

A Visegrádi Négyek országainak technikai műemlékei IV.

Hajdanvolt iparunk

A V4-országok mérnökszervezetei tíz év alatt négy kötetet jelentettek meg, amelyek 1200 oldalon dokumentálják műszaki műemlékeiket. A könyvsorozat folytatásáról a 2011. őszi V4-találkozóig gondolkodhatnak a kamarák és mérnökszövetségek irányítói.



← Az Orava-tói vízerőmű, melyet a V4-országok mérnökszervezeteinek ajánlásával 2010. október 16-án műszaki műemlékké nyilvánítottak

■ Holló Csaba

2000-ben indult az a könyvsorozat, melynek negyedik kötetét 2010 októberében adta ki a Szlovákiai Építőmérnökök Kamarája. A sorozatot a Cseh Jogosult Építőmérnökök és Technikusok Kamarája és a Cseh Építőmérnök-szövetség kezdeményezte. Az első, cseh kiadású könyv 182 oldalon mutatta be a V4-országok 6-6 ipari objektumát. Ennek tapasztalatai alapján a Magyar Mérnöki Kamara által 2004-ben kiadott II. kötetben a V4-országok nyelvein történő ismertetések már egymás mellé voltak szerkesztve, és angol nyelvű fordítás is készült. A 239 oldalas könyvben elsősorban olyan műszaki műemlékeket mutattak be, melyek nincsenek (még) építészeti műemléki védettség alatt, s nemzetközi érdeklődésre is számíthatnak. Ez a szerkesztési elv megmaradt a későbbi, az egyre bővülő oldalszámú kötetekben is. Így a Lengyel Építőmérnökök

Kamarája által 2007-ben kiadott III. kötet már 363 oldal, a IV. kötet már 408 oldal terjedelmű lett. A magyar kiadású könyv bemutatóján Brnóban mondta az egyik nagykövet, hogy ez a könyv a V4 együttműködés valóban kézzel fogható eredménye.

Határok nélkül

A leírások nemcsak emléket állítanak eleink műszaki alkotásainak, hanem számos következtetés is vonható le belőlük. Megállapítható, hogy az elmúlt évszázadokban sem állt meg a műszaki fejlődés, és semmivel nem voltunk lemaradva Nyugat-Európa mögött. A hasonló fejlettségi szint, a hasonló műszaki tudás hasonló eredményeket produkált Kelet-Közép-Európa országaiban, és az sem volt ritka, hogy a befektetők és a mérnököket kibocsátó tanintézet mellett azonos volt az egyes országokban alkotók személye is. A II. és III. kötetben ta-

lálható bányászati leírásokban felbukkanó *Jaroslav Jicsinszky* is kiváló példa erre.

Az Osztrák–Magyar Monarchia országai között nem voltak államhatárok a mérnöki alkotómunka területén. A történelmi folytonosság megértését a V4 szláv nyelvű országaiban nehezíti, hogy a monarchiabeli alkotók személynevei, a mai Magyarország határain kívüli helységek magyar és német neve csak a magyar nyelvű részben szerepel. De már ez is jelentős előrelépés egy közös szerkesztésű könyvsorozatban. Különösen annak ismeretében, hogy a szlovákiai történészek az eredeti leírásokban minduntalan az ezer év óta létező önálló állam ipartörténetének részeként ismertették az egyes helyszíneket. Közép-Szlovákia bányászata, vasipara a könyvekben már a Magyar Királyságnak a mai Szlovákia területén lejártszódott ipartörténeteként szerepel. Tanulságos példák találhatók a IV. kötetben arra, hogy a magyar ipar a korábbi piacait

és nyersanyagforrásait elcsatoló trianoni békediktátum után hogyan tudott feltámadni és ismét Európa élvonalához felküzdeni magát. Példát láthatunk arra is, hogy vonzó volt a magyar ipart, az ország gazdaságát fejleszteni, amiért még a magyarrá válás sem volt példa nélküli. (*Ganz Ábrahám, Clark Ádám, Cathry Szaléz Ferenc*, a fogaskerekű vasutak tervezője, *Dreher Jenő* személyei közvetlenül is érintettek a leírásokban.)

Csehországban autóbussos utakat szerveztek a könyvekben megjelölt objektumok megismerésére, jártak Magyarországon is. Ott nagy kultúrája van az ipari emlékek megőrzésének, újrahazsnoztatásának. Az idegenforgalmi térképeken a történelmi építészeti és művelődéstörténeti emlékek között egyenrangú helyet kapnak az ipari emlékek is – mint amelyek természetes részei a nemzeti (és nemzetközi) kultúrának. Magyarországon ez a szemlélet még nem jellemző, terjedését remélhetőleg ez a könyvsorozat és az ezt értő módon olvasó mérnökeink is segíteni fogják.

Az erdei vasúttól a Lánchídig

A negyedik kötet magyarországi része hat objektum ismertetését tartalmazza:

Vélhetően a világon egyedülálló Sátoraljaújhely történelmi vízműve, melynek telephelyi bejáratát a trianoni békeszerződés Csehszlovákiához csatolta.

Trianon után erdőterületeinknek csak 13%-a maradt Magyarország új határain belül. Ettől vált jelentőssé a Diósgyőri Erdőgazdaság, ahol azonnal megindult az új körülményekhez alkalmazkodó műszaki-gazdasági fejlesztés. Ennek máig becsben tartott eredménye a Lillafüredi Állami Erdei Vasút.

Az olajkutatás és a gázkitermelés területén a XIX./XX. század fordulóján a világ számon tartott minket, Európa élvonalába tartoztunk. Az I. világháborút követően szinte mindent elől kellett kezdeni. Szakembereink mégis ismét az európai élvonalhoz küzdöttek fel ezt az iparágat, példás szociális intézkedésekkel. Ezekről is olvashatunk a Zalai gáz- és olajipari emlékhelyek című leírásban.



XIX. századi vaskohó romja az Árva megyei Zuberec mellett

Csupán három évvel maradtunk le az elsőtől, három hónappal a másodiktól, amikor megindult Európa harmadik fogaskerekű vasútja a budai Svábhegyre. Még láthatóak eredeti műszaki-építészeti megoldásai, elsősorban hídjai, melyek nagyobb megbecsülést érdemelnének. Szélesebb körben ismerni kellene műszaki újdonságait, történetét, ami szorosan összefügg Budapest európai nagyvárossá fejlődésével.

Tudjuk-e, hány sörgyár működött Kőbányán, és 1854-től hogyan alakult története az 1949. évi államosításáig és szétdarabolásáig? Az I. világháborúig kiépült 3 millió hl/év kapacitásra Trianon után csupán 309 ezer hl/év értékesítés jutott. Hogyan tudta Dreher Jenő mégis megmenteni a magyar söripart, hogyan mutatott példát a magyar honszeretetre és a gazdasági több lábón állás módszerére – erről olvashatunk leírást, melyből mai helyzetünkben is megszívlelendő tanulságok vonhatók le.

A négy kötetben sok hídról olvashatunk ismertetést. De nem lehet ezt a könyvsorozatot úgy befejezni, hogy ne legyen benne az a híd, ami a magyaroknak lényegesen többet jelent, mint egy nagy folyó fölött az átközelkedést biztosító mérnöki-műszaki alkotás. A Széchenyi Lánchídról van szó. Sem a főszervező, sem a fordítók nem értették meg, hogy ez nem a legnagyobb magyarról, Széchenyiről elnevezett híd csupán, hanem a Lánchíd, mely szimbóluma a nemzeti haladásnak, a mérnöki gondolkodásnak, a tudomány és műszaki alkotások egységének. Ezt csak mi, magyarok értjük, érezzük.

Lesz-e folytatás?

Az első kötet tartalmi, formai bizonytalankodása után a második kötettől egységes szerkesztési elvek mellett, lehetőség szerint az egyes típusokat (pl. hadiipar, sörgyárak) egymás mellé állítva, egy kötetben szerepeltetve mutattuk be. A 96 leírás nem egyforma terje-

delmű és színvonalú, de mindenképpen reprezentálja a V4 országok múltbeli technikai fejlettségét. Még sok olyan ipari objektum van, ami megérdemelné a bemutatást. Több esetben sajnos már csak ezek a leírások próbálják megőrizni egy-egy település egykor virágzó iparát, műszaki létesítményeit.

A könyvsorozat IV. kötetével lezárult egy kör – mind a négy V4-ország volt főszerkesztő és kiadó. Így ez a munka, amely a V4 együttműködés látványos eredménye, befejezhető is lenne, ha az eddigi munkában részt vevők így dönténének. A könyveket ajánló kamarai és szövetségi elnökök személye változott a 11 év során, de a szerkesztőbizottság változatlan maradt. Munkájukat egy csehországi kiadású térképpel kívánják lezárni, mely a közös térképen jelöli az ismertetett 96 objektum földrajzi helyét, rövid leírásokkal.

Akik megértik a mérnöki alkotások megőrzésének fontosságát, s nem riadnak vissza az anyaggyűjtés és dokumentálás nehézségeitől, azok a könyvsorozat folytatását igénylik. A magyar történelmi mérnöki alkotások dokumentálása nekünk hiányosnak tűnik Erdély és a Délvidék nélkül. Mások jogosan vetik fel, hogy dokumentálni kellene a közelmúlt és a jelen alkotásait is. Ez jogos igény – ám ezek az alkotások nincsenek még eltűnőben, dokumentumaik hozzáférhetőek, és nem fenyegeti őket a teljes elfeledés. Történelmileg érthető okokból Szlovákia kamarai vezetői inkább az elmúlt 18 év alkotásait kívánják bemutatni. Csehországban az ipartörténet jól feldolgozott, így a munkát ők folytatják kamarájuk Ipartörténeti Kollégiumának keretében nemzetközi együttműködés hiányában is. Lengyelországban a feldolgozottság szintje meghaladja a dokumentáltságot, számukra mindkét folytatási változat megfelelő. A szerkesztésben eddig részt vevő négy mérnöki kamara és három mérnökszövetség a 2011. őszi V4-találkozóig gondolkodhat a folytatás módján.

