

# A budakeszi Csepel-kiállítás

**Ez a négy részre tervezett cikksorozat bemutatja Budakeszi rejtőzködő múzeumait, melyek a helyi térképeken sem találhatóak, mégis lehetséges megtekintésük. Létezésük alapját – és jövőjüket csakis a megszállott lelkesedés biztosítja – talán még egy darabig. Múzeumot írtunk, ami mennyiségi és minőségi tekintetben is túlmutat a gyűjtemény definícióján.**

A telefonvonal sem volt tökéletes, és a megkezdett, azonban be nem fejezett, izgatott mondatokon sem tudtam kiigazodni. Kis idő elteltével azonban megtudtam, hogy a Balaton déli partján egy fákkal benőtt telek közepén milyen unikális értéket talált nemrég a budakeszi Csepel-gyűjtemény gazdája. Az egykor PI 110-es



*A gyűjtemény gyöngyszeme: a Rába. A vezetőfülke tetején, hátul a karos index. A kiváló találmány minden jármű részét képezte: indexeléskor a másfél arasz hosszúságú, pirosan világító kar kilendült foglalatából, és nagyon feltűnően jelezte a kanyarodási szándékot. Elgondolkoztató a mai „fejlődés”, hogy ezt a szemléletes elemet elhagyták a járművekről! A jármű tetején látható sárga háromszög a pótkocsi húzására utalt.*

rendszámú, Rába motoros postai rádiós bemérőkocsi megtalálásakor hatvanadik éve süppedt egyre jobban a sárba. Az 1936-ban gyártott autómobilt eredetileg térerőmérésre és a rádióvetelt zavaró ívfények bemérésére készítették – ezért is értesítette az Ívfény Múzeumot Csanádi Tibor muzeológus. Azonban a történelem közbeszólt, s a világháború alatt a kém- és kalózkodók lokalizálására alkalmazták. Ezekből mai szemmel nézve megdöbbentően sok volt, akkoriban az internetet pótolták. A (kuruckodó, renitens) magyarok

kiváltképp kitettek magukért e tekintetben: elég végignéznünk az akkori rádiószövegség dorgáló statisztikáit. Számtalan dokumentáció is maradt fent erről, elég a Horthy kiugrási kísérleteihez használt (várbeli) rádióadókra gondolnunk, vagy Almásy életrajzára, ahogy Kairóba juttatott el kémrádiót a sivatagon keresztül... Így aztán nem is csoda, hogy az ötvenes években az újabb (túl)hatalom ezt az autót agyonkoptatta. Hihetetlen szerencsére a kesztyűtartóban megmaradtak a dokumentációi is, melyek ezt a feltételezést támasztják alá, hisz háromévenként cseréltek benne motort! A történelem fintora, hogy az egykor rettegett és a rajtaütéseknél számos géppisztolysorozat általi halált elősegítő autó, milyen szánalmasan végezte be pályafutását... Bevégezte? Nem, hiszen hamarosan a Budakeszi Csepel Gyűjteménybe fog kerülni. E sorok írásakor már felgumizott keréken áll, és várja a mindenható autós bürokrácia rendeletegyek felett ülő hivatalnokának kegyét, hogy a közeli napokban országúton érkezhessen egy másik erdőbe, melynek szélén várják testvérkéi, akikről szintén szót kell ejtenünk.

A múzeum három nyelven is kitáblázott autói azért érdemelnek figyelmet, mert egyfelől pótolhatatlan értéket képviselnek, másfelől emléket állítanak a lerombolt magyar ipar utolsó fellobbanásának, melyben a Csepel és az Ikarusok jelentős szerepet kaptak. A múzeum gyűjteményéből a következőkben körüjárunk néhány darabot. Ezek közül talán a legértékesebb az 1936-os Rába kisteherautó. Klasszikus, „csőrös” formája, külön sárhányója, rajta a még mindig csillogó parabola tük-

rú fényszórókkal, fa vezetőfülkéjével bármely állami támogatású gyűjteménynek díszje lehetne. Budakeszi vonatkozású a nép által találóan „Fakarusz”-nak becézett „bódés Csepel”, hiszen a Széna térről indulva naponta átment a falun, mikor Pátyra és az ipartelepre vitte utasait. Becenévét lécekből összeállított üléseiről kapta. A figyelmesebb látogatóknak feltűnhet oldalán a MÁVAUT jelvénye. Ahogy a háborús sérülésekből az ország ipara magához tért, ezeket a „szükség buszokat” kiváltották az AMG-buszok, melyeket az Ikarus elődjének tekinthetünk. Ilyen is van a gyűjteményben. Ez már nemcsak formájában, de puha ülésével is igazi busznak tekinthető. Formatervezése a retró-korszak tipikus vonalvezetését jellemzi. Az 1949-es gyártású Csepel mentőautó egy véletlennek köszönheti életben maradását: ahogy vontató autója a MÉH-telepre bekanyarodott, Csanádi úr észrevette, s rögvést eltérítette az egykori Rákosi Művek alkotását.

Egy múzeumnak mindig van rejtett filozófiai, ontológiai mondanivalója is a történelembe ágyazva. Megkülönböztetett helyen, fedél alatt áll



*Az eredeti rendszámtáblájú mentőautó. A vezetőfülke tetején karral irányítható reflektorok voltak régebben. A lámpaüveget rács védte. A vezetőfülke tetején kibúvónyílást láthatunk, ami nemcsak balesetkor, de rájékozódásra, jeladásra is alkalmas volt. A sárhányóra kiülve e sorok írója pompás utazásokat tett Afrikában egy Csepelen. Kérdésem: töretlen-e a fejlődés, hogy ezek az elemek ma nem léteznek a járműveken?*

az első (!), 1949-ben gyártott Csepel-motor, mely Sztálin elvtársnak hízelegve, a diktátor hetvenedik születésnapjára készült – gondolom, „kommunista műszakban”. Ha már itt tartunk, meg kell jegyezni, hogy milyen unikális műszaki érdekesség, hogy a Csepel-motor gyártási jogát a STEYR Művektől átvevők előbb átalakították a hengereket benzin üzeművé – igaz, évek múlva azután újra vissza dízel rendszerűvé – oly módon, hogy a fő darabokon semmit nem változtattak. Ezáltal egy erősen túlméretezett, elnyúhatetlen motorblokkot kaptak, mely bírta a voluntarista szemléletű, három- és öt éves tervek túlhajszolt (hadi) programjait Rákosi diktátorsága alatt. E motortípus kettő-, négy- és hathengeres változatban is bevált hajókban, áramfejlesztőkben, szivattyúkban is. A múzeum fotótárát nézegetve fel tűnnek a Rákosi/Kádár-korszak viseletei, utcaképei, a társadalom példaképének számító élmunkásai,

letűnt autómárkái, a buszbelső reklámjai...

Csanádi úr tevékenysége minden tiszteletet megérdemel, hiszen semmilyen támogatást nem kap, de mindenkor látogatói rendelkezésére áll – belépődíj nélkül. Igazán szomorú, hogy a kulturális tárca még egy földre leszúrt seprűnyélre helyezett bádoggal sem támogatja, mely megmutatná, hogy glédába állított, beindítható járművei merre találhatók Budakeszin. Ez annál is fontosabb lenne, hiszen sok „csepelés” veteránt hív meg találkozóra interjúalanyként. Utolsó vándorkiállításán, 2005-ben saját költségén az önkormányzattal szemközi üres telken is kiállította autóit minden hatósági gáncsoskodás és méltánytalanság ellenére. A hivatalos muzeológiát lelkesedésben messze meghaladó kutatásai, kivált a Csepelék kínai expedíciójáról összeállított anyagai underground szakmai körökben kiemelt megbecsülést szereztek számára.



A múzeumtér egy részlete. Ma már anakronizmus, de régen fontos „számárvezetőt” képzett a sárhányó két végére csavarozott függőleges rúd – a végén kis laposkával: ez jelezte a vezetőnek a „csőrös” járműnél beálláskor az acél (nem műanyag!) sárhányó végét, amit a vezetőfülkéből nem láthatott. A jobb első Csepelnél ugyan csak a csonkja maradt meg, de a többi gépen jól látható.

A szöveget a múzeum megtekintése után az Ívfény Múzeum/Budakeszi munkatársai állították össze Csanádi Tibor segítségével



## Tavaszi ágaprítás Budakeszin



2022-ben immár 5. alkalommal hirdeti meg ágaprítási programját a Budakeszi Önkormányzat megbízásából a BVV Kft.

**Jelentkezni lehet** 2022. február 17. és március 31. között a **BVV Kft. honlapján** – <https://bvv.budakeszi.hu/tavaszi-agapritas> (a honlap jobb oldalán a *Tavaszi ágaprítás* képre kattintva).

**Érdeklődni lehet** telefonon a +36 30 903 3226-os telefonszámon vagy a [bvv.ugyintezo@gmail.com](mailto:bvv.ugyintezo@gmail.com) e-mail címen.

Az összesítések után felvesszük önnel a kapcsolatot időpontegyeztetés céljából. **Az ágdarálás időpontja 2022. április eleje.**

Részletek a honlapon február 17-től.