

JAVASLAT

*Steller Antal – a városi villamos közlekedés atyjának -
munkássága*

a Pomázi Települési Értéktárba történő felvételéhez

Készítette:

Nagy Géza

Kelt: Pomáz. 2023. március 23.

I. A JAVASLATTEVŐ ADATAI

1. A javaslatot benyújtó (személy/intézmény/szervezet/vállalkozás) neve, címe:

Pomáz Barátai Társaság 2013 Pomáz, Luppá Vidor utca 2.

2. A javaslatot benyújtó személy vagy a kapcsolattartó személy adatai:

Név: *Nagy Géza*

Levelezési cím:

Telefonszám:

E-mail cím:

II. A NEMZETI ÉRTÉK ADATAI

1. A nemzeti érték megnevezése: ***Steller Antal - a városi villamos közlekedés atyjának - munkássága***

2. A nemzeti érték szakterületenkénti kategóriák szerinti besorolása: (csak egy jelölhető)

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> agrár- és élelmiszergazdaság | <input type="checkbox"/> egészség és életmód | <input type="checkbox"/> épített környezet |
| <input checked="" type="checkbox"/> ipari és műszaki megoldások | <input type="checkbox"/> kulturális örökség | <input type="checkbox"/> sport |
| <input type="checkbox"/> természeti környezet | <input type="checkbox"/> turizmus | |
-

3. A nemzeti érték fellelhetőségének helye: *Külföldi és magyar nagyvárosi villamos közlekedés*

4. Értéktár megnevezése, amelybe a nemzeti érték felvételét kezdeményezik:

- települési
-

5. A nemzeti érték rövid, szöveges bemutatása, egyedi jellemzőinek és történetének leírása:

STELLER ANTAL (1867-1934) – a magyar mérnöki kar nemzetközi hírnév kiválósága, feltaláló Temesváron született Steller Bernát (1839-1903) és Kellermann Otilia (1842-1916) első gyermekeként. Édesapja posta- és távírdai felügyelő volt. A család élete az 1800-as évek végén már Budapesthez kötődött. Antalt és két testvérét Nataliát és Aladárt már itt iskoláztatták.

1883-ban a budapesti Toldy Ferenc állami főreál iskolában érettségizett. 1888-ban a kir. József műegyetemen nyerte mérnöki oklevelét. 1896-ban házasságot kötött Moldoványi Erzsébettel. Házasságukból három gyermek született, köztük a szociális pálya jeles képviselője Steller Mária. A Steller család élete 1930 óta kapcsolódik Pomázhoz, mikoris Mattyók Bence özvegyétől megvették házukat a Kastély (ma Hunyadi) utcában.

Steller Antal munkásságát munkatársa, Balogh Emil a következő írásban méltatta.

„Stellert 1887. május 6-án, még műegyetemi hallgató korában alkalmazta a Siemens és Halske cég s így részt vehetett a Nyugati pályaudvartól a Király utcáig terjedő egy méteres nyomközű alsóvezetékes próbavasút építésében és üzemvitelében. A Siemens-cég, ha tehetségük és szorgalmuk folytán megérdemelték, külön gondoskodott a fiatal mérnökök tervszerű továbbképzéséről. Ennek köszönhető, hogy az ifjú Steller, mérnöki oklevelével kitűnő gépészmérnökké fejlődött, akinek találmányait és szerkezeteit az egész világon ismerték.

Steller a próbavasút után a Stáció (Baross), a Podmaniczky utcai és a nagykörúti alsóvezetékes villamos vasutak építését vezette és egyben elkészítette a kocsivezetés és a villamos vasutak forgalmi szabályzatát is.

Mindeme munkálatok mellett az Andrássy úti földalatti vasút tervezési munkálataiban is részt vett. A Siemens-cég annyira meg volt elégedve a fiatal magyar mérnök működésével, hogy 1892-ben a lebergi közúti vasút önálló tervezésével, építésével és üzembe-helyezésével, ennek elkészülte után pedig 1894-ben a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság vonalainak villamosításával bízta meg.

Ennek és a kiegészítő vonalak beruházásának értéke mintegy 60 millió aranykorona volt. E nagyszabású munkálatok során Steller szerkesztési és szervezési tehetségének számos tanújelét adta.

Az alsóvezetékes villamos vasút első alakjában a vezeték szögvasból készült, melynek < > (fekvő szembefordított V) alakú merev behatároltságában úszott a hajó (áramszedő). Ha a vezetéken akárhol akadály merült fel, a hajó-t kalapáccsal kellett be- és leütni a csatornába. Steller Antal volt az, aki ennek javítását keresztülvitte. A szögvas helyett a \perp (szembefordított fekvő T) szelvényt alkalmazta és az ú. n. olasz gyufadoboz csuklószerkezete alapján szerkesztette meg a csatornából kihúzható és visszahelyezhető, alsóvezetékes áramszedőt.

De ennél is nehezebb probléma volt a helyes járműtípus megteremtése, mivel 1895 - 96-ig a villamos vasúti járművek tulajdonképpen - bár erőteljesebb kivitelben, és a lóvasúti kocsik mintájára épültek. A BKVT villamosításakor legalább kétszer nagyobb fűrőhellyel rendelkező járművek alkalmazása felé törekedtek. A Siemens-cég a drezdai típusú kocsikat ajánlotta. Ezeknek 168 m tengelytáv mellett 830 m hosszú kocsiszekrényük

volt. A járműstabilitást többféle rúgó ellentétes hatásával igyekeztek elérni. Ez azonban nem sikerült és a drezdai kocsik rendkívül nyugtalan járásuk folytán nemcsak a közönség előtt lettek népszerűtlenek, hanem fenntartásuk is költségesebb volt az előirányozottnál.

Steller Antalnak sikerült hosszas kísérletezés és alapos tanulmányok után olyan beálló-tengelyű járművet szerkeszteni, amelyet úgyszólván az egész világon átvettek és amely Steller nevét világhírűvé tette. Huszonegy különféle szabadalom védte ezt a szellemes szerkezetet.

Jellemének szép vonása volt, hogy munkatársaira sohasem féltékenykedett. A villamoskocsik hajtása eleinte láncátteteles, később bronzfogaskerék áttételes volt. Ezeknek üzemköltése azonban a villamos vasutak jövedelmezőségét igen érezhetően befolyásolta. E sorok írója (Balogh Emil) javasolta először az acélfogaskerekekkel való kísérletezést, amelyet Steller azonnal felkarolt s a gyakorlatba át is ültetett.

Meg kell említeni, hogy a felsővezetékes villamos vasúti szerkezetek sztatikai számításait is Steller készítette és az Uppenborn összeállította Kalender für Elektrotechniker 1900-as évfolyamai az ő számításait közölték.

A BKVT villamosítása oly nagyszabású munkálat volt, hogy a Siemens-cég Steller rendkívüli agilitását és általánosan elismert szakavatottságát használta fel fiatal mérnökeinek kiképzésére. Itt dolgoztak Steller mellett Spängler Lajos, aki azután a bécsi, Gegl Gyula, aki előbb a frankfurti /a. M., - később a hamburgi, Daubner, aki a barmend-elberfeldi villamos vasutaknak vezérigazgatója lett.

Mind a BKVT villamosítása alatt, mind később is a világ minden tájékáról ellátogattak Budapestre a nagyvárosok vezetői és műszaki szakértői a Steller által mintaszerűen kiépített vasúthálózat tanulmányozására.²

A BKVT lóüzemű vonalainak villamosítása után a kiegészítő vonalak: Budai belső körút, Kelenföld, Hűvösvölgy, Farkasrét, Bécsi-út, Erzsébet királyné-út, Népliget - Steller szakavatott vezetése alatt épültek.

Az építés és az üzletvezetés temérdek gondja mellett Steller megtervezte Budapest gyorsvasúti hálózatát is, amely azonban részben a tisztázatlan jogi helyzet miatt nem volt kiépíthető.

A teljesen kész munka után - 22 évi szolgálatot követően - Steller elhagyta a BKVT-t és magánmérnöki irodát nyitott.

Ilyen minőségben tervezte és építette meg Zágráb villamosvasúti hálózatát.

Magánmérnöki tevékenysége később főképp Magyarország villamosításának és vízierőkihasználásának problémái körül mozgott. Fáradhatatlanul járta az országot és munkásságának eredménye sok százezer kilowatt teljesítőképességű vízierőtelep részletes terve volt, melyeket a Dunán, a felső Tiszán, a Bisztrán, a Jádon, a Nagyágon és a Talaboron akart megépíteni.

Tervei megvalósításában a háború kitörése akadályozta meg.

Az 1915 - 18. években még katonai szolgálatot is teljesített. A harctéren megsérült, egyik keze és fél lába lebénult.

Utolsó éveiben fájdalmas betegség gyötörte, de panasz alig hangzott el ajkairól.

Előkelő modora, előzékenysége, szeretetreméltósága, kartársi együttérzése barátai körében felejthetetlen emléket hagytak. Értékes munkássága maradandó nyomot hagy a villamosvasutak történetében.”

Steller Antal végső nyughelye a pomázi katolikus temetőben – a családi sírkertben található.

Méltán mondhatjuk, hogy személyében a nemzet egy Bánki Donáthoz vagy Csonka Jánoshoz hasonló kaliberű mérnököt veszített. Az munkásságát méltatlanul alacsony nyugdíjjal (320 ezer korona) és a család szabadjegyének megvonásával „jutalmazták” 1924-ben. Tették mindezt egy olyan nemzetközi híró feltatálóval, akinek munkásságát Budapesten kívül Londonban, Párizsban, Lembergben, Moszkvában, mi több Japánban és Ausztráliában is elismerték.

6. Indoklás az értéktárba történő felvétel mellett:

Steller Antal a tehetséges világhírű mérnök és feltaláló tudásával a századfordulón megreformálta a városi kötöttpályás közlekedést. Szaktudására már egyetemista korában felfigyelt a Siemens cég. A Budapesti villamosközlekedés megteremtését követően a világ nagyvárosai bízták meg hasonló volumenű feladatokkal. Nevét minden villamoskocsin meg lehetett találni szerte a világban. é. A család 1930-tól kötődött Pomázhoz. Kezdetben tavasztól őszig élvezték a pomázi környezetet, majd a háború után végleg Pomázra költöztek, mi több, az 50-es évek kitelepítését követően a rokonság is – ifj. Szegedy-Maszák Aladár édesanyja és testvérei – itt leltek menedékre. Mindkét család végső nyughelye a pomázi katolikus temetőben található.

7. A nemzeti értékkel kapcsolatos információt megjelenítő források listája (bibliográfia, honlapok, multimédiás források stb.)

Források:

- *A Közlekedési Múzeum Évkönyve 4. 1976-1978 (1979)III. RÉSZ • A Közlekedési Múzeum gyűjteményeiből. Az alsóvezetékes áramszedés tárgyi emlékei (Dr. Medveczki Ágnes) 597. old.*
- *Corporation of Leicester. Report of the Tramways Sub-Committee an the Systems of traction in various towns. 3900. 95—101. oldal, 5 fényképpel.*
- *SZTNH_SzabadalmiLeirasok_015766-1611598907*
- *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 68. évfolyam (1934) 5-6. szám 39 lap; Egyleti közlemények*
- *Magyarság, 1924. január (5. évfolyam, 1-26. szám)1924-01-25 / 21. szám*
- *Magyarság, 1924. február (5. évfolyam, 27-50. szám)1924-02-06 / 30. szám*
- *Magyarság, 1924. február (5. évfolyam, 27-50. szám)1924-02-15 / 38. szám*
- *Nemzeti Ujság, 1934. január (16. évfolyam, 3-24. szám)1934-01-17 / 12. szám*
- *Pesti Hírlap, 1934. január (46. évfolyam, 1-24. szám)1934-01-17 / 12. szám*
- *8 Órai Ujság, 1934. január (20. évfolyam, 1-24. szám)1934-01-18 / 13. szám*
- *Magyar Hírlap, 1934. január (44. évfolyam, 1-24. szám)1934-01-18 / 13. szám*
- *Nemzeti Ujság, 1934. január (16. évfolyam, 3-24. szám)1934-01-18 / 13. szám*

8. A nemzeti érték hivatalos weboldalának címe (ha van):

Kelt: Pomáz, 2023. március 23.

III. KÖTELEZŐ MELLÉKLETEK

1. sz. melléklet: Fényképek



Steller család háza Pomázon a Hunyadi utcában



Steller család sírja a pomázi katolikus temetőben

2. sz. melléklet: - A Htv. 1. § (1) bekezdés i) pontjának való megfelelést valószínűsítő dokumentumok, támogató és szakmai/szakértői ajánló levél*

Az 1800-as évek végén és a századfordulón Steller Antal nevét hirdették: a villamoskocsik és a világvárost átölelő nagy sínhálózat, nemcsak Budapesten, hanem Londonban, Parisban, Lembergben, Moszkvában, sőt Japánban és Ausztráliában is. A villamoskocsik típusát ő teremtette meg, az ő rajztábláján született meg a tokiói villamos, a szegedi, budapesti, lebergi, az ausztráliai kocsi, valamikor ő húzta meg azokat a vonalakat Budapest térképén, amelyek nyomán lefektették a síneket s az ő rajztömbjein bontakozott ki először az a közlekedési program, amelynek legtöbb szerepe volt abban, hogy Budapest világvárossá fejlődött. Méltán emlegethetjük őt egy sorban Bánki Donáttal és Csonka Jánossal. Igencsak meglepő, hogy éppen a technika századában egy ilyen meghatározó tevékenységű mérnök kevés közfigyelmet kapott.

A fenti mellékleket csatoltam:

Név	Típus	Méret
 Steller_csalad_sír.jpg	JPG fájl	288
 Steller_haz.jpg	JPG fájl	632
 Szabadalmi_leírás.jpg	JPG fájl	59

Kelt: Pomáz, 2023. március 23.

3. sz. melléklet az Pomázi Települési Értéktárba való javaslatételhez:

HOZZÁJÁRULÓ NYILATKOZAT*

Alulírott hozzájárulok, hogy az általam készített és lentebb felsorolt a

„Steller Antal - a városi villamos közlekedés atyjának

-munkássága” című települési értéktárba való javaslatételhez illetve a lentebb *csatolt Dokumentumokat és fényképeket* a **Pomázi Települési Értéktár Bizottság**, (valamint a Pest Megyei Értéktár vagy ahhoz kapcsolódó intézmény, szervezet) korlátlanul, bármikor térítés- és díjmentesen felhasználhassa, nyilvánossá tegye a helyi értékek adminisztrációja, archiválása, dokumentálása és népszerűsítése céljából.

Kelt: Pomáz, 2023. március 23.

** A hozzájáruló nyilatkozat nem visszavonható!*