, és vasúti kapcsolatot biztosított a ferihegyi repülőtér felé.

„Az ingatlan Pestszentlőrinc külső határában beépítetlen sík területen a cséritelephez vezető vasútvonal mentén fekszik. A hozzá vezető út a lőrinci víztárolótól indul a Kavicsbánya mentén, mely út ideiglenes jellegű földút, teherkocsival nem járható. A 16 katasztrális hold és 226

²⁶ Valójában nem a Ferihegyi repülőtér közelében levő Szemeretelepen, hanem Pestszentimre felé, a település határában lévő Szemere-birtok területén.

²⁷ BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

*négyszögöl nagyságú területen nagy részben valamikor fiatal akác-erdő volt [...].*²⁸

A vasútvonal nyújtotta előnyt azonnal ki is használták, és a gyártelep épületeihez vezető iparvágányt fektettek le. Az építkezés 1943 novemberében indult, azonban hamar el is akadt.²⁹ „*Időközben beállott építési anyag beszerzési nehézségek miatt az építkezést hosszabb időre szüneteltetni voltunk kénytelenek.*”³⁰

A munkálatok csak 1944 márciusában indultak újra. A korábbi üzemmérethez mérten nagyszabású gyártelep terveit Emőri J. István (1900–1964) készítette.³¹



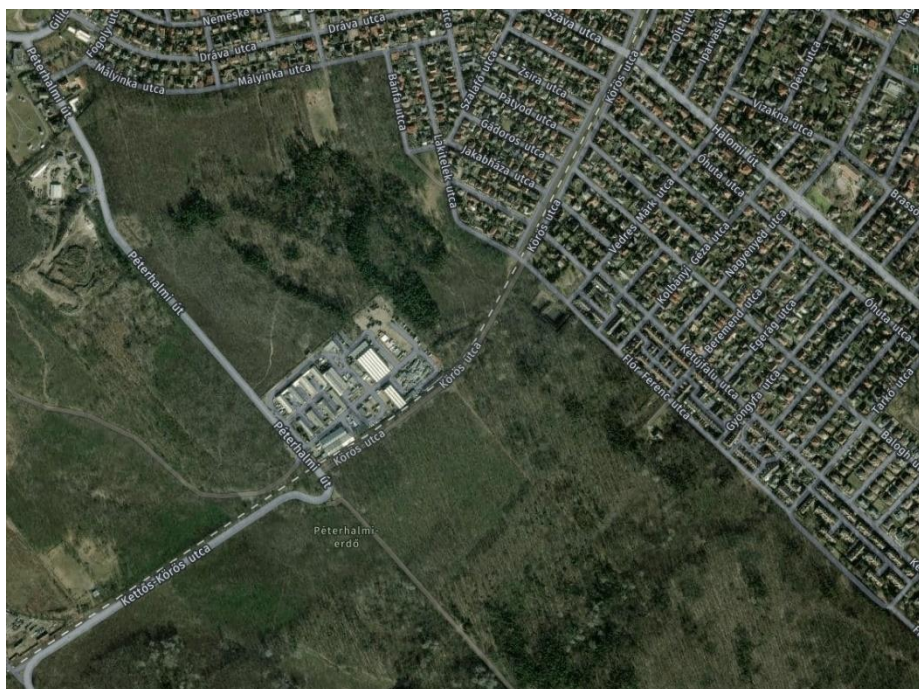
1. számú kép. A mai Péterhalmi erdő területe a felparcellázott, de még be nem épített Glorett-telepi és Szent Imre-kertvárosi területek mellett, középen a gyártelep a telepített akácerdő sötét sávjában. Légi felvétel, 1944. október 5. (Forrás: urbanista.blog.hu, 2012. március 22)

²⁸ Uo.

²⁹ Pestszentlőrinci építési jegyzék, 327/1943.

³⁰ BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

³¹ Pestszentlőrinci építési jegyzék, 49/1944.



2. számú kép. A Péterhalmi erdő területe ma műholdfelvételen. A gyártelep a Péterhalmi út és a Kőrös utca találkozásánál fekszik. (Forrás: HereWeGo műhold felvétele)

„Ez év folyamán megváltozott építési program, valamint a honvédelmi megbízások kibővülése és vállalatunknak a vadászprogram keretében működő üzembe sorolása lehetővé tette az építkezés gyors ütemben való folytatását és minden reményünk megvan arra, hogy f. [1944.] év szeptember hó folyamán a gyártás részletekben az új telepen megindulhat.”³²

Azonban nem az elképzelések szerint haladt az építkezés, hiszen 1944. november elején, amikor a front elérte Pestszentlőrinc határát, és a harcok már közvetlenül a gyártelep mellett folytak, az épületek még mindig csak félig készen, s üresen álltak.

„Az eredeti terv szerint megvalósításra került volna 8 db. műhelycsarnok összekötő épületekkel, 1 db. portásépület, 1 db. munkás öltöző és étkező épület, 1 db. irodaépület, 1 db. transformátor épület és 1 db. raktárépület.”³³ Mindebből a légi felderítő, aki 1944. október 5-én fölébe szállt, az akácerdő foltjában a felvonulási terület világos sávjai

³² BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

³³ Uo.

között csupán a szerelőcsarnokok két darab egymás felé fordított „E” betűjét láthatta, az öltöző- és étkezőcsarnoknak még nyoma sem volt.

1944. november 11-én – mivel ekkor a harcok már közvetlenül a település határában folytak – elrendelték Pestszentlőrinc és Pestszentimre teljes kiürítését.³⁴ A lakosoknak november 25-ig kellett elhagyniuk otthonaikat. A rendelkezés vonatkozott a Fém-Megmunkáló gyártelepére is, ahonnan – ha ekkor még folytak ott egyáltalán munkálatok – az építőmunkásoknak is le kellett vonulniuk. Ráadásul éppen itt, az iparvasút mentén húzódott a szovjet előrenyomulást megállítani hivatott Attila-vonal tankelhárító árka is.

1944 decemberében a nyilas kormány elrendelte a Fém-Megmunkáló Rt. Somogyi úti gyárának a kiürítését is. Bécsbe kellett volna áttelepülniük a gépeikkel és a munkásaikkal együtt. A látszat érdekében Brablec Ferenc³⁵ irodavezető öt önként jelentkező munkatárssal és néhány láda fémhulladékkal együtt kitelepült Bécsbe: *„az akkori iparügyi minisztérium és az ellenőrző német hatóságok kényszerítése folytán Brablec Ferenc vezetésével a vállalat utasítására egy részleg-kitelepítés történt, néhány értéktelen gépszerkezet elvitelével, amellyel a vállalat időt nyert ahhoz, hogy a túlnyomórészt kitelepülni nem akaró munkásságát és gépparkját a fasiszták igénybevétele alól megmentse.”*³⁶

1.4. A Strohmayer testvérek: Ferenc és Kálmán

1944. június 30-án tehát az igazgatóságból id. és dr. Schmidt már nem volt életben, Dr. Gál pedig lemondott tagságáról, így tisztújítás vált szükségessé: igazgatósági tag lett özv. dr. Schmidt Gyuláné sz. Gmelin Gizella, Strohmayer Kálmán és dr. Csorba Emánuel. *„Az új igazgatósági tagok címpéldányait 1944. őszén azok katonai szolgálata miatt bemutatni nem tudtuk és arra haladékot is kaptunk. A haladékot megadó, 1944. szeptember 4-én kelt cégbírósági végzésben engedélyezett határidőt azonban a továbbtartó katonai szolgálat, majd az ostrom stb. miatt betartani nem tudtuk. [...] megjegyezzük, hogy dr. Csorba*

³⁴ A lakosság tiltakozására végül a csak Pestszentlőrinc Vecsés felé eső részén élőknek kellett elhagyniuk a várost.

³⁵ Brablec Ferenc 1887-ben született a sziléziai Troppauban (ma Opava, Csehország). A Fém-Megmunkáló Rt. főtisztviselője és alapító részvényese, a háború után felügyelő bizottsági tag. Alkalmazottja volt a Transorient Kft.-nek is, ő véggezte a vállalatok háború utáni leltározását. Nevét többféle formában (Brabletz, Brablecz, Brablec) említik az iratok.

³⁶ BFL XVII. 1709. 159. kisdoboz 531/a.

*Emánuel címpéldányát nem sikerült beszereznünk és azt ma sem tudjuk csatolni, mivel nevezett végérvényesen eltávozott Budapestről.*³⁷

Strohmayer Ferenc (1899–1967) a katonaságtól 1920 decemberében szerelt le őrmesteri rangban. Faipari szakiskolát, majd felsőkereskedelmi szaktanfolyamot végzett. Az 1920-as évek végén már a Bútorcsarnok Szövetkezet, illetve a Műasztalosok Szövetkezete igazgatója is volt. Ő tervezte a lillafüredi nagyszálló belső berendezését, és külföldi nagyvárosokban is figyelemre méltó belsőépítészeti munkát végzett. 1942-ben és 1943-ban több alkalommal járt a Fém-Megmunkáló Rt. képviselőjeként a Német Birodalomban, ahol szállításokat, gépvásárlásokat intézett³⁸ (3. ábra).



3. számú kép. Strohmayer Ferenc 1961-ben (Forrás: Arcanum.hu / Ország-Világ, 1961. június 7.)

Strohmayer Kálmán 1910-ben született, Strohmayer Gyula asztalos fiaként. Felső ipariskolát végzett. 1940-ben katonai egységével részt vett az erdélyi bevonulásban. 1934-ben Strohmayer Ferencsel „Strohmayer Testvérek Különleges Faáru- és Műbútorgyára” néven faipari

³⁷ BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

³⁸ BFL XVII. 1709. 159. kisdoboz 531/a.

vállalkozást alapítottak, ennek keretében számos igényes épületbelsőt terveztek (pl. Arizona mulató, Bp. Nagymező utca).³⁹

A Népszava közvetlenül a háború után, 1945 áprilisában ekként írta le a vállalatot:

„Minap egyik dunaparti étterem üzletvezetőjével beszélgettünk. Panaszkodott, hogy olyan urak járnak-kelnek szabadon a világ legderűsebb arcával, akiket nemrég el sem lehetett képzelni magasrangú német tisztak és Gestapo-katonák kíséréte nélkül.

– Itt van például Strohmayer Ferenc úr és társa, dr. Schmidt – mondta –, akik állandóan Göring testvérével és nagy német katonai kísérettel jártak. Irodájuk valóságos kaszárnya volt. Olyan nagy becsben tartották őket a németek, hogy még a határzár után is különrepülőgépet bocsátottak rendelkezésükre, azon utaztak Németországba és vissza.

– Biztos hogy visszatértek – kérdezzük.

– Igen. Strohmayer urat április 4-én is látták budapesti irodájában. Azelőtt lakberendezővállalata volt, később áttért a fémiparra...

– Göring Werke – gondoljuk magunkban.”⁴⁰

A „jól értesült” üzletvezető szerint Schmidt Gyula „a világ legderűsebb arcával” járt-kelt Budapesten – jó egy évvel a halála után. Szintén képben lehetett azzal is, hogy Strohmayerék miként viselkedtek a háború alatt – azon túl, hogy „állandóan Göring testvérével és nagy német katonai kísérettel jártak”.

A Strohmayer Testvérek cég vállalkozói 80%-ban zsidók voltak, akiknek – amíg csak lehetett – megélhetést biztosítottak. A bútorgyárat 1944 őszén a németek légcsavarak előállítására akarták átállítani, azonban „a vállalat [...] különféle módokon igyekezett a hadianyag gyártás céljára szolgáló propellerek készítését szabotálni és a vállalat tulajdonosai nemhogy előmozdították volna, hanem hátráltatták ezen légcsavar készítéséhez szolgáló üzem megindítását”.⁴¹ Az igazolóbizottság 1946 februárjában a két cégvezető „II. világháború alatt tanúsított magatartása felett egyhangúlag elismerését fejezi ki. [...] A bizottság elismeréssel állapítja meg azt, hogy fenti két gyártulajdonos az elmúlt szomorú időkben különös kivételes érdemeket szerzett azáltal, hogy az elrendelt kiürítéseket a gyár értékes gépeinek és egyéb tartozékainak elvitelét egyenes szabotázzsal megakadályozta”.⁴²

³⁹ Uo.

⁴⁰ Népszava, 1945. április 15. 67. sz. 3. o.

⁴¹ BFL XVII. 1709. 159. kisdoboz 531/b.

⁴² Uo.

Igaz, 1945 áprilisában már írhattak bármit a Fém-Megmunkáló Rt.-ről – az már lényegében nem létezett: „A háború igen nagy károkat okozott főként gépi berendezésekben és anyagkészletünkben, amelyeknek nagy része elpusztult, illetve elhurcoltatott. Mindazonáltal pestszentlőrinci gyár telepünk ingatlanai és a meztelen épületek a berendezés és felszerelés egy részével megmaradtak.”⁴³ A Somogyi út 13. szám alatti gyártelep az ostrom alatt teljesen kiégett és megsemmisült. Csupán néhány összeégett gépet sikerült megmenteni.⁴⁴

Nem volt sokkal jobb a helyzet a befejezetlenül maradt pestszentlőrinci gyáregységben sem: „[a] területen nagy részben valamikor fiatal akácerdő volt, azonban az ostrom alatt elpusztult és ma gazos, bokros – megmunkálásra alkalmatlan területté változott. Körülkerítve nincs és így a két ór dacára az épületekből az ostrom után megmaradt fa alkatrészek további pusztulásnak vannak kitéve.

Az ingatlan semmiféle közművel ellátva nincs. Az építkezés során a házi csatornázási munkálatokat megkezdték, azonban ez ma már teljesen használhatatlan, valamint a villanyvezeték, amelyet több kilométer távolságból a helyszínre vezettek, ma már csak 1-2 csupasz oszlop maradt a helyén, így ezt is teljesen újonnan kell elkészíteni.”⁴⁵

Az épületek közül egyedül a transzformátorház készült el teljes egészében, a többi különböző készültségi fokban állt. 60 százalékban volt kész a négy szerelőcsarnok az összekötő épületekkel⁴⁶, a szerelőműhely és a portásépület. Ezek vakolás és mennyezet nélkül ugyan, de már tető alatt voltak, azonban időközben a tető nagymértékben megrongálódott, a beépített fa ablak- és ajtókereteket jórészt ellopták. A másik oldali négy szerelőcsarnok, összekötő épületek, vasúti raktár és étkező azonban mindössze 20 százalékban készült csak el. Nem volt kész a padló, csupán a falak álltak, és tető hiányában ezek is ki voltak téve az időjárás viszontagságainak. A tervezett irodaépület alapozásáig jutottak csak el, és részben felfalzták a pincét, azonban az is beomlott, így már nem képviselt értéket. Emőri József építőmester és Hidasi Lajos építészmérnök 1947. július 29-én felvett szakértői

⁴³ BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

⁴⁴ Az 1947. január 1-jén felvett leltárban a gépeket és berendezéseket 115 778 forintra értékelték. 36-féle gépet sorolnak fel (köztük a legértékesebbek a több mint 10 000 Ft-ot értő esztergapadok voltak) 20–50% közötti használhatósággal, ezek közül 12-féle mellett volt feltüntetve az „égett”, vagy „tűzből mentett” jelző. BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

⁴⁵ BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

⁴⁶ Vélhetőleg a nyugati oldalon, a Pestszentlőrinc felé eső részen.

becslése alapján a gyártelep értéke a homokos területtel együtt mindössze 367 925 forintba rúgott.

„Ezen értékelés csak abban az esetben helytálló, ha a gyár az eredeti elgondolások alapján 1-2 éven belül tovább épül és üzembe került. Ha azonban a tovább építésnek, illetve befejezésnek akadálya lenne, úgy két év után a teljes elbontást kell elhatározni, amikor azonban a bontás után nyerhető anyagok értéke előreláthatóan nem fedezi a bontási költségeket, tehát a felépítmények értéke elvész.”⁴⁷

A Fém-Megmunkáló Rt. neve alatt – a Strohmayer Testvérek cég Hungária körüli telephelyén – 1946 nyaráig még minimális tevékenységet végeztek, majd azt is beszüntették. *„A vállalatnak 1946. január 1-én 17 alkalmazottja volt, akiket 1946. július 1-én – tekintettel, hogy őket foglalkoztatni nem tudta – a Strohmayer Testvérek cég vette át.”⁴⁸*

Strohmayerék nem csak az alkalmazottakat, a lőrinci telepet is átvették. 1946. május 25-én a „Strohmayer Testvérek Vagon- és Jármű Ip.” építkezést jelentett be a területre,⁴⁹ amely során kibővítették a szerelőcsarnokot. A 2 sínparc fölött, a műhely és az étkező összekötésével és lefedésével egy MÁV vasúti személykocsi szerelőcsarnokot alakítottak ki. *„A rácsos fatartók kész elemek, melyeket egy másik lebontandó részből nyerünk.”⁵⁰*A tervezők Acsay László és Székely Hugó mérnökök, a kivitelezők Óváry L. András és André János lőrinci építőmesterek voltak. Valószínűleg ezzel együtt rendbe hozták a területet, tető alá helyezték és befejezték a megkezdett épületeket.

Ahogy a tisztújítást, úgy a tőkeemelést sem sikerült keresztülvinni 1944 őszén, maradt az 1500 részvény, és az alaptőkét az 1947. november 29–30-án tartott rendkívüli közgyűlésen 210 000 forintban állapították meg. Özv. Schmidtné és Friedrich Árpád ekkor lemondtak igazgatósági tagságukról, és a részvényeiket is eladták, 1947 novemberében a Strohmayer testvérek mellett (harmadik testvérüknek, Jánosnak is volt 10 darab részvénye) Farkas György női divatterem-

⁴⁷ BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

⁴⁸ Uo. A gyárnak az igazolási iratok szerint csupán egyetlen Pestszentlőrincen lakó alkalmazottja volt: Szegedi János (született 1886-ban Cegléden) ipartelep vezetője a Sas utca 12. alatt lakott. 1943. május 1-jétől állt a Fém-Megmunkáló alkalmazásában, előtte 1940-től Nagylakon dolgozott. Továbbá vitéz Szabó József (született 1923-ban Soroksárpéterin) gépipari tervező technikus Pestszentimrén, az Ady Endre u. 118/b alatt lakott. Ő dolgozott korábban a Danuviánál és Csepelen is. BFL XVII. 1709 159 doboz 531/a

⁴⁹ Pestszentlőrinci építési jegyzék, 19/1946.

⁵⁰ BFL V.473. f. 73. doboz Ny 19/1946.

tulajdonos volt a fő befektető, rajtuk kívül Gál Imre, Suri Anna, Versényi Eszter és Hídvégi Irén (valószínűleg a cég alkalmazottai) jegyzett 10-10 darab részvényt. Az igazgatóság tagja volt: Strohmayer Kálmán, Strohmayer Ferenc, Bogsch Árpád ügyvéd és Farkas György. A felügyelőbizottságban Brablec Ferenc mellett két pestszentlőrinci ügyvéd kapott helyet: Hídvégi József és Ambrus Ferenc.⁵¹

Mindez azonban már csupán a végjáték volt, 1949. december 28-án az 1949. évi II. tc. értelmében a vállalat állami tulajdonba került, a vállalatvezető Pálmai János dunaharaszti géplakatos lett.⁵²

Az államosítás után Strohmayer Ferenc szakértelmét elismerték, és szép karriert futott be. Még az 1940-es években kezdte meg a bútorelőállítás megújítását: már 1946-ban cikket írt a bútorexportról,⁵³ majd 1948. szeptember 25-én testvérével Hungária körúti gyárukban fahatású alumíniumbútorok gyártására álltak át „Alufa” néven. Sőt gyártási kapacitásukat Pestszentlőrincen tervezték bővíteni.⁵⁴ 1949 tavaszán az Alufát is államosították,⁵⁵ Strohmayer ezt követően a MÁV Vasúttervező Vállalathoz került, ahol 1958-ban főtervezőként ő készítette el a Nyugati és a Keleti pályaudvar átépítési tanulmányterveit és a Közlekedési Múzeum újjáépítési tervét.⁵⁶

Strohmayer Ferenc 1960-ban állandó mérnöktársával Siraky Lóránddal, valamint Walla Gézáné grafikussal és Hegyi Barnabás operatőrrel egy koppenhágai mulató részére megalkotta a Kinovízió nevű találmányt, amely újszerű módon tette lehetővé a színpadvetítést: egyszerre több vászonra is vetített, ezáltal az élő szereplők közé filmjeleket kevert, vagy a zenészek ruháját változtatta meg.⁵⁷

„A repülő építész” – így nevezték. „A kék szemű és piros arcú férfi [...] végig építette az egész életét. A régi világban csak Európában tizenhét szórakozóhelyiséget rendezett be. Lokálokat, grill-bárokot és

⁵¹ Hídvégi címe Bókay Árpád u. 146., Ambrusé Széchenyi István u. 82. volt.

⁵² BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

⁵³ Közgazdaság, 1946. december 15. 22. sz. 9. o.

⁵⁴ Hírlap, 1948. szeptember 25. 221. sz. 5. o. és Szabad Szó, 1948. szeptember 29. 224. sz. 4. o.

⁵⁵ Új Szó, 1949. március 12. 11. sz. 4. o. és Plank Ibolya – Csengel Péter: Mai Manó fényképezeti műterem- és bérházának építéstörténete. In: Műemlékvédelmi Szemle, 1995. 1–2. sz. 84. o.

⁵⁶ Népszava, 1958. február 23. 46. sz. 1. o. és Magyar Nemzet, 1958. május 4. 104. sz. 4. o.

A felújított Közlekedési Múzeumot 1966-ban adták át. 2016-ban elbontották.

⁵⁷ Ország-Világ, 1961. június 7. 23. sz. 9. o. és Esti Hírlap, 1960. december 2. 2. o.

*varietéket csinált. Épített Oranban, Tuniszbán, Casablancában, Isztambulban, Varsóban, Lodzban, Kaunasban, Rigában, Oslóban, Koppenhágában és Stockholmban és már Japánba és Amerikába is hívták. Nem ment. Strohmayer Ferenc dolgozni nagyon szeret. Elmenni nem szeret.*⁵⁸

Strohmayer Ferenc 1967. február 11-én ment el végleg.

2. Gyártelep a Halmi dűlőben: az „ÉPGÉP”

Az Építőgépgyártó és Javító Vállalat 2. számú telephelye

Vajon mi történt a félbemaradt gyárteleppel? A Strohmayer testvérek 1946-ban valószínűleg befejezték és ki is bővítették az épületeket, előbb MÁV kocsijavítót, majd bútorgyárat szerettek volna berendezni. Az államosítást követően egy darabig Mogürt-telepként⁵⁹ működött, csak 1954 közepén vette birtokba a 2. sz. Építőgépgyártó Vállalat.

Több kis üzemből 1954 őszére megalakult a X. kerületi Szabolcs utcában működő 1. sz. Építőgépgyártó Vállalat⁶⁰ és a XIII. kerületi Jász utcában működő 2. sz. Építőgépgyártó Vállalat⁶¹. E két cég összevonásával hozták létre az ÉM Építőgépgyártó és Javító Vállalatot 1955 áprilisában.⁶²

1954-ben a lőrinci gyártelepen még javában folyt az építkezés, ugyanis segéd munkásokat, kőműveseket, dömpervezetőket vettek fel dolgozni.⁶³ 1955 áprilisában már esztergályosokat és lakatosokat ke-restek azonnali belépéssel. A munkásokat vállalati buszjárat szállította a Szarvascsárda térről a gyártelepig.⁶⁴

1957 júniusában újrakövezték a Petőfi utcát, így az üzem végre tömegközlekedési kapcsolatot kaphatott: A Fővárosi Autóbuszüzem

⁵⁸ Magyar Nemzet, 1964. július 19. 168. sz. 7. o.

⁵⁹ Magyar Országos Gépkocsi Üzem Rt. Az 1945-ben eredetileg roncsgyűjtő, újjáépítő és értékesítő cég az 1950-es évekre a központi hazai gépjárműexportőrre és -importőrre vált.

⁶⁰ Korábban Budapesti Építőgépgyártó Vállalat.

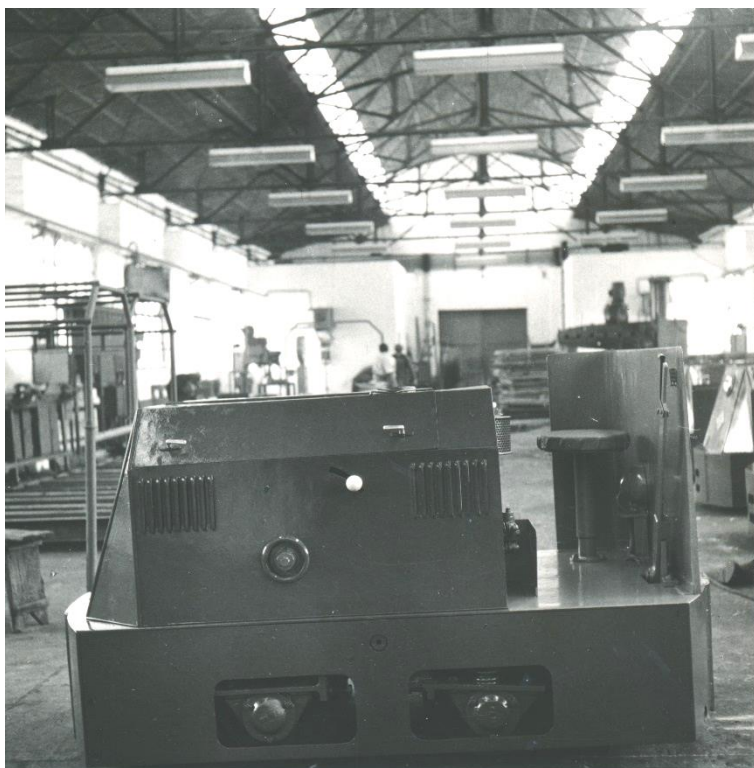
⁶¹ Korábban Előgyártó Ipari Gépüzem Nemzeti Vállalat. Utóbbi már 1953-ban a 2. számmal illették.

⁶² Horvai Ferenc: Önszerelő toronydaruk fejlesztése és gyártása az ÉM Építőgép Gyártó és Javító Vállalatnál I.-II. (Kézirat, 2006-2012.) Tomory Lajos Múzeum

⁶³ Esti Budapest, 1954. augusztus 28. 4. o. és Szabad Nép, 1954. szeptember 16. 4. o.

⁶⁴ Esti Budapest, 1955. április 16. 4. o.

(FAÜ) módosította a Nagyvárad térről Pestlőrincre járó 35/a számú buszjáratát, a helyette létrehozott „E” jelű járat végállomása július 1-jétől a Halmi dűlőben található gyártelep lett. Az ide közlekedő buszok a gyártelep előtt fordultak vissza.⁶⁵



4. számú kép. Az 1. számú gyártócsarnok belülről az 1960-as években, előtérben egy sínkulival (Fotó: Tomory Lajos Múzeum / Horvai Ferenc)

„Termelői tevékenysége kisebb építőipari gépek gyártására, javítására szorítkozott. Később az üzem áttért a nagyobb toronydaru, beton és habarcskeverő gépek, szállítószalagok, fogasemelő gyártására.

⁶⁵ A 35/a addig az 50-es villamossal párhuzamosan a Béke térig közlekedett. Az E jelű járat belső végállomása 1960. november 21-től (a Nagyvárad tér zsúfoltsága miatt) a Vörös Hadsereg útja (Szarvascsárda tér) lett. 1966-ban 82-esre számozták át, amely 1979-től Pestimre, Benjámintéig közlekedett. MTI-FOTO-797030 (archivum.mtva.hu), Esti Hírlap, 1957. július 21. 169. sz. 4. o., Népakarat, 1957. június 29. 150. sz. 4. o., Esti Hírlap, 1960. november 19. 273. sz. 6. o. és www.buszhalo.hu.

*Jelentős exportcikként szerepeltek programjában a vasúti vasbetonalj gyártását szolgáló berendezések és más egyedi gépek is.*⁶⁶

1963-ban az Építésügyi Minisztérium átszervezte az építőgépgyártást és Építőgépgyártó Vállalat néven országos nagyvállalatot hozott létre, amelybe a budapestin kívül mintegy nyolc hasonló profilú vidéki gyárat is integráltak. A lőrinci telep – ahol megmaradt a darugyártás – az ÉM Építőgépgyártó és Javító Vállalat (ÉPGÉP)⁶⁷ 2. sz. gyáregysége lett. Az átszervezéssel a tervezői tevékenység is megszűnt⁶⁸ (4–5–6. ábra).



5. számú kép. 20 Mpm-es (1 megapond-méter ~ 10 kilonewton-méter) önszerelő toronydaruk a gyár udvarán az 1960-as években (Fotó: Tomory Lajos Múzeum / Horvai Ferenc)

1965-ben a telep területét északnyugati irányban, a mai Gloriett-telep felé több mint a felével megnövelték, az eredetileg a gyárat övező,

⁶⁶ Kerületünk 20 éve. Szerk.: Dömötör László, Budapest, 1965. 39. o.

⁶⁷ Nagyon ritkán a név Építőgépgyártó és Gépjavító Vállalat alakban is felbukkant. AZ ÉPGÉP elnevezést 1965-től használták.

⁶⁸ Horvai Ferenc: Önszerelő toronydaruk fejlesztése és gyártása az ÉM Építőgép Gyártó és Javító Vállalatnál I.-II. (Kézirat, 2006–2012.) Tomory Lajos Múzeum Megjegyzendő, hogy a lőrinci gyáregység neveként már 1960-tól használták az Építőgépgyártó Vállalat, majd 1961-től az Építőgépgyár elnevezést.

épített kerítés ezen a szakaszon dróthálóval folytatódott, melyet 1968-ra betonelemek váltottak fel. Ezt a részt összeszerelő, raktározó és próbaterepként hasznosították, majd az 1970-es években itt épültek fel a nagy csarnokok. Szintén 1968-ra megszűntették az iparvasútból a telep közepe táján bekanyarodó vágányt, mely az 1946-ban épített épülethez vezetett, és helyette a telek Pestszentlőrinc felé eső végéről építettek ki iparvágányt az újonnan bekerített területen át.⁶⁹ 1968-ban 550-en dolgoztak az üzemben.⁷⁰ „A gyárnak saját étkezdéje volt, konyha, ebédlő. Sportélet is volt a gyárnál, foci, asztalitenisz, sakk. A gyár dolgozói részt vettek szakirányú képzéseken. Forgácsolás, szerkezeti és géplakatos, láng és ívhegesztő, festő szakmákban.”⁷¹



6. számú kép. 20 Mpm-es (megapond-méteres) önszerelő toronydaruk a gyár udvarán az 1960-as években (Fotó: Tomory Lajos Múzeum / Horvai Ferenc)

Az 1960-as években az addig a gyárban uralkodó szervezetlenséget és párhuzamosságokat az új központi szervvel csak még tovább

⁶⁹ 1965-ös és 1968-as légi felvételek alapján (www.fentrol.hu)

⁷⁰ Ki, mit tud a XVIII. kerületről? Budapest, 1968. 61. o.

⁷¹ Horvai Ferenc: Önszerelő toronydaruk fejlesztése és gyártása az ÉM Építőgép Gyártó és Javító Vállalatnál I.-II. (Kézirat, 2006–2012.) Tomory Lajos Múzeum

bonyolították.⁷² Ez még 1973 végén is érződött, amikor a Népszabadság riportere rossz munkakörülményeket, a rossz munkaszervezés miatt álló gépeket tapasztalt: *„Negyven hajtóműhöz itt van az anyag is, lenne munka, de nem lehet hozzáfogni, mert még nem készült el a műszaki dokumentáció, nincs rajz, nincs munkalap. S ha végre kapunk munkát, akkor az azonnal kellene, mert az anyag már a darabolóból késve érkezik hozzánk, a szerelők pedig tőlünk, egyenesen a gépről viszik el az alkatrészt, hogy dolgozni tudjanak.”*⁷³ De ekkor már látszótlak biztató jelek, hiszen 1973–1974-ben egy üzemcsarnokot és egy raktárat építettek, a szétszórt üzemépületeket lebontották, és megszüntették a szabad ég alatti szerelést.⁷⁴

3. Az Emelőgépgyár

1971-től a Halmi dűlőben lévő üzemet összevonták a Kőbányán működő 4-es számú gyáregységgel, ettől fogva Emelőgépgyár néven említik.⁷⁵ *„Az új Emelőgépgyárban fejlesztés kezdődött, fokozatosan átálltak a toronydaruk sorozatgyártására. Közben új üzemcsarnokok épültek, olajtüzelésű kazánházat létesítettek, emellett jelentős gépbeszerzésekre is sor került.”*⁷⁶ Az 1970-es években beindult az exportra termelés,⁷⁷ ekkor élte fénykorát a gyár. Jelentős sikereket értek el, az évtized második felében megkapták a „Szocialista Munka Gyára” címet és ötször egymás után az „Élüzem” kitüntetést. A helyiek által csak darugyár néven emlegetett üzem a lakásépítési program egyik főszereplője lett: *„a hazai építőipar gépesítésének kulcsvállalata”* – nyilatkozta Barta Gábor igazgató 1979-ben.⁷⁸ *„Mi a nagy paraméterű emelőgépek, nagy teljesítményű forgótorony daruk, bak- és híddaruk gyártói vagyunk. [...] Gyárunk konstruktőr osztálya itt dolgozik a mi telephelyünkön, de valamennyi ÉPGÉP-gyártmány korszerűsítése szerepel programunkban. A bak- és híddaruinkat az úgynevezett rakodóterek kiszolgálására használjuk.”*⁷⁹ 1977-ben a vállalatnál profiltisztítást hajtottak

⁷² Feitl István: A hosszú hatvanas évek. A XVIII. kerület története 1957 – 1960 között. Budapest, 2010. 36. o.

⁷³ Oroszi István: Munkásszemmel a szervezésről. Azért jövünk az üzembe, hogy dolgozzunk. In: Népszabadság, 1974. január 19. 4–5. o.

⁷⁴ Oroszi István: Munkásszemmel a szervezésről. Azért jövünk az üzembe, hogy dolgozzunk. In: Népszabadság, 1974. január 19. 4–5. o.

⁷⁵ Esti Hírlap, 1971. március 19. 66. sz.

⁷⁶ Peremváros, 1985. 14. o.

⁷⁷ Népszava, 1972. december 12. 292. sz. 7. o.

⁷⁸ Peremváros, 1979. március. 10. o.

⁷⁹ Peremváros, 1979. március. 10. o.

végre, és növelték a termelékenységet.⁸⁰ „Elsősorban hazai építőipari vállalatoknak szállítunk. Néhány esetben azonban exportra is gyártunk. Algériába és Szíriába például 12,5 tonnás darukból szállítottunk, Vietnammal pedig kúszódarukat, emelőgépeket gyártottunk. Két éve csak hazai rendelésre gyártunk.”⁸¹ 1978-ban piacra dobták a saját fejlesztésű önszerelő darut, amely akkoriban újdonság volt Magyarországon.⁸²

„A nyolcvanas évektől azonban fokozatosan szűkült Magyarországon a beruházási, illetve építőipari tevékenység, melynek nyomán a toronydarukra vonatkozó igények is rohamosan csökkentek, annyira, hogy végül már új profilt kellett keresnie az üzemnek.”⁸³ A Halmi-erdőben elhelyezkedő telep 1984. július 1-jén a szintén XVIII. kerületi Budapest Kőolajipari Gépgyárhoz került, annak 1. számú gyáregysége lett. A BKG – az ÉPGÉP-pel⁸⁴ ellentétben – kapacitáshiánnyal küzdött, bővíteni kellett volna a területét, amire azonban nem volt lehetőség, így a kerületi pártbizottság segítségével tárgyalásokat kezdtek a Péterhalmi úti üzem átvételéről.⁸⁵ „Az Emelőgépgyárban visszaesett a termelés, a munkások közül többen kiléptek, mert nem látták biztosítottak a jövőjüket. Hozzájárult a létszámcsökkenéshez az is, hogy viszonylag alacsony volt az üzem bérszínvonala. Nekünk viszont új területekre, épületekre és természetesen több munkaerőre van szükségünk további fejlesztéseink megvalósításához.”⁸⁶ A BKG a nagy

⁸⁰ Ebben szerepe volt annak is, hogy az 1970-es években megváltozott a Kölcsonös Gazdasági Segítség Tanácsának politikája: „A KGST-n belüli szakosodás következtében [...] 20 Mpm-nél nagyobb teljesítményű daruk gyártását más szocialista országokra osztotta (Pl. NDK, Lengyelország, Csehszlovákia). Ezáltal a Vállalat kénytelen volt más technológiákhoz kapcsolódni, az építőipar igényeinek megfelelő fejlesztést végezni. Ilyenek voltak, pl. a betongyarak, silók, kiscgépek stb. licencvásárlás, Pl. autódaru, betonszivattyú stb. Ezek mellett a 80-as évektől főleg a variálható híd és bakdaruk gyártása dominált. Ekkor már a kivitelező építőipar hanyatlása is érzékelhető volt. Jól kifejezte ezt a tendenciát, a klf. [különbféle] építőipari gépek javításának, szinte egyenes vonalú növekedése. A vállalati tervben már a javítás képezte a nagyobb arányt. Az ÉGV nem vette már át a darukat, a telephelyén kihasználatlanul, rozsdásodtak.” Horvai Ferenc: Önszerelő toronydaruk fejlesztése és gyártása az ÉM. Építőgépgyártó és Javító Vállalatnál I.-II. (Kézirat, 2006–2012.) Tomory Lajos Múzeum

⁸¹ Peremváros, 1979. március. 10. o.

⁸² Veszprémi Napló, 1978. június 23. 3. o.

⁸³ Peremváros, 1985. 14. o.

⁸⁴ Az ÉPGÉP vállalat 1993-ban felszámolás alá került, 2002-ben szűnt meg. „Az 1980-as évek végén a vidéki telephelyek leányvállalatokká alakultak át.”
www.paap.hu

⁸⁵ A Halmi dűlő nevét 1978-ban változtatták Péterhalmi útra.

⁸⁶ 1979-ben 336, 1983-ban 150 fizikai dolgozója volt az Emelőgépgyárnak. Peremváros, 1985. 14. o. és MSZMP Budapesti Végrehajtó Bizottságának ülései (HU BFL - XXXV.1.a.4.) 1984-02-22 680. öe.1984_VB 680/56

üzemcsarnokban gázmotoros kompresszorok szerelését, földgázmelegítő kazánok, valamint különböző szerszámok gyártását, addig máshol elhelyezett gépek ide történő áthelyezését tervezte.



7-8. számú képek. Az eredeti gyárépületek 2017-ben (Fotó: Tomory Lajos Múzeum / Pápai Tamás László)

1994-ben még a BKG-hoz tartozott a terület, de már itt működött a Péterhalmi út 8. szám alatt „egy kanadai előregyártott energetikai épületeket tervező és kivitelező vállalat”⁸⁷, az ATCO EUROPA Kft. is. Majd az 1990-es évektől egyre több kisebb vállalat jelent meg ezen a címen – érdekes módon fa- és bútorigipari vállalatok is, mintha csak Strohmayerék szelleme tért volna vissza a telepre⁸⁸ (7–8. ábra).

A terület jelenleg az M5 Logisztika Kft. tulajdonában áll, a csarnokokat jellemzően különböző szerelő, raktározó és kereskedelmi funkciókra adják bérbe, az erdő felé eső részen egy hulladék-újrahasznosítással foglalkozó cég is működik. (9. ábra)

⁸⁷ Pest Megyei Hírlap, 1993. július 6. 155. sz. 10. o., Népszabadság, 1994. szeptember 1. 204. sz. 30. o., 1994. január 28. 23. sz. 20. o., és 1997. november 11. 263. sz. 18. o.

⁸⁸ Az ATCO faszerkezetű épületeket készítette, továbbá az Erdei Bútordiszkont Áruházak (1995), Enteriőr Bútor Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (2009), RUMIKER Élelmiszer-Nagyker (1995), Sziga-Tech Rögzítéstechnika (2010), HIPS Hungary Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (2010), Premont Csőtechnika Kft. (2013) volt ide bejegyezve.



9. számú kép. Az eredeti gyárépületek 2017-ben (Fotó: Tomory Lajos Múzeum / Pápai Tamás László)

Források:

BFL V.473. f. 73. doboz Ny 19/1946.

BFL VII. 172. 1944. Kjo 035. hagyaték 1944.

BFL VII. 179. a. 1942. 0928.

BFL VII. 2. e. 44603 1941 Fém-Megmunkáló Üzemek Rt.

BFL VII.2.e 43699 1941 Transorient Kiviteli és Behozatali Kft.

BFL XVII. 1709 159 doboz 531/a

BFL XVII. 1709. 159. kisdoboz 531/a.

BFL XVII. 1709. 159. kisdoboz 531/b.

1965-ös és 1968-as légi felvételek (www.fentrol.hu)

8 Órai Újság, 1937. november 13. 258. sz. 7. o.

Tér és Forma, 1938. 6. sz. 84. o. és 1939. 12. sz. 229–230. o.

Az 1919. augusztus és 1921. október között fennállott „Tudományegyetemi Csenedőrtiszti Zászlóalj” tagnévsora. Bp., 1942. 98. o.

Katonai Logisztika 2022. évi 3-4. szám

Budapest VII. kerületi házassági anyakönyv, 835/1924.

Esti Budapest, 1954. augusztus 28. 4. o.

Esti Budapest, 1955. április 16. 4. o.

Esti Hírlap, 1957. július 21. 169. sz. 4. o.,

Esti Hírlap, 1960. november 19. 273. sz. 6. o.

Esti Hírlap, 1971. március 19. 66. sz.

Esti Kurir, 1937. november 13. 258. sz. 2. o.

Feitl István: A hosszú hatvanas évek. A XVIII. kerület története 1957 – 1960 között. Budapest, 2010. 36. o.

Film Színház Irodalom, 1943. szeptember 3. 36. sz.

Fogtechnikai Szemle, 1981. február 1. 2. sz. 33. o.

Fővárosi lapok, 1926. október 6. 40. sz. 6. o.

Hétfői Hírek, 1983. október 31. 44. sz.

Hírlap, 1948. szeptember 25. 221. sz. 5. o.

Honi Ipar, 1944. február 15. 4. sz. 22. o.

Honvédségi Közlöny, 1943. május 28. 23. sz. 712. o.

Horvai Ferenc: Önszerelő toronydaruk fejlesztése és gyártása azÉM Építőgép Gyártó és Javító Vállalatnál I.-II. (Kézirat, 2006–2012.)

<https://dspace.oszk.hu/handle/20.500.12346/663648>

HU BFL - XV.17.d.329 - 6572, 1-3., 6-8. f. és HU BFL - XV.17.d.329 - 6908, 20–22, 29–30.f.

Keleti Újság, 1943. december 5. 276. sz. 9. o., Kerületünk 20 éve. Szerk: Dömötör László, Budapest, 1965. 39. o.

Ki, mit tud a XVIII. kerületről? Budapest, 1968. 61. o.

Közgazdaság, 1946. december 15. 22. sz. 9. o.

Magyar Nemzet, 1944. február 8. 30. sz. 6. o., 1944. február 9. 31. sz. 6. o. és 1944. február 11. 33. sz. 6. o.

Magyar Nemzet, 1958. május 4. 104. sz. 4. o.

Magyar Nemzet, 1960. augusztus 25. 201. sz. 5. o.

Magyar Nemzet, 1964. július 19. 168. sz. 7. o.

MSZMP Budapesti Végrehajtó Bizottságának ülései (HU BFL - XXXV.1.a.4.) 1984-02-22 680. öe.1984_VB 680/56

MTI-FOTO-797030 (archivum.mtva.hu)

Népakarat, 1957. június 29. 150. sz. 4. o.

Népszabadság, 1994. szeptember 1. 204. sz. 30. o., 1994. január 28. 23. sz. 20. o., és 1997. november 11. 263. sz. 18. o.

Népszabadság, 2009. július 22. 170. sz. 18. o.

Népszava, 1945. április 15. 67. sz. 3. o.

Népszava, 1958. február 23. 46. sz. 1. o.

Népszava, 1972. december 12. 292. sz. 7. o.

Oroszi István: Munkásszemmel a szervezésről. Azért jövünk az üzembe, hogy dolgozzunk. In: Népszabadság, 1974. január 19. 4–5. o.

Ország-Világ, 1961. június 7. 23. sz. 9. o.

Peremváros, 1979. március. 10. o.

Peremváros, 1985. 14. o.

Pest Megyei Hírlap, 1993. július 6. 155. sz. 10. o.,

Pesti Napló, 1923. augusztus 5. 175. sz. 9. o.

Pestszentlőrinci építési jegyzék, 19/1946.

Pestszentlőrinci építési jegyzék, 327/1943.

Pestszentlőrinci építési jegyzék, 49/1944.

Plank Ibolya – Csengel Péter: Mai Manó fényképészeti műterem- és bérházának építéstörténete. In: Műemlékvédelmi Szemle, 1995. 1–2. sz. 84. o.

Szabad Nép, 1954. szeptember 16. 4. o.

Szabad Szó, 1948. szeptember 29. 224. sz. 4. o.

Új Szó, 1949. március 12. 11. sz. 4. o.

Veszprémi Napló, 1978. június 23. 3. o.

www.buszhalo.hu.

www.paap.hu