Gépmúzeumok – muzeális gépgyűjtemények (11.)

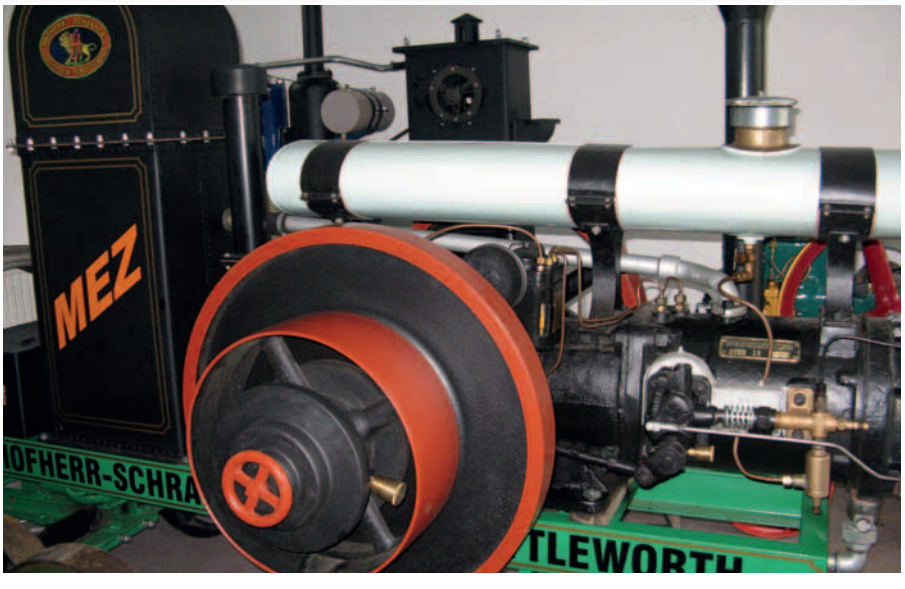
Az egyik legnagyobb Hofherr traktorgyűjtemény a Sár-hegy lábánál

Dr. Szekeres Béla *okl. agrármérnök*
Budapest

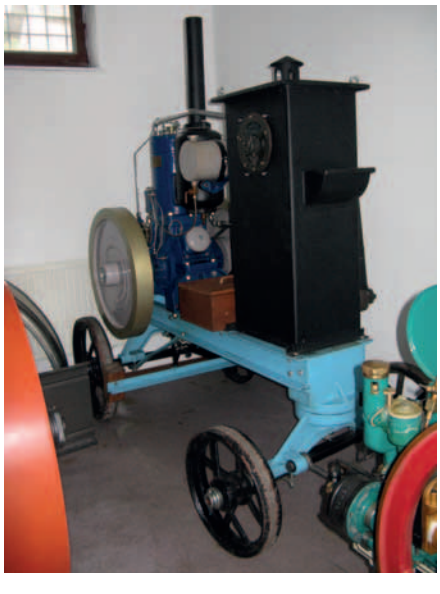
A „LÉDEM 2000” Kft. tulajdonosát és vezetőjét, ***Lévay Sándor****t nem először látogattam meg a gyöngyösi Sár-hegy alatt, a Károly Róbert Főiskola szomszédságában levő „birtokán”. Öt évvel ezelőtt szerettem volna megtudni, ki az, aki* ***a csalapusztai agrártörténeti gyűjtemény veterán mezőgazdasági gépeit megmentette a pusztulástól.*** *A gyűjtemény azóta tovább gyarapodott. A cég mátrafüredi út mentén húzódó központi telephelyéről, a hatalmas gépudvar közepéről szinte körbe lehet látni a Mátra vonulatát és szemben, az út túloldalán, a különleges növény- és rovarvilágáról, valamint geológiai felépítéséről ismert Sár-hegyet.*

A gyűjtő

Az eltelt öt év alatt a különben sem csekély gyűjtemény tovább gyarapodott, az udvart, a fedett színeket, csarnokokat „megtölti” a rengeteg régi, felújításra váró és már felújított, működőképes mezőgazdasági (és egyéb) gép, főleg traktorok és stabil motorok. Mindemellett a rend, a rendezettség és az esztétikailag is szép megjelenés, igényesség jellemzi az udvart, gondozott növényzettel, gyümölcs- és díszfákkal – ami azért nem igazán jellemző a gépudvarokra és a gyűjteményekre. A fékpneumatikai berendezések gyártásával és kereskedelmével



1. kép **MEZ-Hofherr lokomobil (1920-as évek)**



2. kép **Lorenz lokomobil (1920)**



3. kép **Az argentin Pampa (1940-es évek)**



4. kép **HSCS GS 35 (1940-es évek)**



5. kép **HSCS R 20-22 (1930-as évek)**



6. kép **HSCS K 44-48 (1930-as évek)**

foglalkozó cég tulajdonosának minden szavában és cselekedetében tetten érhető „a jó gazda gondossága".

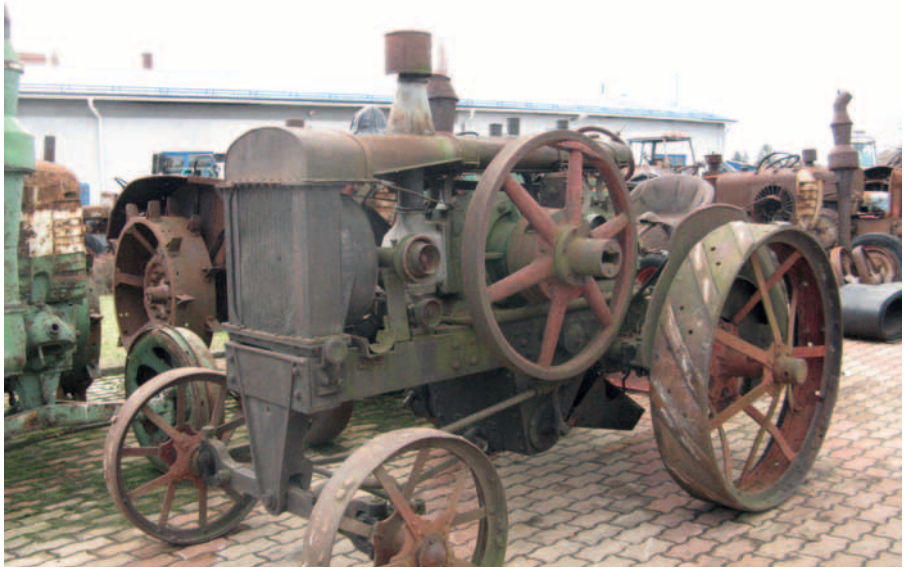
Lévay Sándor – eredeti szakmáját tekintve autószerelő – 20 éve (kényszer)vállalkozóként, szinte a nulláról indulva alapította cégét, amely ma már prosperáló, mintegy 140 embernek munkát adó, több telephelyen működő vállalat. Tulajdonosának tíz évvel ezelőtt sikerült megvásárolnia az első Hofherr traktort Tiszajenőről. Hogy miért pont traktort, és miért pont ezt? Története van ennek is, bár igen hétköznapi: otthon, Nagyfügeden mindig állt traktor az udvarban, édesapja az első traktoros volt a faluban. Lévay úr a gép- és munkaszeretetet gyerekkorában szívta magába és elhatározta, hogy egyszer, ha anyagi lehetőségei engedik, biztos lesz egy Hofherre. Lett is, és a gyűjtőszenvedély, az „ősök" és munkaeszközeik iránti tisztelete és szeretete még sok száz gépet mentett és ment meg folyamatosan az enyészettől.

120 traktor és 250 stabil motor

Ma már 120 traktor (ebből 8-10 db gőztraktor) és 250 stabil motor sorakozik az udvarban és a tárolókban, gépszínekben. Ezen felül vagy 100 makett és számtalan kisebb gép, eszköz található a raktárakban. Az első Hofherr megszerzésétől jutott el Lévay úr odáig, hogy ma az ország (de talán a világ) egyik legnagyobb Hofherr-traktorgyűjteményével büszkélkedhet.

Most sorrendben a traktorok és más gépmatuzsálemek

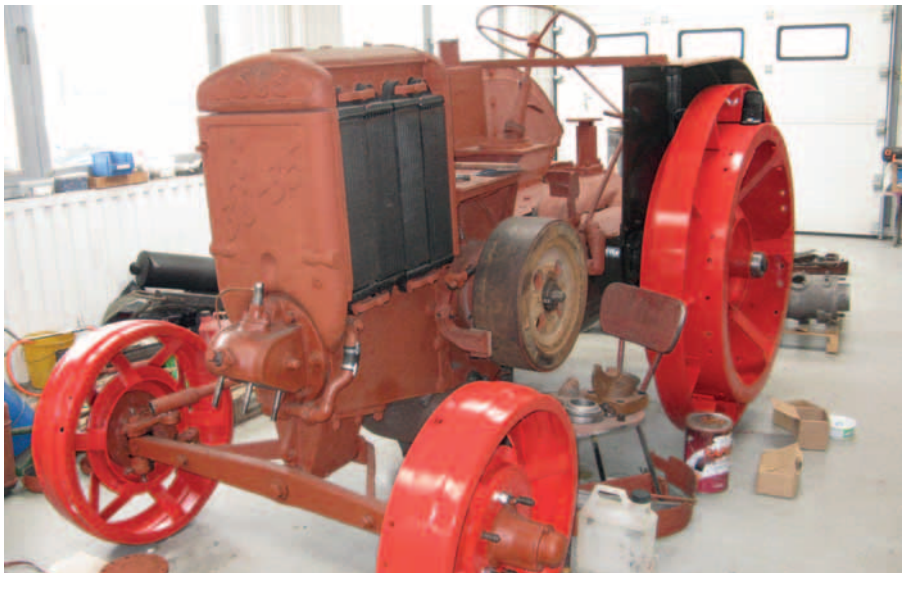
Láthatunk itt a 20. század elejéről, illetve közepéről származó magyar, német, amerikai, angol, sőt argentin traktor-különlegességeket, lokomobilokat; a gyönyörűen felújított **MEZ-HOFHERR** izzófejes lokomobilból (*1. kép*) pl. 4 db van a világon, de csak az itteni működőképes. Az 1920-as gyártású **LORENZ** *kétütemű diesel loko-*



7. kép **MEZ 20-22 (1920-as évek eleje)**



8. kép **HSCS K 50-55 (1930-as évek)**



9. kép **HSCS R 30-35 (1930-as évek)**

mobilból (*2. kép*) összesen 2 db van az országban. Megcsodálhatjuk itt a Warchalowski (osztrák) cég kis lokomobilját, az ismertebb Fordson, a Hanomag, a Kramer, a McCormick stb. gyárak traktorait, a magyar Dutrákat, a csepeli gyártmányokat, orosz (szovjet), cseh gépeket, vagy pl. az argentin **Pampa** traktort (*3. kép*). Utóbbi az 1940-es években volt használatos, a német Lanz-Bulldog argentin „változata". Az amerikai származású „Rumely" pl. az egyik legöregebb traktor; érdekessége, hogy benzinnel és petróleummal működött, majd vizet porlasztottak a hengerbe, hogy növeljék a teljesítményt (ezt a megoldást alkalmazzák különben a „Forma-1"-nél ma is!).

A Hofherr-traktorgyűjteményből – a teljesség igénye nélkül – néhány példány

A már említett „első" a **HSCS GS 35** (1940-es évek) traktor (*4. kép*) volt, amelyet alsó kipufogós (országúti vontatás) és felső kipufogós (szántóföldi használat) kivitelben is gyártottak. Ez és a többi Hofherr is eredeti, címfestő által készített, kézzel festett emblémával (nem matricával!) van ellátva, díszítve.

A Hofherr „R" sorozat legkisebb példánya, a **HSCS R 20-22** (*5. kép*) az 1930-as évekből származik.

Szintén az 1930-as évek traktora volt a – hangja után csak hazaárulónak „becézett" **HSCS K 44-48** (*6. kép*), amelyből működőképes példány csak itt látható. Békéscsabáról került ide, meglehetősen hiányos, romos állapotban, tavaly pedig már mindenki megcsodálhatta működés közben a bokori veterán traktormajálison.

A **MEZ 20-22** (*7. kép*) a második „legöregebb" Hofherr (még felújítás előtti állapotában); a legrégebbi MEZ 15-ösből csak egy darab van Keszthelyen, a Georgikon Majormúzeumban.

A legnagyobb **Hofherr K 50-55** (1930-as évek) egyedüli működőképes példányként található a gyűjteményben (*8. kép*). Beindí-



10. kép **Hart Parr 18 36 (1920-as évek)**



11. kép **A gumikerekes John Deere (1925)**



12. kép **A kis Renault (1938)**

tása – mint megtapasztalhattam – „kétemberes"; a gép 5 tonna súlyú, csak az öntöttvas dugattyú és hajtókar együtt 80 kg! Fél év alatt tették üzemképessé és 2012-ben már felvonult Mezőkövesden, az Országos Mezőgazdasági Gépésztalálkozón.

Az egyik műhelyben pedig festésre várva, készen állt az Erdélyből származó és az 1930-as években használt **HSCS R 30-35** (*9. kép*).

Néhány különleges külföldi példány

Ugyancsak láthatunk itt Lanz-Bulldog, Hart-Parr, Hatz, Fowler és még sorolhatnám milyen gyártmányú, márkájú gépeket, stabil motorok százait. Szinte kimeríthetetlen a „kínálat".

A legrégebbi, 1920-as évekből származó amerikai **Hart-Parr** traktoron (*10. kép*) még minden kézzel működtetett. Az oldalán olvasható 18 és 36 nem a gyártás évszáma (mint sokan hinnék), hanem a leadott erő (szíjtárcsára leadott és a vonóerő) jelzése. (Érdekesség, hogy a „traktor" szót ennél és ekkor használták először.)

Találkozhatunk itt még az első gumikerekes **John Deere** (1925) traktorral (*11. kép*); ekkor alkalmaztak először tömlős gumit, amit Dunlop fedezett fel, majd később „találták ki" a gumi-vulkanizálást (Goodyear). Ezt a traktort különben az 1930-as években „Csepel-traktor" néven gyártották még a Weiss Manfréd Műveknél.

Egyedi példány a kis **Renault** (1938) traktor (*12. kép*) Franciaországból, vagy pl. az amerikai **Farmall Regular F-12** háromkerekű (1925/30), illetve a nagyobb **Farmall F-20** (1930-as évek vége) (*13-14. kép*) lényegében szintén háromkerekűre hajazó traktorok. Az utóbbiakon a működtetéssel kapcsolatos „minden jó és rossz megoldás együtt" megtalálható (drótköteles „kormányszervó" stb.).

...és még néhány traktor a híressé vált magyar DUTRA családból

A tágas udvaron „feszít" még



13. kép **Farmall Regular F-12 (1925/30)**



14. kép **Farmall Regular F-20 (1930-as évek vége)**



15. kép **Dutra 1000 (1970-es évek)**

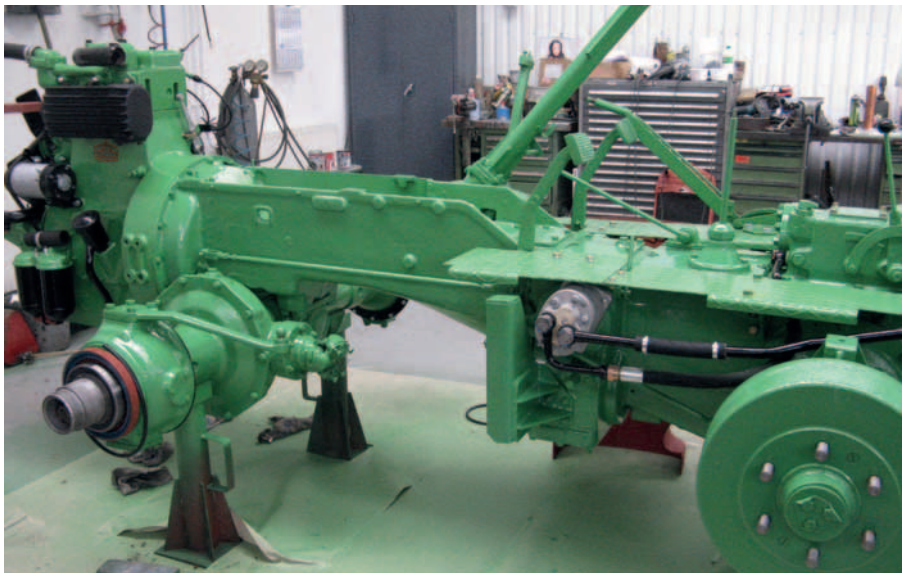
többek között egy felújításra váró hatalmas **Dutra-1000-es** (*15. kép*) az 1970-es évekből, amely különlegessége, hogy angol Perkins motorral és fülkével szerelt, mivel Angliából származik. Hogy menynyire népszerű (és jó) volt annak idején a Dutra, ez is jelzi, meg talán az is, hogy a világ legnagyobb Dutra-gyűjteménye – mint megtudtam – Svédországban található. Az egyik műhelyben pedig egy felújítás alatt levő **Dutra UE-28** (1950/60) alvázát (*16. kép*) már gyönyörűen zöldre lefestve csodálhattam meg,

Epilógus

Mindez 10 év gyűjtőmunka eredményeként! Szinte hihetetlen, de Lévay úr azzal példálózott, hogy *„aki későn indul el, gyorsabban kell futnia”*; és ő igencsak sprintelni kezdett! Gépkiállításokra, gépésztalálkozókra járt és jár itthon és külföldön, szakkönyveket, folyóiratokat olvas. Ebből adódóan egyre jobban ismerik őt a szakmában a szakma megszállottjai, és neki is egyre több a kapcsolata a gyűjtőkkel. Egyre-másra jöttek a gépfelajánlások (személyesen, interneten stb.), de ő is kereste a ritkaságokat és a „megmentésre” váró darabokat. Külföldi vásárlásait internet útján bonyolítja leginkább; Amerikából pl. szinte csak így érdemes és lehet különlegességeket beszerezni, lehetőleg egy szállítással többet is.

A felújított motorok, traktorok többsége fedett térben, illetve zárt csarnokban van, de Lévay úr álma, hogy ezek a százéves gépek illő környezetben, méltó épületben álljanak, ne modern „lemezgarázsban”. Hely ma már van a bővítéshez, de ahhoz, hogy a gyűjtemény egyszer mint múzeum működhessen, még sok feltételnek meg kell felelnie.

A gépek felújítását az alkatrészektől a festésig a vállalat szakemberei végzik, akik hasonlóan elhivatottak és a gépek szerelmesei, mint a főnökük. Komoly gépi felszereltség, műhely és szaktudás háttér áll itt rendelkezésre és a fiatalokat is bevonják ebbe a



16. kép **Dutra UE 28 alváz (1950/60)**

munkába. Elsődleges és mindent „felülír” a működőképesség elérése, de a korhűség is fontos, valamint az esztétikai megjelenítés. A korhűségre, a hitelességre való törekvésben sok segítséget kapnak muzeológus barátaiktól, köztük elsősorban **Réz Gyula** muzeológustól, gépész-szakembertől, akivel folyamatos, napi élő kapcsolatban állnak.

Lévay Sándor ars poeticája szerint a sikeres ember nagyobb felelősséggel tartozik, adósa a környezetének. Ezt az „adósságot” igyekszik leróni a régi gépek, a múlt egy részének megmentésével, bemutathatóvá tételével; mindezt pedig úgy teszi, hogy hobbija is, örömét leli benne, és nem titkolja, hogy szeretné, ha egyszer a „Lévay-féle gyűjtemény” ismert múzeum lenne. Fontos, hogy van, aki tovább viszi, amit elkezdett (hiszen két élet is kevés lenne a terveihez); kisfia 9 évesen már a gépek körül sürög-forog, segít az apjának, „munkás keze” könyékig olajos. Aki veszi a fáradságot, nem sajnálja az idejét és ellátogat ide, egy fantasztikus, párját ritkító gyűjteménnyel, működőképes (és még felújításra váró) gépcsodákkal, agrármúltunk egy darabjával, és egy nagyszerű emberrel ismerkedhet meg.

A gyűjtemény egy élő, működő vállalat, üzem „kebelében” található, ezért bejelentkezés, telefonegyeztetés alapján megtekinthető.

Elérhetőség: LÉDEM 2000 Kft., Lévay Sándor tulajdonos-ügyvezető, 3200. Gyöngyös, Bene út 59-61. (tel.: 37/509-181; mob.: 30/9352-274)

■