

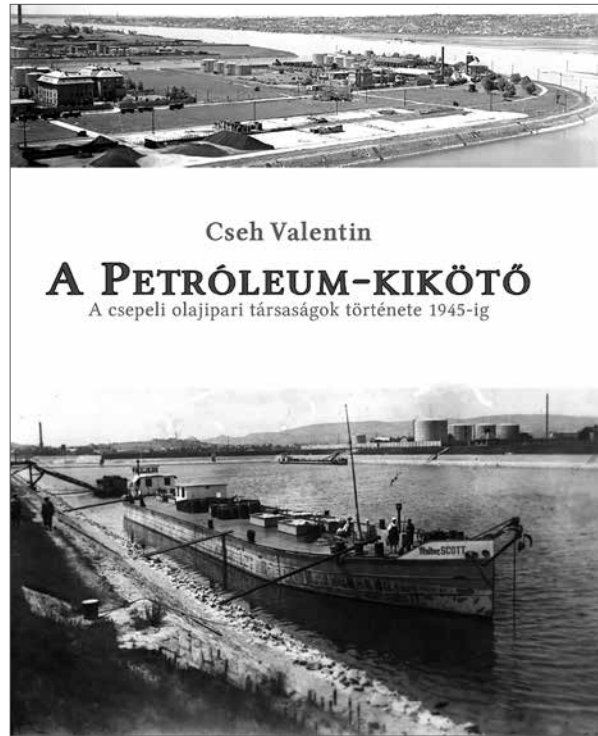
Gyutai Csaba

## Csepelen is ringott

(Cseh Valentin új könyvéről)

Mi, zalaiak büszkén valljuk, hogy a magyar olajipar bölcsője a megyénkben ringott. Ez lényegében igaz is, de Cseh Valentin fiatal, tehetséges zalaegerszegi történész *A Petróleum-kikötő* címmel és *A csepeli olajtársaságok története 1945-ig* alcímmel megjelent új munkájában bemutat egy másik szülőhelyet, Csepelt, illetve a csepeli kikötő is.

Trianon után a motorizáció egész Európában egyre gyorsuló ütemben fejlődésnek indult. A gőzgépek szerepét egyre inkább a belső égésű motorok vették át, és a közlekedésben az automobil, a repülőgép megjelenésével is gyors átalakulás kezdődött. Így volt ez a megcsonkított Magyarhonban is. Mivel a szétszakított országban még nem ismertek olajlelőhelyeket, ezért a technikai átalakulás csak import olajra alapozódhatott. Ebben meghatározó szerepe volt a román szénhidrogénmezőknek. Történeti érdekesség, hogy Steaua névvel vállalat is működött Magyarországon, olyan időszakban, amikor meglehetősen hűvös volt a két ország viszonya. A gazdasági ésszerűség gyakran felülírja a politikai status quot – így volt ez már akkor is. Az is kézenfekvő volt, hogy a román olajforrásoktól – hiszen ezek is az Al-Duna térségében helyezkedtek el – vízi úton, a Dunán érkezzék a nyersanyag Magyarországra. Már a 10-es években felvetődött egy Csepelen felépítendő olajkikötő gondolata. A magyar állam számára egyre fontosabb lett a kikötő megépítése, hiszen a trianoni békediktátum következtében az ország elveszítette egyetlen tengeri kijáratát, az Adria-parti Fiumét. Az elhatározásból 1925-re valóság lett. A Duna egyik legmodernebb kikötőjét sikerült megépíteni, és a méretei is impozánsak voltak, hiszen csak a romániai brailai haladta meg méreteiben a magyarországi létesítményt. A petróleum-kikötő mellett szén, ipari, vámmentes részei is voltak, de hozzá tartozott a ferencvárosi helyi kikötő is. Az akkori magyar kormányzat iparpolitikai szempontokból a beruházás mellé más szektoroknak megrendelést és fejlesztést is igyekezett biztosítani. Így a szállításhoz szükséges közlekedési eszközöknek, az uszályoknak is megindult a gyártása. A kikötőben megtelepedett vállalatok kezdetben elsősorban kereskedéssel foglalkoztak, majd ezen túllépve külföldi tulajdonú vállalkozások nekifogtak a feldolgozásnak is, amelyhez szintén igyekeztek a magyar ipar által előállított berendezéseket beépíteni. A már akkor is világcég Shell finomítójában a Láng Gépgyár által épített lepárló tornyot állították fel, de használták a Ganz gépgyár által kifejlesztett technológiákat is. A 30-as évek végére az itt működő vállalatoknak köszönhetően jóval nagyobb feldolgozó kapacitás épült ki, mint amire az országnak szüksége volt. Ipartörténeti érdekesség, hogy az egyértelmű importfüggőség miatt, német technológiát



felhasználva, hazánkban is megindult a szénből a szénhidrogén kísérleti előállítás. Ekkor Németországban már ezt nagyipari méretekben végezték.

Gyökeres változást jelentett az 1937-ben Budafapusztán, Zalában megtalált kőolaj megjelenése. Ez valójában a magyar olajipar születése, hiszen ettől kezdve, már megindulhatott a hazai kitermelésű olaj feldolgozása, és a kutatás is nagyobb lendületet vett. Ennek a nyersolajnak magas paraffin-tartalma miatt nehezebb volt a finomítása, mint az import olajoké, ezért a csepeli finomítóknak komoly technológiai változtatásokat kellett elvégezni. Új csővezeték épült a zalai olajlelőhelyek és a kikötőbeli feldolgozók között, amelyeknek a kibocsátását is bővítették. Mindezek eredményeként 1941-re Magyarország importőrből exportőrré vált. Figyelemreméltó, hogy a nagyszabású beruházások jobb munkakörülményeket és a korszakban még nem megszokott szociális körülményeket is biztosítottak az itt dolgozók számára. Cseh Valentin látványosan mutatja be ezt a gyarapodást, illusztrációként használva az épületek terveit is.

Az ígéretes fejlődést a háború akasztotta meg. Egyre dominánsabb lett a német jelenlét a hazai szereplők között – a Shell is német irányítás alá került –, majd 1943-tól megindultak az ellenséges légitámadások, melyeknek mindvégig kiemelt célpontjai voltak az olajipari létesítmények. Az olajkikötőt 1944. június 14-én érte az első bombázás. Ami a légitámadások után épen maradt, azt 1945. január 2-án a németek robbantották fel. A szovjetek 1945. január 9-én foglalták el a létesítményt és azonnal külön katonai parancsnokot neveztek ki az élére, majd megindult az újjáépítés, de ez már egy más történet...

Cseh Valentin fiatal kutatóként eddig egy falutörténettel (*Ormándlak krónikája*) és egy középkori hadtörténeti munkával (*Nándorfehérvár ostroma 1456*) jelentkezett. Mióta a zalaegerszegi Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum történész-muzeológusaként dolgozik, kisebb tanulmányok után, ez az első nagyobb lélegzetű munkája. Önmagának ezzel rögtön magasra is tette a mércét, hiszen a most megjelent könyv alaposan megkutatott, logikusan felépített ipartörténeti szakmunka. De jóval több is annál.

Több, mert szerzőnk izgalmas kalandozást tesz a magyar légvédelem és a hadiipar világába is. Már az 1456-os ostromról írt kötetében is megcsodálhattuk hadtörténeti vénáját, ennek most a bombázások, az ostrom feldolgozásában újra jó példáját láthatjuk.

Több, mert a kartellek, a nemzetközi olajipar korszakbeli helyzetéről is fontos adalékokkal gazdagodhatunk. Sokszor a legérdekesebb megállapítások éppen a jegyzetapparátusba szorultak. Alapos olvasás után bontja csak ki izgalmas belső tartalmát a nagy lélegzetű tanulmány. Arra biztatnánk szerzőnket, hogy bátrabban hozzon fel a főszövegbe járulékos megállapításokat is, ettől még a tudományos alaposág, és a téma fővonala nem sérül, de sokkal élvezhetőbbé válik az egyébként szépen megfogalmazott szöveg.

Több, mert számos érdekes, akár mai tanulságok levonására is alkalmas iparirányítási kérdést is boncolgat. Érzékletesen bemutatja, a témával összefüggésben, az erős, önálló magyar ipar megteremtésére tett intézkedéseket is.

Nemcsak a csepeli olajkikötő történetét ismerjük meg Cseh Valentin alaposan adatolt, kiváló fotóanyaggal illusztrált, szép kiállítású könyvéből, hanem egy kicsit a két háború közötti Magyarország ígéretesen induló, szépen gyarapodó, majd tragédiába torkolló történelmébe is bepillanthatunk.

Meggyőződésünk, hogy a fiatal történész hamarosan még további izgalmas munkákkal ajándékoz meg bennünket.

(*Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, 2014*)