

# Köztisztasági Múzeum



**FKF**

## Bevezető

A Fővárosi Hulladékhasznosító Mű területén található Köztisztasági Múzeum 1985-ben, a Fővárosi Közterület-fenntartó Zártkörűen Működő Nonprofit Részvénytársaság jogelődje, a Köztisztasági Hivatal megalapításának 90. évfordulóján nyílt meg.

A tárlat tematikáját és kiállítási anyagát tekintve egyedülálló az országban. A Köztisztasági Múzeumot azzal a szándékkal hozták létre, hogy megőrizték a vállalat

tulajdonában lévő régi célgépeket, illetve, hogy emléket állítsanak a vállalat és a szektor történetének. A múzeum tizenhat különböző célgépet (locsoló és mosó, seprő, hulladékgyűjtő, sószóró és ekéző célgépek) őriz az 1800-as évek végétől a 20. század végéig. Közülük a régebbiek a kiállítóterben, a 20. század második feléből származók pedig a múzeumépületen kívül tekinthetők meg.

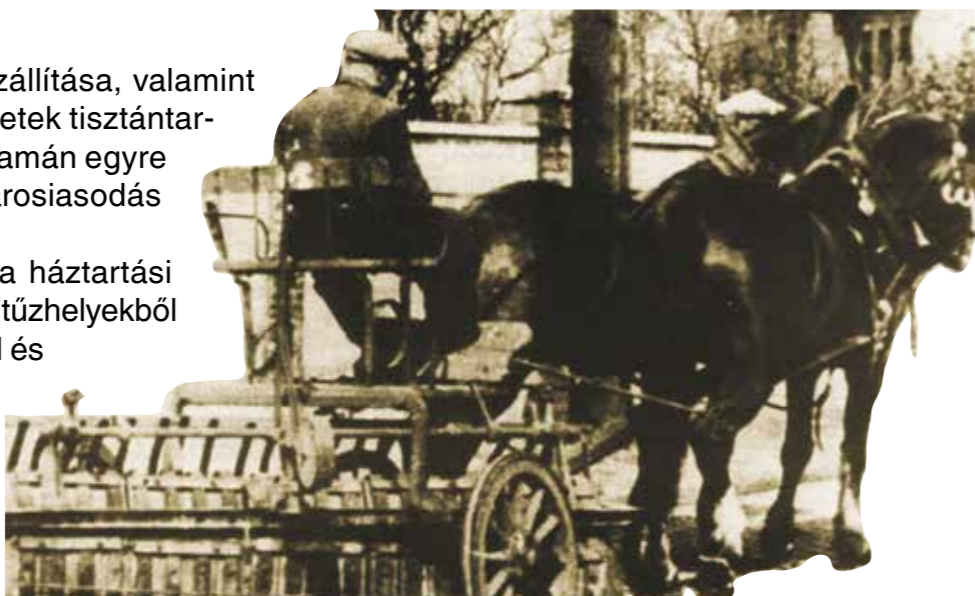


A kiállítóterben őrzött gépek többségébe be is ülhetnek a látogatók. Az épségben fennmaradt célgépek és a rengeteg archív fotó segítségével a látogatók képet kaphatnak a köztisztasági és hulladékszállító célgépek fejlődéséről, a lóvontatású járművektől a mai gépekig. Ezen kívül megismerhetik a fővárosi köztisztaságügy történetét, azaz hogyan és milyen gépek segítségével birkózott meg fővárosunk a dinamikusán változó városi életmód egyre növekvő szemétermelésével.

## A szabályrendeletektől az FKF-ig

A szemét rendszeres elszállítása, valamint az utak és egyéb közterületek tisztántartása az 1800-as évek folyamán egyre nagyobb igényné vált a városiasodás útjára lépő Budapesten.

A korábbi időszakokban a háztartási szemét főleg a kályhából, tűzhelyekből kikerülő hamuból, salakból és trágyából állt, amit a házak udvarán halmoztak fel, vagy háti puttonyban, lovasszekéren az üres telkekre, utcákra hordtak.



Pesten 1830-ban utasították először a lakosságot, hogy a házi szemetet rendszeresen szállítsák el, és megtiltották annak az udvaron való felhalmozását. Ezt követően rendszeresen jelentek

meg a város tisztántartására hozott rendeletek. A közterületek tisztántartása, a hó kifuvározása a kerületi előljáráóságok (ma önkormányzatok), vagy időnként a tűzoltóság feladata volt.



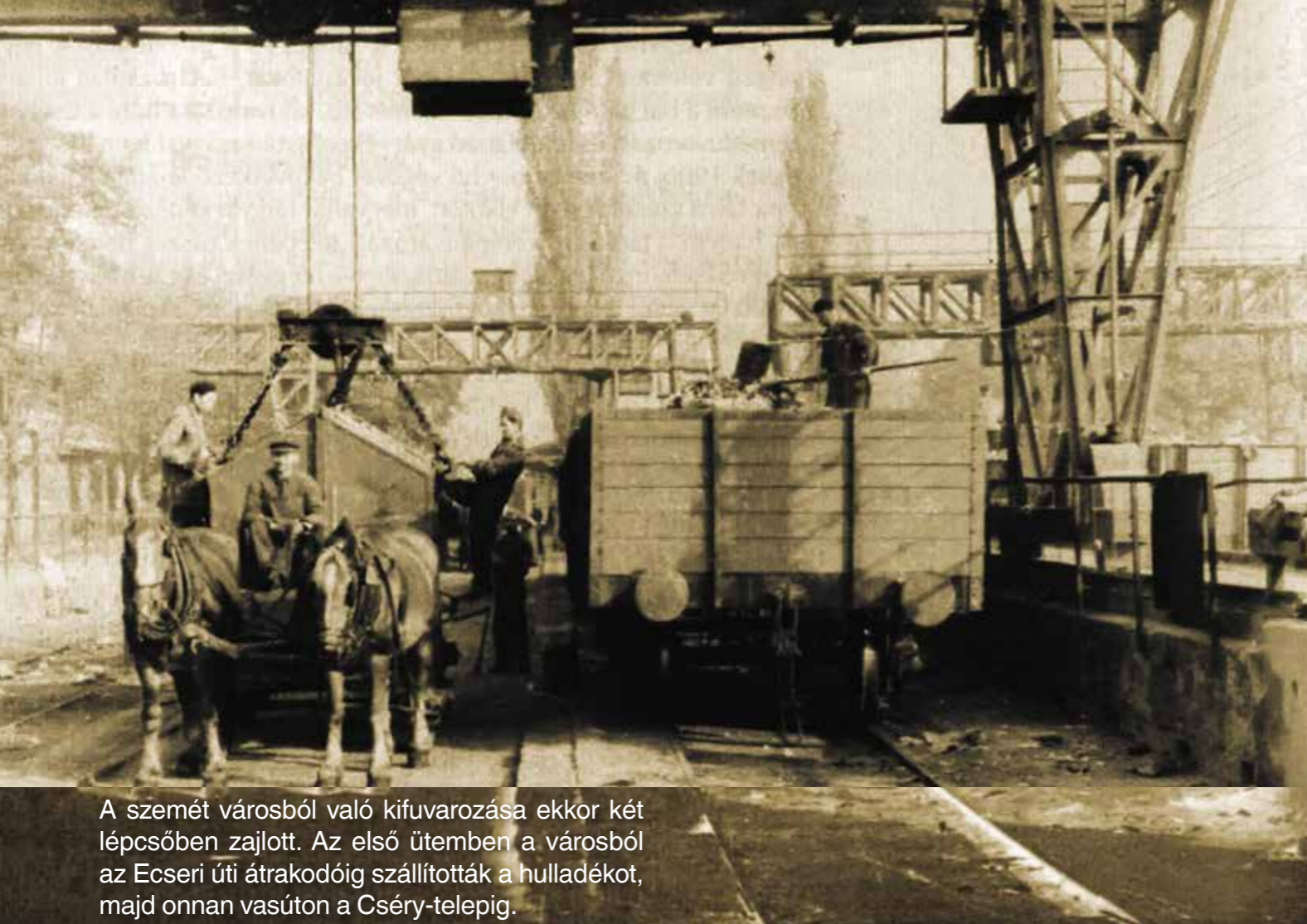
Az 1800-as évek végén a gyorsan fejlődő gyáripár gyökeresen megváltoztatta a városi életmódot. A háztartási szemétbe egyre több iparcikk került, a városi házaknál folytatott állattartás is fokozatosan megszűnt, ami megnövelte a konyhai hulladék mennyiségét.

A város területe ebben az időszakban jelentősen megnőtt, csakúgy, mint a lakosság és a háztartások száma, az egyre vegyesebb összetételű szemét pedig egy komplexebb hulladékkezelési rendszer bevezetését igényelte. A modernizálódó városi életmód tehát egyre sürgetőbbé tette,

hogy a főváros központosítsa és egy intézmény alá utalja a rendszeres szemétszállítás és a köztisztaság irányítását.

Így jött létre 1895-ben a Köztisztasági Hivatal, amely az évtizedek alatt fokozatosan vette át a köztisztasági és hulladékszállítási feladatok irányítását és ellátását. Már ez első években a Kun utca 8. szám alatt létesített telep lett a Hivatal központja, és még napjainkban is az. Megalakulásakor még csak a közterületek takarítása, locsolása és a hó kifuvározása szerepelt feladatai között, a hulladékszállítást pedig vállalkozóval végeztette.



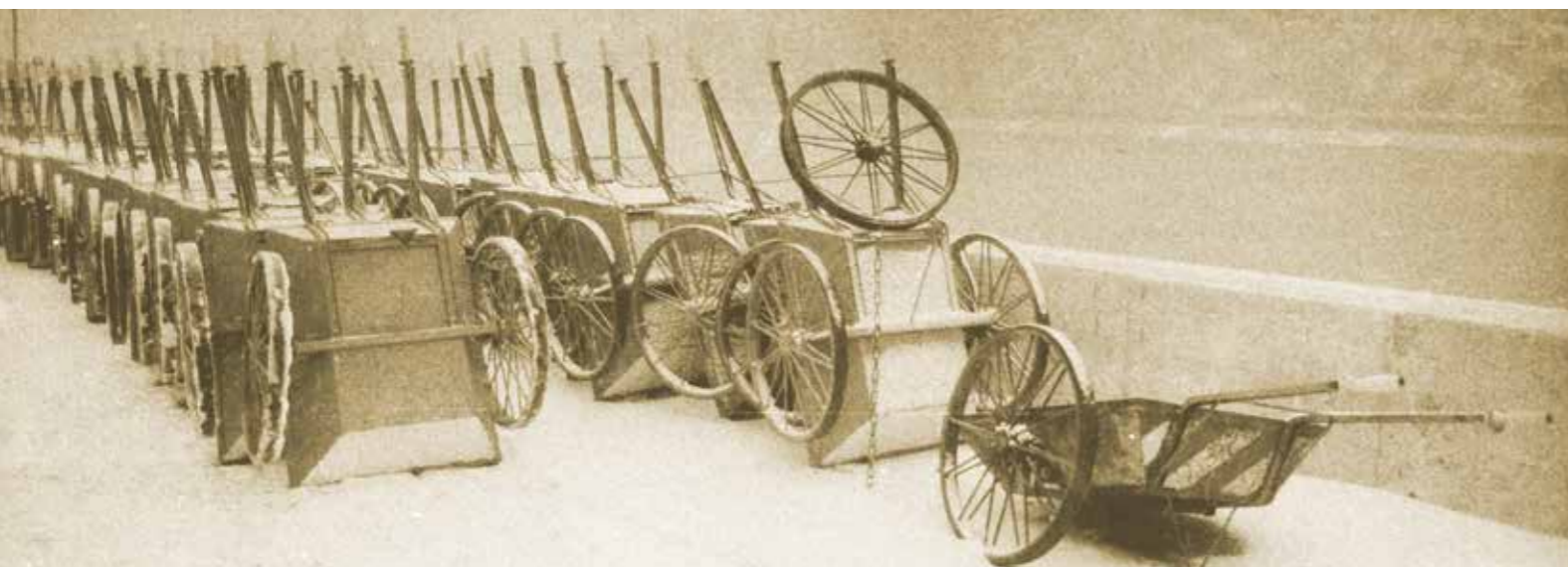


A szemet városból való kifuvarozása ekkor két lépcsőben zajlott. Az első ütemben a városból az Ecseri úti átrakodóig szállították a hulladékot, majd onnan vasúton a Cséry-telepig.

1906-ig mindkét munkaterület ifj. Cséry Lajos kezében volt. 1906-tól az Ecseri úti szállítást a Székesfővárosi Fuvartelep látta el, amelyet a Köztisztasági Hivataltól függetlenül hoztak létre. 1912-ben a szemetvasút és a szemettelep a Hivatalhoz került, Szemétszállító és Feldolgozó Üzem néven. A telepen a Hivatal műtakarmány-gyár, komposztrágya-telep, téglagyár és szemetégető felállítását tervezte. Ezekből a komposztrágya-telep és a piaci, csarnoki hulladékot feldolgozó műtakarmány-gyár valósult meg, a villamosenergiát

termelő szemetégető nem, mint ahogyan a szakot felhasználó téglagyár sem.

1929-ben a szemet városból a szemetvasútig történő kifuvarozása is a Köztisztasági Hivatalhoz került, mivel az egyesült a Székesfővárosi Fuvarteleppel. A fővárosi Köztisztasági Hivatal tehát az 1930-as évekre jutott el odáig, hogy tevékenysége a város teljes területére kiterjedjen, és a köztisztaság valamennyi ága a kezében összpontosuljon.



A II. világháború után a Hivatalnak meg kellett küzdenie a romeltakarítással, a leromlott gépállománnyal és a drasztikusan lecsökkent lóállománnyal. 1949-ben átszervezték, majd Köztisztasági Vállalat néven folytatta működését. 1950-ben a fővároshoz csatolták a határos települések nagy részét, így a város területe közel megháromszorozódott, ami nagy terhet rótt a vállalatra. Az egész Nagy-Budapestre kiterjedő rendszeres szemetgyűjtést csak 1952-re sikerült elérni.

Az 1950-es évek végétől a vállalat folyamatosan fejlődött, gépállománya bővült. Az évtized végére sikerült a lóvontatást teljesen megszüntetni a szemetvasúttal együtt. A cégnél új típusú, ún. prizmás szemetlerakást vezettek be, amely lehetővé tette, hogy a lakóövezetekhez közelebb eső, mélyebb területeket töltsenek fel szeméttel, így nem kellett nagy távolságokba szállítani a hulladékot.

1957-ben a vállalat neve ismét Fővárosi Köztisztasági Hivatalra változott. 1968-ban új feladatokkal bővült tevékenysége: a céghez kerültek az útkarbantartási munkák, a KRESZ-táblák gyártása, a hidak mosása, alul- és felüljárók takarítása. A lomtalanítást 1972-ben indította el a vállalat.



1978-ban beolvasztották a Köztisztasági Hivatalba a Fővárosi Út és Közműépítő Vállalatot (FUKÉV), valamint a Fővárosi Mélyépítő Beruházási és Üzemeltető Vállalatot (MÉLYBER), és Fővárosi Közterület-fenntartó Vállalat néven egy kommunális szolgáltató nagyvállalatot hoztak létre.

1982-ben Hulladékégető Művel gazdagodott a vállalat, amelyet 2002-2005 között korszerűsítettek. Időközben új hulladéklerakót létesített a

cég, Pusztazámori Regionális Hulladékkezelő Központ néven.

Az FKFV-t 1996-ban részvénytársasággá alakították FKF Rt. néven. 2011-ben újabb átszervezésre került sor, a Társaság az útkarbantartási ágazat egészét átadta a közlekedési vállalatnak. A vállalat a mai napig a köztisztasági feladatokat, a rendszeres kommunális és hulladékszállítás, valamint a hulladékkezelést látja el a fővárosban.





- **1830** Pest Városi Tanácsa először szabályozza a szemét házon belüli tárolását, elszállítását
- **1840** A szemét elszállítását magánvállalkozók végzik
- **1879** Kiadják Pest-Buda és Óbuda egyesítésével 1873-ban létrehozott Budapest Székesfőváros első köztisztasági szabályrendeletét
- **1895** Megalakul a Köztisztasági Hivatal
- **1912** A Cséry-féle társulás üzemének megváltása a magánvállalkozás kiszorítását eredményezi
- **1929** A Fővárosi Fuvartelep beolvastják a Köztisztasági Hivatalba
- **1945** Budapest teljes területén újraindítják a köztisztasági munkákat, elszállítják a háborús romokat
- **1948** munkákat, elszállítják a háborús romokat
- **1949** Átszervezik a Köztisztasági Hivatalt és átnevezik Fővárosi Köztisztasági Községi Vállalattá
- **1950** Nagy-Budapest létrejöttével a tevékenységi terület ugrásszerűen növekszik
- **1955** Bezár a pestszentlőrinci szeméttelep
- **1957** Megszüntetik a ló- és vasútüzemet
- **1968** Profilbővítés, útfelügyeleti és útkarbantartó egységek szervezése
- **1972** Bevezetik az évenkénti rendszeres lomtalanítást
- **1978** Fővárosi Közterület-fenntartó Vállalat néven új kommunális szolgáltató nagyvállalatot hoznak létre

- **1982** Üzembe helyezik a Fővárosi Hulladékhasznosító Művet (FHHM)
- **1996** A vállalat részvénytársasággá alakul FKF Rt. néven
- **1999** A Pusztázátori Regionális Hulladékkezelő Központ (PRHK) létesítése
- **2000**
- **2002** Lezajlik a Fővárosi Hulladékhasznosító Mű rekonstrukciója
- **2005**
- **2003** Szelektív hulladékgyűjtő-szigeteket helyeznek ki a városban
- **2005** Bevezetik a házhoz menő szelektív hulladékgyűjtést négy kerületben
- **2005** Pusztázámoren megnyitják a komposztálótelepet
- **2006** Bevezetik a járatszerű zöldhulladék-gyűjtést
- **2012** Megnyitják Pusztázamor II. ütemét
- **2013** A házhoz menő szelektív hulladékgyűjtést a város teljes területére kiterjesztik
- **2014**
- **2014** A társaság cégformája Nonprofit Zrt.-re változik
- **2014** Európai Unió forrásból (KEOP) fejlesztések valósulnak meg: vaskiválasztó-rendszer cseréje, lomdaráló berendezés üzembe helyezése, depóniaágaz-hasznosítás fejlesztésének befejezése
- **2016**
- **2015** 64 db új hulladékszállító járművel gazdagodik a flotta
- **2015** Megnyílik a Budai Integrált Ügyfélszolgálati Központ
- **2016** Megnyílik a két Szemléletformáló és Újrahasználati Központ (SZÚK)



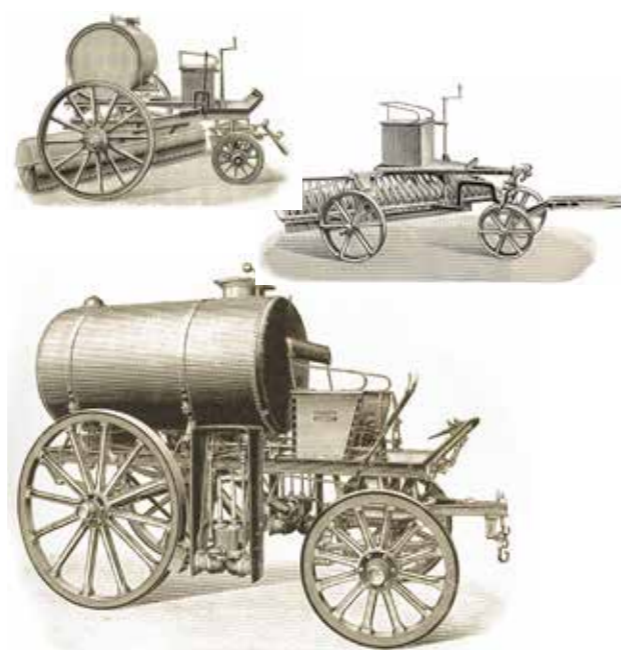
# A kézi úttisztítástól az önfelszedő seprőgépig



A rendszeres úttisztítást 1850-től számítjuk, amikor a korábbi rabmunkát magánvállalkozók által végzett utcaseprés váltotta fel Pest-Budán. A magánvállalkozók napszámossal dolgoztak. Budapest 1879-ben kiadott szabályrendelete az úttisztítást, útlocsolást a kerületi előljárásságok (önkormányzatok) hatáskörébe

utalta, akik vállalkozók útján tartották rendben a közterületeket. A Köztisztasági Hivatal megalakulásakor első feladatként a pesti városrész belterületén lévő utcák tisztításának központi irányítását kapta, majd fokozatosan kerültek hozzá a budai kerületek és a többi pesti kerület.

Az utcaseprés, útlocsolás sokáig kézi erőn alapult, amit először a lóvontatású eszközök, majd a motorüzemű gépek követtek. Az útlocsolás első gépi eszköze az 1870-es évektől használt tömlős taliga. Budapesten az első lóvontatású seprőgépet 1879-ben mutatták be. 1885 fordulópont az úttisztítás gépesítésében: az első lóvontatású seprőgépet és hóeltoló-ekét ekkor állították üzembe a székesfővárosban.



A lóvontatású locsolóautók a 19. század végén jelentek meg a fővárosban, a kézi tömlős locsolást váltották fel. Az 1920-as évekig voltak használatban.

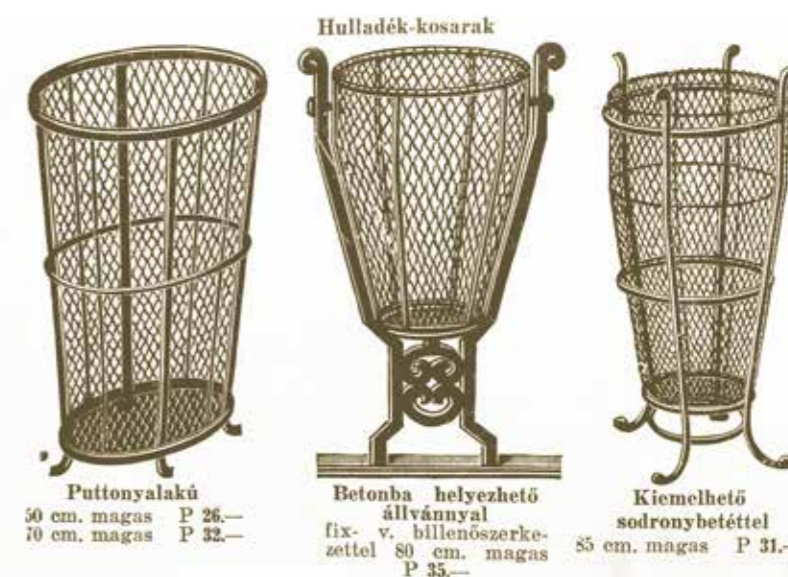


Az ambuláns úttisztítást 1901-ben vezették be a fővárosban. Az utcaseprők - más néven utcahigiénikusok - nem hagyták az utca szélén a hulladékot, hanem taligákon gyűjtőpontokra szállították, ahonnan azt a szemétszállító vállalkozó elfuvarozta. Később ezeken a pontokon teljesen zárt fabódékat (személtároló csarnokokat) állítottak fel, amelyekben egy zárható betonmedencébe ürítették az utcai hulladékot ideiglenes tárolásra, és az átrakás is a bódén belül zajlott. 1901-ben a budai kerületek (az I., II. és III.) tisztán tartását is a Hivatal hatáskörébe utalták. A X. kerület és

a külterkek tisztítását a Hivatal 1907-ben vette át, ezzel úttisztító munkája Budapest akkori teljes területére kiterjedt. 1902-ben vásárolta meg a város az első elektromos meghajtású útmosógépet.

Az úttisztítógépeket az 1920-as évek második felében már robbanómotor hajtotta. Az első nem szabadeséssel dolgozó 9000 literes víztartályú Krupp motoros locsológépkocsit az 1930-as években állította üzembe a Köztisztasági Hivatal.

Az első utcai szemétygyűjtőkosarakat 1909-ben helyezték ki a városban, nagyobb számban csak az 1930-as években jelentek meg.



Az első utcai szemétygyűjtő kosarakat 1909-ben helyezte ki a Hivatal a városban, nagyobb számban csak az 1930-as években jelentek meg.



A II. világháború után a rom- és törmelék- szállításból a Hivatal is kivette a részét, a megtisztított területeken azonnal megindult a rendszeres úttisztítási munka. 1949-ben az úttisztítás színvonala már elérte a háború előtti, de a gépesítés ettől függetlenül elmaradt volt. Az úttisztítási munkák nagyobb arányú gépesítése 1957-ben kezdődött.



Az első nem szabadéssel dolgozó, 9000 literes víztartályú Krupp motoros locsológépkocsit az 1930-as években állította üzembe a Köztisztasági Hivatal. A győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. 1927-ben vásárolta meg a Fried Krupp Gépgyár nehéz tehergépkocsi licencét. Forrás: National Archives, Washington, USA

Az 1960-as években a Hivatal saját fejlesztéssel létrehozott egy kisteljesítményű önfelszedő seprőgépet, amelyet FOKI néven állítottak forgalomba. A gépet sorozatgyártásra szánták, de ez végül elmaradt. A gépesítés eredményeként a nyári úttisztítási technológiákban általánossá váltak a seprőgépek, valamint a kombinált seprő-locsoló célgépek.



Az 1960-as években a Hivatal saját fejlesztéssel létrehozott egy kisteljesítményű önfelszedő seprőgépet, amelyet FOKI néven állítottak forgalomba. A gépet sorozatgyártásra szánták, de ez elmaradt.



Budapestre az első benzinmotoros seprőgép az esseni Fried Krupp Gépgyárból érkezett 1926-ban. Kisebb víztartállyal rendelkezik, ebből locsolták fel az utakat seprés előtt.



A Rába V típusú tehergépkocsikat 1913-1925 között gyártotta a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. A múzeumban őrzött locsolóautó az 1940-es évekig futott a budapesti utcákon.



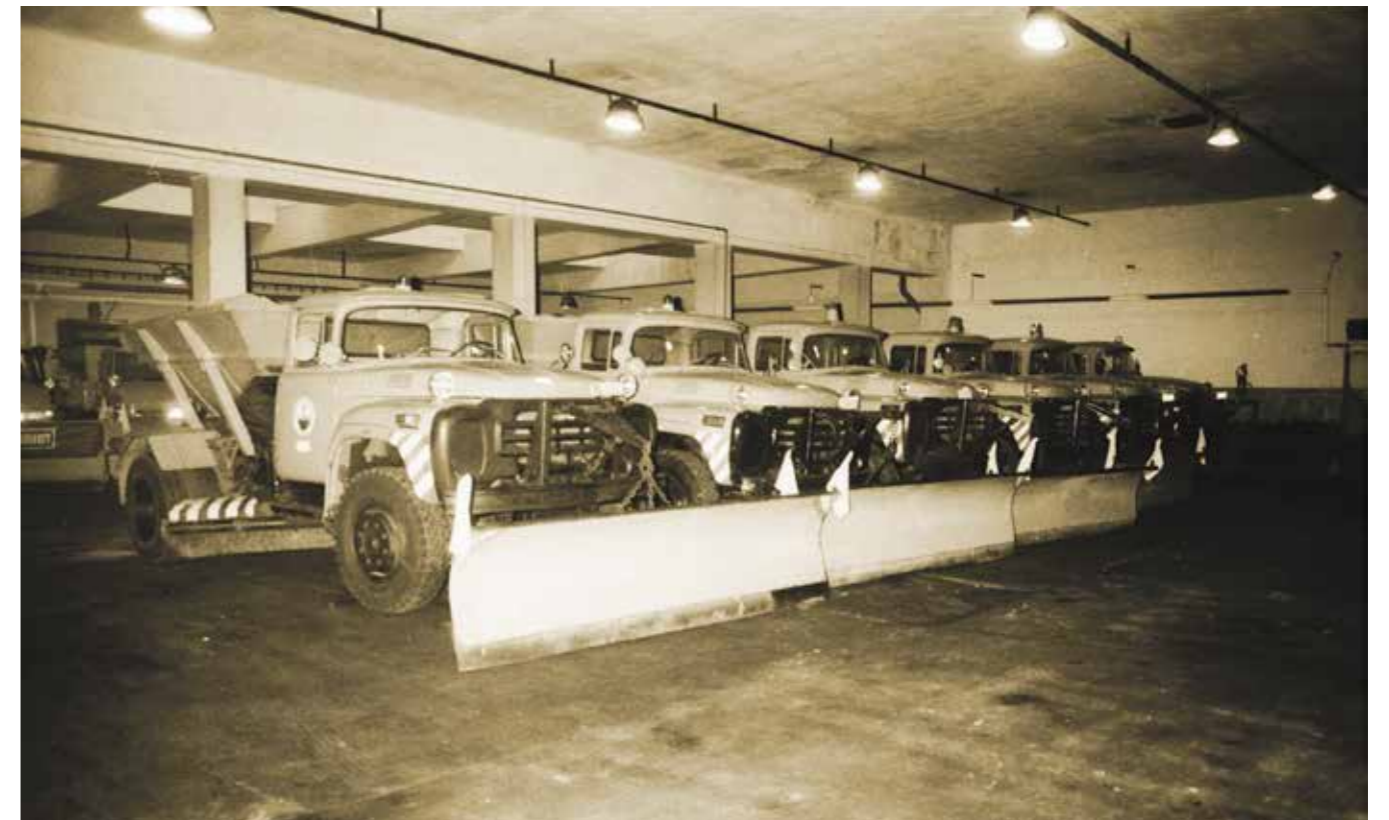


Az 1960-as és 1970-es évtizedek intenzív fejlesztése lehetővé tette a téli úttisztítási technológiák gépesítését. A korábban használt mechanikus módszereket – a hókézést, a hóseprést – kiegészítette a kémiai síkosságmentesítés, a hó- és jégolvasztó anyagok használata.

Ebben az időszakban még a Skoda-, LIAZ-, Rába-

ZIL-típusú téli-nyári célgépek voltak nagy számban használatban a néhány nyugati gyártmányú (Unimog, Schörling, Streicher) célgép mellett.

A '70-es évek végétől szerezte be a vállalat a Bedford-típusú járműveket, majd a 1980-as évek végétől fokozatosan a Mercedes és MAN célgépek kerültek túlsúlyba.



A szovjet ZIL célgépeket az 1960-as években vezette be a Hivatal. A múzeumban őrzött PR 130-as alvázra épített típus nyitott szóróanyag-felépítménnyel, valamint hóekével és hengerkefével rendelkezik.



Skoda LIAZ sósóró és ekézó célgép. A LIAZ (Liberecké Automobilové Závody) gyár 1953-ban különvált a Skodától, de még 1984-ig használta annak nevét (Skoda LIAZ).



Az SA-8 típusú locsoló-mosó gépeket 1986-ban szerezte be a vállalat. LIAZ 110.850 alvázon Karosa SA-8 locsoló-mosó felépítmény.



A svéd gyártmányú Verro City és a nagyobb teljesítményű Verro Strada önfelszedő seprőgépek 1965-ben jelentek meg a fővárosban.



A svéd gyártmányú Verro City és a nagyobb teljesítményű Verro Strada önfelszedő seprőgépek 1965-ben jelentek meg a fővárosban.

A Kraz összerakék-meghajtású terepjáró, teherszállító és vontató járművet 1987-ben vásárolta a vállalat a téli nagy havazások esetére.



A Ries önfelszedő seprőgépeket az 1960-as években vásárolta a vállalat, meghajtását a vontató járműről kapta. A képen látható Mercedes Unimog téli-nyári célgépek 1963 óta vannak jelen a társaság flottájában.

# A szervezett szemétyűjtés



1830-ig nem volt hivatalos rendelkezés arról, hogy mit is kezdjenek a lakosok az utcai és a háztartási hulladékkal. Azt vagy az udvarokon halmozták fel, vagy kihordták az utcákra, terekre, üres telkekre, de gyakran a Dunába öntötték. A helyzet egy idő után tarthatatlanná vált, így Pest Városa Tanácsának szabályrendelete

1830-ban utasította a háztulajdonosokat, hogy a szemetet zárt tartályban, fedett gödörben tárolják az udvaron, és lovaskocsival rendszeresen szállítsák el a hatóságilag kijelölt területekre. A rendszeres szemetsszállítás kötelezővé tétele után hamarosan a vállalkozók is megjelentek a szektorban. Emmerling János volt az első, aki a legtöbb belvárosi házzal szerződött szemetük elszállítására, a kizárólagosságért pedig fizetett a városnak. Azonban ekkor még nem volt kötelező szemetsszállítókat igénybe venni, a háztulajdonosoknak az 1879-es köztisztasági szabályzat tiltotta meg, hogy a szemetet saját maguk elszállíthassák.



Az első pormentes hulladékgyűjtő jármű alváza a Mercedes-Benz, a tartály pedig az augsburgi Keller und Knappich gyárból került ki. A főváros csak az első járművet rendelte a KUKA (Keller Und Knappich Augsburg) cégtől, a következő már licenc alapján a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárakban készült.

1893-ben a főváros szerződést kötött ifj. Cséry Lajossal, aki arra vállalkozott, hogy a háztartási és utcai szemetet lovaskocsin elszállítja az Ecseri útig, onnan pedig vasúton a kispesti leraakóig. Ettől kezdve a pesti oldalon Kőbánya kivételével minden kerületben ő végezte a szemet



A Csepel félpormentes szemétyűjtő járművek szorították ki végleg a lóvontatású eszközöket az 1950-es években. Ezekhez még nem használták szabvány kukákat, hanem a kosarakban, vödörben gyűjtött hulladékot kézi erővel öntötték a tartályba.



1957-ben vezették be a csehszlovák Skoda ROK hulladékgyűjtőt, amelyet a felépítmény rendszere miatt KUKA-autóknak neveztek. A főváros első pormentes gyűjtője, amely évtizedekig futott a budapesti utcákon.



összegyűjtését. A budai oldalon 1901-ben indult meg a központosított szemétyűjtés, onnan a Köztisztasági Hivatal Fuvartelepe szállította el a hulladékot az Ecseri útig. A hulladékszállítók csengővel jelezték érkezésüket a lakóknak, akik feladogatták a kosarakban, vödörben tárolt hulladékot a lovaskocsira. Ez a rendszer 1906-ig állt fenn, amikor az Ecseri útig való szállítást a város teljes területén a Székesfővárosi Fuvartelep vette át, ami sajnálatos módon a Köztisztasági Hivaltól független intézmény volt. 1912-ben Ifj. Cséry Lajos teljesen kiszállt az üzletből és eladta a szemétyvasutat és a lerakót a Köztisztasági Hivatalnak. A Fuvartelep és a Hivatal egyesülése 1929-ben valósult meg, ettől kezdve a szemetsszállítás teljes egészében fővárosi kezelésbe került.



Folyamatosan zajlottak a kísérletek a szemétszállítás gépesítésére és a lóüzem kiszorítására. Az első gépesített, pormentes szemétyűjtő-autók 1928-ban érkeztek meg az országba. Az alváz a Mercedes-Benz, a tartály pedig az augsburgi Keller und Knappich gyárból került ki. A beürítőszerkezetet a Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt.-től rendelte a város, amelyet Balló Antal, a Köztisztasági Hivatal igazgatójának szabadalma alapján gyártottak. A főváros csak az első járművet rendelte a KUKA (Keller und Knappich Augsburg) cégtől, a következő már licenc alapján a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárakban készült.

A gépesítettség azonban az 1950-es évek végéig kismértékű maradt a városban. Az 1950-ben létrejött Nagy-Budapest teljes területére kiterjedő rendszeres szemétyűjtést 1952-re sikerült elérni, a lóüzem felszámolására csak 1957-ben kerülhetett sor.

A Skoda ROK, majd Skoda RTK gyűjtőjárművek darabszámának növekedésével a '60-as évek második felében a félpormentes gyűjtés fokozatosan háttérbe szorult. Az 1970-es évektől kezdődően a nagy tömörítő-képességű MUT felépítményes gyűjtőjárműveket alkalmazták, és 1975-re sikerült a félpormentes gyűjtést teljesen megszüntetni.



A Rába-alvázra épített MUT-tolápolos, valamint forgódobos tömörítő rendszerű hulladékgyűjtő járműveket 1987-ben vezette be a vállalat.



A Bedford-alvázak bevezetése kuriózumnak számított az országban a maga korában. A brit gyártmányú gépek érkeztek hulladékszállító és önfelszedő seprőgép felépítménnyel is.



A nyugati gyártmányú célgép-flotta az 1990-es évektől Steyr-alvázra épített hulladékszállító járművekkel bővült.

A fémből készült 110 literes kukaedények alkalmazása az 1960-as évek első felében kezdődött.

Az 1980-tól használt, műanyagból készült 240 literes gyűjtőedényzet növelte a hatékonyságot és megkönnyítette a rakodók munkáját.

Az 1970-es évek végén vásárolta meg a vállalat az első nyugati célgépeket, a Bedfordokat. Ezeket

kövezték a Steyr, majd a Mercedes, Iveco, Scania és MAN gépek.

2003-ban kezdődött meg a szelektív hulladékgyűjtés a fővárosban, a vállalat erre a célra gyűjtőszigeteket hozott létre. A minden háztartásra kiterjedő, házhoz menő szelektív hulladékgyűjtés megvalósítása 2005-től mintegy tíz év alatt zajlott le a városban.

# A szeméttartalmatlanítás a lerakástól az égetésig

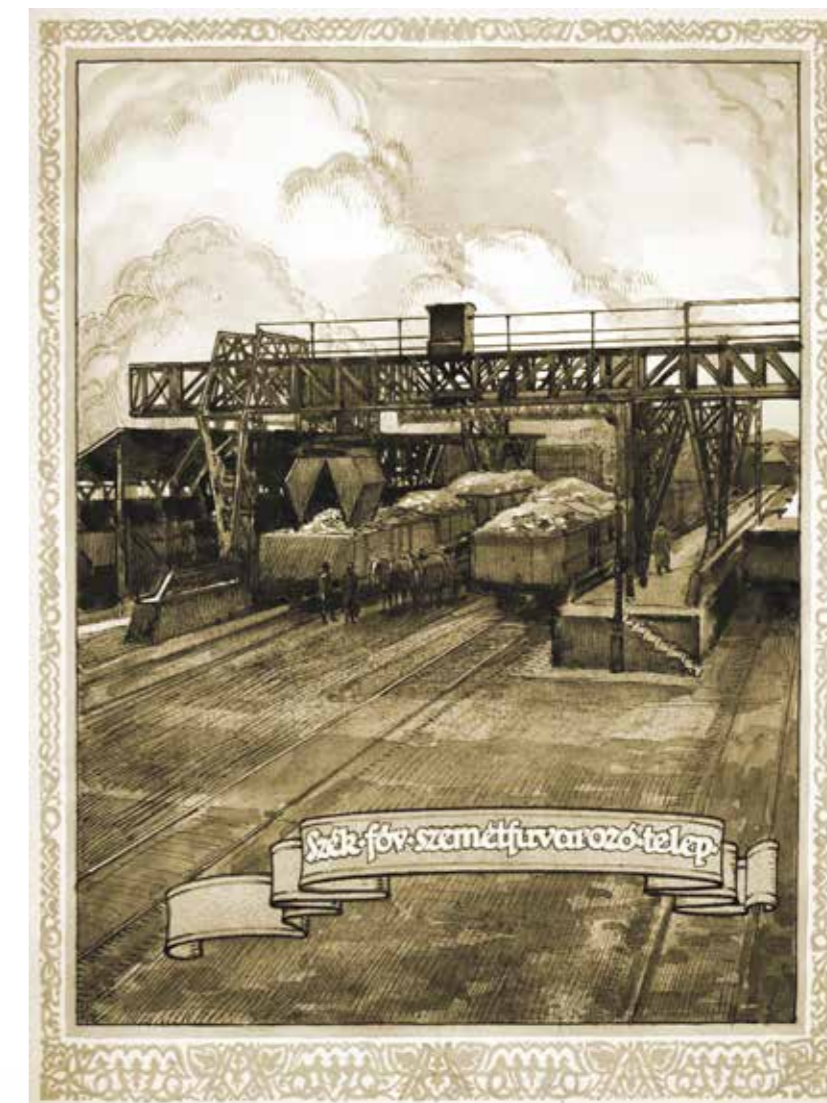


A szeméthelyezés legrégebben alkalmazott módszere a mélyterület-feltöltés vagy szeméthegy-kialakítás. A korábbi lerakóhelyeken ma már a fővárosnak olyan nagyforgalmú csomópontjai vannak, mint például a Baross tér vagy a Boráros tér. Hogy gátat szabjanak a belterületen lévő szemétkerakásnak, a 19. század végén Ifj. Cséry Lajos vállalkozóval szerződve egy nagy szemétkerakót létesítettek Pest Szent-Lőrinc területén, és ide hordták ki a lakosság szemétét az egész városból. Mikor a Cséry-telep a Köztisztasági Hivatal kezelésébe került, újabb területekkel bővítették a lőrinci lerakót. Ezek bezárására 1955-ben került sor. A belterületeken azonban továbbra is folyt a mélyebb területek szeméttel való feltöltése, azonban ez 1957-től rendezett, úgynevezett prizmás lerakási rendben történt. Ez utóbbi egészen a '70-es évek végéig lehetővé tette a főváros határain belül a hulladék elhelyezését.



Ezt követően a várostól távolabb eső területeken hoztak létre lerakókat. A jelenleg is működő Pusztazámori Regionális Hulladékkezelő Központ 2000-ben nyitotta meg kapuit. Az ország legnagyobb lerakója teljes műszaki védelemmel, komposztálóval és olyan gázmotorral rendelkezik, amely a hulladékban keletkező gázokból elektromos energiát állít elő.

A szemét égetéses ártalmatlanítására az első javaslatot 1875-ben terjesztették elő. A századforduló táján a székesfőváros vezetői már angol és német üzemek működését tanulmányozták, és mérlegelték a megvalósítás lehetőségét. A szemétben lévő anyagok visszanyerése szintén nem új gondolat. A Cséry-féle magánvállalkozás tekintélyes jövedelmének nem kis része származott az akkori Pest Szent-Lőrinc területén lévő kezdetleges válogatóüzemből. Az FKF 2014-ben hozta létre válogatóüzemét, ez azonban csak pár évig működött.



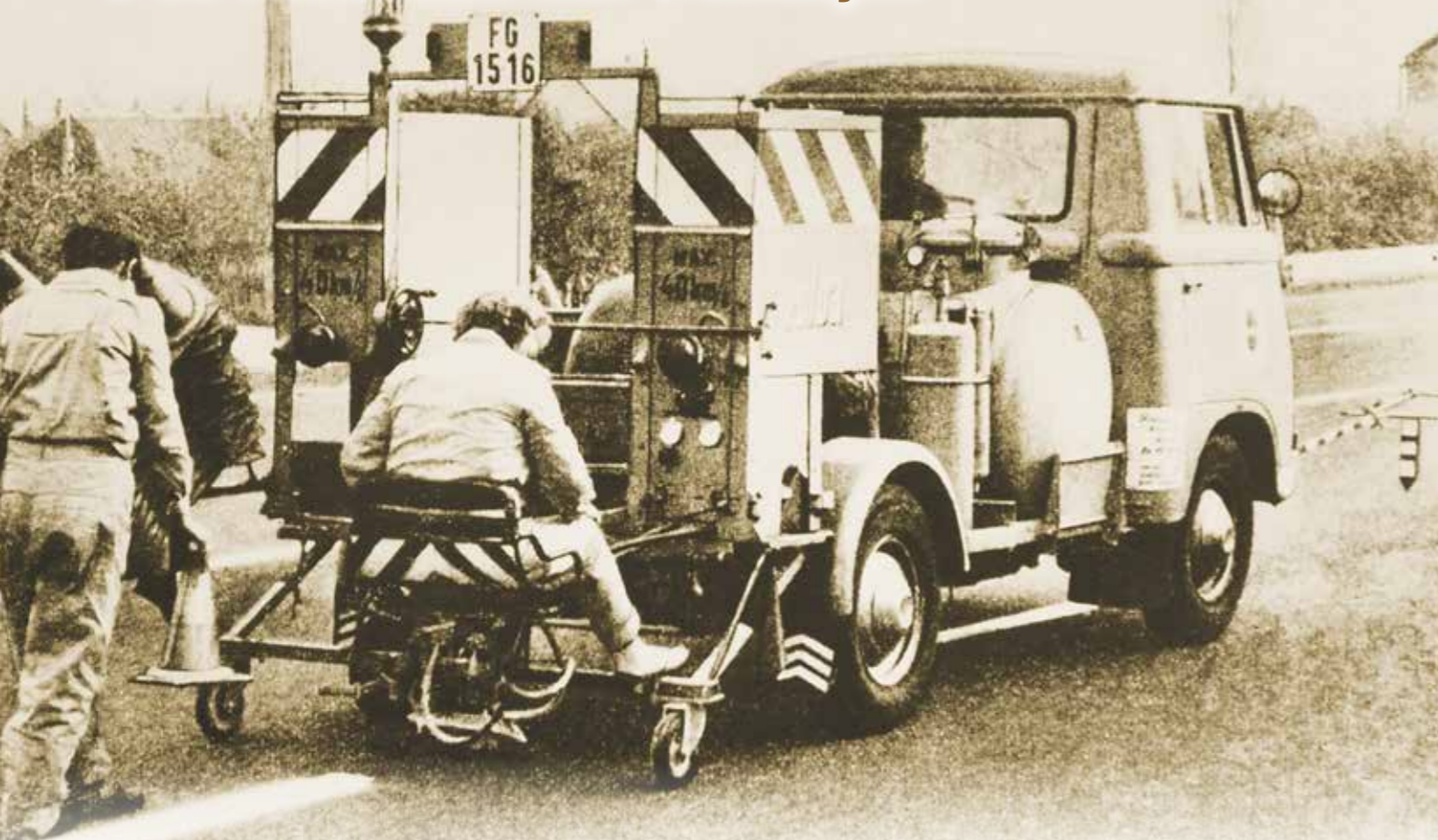
Az 1970-es évek elején vált nyilvánvalóvá, hogy a rohamosan növekvő szemétmennyiséggel a rendezett lerakás lehetősége nem tud lépést tartani, így 1976-ban a Minisztertanács határozatot hozott az első budapesti szemétegetőmű állami nagyberuházásaként való megvalósítására. A határozatot követően megindult beruházás kivitelezése 1981-ben fejeződött be.



Az első fővárosi szemétegetőmű kivitelezése kétmilliárd forintos beruházási költséggel, csehszlovák közreműködéssel történt. Az 1981-ben próbaüzemét megkezdő létesítményt arra tervezték, hogy a fővárosban keletkező szemétnak mintegy 40%-át ártalmatlanítsa, miközben hő- és villamosenergiát termel. Az erőmű rekonstrukciójára 2002-2005 között került sor.



# Volt egyszer egy Útfelügyeleti és Karbantartási Osztály...



1968-ban a Fővárosi Tanács útfelügyeleti és gyorskarbantartási feladatokkal bízta meg a vállalatot. A munkák elvégzésére létrehozták az Útfelügyeleti és Karbantartási Osztályt, amely ettől kezdve ellátta a főváros fő- és tömegközlekedési útvonalainak, padkáinak, forgalmi jelzéseinek felügyeletét és kisebb gyorskarbantartási munkáit.

Az „utas-profil” 2011-ig tartozott a vállalat-hoz, amely feladat később a BKK-Közút Zrt.-hez került.



1978-ban a Fővárosi Út- és Közműépítő Vállalatot (FUKÉV) és a Fővárosi Mélyépítő Beruházási és Üzemeltető Vállalatot (MÉLYBER) beolvasztották a Köztisztasági Hivatalba, ezzel tovább bővültek a vállalat útkarbantartási feladatai. Immáron az új utak építése, a meglévő burkolatok komplett cseréje, a hidak, felüljárók átépítése, a karbantartáshoz és útépítéshez szükséges anyagok (beton, aszfalt) gyártása, valamint az útburkolati jelek felfestése, a KRESZ-táblák gyártása és kihelyezése, illetve a sziklabiztosítás is feladatai közé tartozott.



## ■ A Múzeumban őrzött célgépek



A lóvontatású locsolóautók a 19. század végén jelentek meg a fővárosban, a kézi tömlős locsolást váltották fel. Az 1920-as évekig voltak használatban.



Budapestre az első benzinmotoros seprőgép az esseni Fried Krupp Gépgyárból érkezett 1926-ban. Kisebb víztartállyal rendelkezik, ebből locsolták fel az utakat seprés előtt. Nem önfelszedő seprőgép, tehát a szemetet nem szedte fel egy gyűjtőtartályba, hanem az út szélére seperte. Hengerkefeje a Köztisztasági Hivatal hengerkefekötő műhelyében készült piassava rostból.



A Rába V típusú tehergépkocsikat 1913-1925 között gyártotta a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. A múzeumban őrzött locsolóautó az 1940-es évekig futott a budapesti utcákon.



A szovjet ZIL célgépeket az 1960-as években vezette be a Hivatal. A múzeumban őrzött PR 130-as alvázra épített típus nyitott szóróanyag-felépítménnyel, valamint hókével és hengerkefével rendelkezik.



Skoda LIAZ sószóró és ekéző célgép. A LIAZ (Liberecké Automobilové Závody) gyár 1953-ban különvált a Skodától, de még 1984-ig használta annak nevét (Skoda LIAZ).



A svéd gyártmányú Verro City és a nagyobb teljesítményű Verro Strada önfelszedő seprőgépek 1965-ben jelentek meg a fővárosban.



A Kraz összerék-meghajtású terepjáró, teherszállító és vontató járművet 1987-ben vásárolta a vállalat a téli nagy havazások esetére.



Az SA-8 típusú locsoló-mosó gépeket 1986-ban szerezte be a vállalat. LIAZ 110.850 alvázon Karosa SA-8 locsoló-mosó felépítmény.



A Ries önfelszedő seprőgépeket az 1960-as években vásárolta a vállalat, meghajtását a vontató járműről kapta. A képen látható Mercedes Unimog téli-nyári célgépek 1963 óta vannak jelen a társaság flottájában.



A Csepel félpormentes szemétyűjtő járművek szorították ki végleg a lóvontatású eszközöket az 1950-es években. Ezekhez még nem használtak szabvány kukákat, hanem a kosarakban, vödörökben gyűjtött hulladékot kézi erővel öntötték a tartályba.



1957-ben vezették be a csehszlovák Skoda ROK hulladékgyűjtőt, amelyet a felépítmény rendszere miatt KUKA-autóknak neveztek. A főváros első pormentes gyűjtője, amely évtizedekig futott a budapesti utcákon.



A Bedford-alvázak bevezetése kuriózumnak számított az országban a maga korában. A brit gyártmányú gépek érkeztek hulladékszállító és önfelszedő seprőgép felépítménnyel is.



A nyugati gyártmányú célgép-flotta az 1990-es évektől Steyr-alvázra épített hulladékszállító járművekkel bővült.



A Rába-alvázra épített MUT-tolólapos, valamint forgódobos tömörítő rendszerű hulladékgyűjtő járműveket 1987-ben vezette be a vállalat.



A Köztisztasági Múzeum a Fővárosi  
Hulladékhasznosító Mű területén található,  
melynek címe: 1151 Budapest, Mélyfúró utca 10-12.

A múzeum a Fővárosi Hulladékhasznosító Műben  
tett üzemlátogatással együtt, vagy önállóan is  
látogatható, előzetes bejelentkezést követően.

A bejelentkezéssel kapcsolatos  
információk honlapunkon olvashatók:  
**[www.fkf.hu/letesitmeny-latogatas](http://www.fkf.hu/letesitmeny-latogatas)**, illetve  
érdeklődhet a következő e-mail címen:  
**[eloadoterem@fkf.hu](mailto:eloadoterem@fkf.hu)**.



**FKF**

#### **IMPRESSZUM**

**Kiadja az FKF Nonprofit Zrt.**

**Cím:** 1081 Budapest, Alföldi utca 7.

**Telefon:** 06 80 353 353

**Weboldal:** [www.fkf.hu](http://www.fkf.hu)

**Grafika:** Aline Graphics

**Nyomda:** Font-Press Kft.

Budapest, 2020