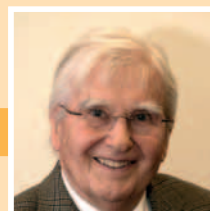


ROVATVEZETŐ:

Dr. Demes György



Gépmúzeumok – muzeális gépgyűjtemények (18.)

Mogyorós József „géptára” – a gyógyvizek városában, Hajdúszoboszlón

Dr. Szekeres Béla okl. agrármérnök
Budapest

Mogyorós József magán-gépgyűjtővel találkoztam már néhányszor a mezőkövesdi „gépshow” alkalmával és Gödöllőn is, az Országos Magángyűjtők Találkozóján. Többször el is határoztam, hogy megnézem és bemutatom a gépgyűjteményét. Végül is nem baj, hogy erre csak most került sor, mert így már némileg rendszerezve, „múzeumi kivitelben” tehettem ezt meg Hajdúszoboszlón, az új, végleges helyen. Mogyorós József ugyanis derecskei születésű, és az évtizedek alatt gyűjtött gépek (mezőgazdasági erőgépek, stabilmotorok, gazdasági eszközök, motorkerékpárok, autók stb.) sokáig a derecskei családi ház környezetét (kert, udvar stb.) „gazdagították”. Aztán amikor már nem fértek el – no meg, hogy a bemutathatóságra, szebb, „múzeumibb” környezetre is egyre nagyobb volt az igény – új hely után nézett. Mivel a szülőfalu nem segítette e gondolat „szárba szökkenését”, máshol kereskedett. Hajdúszoboszló felismerve a lehetőséget segítségére volt: így négy évvel ezelőtt megvásárolhatta a fürdőkomplexumhoz közeli, Árpád utcai, valamikori TIGÁZ (ma már olasz ENI) telepet és a mintegy 5.000 m²-n álló lerobbant épületeket. Mindent saját kezűleg, saját (anyagi és fizikai) erejéből újjátott fel, rendezett/rendez be és tett látogathatóvá.

A gyűjtő

A mezőgazdasági munkával – családi indíttatás révén – már korán, 13-14 évesen megismerkedett a gazda, így a tsz-ből leselejtezett öreg Hofherr, Zetor traktorokat már akkor „búvólte”. A vidéki élethez mindig is hozzátartozott – sokszor

persze kényszerűségből – a „csináld magad” szelleme, így aztán már korán „rákerült” a Hofherr traktorra a 600-as szalagfűrész. A berettyóújfalui szakiskolában a marós – esztergályos szakmát tanulta ki, de „szabad idejében” szántott, fuvarozott és sok mindenre vállalkozott, amivel

egy kis pénzt lehetett keresni. A katonaság után a tanult szakterületen, forgácsoló – marós – esztergályos „vonalon” indított vállalkozást: dolgozott a derecskei Mezőgépnél is; illetve mezőgazdasági gépalkatrészeket gyártott, pl. a régi szovjet SZK kombájnokhoz. Közben – ahogy a



1. kép A CASE gőzlokomobil (1904) a tulajdonossal



2. kép A Hofherr G-35 (1954 körüli)

pénzügyi helyzete engedte – elkezdte vásárolni az öreg gépeket, gazdasági eszközöket. 1975. után kezdett a gyűjtőszeszvedély „elhatalmasodni”,

tehát a mai gyűjtemény közel 40 év munkájának eredménye. Fejlődött a vállalkozás is, forgácsoló-műhelyt, galvanizáló műhelyt épített ki; végül

is komplett gépgyártást is képes lenne – kicsiben – végezni.

A forgácsoló – marós – esztergályos szakma sok ötletet, kreativitást követel – Mogyorós Józsefet pedig mindig a „megoldás” érdekelte, tehát megjavíthatatlan gépet nem ismer. Ha kellett rotációs kapát készített a szőlőműveléshez, vagy sebváltóházat „fűrt fel”, fogaskerék-párt „ötölt ki”, ha például arra kérték, nagyobb fordulatra lenne valahol szükség; egyszóval *számára megoldhatatlan feladat nem létezett*. Időközben igazi „ezeremester” lett, mert az alkatrészyártástól a karosszériamunkáig szinte mindent magának kell elvégeznie (így jár a legjobban) a gépfelújításoknál.

A gyűjtés a „traktor-fronton” indult, azután kezdett csak „mindenevő” lenni. A szíve fiatalabb korában persze a motorkerékpárok, személyautók felé is húzott, így aztán ezekből az öreg, veterán gépekből is tisztességes mennyiség sorakozik nála. Az évtizedek alatt kialakult szakmai – baráti kapcsolatok révén is igen sok öreg gép került hozzá – eladni pedig nemigen volt szíve azokat.

A gyűjtemény

A Derecskéről Hajdúszoboszlóra költöztetett gyűjtemény ma mintegy 60 db traktort, 50 db stabilmotort, különböző (kézzel és lóval hajtott) gazdasági eszközöket, valamint rádiókat, népi használati eszközöket takar. Egy éve kis múzeumi ismerte-



3. kép A Hofherr „sérült” emblémája



4. kép A HSCS lokomobil (1921)



5. kép Az amerikai Mc Cormick (1915)



6. kép A Mc Cormick „sorozat” – D 224, D 326, D432 (1954 körüli)



7. kép Az amerikai Fordson County Super 6 (1964)



8. kép Az orosz Országszal (1915 körüli)



9. kép A HART-PARR traktor (1910)

tövel is büszkélkedhet a „Műszaki – közlekedési és mezőgazdasági eszközök kiállítója” Mogyorós József, és a „géptár” (ahogy ő mondja, mert hivatalosan nem minősül múzeumnak a gyűjtemény) egyre nagyobb ismertségnek örvend.

Az ingatlanon a három gépcsarnokon túl rendezvények tartására és vendéglátásra (30 fő elszállásolásra) szolgáló épületek, helyiségek is vannak, amelyeket romjaikból mind ő „támasztott fel”. Elképzelhetetlen számomra, hogy energiával, munkabírással, konok kitartással, „megszállottsággal” együtt is hogy tudta ezt véghezvinni!

A gyűjtemény és tulajdonosa

szakmai nívóját jelzi, hogy 2013-ban megkapta stabilmotor és lokomobil kategóriában is „Az év gyűjtője” elismerő oklevelet, amelyet minden évben Gödöllőn, a Szent István Egyetem Gépészmérnöki Kar, Mezőgazdasági Eszköz- és Gépfejlődéstörténeti Szakmúzeum által rendezett Országos Magángyűjtők Találkozóján adnak át ünneplés keretében.

A gyűjtemény bemutatására csak a teljesség igénye nélkül vállalkozhattam – természetesen a mezőgazdasági vonatkozásokra koncentrálni. Ezért aztán a következőkben – szemezgetve – főleg a traktorokból mutatok be néhányat, elsősor-

ban a különlegesebbeket, és csak 1-2 stabilmotort (ezek jó része még Derecskén van), gazdasági eszközt, valamint néhány fotót „villantok meg” motorokról, autókról.

Ami az udvaron nem kerülhet ki, az a ma már csak „díszletként” funkcionáló (de ma is működőképes) „CASE” amerikai gőztraktor, gőzlokomobil (1. kép). Az 1904-ben gyártott monstrum 18 tonnás, 8-10 fejes ekét, tréleret húzott „fénykorában”.

Az első és a második csarnokban főleg traktorok vannak és néhány stabilmotor, a harmadikban pedig a kerékpárok, motorkerékpárok, személyautók.



10. kép Heinrich-Lanz lokomobil (1913)



11. kép A MÁVAG T-20-25 (1938/39 körüli)



12. kép A csehszlovák Agrosztoj (1954)



13. kép Az osztrák Steyr (1958/59 körüli)

sorolnám, itt mutatnám be a később, 1954 környékén gyártott „testvéreket”, a Mc Cormick D 224, D 326, D 432 típusokat is (6. kép), ahol a jelölés sorrendben: dízel, hengersizám (2, 3, 4), lóerő, így a legutolsó a 4 hengeres, 32 lóerős példány.

Az 1964-es, 6 hengeres, 120 lóerős, robusztus amerikai Fordson County Super 6 típusból (7. kép) tudomás szerint itthon nem látható több működőképes. Érdekessége, hogy differenciálműve a hátsó hídban található és két kardánnal hajt az első kerekekhez (ez a szokatlanabb, fordított, mint a hazai Dutráknál).

Kuriózum az amerikai Farmall orosz cirill betűs feliratú „változata”, a 22 lóerő körüli teljesítményű Unverzal traktor, (8. kép), amelyet



15. kép A svájci Hürlimann D 65 (1958)



14. kép Az U-28-asok (1954-től)



16. kép Az angol Nuffield Universal 3 (1957/62 körüli)

A sor elején álló Hofherr G-35 (2. kép) 1954 körüli, rövidesen felújításra kerül; a sérült emblémáról nem árt tudni, hogy 1956 után a Vörös Csillag Traktorgyár „termékeiről” leverték (lekalapálták) a vörös csillagot (3. kép)!

A nagyapától elvett (tsz-be bevitt), majd az unoka által visszavásárolt HSCS 10 lóerős, 1921-es lokomobil (4. kép) talán mára az „öt megillető” helyre került.

Az amerikai, 1915-ben gyártott 30 lóerős öreg Mc Cormick Deering 15-30 típus (5. kép) inkább szállításra volt használatos; gyorsabbak voltak a Hofherreknél (a kiállított példány vaskerekű volt, csak „ráhúzták” a gumibroncsot). Igaz, hogy a második csarnokban vannak, de ide

1915 környékén gyárthattak – egyedi darab.

Az 1910-es gyártású, 25 lóerős HART-PARR (9. kép) szántótraktor volt, Magyarországon dolgozott, Muronyból került a gyűjteménybe.

A németországi Mannheimben 1913-ban gyártott Heinrich-Lanz lokomobil (10. kép) szintén egyedi darab, ebből a méretből erről az egyről tudunk. A 15 lóerős (többet képzelnék róla!) monstrum cséplőgépet hajtott, de használhatták üzemek (esztergagépek stb.) működtetésére is: kívülről, laposszíjhajtással, transzmissziós tengelyeket üzemeltethetett.

A MÁVAG T-20-25 típusú traktora (11. kép) 1938/39-ből való; utána vagy 15 évig nem gyárthatták (li-



17. kép A Lanz-D 1706 (1952)



18. kép A John Deere-Lanz (1960)



19. kép A cseh ROBOT stabilmotor (1930-as évek)

cenc ügy miatti büntetés), később a Hofherr elterjedtebb, használhatóbb lett.

Érdekességként mutatom be az 1954-es gyártású, 2 kerekű csehszlovák „Agrosztoj” egyhengeres, 10-12 lóerős dízel gépet (a TZ 4 K kistraktorba teszik ma ezt a motort), amelyet kézzel irányítottak (12. kép); szántásra, fűkaszalásra használták, de pótkocsit is akasztottak rá (akkor azon ült a vezető). Elképzelhető az ezzel való dolgozás nehézsége, igazi „birkózógép” volt.

Az 1958/59-es, 30 lóerős osztrák Steyr egy példánya látható a második csarnokban (13. kép). Ismeretes, hogy Steyr licenc alapján gyártották a Vörös Csillag Traktorgyár jól ismert U-28-asát. Mindjárt itt mutatnám be az egymás mellett sorakozó UA-28, UB-28 és UE-28 traktorokat (14. kép), melyek közül az első laprugós kivitelű, a második elől cső-tengelyes megoldású (mindkettő hátsókerék-meghajtású), az UE-28 pedig már összkerék-meghajtású. 1954-től gyártották ezeket a hazai gazdaságokban nagyon elterjedt és jól teljesítő, erős traktorokat.

Az ismertető tábla szerinti megnevezést – „a traktorok Rolls Royce-a” – bizonyára kiérdemelte a svájci Hürlimann D 65 (15. kép). Magyarországon ez az egy található ebből az 1958-ban gyártott traktorból. Ugyancsak egyedi darab az angol Nuffield Universal 3 (16. kép), 1957 körül gyártott 3 hengeres, 35 lóerős diesel traktor, ami Törökszentmiklósról került a gyűjteménybe.

A német Lanz-D 1706, 17 lóerős,

1952-es, egyhengeres benzines traktor (17. kép) mellett „feszít” az amerikai John Deere – Lanz (4 hengeres, 32 lóerős, 1960-as) feliratú erőgép (18. kép). Az érdekesség, illetve magyarázat az, hogy mivel a John Deere terjeszkedni akart Európa felé, a német cégnek éppen nem ment a legjobban, előbbi felvásárolta az utóbbit és az első közt kibocsátott gépeknél még a közös megnevezést tüntették fel.

A bemutatottakon túl persze Kramer, Fendt, Hanomag, Holder, Deutz (német), Zetor (cseh), Ferguson (amerikai), Warchalowski (osztrák) stb. traktorok is láthatók a csarnokokban.

Csak a „rend kedvéért” mutatnám be a cseh ROBOT 4 lóerős, benzines, 1930-as években gyár-

tott stabilmotort (19. kép); darálót, morzsolót, kisebb gazdasági, háztartási gépeket hajtott. Itt látható ugyancsak egy szintén cseh Slavia, 8 lóerős, 1940/42-es, dízel (20. kép), „szivarral” indítható stabilmotor (általában ezek 4, 8, 12 lóerő teljesítményűek voltak).

A gazdasági eszközök közül érdekességként csak a „GRENO” elnevezésű, komplett „kisüzemű” házi malmot mutatom be (21. kép), ami magyar, a Hofherr gyár terméke. Stabilmotorral, lapos-szíjjal hajtották és nem csak lisztet, de darát is lehetett vele készíteni (több fokozatú állításra volt lehetőség).

Külön helyiségben vannak – még egyelőre „festői” összevisszaságban – a különböző kézi eszközök: dará-



20. kép A Slavia stabilmotor (1940/42)



21. kép A „GRENO” házi malom



22. kép **Motorkerékpárok (Pannóniák)**



23. kép **Az 1928-as „Chevi”**

lók, morzsolók, rosták, szecskaavágók stb.

A harmadik csarnok a **kerékpárok, motorkerékpárok és autók** birtalma. Motorból van a legtöbb, Csepelek, Pannóniák, Simsonok, MZ-k, IZS-ek stb. (22. kép). Néhány „illusztris” személyautóval is találkozhatunk: pl. egy német Adler, egy csehszlovák Praga, egy 1929-es Skoda látható, vagy itt van pl. a „Bors”-ban szereplő Ford Eifel, a Ferjancz Attila által nyűtt öreg Wartburg. Az udvaron – többek között – áll egy 1950-es BMW személyautó és egy Alma cabrio, mely utóbbit Trabant alvázon, Fiat motorral gyártottak Biharkeresztesen, 1994-1997 között (76 db készült belőle – szerintem nem sokan tudják, hogy ilyen „kísérletezés” is volt).

A „csúcs” egy ma is használt 1928-as 4 hengeres, 35 lóerős, 2.800cm³-es Chevrolet (23. kép), ami már „díszautóként” is szolgált a mezőkövesdi országos gépésztalálkozó felvonulásán.

Ami a gyűjtő vágya, és ami addig is megtekinthető

Mogyorós József célja az volt, hogy végre megmutatható legyen 40 év gyűjtése, munkája, az életműve az érdeklődők számára – ezt most elérte. A további cél a gyűjtemény továbbfejlesztése, a stabilmotor-arszenál elhelyezése, a bemutatott darabok információs táblákkal való ellátása, installálása stb., tehát a „múzeumibb” környezet kialakítása, a „finomhangolás”. Mindezek

mellett szakmai rendezvényekre, látogatások szervezésére is nyitott, előzetes bejelentkezéssel (de ha ott van, bármikor rendelkezésre áll) várja a látogatókat, a „géptár”, az öreg, veterán gépek iránt érdeklődőket.

Elérhetőség:

4200 Hajdúszoboszló, Árpád u. 1.
Tel.: +36-30-9437-294
e-mail: mogyorosjosef@citromail.hu
www.geptar.hu

Gazdag Gazda Roadshow szeptemberben!

Az első magyar online mezőgazdasági piactér, a **Magro.hu** szakértői többek között pályázati tanácsadóval és ártárgyalási szakértővel karöltve országos konferenciasorozat keretében mutatják be a mezőgazdasági termelőket, felvásárlókat, feldolgozókat és gyártókat érintő legújabb információkat és a leghasznosabb praktikákat a mezőgazdasági kereskedelem témakörében!

- 2014. szeptember 2. (kedd) – Hajdúböszörmény
- 2014. szeptember 4. (csütörtök) – Szeged
- 2014. szeptember 9. (kedd) – Győrköny
- 2014. szeptember 11. (csütörtök) – Budapest

Kik lesznek az előadók és miről szólnak majd az előadások? További információért látogasson el a <http://www.magro.hu/rendezvenyek/> oldalra!

MAGRO.HU
mezőgazdasági niaentár