

ZSIGMOND GÁBOR

A régi magyar járművek megmentője

Budapest és jószerivel az egész ország épített örökségét sok-sok ember – saját bevallása szerint Göncz Árpád is – Ráday Mihály szemével látta. Mihály neve kétségtelenül összeforrott a városvédelemmel, a falukép-védelemmel és persze a többféleképpen értelmezhető Unokáink sem fogják látni... kurázsijával. Talán külön sosem kapott igazán hangsúlyt, így a sokféle méltatás mellett én arra kívánom felhívni a figyelmet, hogy Mihály ébersége messze túlnőtt az épített értékek megőrzésének ügyén: pontosan ugyanolyan vehemenciával állt ki a magyar ipari emlékek, a műszaki örökség és a régi járművek ügye mellett.

Nehéz terep volt ez. Már csak azért is, mert túlságosan sok minden megsemmisült már, amikor ő a televízió képernyőjén keresztül felkarolta ezeket a témákat. Nem egyszer szólaltatta meg az egyes vállalatok vezetőit, máskor mintának szánva példaértékű nemzetközi megoldásokat hozott Londontól San Franciscóig a világ minden tájáról, ahol sikeresen őriztek meg egy hajót, villamost vagy régi mozdonyokat. Még olyan is volt, hogy felhívásokat indított egy-egy városképi jelentőségű emlék megmentésére, megőrzésére. Felsorolni is nehéz lenne azt, hogy nemcsak hogyan, de hányszor próbált hatni a döntéshozókra. Pár példa azért mégiscsak ide kívánczok, hiszen ezek sokunknak fontos ügyek, Mihály nélkül pedig talán ezek a műszaki emlé-

kek meg sem menekültek volna a pusztulástól, vagy történetüket másként ismernénk.

Már a legelső, 1980. február 22-én adásba került Unokáink sem fogják látni... műsorban kitért az épített örökség mellett az alig mutatóba megmaradt régi köztéri lámpákra, kandeláberekre, postaládákra. A következő évben – a Terefere című műsortól független, már önálló adásában – a Jungfer-féle kovácsoltvas kapukra, a busz- és villamostáblákra, a telefonfülkékre, a városligeti Wunsch-hídra, a Lánchídra, a Duna-partra újra sikerrel kihelyezett Buchwald-féle székekre... Ha jól belegondolunk, teljesen igaza volt abban, hogy ezek éppúgy a városkép, utca- kép szerves részei, mint az épületek.

Közben van még egy sor egyéb műsza-



ki emlék, amelyek nem ennyire egyértelmű elemei az épített környezetnek, bár egy villamos véleményem szerint éppen az, de egy hajó esetében ez már nem minden esetben igaz. Mihály már az első televíziós műsorainak egyikében bemutatta az 1957-ben hosszú felújítás után látogathatóvá tett londoni Cutty Sarkot, annak kiállítását és múzeumi boltját, csak azért, hogy dühös hangon kimondhassa, ennek „megnyitása után körülbelül tizenöt évvel kezdte a MAHART leselejtezni, földarabolni a még meglévő régi hajókat, roppant kárt okozva ezzel a magyar közlekedés és közlekedési ipar történetének!” A hatvanas-hetvenes években valóban eltűnt a régi magyar és budapesti hajóépítés megannyi remeke: a két világháború közötti Széchenyi és a



Baross dízel-elektromos lapátkerekesek, vagy éppen a még régebbi, az 1914-ben épített és sokszor a Duna királynőjeként emlegetett *Zsófia*, melyen József főhercegtől Hruscovig a fél világ megfordult. De szétvágásukkor senki sem emelte fel jól hallhatóan a hangját. Aztán jött Ráday, aki már 1980-ban kamerát ragadt, és kirohant a hajójavítóba, amikor hírt vette, hogy éppen bontják a Deák Ferencz gőzhajót. Azt a hajót, amelyik az 1896-os millennium óta szelte a Dunát... Nem tudott már mást tenni, mint megörökíteni ezt a botrányos és siralmas pillanatot, példálózni a londoniakkal és a Cutty Sarkkal. Amikor pár évvel később szóba került az 1918-ban épített Petőfi oldalkerekes gőzhajó forgalomból való kivonása, ostromolni kezdte a MAHART-ot. Felhívta az egész ország figyelmét a még megmaradt mindössze három békebeli oldalkerekes gőzhajóra: a Petőfire, a Szőke Tiszára és a Kossuthra. Riportot készített a MAHART műszaki igazgatójával, aki a kamera előtt elmondta, hogy mindegyik hajó megtartását egyenesen túlzásnak (sic!) tartja. Ráday pedig nem hagyta annyiban. Olyannyira nem,

hogy a Petőfivel és a Szőke Tiszával még negyven (!) évvel később is foglalkozott. (Az 1913-ban Újpesten épített Kossuth, eredeti nevén Ferencz Ferdinánd lapátkerekes közben 1984-ben a Közlekedési Múzeum tulajdonába került, ma is a pesti belvárosi Duna-parton látható, látogatható.) A Szent László néven épített Petőfit és a IV. Károly néven született Szőke Tiszát – nem utolsó sorban közbenjárásának köszönhetően – végül nem

vágták szét. De az is igaz, hogy a sorsuk nem rendeződött azóta sem. A kétezres években, amikor nemhogy a MAHART 1980-ban nyilatkozó műszaki igazgatója nem volt már hivatalában, de a hajózási vállalat sem létezett már rég, Mihály még mindig próbált tenni valamit a két hajó ügyében. A Petőfit Apatinban kezdték el helyreállítani 1987-ben, de ott részben le-

égett, és máig várja felújítását, most már Neszmélynél. A Szőke Tisza azóta már egyszer el is süllyedt a Tiszán, ugyancsak nagy kérdés, mi történik majd vele. De legalább megvannak, és ebben Mihály-nak óriási szerepe volt.

Még egy gondolat erejéig maradván a vízen: Mihály figyelmét nem kerültk el a fővárostól távolabbi, balatoni hajók sem. Szóvá tette az 1980-as években még méltatlan állapotban lévő – már akkor közel százéves – Helka és Kelén gőzösök ügyét (előbbi akkoriban vízből kiemelve Balatonfüreden presszó volt, utóbbi éppen feketére festve kalózhajóként működött közre egy forgatáson). Ugyanígy felhívta a figyelmet a Csobánc, a Szigliget és más régi balatoni hajók sorsára. Ezek ma már mind a BAHART flottájának népszerű nosztalgiahajói.

Nagyon sokat foglalkozott az ország különböző vasútállomásain álló szobor-mozdonyok megóvásával is. Talán a legnagyobb hangú szószólója volt a Pakson gyűjtögetett régi magyar mozdonyok ügyének, szüntelenül szorgalmazva egy magyar vasúti múzeum létrehozását. Végül 1999-ben nyílt meg a Magyar Vasúttörténeti Park Budapesten a Tatai úton, az egykori Északi Fűtőház területén. Sokat és sokszor tudósított innen, minden fontos fejletről beszámolt. De ennél sokkal többről is szó volt, hiszen pontosan tudom, hogy a Vasúttörténeti Park kuratóriumi ülésein minden alkalommal



aktívan részt vett, gyakran még az ülések után is hosszasan beszélgettünk, minden lehetséges módon támogatta a járművek megóvásának, megőrzésének ügyét.

1994-ben még a Parlamentben is felszólalt az ipari műemlékek védelmében, amikor a hazai nehézipar szétesése után ott állt jószereivel gazdátlanul a II. kerületben Buda első ipari műemléke, a Ganz-féle öntöde közel százötven éves épülete vagy Miskolcon az ország első számú ipari műemléke, az újmassai nagyolvasztó. Korábban az óbudai hajógyár egykori épületének homlokzatán lévő régi domborművek megmentésére is tett közzé felhívást, amire műsorának nézői rengeteg képet küldtek, és végül – ahogyan a budai öntöde és a miskolci nagyolvasztó sorsának rendezése is sikerült – a hajógyári szigeten lévő csodálatos alkotásokat is helyreállították. Az épület négy domborműve közül egyébként az egyik a Bécs előtt haladó Sophie gőzöst, másik a Dévénynél hajózó Wient, a harmadik a közép-dunai látképpel megörökített Carl Ludwig lapátkerekest, a negyedik pedig a budai vár alatt úszó Uranust ábrázolta. Ezek voltak az itt épült legszebb és legnagyobb hajók a második világháború előtti időszakban.

Egyik szószólója volt a sikló 1986-os újjáépítésének is, legfőbb szorgalmazója az alsó állomás melletti falon levakolva rejtőzött *Róth Miksa* mozaikcímer helyreállításának. Korábban a millenniumi földalatti egykori felszíni szakasza fölött magasodó Wunsch-féle betonhíd helyreállítása mellett is agitált, szintén eredménnyel. A Budapesti Városvédő Egyesület égisze alatt az Andrassy út korhű közvilágításáért is felhívást indított. Már 1989-re elérte, hogy az első szakaszon, a Hősök terétől a Kodály köröndig közadakozásból visszakérültek a régi kandelaberek.

Egy alkalommal – szintén még legkorábbi műsorainak egyikében – beszámolt arról, hogy San Francisco polgárai hogyan indítottak városvédő mozgalmat a cable car megmentéséért. Sokszor citálta, hogy 1985-ben a BKV tájékoztatása szerint ez előző években selejtelt több mint 550 villamosból 500-at szétvágta, 21-et eladtak – egy részü-



ket külföldre, például Amszterdamba. De legalább a megmaradt 18 villamost félretették, igaz azokat többször lefosztották az egykori újpesti kocsiszinben, ami azóta már bevásárlóközpont lett. A BKV-nál csak 1987-ben – a villamos és hév dupla centenáriumán – indult el a roncsként még megmaradt járművek megóvási programja, a villamosmúzeum pedig Újpest helyett Szentendére került. Itt nyitott meg 1992-ben a Városi Tömegközlekedési Múzeum a szentendrei hév kocsiszinben, viszont már nem csak villamosokkal. Az intézmény egykori vezetőjeként azt is jól tudom, hogy Mihály figyelmét később sem kerülte el semmi, ha ezeknek a tömegközlekedési járműveknek a sorsáról, védelméről volt szó. Kiváló közlekedéstörténészek összefogásával még egy alapmunkának számító könyvet is kiadott a Budapesti Városvédő Egyesület gondozásában Régi magyar villamosok címen.

Volt ugyanis, aminek már csak a történetét lehetett megmenteni, dokumentálni és közzé tenni. Ilyen volt például az említett kötetben is bemutatott millenniumi földalatti több járműve. Amikor ugyanis a földalatti vonalán 1973-ban lecserélték az eredeti, millenniumi kocsikat, ezekből a pótolhatatlan emlékekből is sok elveszett. Igaz a régi járművekből egyet-egyet félretettek, a két 1896-os kocsit ma is megcsodálható a Földalatti Vasúti Múzeumban. Később egy favázis nosztalgia-kocsit valami szerencsés módon megmaradt járműből még helyreállított a BKV, de ha belegondolunk, lehetne

több is, sőt lehetne a sárga fémburkolatúból is egy-kettő. A nosztalgiaüzem iránti igény is elbírná, vagy éppen a most megújuló Közlekedési Múzeumba is kerülhetne egy. De már késő, a kontinens első földalattijának kocsijaiból német közlekedésbarátok is vettek akkoriban, sőt egy, eredetileg a cseh műszaki múzeumba eljutott járművet lelkes amerikai gyűjtők vettek meg, és ma már a világ pénzéért sem válnának meg tőle. A többit szétvágta. Köztük azt a 20-as pályaszámú kocsit, amit eredetileg *Ferencz József* számára építettek, aki használta is. A járművet már korán a Közlekedési Múzeumnak adták, ahonnan 1943-ban visszakérték a forgalom számára. Aztán a sokáig féltve őrzött egykori szalonkocsit a hetvenes években darabokra vágta. Ha már akkor is lett volna egy Ráday... És itt értjük meg igazán az űrt, amit a hiánya teremtet. Hiszen nagy űrt hagyott ránk. De mércét, mértéket, mintát, példát és feladatot is.

Kétségtelenül elvitathatatlan érdem és talán utánozhatatlan eredmény az, ahogyan Mihály évtizedeken át tudott napirenden tartani ügyeket. Ennek a kitarásnak, figyelemnek, akaratsnak és civil kurázsinnak köszönhető, hogy mindenféle vállalati átszervezéseket és vezetőváltásokat, politikai áramlatokat átívelően tudta azt a mindannyiunk számára fontos munkát végezni, amivel pótolhatatlan értékeket mentett meg. Már életében is sokan követték, követtük, felnéztek, felnéztük rá. És sokan megtanultunk ő szemével látni...