

Városunk egyik középiskoláját Pattantyús-Ábrahám Gézáról, a budapesti műegyetem gépészprofesszoráról nevezték el. Győrhöz azonban testvére, **Pattantyús-Ábrahám Imre**, a vaskohómérnök kötődött, aki szintén elismert egyetemi oktató volt: egy sorsfordító, nehéz évtizeden át élt itt, 1941 júliusától volt a vagongyár igazgatója.

Pattantyús-Ábrahám Imre a német megszállás idején mindent megtett, hogy az értékes gépeket megmentse, a berendezés nyugatra szállítását akadályozza. A pusztító bombatámadások után irányításával indult meg a termelés és a csarnokok újjáépítése. Szakmai hozzáértésének volt köszönhető, hogy 1945 után is vezető maradhatott, egészen addig, míg 1951-ben vissza nem tért az egyetemi oktatáshoz. Életének utolsó állomásán, a miskolci egyetemen emlékét több évtizede ápolják, kiállításokkal, konferenciákon emlékeznek meg róla, szobrot állítottak neki.

Terplán Zénó több cikkében bemutatta és méltatta Pattantyús-Ábrahám Imre életútját, különösen tudományos- és oktatói tevékenységét. Ő mindkét Pattantyús fivér munkatársaként, és kutatásai során is azt tapasztalta, hogy a két nagy tudású testvért gyakran még a szakmai közvélemény is összekeverte, érdemeiket gyakran a másiknak tulajdonították. Talán ennek is „köszönhető”, hogy Pattantyús-Ábrahám Imre nevét és tevékenységét nem őrzi kellőképpen a győri emlékezet sem. Városunkban eltöltött éveinek kutatásával adós még az utókor.

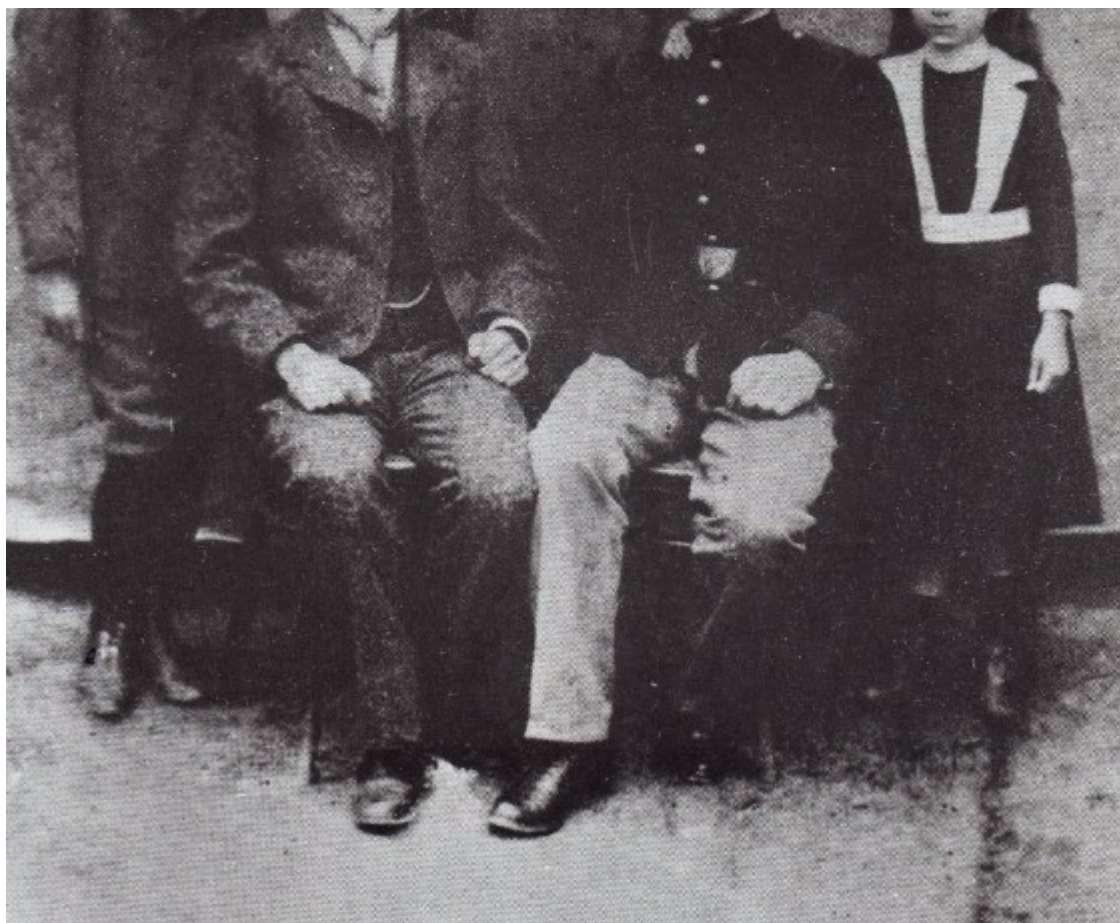
A tények összegyűjtése nem könnyű feladat, hiszen volt idő, amikor titokban intézkedett, például a kitelepítés akadályozása vagy a vagongyár készpénz vagyonának elrejtése. Éveken át háttérbe vonulva végezte a munka

Márton a fegyintézet orvosa volt. A selmecbányai elemi iskola elvégzése után a Trencsényi Katolikus Főgimnáziumban, majd a Nagyszombati Érseki Katolikus Főgimnáziumban tanult, itt érettségizett 1909-ben.

Dr. Pattantyús-Ábrahám Márton és felesége 1920 körül:



A Pattantyús-Ábrahám testvérek 1902 körül. Balról Imre, Géza, Endre, Márton és Erzsébet:



1909 októberétől 1913 augusztusáig a selmecbányai M. Kir. Bányászati és Erdészeti Főiskola vaskohómérnöki szakosztályát végezte el. Az előírt két év üzemi gyakorlat megszerzése után 1917 márciusában tette le a szakállamvizsgát, vaskohómérnöki oklevelet szerzett.

A diplomáját 1917-ben kapta meg (forrás: Miskolci Egyetem Könyvtár, Levéltár, Múzeum honlapja, Egyetemtörténeti gyűjtemény):



1913-1918 között a Gölnicbányai Állami Fémipari Szakiskolában tanított, de közben az első világháború miatt be-
kellett vonulnia. Műszaki alakulatoknál teljesített szolgálatot, út, híd és barakképítő volt. 1915-ben eljegyezte a
selmecbányai professzora, **Jankó Sándor lányát, Magdolnát**. Az esküvőre egy későbbi szabadságolása idején,
csak 1917-ben kerülhetett sor. Ebben az évben a Koronás arany érdemkereszt katonai kitüntetésben részesült,
főhadnagyként szerelt le.

Katonakép 1915-ből:



A koronás arany érdemkereszt kitüntetése (Rendeleti Közlöny a Magyar Királyi Honvédség számára. 1917. 03. 10. 34. sz.):

az ellenség előtt teljesített kitűnő szolgálataik elismerésül:

Haraminčić András, az I/28. népfőlkelő gyalogzászlóaljnál beosztott népfőlkelő főhadnagynak,

danczkai Pattantyus-Ábrahám Imre, egy hadifogoly munkásosztagnál beosztott népfőlkelő mérőkhadnagynak,

Szokoly Sándor, egy tábori kórháznál beosztott népfőlkelő segédgyógyszerügyi tisztnek,

háboruban teljesített kitűnő szolgálatai elismerésül:

Babocs István, egy erődítmény építése igazgatóságánál beosztott népfőlkelő mérőkhadnagynak ;

Családi hagyományokat követett, amikor oktatói pályára lépett, hiszen rokonságából többen választották a műszaki egyetemi tanári pályát. Egyik anyai dédapja, báró Burg Ádám (1797-1882) a bécsi Műegyetem matematika, mechanika, gépészet professzora, egyik nagybátyja, Pattantyus-Ábrahám Imre (1871-1963) a budapesti Műegyetem elektrotechnikai professzora, bátyja Pattantyus-Ábrahám Géza (1885-1956) pedig a budapesti Műegyetem gépész professzora volt.

1919. januártól áprilisig a Kassai Állami Gépészeti Felső Ipariskolában tanított. A Magyar Népköztársaság pénzügyi népbiztossága 1919. április 15-i rendeletével Sopronba, a Bányászati és Erdészeti Főiskolához rendelte ki a Fizika-elektrotechnikai Tanszék adjunktusi teendőinek végzésére. E beosztásában részt vett a selmecbányai egyetemről Sopronba hozott berendezések és műszerek üzembe helyezésében.

A következő években Sopronban oktatott a Géptani Tanszéken, 1924. szeptemberben mint kinevezett rendkívüli tanár átvette a Kohógéptani Tanszék, valamint a főiskolai gép- és asztalosműhely vezetését. 1927-ben főiskolai rendes tanárrá nevezték ki, 1931 augusztusában a Kohómérnöki Osztály dékánjává választották. Jelentős tudományos publikációi jelentek meg ez idő alatt, például 1927-ben a **Szakaszos üzemű elektromotorok teljesítőképessége** című munkája.

A M. kir. Bányamérnöki és Erdőmérnöki Főiskola (részlet az 1932-33-as évkönyvből):



A főiskola főépületcsoportja.

Pattantyús-Ábrahám Imre, okl. vaskohómérnök, ny. rendes tanár, a kohógéptani tanszék vezetője, a kohómérnöki osztály ezidei s több ízben volt dékánja, az ifjusági Becsületszék tanár-elnöke, a Főiskolai Szent Imre Kör tanárelnöke, a Főiskolai Szent Imre Kör kuratóriumának tagja, a Magyar Mérnök és Építészegylet tanácsának tagja, ugyanezen egylet soproni osztályának választmányi tagja, Sopron város törvényhatósági bizottságának tagja, a soproni r. kath. konventnek és a soproni kath. elemi iskola iskolaszékének tagja, a Magyar Cserkészszövetség III. kerületének társelnöke és Sopronvármegyei Intézőbizottságának tagja, több társadalmi egyesület választmányi tagja. Kitüntetései: koronás arany érdemkereszt, háborús emlékérem karddal és sisakkal; rk. tanár 1924. X. 9. rendes tanár 1927. IX. 6. óta. Előadta a Kalorikus és hydrogépek, továbbá a Kohógéptan I. és II. része című tantárgyakat, vezette a Kalorikus és hydrogépek gyakorlatait és a Kohógéptani rajztermi gyakorlatokat.

irányította. Tagja volt annak a négyes műszaki bizottságnak, amely a Salgótarjáni Vasötvözetgyár tervezését, építését és üzembe helyezését irányította. A két világháború között szakmai tanulmányutakat tett Ausztriában, Csehszlovákiában és Németországban.

A győri vagongyár élén

Eredményes munkájának köszönhetően kapta az új megbízatást: az akkoriban a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. leányvállalataként működő **Győri Waggongyárhoz** helyezték át gyárigazgatónak a műszaki és adminisztratív vezetés ellátására, így a győri gyár egyszemélyes felelőse lett. A Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. székháza Budapesten volt, vezérigazgatója ekkoriban **Schnetzer Ágoston**.

1939-től, a háború kitörésétől a **Magyar Wagon- és Gépgyár** is hadiüzem lett. 1941-ben a bevételeinek 70 százalékát kincstári szállítások tették ki – ez 1944-ben már 90 százalék volt.

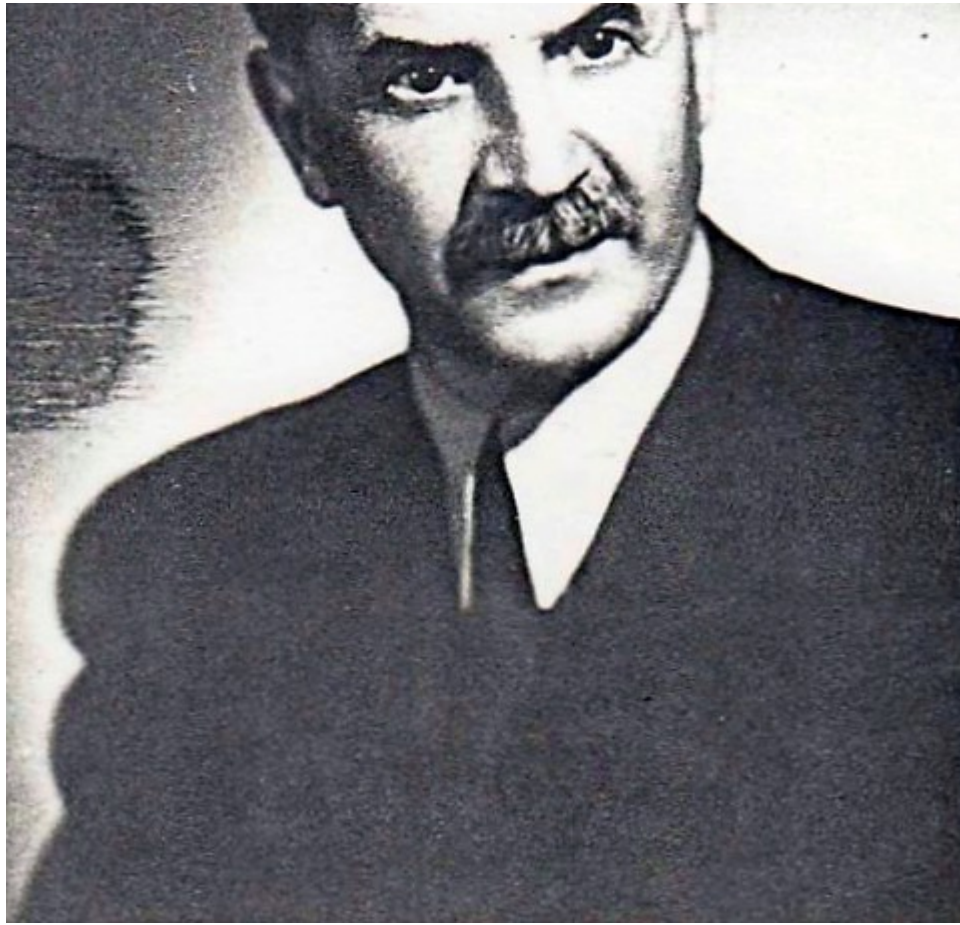
Gazdasági, pénzügyi kompasz, 1941-1942.:

Magyar Wagon- és Gépgyár Rt. Székhelye: Győr. — Központi igazgatóság és eladási irodák: Budapest, VI., Andrássy-út 12. Alakult: 1896 december 28. — Telefonszámok: 201, 202 (Győr). *125-210 (Budapest). — Sürgőny cím: Waggongyár Győr, illetőleg Rába Budapest. — Igazgatósági tagok: dr. Gratz Gusztáv (elnök), hámosi Biró Rudolf, vitéz dr. Darányi Béla, Hermann Miksa, dr. Kállay Tibor, báró Lippe Viktor, Mátyás Jenő, báró Rohonczy Imre, dr. Rassay Gyula, Samarjay Lajos, dr. Schmidt Sándor, Schnetzer Ágoston, dr. Stein Emil, dr. Iklódi Szabó Andor, dr. Tarányi Ferenc. — Ügyvezetőség: Vezérigazgató: Schnetzer Ágoston. Igazgató: Mátray Lóránt. Gyárvezető: **Pattantyus Ábrahám Imre** (igazgató). Helyettes igazgatók: Hirsch Ernő. Cégvezetők: Biró Miklós, Fóti János, Teltsch Artur, Maertens György, Walter László. Cégvezető-ügyész: dr. Wagner Oszkár. — Felügyelőbizottsági tagok: Miklas Mihály, gróf Teleki Sándor, gróf Busseul Raoul, dr. Orbán László, dr. Velsz Aladár.

Profiljába tartozott a széles és keskenyvágányú vasúti személy- és teherkocsik, a benzinmotoros Rába tehergépkocsik, villamos és gőzdaruk, villamos targoncák, csillék, kötélpályák és egyéb szállítóberendezések gyártása, acélszerkezetek, tárolók, acélszerkezetű hidak, szerszám és gyorsacélok, valamint csavarok és szegecsek gyártása. A háború utolsó szakaszában a termelés nagy részét már a katonai teher- és csapatszállító autók, terepjárók, vontatók, harckocsik, majd német-magyar kooperációban gyártott vadászpülők adták.

Pattantyus-Ábrahám Imre vezetése alatt, 1941 és 1943 között a **Győri Magyar Wagon- és Gépgyár** munkáslétszáma 3 ezerről 10 ezerre (később 12 ezerre) nőtt, az ezzel együtt járó gyárbővítést ő szervezte meg, megtervezte és felépítette a csarnokokat és az erőművet. A gyárigazgatása során elméleti tudásán kívül óriási szervezőkészsége is megmutatkozott. Győrbe költözésük után hamarosan családi tragédia történt, 17 éves Gábor fia elvesztése mélyen lesújtotta. Neveltetése révén és a gyakorlatban is vallásos ember volt. A szakszervezetbe belépett, de egyetlen pártnak nem lett tagja, a különböző pártállású emberekkel ennek ellenére azért megtalálta a munkához szükséges közös hangot.

Igazolványkép 1948-ból:



A németek 1944. március 19-i magyarországi bevonulása után már számított arra, hogy a gyárat a szövetségesek hamarosan bombázni fogják. Családját még éppen időben sikerült vidékre, Vágra költöztetnie.

Rába magazin, 2010. november 12.:

A győri vagongyár negyvenes évekbeli története maga a történelem, benne a vadászgépgyártással és az 1944-es tragikus bombázással. A vállalatot akkor az óriási tekintélyre szert tett Pattantyús-Ábrahám Imre vezette. Fiát, az Egyesült Államokban élő Pattantyús-Ábrahám Tamást kértük emlékezésre.

– Ön hétéves volt, amikor édesapja 1941-ben a győri vagon- és gépgyár igazgatója lett. Milyen emlékei vannak a győri évekről?

– Hárman voltunk testvérek, de édesapámnak a Rába volt a negyedik gyereke. Másodikos elemista koromban kerültünk Győrbe. Szüleim a Megyeháza utca és a Teleki utca sarkán lévő Szent Imre Katolikus Elemi Iskolába írtak be, ahová sok szegény gyerek járt. Szüleim azt akarták, hogy a szegénységgel is találkozzam. A gimnázium alsó négy osztályát Pannonhalmán végeztem, Győrbe csak vakációzni mentem haza. Aztán 1948-ban államosították az összes egyházi iskolát, így Pannonhalmának megszűnt a vonzereje. Így kerültem

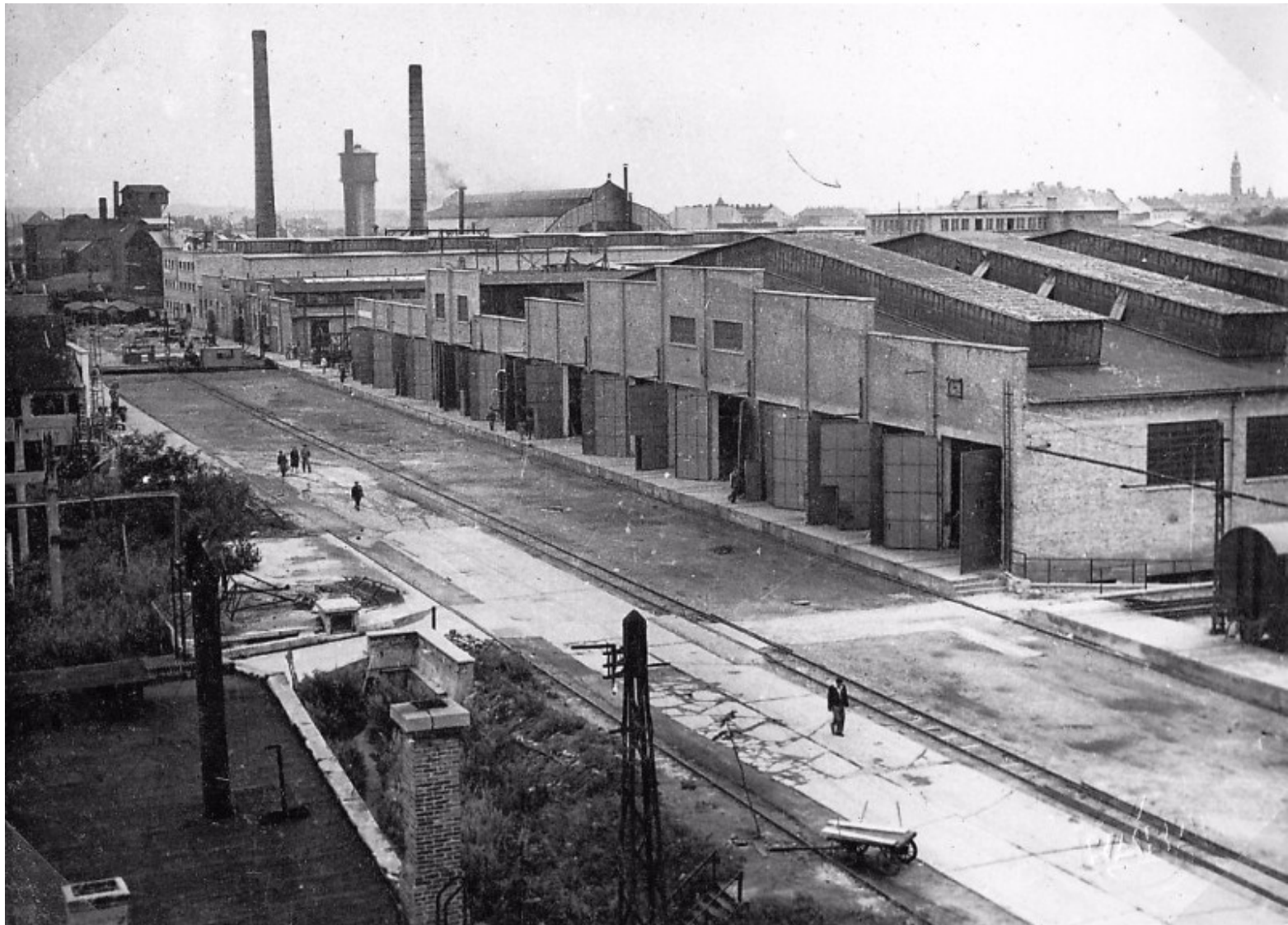
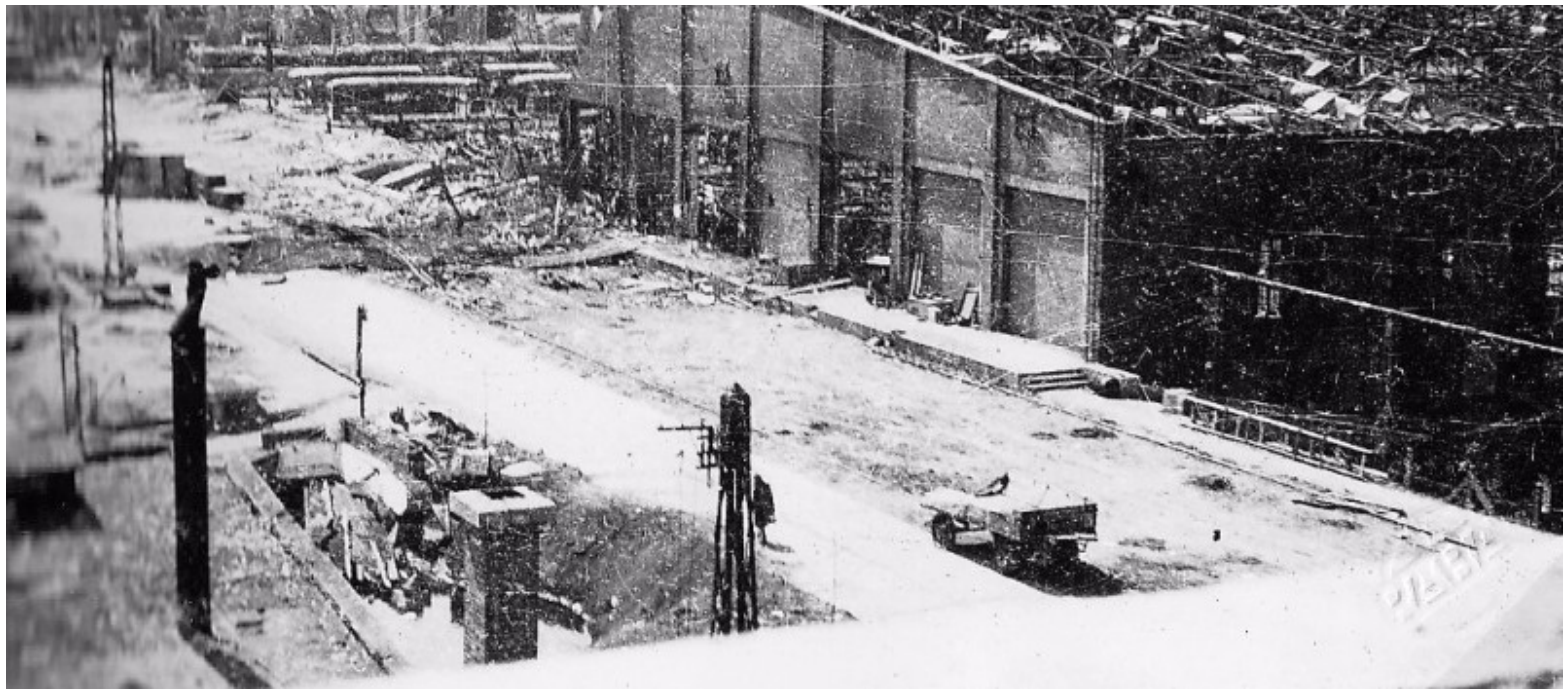


Győrt az első légitámadás 1944. április 13-án érte, célpontja a vagongyár volt. 12 percig tartott, a gyárban 70 százalékos kárt okozott, a jól megépített óvóhelyek ellenére sajnos közel 300 áldozatot követelt.

A lebombázott villamos alállomás és autógépműhely (forrás: Emlékalbum):



A földig lebombázott és a 3 éves terv folyamán újjáépített vagonszereldék (forrás: Emlékalbum):



vagonokba, vagy „véletlenül” rossz vagonba rakták azokat.)

A lerombolt és részlegesen helyreállított erőtelep, melynek üzembe helyezése (1946. augusztus 1.) nagyban elősegítette az üzemek munkateljesítményét (forrás: Emlékalbum):





A parancsot ugyan megtagadni nem lehetett, de így is sikerült elérni, hogy az előírt mennyiségnek csak töredéke kerüljön kiszállításra. A nyugatra történt erőszakos kitelepítés első áldozata a repülőgépgyár volt. Ez szervezetileg 1944. június 3-ig tartozott a győri törzsgyárhoz, majd július 1-től az egész repülőgyártási rész súlypontja a kőbányai pincékbe került. Ide a győri személyzeti nyilvántartást is elvitték, és Győrött csak egy repülőtéri részleg maradt, központja azonban Budapesten volt. A német-magyar államszerződés értelmében innen a berendezéseket a munkásokkal együtt a németek 1944 decemberében és 1945 januárjában nyugatra, Bajorországba szállították.

Az autósztály gépeit 1945. február-március hónapok folyamán szállították a Cseh-Morva Protektorátus területére. Munkásokat is kitelepítettek, de Pattantyús-Ábrahám Imre nem akart a gyárral Krummauba költözni. **Gerencsér Miklós Fekete tél** című könyvének erre az időre vonatkozó részlete jellemzi az igazgató akkori nehéz helyzetét: „Sokféle kétség gyötörte, de afelől teljesen bizonyos volt, hogy nem költözik Krummauba. Éveken át szenvedett a háború miatt, állandó meghasonlásra ítélte a tény, hogy olyan gyárat igazgat, amelyben Botond harckocsik és vadászrepülő készülnék. A lelkiismeretével ellentétes feladattal semmit nem tehetett. Választhatta volna a leköszönést, töprengett is eleget ezen a megoldáson, de arra a belátásra jutott, hogy egyéni tiltakozása nem változtat a dolgokon. Így legalább módjában áll tenni valamit a munkásokért, bármilyen szűkre nyomorodtak is az önvédelem lehetőségei.”

A gépek kitelepítése során tanúsított szabotázs, munkalassítás a fennmaradt dokumentumokkal nehezen bizonyítható, hiszen annak a legnagyobb titokban kellett történnie, mivel nemcsak az akció sikere múlott rajta, de emberéletek is veszélyben forogtak. Mindezekről csak a szemtanúk későbbi visszaemlékezései és az 1945 utáni események tanúskodhattak. A vagongyárat 1944 áprilisától összesen hat légitámadás érte, a legsúlyosabb az első volt, a későbbiek szerencsére emberáldozatot már nem követeltek. A haditermelés azonban megszakadt, a kiszállítás akadozott.

Embermentők

EMBERMENTŐK

TÖRTÉNETEK

FILMEK-KÖNYVEK

AJÁNLÓK

PATTANTYÚS-ÁBRAHÁM IMRE

Képgaléria:



A bátor mérnök

Pattantyús-Ábrahám Imre kohómérnök, Győrben a Magyar Vagon- és Gépgyár igazgatója volt, mélyen vallásos ember, és eszerint is próbált élni. Ez a gyár egy kiemelkedően fontos hadiüzem volt, ahol számos zsidó maradt meg alkalmazásban még a korlátozó zsidó ellenes törvények hatályba lépését követően is. Köztük volt Winkler Dezső, a gyár autógyártási részlegének tervező mérnöke, aki a Botond harckocsi tervezője is volt, továbbá Lengyel József a hídosztály vezető mérnöke is.

A gyár a német megszállást követően, 1944 márciusától német katonai vezetés alá került. Pattantyúst, mint igazgatót rendszeresen zaklatta a Gestapo, az Albert Speer vezette hadiipartügyi minisztérium, és a kitelepítési bizottság emberei. Mivel tolmács nélkül tárgyalt velük, sikerült kijátszania egymás ellen a csoportokat. Veszélyes játszma volt. Megakadályozta, hogy a gyári felszerelés nagy részét kivigyék Németországba.

Pattantyúsnak sikerült néhány kiváló munkatársát is megmentenie az Auschwitzba deportálás elől. 1944-ben a győri rakodópályán álló vonatról levette a két mérnök családját. Az egyik Winkler Dezsőfelesége és csecsemő kisfia volt. A másik megmentett család Lengyel József, akinek így menekült meg felesége és 15 éves lánya is. Pattantyús-Ábrahám Imre arra hivatkozott, hogy a haditermelésben nélkülözhetetlen mérnökei így tudnak jól és pontosan dolgozni, ha családjukat maguk mellett tudhatják.

Féderer Ágnes cikkének részlete a Népszabadságból (2001. december 5.):

lán a telefont. Igen, ő is Csilik, válaszolta Pfeffer úr izgatott kérdésére, de csak egy meny. Csilik Ferenc és Anna, akiket az Izraelben élő úr valójában keres, az ő apósa és anyósa, sajnos már nem élnek.

Pfeffer László ekkor elmesélte neki, hogy sok évvel korábban, a világháború idején, amikor ő még csupán másfél éves volt, édesanyjával és nagynénjével együtt Csilikéknél bújtak el az üldözöttek elől. Szeretett volna köszönetet mondani – magyarázkodott Pfeffer László – az egykori házmester házaspárnak. Mert az azóta megszületett fiaival, no és azok fiaival együtt immár összesen kilenc lelket mentettek meg Csilikék.

– Az a legérdekesebb, hogy erről a történetről az apósomék soha nem beszéltek, pedig én már 1949-től velük éltam – töprengett hangosan tegnap a Jad Vasem ünnepségen a meny. – Lehet, hogy azért, mert egyszerű, hétköznapi

Mária Róza például csak kölcsönadta egy zsidó lánynak a saját papírjait. Berkó Pál nyomdász csak hamis dokumentumokat szerzett a hozzá fordult zsidó barátainak és ismeretleneknek, bújtatta őket, élelemmel látta el. Besenyő István és felesége, Klára, légmentes parancsnokként csak kinyitottak egy lakást a gondjaikra bízott házban, ahol zsidók találtak menedéket.

Dávid Erzsébet debreceni írónokként csak ötven kitöltetlen, lepecsételt születési anyakönyvi kivonatot, keresztlevelet és étkezési jegyet szerzett, majd juttatott el kollégájával, Varga Istvánnal a

Pattantyús Ábrahám Imre, a hajdani Magyar Vagon- és Gépgyár egykori győri igazgatója csak levett két családot az egyik Auschwitzba tartó vonatról. Rádai Lászlóné csak befogadta magához a barátnőjét és annak négyéves kisfiát. A Radics család csak segített hét embernek elbújni a háború végéig. Tátrai Anna csak komolyan vette nevelőnői megbízatását, és a vészterhes időben sem hagyta el a zsidó családot, ahol hosszú évekig dolgozott. A Zsille család tagjai csak búvóhelyet biztosítottak üldözötteknek a pincéjükben. Zsindely Ferencné Tüdös Klára csak élt azzal a lehető-



A háború utáni újabb nehézségek, küzdelmek

1945. március 26-án, amikor elmenekült a város nyilas vezetősége, az igazgatóság egy lista alapján megőrzésre szétosztotta a gyár pénzkészletét az alkalmazottak közt, az ipari gyémántkészletet fémtokba helyezve az igazgatóság küszöbe alá rejtették, további 400 ezer pengőt a gyári nyugdíjintézet Munkácsy úti bérházába falaztak be. 1945. március 28-án a szovjetek bevonultak a városba, vörös zászló került az igazgatósági épületre. A vagongyár szovjet katonai irányítás alá került április 1-jétől. Összesen 7 katonai parancsnokság működött a törzstelepen és a kitelepített egységekben. A helyükön maradt vezetőkkel a szovjet katonai irányítás alatt indult el a termelés a romeltakarítással párhuzamosan. A munkások az első, április 9-én megalakult üzemi tanács vezetőjévé választották Pattantyús-Ábrahám Imrét, helyettesévé Horváth Sándor művezetőt.

A termelés viszonylag gyors beindítása a háború alatt megmentett, elrejtett gépekkel és a környékre kitelepített gyáregységekkel volt lehetséges. Az acélöntöde gépeit Sárvárról szállították vissza. Az első hónapokban zömében a szovjet csapatok igényeinek megfelelően, a felszerelés gyártása, gépkocsik javítása indult be először. Emellett dolgoztak a városi üzemek, hidak helyreállításán is.

MÁV roncskocsik újjáépítése (forrás: Emlékalbum):



Az újjáépítés és a termelés folytatása mellett a vezetőségnek meg kellett oldani a dolgozók ételmisszerrel való ellátását is, amely akkoriban a legnehezebb feladat volt. 1945. június 27-29-én kiköltözött a szovjet katonaság a gyárból, ezután a honvédség vette át a gyár fegyveres őrzését. A jóvátételi munkák mellett már a polgári termelés is megindulhatott. Az elkövetkező pár év a vezetőktől és a munkásoktól is emberfeletti küzdelmet követelt, mostoha körülmények közt, az infláció szorításában megélhetési problémákkal kellett küszködniük.

1946. december 1-jétől állami kezelésbe vették a Győri Vagon- és Gépgyárat, majd 1947-ben hozzácsatolták a MÁVAG ipartelepét. 1947. július 21-én az új gyári erőmű átadásakor az igazgató az ünnepi beszédében hangsúlyozta, hogy „a gyárak közt első helyre küzdötte fel magát a vagongyár, deficit nélkül dolgozik, és havonta 10 000 000 tonnát termel”.

1948 tavaszán teljes egészében államosították a gyárat. Az államosítással megszűnt a vagongyár budapesti irányítása, a helyi igazgatóság hatásköre megnőtt. Pattantyús-Ábrahám Imre 1945-től az Rt. vezérigazgatója volt, az államosításkor megtartották, sőt megerősítették vezérigazgatói beosztásában. A mellé kinevezett első munkásigazgatóval, **Kalló Ivánnal** – később **Horváth Sándorral** és **Lakatos Alberttel** is – jó munkatársi viszonyt tartott fenn. Munkáját 1948. július 9-én a Magyar Népköztársaság Érdemrendje kiskeresztjével is elismerték.

A 2000-ik szovjet jóvátételi vasúti gondola-kocsi átadási ünnepsége az 5 éves terv első évében (forrás: Emlékalbum):



Tudós érdeklődése a legnehezebb időkben is megmaradt, a legfrissebb nemzetközi szakirodalmat nyomon követve építette fel immár másodszor a vagongyárat. Hosszú távú tervekhez igazodó gyűjtőkörrel műszaki könyvtárat hozott létre, elindította a **Rába** című üzemi lapot. Örömmel tett eleget a felkérésnek, hogy a Nehézipari Műszaki Egyetem soproni Bánya és Kohómérnöki Karán 1949. október 15-től a Hőerőgépek és Kompresszorok, valamint a Kohótelepek energiagazdálkodása, majd a tavaszi félévben a Kohászati szállítmány-berendezések és a Gépelemek tárgyakat oktassa. Győrből járt hetente kétszer Sopronba. Ekkor lett vezérigazgató-helyettes, beosztást cseréltek **Lakatos Alberttel**.

A gyakorlati sikerek ellenére folyamatos politikai nyomás nehezedett rá. A megkeresések ellenére továbbra sem lépett be egyetlen pártba sem. 1951 tavaszán **Gerő Ernő** Pestre hívatta Pattantyús-Ábrahám Imrét. Fia, **Tamás** így emlékezett vissza édesapja beszámolójára. Gerő a következőket mondta: „Pattantyús, maga egy két lábon járó anakronizmus. Az ország egyik legfontosabb nehézipari vállalatának nem lehet egy klerikális reakciós vezetője. Maga megtette a kötelességét, magára ott nincs szükség. Talán tisztában van azzal is, hogy járnak azok, akikre nincs tovább szükségünk...” Gerő elvtárs itt szünetet tartott, azután eredeti humorral a mutatóját keresztbe húzta a nyakán. „Maga elég rendes ember, meg hasznos is lehet a népi demokráciának más területen, nos, magával kivételt teszünk és alkalmat adunk, hogy válasszon, mi legyen a következő beosztása.”

Családi kép 1947-ből:



Miskolci évek

Nem meglepő hát, hogy 1951 őszén, 60 évesen elfogadta az 1949-ben alapított miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem meghívását, és átvette az akkor szervezett Általános Géptani Tanszék vezetését. Bár újabb nehéz évek következtek, számos szakmai siker érte élete utolsó helyszínén. 1952 és 1955 között a NME miskolci Kohó- és Bányamérnöki Karának dékánja volt. 1952-től a Tudományos Minősítő Bizottság a műszaki tudományok kandidátusi tudományos fokozatot adományozta számára. 1955-ben Munka Érdemrend kitüntetésben részesült. 1955-ben jelentek meg egyetemi jegyzetei **Kohászati szállítóberendezések és Kohászati elektronika** címen, melyből később nemzedékek tanultak. 1955-ben súlyos betegség támadta meg, a kórt nem tudta legyőzni, 1956. január 30-án hunyt el Budapesten. 1956 februárjában a Farkasréti temetőben helyezték örök nyugalomra.

Írásom terjedelme nem teszi lehetővé, hogy emberi tulajdonságait – erkölcsi tartását, vezetői képességeit, tanári személyiségét – részletesen ismertessem, egyénisége azonban a kortársakban is mély nyomot hagyott. Nem véletlen, hogy több szépíró is megörökítette alakját, így **Gelencsér Miklós, Déry Tibor, Saád Béla**. Sokat megtudhattunk róla munkatársai, gyermekei visszaemlékezéseiből is.

Köszönet **Kecskés Attilánénak**, aki először hangsúlyozta tanulmányában a Győrben betöltött fontos és kellően el nem ismert szerepét, és aki jelen cikk írásához is számos dokumentumra hívta fel a figyelmemet. Csak remélhetjük, hogy a történeti kutatások hamarosan még teljesebbé tehetik a **Pattantyús-Ábrahám Imréről** alkotott képünket, és Miskolchoz hasonlóan Győrben is az őt megillető módon emlékezik majd rá az utókor.

A szoborsétányra készített mellszobor, melynek készítője Vigh Tamás, felavatták 1964-ben (forrás: [Miskolci Egyetem honlapja](#)):



A kőszobor az egyetemi szoborsétányon:



Antaliné Hujter Szilvia

Felhasznált irodalom:

Déry Tibor: Hazáról, emberekről. Útjegyzetek. Budapest, Szépirodalmi kiadó, 1954.

ifj. Gárdonyi Géza - Kölkedi István: A Győri Wilhelm Pick vagon- és gépgyár története 1896-1956. Győr, 1956.

Gemuska Pál - Honvári János: A közúti járműgyártás története Győrött 1945-től 1990-ig In: Győr fejlődésének mozgatórugói. Szerk. Honvári János Győr, 2014. p. 21-111.

Gerencsér Miklós: Fekete tél. Regény. Budapest, Szépirodalmi könyvkiadó, 1973.

Gerencsér Miklós: Két kérdés P.Á. Edítkez. In: Népszabadság, 1978. dec. 17. p. 4.

Kecskés Attiláné: Pattantyús-Ábrahám Imre élete és munkássága (különös tekintettel Győri éveire). In Győri tanulmányok 9. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1988. p. 179-200.

Megemlékezések Pattantyús-Ábrahám Imre professzorról. összeáll. Kiss Ervin, Terplán Zénó. Miskolc, Nehézipari Egyetem, 1981.

Pattantyús-Ábrahám Tamás: Pattantyús-Ábrahám Imre életének utolsó évei. Kézirat.

Saad Béla: Tíz arckép. Budapest, Ecclesia szövetkezet, Budapest, 1983.

Sáry István: A Győri Magyar Vagon- és Gépgyár 1945. évi iratai. (A kitelepítéstől a felszabadulás utáni termelés megindulásáig. In: Levéltári Szemle, 1970. 1. sz. p. 99-110.

Tabiczky Zoltánné: A Magyar Vagon- és Gépgyár története. Győr, 1972. 1-2.köt

Terplán Zénó: Pattantyús-Ábrahám Imre. (1891-1956). Emlékkönyv születésének 100. évfordulójára. Miskolc, Miskolci Egyetem Történelmi Bizottsága, 1991

Terplán Zénó: Pattantyús-Ábrahám Imre. In: Matematikusok az oktatás, a gépészet és a villamos vontatás alkotói,

VISSZAGRÁNZSOLÁS:

A Várostitörténeti puzzle sorozatának korábbi cikkei:

- 1. rész: [A Radó-szigeti Kioszk](#)
- 2. rész: [A győri repülőtér](#)
- 3. rész: [A Wolf Gyula-féle könyvkereskedés a győri Széchenyi téren](#)
- 4. rész: [Régi győri farsangi bálók](#)
- 5. rész: [Makrisz Agamemnon: Vízicsikó](#)
- 6. rész: [A Dunakapu tér](#)
- 7. rész: [Az Apolló mozi](#)
- 8. rész: [A Győri Gyufagyár](#)
- 9. rész: [Egy kiszolgált katonaszobor: a vashonvéd](#)
- 10. rész: [A Hungária kávéház tulajdonosa, a népdalgyűjtő Limbeck Ferenc - Limbay Elemér](#)
- 11. rész: [Az Auer Kávéház](#)
- 12. rész: [Volt egy mozi...: A győri Elite Mozi \(1922-1953\)](#)
- 13. rész: [A Győri Lemezárugyár – A fémjátékok egykori fellegvára](#)
- 14. rész: [A „nagy ház”, avagy a győri Lloyd-palota \(I. rész\)](#)
- 15. rész: [Adalékok a győri Lloyd történetéhez \(II. rész\)](#)
- 16. rész: [Régi győri mesterség: a burcsellás](#)
- 17. rész: [Egy győri polihisztor tűzoltóparancsnok: Erdély Ernő \(1881-1944\) – I. rész](#)
- 18. rész: [Egy győri polihisztor tűzoltóparancsnok: Erdély Ernő \(1881-1944\) – II. rész](#)
- 19. rész: [Egy győri polihisztor tűzoltóparancsnok: Erdély Ernő \(1881-1944\) – III. rész](#)
- 20. rész: [A Stádel Gépgyár – Győr első gépgyára](#)
- 21. rész: [A Kisalföldi Gépgyár](#)
- 22. rész: [A győri Tungsram Gépgyár](#)
- 23. rész: [A győri szecessziós Kisfaludy kávéház története](#)
- 24. rész: [A Zeiss Optikai Gyár a győri Dunakapu téren](#)
- 25. rész: [Élet az egykori újvárosi Nádor szállóban](#)
- 26. rész: [Postapaloták Győrött](#)
- 27. rész: [A Spartacus csónakház – Győr első csónakháza](#)
- 28. rész: [A győri strand- és termálfürdő múltjáról](#)
- 29. rész: [A nádorvárosi Back-malom – a Győri Hengermalom](#)
- 30. rész: [A 700 éves Győr \(1271-1971\) emlékmű története](#)
- 31. rész: [A régi győri gőz- és kádfürdők](#)
- 32. rész: [Mayr Gyula, győri órásmester, aki világhírű órát készített](#)
- 33. rész: [Szabó Samu lakatosmester tűzhelygyára](#)
- 34. rész: [A régi gőz-, kádfürdő és a fedett uszoda épületének története](#)
- 35. rész: [Nagy Mihály tézstagyáros, a szultáni és a császári udvar szállítója](#)
- 36. rész: [Szemelvények Kiskút történetéből](#)
- 37. rész: [Séta Kiskúton](#)
- 38. rész: [A Cziráky-emlékmű – A 102 éve felavatott obeliszk története](#)
- 39. rész: [Hello tourist – Hotel Tourist!](#)
- 40. rész: [A „hit és haza” emlékműve: a győri Mária-oszlop](#)

- 49. rész: [A győr-nádorvárosi Erzsébet liget és sporttelep kialakítása és fénykora](#)
- 50. rész: [Az Erzsébet liget története 1945-től napjainkig](#)
- 51. rész: [Ferenc Ferdinánd és Győr](#)
- 52. rész: [Káptalani zenészek háza](#)
- 53. rész: [A győri selyemfonoda és a fonodai munkásnőszállás](#)
- 54. rész: [A belvárosi-gyárvárosi Meller-féle olajgyár](#)
- 55. rész: [Blaha Lujza és Győr](#)
- 56. rész: [A győr-nádorvárosi kamillus templom](#)
- 57. rész: [A Győri Korcsolyázó Egyesület első negyedszázada](#)
- 58. rész: [A győri tejfőlös kofa szobra](#)
- 59. rész: [Skopáll József győri fotográfus](#)
- 60. rész: [A győri Tanítók Háza](#)
- 61. rész: [A győri idegenforgalmi pavilon története: 1938-1975](#)
- 62. rész: [A győri Petőfi-szobor az Eötvös parkban](#)
- 63. rész: [A vagongyár bölcsődéje](#)
- 64. rész: [A Magyar Ispita](#)
- 65. rész: [A győri tűztorony](#)
- 66. rész: [A könyv ünnepe – A győri Ünnepi Könyvhetek történetéből](#)
- 67. rész: [Kelemen Márton, az elfeledett fa- és kőszobrász, az oltárépítő és építőmester](#)
- 68. rész: [Az Erzsébet téri „Nagy” Pannonia Nyomda](#)
- 69. rész: [A Tulipános iskola](#)
- 70. rész: [Párizs Győrben – Balog Lajos Barros úti divatáruháza](#)
- 71. rész: [A győr-nádorvárosi, 87 éves Kölcsey Ferenc Általános Iskola története](#)
- 72. rész: [A kereskedelmi és iparkamara székháza](#)
- 73. rész: [Az I. számú Polgári Fiúiskola építésének története](#)
- 74. rész: [A győri szabadstrandi fürdőzés múltjából](#)
- 75. rész: [Gyógyszertár az Angyalhoz: A Mányoki-ház története](#)
- 76. rész: [Az I. számú Polgári Fiúiskola építésének története – II. rész](#)
- 77. rész: [Arany Sas és Arany Sas – két győri patika története I. rész](#)
- 78. rész: [Arany Sas és Arany Sas – két győri patika története II. rész](#)
- 79. rész: [Dunafürdő, a régi győri Tóth-féle uszoda](#)
- 80. rész: [A Rábaszabályozó Társulat székházának építése](#)
- 81. rész: [A Győri Sakk-kör első évtizedei \(1902-1924\)](#)
- 82. rész: [A győri Országzászló emlékmű](#)
- 83. rész: [Elevátor a Mosoni-Duna partján](#)
- 84. rész: [A győri királyi ítélőtábla épületének története a győri sajtó alapján](#)
- 85. rész: [A győri Pénzügyi Palota története 1945-ig](#)
- 86. rész: [A győri pénzügyi palota épületének története 1945 után](#)
- 87. rész: [A Győri Nemzeti Rajziskolától a Győri Magyar Királyi Állami Főreáliskoláig](#)
- 88. rész: [Az orsolyiták győri temploma](#)
- 89. rész: [„Városunk fia”: Ney Dávid, világhírű operaénekes](#)
- 90. rész: [A győri főreáliskola, a későbbi Révai Miklós Gimnázium](#)
- 91. rész: [Koltai Virgil Antal, a bencésből lett szabadkőműves](#)

