

0 1 2 0

A Magyar Hírlap hétfői melléklete
2018. január 20.
Szerkesztette: Petán Péter
Művészeti vezető: Salát Zalán Péter

É l m é n y ő r

Alphonse de Lamartine: Ében fűrtjeiből a harmatot kirázva

*Ében fűrtjeiből a harmatot kirázva
frissülést hoz az éj az áthevült világra,
hallgatag lába a csöndes hegyekre lép,
és álom terül a szememre, mély, sötét:
ilyenkor valaha... De a lelkem ma tétlen,
mint tűz, amely lobot nem fog már semmi szélben,
vergődve menekül fáradt vágyaihoz
s magába roskad és lankadtan szunnyadoz.
Hogy nyomja ez a csönd! Óh, líra! zsenim álma!
belső zene, szavak szótlán harmóniája,
lant, mely ég s föld között úgy zengtél valaha,
mint csillagok dalát visszhangzó muzsika,
most, amíg még lehet, amíg dobog a szívem,
jőjj s ringasd el szegényt, ringasd hosszan, szelíden!
És lantom lelke, te lebegő égi láng,
szeszélyes szellem, kezd szabadon a nyitányt!*

*Leszáll! már itt lebeg! A hárfa engedelmes
idege átveszi röpke halk ritmusát
s a húrokból kizengve teljes
összhangját éledő lelkembe önti át...*

(Szabó Lőrinc fordítása)

B e s k a t u l y á z v a

*„A fröccsöntő Odell leánya az iskolájába csak olyan játékot vihetett be,
amely nem volt nagyobb egy gyufásdoboznál”*

Kisfiúk nagy vágyai

Az ember élete csak akkor lehet teljes, ha megőrzi magában mindazokat az élményeket, amelyek gyerekként érték. Akkor, amikor a körülötte lévő világ nagy volt és beláthatatlan, minden eszköz, ami a keze ügyébe került, egyben játékszerként is szolgált. A lélektudósok időről időre előveszik egyik slábertételüket, miszerint sokkal kevesebbet ér az ember élete, ha időnként nem változik Homo ludensszé, azaz játékos emberré. A kisgyerekeknek nagy vágyaik vannak. A fiúknak autó, puska, űrhajó, a lányoknak baba és babakocsi, konyha.

(Most ne kavarjuk ide a napjainkban divatos gendert, a nemi szerepbéli összevisszaságot, majd elmúlik az magától, és akik ezzel játszani akarnak, éppenséggel nem teremtenek, hanem pusztítanak.)

Az egészséges kisfiúk vágya tehát mindig is az volt, hogy a felnőttek hétköznapi szánímító használati eszközeit képzeltek magukénak. Amikor még nem volt autó, a nagypapa kicsi szekereket és falovakat faragott nekik, sokaknak volt ólomkatónájuk és fakardjuk. Aztán amikor a 19. század végén megjelentek a világban az autók, néhány év elteltével már követték is őket apró hasonmásaik, a fából vagy fémlemezkből megalkotott kicsi játékszerek. Ezek aprólékos munkával készültek, és csak a gazdagabb szülők tudtak vásárolni belőlük a fiaiknak.

Majd egyre több autót ontottak magukból a világra a járműipar óriásai, és ezzel együtt alaposan megnőtt a modellautók iránti kereslet is. Volt is sok-sok cég, amely szépen megmunkált játék autókat készített, ezek

leginkább óraműszerkezet vagy kicsi gőzgépek segítségével mozdítottak a gyerekek nagy izgalomára és örömére.

A 20. század elején már jó néhány modellgyártó neve megmaradt, például a Kico, a Hess, a Hispania, a Fischer vagy a ma is élő Märklin. Az 1920-as, '30-as években újabb cégek kezdtek játékautó-gyártásba, termékeik egyre inkább hasonlítottak valódi mintáikra, arányosabbak, méretpontosabbak voltak, mint elődeik. Ezekben az esztendőben aztán végre megjelentek az olcsóbb, kisebb modellek. A gyárilag öntött és készre szerelt szerkezeteket diecastnak nevezték.

Amerikában a Tootsietoys gyára dobta piacra az apró járműveket, Franciaországban a Solido, Nagy-Britanniában a Dinky Toys, Németországban pedig a Märklin.

Megszakítva az autómodellek történetét, ideje tisztáznunk, hogy milyen méretarányú autók közül válogathatunk. Egyáltalán, mit jelent a méretarány? Nem mást, mint a modellautó kicsinyítési arányát. Számokkal érzékeltetve: ha a valóságban az autó négy méter, vagyis négyszáz centiméter hosszú, akkor az a 1:87-es modellben 4,6 cm, az 1:43-asban 10 cm, az 1:18-as méretarányú kisautó hossza pedig 22 cm. A legelterjedtebbek és modellgyűjtői körben legnépszerűbbek az 1:43-as járművek.

Nézzük, hogyan készülnek az apró csodák. A szakszerűen nyomásos öntészetnek nevezett fémmegmunkálási művelet a köznyelvben fémföccsöntésként ismert.



Boldogság a 20. század elején. A kerti pavilon mellett talicska, a kisfiú kezében játék autó

Forrás: Fortepan

„Kisautóikból minden évben készítettek egy hetvenöt darabos szériát, amelyek ma már a gyűjtők kincseinek számítanak”

Folytatás az I. oldalról

Lényege, hogy egyetlen művelettel összetett szerkezetű és alakú tisztaságban és pontosságban a kész alkatrészhez annyira hasonló munkadarab öntését végzik el, hogy a legtöbbször az utólagos gépi megmunkálás elmaradhat. Olyan fémalakítási technológiáról beszélünk tehát, amikor az olvadt fémet igen rövid idő alatt nagy sebességgel viszik be az osztott tartós fémformába, azaz a szerszám üregébe, ahol megszilárdulása közben nagy nyomás alatt van. Az eljárást leginkább a vékony falvastagságú, bonyolult geometriájú öntvények gyártásakor alkalmazzák.

Az első öntőgépeket még emberi erővel működtették. Később jött a levegőnyomás felhasználása a záró- és öntőerő kifejtéséhez. A hidraulikus gépek az 1920-as évektől terjedtek el, fejlesztésük mindmáig folyamatos.

A nyomásos öntészet úttörői között elsőként a svájci Adolf Bühler állt elő 1927-ben kézi vezérlést és vízhidraulikát felhasználó öntőgéppel. A cseh Joseph Polak 1929-ben szabadalmaztatta nyomásos öntőgépét, ezt már többfokozatú töltőrendszerrel szerelték fel. Aztán 1932-ben Leopold Frommer megjelentette a nyomásos öntészet első tankönyvét.

A modellautók elkészítésénél óriási szerepet játszott és játszik ez a vázlatosan ismertett fémöntészeti eljárás. Elterjedése tette lehetővé, hogy az apró járművet, legyen az akármennyire bonyolult formájú is, egy gép pár másodperc alatt elkészítse és kidobja magából. A modelltechnológia lényege, hogy a spiáter nevű anyagot, amely nem más, mint az alumínium, a cink és a réz ötvözet, nagy nyomáson vigyék be a fémfröccsöntő szer-

számába. Ez a technológia rendkívül szapora, ám akkor éri meg a drága szerszámot megépíteni, ha nagy szériákat készítenek el így.

A játékiparban ugyan jól bevált, de a kisebb piacot magának tudó autómódel-gyártásban éppen a kis darabszám és az egyedi gyártmányok ellen szól a szerszám drágasága. Egy részletesebb modellautóhoz akár többtucatnyi apró alkatrész kell, és ezek előállításához nyolc-tíz fröccsöntő szerszámot is meg kell építeni. Nem is akárhogyan és nem is akármiből, különlegesen erős acéltömbökből faragják ki irdatlan nagy pénzért. És akkor még nem beszélünk a gyors gyártáshoz szükséges, bonyolult mechanikáról sem.

A nyomásos fémöntés és a modellautó-készítés forradalmát a számítástechnika fejlődése jelenti, tudniillik a 3D-s technológia

feltalálásával bármilyen formát mikromilliméter pontossággal, pillanatok alatt bárki lemásolhat. A 3D modellek alapanyaga, az úgynevezett resin, amelyet műgyantaként ismerünk, két összetevőből áll. Az öntés után rendkívül gyorsan fémkeménységűre szilárdul. Igen ám, de ma még az így készült modellek rendkívül sokba kerülnek, sokkal többbe, mint a spiátertermékek.

Az apró modellautókat Magyarországon egyszerűen az eredeti márkanévet köznevezítve matchboxoknak mondják. A gyerekek akkor is matchboxot kérnek karácsonyra, ha az Siku vagy Bburago lesz. Az igazából csak a rendszerváltozás után elterjedt Matchbox kisautók története igen érdekes.

Folytatása a III. oldalon

Folytatás a II. oldalról

Bátran mondhatjuk a legismertebb játék-autó-gyártó cégnek is, hiszen ők honosították meg az első nagyobb szériás gyártást. A kisautók a nevüket 1953-ban kapták. A Matchbox modellmárkanév gyufásdobozt jelent, azaz a matchboxok gyufaskatulya méretű kisautók voltak. A Lesney Products nevű cég gyártotta ezeket.

A cég története 1940-ig nyúlik vissza, amikor két egykori iskolatárs, Leslie Smith és Rodney Smith a második világháborúban egy alakulatnál szolgálván elhatározta, hogy a háború befejezése után saját gyárat alapít. Létre is hozták 1947-ben a Lesney Productst. A cégnév a keresztneveikből alakult ki: Leslie és rodNEY.

Igaz, cégük már volt, de fogalmuk sem volt arról, hogy mit is fognak gyártani. Végül Rodney Smith, aki a Diecast and Machine Tools gépalkatrész-gyártó és fröccsöntő cégnél dolgozott, adta meg a főcsapás irányát. Bevette addig tökéletesen improduktív társaságukba a fröccsöntési szakértőt, John W. Odellt, gépeket vásároltak, és egy kocsmát, ahol fröccsöntött alkatrészeket gyártottak, s 1948-ban már ráfordultak a játékgyártásra. Az első termék egy Bradford úthenger volt, amelyet a kocsmában árultak, de 1952-ben már néhány nagyáruházban is sikerült elhelyezni a játékaikat.

A Lesney ekkoriban meglehetősen eklektikus kínálattal rendelkezett, csináltak állatfigurákat fémből, de horgászcsaliprészt is, 1953-tól azonban kizárólag kerekes járművekkel foglalkoztak. A legismertebb termékük ebből az időszakból az angol királynő hintójának játékváltozata volt.

A Matchboxok méretének kialakulásáról több történet is forgott a köztudatban. Ezek legismertebbike, hogy a fröccsöntő John W. Odell leánya az iskolájába csak olyan játékot vihetett be, amely nem volt nagyobb egy gyufásdoboznál. A papa csinált neki egy kiscsi traktort, ebből lett aztán egy hetvenöt da-

rabos széria. Ez a szám azért fontos, mert későbbi kisautóikból minden évben készítettek egy hetvenöt darabos szériát, amelyek ma már a gyűjtők kincseinek számítanak.

A különösen indult cég – emlékszünk, amikor megalakult, még nem tudták, mit fognak gyártani – nem járt túl jól az üzlettel a befutása után sem. A cég egy – ma ezt úgy mondanánk – logisztikára és marketing-re szakosodott vállalkozásra bízta az egyre népszerűbb kisautók piacra juttatását. A Moko, azaz a Moses Kohnstam irányította vállalkozás jól elboldogult a mindenkori piacokon, néhány százalék jutalékot kért kezdetben a Matchboxok forgalmazásából. Ennek fejében a dobozokon szerepelt a Moko cég neve, és mire aztán 1953-ban a Matchbox márkavédjegy hivatalossá vált, a Mokónak már ötven-százalékos részesedése volt a vállalkozásban.

Hogy aztán ettől-e vagy mástól, Rodney Smith kiszállt a Lesney-ből, és elköltözött Ausztráliába. Leslie Smith és John W. Odell ezután ketten vezették a változatlanul Lesney nevet viselő céget. Később összekülönböztek a Moko-vezető Richard Kohnstammal, mert Smith a távol-keleti piacokat is célba vette. A vitát úgy oldották meg, hogy Leslie Smith 1959-ben megvette a Mokót.

Ebben az időszakban vált véglegessé a Matchbox autók mérete, a már ismerős kiscsi, 1:75-ös, és ekkor kezdték el gyártani a nagyobbakat is, az úgynevezett Major Pack szériákat is.

Természetesen az autómodell ágazatban is egyre élesebbé vált a piaci verseny. A technika fejlődésével a korábbiaknál lényegesen korszerűbb modellek jelentek meg. Az amerikai Mattel például 1968-ban előállt a Hoot-Wheels nevű autókkal. Ezek leglényegesebb, a Matchboxoktól való eltérését az új kerekek jelentették. Úgynevezett tütemgelyt és krómozott tárcsájú kerekeket használt a Mattel, amelyekkel gyorsabban és simán tudtak gurulni a termékeik.

A Matchbox azonnal lépett, a régi, vas-tag fémtengelyekre szerelt, nehézkes fém- és műanyag kerekektől megszabadulván kialakította saját tütemgelyes, kitűnően rugóztatott konstrukcióit. A Matchbox ezekkel az 1969-70-ben bevezetett úgynevezett superfast kerekekkel egy évtizeden át minden más modellgyártót megelőzött. Sőt, régi autóinak kerekét kicserélve a gyűjtőknek is kedvezett az új technika bevezetésével.

Az 1970-es években a Matchbox jócskán eltávolodott korábbi irányvonalától, futurisztikus, giccses fantáziaautókat dobott piacra, háttérbe szorultak a hétköznapi járművek apró másolatai. A kitérő után 1978-ban visszatértek a korábban nagy sikert hozó irányvonalhoz, ismét a szériaautók uralták kínálatukat. Hiába minden, a Lesney 1980-ra majdnem megszűnt. Rövid időre ugyan egy bankkölcsön még megmentette a teljes összeomlástól, de aztán 1982-ben az ázsiai Universal Toys megvásárolta a céget, miután a Lesney tizenötmillió dolláros adóssággal becsődölt. Mindez azt jelentette, hogy a teljes Matchbox-cég Ázsiába került, ahol már Matchbox International Ltd. néven futott tovább. A Lesney tehát kisautógyártó cégeként megszűnt. Ázsia Makaót és Hongkongot jelentette, itt gyártották ugyanis tovább a modellautókat, amelyekről már a kortárs szakirodalom és a vásárlók is igen gyorsan megállapították, hogy lényegesen rosszabb minőségűek, mint a Lesney-autók voltak.

A kínálatban azonban a világ autógyártásának teljes modellválasztéka ott volt. A fel lendülés viszont csak rövid ideig tartott, a kilencvenes években a Matchbox már gyenge minőségű, vásári darabok előállítását helyezte előtérbe. A piaci sikertelenségnek volt a következménye, hogy az Universal Toyst felvásárolta a Tyco Toys, a Tycót pedig 1997-ben a mindig is rivális cégeként szereplő amerikai játékgyártó óriás, a Mattel. A kétezres évek elején a Mattel a piaci nyomásnak en-

gedve újra elkezdte a valódi, népszerű autók modelljeinek kisautó változatait gyártani. Az egyre jobb minőségű termékek napjainkban Kinában és Thaiföldön készülnek.

A Lesney kimúlása utáni időszakban a Matchbox International indította be a gyártást Magyarországon. A Metalbox gmk-val kötötték szerződést, a magyarok száz próba- és tízezer széria-kisautóra kapták az első megrendelést. Hazánkba 1986-ban érkeztek meg a Matchboxtól a gyártáshoz szükséges gépek, a munka megindult, és 1988-ig tartott. Amikor a beruházást a Matchbox megtervezte, célja a piacszerzés volt, azaz a szocialista országok ellátása jó minőségű s igen keresett Matchboxokkal. Ám amikor szétesett a szocialista szerkezet, megszűnt a vasfüggöny, már nem volt értelme a gyártást nálunk is folytatni.

Érdekes közjáték ebből az időből, hogy a Matchbox Bulgáriában is készítettett autómodelleket, de amikor hozzánk hasonlóan onnan is elmentek, a bolgárok nem adták vissza az eredeti Matchbox-öntőformákat. Ennek következtében még ma is időről időre felbukkannak a különböző, gyűjtőknek szóló hirdetésekben a bolgár kalóz Matchboxok.

A magyar Matchboxok meglehetősen jó minőségűek voltak. Néhány modellt felsorolunk: Range Rover, Ford Cortina, Rolls-Royce Silver Shadow, Ford Gt., Citroën és Jeep. Közülük néhány mára igazi ritkaság, ez az árukon is meglátszik, az autócsodákat hús-harmincezer forint közötti áron kínálják.

Van miből válogatnia a játszani vágyó embernek, aki gyerekkora vágyait próbálja beteljesíteni. Az autómodellek oda-vissza zúgnak az időben, amikor a gyerekek felnőttségre vágnak, és beleképzelik magukat a száguldó kicsike csodákba, még berregnek is hozzá, az öregek meg a gyerekkorukra visszarévedvén ugyanezt az utat élik meg az ellenkező irányból. Csak nem berregnek.

Dippold Pál

Válogatás Jókai Mór elbeszéléseiből

„Üdvözlék az unokaleányt, ki a régi dicsőséget visszahozta rájuk”

Kelet királynéja

(11–12.)

Nemsokára megindult Marcus Labio propraetor a kisázsiai és egyiptomi légiókkal Zenóbia ellen; az ország határán készen várta őket a királyné; apró előcsaták után előre hagyta őket nyomulni, akkor egész erejével rájuk veté magát. Hasztalan volt a római légiók összetartása, harcrendszere, gyakorlottsága a keleti fajok fanatizmusával szemben; mindenütt túlszárnyalva, hátravetve, csatát csatára vesztettek; nem futottak sehoh, de fogytak mindenütt; egy kis csapat maradt csak utoljára, mely még folyvást küzdve hátrált egész a Boszporuszig, s ott az utolsó emberig elhullt, hogy vezérét és az utolsó sast megsza- badítsa. A propraetor egyedül érkezett meg Rómába, elmondva, hogy látta Zenóbia kardját villogni.

A győztes királyné útját virágokkal hinték a népek, kiknek szolgaságát a légiók vérével letörlé; egész Kis-Ázsia, Egyiptom meghódolt előtte, az országok, miket egykor ősei bírtak, örömradióval üdvözlék az unokaleányt, ki a régi dicsőséget visszahozta rájuk. S van-e öröm hasonlítható a dicsőség öröméhez!

Galienus császárt nem sokára utólérte a római cézárok sorsa. – Orozva meggyilkoltattot. – Utóda Claudius lett, bátor hadvezér, józan uralkodó, kinek nemsokára kemény harcai támadtak egész barbár népeivel: a gótokkal és alemanokkal.

Egy napon ismét római követek jelentek meg Zenóbia előtt, Claudius császár által küldve, kinek szónoka e szavakon kezdébeszédét:

– Üdv neked, kelet királynéja!

Claudius császár azon hízelgő üzenettel tisztelé meg a palírjai királynét, hogy míg ő nyugaton védi a birodalmat, addig annak fényét Zenóbia tartsa fenn keleten...

Claudius császár nem tartá fenn a birodalom hatalmát nyugoton. Elesett a gótok elleni harcban. Ezúttal a császári trón a

harcparipa nyerge lőn, s ki azt a több követelők közül legbiztosabban ülte meg, az Aurelián volt.

A nép ahhoz pártol, akit legerősebbnek lát; Aurelián rövid idő alatt markába bírta szorítani a szétbomladozó római birodalom részeit. Egyik lázadó a másik után elesett, vagy meghódolt, legyőzetett, vagy áruló lett.

Csak Zenóbia állt még, csak Palmíra mert még Róma vetélytársa lenni. Kelet minden népei szövetséget kötöttek vele a fenyegetve közelgő Róma ellen, maga Sapor király is odaveté a harc mérlegébe kardját, míg Egyiptom népeit Firmus lázítá fel a közellenség ellen, fanatizálva a vad szaracén fajokat.

Európa minden határán köröskörül hallatszott a fellázadt népek csatakiáltása.

Mindez nem volt képes Aureliánt megdöbbeníteni.

Egy reggelen a bizanti hajók az ázsiai partokra szállították Aurelián légióit, s a másik reggelen már meg volt hódítva Bythinia.

A nomád seregek bámulva hátráltak az előrenyomuló hadtömegek előtt, melyeknek szabályosan rendezett hadsora- it semmi oldalról sem lehete megtámadni. Hasztalan állták el útjaikat a hegyzorosokon, a velitesek fölkeresték a gyalogs- vényeket s utat törtek a seregnek, hasztalan támadtak reájuk véletlen, midőn útban voltak, egyszerre minden oldalról. Azok rögtön, mint egyetlen gép, tömegekké alakíták hadsoraikat, miket sehohsem lehetett megbontani; hiába rontottak rájuk éj- jel. A római sereg ahol megjelent, egy óra alatt körülsáncolta magát, s egy perc alatt ébren és helyén volt mindenki. Hiába temették be előlük a kutakat, hiába égették el az élelmiszereket; a légionárius, nehéz fegyverzetén kívül, tíz napi eledelt is hordott magával. A dunai légiók voltak ezek, az örök csaták- ban felnőtt veteránok, kiknek játék volt a háború, s a legnehe- zebb fáradság mindennapi szokott munka.

Folytatjuk



A vállalkozás tulajdonosai sokat tettek a kulturált, azaz illatos megjelenésért is
 Forrás: Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum

Képirás (78.)

„A cégvezér, ma így mondanánk, szociálisan érzékeny gazda volt, dolgozói karácsony előtt dupla hetipénzt, húsvét közeledtével pedig szerényebb pluszapanázt kaptak, s ha valaki lakásvásárlásba, építkezésbe fogott, netán bútort akart vásárolni, a társaság kamatmentes kölcsönnel támogatta”

Illatfelhőben

Molnár és Moser 1888-ban nyitotta meg aprócska illatszerboltját Pesten. A két férfi tökéletesen választotta meg az időpontot, hiszen a fellendülőben lévő város közönsége valószínűleg szétrájkodta kínálatukat, azaz a különböző külföldi illatszereket, kencéket és egyéb csecsebecségeket. Az alapítók ügyeltek arra, hogy az üzletben mindig legyen a legújabb francia, dán vagy angol parfümök közül megfelelő választék, s ha éppen valami elfogyott, igyekeztek egy-két hét leforgása alatt beszerezni a keresett árucikket.

A vállalkozás tulajdonosai sokat tettek az illatos megjelenésért is. Nem kell bizonygatni, sajnos még ma sem természetes mindenkinek a dezodorok használata, és még inkább így volt ez akkoriban.

Molnár és Moser rendszeres akciókat szerveztek, amelyekben ingyen osztogatott termékekkel a hölgyek mellett a férfijeket is megkísérelték rávenni a kölnik és kencék használatára – tegyük rögvést hozzá, kezdetben mérsékelt sikerrel. Mert igaz ugyan, hogy idővel az erősebb nem tagjai is rákaptak a kölnisüvegek használatára, de ez az üdvös fordulat csak jóval később, a századforduló táján következett be.

Az 1890-es évek egyik legnagyobb sikere amúgy a Reve d'Ossian parfüm volt Párizsból, s kisereléstől függően egy korona húsztól hat koronáig kértek érte az árusok. Ugyancsak sok fogyott a Földes-féle Margit Crème-ből, amelynek kis dobozát egy koronáért adták. Volt a polcokon Haby-fé-

le Allen Voraus borotválószappan és a legendás Csillag Anna nevével fémjelzett hajkenőcs is. Utóbbit kettőtől nyolc koronáig terjedő szegmensben kínálták. A hajdani szortimentben megtalálhattuk a Thymol fogkréme-et másfél, és az arcszint élénkítő Glycerin Crème-et kettő koronáért.

Az 1900-as évek elejére a két alapítónak egyre több gondja akadt az üzlettel. A Budapesten zajló folyamatos építkezések miatt többször kellett elköltöznüök, amit nem minden vevőjük nézett jó szemmel, továbbá jelentősen szaporodott a konkurensok száma is. A drogériások, megunva a sok bajlódást, 1915-ben inkább eladták cégüket az egyik feltörekvő versenytársnak, Bartha István gyógyszerésznek. Döntésükben vélhetően az is közrejátszott, hogy megérezték, divatjamúlt ötleteikkel nem tudnák átvészelni a háborús éveket.

Az új tulajdonos óriási vehemenciával látott neki a bolt fejlesztésének. Első nekifutásra átköltöztette a firmát a Koronaherceg (Petőfi Sándor) és Párizsi utca sarkára, ugyanakkor a régi helyen is megtartotta üzletét. Bartha kiváló üzletember volt. Mivel maga is szeretett kísérletezni, sorra jelentek meg boltjaiban a legújabb termékek: így például az MM Russe sárga női és az MM Chypre zöldes színű férfikölni. A vállalkozás laboratóriuma Angyal földön, a Kartács utcában volt, ahol havonta nyolc-tízezer liter kölnit állítottak elő. Mivel e munka igen kellemetlen szagokkal járt, a környékeliek állandóan panaszkodtak a helyhatóságnál. Bartha végül megunt a

dolgot, s egyszeri kártérítés ellenében kiegyezett a közvetlen közelben élőkkel.

Az „új” Molnár és Moser olyan sikeres vállalkozásnak bizonyult, hogy a vesztes háború, a ránk oktrojált rablóbéke, az azt követő gazdasági összeomlás és a világválság sem tudta tönkretenni. Sőt, a húszas évek elejére annyira magukra találtak, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia utódállamain kívül már Olasz- és Németországba, valamint az Egyesült Államokba és a Közel-Keletre is eljutottak a termékeik. A vállalat 1939-ben ünnepelte ötvenéves fennállását. Bartha ekkor már öt fióküzletet mondhatott magáénak.

A cégvezér, ma így mondanánk, szociálisan érzékeny gazda volt. Dolgozói karácsony előtt dupla hetipénzt, húsvét közeledtével pedig szerényebb pluszapanázt kaptak. Ha valaki lakásvásárlásba, építkezésbe fogott, netán bútort akart venni, a vállalat kamatmentes kölcsönnel támogatta. Boltjaiban nagy rendet és tisztaságot követelt, ugyanakkor nem hiányzott innen a tréfa és az emberi szó sem.

A virágzó biznissnek végül a második világháború vetett véget. A Telepy és a Kartács utcai raktár több bombatalálat miatt kiégett, a megmaradt készleteket pedig először a román és a szovjet katonák, majd a lakosság hordta szét. A céget végül 1947-ben államosították.

Lázin Miklós András

0 1 2 0

A Magyar Hírlap hétfői melléklete