

A MÁV szentesi motorgarázsa

*Erősítsd karjaink
Engedj erős lélekkel állanunk
Nehéz, de kedves hivatásunk
Veszélyes útjain!*

A fél évszázados jubileumát ünneplő szentesi motorgarázs történetére *Csonka János* nyugdíjas, Szentes első vasúti motorszereelője így emlékszik vissza:

„Szó sem volt arról, hogy Szentesen építik meg a vasúti motorszínt. A tervekben Orosházát vették számításba. De amikor az ottani kiskertek tulajdonosai tudomást szereztek az építési szándékról, a kisajátítandó területeik árát úgy felverték, hogy nem kerülhetett sor az építésre. Az esetről tudomást szerzett a szomszéd város — Szentes — akkori polgármestere, *dr. Négyesi Imre*. Gyorsan küldöttséget menesztett a minisztériumba. A küldöttség Szentes város ajánlatát vitte magával, amelyben a város díjmentesen a vasút rendelkezésére bocsátotta az építkezéshez szükséges területet. Hamar megszületett a döntés. Így építették aztán Szentesen a vasúti motorszínt.”

Az alapokat 1927 őszén egy *Vas Jenő* nevű építésvezető irányításával rakták le, és egy év múlva már állt is az épület. A hatvágányú, vasbetonból készült motorszín akkor egyedülálló volt az országban. A főépület ma is eredeti állapotában szolgálja a vasutat.

Az építéssel egyidőben a háromvágányú állomásra 4 GANZ és egy külföldi, Kiel—Wagon gyártmányú motorkocsit telepítettek, ezeket *Jenei József*, *Widerman Károly*, *Somlai Árpád*, *Szerencsi József* és *Klinga Károly* vezették. A motorvezetőket *Lacsny Árpád* gépészmérnök képezte ki. Kezdetben az öt motorvezetőn kívül *Kis György* gépészmérnök és *Selmecci István* irodakezelő tartozott a személyzethez.

Az 1930-as évek közepén már 30 motorkocsija volt Szentesnek és a benzinmotorok után megjelentek a világhírű GANZ—Jendrassik-féle 100 lóerős, Diesel-motoros vasúti kocsik. A 17 kilométeres utazási sebesség 38 kilométerre növekedett és százezer kilométerre mindössze egy „üzemképtelenség” jutott. A GANZ-gyár rendkívül üzembiztos motorjai felkeltették a világ érdeklődését. Szentes lett a gyár bemutató telepe: argentin, spanyol, brazil, pakisztáni és uruguayi szakértőknek tartottak bemutatókat.



A világhírű Csonka-motor feltalálójának szegedi emléktáblája (Fotó: *Nagy J.*)

1 A mozdonyvezetők korabeli évkönyvében olvashatjuk az egykori krónikásnak ezt a versét.

Szentes város történetében a motorgarázs mindig maradandó helyet foglal el, mert a város iparának fejletlensége miatt kiemelkedő ipari mag volt.

Az *évtized végén* már 18 vonalon közlekedtek a szentesi motorvonatok és ellátták a Duna—Tisza közének és a Tiszántúl személyforgalmának nagy részét. Ebben az időszakban sajátította el *Nagy Ernő* a GANZ motorszerelőitől a szakmai ismereteket és később művezetőként irányította a motorkocsik javítását. Munkája, oktató tevékenysége és egész személyisége elválaszthatatlan az üzem történetétől. Sajnos, korai halála miatt nem érthette meg ezt a jubileumot.

1944-ben már 34 motorkocsi és 12 mozdony tartozott ide, s ezeket 85 motor- és mozdonyvezető, valamint fűtő kezelte. A műhelyben 17 fő dolgozott, a kisegítő előfűtők és váltókezelők száma 6 fő, az adminisztrációt 8 személy látta el. Így az összes létszám 116 volt.

Ebben az időszakban a főnökség vezetői sorrendben a következők voltak: *Kis György* (1928), *Kis András* (1928), *Kopasz Károly* (1929—1933), *Makkos Nándor* (1933—1935), *Léviusz Ferenc* (1935—1939), *Bodoki Miklós* (1940), *Otrok László* (1940—1953).

A *háború vége felé* megtört a féjlődés. 1944. október 6-án megkezdődött a város bombázása, s a kisebb német alegységek egymás után hagyták el a várost. Még ezen a napon a hadművelleti kormánybiztos elrendelte a város önkéntes kiürítését. Október 8-án a német katonai parancsnokság elrendelte a kiürítést a vasutasok részére is.

Az *összeomlás előtti napokban* a motorgarázs berendezéseit le kellett szerelni és a vontatójárművekkel együtt előbb Kecskemétre, majd Tapolcára kerültek. A szentesi motorvezetők egy részének Tapolca, másik részének pedig Bánhida lett az új szolgálati helye.

Az utolsó menekülő vonat október 8-án 14 óra 30 perckor indult el az állomásról Csongrád felé. Ez a vonat egy 8 tengelyes motorszerelvényből állt, melynek első felében a német parancsnokság, a többi részében pedig a vasutasok kaptak helyet. A 2. Ukrán Front *Managarov* altábornagy vezette egységei még aznap este felszabadították Szenteset.

A város felszabadításakor a vasúti motorgarázs teljesen üres volt. Később a szovjet hadsereg tábori repülőgép-szerelő csarnokává alakították át és berendeztek egy oxigénfejlesztő telepet is.

Az első vonat október 14-én, Orosháza felől érkezett Szentesre és 18 vagon építési faanyagot hozott a szovjet hadsereg számára. A vonatforgalmat 1945 elejéig román mozdonyokkal és személyzettel bonyolították le. Az irányításra egy román mérnököt és három mozdonyfelvigyázót vezényeltek Szentesre. A vasúti közlekedés ebben az időszakban kizárólag a hadiforgalom céljait szolgálta.

A németek október 9-én Csongrádnál felrobbantották a Tisza hídját és a bombázás miatt a Körös-híd is használhatatlan volt. Így a szerelvények csak Szentesig tudtak közlekedni.

A *felszabadulás után* az élet és a munka hamar úrrá lett a kilátástalanságon. Emlékeznünk kell azokra, akik a felszabadulás után elsőként jelentkeztek szolgálatra. A szentesi vasutasokról szóló krónika többek között feljegyezte *Tekulics József*, *Molnár Sándor*, *Uj Mihály*, *Gajda Kálmán* és *Csutorka József* helytállását. A vasutasokkal Kovalcsuk kapitány és Iván főhadnagy rendelkezett.

A németek által felszaggatott pályaszakaszt a Szentesen maradt vasutasok október 18-ára a hídig helyreállították. Közben a lakosság bevonásával nagy iramban folyt a cölöphíd építésének előkészülete. A munkát hátráltatta az a körülmény, hogy nem volt mozdony. *Kolenyák Ferenc*, *Gajda Kálmán*, *Uj Mihály* és *Csutorka József* Kunszentmárton állomáson „felfedeztek” egy üzemképes, 324-es sorozatszámú mozdonyt. Ezért a mozdonyért aztán gyalog visszamentek. A mozdonyon azonban nem volt annyi szén, ami Szentesig elég lett volna, ezért Kistőkétől már csak a földeken talált csutkaszárral tudták fűteni a mozdonyt. De október 16-án este így is hazaértek.

A vasutasok *Koszov* tábornok tiszaföldvári főhadiszállásán szabad mozgást biztosító igazolványt kaptak, amellyel viszonylag könnyebben el tudták látni szolgálatukat. De csak viszonylag, mert a német stukák még vissza-visszatértek. A támadások alatt a hadi szerelvényeket Szentesről Nagytőke irányába, a nyílt vonalra kellett kivinni.

1944 november végén elkészült a tiszai ideiglenes vasúti híd, ami ismét jelentős próbatétel elé állította a vasutasokat. Egy kisebb szerelvényt is csak ügyel-bajjal, 2—3 mozdonyal lehetett a hídon átjuttatni. A román személyzet nem ismerte ezt a veszélyes pályaszakaszt, ezért a szovjet parancsnokság Szentes és Csongrád között csak a szentesieknek engedélyezte a vonatok továbbítását. Munkájukért számos elismerést kaptak.

1945 első napjaiban áradni kezdett a Tisza, s a zajló jég is veszélyeztette a hidat. Február 20-án a hid eltűnt a víz alatt. Március elején a víz 60—70 centiméter magasan hömpölygött át a sinkorona felett. A szentesi vasutasok életük kockáztatásával viték át a vonatokat. A lélekvesztő szükséghid napjai meg voltak számlálva.

Az utolsó átkelési kísérletre *Kolenyák Ferenc* így emlékezett vissza:

„Csongrádra kellett volna átmennünk egy 22-es sorozatú mozdannyal. *Horváth László* volt a kísérőtársam. A hidnak csak a két vége látszott ki a zajló áradatból. A mozdony, amit a vasutasok csak „pulyká”-nak neveztek, elakadt. Kifeszített piros szalag jelezte a hid helyét. Egy sztalinyec segítségével mentettek ki bennünket a szovjet katonák. Drótkötéllel húzták ki a vonatot.”

A vonatokat hozó román vasutasoktól értesült a szentesi vontatási személyzet, hogy Aradon több sérült motorkocsi van. A szovjet parancsnokkal egyetértésben brigádot szerveztek, amelynek *Gajda Károly* motorvezető, *Szabó András* kocsilakatos és *Bíró Sándor* voltak a tagjai. Ők vállalkoztak arra, hogy hazahozzák Aradról a motor-kocsikat. Viszontagságos körülmények között sikerült négy erősen sérült motorkocsival hazatérniük. Ezeket a kocsikat *Otrok László* mérnök vezetésével *Katona Mihály* és *Veres Antal* motorvezetők a főnökségi dolgozók és a szovjet katonák segítségével megjavították. Üveg hiányában az ablakokat bedesztkázták. Ezekkel indult meg 1945 januárjában Szentesről a személyforgalom.

A politikai kibontakozásnak voltak fény- és árnyoldalai. A vasutasok körében november végén, december elején alakult meg az MKP. Első titkára *Valkai István* volt, aki nyugdíjazásáig a vontatási főnökségen dolgozott. Rendkívül rosszak voltak a munkakörülmények, fizetést egyáltalán nem kaptak és ezért egyre több volt az elégedetlenkedő a vasutasok között. A türelmetlen hangulatot egy *Mayer János* nevű dolgozó szfította, aki a budapesti MÁVAG-tól került Szentesre. Befolyására a vasutasok egy része 1945 februárjában elhatározta, hogy beszünteti a munkát és addig nem engedi át a forgalmat Szentesen, amíg nem kapnak fizetést.

A megmozdulás azonban nem sokáig tartott. Egy éppen befutó vonat utasainak a segítségével megfutamították a rendszavarokat. Az esetről *Bebrits Lajos* államtitkár is értesült, s másnap már Szentesen volt. A munkabeszüntetés kezdeményezőjét azonnali hatállyal elbocsátotta, a helytálló vasutasoknak pedig elismerését fejezte ki.

Később még három mozdonyt sikerült szerezni Szentesre és ezek is bekapcsolódtak a forgalomba. A személyszállításra berendezett kocsikat tehervagonokból alakították át padok beépítésével és viharlámpa világítással. Ezeket a kocsikat nevezte a köznyelv bocipulmannak. 1947 decemberében adta ki az Északi Főműhely az első újjáépített 408-as típusú motorkocsit és az Szentesre került. Aztán egymás után érkeztek a felújított kocsik.

A következő tíz év krónikája szűkszavú. Az ötvenes évek nyomasztó súlya itt is érzett. Ebben az időszakban a motorkocsik száma 24-re, a gőzmozdonyoké pedig 12-re növekedett. A korszerűséget akkor a Hargita típusú motorkocsik képviselték. 1953-ban *Ókos Lajos* vette át a főnökség vezetését, s 1957-ig volt ezen a poszton. 1956-ban az ellenforradalmi eseményekkel a fejlődés rövid időre megtorpant, de 1957-ben már ismét új lendületet kapott.

A konszolidáció után 4 darab M 28-as típusú, mechanikus erőátvitelű Diesel-mozdonyt helyeztek Szentesre. Ezek az állomás területén üzemeltek. A következő két évben 8 db ABb öttengelyes motorkocsit kaptak, amelyekkel távolsági vonatokat vontattak Szentes—Budapest és Békéscsaba—Dombóvár között. További korszerűsödést hozott a hidraulikus erőátvitelű Diesel-mozdonyok megjelenése.

1964-ben már 36 különféle típusú mozdony tartozott ide. Szentes további gyors- és személyvonatok továbbítását vette át. 1969-ben 5 darab M 44 típusú mozdony érkezett és átvették a Szentes—Szolnok közötti teherforgalom bonyolítását. Ezzel fokozatosan kiszorult a gőzvontatás. Nem sokkal később le is bontották a fűtőházat, s a helyén vasutas művelődési ház épült.

1970-ben forradalmi változás történt a főnökség életében. 11 komplett, hétrészes MDA szerelvényt kaptak, amelyeket a színükről népszerűen piroška vonatoknak neveznek. A piroškák hamar közkedveltek lettek, mert kulturált utazást tettek lehetővé. Érkeztek Szentesre a mellékvonalak kiszolgálására alkalmas más Diesel-mozdonyok is, de szükségből még ma is közlekednek az 1920-as évek AB típusú motorkocsijai. Ezek 1971-ben élték másodikvirágzásukat, amikor korszerű motorokat kaptak. Az 1976-os év pedig a harmadik virágzást jelentette, amikor az öreg motorkocsikat hidraulikus kapcsolókkal látták el.

A korszerű Diesel-vontatás nagy népgazdasági értéket képvisel. Egy „piroska”-szelvény 21,5 millió forintot ér, az M 44-es mozdony 6 millió forintba került. Az utóbbi három év alatt 322 millió forint értékű új járművet állítottak forgalomba Szentesen.

Közben a makói fűtőházat is Szenteshez csatolták, és ezzel az átszervezéssel 56 vasutas került a szentesi vontatás létszámba. Szentesi mozdonyvezetőkkel közlekedik a makói gyors Budapestre és a szegedi gyors Pécsre.

A fejlődés tárgyi és anyagi változásai mellett nem feledkezhetünk meg az emberről, a dolgozókról, akik munkája révén életre kelnek a mozdonyok, és tartalommal töltik meg a fejlődést. Tetteikkel már a munkaverseny hőskorában is élen jártak. A mozgalmi munka kiszélesítéséért élmunkás kitüntetést kapott *Pető Sándor* és *Nagy Ernő*. Tizenkilencen voltak sztahanovisták. A munkaverseny új formájában az 50. évfordulóra 13 szocialista brigád és 143 dolgozó vesz részt. A főnökség kilencszer volt élüzem, vagy Kiváló Főnökség.

A főnökök sorát 1957-től *Portörő István* folytatta. Őt követte *Klivényi József* (1958—1963) és *Harmati István* (1963—1966). 1966-tól *Lóki Béla* a főnök. A jubileumi ünnepségen ott volt *Labádi Sándor*, az MSZMP Szentes városi Bizottságának első titkára is, aki korábban ezen a munkahelyen volt lakatos.

A fejlődéstől nem maradt el a kiegészítő létesítmények sora sem. A legnehezebb fizikai munkától mentesít a hidraulikus motorsüllyesztő, a 60 tonnás csoportemelő, a 15 tonnás bakdaru és az automatikus olajtároló. 1976-ban adták át a 240 személyes szociális létesítményt, amelyhez ebédlő és oktatóterem tartozik. A tanműhelyben 44 fiatal tanulja a vasas szakmákat és a motorszerezést. Villamosították a mozdonyokat, a fordító korongot és új artézi kutat fúrtak. Amikor 50 évvel ezelőtt elkezdődött a szentesi motorgarázs története, mindössze heten dolgoztak itt, s most 336 dolgozója van a főnökségnek.

A MÁV szentesi Vontatási Főnöksége az úttörő szerepét töltötte be a motorkocsis üzemeltetésben. Dinamikus fejlődése azonban új távlatokat nyit meg. Története pedig jelentős helyet foglal el a Szentes város helytörténetében.

Fogas Pál

A Jászkunság első történetírója¹

Horváth Péter elődeiről csak annyit tudunk, hogy Egerben éltek és 1720. október 8-án III. Károlytól nemeslevelet kaptak. Innét ered a Kőhalmi előnév. *Horváth János* fia, Márton, Jászkőhalmára költözött és *Szűcs Katával* kötött házasságából két fia született: 1742-ben József, majd 1756. február 19-én Péter.

Horváth Péter kítűnő eredménnyel tanult a jászberényi, majd az egri gimnáziumban. 1776-ban a piarista rendbe lépett, de négy és fél év múltán „gyengemejjűségére” hivatkozva elhagyta a rendet, mielőtt ünnepélyesen beavatták volna. 1785-ben — a jogi tanfolyam elvégzése után — a jászkun-kerületek másodjegyzői állására választották, majd 1786-ban *Katskovics Bálint*, a jászberényi gimnázium lemondott igazgatója helyét foglalta el. Nem sokkal később a gimnáziumot egyesíteni akarták a gyöngyösisével, ezért igazolnia kellett a létjogosultságát. A jászberényi gimnázium alapítványainak összege ekkor 10 000 Ft volt, amiből 400 Ft-ot Jákóhalma adott, s ez a hasonló községekhez képest jelentős összeg volt, talán éppen az igazgató származása miatt.

Horváth Péter igazgatósága alatt nagyott fejlődött a gimnázium; 1789/1790-ben ötosztályos nagygimnáziummá, majd 1806/1807-ben hatosztályosá alakult. A város bútorokkal szereltette fel a tantermeket. 1791-ben az igazgató köszönetet mondott a kerületi főkapitánynak „ama római urnáért”, amit az ekevas fordított ki Félegyházán a földből és amely az intézetnek ajándékozott.

Az igazgató fizetése 1792-ben 500 Ft volt, s bármilyen furcsán is hangzik, a hattagú tanári kar illetményét a szolnoki királyi sóhivatal adta. *Horváth Péter* panaszkodik is a főigazgatónak, hogy a sóhivatal a tanári kar évnegyedi fizetéséből „levonásokat tett” hadiségely címén, mégpedig a felség rendelete ellenére — amelynek értelmében a tanítással foglalkozó egyének a hadiségely fizetése alól felmentetnek.

¹ 150 esztendeje halt meg *Horváth Péter*.