

munkaerőpiaci elvárások alapján alakítja ki képzési rendjét, de továbbra is figyelmet fordít a hely- és hontörténeti ismeretekre is.

A honismereti mozgalom számára az utolsó közművelődési intézménytípus, a népi kézműves alkotóház is fontos lehet, amely a törvény előírása szerint (78/E. §) a hazai magyar, nemzetiségi és határon túli magyar tárgyalkotó népművészeti tevékenység színtere. Feladata tehát a népi ismeretek élővé tétele, a tudományos igényű feltáró munka során keletkezett tudás gyakorlatban történő továbbadása, átörökítése. A honismereti munka nem szorítkozhat csupán a gyökereink megismerésére, akkor érünk el igazi eredményt, ha hétköznapijaink részévé is válik mindaz a tudás, amely egy nemzetben felgyülemlik. A közművelődési intézmények törvény által is elrendelt feladata ez, melyre a civil mozgalom is támaszkodhat. A honismeret közösségi és a közművelődés intézményesült formája együtt, egymás erősségeit kihasználva juthat hatékonyan előre céljai elérése érdekében.

Horváth Zoltán

## „Őshonos albertfalvai vagyok...”

Beszélgetés Sümegh László történésszel,  
albertfalvai lokálpatriótával

– Ön már két terjedelmes, közel 300 oldalas könyvet is írt Albertfalváról: 2013-ban „Albertfalvi történetek”, 2018-ban pedig „Albertfalvi emlékképek” címmel. Mi a kötődése a városrészhez, korábban önálló településhez?

– Őshonos albertfalvai vagyok, szinte minden rokonomnak, barátomnak volt egy kedves apáról fiúra szálló vagy áttételesen hallott, majdnem elfeledett története, mely megérdemelte a megörökítést az utókornak. Ezen történetek megírásában édesanyám segített, aki sokat mesélt nekem szülőföldről, hogy igazi lokálpatriótává váljak. Az ő intő szavai ezek voltak: „Ne feledd, legfontosabb a hited, a családotod, a szülőföldet, a hazád, ezekhez légy mindig hűséges.” Ő lelkesen olvasta az Egyházközségi Levélben megjelent írásaimat, sajnos ezek válogatásának megjelenését már nem élhette meg, ezért könyveimet az ő emlékének is ajánlom. Édesanyám a falu 194 éves történetének második felét személyesen átélte, megtapasztalta. A XX. század közepéig mindenkit ismert a faluból, és őt is ismerte mindenki. Sajnos kétévesen árva maradt, mert tüdőbajban meghalt a nagyapám. Nagyon szép nő volt a mama, és feleségül vette Albertfalva fodrázsmestere, ahogy akkoriban neveztek borbélyá. A borbély olyan férfifodrász volt, aki borotvált is. Édesanyám nevelőapja és nagyszülei a falu ősatyái, a község történetének formálói voltak.

– Mikor kezdődik Albertfalva története?

– A régészeti feltárások kiderítették, hogy az Albertfalva területén talált első emberi kolónia nyomai római eredetűek, Claudius császár alatt, a Kr. u. negyedik évtizedben kezdetleges palánktábor védte Pannóniát a barbárok betörései elől. Kr. u 260 körül végül a rómaiak feladták a tábor, és megkezdődött a birodalom hanyatlása. A középkorban is kialakult itt egy település, amelyet a törökdúlás megsemmisített. A terület a török kiverése után királyi uradalom lett, később vásárlással és királyi ajándékként Savoyai Jenő tulajdonát képezte, majd az 1736-os halála után, gyermek híján unokahúga örökölte, utána pedig a földbirtok

visszaszállt a Habsburg-házra. A környék Ráckevével és Promontorral együtt 1766-ban Mária Terézia lányának, Mária Krisztina főhercegnőnek jegyajándéka lett, akinek párja, Albert Kázmér szász-tescheni herceg tulajdonába került, ő a terület császári helytartója lett. Felesége halála után, 1798-ban a ráckevei uradalmat Albert örökölte, és Albertfalva területét a promontori zsellérek használták legelőnek. A nagy népszaporulat miatt a herceg 1819. március 1-jén hirdetését jelentetett meg „Házhelyek Promontornál!” címmel 50 házból álló falu létesítéséhez. Minden házhely 16 öl széles és 24 öl hosszú volt, plusz 3 hold szántó, ezek évi bére 1 ezüst forint és 18 nap robot volt. Ezeket a házakat az 1838-as nagy dunai árvíz lerombolta. Az önálló anyakönyvezés 1823-ban indult meg.

– *Albertfalva és Budafok között régen, úgy tudom, nem volt közigazgatási kapcsolat, hanem önálló polgármestersége volt?*

– Nem azonnal. Eleinte Budafok külső telepe volt, de nagyon hamar, az 1800-as évek közepén önállósodott. Az Építész utca és a Fehérvári út sarkán volt az egyik polgármesteri hivatal. A legelső polgármesteri hivatal a Horváth henteshez közel állt. Építettek egy egyemeletes épületet.

– *Mi történt az 1970-es években lebontott házak lakóival?*

– Az akkori Fő utca – a mai Fehérvári út – házaiban fürdőszoba nélküli lakások voltak. Azok a házak lebontásra kerültek, helyükre 10 emeletes panelházakat építettek. A bontás előtt felszólították a lakókat, hogy hagyják el a lakásokat, kapnak helyette egy panellakást, és esetleg, ha nagyobb értékű volt, egy vidéki telket. Olyanok is voltak, akik valami végkielégítést is kaptak, ha értékesebb volt a házuk. Pereskedések voltak.

– *Az új, 2018-as megjelenésű „Albertfalvi emlékképek” című könyvében miről ír?*

– Az Emlékképekben leírom, hogy néztek ki a régi trafikok. Ma, ugye, nemzeti dohánybolt van, de régen hagyományos trafikok voltak, ahol sokkal több mindent lehetett kapni. Arról is írok, hogyan néztek ki régi strandok, ezekből nem maradt egy sem, pedig kettő is épült belőlük. Közülük az egyik a Fehérvári úti villamosremízzel szemben állt. Megépülésekor, az 1920-as, 1930-as években ez azért számított jó strandnak, mert az erre közlekedő HÉV áramát a Forgalmi telepnél lévő generátor gyártotta, ennek a maradék hőjével melegítették a vizet, ami így nem volt jéghideg. Később korszerűsítették a HÉV-et, majd HÉV helyett villamospálya épült, más generátor nem volt, ezért akkor már jéghideg víz volt a medencében.

– *Az Albertfalván közlekedő HÉV – zöld kocsis helyi érdekű vasút – mikor szűnt meg?*

1964-ben. 1896-ban épült meg a Szabadság híd – amit akkor Ferenc József hídnak hívtak – és a HÉV a Fővám téri Vásárcsarnoktól közlekedett a Gellért Szálló felé, amit akkoriban kezdtek el építeni. Előtte egy nagy placc volt a mai Gellért tér, ott fordult meg a HÉV, mert ott volt a végállomása, és onnan ment a mai Bartók Béla úton végig, majd a Fehérvári úton keresztül Albertfalváig és tovább.

– *A Bartók Béla út – úgy tudom – egy nagy üres terület volt, csak azután kezdett el épülni, miután megépült a déli vasút, ami a Sáfrány utca előtt jár, és amelynek végállomása Fiume volt. Ebben az időben építették fel a kelenföldi vasútállomást, és az oda vezető út mentén pedig házakat kezdtek el emelni.*

– Igen, akkoriban építették fel a Bartók Béla úton lévő polgári lakásokat, azoknak, akik a Műegyetemen oktattak. A Műegyetem már nagyon hamar, a századfordulóra elkészült. A műegyetemi tanárok gyermekeinek épültek a Villányi úti cisztercita gimnázium és Szent Margit Gimnázium. Utóbbinak én voltam az igazgatója tizenhárom évig, 1994-től 2007-ig.

– *Albertfalva híres volt a gyárakról, ezekről mit tudna mesélni?*

– Az első gyár Weissnek, egy izraelita embernek a gyára volt, aki zseniális vegyész volt. Rájött arra, hogy gyümölcsétekből különböző aromákat lehet előállítani. Hatan dolgoztak, és annyi értéket termeltek, mintha egy kétszáz fős cég lenne. New Yorktól Párizsig mindenhova szállították ezeket a mesterséges aromaanyagokat. Ma természetes, hogy vaníliaaromával, rummal vagy vilmoskörtével ízesítünk, de akkoriban ezt ők alkalmazták elsőként. A mostani CBA-val szemben, a Fonyód utca sarkán volt a Dorogi Gumigyár, ami nagyon jól működött mindaddig, míg rájöttek arra, hogy nem tudnak autógumit gyártani az akkoriban berobbanó autógyártáshoz. Ehelyett labdákat, gumibabát, gumicsizmát, gumikesztyűt gyártottak. Később a gyárat eladták és helyette alakult egy cérnázógyár, ami most is megvan. A mostani LIDL helyén épült fel az LCH lakkgyár, tintagyár, Budalakk

– több neve is volt. Sajnos ez rettenetesen szennyezte a környezetet az óriási, földbe ástott tartályaival. Én 1963-tól 1964-ig egy évet dolgoztam ott, édesanyám onnan ment nyugdíjba.

– *Albertfalva híres volt a repülőgyáráról is, ami nagyon fontos volt akkoriban.*

– Erről is részletesen írok a könyvemben. Albertfalván volt az első magyar repülőgépgyár, 1800 repülőgépet csináltak az I. világháborúban. Ez volt a szerencsénk, mert először benn, a mostani Váci út környékén akartak repülőgépeket gyártani, de ott nem volt kifutópálya, nem volt repülőtér. Itt, a mostani Budafoki út környékén, egészen a budafoki patakig, a mai Auchan áruház utáinig, sima repülőtér épült. Nagyon népszerű repülőgépeket gyártottak, az I. világháborúban vitték, mint a cukrot. Készült kételtű repülőgépük is, mivel a Duna közelében voltak, 100 méterre a parttól, és így a gépek a folyóról szálltak fel. A harmincas években a Gellért térnél is épült egy dunai repülőtér, ahonnan 50 perc alatt ki lehetett érni Bécsbe, ott a bécsi Kis-Dunára szállt le a belvárosban. Nagyon szerették ezeket a gépeket, de sajnos kevés embert, 6 főt tudott szállítani, ebben benne volt a pilóta is. Tehát egyszerre egy családot tudott elrepíteni, csak a gazdagok engedhették meg maguknak.

– *Veszélyesek voltak ezek a gépek? Gyakran zuhantak le?*

– Nem, a repülőgép az mindig biztonságosabb, mint az autó, már akkoriban is így volt.

– *Egyéb gyárak is voltak még a településen?*

– Igen, volt még itt ecetgyár, volt hangyaszövetkezet, utóbbinak a Budafoki út előtt volt egy óriási nagy telepe, ahol gyártottak szappant, mustárt, fogpiszkálót, gyufát stb., mindent, amire igény volt akkoriban, azonnal gyártották. Például az 1900-as évek elején nem volt mosógép, az asszonyok mosószappannal mostak, teknőben, súrolókefével. A mosószappan nagyon fogyott.

– *Az asztalosság mellett milyen szakmák voltak még jellemzőek a régi Albertfalván?*

– Tulajdonképpen Újpest volt a pesti oldalnak, Albertfalva pedig a budainak az asztalosvára, olyannyira, hogy szinte minden házban volt egy asztalosműhely. Emellett volt 5 kocsmá, 5 hentes, kellett természetesen zöldséges, volt piac is a mostani Építész utca és Fő utca sarkán. Még az én gyermekkoromban is vidékről jöttek fel vonattal a parasztasszonyok, és hozták fel Érd környékéről a csirkét, ezt előre meg lehetett rendelni, így nem kellett potyára felhozni, sőt, egyből felvitte a lakásokba. Ne gondoljuk azt, hogy ezek az üzletek olyanok voltak, mint ma egy szupermarket. Ott bementem egy üzletbe, kérni kellett 10 dkg párizsit, 1 kg lisztet, és ekkor egy zsákból kimérte az 1 kg-ot, nem volt becsomagolva, a rizstől kezdve minden zsákban volt, nem volt fotóleolvasó sem, hanem minden rettentő lassan ment. Ha négy ember beállt a sorba, fél órát kellett várni, de nem is volt a gyorsaságra ez az igény, mint napjainkban, mivel mindent kézzel írtak, nem volt még összeadó gép se. Nemrég meséltem, hogy 1850-ben a 800 szobás Burg császári palotában, Bécsben nem volt fürdőszoba, és Sissi (Erzsébet császárné és királyné) „kiverte a balhét”, hogy szeretne egyet és emiatt haragudtak rá. A heti egyszeri, szombati fürdés volt szokásban. A Monarchia

császára egy héten egyszer beállt a dézsába, és a tisztí szolgája leöntötte hideg vízzel, azért hideggel, mert ő katonaember, bírnia kell, és lecsutakolták. Egyébként a császárnak volt egy szép kis kerámia mosdótálja, és cicamosdást csinált benne.

– *Milyen tömegközlekedés volt a településen a II. világháború előtt?*

– 1890-ig semmi sem volt, lovas kocsik jártak. A temetés is úgy ment, hogy nem volt ravatalozó, hanem ahogy meghalt valaki, a háznál felravatalozták, éjszaka virrasztottak, égették a gyertyákat, reggel kiment a budafoki Szent Lipót-templom plébánosa. A menet a Fehérvári úton ment végig, mivel mindenki mindenkit ismert, a temetésen is mindenki ott volt, az egész falu végigvonult a mai 7-es busz végállomásához a temetőbe, ott eltemették az illetőt. Nem volt temetkezési vállalat, a falusiak barátai, az elhunyt ismerősei megásták a sírt. A HÉV 1899-ben indult, ami nagyon jó közlekedésnek számított. 1861-ben megindult a vonatközlekedés a Kelenföldi pályaudvar és Budafok-Albertfalva vasútállomás között, ezzel a település az egész ország vérkeringésébe be lett kötve. Akkoriban még nem volt aszfaltos út, a Fehérvári út is köves volt. A HÉV egyik vonala régen Budaörsön keresztül kiment Törökbálintig, volt egy másik ág, ami meg Budatétényig, majd Nagytétényig járt ki.

– *Köszönöm az előadást lakóhelyünk elég ismeretlen, de érdekes múltjáról! Az utóbbi 50–80 év története már egy másik, hosszú história.*

*Pálmány Lilla*

## HÍREK

**Megkezdte működését a Magyarságkutató Intézet.** Horváth-Lugossy Gábor Józsefet bízta meg a Magyarságkutató Intézet vezetésével január 1-jétől Kásler Miklós az általa létrehozott bírálóbizottság véleményét mérlegelve – közölte az Emberi Erőforrások Minisztériuma 2019. január 4-én az MTI-vel. A főigazgatói tisztségre 2018. november 16-án írtak ki pályázatot, amelynek leadási határideje december 17. volt. Az intézet január 1-jén jött létre, miután a humántárca vezetője, Kásler Miklós előterjesztésére a kormány november 10-én elfogadta a létrehozásáról szóló kormányrendeletet. Az intézet feladatai közé tartozik a honfoglalás előtti magyar történelem, a magyarság őstörténetének, a honfoglalásnak és a középkornak a kutatása, a kelet-európai térség egyes részeinek VIII–X. századi történeti-földrajzi tájrekonstrukciója, a magyarság történelméből származó levéltári forráskutatás, néprajzi és népzenei kutatások, oktatási és képzési tevékenység, részvétel a kulturális turizmus, vallás- és zarándoklatturizmus fejlesztésében, továbbá a magyar nyelv belső szerkezetének, a magyar kultúra egészével való összefüggésének kutatása és az eredmények alkalmazása a köznevelésben.

\*

**Pécsi lett Európa fája.** A tavalyi év magyarországi fája versenyen győztes pécsi havihegyi mandulafa lett a 2019-es év európai fája – tudatta közleményében a verseny szervezéséért felelős cseh Ökotárs Alapítvány nevű szervezet. A Brüsszelben kihirdetett eredmény szerint a legtöbb, 45 132 szavazatot a pécsi fa kapta. Az online szavazáson győztes mandulafa egy csavarodott törzszű, több mint 135 éves fa, amely a Havihegy csúcsán álló pécsi Havas Boldogaszszony-templomnál fogadja az érkezőket. (MTI)