

## A G-35-ösök útja

Honvári János: A gépállomások története

Egy 1815-ben, Keszthelyen rendezett mezőgazdasági bemutatóról írták: „... a különféle ánglus és német találmányú szerszámokkal, melyek itt számosan találhatók, ... inkább csak próba gyanánt élünk, mert inkább csak mérésre, mint haszonra valók a mi hazánkban.” A furcsa, maradi nézet nem könnyen szorult vissza Magyarországon. Mezőgazdaságunk gépesítése – számos helyi kezdeményezés ellenére – kezdetleges volt, és olyan is maradt egészen a 20. század közepéig, utolsó harmadáig. A kemény, nehéz emberi munka mellett az agrártermelés, az áruszállítás az ígáslovakra, a jármozott szarvasmarhákra támaszkodott. Az 1938. évi összeírásakor is számba vettek még 1370 járgányos cséplőt és 5865 „tüzesgépet”, a szörvényosan előforduló traktorok, szállítógépek mellett.

Honvári János a világháborús „örökséggel”, a megmaradt gépekkel, az új helyzetekkel indítja vizsgálatát. A földosztás utáni állapotokkal. Amihez viszont hozzátartozott – és nem felejtendő ma sem – viszonylagos elmaradottságunk. Magyarországon a „gépjárművek” száma – a korabeli statisztikai szóhasználattal élve – mindösszesen (személy-, teher- és egyéb „gépjármű”) 24 208 volt 1938-ban. A Dunántúl méretű Dániában 154 ezer, Hollandiában 152 ezer gurult. Jellemzőnek tekinthető, hogy az egy gépjárműre jutó lélekszám hazánkban 375 volt akkor, amikor Dániában csak 24, Németalföldön 57. (De Nagy-Britanniában már csak 18 lakos jutott egy gépegységre.)

Az önmagát agrárszágnak meghatározó Magyarországon mind a mezőgazdasági gépgyártás, mind az agrártermelés gépesítettsége – néhány művelet, technológiai szakasz kivételével – még a követő színvonal gondjaival küszködött. A latifundiumok 1945.

évi felosztását követően a gőzerőre épített nagytechnika már nem érvényesülhetett, a közép- és kisgazdasági gépeltetés pedig megoldatlan volt. A háborús frontok elvonulása után a kevés traktorból, gépből is alig maradt valami. A mintegy milliót kitevő ló- és igázott szarvasmarha-állomány száma is jelentősen megcsappant.

Háborús veszteséget is, százados elmara-  
dást is miként lehetett pótolni? Hogyan kellett-lehetett a parancsoló szükségen úrrá lenni, milyen módon teremtett az ország vonóerőt a mezőgazdaságban? Erről számol be – éveken át végzett kutatási eredményeit közreadva – a győri egyetem gazdaságtörténésze, Honvári János.

A szerző az Állami Mezőgazdasági Gépszolgálat megalakulásától, az 1945-1948 közötti években importált nyugati traktorok leállításától kezdve tárgyalja az eseményeket és az azokat – oda-vissza – befolyásoló politikai folyamatokat a vizsgált témakörökben. Munkája a gépállomások átalakulásának – két évtizeddel későbbi – leírásáról, a gépek eladásának megszervezéséről szóló fejezettel zárul. „Azt a célt tűztem magam elé, hogy a magyar agrártörténetnek ezt a meglehetősen elhanyagolt, ugyanakkor fontos kérdését monografikus mélységgel feltárjam” – írja az előszóban. (Feltárára vár az állami gazdaságok története is!) A feltáráshoz tekintélyes levéltári munkát, szakirodalmi elemzést végzett (2675 lábjegyzet!). A forráskritika ugyan jobbára az olvasóra marad, nem is könnyű azt ellátni, de az adatgazdagság kétségtelen kompenzál.

A munka – a vállalt feladatnak és címének megfelelően – a gépállomási szervezet kialakulásának, működésének, a társadalmi (politikai) - gazdasági érdekek ütközésének szenteli a fő figyelmet, de helyet kapnak a különlegességek, a magyar sajátosságok is. Külön fejezetben található például *A minta, a szovjet gépállomások leírása* című rész, vagy az 1953. évi „új szakasz” gépesítési jogalkotási tárgya-

lása. Szerepel az üzemanyagjegy vagy például a tehénistálló gépesítése is. Korabeli FM-adatok alapján bemutatja, hogy a mezőgazdaság vonóerő-kapacitása (igázott tehének nélkül számítva) 1957-ben kisebb volt, mint 1935-ben (261. p.). Tényszerűen, minden pátoszt mellőzve számol be a gépszerelők, traktorosok képzésének mindennapjairól, tanrendjükéről, szálláshelyükről. Megemlíti azt is, hogy előbb (vagy párhuzamosan) még az oktatókat is oktatni kellett, a tanfolyamok résztvevőit pedig tanítani a jegyzetelésre, esetenként az írás-olvasásra is. Igen, a járomszög, az ostornyél, majd a kormánykerék között fokozatok találhatók. Még a G-35-ös körmös traktorok használatakor is...

Hasonló adatsorok szólnak a női traktorosokról. A szólammá silányított egyenlőség mindössze azt jelentette a valóságban, hogy a traktorosok között 6-6,7 % volt a nő 1952-ben, majd 1953-ban. (Ténylegesen még kevesebb, mert többen csak a nyilvántartásban – és a sajtóban – szerepeltek reklám-traktorosként, azaz más beosztásban dolgoztak.)

Érdemes kiemelni, hogy a munka szinte észrevétlenül, adataival, következetes csoportosítási módszerével dokumentál több, a korra és a témára vonatkozatható történeti jellemzőt. Egyre már utaltam azzal, hogy milyen mértékű volt az agrár-műszaki elmaradottságunk, vagyis honnan kellett indulni, mit lehetett folytatni a magyar mezőgazdaságban. (A különbségek még regionálisan is számottevőek voltak, mind a magántulajdonban lévő gépek számát, mind azok kezelését illetően.) Szerencsésen mutatja be a kutatás a szakmai (műszaki) érdekek, valamint a politikai (ideológiai, esetenként vulgármarxista) felfogás ismétlődő ütközését. A „legalább minden járásba gépállomást” politikai követelménye váltakozó eredménnyel győzött a jól működő, igényes gépszolgálat műszaki szemléletével szemben.

Egy harmadik, visszatérő jellemzője a leírásnak a mezőgazdasági nagygépek állami

monopóliuma (külön fejezetben is tárgyalja), illetve bizonyos eszközök, méretek, tulajdonformák fetisizálása.

Évtizedeken át macacsul tartotta magát az a nézet, hogy a nagygép (a szállítóeszköz, sőt a lól!) magántulajdonban (csoporttulajdonban is, lásd tsz.) társadalmilag veszélyes; nem engedélyezendő. Még a vizsgált időszakon túl, a hetvenes években is ragaszkodtak ahhoz – nem mezőgazdasági, hanem közlekedési döntési szinteken –, hogy nagytraktort, tehergépkocsit a mezőgazdasági szervezetek tagja ne birtokolhasson, jóllehet már a mutatónyosnak, a vándorméhésznek stb. jogszabály tette lehetővé a tehergépkocsi-vásárlást. (A tilalmat csak 1980 tavaszán oldotta fel a KPM.)

Láthatóvá teszi a szerző azt is, hogy a vizsgált két évtized politikai-gazdasági vezetői hogyan foglaltak állást egy-egy kérdésben, vagy éppen miképp uralták a terepet a minisztériumi szovjet tanácsadók, esetleg maga az apparátus. A levéltári források némelykor új megvilágításba helyezik egy-egy fellépését olyan korabeli vezetőknek, mint Erdei Ferenc, Keresztes Mihály, Hont János, Soós Gábor vagy Dimény Imre, Rázsó Imre, Keserű János. Kortársaik számára is jelenthet újat egy-egy levéltári lelet. Indokolt lenne ezért is – s egy új kiadást és a gazdaságtörténetet is gazdagítani – az egykori munkatársakkal való, talán még lebonyolítható eszmecsere.

Honvári János idézi Gerő Ernőnek az 1948. júliusi szervezeti konferencián elmondott beszédéből a következőket: „A gépállomás segítségével traktorra ültetjük a magyar dolgozó parasztot, magasabb szakismeretét, technikai kultúráját viszünk a faluba...” (89. p.). A könyv e voluntarista program megvalósításának módjáról, eredményéről és súlyos áráról ad – immár kellő távlatból – tételes leírást. A G-35-ösök különleges útjáról. A John Deer gépek, a későbbi, a versenyző magyar agrármodell megjelenése már egy másik történet. Valójában annak a vizsgálata: „hogyan épül be a gép az agrártársadalomba... Az egyik

alaprobléma: a termelés hogyan fokozható és hogyan tehető emberibbé a gép segítségével” (Glatz F. 1996-1997. 453. p.)

Honvári könyve hiánypótló és persze hiányokat is hordoz. Nem sokat, pótolhatókat. Megjelenése önmagában utal a mai nagy gondra, „hiányra”: a korszerű, komplex gépesítés és géphasználat megoldatlanságára mezőgazdaságunkban. Aminek szintén következménye, ára van. Akár a mai aratásnak.

A Magyar Mezőgazdaság című hetilapban jelent meg 2003 májusában: „Aratást vállala-

unk Claas kombájnokkal az egész országban, 10e Ft/ha. Fizetni gabonában is lehet.” (Tel. stb.) Egy másik ajánlat: „Aratást vállalom 10 db nagyteljesítményű kombájnjal, valamint szántást... és egyéb szolgáltatást.” Ez lenne a megoldás, a gépesítés jövője? Vándorbri-gádok, fél évszázaddal Móricz Zsigmond, John Steinbeck leírásai után? (Honvári János: *A gépállomások története 1947-1964. Távtan Kft., Budapest, 587 old.*)

Romány Pál

az MTA doktora

## Albert Hofmann: LSD

A magyar gyógyszeripar történetében jelentős szerepet játszottak az anyarozs-alkaloidák. A Richter Gedeon Rt.-nél az ergotamin tartarát termelése 1979-re meghaladta a 600 kg-ot. Az anyag jelentős része exportra ment, itthon *Gynofort* néven került forgalomba. További jelentős magyar készítmények: a *Redergam* és a *Bromokriptin*. A svájci Sandoz gyógyszergyárral együtt e területen a magyar ipar jelentős világszínvonalra emelkedett.

Mindezek a készítmények az ún. *lizersav-savszármazékai*, amint a kábítószerként elterjedt *lizersavdiethylamid*, röviden LSD is.

A Sandoz AG gyógyszergyármál dolgozott a könyv ma kilencvenhét éves szerzője, Albert Hofmann, aki 1943-ban felfedezte az LSD-t.

„Vannak olyan élmények, amikről a legtöbb ember fél beszélni, mert nem illeszkednek a hétköznapi valóságba, és kibújnak az értelem alapján történő magyarázat alól” – írja a vegyész szerző könyve előszavában. Ő nem fél beszélni. Leírja, hogy a lizersav számos származékának előállításakor, többek között a diethylamidra is sor került. Amikor az anyag tisztítását végezte, haza kellett mennie, ugyanis furcsa, könnyű szédüléssel párosuló nyugtalanság szállta meg. Otthon lefeküdt és bódulatszerű állapotba merült, amire rendkívül élénk fantáziálás volt jel-

lemző, szakadatlanul fantasztikus, rendkívül plasztikus képek és intenzív, kaleidoszkópszerű forgatag lepté meg, Körülbelül két óra múlva ez az állapot megszűnt.

Nehezen tudta elképzelni, hogyan juthatott a szervezetébe bármennyi is ebből az anyagból, hiszen az anyarozsból származó anyagok közismerten mérgező volta hozzászoktatta a kínosan tiszta munkához, de talán egy kevés LSD az ujjhegyén keresztül mégis a szervezetébe kerülhetett. Tehát eddig ismeretlen erejű pszichoaktivitással rendelkező anyagról lehet szó. Hogy a dolog végére járjon, önkísérletnek vetette alá magát. Most már bemért mennyiséget, összesen alig látható 0,25 mg-ot vett magához. Ezúttal a korábbiánál sokkal erősebb volt a hatás, a látóterében minden hullámzott és torz volt, mint ha görbe tükörben látna mindent. A szobában minden forogni látszott, a jól ismert tárgyak groteszk, fenyegető alakot öltöttek, minden bútor folyamatosan mozgásban volt, mintha élne. Azonban a külvilág ilyen groteszk jelenségeinél sokkal rosszabbak voltak azok a változások, amiket saját magában, belső lényében érzett. Hiábavalónak tűnt akarátának minden megfeszítése, hogy feltartóztassa a külvilág széthullását és énjének felolvadását. Egy démon költözött belé, és átvette a hatalmat a teste, az érzékei és a lelke felett. Átvette felette a hatalmat az anyag, amivel kísérletezni kezdett. Az anyag volt az a démon,