

Dr. Tóth Sándor László

Az Első Magyar Repülőgépgyár Albertfalván (1914-1918)

Előzmények

A hadirepülés az első világháború idején magával hozta azt az igényt, hogy azonos feladatú repülőgépekből egységes utasítások alapján többet gyártsanak és üzemeltessenek. Így született meg néhány jó nevű kocsis- és bútorgyár keretein belül a favázai repülőgépek, a repülőgép motorok gyártása az első automobilgyárak üzemében. A bécsi Lohner Jakab Kocsigyár elsőnek rendezkedett be 1913-ban repülőgépek gyártására, s alakított ki Budapesten repülőgép építő műhelyt a Váci út és a mai Hungária körút sarkán lévő telken. A gépek kipróbálása azonban – hely hiányában – Mátyásföldön/Rákosmezőn történt. A gyár igazgatója Wittmann Tibor keresett és Albertfalván talált megfelelő helyet a gépek építésére, mind a szárazföldi, mind pedig vízi kipróbálására és tárolására. A favázai és benzinnel működő gépek tűzvédelme miatt az is szempont volt, hogy a fel- és leszállópálya távol kerüljön a hangáraktól.

A Magyar Léghajó és Repülőgép Rt.–ben, más néven a Magyar Repülőgépgyár Rt.-ben már 1913-ban Lohner-féle nyílrepülőgépeket készítettek. A gyárat az első világháború kitörése után Albertfalvára költöztették.



Az albertfalvai gyár látképe 1923-ban (Albertfalvi Múzeum)



Az albertfalvai gyár látképe 1938-ban (Albertfalvi Múzeum)

Repülőgépgyártás Magyarországon

Az I. világháború kezdetétől a Duna mentén – a budapesti Szt. Gellért tértől egészen Érd térségéig – létesültek a magyar repülés jelentős bázisai.

Ebben az időszakban három repülőgépgyár is működött az országban. Ezek közül legfontosabb volt a Weiss Manfréd és a Ganz Danubius Rt. által 1914-ben alapított Első Magyar Repülőgépgyár (MARE), németül az UFAG (Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesellschaft) Albertfalván. Kezdetben a gyár 80 munkással dolgozott, ez a szám 1917 elején 1 200-ra emelkedett, majd 1918 végén elérte az 1 700 főt. A másik jelentős repülőgépgyár 1914-től a Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár volt Aszódon, 400 főre emelkedő foglalkoztatotti létszámmal. A harmadik gyár Magyar Általános Gépgyár (MÁG) néven kezdte meg működését, ahol először repülőgép motorokat gyártottak, majd 1917-től Mátyásföldre, a repülőtér mellé történt költözés után már repülőgépeket is készítettek. Itt 1 100 főt is foglalkoztattak. A három gyár együttes termelése 1914 és 1918 között 1576 repülőgép és kb. 870 motor volt (Kováts, 1951). A hazai repülőgépipar 1918-ban 4 480 munkást foglalkoztatott és 1914-1918 között összesen 2029 repülőgépet (sárkányt) és 1146 motort gyártott. Ez utóbbiban benne vannak a Magyar Automobil Rt. (MARTA) – Arad, a Ganz-Fiat – Budapest és az Automobil Hűtőgyár (HEFA) – Budapest által készített motorok és foglalkoztatottak is. (Csanádi, 1977, 118).

Repülőgépek és motorok gyártása Magyarországon (Nagyvárad, 1986 :38):

	Repülőgép	Motor	Munkás
1914	30	22	577
1915	143	140	1717
1916	414	204	3024
1917	664	330	4100
1918	778	1150	4300
Összes	2014	1146	

Repülőgépgyár és légcsavargyár Albertfalván

Az 1914-ben Albertfalvára települt Első Magyar Repülőgépgyár (MARE) a hivatalos nyelv a német volt. Emiatt inkább az Ungarische Flugzeugwerke (UFAG) néven vált ismertté. Favázas szárazföldi és vízi repülőgépek gyártásával foglalkozott, s az első világháború idején a Monarchia legnagyobb repülőgépgyárává vált. Dolgozott itt Kármán Tódor, az aerodinamika későbbi nemzetközi és amerikai szakértője.



MARE-UFAG 1917-ben írt levélének fejléce (Albertfalvi Múzeum)

Albertfalván a repülőgépgyár mellett épült fel az Első Magyar Légcsavargyár, ahol Asbóth Oszkárnak a gyár igazgatójának tervei alapján gyártották a jó hatásfokú, korszerű légcsavarokat. A gyárban a foglalkoztatottak létszáma elérte a 120 főt.



Egy eredeti Asbóth légcsavar

A légcsavarokat legelőször egy darab gerendából faragták ki, azonban ha a térgörbe légcsavar két lapátja nem sikerült teljesen egyformára, kiegyensúlyozatlan maradt, akkor a magas fordulatszám következtében a légcsavar „ütött”, s előbb-utóbb deformálta, majd eltörte a motor főtengelyét. Az albertfalvai gyárban a legújabb technológiát alkalmazva rétegelt fából ragasztással építették fel a légcsavarokat, többnyire a válogatott vörösfenyő és kőrisfa fájából. A rétegelés, a térgörbe légcsavar hossz-, szélességi- és vastagsági toldásának eredményeképpen a deformációk minimálisra csökkentek.

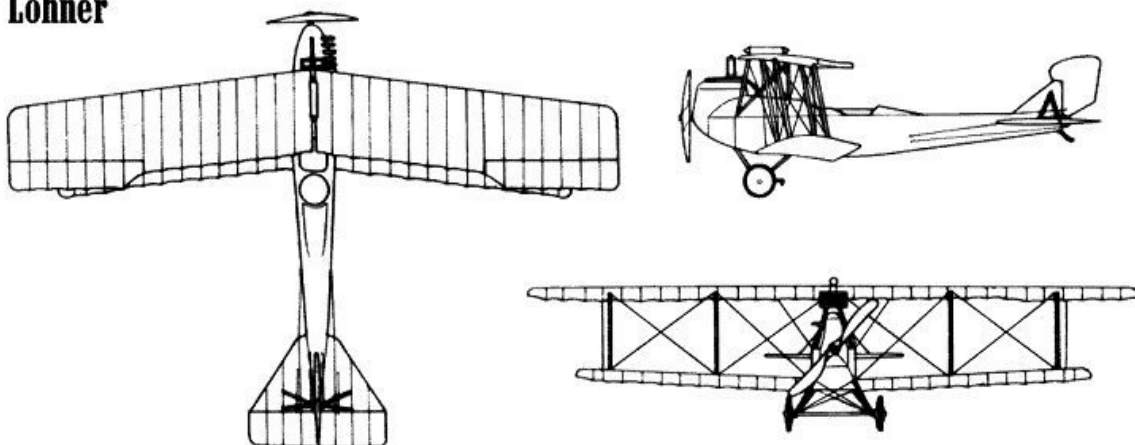
A légcsavar szerkezete: rétegelése jól érzékelhető egy első világháború utáni, akkor már kőris és mahagóni fából készített légcsavar példáján (Függelék).

1917-től kezdődő Petróczy István– Kármán Tódor- Zsurovecz Vilmos terveit alapján két éven át tartó kísérleteiben az egymás felett forgó, ellentétes forgásirányú, két, Asbóth Oszkár közreműködésével készült fa légcsavar több, mint kétszázszor emelte a szerkezetet pilótájával együtt. Ez volt a PKZ típusú kötött helikopter. Elértek közel egy órás föld feletti lebegést is, de szerkezetei a merev csavarok miatt – amint ezt Kármán Tódor 1920-ban matematikailag bizonyította - haladó mozgásban vagy erősebb oldalszélben már instabillá váltak (Winkler, 1977).

Az Albertfalván gyártott repülőgéptípusok

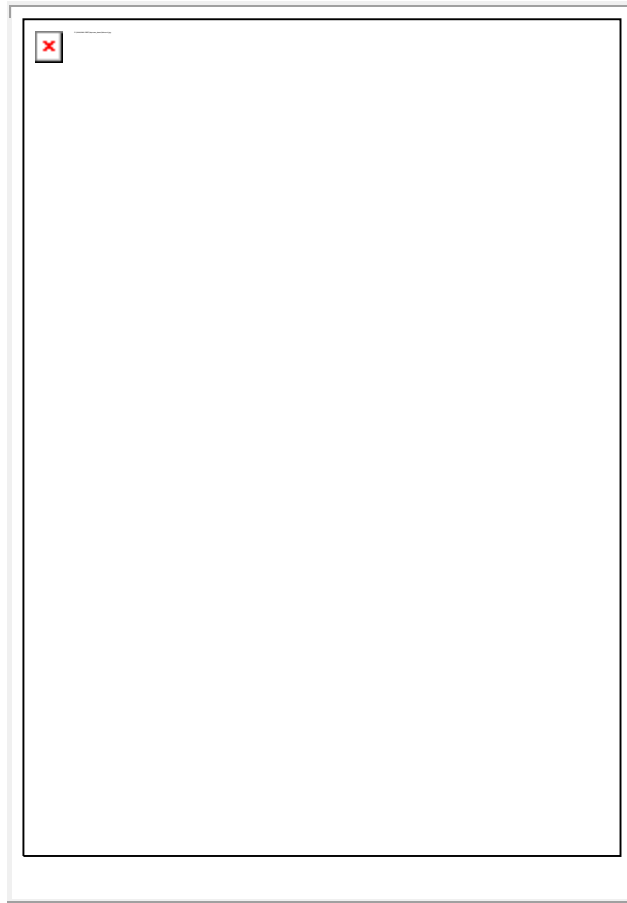
Az Első Magyar Repülőgépgyárban Lohner licenc alapján 1915-ben már 22 darab 150 LE-s Daimler motorral felszerelt felderítőgép készült, amelyeket már a harctereken is jól hasznosítottak. Ezekből az L típusokból összesen 57 db épült, amikor a MARE 1915 végén a német Hansa – Brandenburg repülőgépgyárral kötött licencszerződést és ettől kezdve a Brandenburg típusok képezték az ekkor már UFAG néven ismertté vált albertfalvai repülőgépgyár fő termékeit. A Brandenburg felderítőgép hazai továbbfejlesztése lett a gyár fő profilja, de ekkor már UFAG néven. A gyárban ezen kívül a Lohner gyár kitűnő repülőcsónakjai, a L típusok, majd a nagyobb K és KG jelű harci repülőcsónakok is készültek.

Lohner



Lohner nyílrepülőgép három nézeti, majd felségjelzéssel is ellátott rajza

k[Lohner C.I](#)



A gyárban az első a Jacob Lohner által tervezett nyílrepülőgépek (Pfeilflieger) után egy hasonló alakú, de jelentősen megerősített típust gyártottak: a Lohner B VII gépek nyilazott, kettős szárnyú 13,5 m fesztávolságú, kétcellás, vászonborítású faszerkezetűek voltak, a szárnyak külső felületéről még külön hátranyúltak a csűrő felületek. Az addigi gépekhez képest nagy keresztmetszetű, 9,5 m hosszúságú vászonborítású törzsben csaknem egymás mellett, kissé hátrafelé, lépcsőzetesen ült a pilóta és a megfigyelő. Így a megfigyelő előre is látott és kapcsolata volt a pilótával. Nagy átmérőjű fa légcsavarja lassú fordulat mellett is könnyedén emelte a levegőbe az 1 300 kg-os gépet, és amely 130 km/h sebességet, 3 500 méter maximális magasságot tudott elérni háromórás repülési ideje alatt.

Brandenburg C I típusjellel 1916-tól gyártották a német Heinkel tervei szerint az első világháború egyik legjobb felderítőgépét. A kétcellás kétüléses, furnérborítású törzzsel épült gépnek 12,25 m-es szárnyai és 8,45 m-es törzshossza volt. 1916-ban 166, 1917-ben 330, majd 1918-

ban 170 darabot gyártottak. Ugyanezen idő alatt még 12 db kétsíkú kétmotoros 18 m fesztávú Brandenburg G I bombázó is készült.

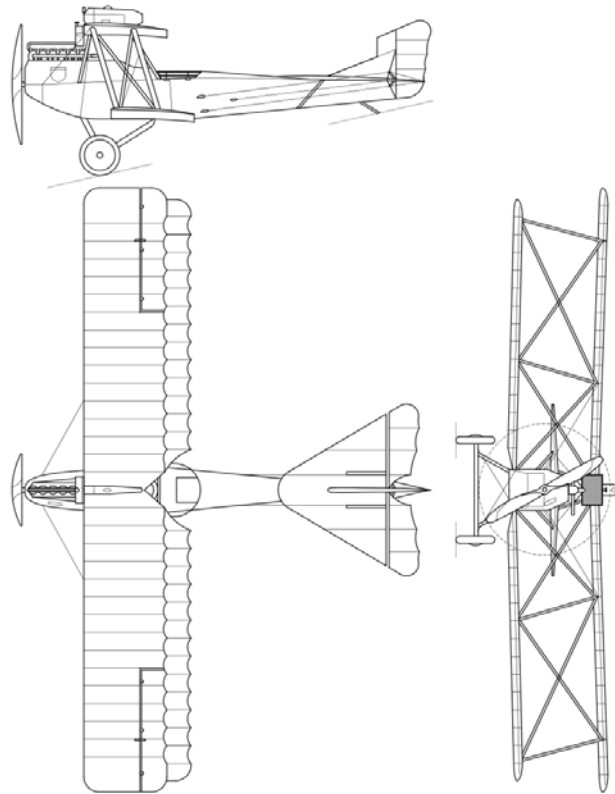


Brandenburg C I felderítő repülőgép

A Brandenburg C I típusú német felderítőgépből az UFAG telepén kb. 700 db gépet építettek. A gép fesztávja: 12,3 m, hossza: 8,08 m volt. Max. Súly: 1325 kg, sebessége: 170 km/h, hatótávolsága 600 km, a motor: Daimler 160 LE.



Brandenburg C I repülőgépek sorozata az alberfalvi gyár udvarán (Nagy, 1997)



Brandenburg C I három nézeti rajza és fényképe (Blazsek, 2015)

Az UFAG-ban gyártott egyes repülőgépek és jellemzőik Csonkaréti (2008) szerint:

Jellemző Típus	Lohner L 120-L 143	Brandenburg W13 K 365 – K422	UFAG-Bran - denburg W 29 Hidroplan
Hossz m	10,85	14	9,35
Szárnyfesztáv m	16/11	20,5/13,9	13,5
Tömeg (üres) kg	1015	1550	1000
Sebesség km/h	115	145	175
Csúcsmagasság m	2500	4000	
Hatótáv óra	6	6	4
Motor LE	150/160	350	185

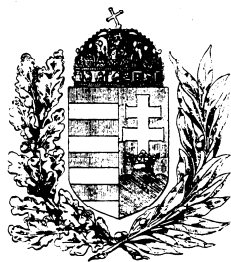
Forrás: Csonkaréti, 2008



Brandenburg C I felderítő repülőgépek sorozata a gyári repülőtéren Albertfalv

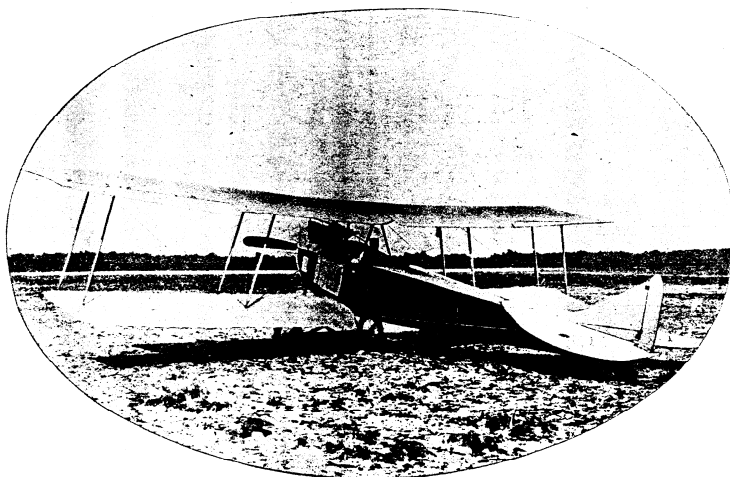


A MARE által gyártott kétmotoros bombázógép az 1917. évi haditechnikai kiállításon a budapesti Iparcsarnokban (Csanádi)



Magyar Repülőgépgyár Részvénytársaság

Budapest, Albertfalva.



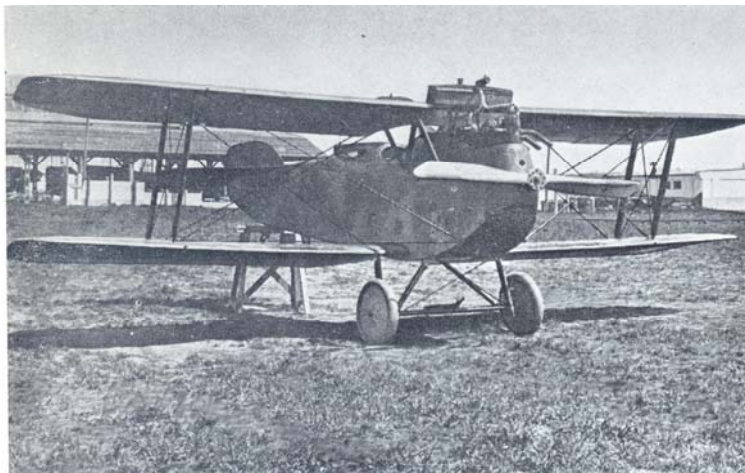
Az osztrák és magyar hadsereg, valamint
a cs. és kir. haditengerészet szállítója.

Kiállítási sorszámok: 170—201c-ig.

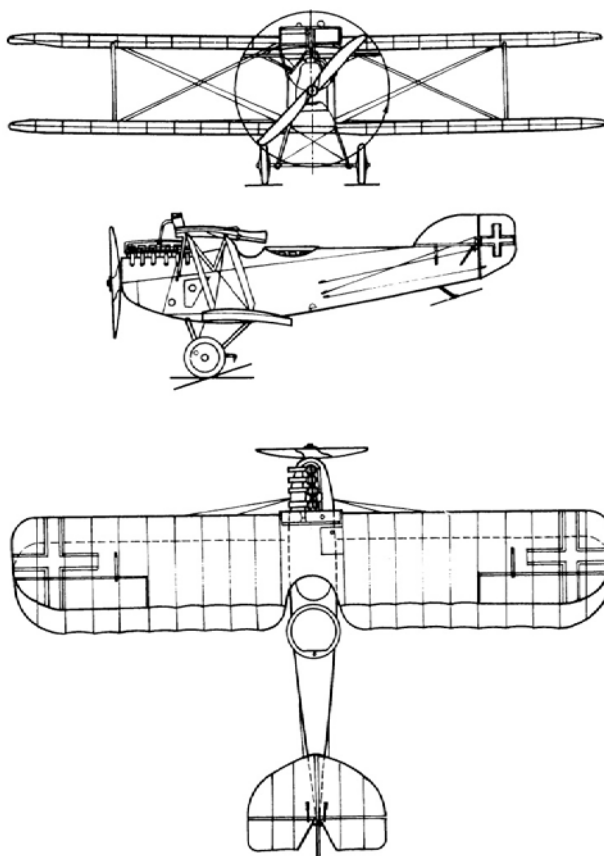
MARE hirdetés „A motor” V. évf. 17. számából 1917 ápr.29
(Albertfalvi Múzeum)

Az UFAG tervezői, a cseh Bloudek, Stanko és a magyar Oravec Béla tervezte UC I felderítő a legjobb tulajdonságú, leggyorsabb gépnek bizonyult a repülőarzenál pályázatán. Ezekbe 230 LE-s Hiero-motort építettek a magas, furnérborítású kétülékes törzsorba. A gépek sebessége 180 km/h volt, 4900 m-ig emelkedtek és 3,5 órát tudtak a

levegőben tölteni. Ebből a típusból az UFAG-nál 284 db-ot gyártottak (Csanádi,1977).



UFAG C I gyorsfelderítő az alberfalvai gyár udvarán (Csanádi 52. ábra



68. ábra. UFAG C I gyorsfelderítő háromnézeti rajza

(Csanádi 68 ábra.)

Az UFAG C-I gyorsfelderítő két géppuskájából az előretüzelő szinkronizált volt, ezt a pilóta kezelte. Érdemes megemlíteni, hogy a szinkronizálás feltalálása – ami azt jelentette, hogy a forgó légcsavarok között a lövedékek úgy hagyták el a fegyvert, hogy nem ütköztek a légcsvavar lapátjaival, Kármán Tódor gépészmérnök nevéhez fűződik. A szinkronizálásnak tulajdonítható, hogy a felderítő és bombázó repülőgépek mellett új katonai szereplő jelent meg az első világháború légtérében: a vadászgép (Marx, 2000).



*A repülőgépgyár hirdetése 1914-ből
(Albertfalvi Múzeum)*

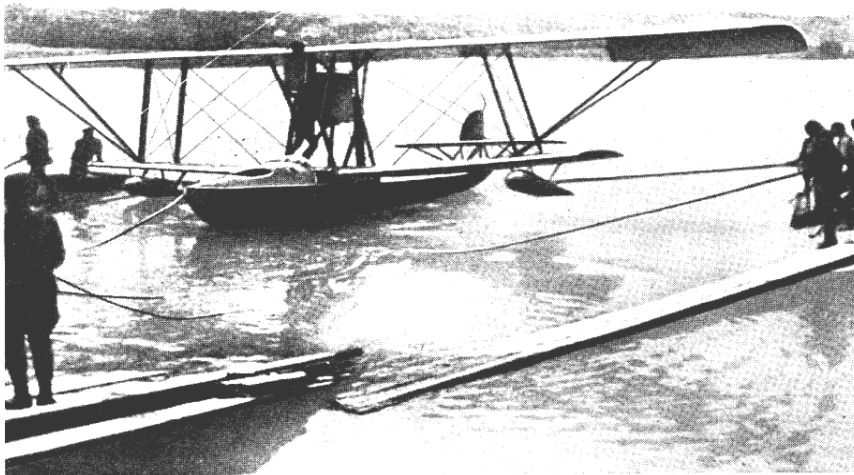
Az első világháború vége felé a két albertfalvai szomszédos gyár az olasz származású osztrák Castigliani kezébe került. Ez a tény sem tudott változtatni az akkor már jelentkező nyersanyag hiányon. A MARE gyár pl. ócska vasúti síneket vásárolt a MÁV-tól, hogy abból készítse a nagy igénybevételnek kitett alkatrészeket. Komoly feladatot jelentett a megfelelő minőségű, nagy szilárdságú faanyag beszerzése is, amely fő építőeleme volt az akkori repülőgépeknek. A két gyár ezerholdas

kőrisedőt vásárolt Horvát-Szlavóniában, azonban a közbejött politikai események miatt már nem tudták a faanyagot Budapestre szállítani.

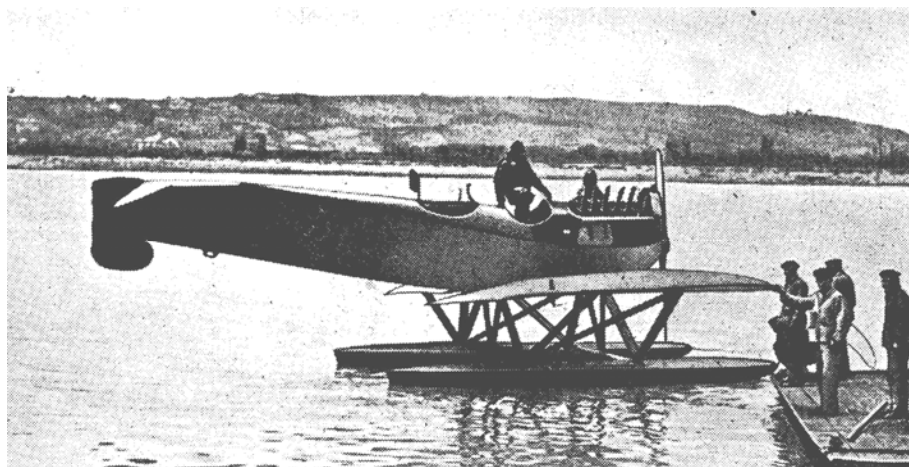
1917-18-ban az albertfalvai repülőgépgyárban KG jelű repülőcsónakok és Brandenburg W 29 jelű vizi gépek is épültek. ezekből összesen mintegy 200 darabot gyártottak.



Lohner vizi repülőgép (Blazsek, 2015,)



UFAG K felderítő repülőcsónak (Csanádi, 1977)



Brandenburg W 29 Vizi gép, az 1918 év utolsó gyártmánya (Csanádi, 1977)

Az 1918. évi haditengerészeti fegyverszünet után Ausztria-Magyarország repülőgépei, repülőgép tartozékai legnagyobbbrészt az olaszok zsákmánya lettek, a maradékot az antant országok vitték el. A Magyarországra menekített, ill. a magyar gyárakban szállításra váró repülőgépeket a megszálló román csapatok vitték el. 1918 őszén mintegy 650 tábori és vízi repülőgép maradt hazai földön (Csonkaréti, 2008)

Faipar történeti érdekesség lehet, hogy a repülőgépek fa alkatrészeit véralbumin meleg enyvvel ragasztották, majd áttértek a kazein hidegenyvek használatára. Ez utóbbi felhasználásával, rétegelt fából készültek a légcsavarok is. A kemény-, legtöbbször kőrisfából felépített, ragasztott géptörzs borításához rétegelt (furnér) lemezt, majd vékony alumíniumlemezt használtak.

Az albertfalvai repülőgépgyártás emlékezete

Az első repülőgépek készítésének évfordulójára, 1994-ben az Albertfalvai Helytörténeti Gyűjtemény és Iskolamúzeumban kiállítás nyílt a hazai repülés 20. század eleji történetéről, amelyben terepasztalon mutatták be a Szt. Gellért tértől egészen Érd térségéig húzódó repülőtéren a mai Szabadság hídtól az albertfalvai Vegyész utcáig terjedő részét, a repülés főbb fázisait, a repülőteret, az átszerelő telepet, a gyárat. Itt méretarányos makettek jelenítették meg a Junkers, a

Hopfner, az UFAG, a Barandenburg, a Lohner, az Oravec, a Lampich és Szebeny típusú gépeket. A kiállításon több mint száz fénykép tanúskodott az egykori repülőéletről, amelyet Belezna Andor múzeumigazgató rendezett, az összeállításban id. Winkler László segédkezett .

A Múzeum kezdeményezésére 1994-ben, az Építész utca 8-12. alatt, az egykori Repülőgépgyár szerelőcsarnokának falán (Szellőző Művek Kft.) emléktáblát helyeztek el.



Repülőgépgyár emléktáblája (Sajtos Gyula alkotása) Bronz 60 cm x 90 cm

*Felirata : ITT MŰKÖDÖTT 1914 ÉS 1926 KÖZÖTT
 A MAGYAR REPÜLŐGÉPGYÁR RT. ÉS UTÓDA
 A DUNÁIG TERJEDŐ REPÜLŐTERÉVEL
 MEGEMLEKEZÉSÜL ÁLLÍTOTTA 1994-BEN
ALBERTFALVA FENNÁLLÁSÁNAK 175. ÉVFORDULÓJÁN
ALBERTFALVI HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY
 ÉS ISKOLAMŰZEUM
ETELE XI. KERÜLETI HELYTÖRTÉNETI KÖR
 SZELLŐZŐ MŰVEK*



A Magyar Posta több ízben bocsátott ki repülés témájú bélyegeket: 1933-ban, 1936-ban és 1988-ban. Az 1933. évi Márton Ferenc által tervezett 1, 2 és 3 pengő értékjelzésű „Repülő” sor Magyarország feliratú bélyegképen a szárnyas Merkur előtt légcső látható:



Az alberfalvai repülőgépgyártás szempontjából érdekesebb az 1988-ban kibocsátott „Repüléstörténet” c. forgalmi sor, amelynek tervezője Varga Pál volt.



A 2 forintos bélyeg a Brandenburg C I (1915), míg a 4 forintos az UFAG C I (1918) felderítő repülőgépeknek állít emléket:

A Bélyegmúzeumban megtalálhatók a sorozatban ábrázolt repülőgépek bályegtervei is:



Felhasznált források:

Albertfalvi Helytörténeti és Iskolamúzeum gyűjteményei. Repüléstörténeti kiállítás.

Blazsek Attila: Bombázó-, járőr- és felderítőgépek az első világháborúban.
[www.riseofflight.hu/cikkek\(153-bombazo-jaror-es-felderito....](http://www.riseofflight.hu/cikkek(153-bombazo-jaror-es-felderito....) 2015.nov.11.k

Bélyegmúzeum. Grafikai gyűjtemény – Budapest.

Budapest Lexikon (Főszerk.: Berza László, 1993). II.k. Akadémiai, Budapest. 435.

Csanádi Norbert–Nagyvárad Sándor-Winkler László (1977): A magyar repülés története. 2. kiadás. Műszaki, Budapest. 78, 93-107, 118.,128 .

Csonkaréti Károly dr. (2008): A császári és királyi légierő. Hejja és Fiai, Debrecen, 115-118.

Hoffmann Pál dr. (1977): „Házhelyek Promontóriumnál” Albertfalva története.
„Baugrundstücke bei Promontor” Sachsenfeld/Albertfalva. Albertfalvai Polgárok Köre. 22-27.

Kováts Lajos (1951?): A Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. története 1941-1950. Előzmények. A magyar repülőipar helyzete 1920 után. <http://epa.oszk.hu/02100/021020/0002e>. 2015.10.09.

Nagy István György (1997): Kármán Tódor in Magyar tudóslexikon A-tól Zs-ig (Főszerk.: Nagy Ferenc) BETTER, MTESZ,OMIKK: 441-443.

Nagyvárad Sándor – M. Szabó Miklós – Winkler László (1986): Fejeztek a magyar katonai repülés történetéből. Műszaki: 47-52.

<http://magyarjarmu.hu/karosszeria-gyartok-2/neusschloss-lichtig-budapest/>
2015.09.30.

www.kulturinfo.hu/moreinfo.gcw?prgid=47164 2015.09.30

Függelék

Híres emberek

Asbóth Oszkár (1891 – 1960)

A budapesti Légcsavar Kísérleti Intézet, majd az első Magyar Légcsavargyár igazgatójaként több, mint ezer légcsavart tervezett, készített és szabadalmaztatott. Az első magyar helikopter, a PKZ (Petróczi-Kármán-Zsurovecz) emelőlégcsavarának megtervezése és elkészítése is Asbóth feladata volt.

Az első világháború után több, mint tízévi kísérletezés után elkészítette a 120 lóerős motorral felszerelt helikoptert, amely kilencheseres motorjával merőlegesen fel tudott emelkedni, s 95 eredményes, 30-50 méteres magasságot elérő repülést tudott végrehajtani; önálló repülésre azonban a merev légcsavaros gép nem bizonyult alkalmasnak. 1938-ban az u.n. szélmalom repülőgépének elővételi jogát az angol légügyi minisztérium vásárolta meg 875 fontért (wikipedia, 2016.01.28),

Kármán Tódor (1881 – 1963)

Gépészmérnök, nemzetközileg is elismert aerodinamikai szakember, a sugárhajtásos és ballisztikus repülés és az űrhajózás egyik kifejlesztője Amerikában.. A szuperszónikus repülés feladataira alkalmas Kármán-Moore elméletnek nevezett megoldást ma is széles körben használják.

Az első világháború idején a Bécs melletti Aerodinamikai Laboratóriumban Petróczi István, Zsurovecz Vilmos és Asbóth Oszkár közreműködésével együtt egy helikopter elvein épült egy helyben lebegő tűzérési megfigyelőeszközt építettek, amelyet PKZ néven szabadalmaztattak. Nevéhez fűződik a repülőgépek géppuskájának és légcsavarjának szinkronizálása: a tüzelésnek a légcsavar forgása közötti megoldása. Dolgozott az albertfalvai repülőgépgyárban. A

Tanácsköztársaság után Aachenben az Aeronautikai Intézetben a szilárd akadályok áramló folyadékokra való hatását, a turbulencia elméletét, és a gázok szilárd testekre gyakorolt emelőerejét (repülőgép szárnyprofil) tanulmányozta.(wikipedia 2016.01.28.)

1991-ben az USA-ban, 1992-ben Magyarországon adtak ki 15 Ft névértékű postabélyeget emlékére; ez utóbbit „A magyarok szerepe a világ természettudományi és műszaki haladásában” c. Dudás László által tervezett sorozatban:



Kármán Tódor és Neumann János postabélyegen (1992)

Repülőgépek és légcsavarok

A repülőgépek típusjelölései és részei

- C** - felderítő repülőgép
- B** – bombázó repülőgép
- D** - vadászgép

Sárkánynak nevezik a repülőgép szerkezetét. Részei a törzs, a szárnyak, vezérsíkok, a kormányfelületek, valamint a futómű.

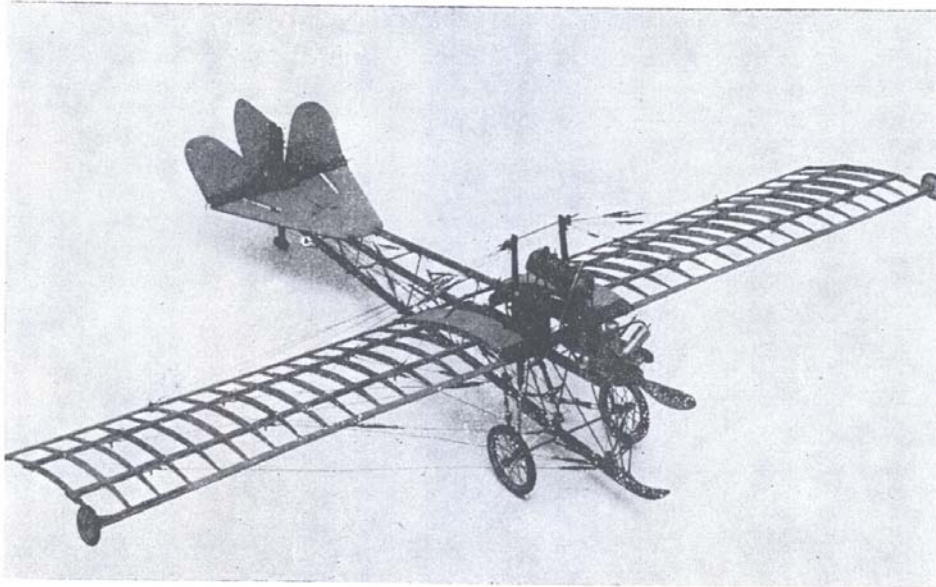
Törzs a repülőgép középső része, teste. A törzshöz kapcsolják a repülőgép többi szerkezeti elemeit. A törzs elemei a törzskeretek (törzsbordák), hosszmerevítők, a külső repülőgép burkolat, a (szárnyakhoz) csatlakozási berendezések, fülkék és rakterek.

Szárny a repülőgép azon része, amelyen a felhajtóerő keletkezik. Fő jellemzője a fesztávolsága, profilja, nyílazottsága (hátra, ill. előre). a Fékszárny a szárny azon része, amelynek első sorban fel- és leszálláskor van szerepe.

Csűrő a szárny külső részé fel-le mozgatható felület,
Motor biztosítja a légcsavar forgatásához szükséges erőt, mely a huzamos repülés fenntartásához szükséges tolóerőt hoz létre.

A favázás repülőgépek szerkezete

Ez jól látható Kvasz András pilóta és tervező 1912-ben készített gépének példáján:



Kvasz András 1912-ben készült repülőgépének szerkezeti modellje vászonborítás nélkül (wikipedia

A rétegelt-ragasztott légcsavar felépítése:



Egy későbbi légcsavar. Hossza: 290 cm, vastagsága: 210 cm, rétegek száma: 11, anyaga: kőris, mahagóni, tengely furat átmérője 9 cm, külső közép átmérő: 21 cm. Beégetett felirat (részlet): SZ 500 LE

A repülőgépek és hajlított bútorok gyártásában alkalmazott faanyagok és ragasztók

Bükkfa (Fagus silvatica)

Sűrű, viszonylag homogén szöveti felépítésű faanyag. Sűrűsége légszáraz állapotban $540-720-910 \text{ kg/m}^3$, zsugorodásra, vetemedésre hajlamos. E hátrányos tulajdonságainak mérséklésére kiterjedten alkalmazzák gőzölését. A gőzöléssel előkészített bükkfa kiválóan hajlítható; már a 19. század második felétől a hajlított bútorok, a rétegelt lemezek alapanyaga.

Kőrisfa (Fraxinus sp.)

A sűrű, kemény, rugalmas fának több változata is ismert hazánkban: a Magas kőris (*Fraxinus excelsior*), a Virágos kőris (*Fraxinus ornus*) és a Magyar vagy szlavón kőris (*Fraxinus augustifolia*, spp. *pannonica*).

Sűrűsége légszáraz állapotban $450-690-860 \text{ kg/m}^3$. Gőzölést követően jól hajlítható. Csónakok, hajóelemek, sportszerek kedvelt anyaga.

Lucfenyő (Picea abies)

Könnyű puhafa, sűrűsége jelentős mértékben függ a termőhelytől; az északi és a szibériai luc sűrűbb, légszáraz állapotban $300-430-640 \text{ kg/m}^3$. Súlyához (sűrűségéhez) viszonyítva jó szilárdsági és kiváló rugalmassági jellemzőkkel rendelkezik. A repülőgépekhez készített rétegelt lemezek kedvelt alapanyaga volt a lucfenyő furnér.

Rétegelt (furnér) lemez

Vékony $0,6 - 2 \text{ mm}$ -es furnérokból egymásra váltakozó szálirányban (keresztirányban) ragasztott falemez. A bükk rétegelt lemezt hajlított ülőbútorok ülésére, háttámlájára a 19. század második felétől alkalmazzák.

Rétegelt fa

Falécekből, hossz- szélességi- és vastagsági irányban toldott, szálirányú, ragasztott faanyag. Rétegelt fából készültek a repülőgépek légcsavarjai.

Faanyagok szilárdsági követelményei

Az Első Magyar Repülőgépgyárban az első repülőgépek német licenc alapján készültek, így a faanyagokkal szembeni követelmények feltehetően a licenszszerződéshez kapcsolódtak, s későbbiekben ezeket alkalmazták. Az 1934-ben megalakult m. kir. Légügyi Hivatal utasítást adott ki a motor nélküli repülőgépek építési ellenőrzésére és anyagaira. Ebben azonban a teljesítmény vitorlázó repülőgépek és a motoros repülőgépek faanyagára azonos minimális szilárdsági értékeket írt elő kg/cm^2 -ben (Petri,1986):

Fafaj	Nyomás	Húzás	Hajlítás	Rugalm.
-------	--------	-------	----------	---------

				modulus
Amerikai ezüstoffenyő vagy egyéb lucfenyő fajta	350	700	600	25 000
Erdei fenyő (Kiefer)	400	800	700	100 000

Glutinenyv

Állati hulladékokból: porcból, csontból, bőrből, vízzel való főzéssel állítják elő. A táblás, granulátum, vagy poralakban forgalmazott enyv hideg vízben megduzzad, forró vízben oldódik. A bőr- és csontenyv az asztalosiparban évszázadokon át a legfontosabb ragasztóanyag volt melegen ömlesztett vizes oldat formájában; meleg enyvnek is nevezik. Lehűtve puha, ruganyos tömeggé dermed, beszáradva kemény réteget alkot. Tartós nedvesség hatására az elszaporodó mikroorganizmusok biológiailag lebontják.

Kazeinenyv

Alkalmazása a vérfehérje ragasztóképességén alapul. Tejből készítik, savval a kazeint kicsapatják. ezt szárítják, porítják. Vízzel és mészhidráttal, bóraxszal vagy szódával keverik. Hidegenyvnek is nevezik, főleg az épületasztalos iparban használták, alkalmazták rétegelt lemezek előállításánál, bútorok furnérozásánál. Viszonylag rövid, 5-10 perc a nyílt ideje, hosszú 6-8 órás a présideje. Mivel fenékideje 1-2 nap, naponta frissen készítendő.

Véralbumin enyv

Beszárított és porított állati – legtöbbször marha – vér, csak forrón préselve használható. A műgyanta ragasztók elterjedése előtt a vízálló rétegelt lemezek és rétegelt-ragasztott faszerkezetek készítésének egyedüli útja volt. Az első világháborút követően a repülőgépiparban megtiltották a használatát.

Források:

Ferenczy Emil (é.n.): Asztalosipar (Ipari Szakkönyvtár 36-38). A m. kir. Iparügyi Miniszter megbízásából kiadta az Ipari Tanfolyamok Országos Vezetősége, Budapest. 139-151.

Marx György (2000): A marslakók érkezése. Magyar tudósok, akik nyugaton alakították a 20. század történelmét. Akadémiai: 200.

http://hu.wikipedia.org/wiki/Asboth_Oszk%C3%A1r 2016.01.28

http://hu.wikipedia.org/wiki/K%C3%A1rm%C3%A1n_T%C3%B3r 2016.01.28.

Winkler László (1997): Asbóth Oszkár in Magyar tudóslexikon A-tól Zs-ig (Főszerk.: Nagy Ferenc) BETTER, MTESZ,OMIKK: 132-133.

Molnár Sándor dr., Bariska Mihály dr. (2002): Magyarország ipari fái. Wood species of Hungary. Szaktudás, Budapest. 37, 73, 132.

Petri László dr.: A fa, mint anyag és a repülés II. FAIPAR 1986/9. szám. 263-268

Sümege László (2016): Repülőgépgyár Albertfalván. Kézirat.
<http://rchangar.hu/plane-parts> 2015.11.23.

(Dr. Tóth Sándor
Bpest, 2016. február)

Dr. Tóth Sándor László

A Neuschlosz-Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Rt.

Albertfalván az első világháború után alakult ki a kor egyik legjelentősebb faipari nagyüzeme két faipari vállalkozás és a Magyar Léghajó és Repülőgépgyár Rt. utódként létrejött Neuschloss-Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Rt.

Iparhatósági telepengedélyét a Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye alispánja által 1921. november 21.-én kiadott 4955/1921. sz. alatt adta ki, amelyet az 54566/1922. sz. alatt II. fokon módosítottak. A közterületen létesített gyár részére a véglegesített üzemeltetési feltételeket tartalmazó – a Belügyminiszterrel egyeztetett - dokumentumot 1926. május 3.án a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Miniszter adta ki 60.596/1926/XIX. sz. alatt .

A részvénytársaság alapítása feltehetőleg 200 korona többszörös névértékű részvények kibocsátásával történt.

#



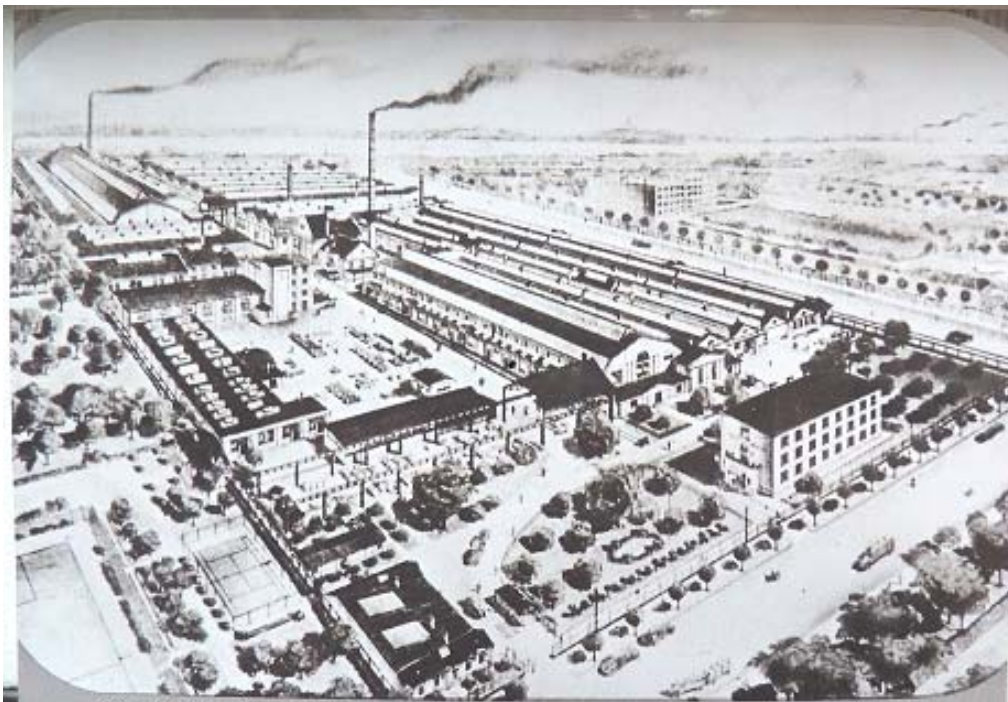
A Neuschlosz-Lichtig repülőgépgyár és faipari rt. 1313931 sz., 5 x 200 korona, összesen 1 000 korona értékű részvénye (Gazdaság, 1920 december in Huszadik Század 2016.01.01.)

Az 1926. évi korona/pengőváltás után 3 000 db 100 pengő névértékű részvényről tudunk. Ennek a második világháború utáni értékét a Budapesti Törvényszék Céghivatala 3 000 db 100 forintos részvényként 300 000 forintban határozta meg.

A cég egy időben 400 - 450 munkást is foglalkoztatott. Időközben az eredeti német Neuschloss-t Neuschlosz-ra módosították a részvénytársaság nevében. A cég favázás repülőgépek, autókarosszériák készítésével foglalkozott Hajlított bútorok gyártására 1933 táján került sor, miután a részvénytársaság egyesült az Albertfalvai Hajlított-bútor gyárral.

Előzmények

Az I. világháború kezdetétől a Duna mentén – a budapesti Szt. Gellért tértől egészen Érd térségéig – létesültek a magyar repülés jelentős bázisai. Ebben az időszakban három repülőgépgyár is működött Magyarországon. Ezek közül legfontosabb volt a Weiss Manfréd és a Ganz Danubius Rt. által 1914-ben alapított Első Magyar Repülőgépgyár (MARE), németül az UFAG (Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesellschaft) Albertfalván. Kezdetben a gyár 80 munkással dolgozott, ez a szám 1917 elején 1200-ra emelkedett, majd 1918 végén elérte az 1700 főt.



Az egykori repülőgépgyár üzemépületeinek távlati képe az 1930-as években
(Albertfalvi Múzeum)

A Neuschloss Károly és Fia cég már a 19. században foglalkozott famunkákkal; fő tevékenysége a parkettagyártás volt, az 1920-as években elsősorban autókarosszériák, társzekerek, hintók készítésével is foglalkoztak. Lichtig Sámuel a 19. század közepe óta készített fatermékeket, többek között parkettát.

Az 1921-ben életbe lépett trianoni békeszerződés súlyosan érintette az I. világháború előtt kifejlődött, majd a háborús időkben megerősödött, főleg Budapestre és környékére települt repülőipari üzemek tevékenységét. A szerződés 139. cikke - többek között – elrendelte az ország területén lévő, valamint gyártásban lévő repülő anyag és repülőgép megsemmisítését. A repülőgépgyártó cégek egy része más cégekbe beolvadva, átalakította gyártási profilját, más részük felszámolt és megszűnt. Ilyen módon az albertfalvai Első Magyar Légcsavar Rt.-t 1920 májusában felszámolták, valamint az I. világháború alatt Albertfalvára települt legnagyobb magyar repülőüzem, a Magyar Repülőgépgyár Rt. beolvadt a Neuschloss – Lichtig Faipari Rt.-be és neve Neuschloss-Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Rt. cégszövegre módosult.



Említésre érdemes, hogy Kálmán Tódor (1881 – 1963) világszerte ismertté vált aerodinamikai szakember itt kezdte pályafutását, akinek nagy szerepe volt az Amerikai Egyesült Államok a sugárhajtású repülőgépeinek kifejlesztésében, majd úrkutatói programjában.

Telefon : József 84-02.
József 84-03.

Neuschlosz-Lichtig
Repülőgépgyár és Faipar Részvénytársaság
Budapest-Albertfalva
Clearingszáma a posta-
takarékpénztárnál 5843.
**Butorok, autokarosszeriák, gyermekkocsik, butorszállító-kocsik, szerszámnyelek, mezőgazdasági- és háztartási
faárak, sport cikkek, épületasztalos munkák, gőzfűrészek stb.**

Telefon : József 84-02.
József 84-03.

Sürgőny cím:
LICHTIGMŰVEK BUDAPEST

Válaszadásnál kérjük ezen
jelre hivatkozni.

Budapest, 1927. január 3.
112. sz. postahivatal 23. sz. fiók.

Egy 1927-ben írt levél fejléce (Albertfalvi Múzeum)

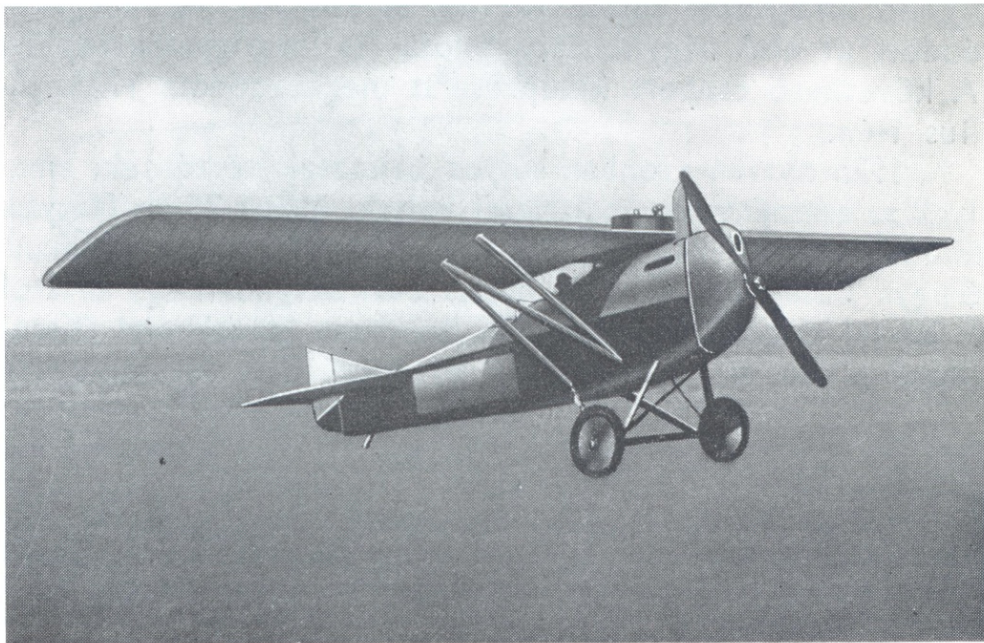
Faipar történeti érdekesség lehet, hogy a repülőgépek fa alkatrészeit véralbumin meleg enyvvvel ragasztották, majd áttértek a kazein hidegenyvek használatára. Ez utóbbi felhasználásával, rétegelt fából készültek a légcsavarok is. A kemény-, legtöbbször kőrisfából felépített, ragasztott géptörzs borításához rétegelt (furnér) lemezt, majd vékony alumíniumlemezt használtak.

Repülőgépek tervezése és szerelése

A Kereskedelmi Minisztérium Légiforgalmi Szakosztálya már a repülőgépipar és a repülőgépek megsemmisítésének időszakában pályázatot írt ki a korlátozásnak megfelelően tervezett iskolagépekre. A pályázatra érkezett négy iskolagép-terv között volt Oravec Béla kétsíkú, merevített felépítésű, az egykori UC I könnyítéséből eredő gépe, Szebeny György egysíkú, merevített fémvázis terve, valamint Tóbiás Béla alsószárnyú, teljesen újszerű fémszerkezetű gépe. A Szakosztály a Szebeny- és Tóbiás-féle gépekből két-két darabot rendelt az albertfalvai

Neuschlosz-Lichtig gyártól, egyben megbízta Oravecz Béla főmérnököt, hogy a szerkezeteket faépítésűre alakítsa át, mivel a fémépítésre még nem volt kellő tapasztalat.

A Szebeny-féle iskolagép faépítésű törzse négyszög keresztmetszetű volt, a szárny középvezetékében egymás melletti két üléssel az oktató és a növendék részére. Több sikertelen kísérlet és átalakítás, majd Oravecz Béla főmérnök cégvezetővé kinevezésével hat, most már Oravecz II nevű iskolagép készült el az alberfalvai gyárban (Csanádi, 1997, 190-191), amelyek 1924-ben a Szombathelyi repülőiskolába kerültek. Egy 1925. évi berepülés során azonban a szárny letört és a gép lezuhant. Ez egyben az alberfalvai repülőgépgyártás végét is jelentette.



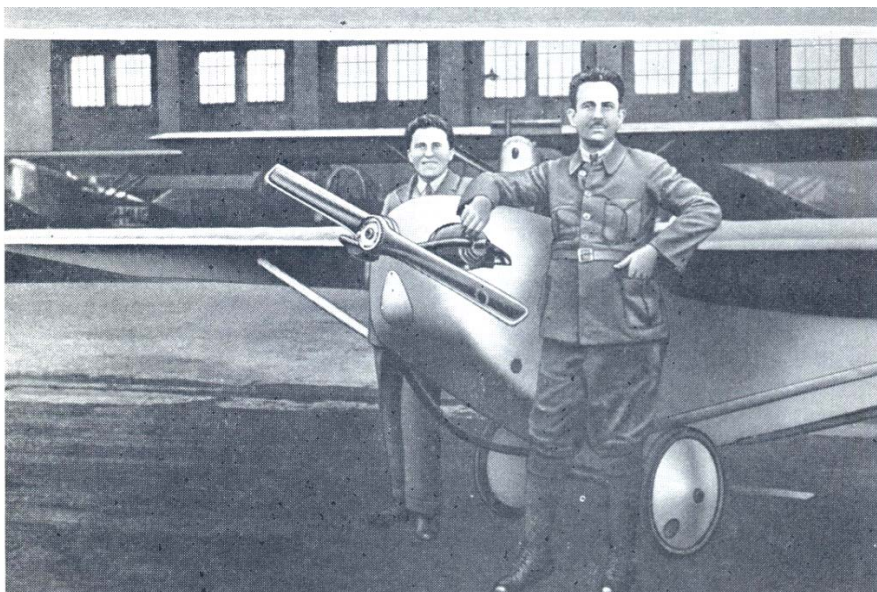
Oravecz II iskolagép (Csanádi, 1997)

A hajdani repülőgépgyár egy részét a Neuschlosz tulajdonosai 1926 után eladták a Lóden posztógyár részvényeseinek. Mindössze néhány hangárt tartottak meg az egyre éledező polgári repülőgépek javítására, karbantartására. Három olyan gépről tudunk, amelyeket Albertfalván szereltek, javítottak; a Junkers F-13 ötüléses utas-gép hidroplán változata, a Junkers A-20 szárazföldi vízi gyakorló- és iskolagép, valamint a Lampich Árpád és Samu Béla közös tervezésű kétélű gép Hopfner A-11 típusjelzéssel. Ez utóbbiból 16 gépet készítettek, amelyek egészen 1941-ig repültek

A hazai repülés – szerencsére – újjáéledt a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSrE) keretében. A "Magyar repülés története" c. (1977) hivatkozott könyvben olvashatjuk a Thorotzkai Péter és Lampich Árpád által tervezett Lampich L I típusú segédmotoros vitorlázógép leírását, amely talán – faiparos szakmai szempontból - a legteljesebben ismerteti a 20. század eleji gépek felépítését:

"... a törzs négyszög keresztmetszetű, favázás volt, furnér - szaknyelven rétegelt (furnér) lemez – borítással. A törzs alatt kettős kőrisfacsúszó és az erre felerősíthető átmenőtengelyes futókerékpár tette lehetővé a motoros felszállást. Szárnya egysíkú, félszabadon hordó, két párhuzamos fadúc kitámasztású volt a törzshöz csatlakozó vállszárnyas megoldásban. A középen osztott szárny két-két lucfenyőből és furnérból – szaknyelven rétegelt lemezből – készült főtartóra húzott, meglehetősen ívelt szelvényű bordákkal épült és vászonnal volt borítva...Ebben az időben a rétegelt lemez még verabumin enyvvel készült. ..A motort a törzs elejére az itt kialakított tartóbordákra lehetett csavarozni és a törzs vonalába illeszkedő alumínium lemezborítás fedte, kivéve és hűtőbordás kétoldalt kiálló hengereket. A húzó Asbóth-féle falégcsavar egyenes be- és kilépőlélekkel rétegelt fából készült."

A repülőgép – mivel ebben az időben az egyesületnek még műhelye nem volt – Svachulai Sándor lakatosműhelyében, az Asbóth-féle légcsavargyárban és beleértve a végleges összeszerelést is, a Neuschlosz-Lichtig repülőgépgyárban épült. Ez volt a „Mama kedvence”.



Az L I „Mama kedvence” az alberfalvai hangárban a tervezőkkel: jobbról Thorockai Péter, balról Lampich Árpád (Csanádi 88. ábra, 1924?)

A favázás repülőgépek, majd az autókarosszériák készítése kellő precizitást, famunkákban való jártasságot igényelt. Ez azonban nem okozott nehézséget, mivel Albertfalva asztalosipara már ekkor Európa híré volt, faipari munkások bőven akadtak e vidéken. A repülőgépek gyártásának egyik nyersanyaga a fa, szintén rendelkezésre állt, hiszen a Duna közelsége lehetővé tette a faanyagok helyszínre szállítását.

Egy 1923-ban készült riport így számol be az autókarosszériák készítéséről a gyárban (részlet):

„Hatalmas, jól szellőzött termekben a munkások százai dolgoznak ma a Neuschloss-Lichtig gyárban. Oravecz Béla főmérnök nagy szaktudással vezet be a karosszéria - gyártás titkaiba. Megtudjuk tőle, hogy először a boginárok állítják össze a megfelelő rajzok és tervek szerint a szekrényt, mely a karosszéria magvát képezi. A szekrény, ami tulajdonképpen szintén egy váz, válogatott kemény kőrisfából készül. A kész szekrény innen a bádogos- műhelybe kerül, ahol megkapja az alumíniumburkolat. Ez újabb rendszer. Sokkal biztosabb és jóval erősebb, mint a régebbi furnér-rendszer volt. Az alumínium burkolatot meleg állapotban húzzák rá a favázra, amelynél így teljesen kizárt, hogy széjjelmenjen. ...”



Fakarosszériás Ford Woody Wagon (1940)képe

Hajlított bútorok gyártása

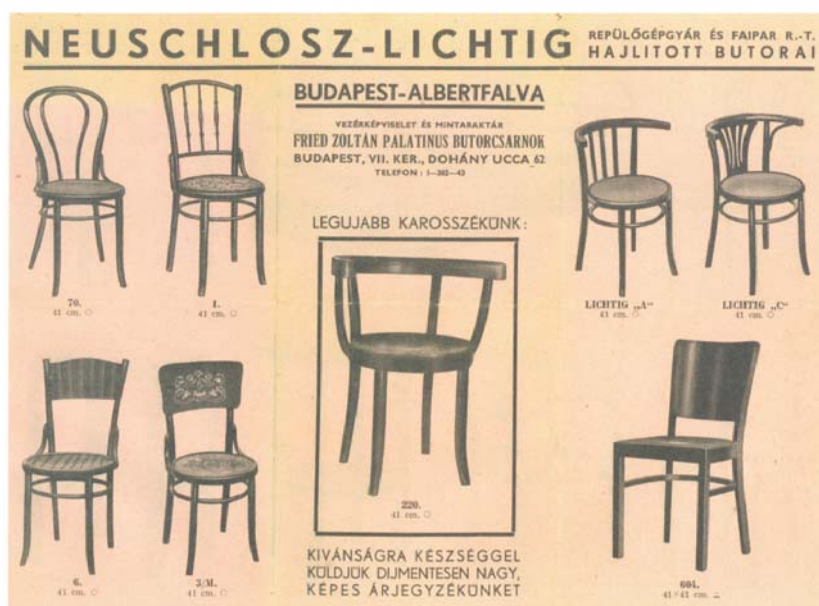
A Thonet bútorként ismertté vált hajlított alkatrészekből felépített ülőbútorok gyártását Thonet, Michael (1796-1871) boppardi születésű

német asztalos alapozta meg az addig csak tűzifának tekintett bükkfa lécek gőzölés utáni hajlításával, majd sablonban szárításával. Ezzel megvalósulhatott a székkalkatrészek csereszabatossága, a sorozatgyártás, a gyáripari termelés az akkor még kézműves bútorkészítésben. Az eljárást az Osztrák-Magyar Monarchiában több bútorgyár is átvette.

Magyarország területén 1898-ban „A magyar korona országainak gyáripara” c. kötet összeírása szerint 13 gyárban foglalkoztak hajlított bútorok gyártásával. Sajnálatos, hogy Trianon után ezek mindegyike az országhatáron kívül rekedt. Ez után hajlított bútorok készültek az 1928-ban alapított Szék- és Faárugyár Rt-ben Budapesten, 1929-től Debrecenben, a Debreceni Hajlított Bútorgyár és Fakereskedelmi Rt-ben, valamint 1933-tól az albertfalvai Neuschlosz és Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Rt-ben. Ide sorolható még a Kozma utcai üzem (ma is működő gyűjtőfogház) Budapesten.

Az albertfalvai gyárban a bükkfából készülő hajlított bútorok nagyságrendje az 1930-as években elérte, majd meghaladta az évi 40 ezer darabot, jelentős hányadot képviselve az országban gyártott és nemcsak a belföldi szükségletre termelt 300 ezer darabnak. Ebben az időben a belföldi szükséglet hajlított bútorokból 120-130 ezer db lehetett.

Karosszékek, székek a Neuschlosz-Lichtig gyár 1933 évi katalógusából



A gyár termékei a viszonylag olcsóbb kategóriába tartoztak, 1933. évi árjegyzékében közel kétszáz típust ajánlottak megvételre. A legegyszerűbb székek az 1930-as évek derekán 5, a karosszékek 6 pengőbe kerültek (Vadas, 1992)

A Magyar gyáripari és üzemi címtár 1926-ban a Neuschlosz-Lichtig Faipari Rt.-t nagyvállalatként; 400 munkással regisztrálta. Az 1935-ös kiadás 450 munkásról és nagy, 66 LE teljesítményről tudósít.



A cég emblémája

A gyár 7. sz. Gyártmánykatalógusában – az egyes típusok változatait is beleszámítva – 994 db hajlított bútor szerepel; elsősorban ülőbútorok: székek, karosszékek, de egyaránt megtalálható az asztal, a fogas, az ülőkanapé, sőt az ágy is. A székek egy részénél rétegelt lemezből készült dombornyomott ülést és háttámlát is alkalmaztak (3/M és 6 típusok)



Az egyszerűbb típusok mellett különlegességnek számítottak a forgószékek (380 és 386 típusok; ez utóbbi a mai igazgatói karosszékek őseinek is tekinthető.



386
48 cm. ○

Asztalosmester édesapám családi házunk melletti műhelyében dolgozott egykoron a Zala megyei Lentiben. Fényezett és festett bútorok készítése mellett „Pesti” hajlított bútorok forgalmazásával is foglalkozott. Gyermekkori emlékeim között megmaradt a „Lichtig” forgószék, amit a községbe települő fogorvos számára hozatott és hitelezett meg apám. Pár év elteltével a fogorvos valódi fogorvosi széket tudott vásárolni és a forgószéket akkor fizette ki és köszönettel visszaadta apámnak.

Külön figyelmet érdemelhet a 630 sz. szék, amely egymásra rakásolhatóságával tűnt ki.



Az 1960-as, 70-es évektől egyre nagyobb népszerűsége szert tett, idompréselt hajlított elemekből felépülő, Skandináviából hazánkban is divatba jött és gyártott ülőbútorok elődjének tekinthető a 833 és 834 rugózó karosszék típusok.



834
ca. 50x50 cm.

A második világháború idején a gyár berendezéseit a szovjet katonai hatóságok leszerelték. A céget, ill. annak megmaradt részeit az 1948. évi XXV. tc., ill. a 3500/1848. Korm. sz. rendelettel. államosították. A gyár létszáma ekkor 100 főn felül volt. Ide, a Neuschlosz-Lichtig Faipari Rt. üresen álló épületeinek felhasználásával költöztették a zuglói Magyar Szellőző Művek és Gépgyár Rt. és a Varga Testvérek Ventilátor és

Lemezárugyár összevonásával létrehozott, később országos hírűvé vált, ipari légtechnikai berendezéseket gyártó nagyvállalatot, a Szellőző Műveket, amelynek utódja azonos nevű Kft. néven működik. Albertfalva ipartörténetében ugyanitt volt papír- és gyufagyár is (Hoffmann, 1977).

Források:

Albertfalvi Helytörténeti és Iskolamúzeum gyűjteményei.

Budapest Lexikon (Főszerk.: Berza László, 1993). II.k. Akadémiai, Budapest. 435.

Csanádi Norbert–Nagyvárad Sándor-Winkler László (1977): A magyar repülés története. 2. kiadás. Műszaki, Budapest. 78, 93-107, 118.,128 .

Hoffmann Pál dr. (1977): „Házhelyek Promontóriumnál” Albertfalva története. „Baugrundstücke bei Promontor” Sachsenfeld/Albertfalva. Albertfalvai Polgárok Köre. 22-27.

Kiss Éva (2009): Hajlíttbútor- gyártás Magyarországon in: Alexander von Wegesack: Thonet. Cser, Budapest. 156.

Koncentráció készül a bútorigazlatban. Gazdaság 1920/December

<http://magyarjarmu.hu/karosszeria-gyartok-2/neusschloss-lichtig-budapest/>
2015.09.30.

Marx György (2000): A marslakók érkezése. Magyar tudósok, akik nyugaton alakították a 20. század történelmét. Akadémiai: 200.

Vadas József (1992): A magyar bútor 100 éve. Fortuna. 108-110.

Winkler László (1997): Asbóth Oszkár in Magyar tudóslexikon A-tól Zs-ig (Főszerk.: Nagy Ferenc) BETTER, MTESZ,OMIKK: 132-133.

www.kulturinfo.hu/moreinfo.gcw?prgid=47164 2015.09.30

Repülőgépgyártás Albertfalván

Az Első Magyar Repülőgépgyár Rt. 1912 és 1914 között a Váci útról Albertfalvára költöztette szerelőcsarnokait és műhelyeit, ahol a hidroplánok gyártásához adott volt a szakképzett fa- és asztalosipari munkaerő és az albertfalvai mezők is kiváló repülőtérenk bizonyultak. A Duna közelsége is szerepet játszott az átszerelő műhelyek kialakításában, ahol a vízre szállásra alkalmas csónaktesteket szerelték fel a kerekek helyett. A nyersanyag pedig az olcsóbb vízi úton érkezhett. 1914 és 1923 között közel kétezer gép készült itt, többségük az első világháború alatt. Ez a hidroplánokkal együtt öt-hat típust jelent; ezek közé tartoztak például a Lohner és a Brandenburg rendszerű gépek. Majd a háború vége felé saját tervezésű UC1-2 típusjelű repülőgépek gyártását kezdték meg. A világháború befejeződésével megszűnt a hadi gépek gyártása, a profilváltási kísérletek pedig kudarcba fulladtak. Sőt a gyár területén talált repülőgépeket a győztesek hadi bizottsága kettéfűrészeltette, majd a repülőteret beszántatta.

A repülőgépgyár helyett 1918-ban megalakult „Első Magyar Légszavargyár Rt. majd a Nautica Rt. motorcsónakok és egyéb vízi járművek gyártását vállalta, de megrendelések hiányában ez a kezdeményezés nem vált be. Utóda 1921-től a Neuschloss-Lichtig Faipari Rt. a gyártási tilalom feloldása után önálló magyar iskola-repülőgép típus létrehozásán dolgozott a Műegyetemi Sportrepülő Egyesülettel karöltve. Először 1923 áprilisában Fehér Antal berepülő pilóta emelte magasba az elkészült Oravec félé iskola-repülőgépet. Ezekben a próbarepülésekben részt vett Endresz György is, a későbbi óceánrepülő. Ám a húszas években már lejárt a favázás gépek kora, a fémváz és alumínium borítású, nagyobb teljesítményű repülőgépek gyártására pedig egy alapvetően faipari felszereltségű gyár nem vállalkozhatott. A gyár a második világháború befejezéséig szerényebb keretek között működött, a nem hasznosított épületeit értékesítette. A Fehérvári út felé eső területen a Lóden Posztógyár, a másik részen a textil-vegyészeti profilú Hangya-Ipar Rt. kezdett el működni. A későbbi Szellőző Művek területén megmaradt egykori szerelőcsarnok falán emléktábla hirdeti az albertfalvai repülőgépgyár történetét az alábbi szöveggel:

ITT MŰKÖDÖTT 1914 ÉS 1926 KÖZÖTT
A MAGYAR REPÜLŐGÉPGYÁR RT. ÉS UTÓDA
A DUNÁIG TERJEDŐ REPÜLŐTERÉVEL
MEGEMLÉKEZÉSÜL ÁLLÍTOTTA 1994-BEN
ALBERTFALVA FENNÁLLÁSÁNAK 175. ÉVFORDULÓJÁN
ALBERTFALVI HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY
ÉS ISKOLAMŰZEUM
ETELE XI.KERÜLETI HELYTÖRTÉNETI KÖR
SZELLŐZŐ MŰVEK

A repüléstörténeti emlékeket és fotódokumentumokat az Albertfalvi Hely- és Iskolatörténeti Gyűjtemény őrzi.

A művészi ipar mestere – Mahunka Imre bútorgyáros

Mahunka család háza az egykori Fő utcán állt. Mahunka Alajos nemcsak asztalosként, hanem községi előjáróként is köztisztviselőként álló személyisége volt Albertfalvának, hiszen a dokumentumok szerint az 1890-es években a bírói tisztséget is ellátta. Fia Imre, aki 1859-ben született, teljesítette az akkori előírások szerinti „pensumokat” egészen a mestervizsgáig.

Az albertfalvai hagyományok szerint az itt készült stílbútorok egyfajta későbarokk arculatot őriztek. A családon belüli szakmai és műhelytitkok átöröklése, akár százéves tervek és rajzok alapján készített kreatív megoldások faragásban és intarziában – ezek jellemezték az itteni műbútorasztalosokat. Olyan univerzális tudással rendelkeztek, hogy sokszor maguk tervezték bútoraikat. Mahunka Imre megismerve az akkor divatba jövő szecessziós vonalkultúrájú iparművészeti alkotásokat, maga is alkalmazta bútorain ezeket az újításokat. Bútorgyárat alapított, amely a Józsefvárosi Német utcában állt. Az 1900-as párizsi világkiállításon aranyérmet nyert bútorzatával. Ez felkeltette az itthoni érdeklődést munkája iránt, és egyre több elismerést kapott. Lyka Károly az Iparművészet folyóiratában mutatta be termékeit. Elnyerte a császári és királyi udvari szállító címet, bútorai az egész monarchiában kelendők voltak. Nemzetgyűlési képviselőnek választották és székesfővárosi bizottsági tagként tevékenykedett. 1923-ban halt meg. Vagyonának egy részét az albertfalvai templom építésére adományozta, amely 1941-ben készült el. Szobra 2010 óta áll a Mahunka téren, emlékszobája pedig az Albertfalvi Hely- és Iskolatörténeti Gyűjtemény épületében található.

Halabuk József dr.: Alberfalva. A település története a kezdetektől a századfordulóig. Szt. Mihály plébánia. 1997. p.:128, m.: 54

Hoffmann Pál dr.: „Házhelyek Promontornál...” Albertfalva története.
„Baugrundstücke bei Promontor” Die Geschichte von Sachsenfeld /Albertfalva.
Albertfalvi Polgárok Köre. 1997.p.:

Sümegh László: Albertfalvi történetek. Tinta Kiadó Budapest, 2013. p.296.
Grafikák: Hetényi Katalin.

Sümegh László:

Dr. Tóth Sándor

Bpest, 2016. február

#