

Előzmények és források

A technikai eszközök fejlettsége és színvonala minden korszakban befolyásolta a tűzvédelem biztosítására létrehozott szervezetek tevékenységét. Megfelelő tűzoltógépjárművek és felszerelések hiányában a tűzoltóságok alapvetően nem tudták hatékonyan ellátni feladataikat a tűzvédelem és kármentés területén.

A második világháborút megelőzően a magyar gépjárműipar különböző típusú (MÁVAG, RÁBA) tehergépkocsikat, köztük tűzoltó-gépjárműveket gyártott. Az 1945 utáni években azonban jelentős és rohamos fejlődés ment végbe az ország valamennyi területén, többek között az ország újjáépítésében, az erőltetett ütemű iparosításban vagy a mezőgazdaság kollektivizálása terén. A Magyarország gazdaságában meginduló fejlődés a tűzvédelemmel és a kárelhárítással foglalkozó tűzoltóságokkal szemben is egyre fokozódó követelményeket állított. Ezzel egyidejűleg fontos megjegyeznünk, hogy a tűzoltóságok munkáját mindig is a körülményekhez történő folyamatos alkalmazkodás jellemezte, legyen szó a korszerű tűzoltási technikák és eszközök beszerzéséről vagy a tűzoltók szakképzésének fejlődéséről. Az ország életében történt változások mindezekén túl szükségessé tették az állami tűzoltóság szervezeti megerősödését, technikai felszereltségének növekedését is.

A világháborút követően és az újjáépítés során a magyar gazdaság rendkívül megnövekedett gépjármű-igénnyel találta magát szemben. A politikai és gazdasági vezetés ezért a tehergépjárműgyártás egységesítése mellett döntött. Ennek értelmében a Nehézipari Központon keresztül sor került az ausztriai székhelyű Steyr gyártól megvásárolt tehergépkocsi, a D-380-as típus licencének átvételére és honosítására. A könnyű kezelhetősége, egyszerű javíthatósága és gazdaságos üzemeltetésének köszönhetően akkor korszerűnek számító Steyr 83 Le-s dízelmotor — amit fejlesztési idő és a szállítójárművek hiánya miatt kezdtek el alkalmazni a magyar gépjárműgyártásban — lett az újrainduló magyar teherautó-gyártás, köztük a Csepel tűzoltógépjárművek egyik alaptípusa. A típust később továbbfejlesztettek és újabb típusokkal egészítettek ki. A Csepel Autógyár 1949. novemberi megalakulását és az első típusok megjelenését követően a Csepel márkájú tűzoltó-gépjárművek meghatározó szerepet töltek be a tűzoltóságok munkájában. Az autógyár a legkülönbözőbb tűzoltó-gépkocsikkal és alvázakkal látta el a tűzrendészetet. A belügyi tárca alá rendelt Országos Tűzrendészet¹ egyik alapvető célkitűzése a tűzoltóságok műszaki-technikai színvonalának folyamatos fejlesztése és az új konstrukciók rendszerbe állítása volt.

A folyamatos műszaki fejlesztések eredményeképpen az 1990-es évekig több, különböző Csepel-alváza került tűzoltógépjármű-felépítmény. A magyar tűzvédelem történetében a II. világháborút követő időszakban döntően a tűzoltóságok műszaki fejlesztése került előtérbe. Ennek a műszaki-technikai fejlesztésnek a bemutatásával szemléltethető a Csepel tűzoltógépjárműveknek a tűzoltóságnál betöltött szerepe.²

Ami a téma szakirodalmi feldolgozottságát illeti, megállapítható, hogy azok elsődlegesen a tűzoltóság történetével és a műszaki fejlesztés kérdéseivel foglalkoztak.³ A mindenkori tűzoltás fontos eszközei voltak az úgynevezett „szerek” és gépjárművek. E berendezéseket leíró technikatörténeti kiadványok jelentős mértékben megkönnyítik a szakterület feldolgozását.⁴ Megállapítható, hogy a Csepel tűzoltógépjárművek történetével eddig egyáltalán nem, vagy csak érintőlegesen foglalkoztak. Ez a helyzet egyenes következménye annak, hogy a téma levéltári forrásai közül a legigéretesebb forrásbázisok ma még nem kutathatók.⁵ Ebből fakadóan a szakterület feltárásai jelenleg két nagyobb forrásbázison nyugsznak. Az egyik a Magyar Nemzeti Levéltárban található, a belügyi tárca különböző osztályai működése során keletkezett iratok, mint például a Közrendészeti Főosztály, a miniszterhelyettesi értekezlet iratai, az úgynevezett „Belső Normák Gyűjteménye” és az Ellenőrzési Főosztály levéltári iratanyagai. A másik bázisa pedig a Katasztrófavédelem Központi Múzeumában fellelhető iratok gyűjteménye, amely önmagában is jelentős forrásértéket képvisel. A Magyar Nemzeti Levéltár belügyi iratai között elszórtan, de megtalálhatók a tűzrendészet munkájáról szóló éves jelentések, amelyek több esetben is eligazodást jelenthetnek a kutatásban. Ezek az éves jelentések elsődlegesen az 1960-as évektől az 1970-es évek közepéig viszonylag pontosan dokumentálják a tűzoltóságok műszaki fejlettségi színvonalát és szerállományának fejlesztésére tett erőfeszítéseket. Az 1950-es évek elejének tűzrendészeti jelentései hiányosak, a kutatások egyelőre részben tárták fel a még hiányzó akkori jelentéseket. A dokumentumok forrásértékét növeli, hogy azok az állami tűzoltóság valamennyi lényegi kérdéséről beszámoltak, mint például a tűzoltóságok személyi állománya, a tűzrendészeti hatósági jogkörökhöz kapcsolódó teendők, az országos tűzkárstatisztika adatai és természetesen a műszaki beszerzések kérdései.

Általános helyzetkép a tűzoltóságoknál 1945 és 1949 között

A II. világháború következtében az országban minimális mennyiségben álltak rendelkezésre tehergépjárművek. A hazai gépjárműtípusok rendkívül vegyes képet mutattak. Alapvetően jellemző volt, hogy sok volt közöttük a hazai és a külföldi típus, az alkatrészellátásuk egyáltalán nem volt megoldott. 1945-ben mindössze 7 gépjárműfecskendő és 233 kismotorfecskendő volt az országban.⁶ Ezt követően a MÁVAG és a RÁBA vállalatok kapcsolódtak be a hazai gépjárműállomány számbeli fejlesztésébe és gyártottak gépjárműfecskendőket.⁷ A gazdasági vezetés 1948-ban a tehergépjárműgyártás egységesítése mellett döntött. A cél egy külföldi licencen alapuló gépjárműtípus, a Steyr D-380-as megvétele volt, amely a magyar tehergépjárműgyártás alaptípusa lett. Az 1948-as esztendő másik jelentős eseményének tekinthető az állami tűzoltóság felállítása.⁸ A korábban széttagolt önkormányzati tűzoltóságok helyett egy centrálisan szervezett és irányított állami tűzoltóság vette át a tűzvédelmi szolgálat ellátását. Mindezzel párhuzamosan zajlott a további jogszabályi háttér és a hatáskörök megállapítása is. 1949 folyamán kialakításra került az állami tűzoltóság központi anyagraktára. A tűzoltóságok államosításával jelentősen megnövekedtek az egyes tűzoltóegységek feladatai, mivel hatáskörük már nem csak az egyes városokra korlátozódott, hanem a járások egészére is kiterjedt. A korabeli hivatalos kimutatások szerint az államosítás idején országosan rendkívül alacsony volt a bevethető gépjárműfecskendők száma. Egy 1949. évi országos tervhivatali adat szerint Magyarországon mindössze 177 tűzoltóautó, 96 darab tartály- és közbiztonsági autó állt rendelkezésre, amely szám rendkívül alacsonynak tekinthető.⁹ Az adathoz hozzá kell tennünk azt, hogy a nyilvántartott tűzoltó gépjárműveknek nagy része elavult és roncsokból házilag összeállított gyártmány volt, továbbá a fenti adatból az sem nem derül ki, hogy a 177 darabból pontosan hány darab volt gépjárműfecskendő. Feltételezhetjük, hogy a fenti adat javarészt a szertárak mélyén lévő, korlátozottan működőképes gépjárműveket tartalmazta. Az Országos Tervhivatal 1949. évi teherautó-elosztási adatai arról sem árulkodnak, hogy a győri vagongyárban 1949-ben gyártani kívánt 900 darab benzinüzemű tehergépjármű, valamint a 470 darab diesel tehergépkocsi közül pontosan hány darab került volna a tűzoltóságok állományába. A forrás mindössze arról tanúskodik, hogy 427 db tehergépjármű különféle hatóságok — feltételezhetően a tűzoltóságok is benne foglaltattak — közületek és nemzeti vállalatok részére lett lekötve.¹⁰

Az 1950-es évek műszaki-technikai ellátottsága

A Belügyminisztérium Adminisztratív Osztályának jelentése szerint 1951-től központilag történt az állami, az üzemi, a mezőgazdasági üzemek és a községi tűzoltók felszerelésének a beszerzése. 1951-ben a tűzoltóság céljaira 40 millió forinttal többet ruháztak be, mint 1950-ben. Ennek köszönhetően, ahogy a jelentés fogalmaz: „Az elmúlt évi beszerzések, műszaki javítások és a roncsok helyreállítása által nőtt a tűzoltóság szerállománya”.¹¹ E jelentés hiányossága, hogy viszonyításként elfelejti közölni az 1950. évi műszaki beruházási adatokat.¹² Fontos megemlítenünk, hogy a jelentésekben közölt adatokat a legnagyobb körültekintéssel kell kezelni, ugyanis egy-egy jelentésben nem minden esetben tüntették fel tételesen a műszaki fejlesztésekre (pl. gépjárműfecskendőre, kismotorfecskendőre, nyomótömlőkre, tolólétrákra, stb.) szánt forrásokat.

Az éves jelentés kritikusan leszögezi, hogy a tűzoltóságok és az üzemek felszerelésében komoly hiányosságok voltak, Budapesten 1945 előtt 57 gépjárműfecskendő, 40 szerkocsi, 5 gépjármű tolólétra és 32 darab oldalkocsis motorkerékpár volt található, ellenben 1951-ben összesen még csak 47 gépjárműfecskendő és 4 gépjármű-tolólétra állt rendszerben. A források is mutatják, hogy a szereknél a legnagyobb lemaradás a gépjárműfecskendőkénél volt. Az 1951. évre a tűzoltóságok részére szállítani tervezett 30 darab csak 1952-ben érkezett meg. 1951-ben tehát a tűzoltóság egy gépjárműfecskendőt sem kapott, a roncsokból összeállítottak egy része pedig továbbra sem volt megbízható. Az 1952. évre tervezett gépjárműfecskendők és 345 db lajtfecskendő legyártására az Országos Tervhivatal semmi biztatást nem adott, pedig a jelentés így fogalmaz: „E két szer nélkül a fejlődő ipari és mezőgazdasági üzemek tűzvédelme nincs biztosítva.”¹³ A jelentés jól érzékelteti azt, hogy belügyminisztériumban nagyon is tájékozottak voltak a műszaki ellátottság súlyosságát illetően. A Magyar Dolgozók Pártjának Központi Vezetősége érzelve a helyzet súlyosságát 1951. márciusban napirendre tűzte a tűzvédelem fejlesztésének témáját. Az itt elfogadott döntés eredményeképpen javult a tűzoltóságok gépjárműfecskendő-ellátottsága, amely szám szerint azt jelentette, hogy 1953-ra már 198 gépjárműfecskendő állt rendelkezésre a tűzoltóságok számára. Sajnos a korabeli adatok nem tartalmazták azt, hogy az adott számú gépjárműfecskendőből pontosan hány darab volt Csepel

gyártmányú. Biztosan állíthatjuk azonban, hogy minimális számú Csepel tűzoltó gépjárműfecskendő állt ekkor még szolgálatban.

Az 1952-es esztendő fordulópontnak tekinthető a hazai gépjárműfecskendő-gyártásban. Az Ikarus mátyásföldi gyára ez évben kezdte meg ugyanis a gépjárműfecskendők gyártását Csepel D-350-es típus alvázára építve. A típus előnye az volt, hogy lényegesen könnyebb, mozgékonyabb és üzembiztosabb volt a korábbi típusokhoz képest. Motorja a Csepel Autógyár által készített 85 LE-s dízelmotor volt, 3500 literes víztartállyal. A típust a MÁVAG által gyártott 1000 l/p-s centrifugál szivattyúval látták el. A nagy mennyiségű oltóvíz miatt a gépjárműfecskendőn csakis a legszükségesebb felszereléseket tudták elhelyezni. A szakirodalom adatai szerint ebből a típusból két év alatt, 1954-re 112 darabot szállítottak le a tűzoltóságoknak, azonban 42 Csepel D-350-es gépjárműfecskendőbe 400 l/p-es kismotorfecskendőt szereltek be gyártási kapacitási problémákra hivatkozva.¹⁴ A Csepel D-350-es gépkocsikból a tűzoltóságok tömlőszállításra alkalmas típusokat is kaptak. A D-350-es gépjárműfecskendőhöz hasonló paraméterekkel rendelkező típus három fő befogadására volt alkalmas, hátsó felépítményét pedig zárt kivitelben készült, ajtókkal lezárt málhaterek képezték. A tömlők, a málhatér elrendezéséről külön erre a célra szolgáló „Málházási Utasítás” rendelkezett. Mindezen kívül olyan speciális kiegészítő szer is létezett a tűzoltóságok számára, mint a tömlőszállító utánfutó, amely alkalmas lehetett olyan gépjárművekhez való hozzacsatlására, ahol nem állt rendelkezésre elegendő hosszúságú tömlő.

A Csepel D-350-es típus továbbfejlesztett változata, a D-352-es az 50-es évek közepén (1955-től) került a tűzoltóságokhoz és a szakemberek körében is jobban sikerült konstrukciónak tartották. A fecskendőt 1000 literes tartállyal és 1000 l/p-es szivattyúval látták el, valamint nyolc fő szállítására volt alkalmas. A gépjárműtípust eredetileg városi használatra tervezték, ahol a vízvezeték-hálózat nem tette szükségessé egy nagyméretű víztartály beépítését. A típus tetején kihúzósról leírát helyeztek és mivel víztartálya kisebb volt, mint a D-350-es fecskendőé, lehetővé tette egy nagyobb málhatér kialakítását. Hasonlóan a D-350-es típushoz azonban a gyártó vállalat, az Ikarus a gépjárműfecskendők nagy részét szivattyú nélkül szállította le a tűzoltóságoknak, amelyeket ideiglenesen szintén 400 l/p-es kismotorfecskendővel szereltek fel – szintén gyártási akadályok miatt. A későbbiekben elkészült szivattyúkat a Tűzoltóság központi javítóműhelyében építették be a Csepel D-352-es gépjárművekbe.¹⁵ **(I. sz. melléklet)**

A Csepel D-352-es típust, mint startszolgálati repülőterei gépjárművet is szolgálatba állították. Ezen gépjárművek feladata a repülőtér üzemeltetésének a biztosítása volt és készenlétben állt a repülőgépek üzemanyaggal történő feltöltésekor, próbajáratásnál és természetesen a repülőgépek fel- és leszállásakor, fogadásakor. A startszolgálati gépjárművek felszerelése (pl. többféle oltóanyaggal) és annak könnyű kezelhetősége szükség esetén lehetővé tette a gyors beavatkozást. Ennek megfelelően a Csepel D-352-es típusú repülőterei startszolgálati gépjárműből két „altípust” különböztethetünk meg. Az első típusú gépjármű esetében porral oltó és CO₂-gázzal oltó tűzoltás-technikai rendszert alkalmaztak. A gépjárműalváz hossz tengelyében, a hátsó tengely felett és egymás mögött 2 darab, egyenként 250 kg-os porral oltó tűzoltó berendezés került elhelyezésre. A CO₂-gázzal oltáshoz a berendezést a vezetőfülke mögött, sérülésektől védve helyezték el palackállványokon. Az oltóberendezés kilenc darab, egyenként kb. 30 kg súlyú cseppfolyós CO₂-gázzal töltött palackból állt. Ami a típus előnyét biztosította a repülőtereken, az volt, hogy különösen előnyösen volt alkalmazható a hajtóművek működéséből keletkezett tüzek esetében. A startszolgálati gépjárművek második típusa volt — melyet szintén a Csepel D-352-es típusú tehergépkocsi alvázára építettek — az a szintén kombinált oltástechnikai berendezésű gépjármű, amely már habbal, vízzel, porral és CO₂-gázzal való oltáshoz szükséges egységekkel is fel lett szerelve. A gépjármű tartályában szükség esetén 1200 liter víz, 200 liter habképző anyag, 1 darab 250 kg-os porral oltó tűzoltó berendezés és egyenként 2 darab 20 kg-os CO₂-gázzal töltött oltóberendezés állt rendelkezésre. A típus különböző felhasználási területe és az egyes oltástechnikai rendszerek együttes jelenléte kedvelté tette ezt a Csepel tűzoltó gépjárművet. Az esetek nagy részében előnyként jelentkezett, hogy a Csepel alvázra és motorral épített Csepeket műszaki probléma esetén már a helyszínen is kisebb javításoknak, szerelésnek lehetett alávetni **(II. sz. melléklet)**

Az állami tűzoltóság részére 1952 év végig jó felszerelt műhely állt rendelkezésre Budapesten, a Kun utcában. Egy döntés alapján a tűzoltóság javítóműhelye 1952 év végével összevonásra került a rendőrségi javítóműhelyekkel, ezt követően a Belügyminisztérium Gépjármű Javító Vállalataként működött, a megnövekedett javítási igényeket azonban nem tudta kiszolgálni annak ellenére sem, hogy a 1954. I. 22-én a Belügyminisztérium Országos Tűzrendészeti Parancsnokság műszaki fejlesztési feladatait a következőképpen szabályozták: „*Gondoskodik a felszerelések*

szabványosításáról és kidolgozza a felhasználási és javítási normákat. Gondoskodik a rendszeresített speciális felszerelések állandó fejlesztéséről, korszerűsítéséről, intézi az ezekkel kapcsolatos újtási ügyeket. A mentőtűzrendészet megjavítása érdekében gondoskodik a tűzoltási technika állandó fejlesztéséről.”¹⁶ 1954 folyamán a belügyminisztérium vezető kollégiumának ülésén megvitatták az országos tűzrendészet helyzetét, amelynek eredményeképpen határozatot hoztak arról, hogy a belügyi tárca Anyagi és Technikai Főosztálynak a Tűzrendészeti Parancsnokságával együtt közös tervet kell készítenie egy független javítórészleg létrehozására, amely a Tűzrendészeti Parancsnokság irányítása alá fog tartozni.

A belügyminisztérium vezetése a kapott jelentésekből jól érzékelt a tűzoltó felszerelések akkori állapotát és javítási igényeit. A gépjárműfecskendők majdnem 50%-a elavultnak volt tekinthető, az újabb követelményeknek alig tudtak megfelelni, az újonnan rendszerbe állított Csepel tűzoltó gépjárművek pedig még nem tudták a hiányokat pótolni. 1954-ben összesen 210 darab volt az állami tűzoltóság állományában lévő gépjárműfecskendők száma, korösszetételét tekintve mindössze 48 %-a volt 1945 utáni gyártmány, a teljes gépjárműpark mintegy ötven féle típusból tevődött össze. Javításuk rendkívül nagy kihívás elé állította az állami tűzoltóságot és annak 1954. IX. 1-jével a Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Kun utcai épületében létrehozott Központi Javítóműhelyét is. A Központi Javítóműhely felállítását követően többértű feladatot végzett. Egyrészt foglalkozott tervezési és kísérletezési feladatokkal, de munkájának gerincét az állami tűzoltóság gépjárműveinek teljes körű javítási munkái tették ki. Létrehozásával az elsődleges célkitűzés az volt, hogy munkájával a felmerülő importigényeket csökkentse, az alkatrészszükségletet pedig elsődlegesen hazai eszközökből fedezze.¹⁷

„A műszaki fejlesztés az állami tűzoltóságoknál” című mű szerzője munkájában úgy fogalmazott a hazai gyártmányú típusokkal kapcsolatban, hogy azok nem feleltek meg mindenben az igényeknek, mivel az alvázak nem voltak kellőképpen terhelhetők és a motorteljesítmény is gyengének bizonyult.¹⁸ A tűzoltóságok műszaki ellátottsága az 1950-es évek végére sem változott jelentősen, technikai színvonala alacsony szinten állt, a községek 77%-a csak kézi működtetésű fecskendővel rendelkezett.¹⁹ A Tűzrendészet Országos Parancsnokságának 1957. évi jelentése is ezt támasztja alá, amely úgy fogalmazott, hogy a műszaki fejlesztés terén csak részeredmények keletkeztek, mert a magyar ipar csak részben elégítette ki a megrendeléseiket.²⁰ A jelentés szerint a tűzoltóságok nem kaptak egyetlen egy gépjárműfecskendőt sem. A jelentés mindössze arról tesz említést, hogy a tűzoltóság az 1957. évben mindösszesen 394 gépjárműnek és 3281 kismotorfecskendőnek a karbantartási és szükséges javítási munkáit végezte el.

A „hiány” pótlására a tűzrendészet két darab gépjárművet repülőtéri tüzek oltására alkalmas gépjárműfecskendővé épített át, amely szintén pótmegoldásnak volt tekinthető.²¹ Mindössze az 1957. év végére készült el a Csepel Autógyárban az a nagy teherbírású alváz, amely végeredményben lehetővé tette azt, hogy a szakemberek egy nagyobb teljesítményű gépjárműfecskendőt alkossanak meg, amely a Csepel D-710-es típusnevet kapta.²² A felépítmény terveit az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár készítette el, a gépjármű pedig 6 hengeres 125 LE-s Csepel dízelmotorral készült, sorozatgyártása 1959-ben kezdődött a Csepel Autógyárban. A gépjárműfecskendőt 4800 literes víztartálya és 1500 l/p-s egylépcsős centrifugál szivattyúval látták el. Egyik technikai előnye abban mutatkozott, hogy a szivattyú középre helyezésével a motor előtt került kivezetésre, amely megkönnyítette a vízforrás megközelítését, továbbá nyomóömlő-készletének nagy részét nem tekercsben, hanem hajtogatva szállította, ezért menet közben alapvezetékét is fektethettek róla.²³ Érdekessége volt a gépjármű szívócsonkjának a lökhárító bal alsó részébe ágyazása is. További előnyként mutatkozott, hogy a gépjármű viszonylag nagyszámú legénységet tudott magával szállítani, a tágas vezetőfülke 10 személy szállítását tette lehetővé. Az új gépjárműfecskendő 60-as évekbeli fokozatos rendszerbeállításával némileg csökkent a tűzoltóság nagymérvű szerigénye. **(III. sz. melléklet)**

Mindazonáltal a Tűzoltóság Országos Parancsnoksága a műszaki helyzet áttekintése nyomán lépéseket tett, hogy nyugati import útján szerezze be azon különleges eszközöket, amelyeket a magyar ipar nem gyártott, vagy, mert a hazai gyártmányok — ahogy a korábbi jelentések is szóltak — műszaki-technikai színvonala nem volt megfelelő. A Honvédelmi Tanács még 1959. II. 15-én hozott határozatot a tűzoltóság öt éves műszaki fejlesztésére. Ennek keretében tökések relációban különböző rendeltetésű tűzoltógépjárműveket kívántak beszerezni, feltehetően abból a célból, hogy a magyar ipar, így a Csepel Autógyár által legyártani nem tudott speciális gépjárművek hiányát pótolják. A MOGÜRT Külkereskedelmi Vállalaton keresztül több különböző gyártó vállalat adott szállítási ajánlatot és műszaki leírást.²⁴ A Tűzoltóság Országos Parancsnokságának az okozott nehézséget, hogy az ajánlatban szereplő szerekkel kapcsolatban nem rendelkeztek kellő tapasztalattal, ezért a döntést

nem kívánták elkapkodni, ahogy a jelentés fogalmaz: „... nem lehet állást foglalni abban a kérdésben, hogy ezek a szerek a mi viszonylatunkban megfelelően alkalmazhatók-e. ... Óvatosságra int az a körülmény is, hogy a nyugati cégek szállítási ajánlata utólagos reklamációra nem ad lehetőséget.”²⁵ Ezeket a vitatott kérdéseket levelezéseken keresztül nem lehetett tisztázni. Mindezek mellett a beszerzendő gépjárművek magas ára is meggondolásra készítette a döntéshozókat. A kérdések ellenére a Tűzoltóság Országos Parancsnoksága — miután engedélyezték a hitelkeretet — az angol gyártmányú Pyrene habbal oltó és repülőtéri gépjármű, valamint egy Magirus gyártmányú gépezetes tolólétra és porral oltó gépjármű megvételéről döntött.²⁶ A Tűzrendészet Országos Parancsnoksága a 3 éves tervidőszakban a következő Csepel-típusú gépjárműfecskeket szerzett be.²⁷ **(IV. sz. melléklet)**

Új felépítmények a 1960-as években Csepel alvázakon

1956-ban létrejött a Tűzrendészet Országos Parancsnokságának Kísérleti Alosztálya, amelynek feladata volt többek között a tűzoltóság szereinek és felszereléseinek korszerűsítése, egyes új gyártmányok bevezetésének kezdeményezése, mintadarabok, prototípusok készítése és egyes tűzrendészeti kérdések tudományos alapon történő kikísérletezése.²⁸ Az 1950-es évek végén talán egyik legnagyobb horderejű döntésnek tekinthetjük, hogy 1959-ben megszüntetésre került a Tűzoltószersz- és Létragyár, amely ekkor az egyetlen magyar tűzoltó-felszereléseket gyártó vállalat volt. A tűzoltó-felszerelések gyártásának Magyarországon tehát nem volt profilgazdája.²⁹ Ennek, a ma már nyilvánvalóan elhibázott döntésnek a következtében a Tűzoltóság Országos Parancsnoksága megannyi vállalattal volt kénytelen együttműködni, amelynek értelmében a felszereléseket különböző gyárakban állították elő. A döntéssel kapcsolatban úgy fogalmazhatunk, hogy a tűzoltóság erőforrásait tekintve végeredményben magára maradt a tűzoltó-felszerelések korszerűsítési és fejlesztési tevékenységében. Az 1959-es esztendőben, az országban 313 db gépjárműfecskevel és 27 db különleges szerrel rendelkeztek a tűzoltóságok.³⁰ Az állami tűzoltóegységek felszerelésének minőségi javításával egyidejűleg a feleslegessé vált gépjárműfecskeket a Tűzoltóság Országos Parancsnoksága a községi tűzoltóságok részére adta át.

A belügyminiszter ide vonatkozó utasítása 1959-ben jelent meg.³¹ Az utasítás rendelkezett a községek és egyes városok tűzoltógépjárművel történő ellátásáról. Ennek értelmében a községi tanács végrehajtó bizottsága kérelmének elbírálása után a gépjárműveket a Tűzoltóság Országos Parancsnoksága adta ki, amelyek között az „aktív” használatból kivont Csepel is voltak, valamint minden olyan szer, amelyre a községek igényt tarthattak. A továbbiakban az egyes községeknek, városoknak kellett gondoskodni a részükre kiutalt gépjárművek karbantartásáról. Az intézkedésnek az volt a célja, hogy javuljon a községek szerállománya is, valamint a központ lecserélhesse a kevésbé üzembiztos, sokat futott és elhasználódott, de még működőképes gépjárműfecskeket. A rendszernek köszönhetően 1965-re a községi önkéntes tűzoltóságok használatában 112 darab gépjárműfecske és 58 darab kismotorfecske szállítására alkalmas gépjármű volt.³² A tűzoltóságok munkája és technikai fejlettségi színvonala a 1960-as években javulni látszott, azonban továbbra sem állt rendelkezésre megfelelő különleges rendeltetésű gépjármű. A Tűzoltóság Országos Parancsnokságának 1964. évi működéséről szóló jelentés úgy fogalmaz, hogy „A hagyományos gépjárműfecske és felszerelések mellett bizonyosodott a különleges szerek nélkülözhetetlensége. Az eredményes tevékenységet több esetben akadályozta egyes speciális gépjárművek és felszerelések pl. a gépjármű-tolólétra, a kihúzó létra, a műszaki mentő gépjármű, a darus gépjármű, továbbá a terepjáró gépjárműfecske hiánya.”³³ Mindez annak volt köszönhető, hogy a Tűzoltóság Országos Parancsnokságának anyagi technikai szolgálata munkáját az előírt takarékosági szempontoknak megfelelően végezte.

A beszerzések kimutatásai szerint az 1964. évben a tűzoltóság import útján mindössze egy darab porral oltó berendezést szerzett be, amelyet Csepel-alvázra építettek rá. A Tűzoltóság Országos Parancsnoksága által előterjesztett beszerzési tervek kereteit évről-évre csökkentették, amelynek nyomán fontos beszerzések maradtak el. Az ide vonatkozó jelentés azt tartalmazta hogy a nélkülözhetetlenül fontos szerek (pl. habbal oltó gépjárművek, gépezetes forgólétrák, stb.) devizahiány miatt nem kerültek beszerzésre. BENKEI András belügyminiszter FOCK Jenőnek készített jelentésében a hazai gyártási problémákkal kapcsolatban úgy fogalmazott: „A hazai gyártmányú tűzoltófelszerelések legyártásánál és beszerzésénél a gyártási és kapacitási problémákon túl az ipari átszervezések és profilírozások is akadályozó tényezőként jelentkeztek.”³⁴ A problémák tehát elsődlegesen a gazdaság szerkezetéből fakadtak. Hiányzott egy olyan tűzoltó-gépjárműben is, amely terepviszonyok között is jól alkalmazható lett volna.

1964-től kísérletek folytak egy olyan tűzoltógépjármű kifejlesztésére, amely különböző terepviszonyok között is tartósan bizonyul. A fejlesztők a Csepel D 344-es összkerékmeghajtású gépjármű alvázat választották kiindulásként, amelyre kezdetben egy Csepel D 352-es típus tűzoltófelépítményeit szerelték rá, a karosszéria azonban a kísérletek során nem felelt meg a terepviszonyoknak. A nem várt akadályoknak köszönhetően a fejlesztők mellett döntöttek, hogy a Csepel D 344-es összkerékmeghajtású alvázhhoz új felépítményt terveznek, amely lényegesen jobban bírja a terepen való közlekedés okozta igénybevételt. A Tűzoltóság Országos Parancsnoksága műszaki szakemberei a gyártással kapcsolatos problémák megoldásához lényegében minden segítséget megadtak. A kísérleteket követően a prototípust az Ikarus székesfehérvári gyáregységében állították elő, amely az Ikarus 526 típusmegjelölést kapta, azonban a tűzoltóságnál a Csepel D 344-es megnevezés terjedt el. A Parancsnokság jelentése szerint az 1965. évben 40 darab Csepel D 344-es érkezett a tűzoltóságokhoz.³⁵ A karosszéria formája és a felhasznált anyagok (pl. alumínium) jelentősen eltértek a korábbi típusoktól.³⁶ A gépjárműfecskendőre Mávag 1500 l/p-s szivattyút szereltek fel, amely az alváz végén nyert elhelyezést, motorja a Csepel Autógyár által gyártott 4 hengeres 100 LE-s dízelmotor volt. A típus érdekessége volt, hogy ezt a gépjárműfecskendőt szerelték fel először URH adó-vevőkészülékkel.³⁷ **(V. sz. melléklet)**

Fontos tényező volt a tűzoltóságok műszaki-technikai fejlődésében a már korábban említett Központi Javítóműhely felállítása. A műhely feladata alapvetően az volt, hogy a tűzoltóságok részére a szereket és felszereléseket javítsa, karbantartsa, azonban arra már nem volt felkészülve, hogy különböző fejlesztési és tervezési, valamint saját erőforrásaira támaszkodva akár prototípusok elkészítésének a munkálataiba kezdjen. Mindezek ellenére a Központi Javítóműhely arra kényszerült, hogy gyártási feladatokat is végrehajtsa. 1965. IX. 9-én, a belügyi tárca kollégiumi ülésén javaslat született, hogy a Tűzoltóság Központi Javítóműhelyét oly mértékben fejlesszék fel, hogy az képes legyen az import útján biztosított oltóberendezéseket hazai gyártmányú alvázra „házipag” építeni.³⁸ Alapvetően a Központi Javítóműhely új szerepét a kényszerűség szülte, amely új kihívások elé állította a műhelyt, hiszen a munkák ellátáshoz jól képzett szakembergárdára, ezen kívül szerelőcsarnokra, berendezésekre és költségvetési fedezetre volt szükség. Mindezzel párhuzamosan a 1960-as évek közepére megoldódni látszott a tűzoltóságok gépjárműfecskendő-ellátása, azonban a különleges tűzoltógépjárművek előállítására továbbra sem sikerült megoldást találni. A Központi Javítóműhely részére tehát az a feladat várt, hogy megindítsa a különleges gépjárművek előállítását. 1965-ben a Tűzrendészet Országos Parancsnokságának előterjesztése a III. ötéves terv (1966–1970) előkészítése keretében foglalkozott a különleges rendeltetésű tűzoltó gépjárművek gyártásának biztosításával. Az előterjesztés indokolásában az szerepelt, hogy a vonatkozó tervidőszakban több olyan jelentős üzem kerül fejlesztésre, amelynek tűzvédelme a különleges tűzoltógépjárművek beszerzését követeli meg. A tervezet azt tartalmazta, hogy hazai alvázakra 19 db habbal oltó, 5 db porral oltó gépjármű, 7 db műszaki mentőszert és 4 db áramfejlesztő gépjárművet, tehát összesen 35 db különleges gépjárművet készít el a műhely magyar alvázra.³⁹

Az elképzelés a belügyminisztérium I/I. és I/II. csoportfőnöksége között ellentétes fogadtatásra talált. Amíg az I/I-es csoportfőnökség az előterjesztéssel egyetértett, addig a I/II. csoportfőnökség úgy foglalt állást, hogy a különleges gépjárművek gyártása nem képezheti a belügyminisztérium feladatát. Az indokok között az szerepelt, hogy a Központi Javítóműhely apparátusát ez oly mértékben terhelné, hogy elvonná a figyelmet az eredeti javítási feladatoktól és nagyobb felkészültséget kíván, mint amelyre az előterjesztők gondoltak. További indokként hozták fel, hogy a legyártásra tervezett mennyiségek egy kis széria nagyságrendjének felelnek meg, a végrehajtást egy sor olyan, a gyártás biztonsága és korszerűsége szempontjából lényeges szervezet közreműködését kívánja meg, amely egy háziműhelyben nem adott. Az előterjesztést a Tűzrendészet országos parancsnoka megtárgyalta a BM I. főcsoportfőnökével, majd közösen állást foglaltak a javítóműhely fejlesztése mellett, valamint tárgyalásokat folytattak a Csepel Autógyár igazgatójával is. A kohó és gépipari minisztérium álláspontja is az volt, hogy egyedi tűzoltógépjárműveket gyártani a műhelyben csak ráfizetéssel lehet, az ipari gyártással nem értenek egyet.⁴⁰ Végezetül határozati javaslat és miniszterhelyettesi döntés született arról, hogy a Központi Javítóműhelyben gyártásra kerüljenek a tervben szereplő különleges gépjárművek. Az 1966. év folyamán elkészült 4 darab áramfejlesztő gépjármű Csepel D-420-as alvázon, 4 hengeres, vízhűtéses, 100 LE-s Csepel motorral.⁴¹ **(VI. sz. melléklet)**

Az új gépjármű különböző feladatok ellátására volt alkalmas, így többek között sötét helyiségek és kárhelyek megvilágítására, friss levegő fűtésére, vagy akár egyes épületek szükségvilágítására is. Az áramfejlesztő gépjármű hátuljára szerelt konzolos tartón füstelszívó ventilátort is elhelyeztek, amely növelte az alkalmazhatóságát.⁴² Hasonlóan a Csepel D-420-as áramfejlesztő gépjárműhöz ugyancsak a

Központi Javítóműhelyben készült el a Csepel D-710-es habbal oltó tűzoltógépjármű, amelyet 6 hengeres, 170 LE-s dízelmotorral láttak el, alváza pedig ugyanaz volt, mint a Csepel D-710-es gépjárműfecskendő. A legénységi fülke és a mögötte levő zárt felépítményrész — amely a tűzoltó-felszerelések elhelyezésére és az oltástechnikai berendezések beépítésére szolgált — megosztva került kialakításra. Magában foglalta a szivattyúkat, a habképző-tartályt, a habképző-anyag keverő berendezését és minden további szükséges eszközt.⁴³ Még 1964-ben a Tűzoltóság Országos Parancsnoksága felvetette egy porral oltó gépjármű kifejlesztésének a kérdését, amelynek eredményeképpen elsőként Csepel D-710-es gépjárműfecskendő alvázára egy osztrák gyártmányú TOTAL porral oltó berendezést helyeztek el. A beépítésre a Német Szövetségi Köztársaságban került sor. A Központi Javítóműhelyben a TOTAL cégtől beszerzett porral oltó berendezések felhasználásával két porral oltó gépjárművet állítottak elő Csepel D 344-es alvázra. A porral oltó gépjárművek legyártásában a Központi Javítóműhely az Elzett Fémlémezipari Művek tűzoltókészülék gyáregységével állt kooperációban, amelyet azért is fontos kiemelni, mert az itt meginduló gyártással lényegében sikerült megszüntetni a porral oltó gépjárművek importját.⁴⁴ Egy, a belügyminisztérium 1966. évi ellenőrzéséről szóló jelentés is arról ad számot, hogy a tűzoltóságoknál a műszaki felszerelésekkel való ellátottság állandóan fejlődik.⁴⁵

Az 1960-as évek fejlesztési és gyártási eredményeinél maradványként fontos megemlítenünk, hogy a tűzoltóságoknak olyan gépjárművekre is szüksége volt, amelyek elsődlegesen a műszaki mentési feladatokban vettek részt. A Tűzoltóság Országos Parancsnoksága Tűzoltástechnikai Alosztályának szakemberei ezért már a több célra is alkalmazott Csepel D-344-es típust választották ki, azonban a Központi Javítóműhely leterheltsége miatt a gyártást nem indították el, a prototípus mindössze 1969 elején készült el az Egyesült Jármű KTSZ-ben, az utómunkálatokat pedig a Központi Javítóműhelyben végezték el. A gépjármű különlegessége volt, hogy felszereléseiből egy ezer kg teherbírású darut is össze lehetett állítani. „A Műszaki fejlesztés az állami tűzoltóságoknál” című mű szerzője a típus elkészítését úgy jellemezte, hogy „Ezzel a járművel a szakszerű műszaki-mentési munkálatokhoz szükséges mintegy évtizedes felszerelési hiányt sikerült megoldani.”⁴⁶ Fontos adalék a Központi Javítóműhely működésére, hogy 1968 és 1972 között összesen 11 darab Csepel D-710-es típusú alvázra építettek DL 30 típusú Magirus létrát.⁴⁷ 1968-ban a tűzrendészet részére 65 198 000 Ft állt rendelkezésre szakfelszerelések beszerzésére, melyből még az évben 11 darab Csepel D-344-es gépjárműfecskendő beszerzését sikerült megvalósítani.⁴⁸ A Központi Javítóműhely munkájával kapcsolatban összességében megállapítható, hogy célkitűzését az import útján beszerzett különleges felszerelések és hazai gyártású Csepel-alvázak összeállításán keresztül az akkori gazdasági viszonyok között elérte. Az ide vonatkozó jelentések arról számoltak be, hogy a műhely működésének megkezdése óta a javításokkal és a gyártással jelentős deviza megtakarításokat ért el. A műhelyben számításokat és kimutatásokat készítettek a gyártáshoz szükséges Csepel alkatrész-mennyiségről, amelyet a Csepel Autógyártól, mint gyártó vállalattól szereztek be.⁴⁹ A Tűzrendészet Országos Parancsnokságának a 1960-as évek folyamán tett erőfeszítései a tűzoltó-gépjárműállomány számbeli és minőségi növelésére a gyártáskapacitási problémák ellenére végeredményben sikerrel jártak. A rendelkezésre álló adatok szerint a 1960-as évek végére az állami tűzoltóságok állományában 266 darab gépjárműfecskendő és 99 darab különleges gépjármű állt. Végeredményben a szolgálatban lévő gépjárművek között a különböző típusú Csepel gépjárművek töltötték be a vezető szerepet, a 1960-as évek folyamán a beszerzések napirenden tartásával jelentős eredményeket sikerült elérni.

A hetvenes évektől a rendszerváltásig

Az 1970-es évektől kezdődően a tűzrendészet műszaki-technikai ellátottságával összefüggésben újabb fejlesztési időszak bontakozott ki. „A műszaki fejlesztés az állami tűzoltóságoknál” című mű szerzője úgy fogalmaz, hogy a „A növekvő és differenciáltabbá váló tűzoltástechnikai igények az új tűzoltógépjárművek kifejlesztését követelték meg.”⁵⁰ Mivel az Ikarus székesfehérvári gyáregységében lezárult a Csepel D-344-es gépjárműfecskendők gyártása, sürgető igény jelentkezett a hiány pótlására. Az új típus iránti elvárás az volt, hogy összetett tűzoltásra is alkalmas legyen. Egy középkategóriájú gépjármű fejlesztésének munkálatai 1970-ben a Labor Műszeripari Művek esztergomi gyárában kezdődtek meg, amely alapja lett az új „TÜ” tűzoltógépjármű-családnak. A TÜ-1-es gépjárműfecskendőt a Csepel D-707.30-as típusú alvázra szánták a tervezők. A jármű egyrészt állt az egybeépített vezetői és legénységi fülkéből, másrészt a tűzoltástechnikai berendezéseket és felszereléseket magába foglaló hátsó felépítményből. A felépítmény egy darab 250 kg-os porral oltó berendezést, 2 ezer literes víztartályt és egy 200 literes habképzőanyag-tartályt tartalmazott.⁵¹ Ez a típusú Csepel alváz eredetileg nagy teherbírású városi járművek részére készült. A típusnál

alkalmazott motor a Csepel Autógyár által gyártott 6 hengeres Csepel 6114-18-as típusú 145 Le-s motor volt. A gépjárműfecskendő alkalmas volt vízzel, léghabbal és porral oltásra is.⁵²

Az első 50 darab TŰ-1-es gépjárműfecskendőt 1974-ben adták át a tűzoltóságnak, amellyel így lehetővé vált az 1950-es években gyártott gépjárműállomány frissítése.⁵³ A felépítmény kialakításánál ügyeltek arra, hogy a gépjármű a városi forgalomban megfelelő manőverező képességű legyen. Mindazonáltal a típusnál a szolgálatban eltöltött idő függvényében, az elvégzett műszaki elemzések után a Tűzoltóság Országos Parancsnokságának részére fékátalakításokat hajtottak végre. Az átalakításokat az egyes autójavító vállalatok és megfelelő kapacitás esetén a Központi Javítóműhely végezték.⁵⁴ A belügyminiszter 1974-ben utasításban rendelkezett a Központi Javítóműhely szervezetéről és működéséről. Az utasítás szerint „Az üzem feladata az állami tűzoltóság valamennyi különleges szerének és felszerelésének karbantartása és javítása, valamint szabad kapacitás esetén az általa kivitelezett szerek és felszerelések kereskedelemben nem kapható alkatrészeinek gyártása és kiadása a területi szervek által végzett javításokhoz.”⁵⁵ **(VII. sz. melléklet)**

A típus rendszerbeállításával párhuzamosan az 1970-es évek közepétől a Tűzoltóság Országos Parancsnokságának műszaki fejlesztői a további igényeknek megfelelően azonban már egy kifejezetten könnyűkategóriájú gépjárműfecskendő tervezési munkálatait végezték, amely városban és terepen is egyaránt alkalmazható volt. A Labor Műszeripari Művek a prototípust az 1975. év végére készítették el, amely a TŰ-2-es megnevezést kapta és a szocialista importból beszerzett GAZ-66 típus alvázára építették. A 70-es évektől a fejlesztéseknél, a beszerzéseknél és a gyártásnál a gazdaságossági szempontok érvényesültek. Mindezek mellett a Csepel Autógyár által gyártott alvázaknak és motoroknak a gépjárműfecskendőknél történő alkalmazásának a háttérbeszorulásáról beszélhetünk. Az újonnan megjelent gépjárműfecskendők, mint például a TŰ-3-as, a TŰ-4-es és a kismotorfecskendőt szállító TŰ-5-ös gépjárművek már nem Csepel alvázakra és Csepel motorokkal készültek, hanem immáron a gyárral konkurenciában álló RÁBA-ban, vagy szocialista importból származó egységekkel.

A RÁBA vállalat az 1970-es évekre az alváz- és motorgyártását arra a szintre tudta fejleszteni, amelynek köszönhetően újabb megrendeléseket kapott a tűzoltóságoktól. A honvédelmi bizottság 1978-ban foglalkozott a tűzoltóság anyagi-technikai fejlesztésével, valamint a központi és területi irányításának helyzetével. Mindez azt is mutatja, hogy a felettes szervezetek kiemelt figyelmet tanúsítottak a tűzoltóságok technikai ellátottságának a kérdésének. A vonatkozó honvédelmi tanácsi határozat kötelezte a belügyminiszter, hogy a Tűzoltóság Országos Parancsnoksága útján kísérelje figyelemmel a tanácsok fejlesztési terveiben előirányzott tűzvédelmi felszerelések beszerzését és a szakfelszerelések megrendelését. A Tűzoltóság Országos Parancsnoksága feladatként jelölték meg a gyártásközi ellenőrzést és a műszaki átvételt is. A határozat megerősítette azt, miszerint: „A gépjárműfecskendők, kismotor fecskendők és egyéb tűzoltófelszerelések, valamint azok javításához szükséges pótalkatrészek gyártását, továbbá a tűzészlelő-, jelző-, oltó- és ezekhez kapcsolódó vezérlő automatikák gyártását, szerelését és javítását a KGM⁵⁶ vállalatainál, az oltóanyag gyártását pedig a NIM⁵⁷ vállalatainál kell elvégezni.”⁵⁸

Az újabb típusok hozzávetőlegesen hasonló műszaki-technikai színvonalat képviseltek a Csepel gépjárművekkel, megállták a helyüket a tűzoltóságok munkájában. Mindazonáltal fontos megemlíteni, hogy a Csepel Autógyárnak voltak olyan próbálkozásai, amelyek arra irányultak, hogy a kényszerű buszalváz-gyártás mellett az eredeti rendeltetésének megfelelő újabb tehergépjárműveket gyártson az iparnak és nem utolsósorban a tűzoltóságoknak. Mint utólag már tudjuk, a gyár ezen törekvéseit felemás sikerek jellemezték az 1980-as évek folyamán és a rendszerváltozás baljós árnyai alatt. Már 1981-ben megkezdődtek a TŰ-11-es (TŰ-1.1.) névvel ellátott közép kategóriájú gépjárműfecskendő tervezési munkálatai. Az újabb fejlesztésekkel a cél a TŰ-1-es típus kiváltása volt, amelybe elődjéhez képest nagyobb teljesítményű, Rába-MAN dízelmotort építettek be. A típus esetében a gyártó vállalat a Labor Műszeripari Művek volt, amelyet Rosenbauer szivattyúval láttak el, 2 ezer literes víztartállyal, valamint 200 literes habképző-anyag tartállyal láttak el. A gépjárműfecskendőt abból a célból fejlesztették ki, hogy képes legyen városok, nagyobb települések, mezőgazdasági üzemek és erdőtüzek tűzvédelmének a biztosítására. A felépítmény tetején az Elzett-FLIM vállalat által gyártott vízhabágyú nyert elhelyezést. **(VIII. sz. melléklet)**

A Tűzrendészet Országos Parancsnoksága és a Csepel Autógyár fejlesztési-együttműködési szerződésének eredményeképpen 1983-ban készült el az újabb Csepel-alvázra szerelt tűzoltógépjármű, mentőszer prototípusa, amely összetett feladatok megoldására volt alkalmas. A szer közötti, légi balesetek, természeti katasztrófák, erdőtüzek esetén volt igazán hasznos. A mentőszeren kéziszerszámokat, bontó- és vágófelszereléseket, füstelszívó-berendezéseket szállítottak. A mentőszer

hátsó felépítményébe KCR-5000 típusú hidraulikus járműdarut és csörlőfelszerelést építettek, amely a bonyolultabb műszaki mentési és kárelhárítási feladatok gyors ellátását tette lehetővé.⁵⁹

Minden bizonnyal az egyik leginkább sokat ígérő — egyben utolsó — próbálkozásnak tekinthetjük a Csepel Autógyárban az 1990-es évek elején elindult tervezési munkálatokat. Ekkora a Csepel Autógyárban egy olyan szakmai tervező gárda állt készen, amely a buszalváz-gyártást követően vissza kívánt térni a vállalat eredeti profiljához, a teherautógyártáshoz. A tervezőmérnöki gárdát ekkor a Csepel Autógyár Termelési Osztályának vezetője irányította. A tűzoltóságtól kapott megbízás újra lehetőséget teremtett a rendszerváltozás után több területen is jelentős problémákkal rendelkező vállalatnak.⁶⁰ A Csepel D-755.15 típusjelű félnehéz kategóriájú gépjárműfecskendőt 1993-tól gyártották a Csepel Autógyárban.⁶¹ A gépjárműfecskendő magyar fődarabokból (alváz, kormánymű, váltó, osztómű, első és hátsó futómű, felépítmény), épült finn gyártású fülkével, amerikai Cummins dízelmotorral, valamint a nemzetközileg is jelzett Metz cég szivattyújával. Adottságait tekintve stabil és megbízható volt, amely 4000 literes víztartállyal, málfafelszereléssel és 6 fős személyzet szállítására alkalmas fülkével gyártottak. A Csepel Autógyár Termelési Osztályának vezetője a vele készített interjú során elmondta, hogy a gépjárműfecskendő az akkori viszonyoknak megfelelően kifejezetten fejlettnek számított.⁶² **(IX–X. sz. melléklet)**

A tűzoltó gépjárművek beszerzésére kiírt versenytárgyalás elbíráló bizottságának egy 1992. évi állásfoglalása alapján szakmai kiértékelő albizottságot állítottak fel, melynek az volt a feladata, hogy a beérkezett ajánlatokat szakmai szempontok alapján kiértékelje és aszerint, hogy egy gépjármű közép-, vagy könnyűkategóriájúnak számított egy követelményrendszert állított fel.⁶³ A bizottság munkájában a Tűzoltóság Országos Parancsnokságának a szakemberei is részt vettek. Az értékelés a Csepel Autógyár ajánlatával kapcsolatban úgy foglalt állást, hogy a gyárnak a tűzoltógépjármű-gyártással kapcsolatban — legalábbis a felépítmény vonatkozásában — nincs megfelelő gyakorlata, amelyet a legyártott prototípusok is „bizonyítanak”. Ellenben a gyár vonatkozásában előnyként emelték ki a hazai ipar még meglévő támogatását. Azonban ezzel párhuzamosan az értékelés leszögezte, hogy a hazai gépjárműipar bizonytalan helyzete miatt és a Csepel Autógyárban akkor induló önfelszámolás miatt nem állt megfelelő garancia arra, hogy a vállalat működőképes marad és a jövőben megrendelni kívánt tűzoltógépjárműveket szerződés szerint leszállítja.⁶⁴ Biztosan állítható, hogy a gyárnak az 1990-es évekbeli rendkívül nehéz gazdasági helyzete — párosulva a gazdasági érdekkellentétekkel — hozzájárult ahhoz, hogy a Csepel Autógyárban végérvényesen lezárult a tűzoltógépjárművek gyártásának egykor szebb napokat látott fejezete.

Összességében — megfelelő időtávlatból visszatekintve — megállapítható, hogy az elmúlt majdnem fél évszázad során, a Csepel tűzoltógépjárművek felfelé ívelő pályát futottak be. Teherbírásuk, nehéz terepen történő hasznosításuk széles körben ismertté tették a Csepel márkanévét. 1949 novemberében létrejött a Csepel Autógyár Nemzeti Vállalat, amelyet a feltörekvő magyar tehergépjármű-gyártás egyik központjának szántak. Az elképzelés, miszerint a gyár lett volna hivatott arra, hogy a gazdaságot, valamint a különböző szervezeteket a kooperáló vállalatokkal egyetemben megfelelő mennyiségű és különböző típusú gépjárművel lássa el, megvalósult. Ami az állami tűzoltóságok munkáját érinti elmondható, hogy tevékenységüket a megváltozott körülményekhez való folytonos alkalmazkodás jellemezte. A második világháború okozta jelentős tűzoltógépjármű-hiány, ha nem is teljes mértékben, de csak a 1960-as évek második felére látszott végérvényesen megoldódni. A ma már kutatható levéltári források tükrében elmondható, hogy a vizsgált időszakban a tűzoltóságok munkáját a műszaki-technikai fejlesztés területén is a „lépéstartás” jellemezte. Nem utolsósorban, a tűzoltóságok részére rendkívül nagy kihívást jelentett a gépjárműállomány javítása és karbantartása, és az, hogy a gyártó vállalatok a kapacitáshiány és a profil-átalakítások miatt, továbbá az évközi tervmódosítások következtében csak késve tudták szállítani a megrendelt gépjárműveket, az import útján történő beszerzések pedig szintén akadoztak.

A tűzoltóságok rendszerében szolgálatot teljesítő gépjárművek, köztük elsődlegesen a Csepel gépkocsik jelenléte, kihasználtsága és megbízhatósága jelentősnek mondható. A Csepel tűzoltógépjárművek katasztrófavédelemben betöltött szerepe — ha nosztalgiával is — még napjainkban is nyomon kísérhető a tűzoltóságok munkájában.

Jegyzetek:

- ¹ Később Tűzoltóság Országos Parancsnoksággá alakult.
- ² A tűzoltóságoknál a Csepel-típusú gépjárművek esetében, mint vezető típusról beszélhetünk, mindazonáltal az országban a legkülönbözőbb tűzoltó szerek futottak, a teljesség igénye nélkül: GAZ, IFA, RÁBA, Robur, Tatra, UAZ, ZIL, ZSUK. Fontos leszögezni, hogy az eddig feltárt levéltári forrásoknak csak kis része közöl pontos adatokat az országban szolgálatot teljesítő Csepel gépjárművekről.
- ³ SZILÁGYI — SZABÓ ; A témakört átfogóan bemutató monográfiák mellett számos — jórészt helytörténeti kutatásokon alapuló — az önkéntes tűzoltóságok történetét bemutató kiadvány jelent meg.
- ⁴ BICZÓ ; TARIÁN
- ⁵ A Belügyminisztérium alá rendelt állami tűzoltóság iratanyagai még nem kerültek be a Magyar Nemzeti Levéltárba.
- ⁶ Nyomótömlők.
- ⁷ 1946 és 1948 között 14 RÁBA gépjárműfecskendőt állítottak elő, amelynek első példányát Kispest város tűzoltósága kapta.
- ⁸ 5090/1948.korm.r.
- ⁹ PÁLMÁNY : 504.p.
- ¹⁰ Loc.cit. : 505-506.p.
- ¹¹ MNL. XIX-B-1-j, Belügyminisztérium, Közrendészeti Főosztály iratai. K/11/O/1952. 7. d. Jelentés a Tűzoltóság 1951. évi munkájáról.
- ¹² Az 1950. évben 90 millió forint állt a tűzoltóságok rendelkezésére.
- SOLTÉSZ: op.cit. 9.p.
- ¹³ MNL. XIX-B-1-j, Belügyminisztérium, Közrendészeti Főosztály iratai. K/11/O/1952. 7. d. Jelentés a Tűzoltóság 1951. évi munkájáról. : op.cit.
- ¹⁴ SOLTÉSZ : op.cit. 9.p.
- ¹⁵ Később a Csepel D-352-es típusokat 1500 l/p-es Mávag-szivattyúval is gyártották.
- SOLTÉSZ: Loc.cit. 9.p.
- ¹⁶ Loc.cit.
- ¹⁷ Loc.cit. : 11.p.
- ¹⁸ Loc.cit.
- ¹⁹ MNL. XIX-B-1-y, BM Miniszterhelyettesi értekezletek iratai (1957–1990). 10. doboz, 10-39/61-1969.
- ²⁰ MNL. XIX-B-1-aa, BM Miniszterhelyettesi iratok (1951–1970). 46. d. Iktatás nélküli iratok, 1958. Jelentés a Tűzoltóság 1957. évi munkájáról.
- ²¹ A BM TOP 1957. évben beszerzett 30 db 400 l/p-es kismotorszivattyút, 14 db árvízvédelmi szivattyút, 5 db utánfutó acéllétrát és más tartozó elemet.
- ²² A gépjárműfecskendő vonalvezetését, továbbá a tartály és a szivattyú elrendezését JORDÁN Károly mérnök tervezte.
- ²³ TARIÁN: op.cit. 136.p.
- ²⁴ Ilyen nemzetközi viszonylatban is híres gyártó vállalat volt az angol Pyrene és két nyugatnémet cég, a Magirus és a Metz, amelyek ajánlatai habbal oltó, repülőtéren különleges gépjárműre és egy 45 méteres gépezetes tololétrát szállító gépjárműre vonatkoztak.
- MNL. XIX-B-1-aa, BM Miniszterhelyettesi iratok (1951–1970). 46. d. 2-955/1959.
- ²⁵ Kérdésként merült fel például, hogy a TOP akkori kísérleti habüzeme által gyártott léghab-képző anyag alkalmas-e a nyugatnémet és angol habbal oltó gépjárművek üzemeltetéséhez. A Tűzrendészet Országos Parancsnokságának a belügyminiszter első helyetteséhez írt előterjesztésében Micskó Rudolf tűzoltóezredes kérte 4 fő kiutazásának a lehetőségét a szerek megtekintése céljából. A BM TOP jelentése az Angliában gyártott tűzoltógépjárművek átvételére kiküldött bizottság munkájáról. 1960. szeptember 6.
- MNL. XIX-B-1-aa, 47. d.
- ²⁶ SOLTÉSZ : op.cit.
- ²⁷ MNL. XIX-B-1-aa, BM Miniszterhelyettesi iratok (1951–1970). 47. d. 39-124/1960.
- ²⁸ SOLTÉSZ: op.cit. 11.p.
- ²⁹ MNL. XIX-B-1-ai, Belügyminisztérium Titkárság (1957–1990). 40. d. 1/a-200/1967.
- ³⁰ SOLTÉSZ: op.cit. 13.p.
- ³¹ MNL. XIX-B-1-az, BM Belső normák gyűjteménye (1945–1990). 39. d. 10-22/6/1959.
- ³² MNL. XIX-B-1-aa, BM Miniszterhelyettesi iratok (1951–1970). 48. d. 2-617/1965.
- ³³ MNL. XIX-B-1-ab, BM Ellenőrzési Osztály (1965–1979). 3. d. 102-23/1965.
- ³⁴ MNL. XIX-B-1-aa, BM Miniszterhelyettesi iratok (1951–1970). 47. d. 2-159/a/1964.
- ³⁵ MN. XIX-B-1-aa, BM Miniszterhelyettesi iratok (1951–1970). 48. d. 2-616/1/1965.
- ³⁶ SOLTÉSZ : op.cit. 17.p.
- ³⁷ Loc.cit. : 17-18.p.
- ³⁸ MNL. XIX-B-1-y, BM Miniszterhelyettesi értekezletek iratai (1957–1990). 6. d. 10-36/5/1966.
- ³⁹ Loc.cit.
- ⁴⁰ A kohó és gépipari minisztérium Autó- és Traktoripari Tröszt az egyedi termékek kialakításához szükséges alvázakat és egyéb sorozatban gyártott szerelvényeket az OT keretszám-elosztása alapján kívánta a belügyminisztérium részére biztosítani. Az egyeztetésen részt vettek a Tűzrendészet Országos Parancsnokságának szakemberei, valamint PENTELENYI János, a Csepel Autógyár főkonstruktorja is, akik helyeselték azt a javaslatot, hogy a Tűzoltóság Központi Javítóműhelye fel legyen fejlesztve a különleges tűzoltószerek egyedi gyártására.
- Loc.cit.
- ⁴¹ MNL. XIX-B-1-ai, Belügyminisztérium Titkárság (1945–1990). 40. d. 1/a-200/1967.
- ⁴² BICZÓ: op.cit. 222-225.p.
- ⁴³ Loc.cit. : 47.p.
- ⁴⁴ SOLTÉSZ: op.cit. 19.p.

- ⁴⁵ MNL. XIX-B-1-ab, BM Ellenőrzési Osztály (1965–1979). 7. d. 102-23/1966.
- ⁴⁶ SOLTÉSZ: op.cit. 19.p.
- ⁴⁷ Loc.cit.
- ⁴⁸ MNL. XIX-B-1-aa, Miniszterhelyettesi értekezletek (1951–1970). 49. d. 2-502/1968.
- ⁴⁹ MNL. XIX-B-1-ab, BM Ellenőrzési Osztály (1965–1979). 7. d. 102-23/3/1967.
- ⁵⁰ SOLTÉSZ: op.cit. 32.p.
- ⁵¹ A TŰ-1 típusjelű középkelet-kategóriájú gépjárműfecskendő tűzoltástechnikai értékelése, 1973. KKM. Archivum 83-431-1.
- ⁵² KKM., TŰ-1 középkelet-kategóriájú gépjárműfecskendő műszaki leírása, kezelési és karbantartási utasítása. Esztergom, 1974, Labor Műszeripari Művek. 47 p. Tűzoltószerszám dokumentációs adattár 6387/350-621.
- ⁵³ SOLTÉSZ: op.cit. 32.p.
- ⁵⁴ A javításokra azért volt szükség, mert a TŰ-1 gépjárműfecskendők fékezés közben balra húztak.
- ⁵⁵ MNL. XIX-B-1-az, BM Belső normák gyűjteménye (1945–1990). 99. d. 10-22/5/1974.
- ⁵⁶ Kohó- és Gépipari Minisztérium.
- ⁵⁷ Nehézipari Minisztérium.
- ⁵⁸ MNL. XIX-B-1-az, BM Belső normák gyűjteménye (1945–1990). 122. d. 10-37/4/1978. A Honvédelmi Tanács 6/288/1978. számú határozata.
- ⁵⁹ BM.TOP.TKI.
- ⁶⁰ A vállalat 1990. februárban részlegesen leállította a termelést.
- ⁶¹ A Gépjárműnek habszállító változata is volt. A típus a rendszerváltást követő utolsó magyar gépjárműfecskendő volt egészen 2014 áprilisáig, amikor is Budapesten átadásra került a RÁBA alvázra épített HEROS-AQUADUX-X 4000 típusú gépjárműfecskendő prototípusa.
- ⁶² Interjú KOVÁCS Ervinnel a Csepel Autógyár Termelési Osztályának vezetőjével Szigetszentmiklós, 2013. február.
- ⁶³ KKM. Értékelés a „Tűzoltó gépjármű beszerzés tárgyú versenytárgyalás” ajánlatairól. 1992, Kézirat. 11 p. Tűzoltószerszám dokumentációs adattár 6388/350-621.
- ⁶⁴ Loc.cit.

Jegyzetekben alkalmazott rövidítések:

MONOGRÁFIÁK, KISMONOGRÁFIÁK ÉS HASONLÓ JELLEGŰ KÖTETEK

- BICZÓ — BICZÓ István: *Különleges tűzoltó gépjárművek, utánfutók, szerek és felszerelések*. Budapest, 1977, Belügyminisztérium Tanulmányi és Propaganda Csoportfőnökség, 254 p. HU ISBN 963 03 0427 9.
- SOLTÉSZ — SOLTÉSZ Tamás: *A műszaki fejlesztés az állami tűzoltóságoknál*. Budapest, 1988, Belügyminisztérium, Tűzoltóság Országos Parancsnoksága, 66 p.
- SZILÁGYI — SZABÓ — SZILÁGYI János — SZABÓ Károly: *A tűzrendészet fejlődése az őskortól a modern korig*. Budapest, 1986, BM Könyvkiadó, 388 p. HU-ISBN 963 77 0313 6.
- TARJÁN — TARJÁN Rezső: *A vízpuskától a centrifugál szivattyúig. A tűzoltófecskendő fejlődése*. Budapest, 1964, Belügyminisztérium Tűzrendészet Országos Parancsnoksága, 170 p.

CIKKEK

- Nyomótömlők. — Nyomótömlők. *Magyar Tűzoltó*, 1. évf. (1949) 4.sz. 11-12.p
- BM.TOP. TKI. — Belügyminisztérium Tűzoltóság Országos Parancsnoksága Tűzvédelmi Kutató Inézet: Új műszaki mentő gépjármű. *Tűzvédelem*, CVII.évf. (1984) 1.sz. 10-11 p. HU ISSN 0230-1415

DOKUMENTUMGYŰJTEMÉNYEK

- PÁLMÁNY — PÁLMÁNY Béla (szerk.): *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből*. Budapest, 1981, Közlekedési Dokumentációs Vállalat. 694 p. HU-ISBN 963 55 2153 7.

LEVÉL-, IRAT- ÉS .DOKUMENTUMTÁRAK

- MNL — Magyar Nemzeti Levéltár
- KKM — Katasztrófavédelem Központi Múzeuma.

JOGSZABÁLYOK

- 5090/1948.korm.r. — 5090/1948.korm.r. Az állami tűzoltóság szervezése és a tűzoltóság szervezete tárgyában. 7-18. p. In DÉVÉNYI Imre (SZERK.): *A tűzrendészet szabályozása és magyarázata*. Budapest, 1949, Athenaeum. 379 p.

Melléletek Jegyzéke:

I.sz. melléklet.

Csepel D-352 típusú gépjárműfecskenő.

II.sz.melléklet.

Csepel D-352 típusú tehergépjármű felhasználásának lehetőségei.

III.sz.melléklet.

Csepel D-710 típusú gépjárműfecskenő.

IV.sz.melléklet.

Kimutatás a három éves tervidőszakban beszerzett gépjárműfecskenőkről.

V.sz.melléklet.

Csepel D-344 típusú gépjárműfecskenő.

VI.sz.melléklet.

Csepel D-420 típusú áramfejlesztő gépjármű.

VII.sz.melléklet.

Csepel D-707.30 alvázra épített TŰ-1 gépjárműfecskenő.

VIII.sz.melléklet.

RÁBA-MAN alvázra épített Csepel D-750 (TŰ-1.1) gépjárműfecskenő.

IX.sz.melléklet.

Csepel alvázra épített Csepel D-755.15 típusjelű félnehéz kategóriájú gépjárműfecskenő.

X.sz.melléklet.

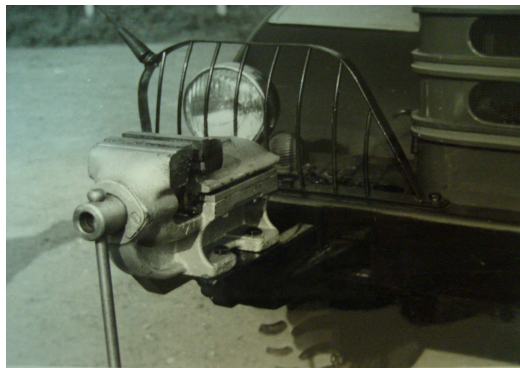
Csepel alvázra épített Csepel D-755. típusú habszállító tűzoltó gépjármű.

I.sz. melléklet.

Csepel D-352 típusú gépjárműfecskendő.

Forrás ! A Katasztrófavédelem Központi Múzeumának fotótára.

II.sz.melléklet.

Csepel D-352 típusú tehergépjármű felhasználásának lehetőségei.

Forrás ! A Katasztrófavédelem Központi Múzeumának fotótára.

III.sz.melléklet.

Csepel D-710 típusú gépjárműfecskendő.

Forrás ! A Katasztrófavédelem Központi Múzeumának fotótára.

IV.sz.melléklet.

Kimutatás a három éves tervidőszakban beszerzett gépjárműfecskendőkről.

Kimutatás			
Tűzoltószer megnevezése	1958	1959	1960
Gépjárműfecskendő 420-as típus	-	25	20
Gépjárműfecskendő 710-es típus	2	23	25

Forrás ! ?

V.sz.melléklet.

Csepel D-344 típusú gépjárműfecskenő.



Forrás ! KALAMÁSZ Péter gyűjteménye.

VI.sz.melléklet.

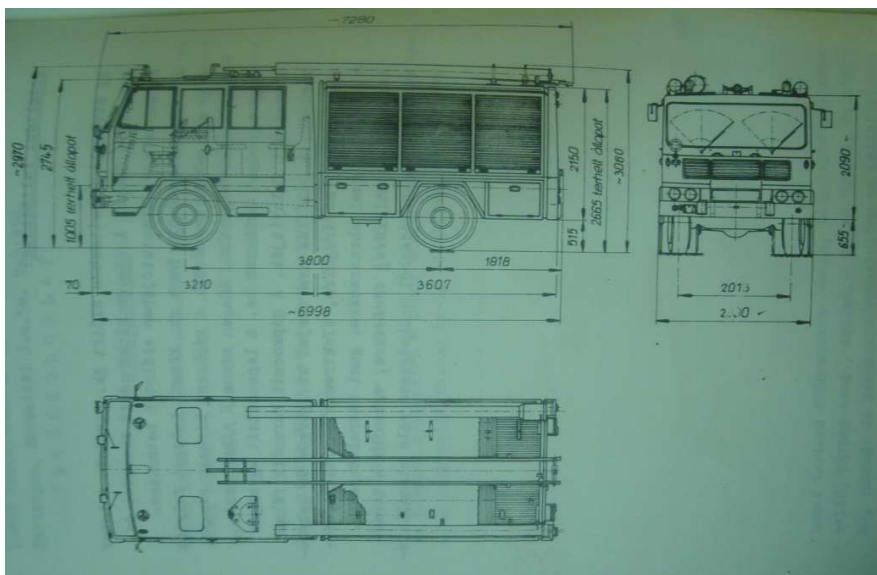
Csepel D-420 típusú áramfejlesztő gépjármű.



Forrás ! A Katasztrófavédelem Központi Múzeumának fotótára.

VII.sz.melléklet.

Csepel D-707.30 alvázra épített Tű-1 gépjárműfecskenő.



Forrás ! A Katasztrófavédelem Központi Múzeumának fotótára.

RÁBA-MAN alvázra épített Csepel D-750 (TÜ-1.1) gépjárműfecskendő.



Forrás ! A Katasztrófavédelem Központi Múzeumának fotótára.

Csepel alvázra épített Csepel D-755.15 típusjelű félnehéz kategóriájú gépjárműfecskendő.



Forrás ! A Csepel Autógyár Gyártörténeti Múzeumának Archívuma.

Csepel alvázra épített Csepel D-755. típusú habszállító tűzoltó gépjármű.



Forrás ! A Csepel Autógyár Gyártörténeti Múzeumának Archívuma.