

dúr Péter 94 mesével, Vankóné Dudás Juló hatalmas monográfiájával, a legtöbben az iskolát teremtő himzők és varrók vannak, valamint tanítványaik. Hallatlan szellemi gazdagság ez, amely pótolta az anyagi lét szegényességét, társadalmi korlátait. Itt van egy olyan népcsoport, amely mindazt produkálja kicsiben, amit a magyar nyelvterület egésze nagyban.

Juhász Ferenc költőnk szavaival zárom szűkre szabott írásom, aki Dudás Juló rajzai láttán a következőket írta:

„Vigyázzunk, hogy ki ne haljanak az éneklő népek!
vigyázzunk a képiro asszonyokra és faragó emberekre,
mert ha kihalnak, velük hal ki az ember is!”

Katona Imre

A MÁV Északi Járműjavító Üzem története 1945-ig¹

A magyar vasút születése

Az 1830-as években a főleg Széchenyi által létesített különböző gazdasági vállalkozásokban ott találhatók a köznemesség és az arisztokrácia haladásáért küzdő tagjain kívül a feltörekvő polgárság képviselői is. E kapcsolat megkoronázásaként született meg az 1836: XXV. tc. a vasúti törvény. Az árutermelő nemességnek és a kereskedőknek egyaránt érdekük volt a gőzvontatáson alapuló olcsóbb és gyorsabb közlekedés, aminek megteremtésében ösztönszerűleg hatott a Széchenyi által oly kitartóan ajánlott angol példa.

Hitelképtelenségünk a hazai földbirtok holt tőkéje miatt és ellenében, a hatalmasnak ígérkező vállalkozáshoz hitelképes eleven tőkére volt szükségünk, amit legközelebb lévén és ezernyi szállal való kötődésünkből adódóan, elsősorban az osztrák pénzarisztokráciától kaphattunk meg. Az elfogadott törvény csaknem egy évtized múltán valósult meg. 1844 őszén indult meg a vasútépítés a Magyar Középponti Vasút Társaság pest—pozsonyi és pest—szolnoki vonalának munkálataival. A vasút nyújtotta felmérhetetlen lehetőségeket nagy költőnk, Petőfi is felismerte. „Száz vasutat, ezret! csináljatok, csináljatok!... Ezek a föld erei, bennök árad a műveltség. Ezek által ömlenek szét az életnek nedvei” — írja 1947 decemberében Vasúton című, versében, első utazásától fellelkesülve. De Széchenyi István 1848 januárjában Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről című, az országgyűlésnek szóló tanulmányában még mindig a meggyőzés nehéz munkájával küszködik. A szabadságharcig csak a Pest—Vác, Pest—Szolnok és Sopron—országhatár vonal épült meg hazánkban. A szabadságharcot követő abszolútizmusban vasútvonalaink hossza megtízszereződött. 1870 végén a vasútvonalakat még különféle tőkés vállalkozók építették, melyek magánkézben levő vasúttársaságok tulajdonában maradtak. A kiegyezés évében a 3471 km hosszú vasútvonalból szinte semmi nincs az állam kezén, három évvel később is csak mintegy 10% -a a MÁV (Magyar királyi Államvasutak) tulaj-

¹A TIT Üzemtörténeti Szakcsoportjának 1980. évi rendezvényén elhangzott előadás.

dona. A többi az alábbi vasúttársaságok között oszlott meg: Császári királyi déli vasút, Osztrák államvasút, Tiszai vasút, mohács—pécsi vasút, pécs—barcsi vasút, Első erdélyi vasút, alföld—fiumei vasút, Keleti vasút, kassa—oderbergi vasút. Az összes magyarországi vonalon járó mozdony száma ekkor 591, 1123 személy és 13 644 teherkocsival. Az eljövendő MÁV-ot megalapozóan a részvénytársaságok üzletrendjükre és viteldíjtarifákra vonatkozóan már állami felügyelet alatt álltak, az újabb vasúttársaságok vonalai is állami jövedelem biztosítékokban részesültek.

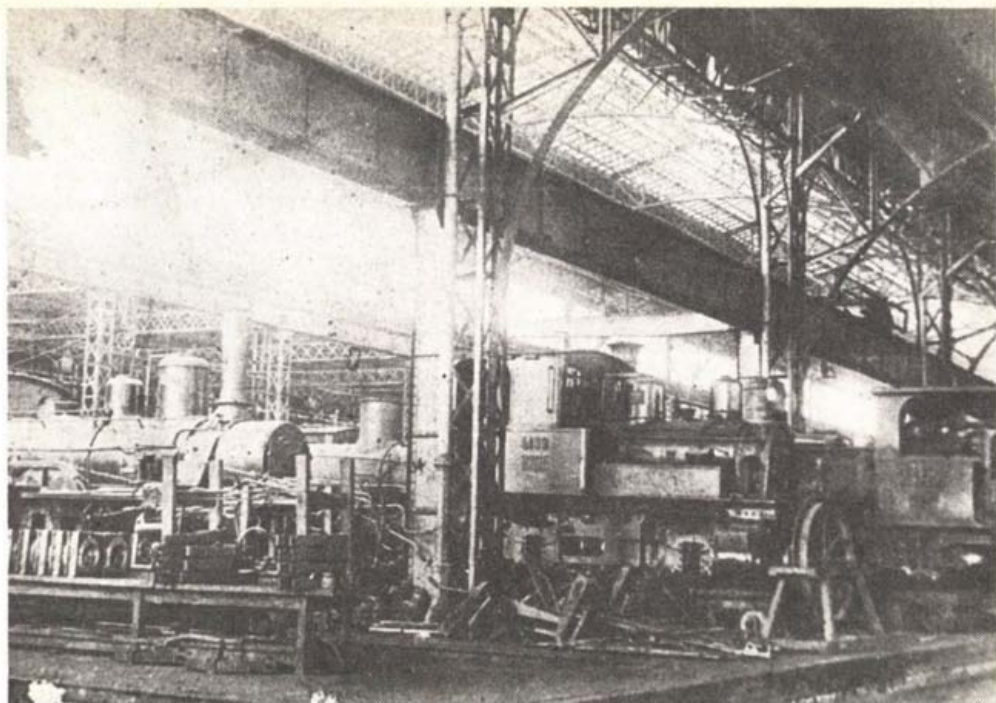
Hazánkban 1846-ban nyílt meg az első gőzvontatású vasút, előzményeként említhetjük az 1839-ben engedélyezett pozsony—nagyzsombat—szeredi lóvasutat, amit később gőzvontatásúvá alakítottak át. Lóvontatású vasutak idővel csak helyi forgalomba állítottak be, ezek között a legrégebb a pesti közúti vaspálya, ami 1865-ben engedélyzetett. Talán nem veszik rosszul értelmezett lokálpatriotizmusnak, ha mint újabban kőbányai lakos, az egykori kőbányai függővasútról is megemlékezem, amelyet 1827. augusztus 20-án avattak, ahol József nádor is jelen volt, majd bezárta az egyik kocsiba, a városig utazott. Vasútgyünk fejlődése 1849 után nem volt ugyan lassú, de a sok külföldi érdekltség miatt az országos gazdasági egyesület joggal panaszkodott 1863-ban, hogy nem mindenben halad a nemzet érdekeinek megfelelően. A kiegyezés utáni kornak lett a feladata, hogy Széchenyi 1848-ban meghirdetett programja alapján tervszerűen megépítse és kiegészítse vasúthálózatunkat. Az állami garancia és a Bach-korszak keserű következményei a kormányt arra bírták, hogy a vasúti ügy súlypontja az állam kezébe helyeztesse át. Ennek a vasúti politikának következetes megvalósítója, a máig szóloán el nem múlhatatlanul nagy érdemű Baross Gábor, a „vasminiszter” volt, aki az államháztartás többszöri súlyos nehézsége ellenére keresztül tudta vinni célkitűzéseit. 1894-re a vasúthálózat már túlhaladta a 13 ezer km-t (13 140), amiből már 58,3% (7655 km) állami kezelésben volt. Tehát szívós munka révén a tulsúly a vasút területén nem egészen harminc év alatt az állam kezébe jutott. A lendületes fejlődésben levő vasúti hálózat hossza 1914-re már 22 600 km-re nőtt.

Ez a gigászi munka az agrárproletariátus ezreinek adott munkát és megélhetést, a vasúttársaságok lelkiismeretlen kizsákmányolása ellenére. Míg az első vonal építésénél még csak néhány száz munkás dolgozott, addig a hetvenes évek elejére számuk már jóval meghaladta a százazretet. Az 1873-as gazdasági válság ami a vasútipítésre is hatott, a hirtelen munkanélkülivé váltak ezreit kényszerítette szülőföldjük elhagyására, s rövid fél század alatt egymást követő hullámokban kétmilliónál több ember hagyta el Magyarországot. Az embertelen munka és a kizsákmányolás sokszor bérharcra kényszerítette a vasútipítő munkásokat, az első már az indulásnál, 1845 áprilisában kitört. Ezek az ösztönös lázadások végigkísérték a vasút történetét, és a század végére elvezettek a szervezett munkásmozgalomhoz. A magyar vasút kereteiben folyó bérharc a már e század elején kirobbant, az ország vérkeringését megbénító 1904-es vasúti sztrájkban csúcsosodott ki. Aminek hatalmas bűnperében, a tizenhármak elleni perben — ahol Landler Jenő a vasutasok védőügyvédjeként már megcsillagolta későbbi önmagát — az államhatalom kénytelen volt visszakozni és elejteni a vádat.

A járműjavító műhelyek megalakítása

A vasút üzemen tartásához, működésének zavartalanágához segéduzemek, műhelyek kellettek. A kisebb javításokat, karbantartásokat a nagyobb állomásokon felállított fűtőházban végezték. A nagyobb javítóhelyeken, amit főműhelynek neveztek (ma járműjavító a nevük) nemcsak egyszerű karbantartási munkát, hanem főjavítást folytattak, sőt a műhelyek egy részében új járműveket is készítettek és gyártanak ma is. Ezek az üzemek, bár teljesen külön egységek, külön igazgatásukkal beletartoznak a MÁV egész országot behálózó nagy szervezetebe.

Az első vasúti járműjavító üzemet már a kezdeteknél megépítették. 1848-ban indította meg a működését Pesten a mai Elmunkás téri hid környékén. Ezt az üzemet később kijebb telepítették, így a mai Landler Jenő Járműjavító Üzem elődjének tekintik, az idősebb korosztály pedig még Istvántelki Főműhelyként hallhatott róla. A vasút fejlődésével, új vonalak megépítésével folyamatosan a XIX. században a javítóműhelyek egész sora jött létre. Sorba szedésükkel szinte nyomon követhetjük a magyarországi vasúthálózat kialakulását: 1851: Érsekújvár, 1856: Úszög, 1858: Szolnok és Nagyvárád, 1859: az előbb említett Istvántelki és Temesvár, 1860: Miskolc, 1867: az Északi Főműhely, ahova pár év múlva a Magyar—Schweizeri Vagongyár és a Magyar—Belga Gép- és Hajoépítő Társaság is beolvadt, s ezután nemcsak javítás, hanem gyártás is folyt itt. A helyeket tovább sorolva 1870: Kolozsvár, Szeged, Pécs és Piski, 1872: Szombathely, Zólyom, Kaposvár, 1873: Sátoraljaújhely, 1875: Ruttka és Arad, 1893-ban a még mindig magánkézben levő Déli Vasút székesfehérvári műhelye, 1894: Zágráb, 1898: Debrecen, majd az első világháborúig még Bródon, Nagybecskerekén és Brassóban épültek járműjavító műhelyek. A trianoni békeszerződés után vasútvonalaink hossza 8705 km-re csökkent, és a határainkon túl maradtakkal kevesebb lett a javítóműhelyek és a járművek száma. 1926-ban pe-



Mozdonyjavítás az „Eiffel”-csarnokban

dig megépült a Dunakeszi Főműhely. Ezekkel a változásokkal és az átszervezésekkel kialakult a MÁV mai járműjavító hálózata. Az egykori főműhely nevet egységesen a járműjavító elnevezés váltotta fel. Jelenleg nyolc üzemel: Északi, Landler Jenő, Dunakeszi, Debreceni, Miskolci, Szolnoki, Szombathelyi és Székesfehérvári Járműjavító Üzem. Valamennyinek megjelent már a története. A Vasúti Tudományos Kutató Intézet évkönyveket ad ki, az ott dolgozó Cadanez Béla tollából több, a vasutasok munkásmozgalmát tárgyaló kiadvány jelent meg.

Klapka-részvény és a Budapesti Főműhely

1867: a kiegyezés éve, remények, álmok születnek. Kezdetét veszi egy ellentmondásokkal teli korszak, a boldog békeidő, aminek megítélésében annyiszor változtunk és változtattunk, amiben máig ható okokat keresünk és okozatot látunk. A megelevenedő konjunktúra fellendítette az ország gazdasági életét, a vasút hihetetlen fejlődésnek indult. 1867-ben alapították magyar-francia és svájci tőkeérdekeltséggel a Magyar—Svájci Gépgyár Rt.-t, amely az ekkor épült és magánkézben levő pest—losonci vasútvonal járműveinek bérjavítását is vállalta. A gépgyár részvényeiből Klapka György, a szabadságharc tábornoka is részesedett. A pest—losonci vonal még csak Salgótarjánig nyílt meg, mikor a vállalkozók korrupciói miatt az építkezés csődbe jutott. Az állam az 1867. évi XIII. tc. alapján megvásárolta, kiépítette, és ez lett a MÁV első vonala. 1870-ben a Magyar—Schweizi Vagongyár is csődbe jutott, úgyszintén a Magyar—Belga Gép- és Hőgépjárat Társaság. A két gyárat 1870. augusztus 1-én egyesítették és a MÁV-hoz csatolták, mint a Magyar Királyi Államvasutak Gép- és Kocsigyárát, bekötötték a Losonci (ma Józsefvárosi) pályaudvar vágányhálózatába. A javításokon túlmenően a gépgyárban hamarosan mozdonyokat, a kocsigyárban pedig személykocsikat is gyártottak. 1871-től a MÁV-on belül önálló igazgatóság alá rendelték, a két üzem közös igazgatója Zimmermann Frigyes gépészmérnök lett, aki már az 1873-as bécsi világkiállításon bemutatta az itt gyártott mozdonyt és kocsit. A MÁV losonci (északi) vonalán ekkor már 40 mozdony, 84 személy- és 1017 teherkocsi közlekedett. 1873-ban ismét közvetlen MÁV-irányítás alá került, ez évben a gyár is leégett. Az újjáépítés után a vasút fő javítóműhelyévé lett. 1875-ben a gépgyárat (ez volt a MÁVAG, a Ganz-MÁVAG része) leválasztották, és mint Budapesti Főműhely vált önál-

lővá. Ez az üzem már minden további lényeges szervezeti változtatás nélkül a mai MÁV Északi Járműjavító Üzem őse, hozzá már csak bővítések kerültek. Ekkor egy kisebb irodából és egy nagyobb műhelyből, valamint több apróbb épületből állott. Az 1883-ban épült nagy mozdonyműhelyt ma ipari műemlékként tartják számon, a kiváló műszaki és művészi alkotás a párizsi Eiffel mérnök köréhez tartozó Feketeházy János mérnököt dicséri, aki a Szabadság-hídat is építette. A főműhely, mint a MÁV legmodernebb üze me, villanyvilágítással is rendelkezett. Az 1890-es években a legnagyobb volt a területe az összes főműhelyek között, jelentőségét mutatja, hogy a többi 91 ezer m² területével szemben 52 ezer m²-t foglalt el. Mai területi kiterjedését ebben az időben érte el, s ekkortól nevezték először Északinak, mivel elsősorban az ország északi területeiről kapta a javítandó járműveket.

Az első sztrájk az üzemben még a magyar—svájci érdekelttség idején történt, amikor az egyik dolgozó munkásképző egyesületet akart alapítani, emiatt elbocsátották, és a kőbányai úti üzemek egyike sem alkalmazta. A dolgozók beszúntették a munkát, és a közben letartóztatott művezetőért tüntette vonultak a rendőrkapitányság elé. Az összetűzés és a munkásgyőzelem után a tőkések kétheti munkaszünetet rendeltek el, melyre a bért is kifizették. 1869-ben itt vállalt munkát Farkas Károly a magyar munkásmozgalomban kiemelkedő jelentőségű Általános Munkásegylet vezetője, az 1872-es hűtlenségi per fővádoltja, aki kijutott 1872 szeptemberében az Internacionálé hágai kongresszusára. Átmeneti mozgalmi visszaesés után 1880-ban alakult meg a Magyarországi Általános Munkáspárt. Az ez év nyarán kitört asztalosstrájkban a főműhely dolgozói is részt vettek. Ebben az időben nem volt egységes a szakszervezeti mozgalom, hanem külön szakmai szakszervezetek igyekeztek a munkások érdekeit képviselni. A külön vasúti munkásmozgalom kezdeteit az önszegélyző egyesületek jelentették, így Önszegélyző és Temetkezési Egyesületet alapítottak, 1888-ban pedig a Törekvésben (még ma is így hívják az üzem művelődési házát) Dal, Zene és Onképző Egyesület alakult meg. 1890-ben kezdték építeni az Északi Főműhely ma is fennálló lakótelepét a Jancsi-telepet. Nevét az üzem hitelcédulájáról a Jancsi-bankóról kapta, amit általában a kantinban és a komzumboltban válthattak be.

Az Északi Főműhely az I. világháborúig

1890-től a főműhelyben nagy fejlődés vette kezdetét, üzemcsarnokok sora s 1893-ban pedig már külön tanoncműhely is épült. A teherkocsiosztály, ahol eddig mozdonyokat és személykocsikat javítottak, már csak teher- és különleges kocsik javításával foglalkozott. Ezekben az években lett az Északi az ország legnagyobb járműjavító üzemévé.

Az Északi Főműhely, állami vállalat lévén kulturális színvonalban messze megelőzött más vállalatokat, üzemeket. A korabeli általános kulturális fellendülés is erre ösztönözte. 1889-ben a Törekvés dalosegyletnek már könyvtára volt, 1896-ban ezer kötettel rendelkezett. A dalárda szerepelt a milleniumi ünnepségek városligeti kiállításán, a főműhely kétezer dolgozójából minden negyedik az egylet tagja volt. A Törekvés keretén belül Szabad Lyceumot és Népakadémiákat szerveztek, ahol neves előadók: tudósok, írók tartottak előadást. 1899-ben a megnyitót Wekerle Sándor, az előadást Beöthy Zsolt tartotta, október 14-én Petőfi-emlékünnepe lyp rendeztek, és ebből az alkalomból Petőfi-albumot adtak ki.

A műszaki fejlődés gyorsulása megkövetelte a javítások ütemének fokozását. Az Északi Főműhely a járműalkatrészek tömeggyártó műhelyévé vált, itt próbálták ki az új eljárásokat. 90 mozdonyon és 455 kocsin lehetett tető alatt, valamint 48 mozdonyon és 280 kocsin a szabadban dolgozni, 13 tolópad segítette a munkát. 1909-re az üzem elérte fejlődésének csúcspontját, évente 1100 mozdonyt javított. A munkások átlagbére 160 korona volt havonként. A főműhelyi dolgozók nem voltak a MÁV kinevezett alkalmazottai, így bármikor az utcára kerülhettek, ezért nem volt biztosítva a nyugellátásuk sem. Az ez irányú kérelmeiket hosszú éveken keresztül elutasították.

Apránként az Északi Főműhely dolgozói is hozzájutottak bizonyos kedvezményekhez, szabadjegyként még nem volt, de heti két személyzeti jegyet kaptak. Háromévi szolgálat után pedig véglegesítették őket, bár ezt sokszor kijátszották úgy, hogy a harmadik év letelte előtt bocsátották el a dolgozót. Politikai pártnak nem lehettek tagjai, mert ez is elbocsátással járt. A MÁV vezetői létrehozta k egy úgynevezett hazafias egyesületet, a Magyar Szentkorona Országainak Vasutaszövetségét, ahová már bármilyen beosztási vasutas beléphetett, sőt belépése ajánlatos volt.

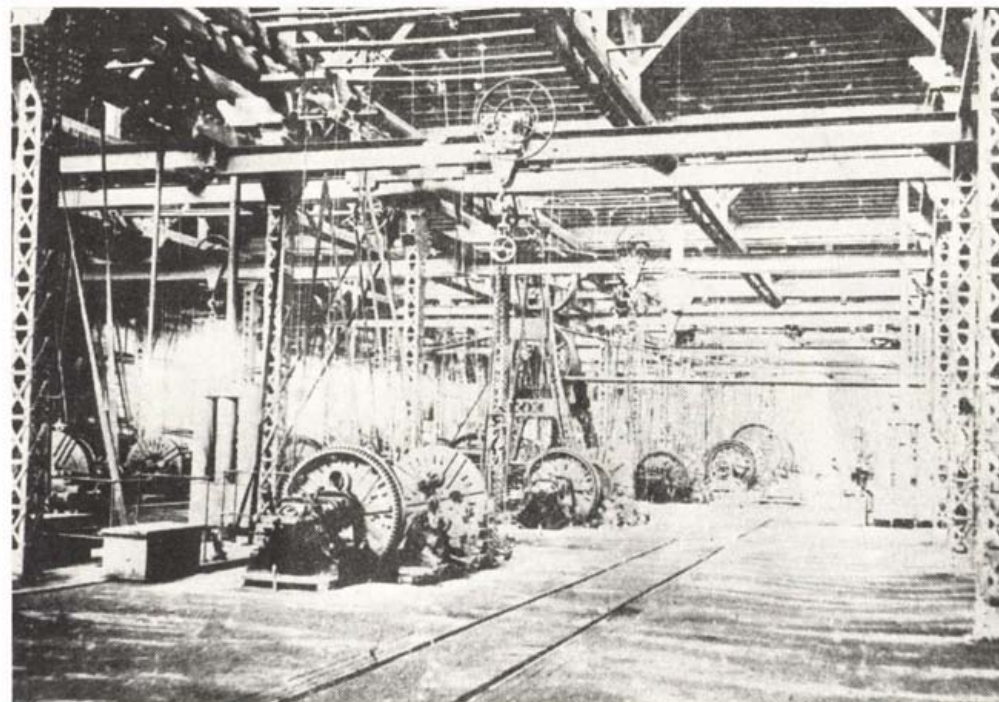
Az első világháború és a forradalmak

Az első világháború kirobbanása súlyos terheket rótt az Északi Főműhely dolgozóira, búcsút mondhattak addigi vívmányaiknak, a munkaidő hamarosan 12 órára, aztán tovább emelkedett. Az üzem mozdony, páncélvonat és sebesültszállító kocsik gyártására állt át, sőt gránátokat is készítettek. A háborús konjunktúrában a munkáslétszám háromezer fölé emelkedett. Az üzem katonai parancsnokság alá került. A főműhelyi munka általában felmentést adott a bevonulás

alól, a frontra kerüléstől csak elbocsátás esetén kellett tartani, de akadt önkéntes jelentkező is. Glázer Ferenc volt az üzemből az első, aki elesett a háborúban, őt árva gyászolta. A háború elhúzódsával a létfenntartás egyre nehezebbé vált, a fizetésemelési követeléseket elbocsátási fenyegetésekkel próbálták leszerelni. A családtagok, főleg az asszonyok már az Északi Főműhelyben felállított katonakórház ételmaradékaiért is rohamot indítottak. A munkások a nehézségekre — a katonai parancsnokság jelenléte ellenére — 1916 nyarán munkabeszüntetéssel válaszoltak. A népligeti sztrájktyánáról fegyverrel fogták össze a munkásokat, mégis sikerült annyit elérniük, hogy elismerték a bizalmitevényt, és ezután fizetésemelést is kiharcoltak. Megszervezték a Munkásjóléti Bizottságot, az ellátás javításáért vidéki körutakat szerveztek. Az 1917-es május elseji munkásünnepen kivonultak az Északi dolgozói is. Ebben az időszakban emelkedik ki tevékenységével Nagy Sándor bizalmi, aki a ruhapénzek visszatartása miatt a májusi sztrájkot szervezte, s ezért megválasztották a Szabad Szervezet titkárságába. Május végén országos vasúti sztrájk tört ki, a bizalmiak viszont hadbírószám elé kerültek. Az Északiból huszonötön várták a Margit körúton a hadbírószám ítéletét, a felmentő ítélet után a bizalmiak bevonultak. Ennek ellenére egyre jobban erősödött a munkások ellenállása, növekedett a szervezethez tartásuk. 1917. szeptember 1-én tartották a vasúti munkások első országos értekezletét, Landler Jenő vezetője után a rendőrség erőszakkal kiűrtette a termet. Az oroszországi forradalom hírére a főműhelyi dolgozói nagygyűlésen tárgyalták meg az eseményeket. 1918. február 6-án rendelettel adták tudtára a MÁV dolgozóinak, hogy „Politikai agitációban részt venni tilos!” Június 20-án a csendőrség a tüntető MÁV gépgyári munkásokra lőtt, hat munkás vesztette életét. A tiltakozóhullámból az Északi Főműhely is kivette a részét, a köbányai úti nagyüzemek munkásai a Parlament elé vonultak, ahol Landler Jenő követelte a gyilkosság megtorlását. Még aznap letartóztatták Landlert és a főműhely nyolc bizalmiját is. A letartóztatások miatt újabb országos sztrájk bontakozott ki, a katonai ügyész halálos ítéleteket kért a vádlotakra, majd háromnapos fogság után mintegy ötszáz főt bevonultattak.

1918 októberében a Monarchia elismerte, hogy a háborút elvesztették. 31-én kitört az őszi-rózsás forradalom. Az Északi Főműhely rendjét Lukács Gyula főbizalmi biztosította a felfegyverzett munkások élén. A KMP megalakulását követő napokban az elsők között jött létre üzemi pártcsoport, a Vörös Újság december 18-i száma már a pártszervezet működéséről tudósít. A magyar munkásmozgalom élcsapatának harcaiba való bekapcsolódás méltó betetőzése volt a vasutas munkásmozgalomban eddig is vitt szerepüknek. Az üzemből Fazekas Józsefet a KMP II. Központi Bizottságába is beválasztották. Az Északiban szervezett szemináriumokon többek

Transzmissziók az üzemsarnokban



között Lukács György, Szamuely Tibor és Vántus Károly tartott előadást. A polgári demokratikus kormány nem tudta megoldani sem a külső, sem a belső nehézségeket és átadta a hatalmat a KMP börtönben levő vezetőinek. 1919. március 21-én kikiáltották a proletárdiktatúrát. Az Északi Főműhely életében ez hatalmas fordulatot jelentett, szükség volt a nagy tapasztalatokkal rendelkező munkásokra. Megalakult a Vasúti Direktórium, egyik tagja az Északi Főműhely munkása, Garlati Gyula lett. A műhely élére Vasutas Tanács került, a kormányzótanácsi biztos Lukács Gyula lett. Az Északi Főműhely szervezett munkásaira azonban nemcsak a vasútnál volt szükség, hamarosan az országban egész sor felelős posztot töltöttek be. Az üzem dolgozói közül a Forradalmi Kormányzótanács megyei biztosai: Erdős Márkus, Lukács Gyula (Felső- és Alsó-Zala megye), Jackwert Ede (Heves megye), Lantos Bertalan (Veszprém megye), továbbá megyei, járási és városi politikai megbízottak kerültek ki a soraik közül: Csató Sándor, Szentei Sándor, Jackwert Ferenc, Miklós Imre, Pásztor Ferenc, Egressy Lajos, Kertész Kálmán, Törös László, Sándor Lajos, Tamás Áron, Huber István. A Vörös Hadseregben Koncsek Ferenc és Matisz Miklós lett politikai biztos. Nagy Sándor a Vasutas Szövetség titkára, sokan a tanácsi apparátusban és a MÁV osztályvezetőiként dolgoztak. Az üzemben rendezték a fizetéseket, megvalósították a betegség- és baleset-biztosítást. Mindezt azonban nem nézte jó szemmel sem a külső, sem a belső ellenség. Ellenforradalmi lázadás, román és cseh intervenció fenyegette a proletárhatalmat. Ezek és ezek álltak a Vörös Hadsereg zászlai alá, sorra alakultak a fővárosi munkásezredek. Az Északi Főműhelyből bevonultak a 4. munkásezred I. és II. zászlóaljának nyolc századában, valamint a 7. munkásezred I. zászlóaljában küzdöttek az intervenció ellen. Harcoltak a Landler Jenő és Stromfeld Aurél vezette dicsőséges északi hadjáratban, amely Miskolc és Kassa felszabadítását eredményezte, Eperjes felszabadításával pedig elősegítették a Szlovák Tanácsköztársaság létrejöttét. Ott voltak a legendás híró páncélvonatokon, amiket az otthon maradt, a főműhelyben dolgozó társaik építettek és alakítottak át mozdonyokból és tehergagyonokból. A X. számú páncélvonat a főműhelyi Hegyesi Lajos vezetésével adott hatékony segítséget a Magyar Vörös Hadseregnek a Miskolc környéki harcokban. Sándor Lajos a tapolcai járás politikai megbízottjaként az ellenforradalmárokkal vívott harcban áldozta életét a tanács hatalomért. A Népszava 1919. május 13-án számában közli Perényi József főműhelyi dolgozó levelét: „Engedjétek harcolni az öregeket is! Most tudjuk, miért kell harcolnunk, nem úgy mint 14-ben.”

A MÁV Északi Főműhely az ellenforradalmi korszakban

A Tanácsköztársaságot a legnagyobb erőfeszítések ellenére leverték, börtön és halál várt a kommunistákra, a proletárhatalomért életüket is kockára tevő munkásokra. Tamás Áront a tisztí különítményesek gyilkolták meg, Lantos Bertalant a vérbíróság ítélte halálra. Internálótábor, börtön és bitó várt a többi szereplőre is. A Szovjetunió fogolycsere-akciója sok száz politikai fogolyt mentett ki, így kerülhettek az Északi Főműhely a proletárdiktatúra alatt szerepet vállalt dolgozói többen a Szovjetunióba: Jackwert Ferenc, Nagy Sándor, Erdős Márkus, Pásztor Ferenc, Jackwert Ede, Koncsek Ferenc, Szentesi Ferenc, Mezei Lajos, Matisz Miklós, Egressy Lajos.

A trianoni békével sújtott országra további, nehéz megpróbáltatásokkal teli negyedszázadot hozott az ellenforradalom. Vasúthálózatunk és főműhelyeink nagy része határon túlra került. A megszálló román hadsereg kocsi- és mozdonyparkunk legnagyobb részét magával vitte. Az Északi Főműhelyben eleinte a háborús károkat szenvedett mozdonyokat, személy- és teherkocsikat javítottak. 1922-ben leégett a személykocsi-javító osztály egy része. Ennek a részlegnek a dolgozóit, csaknem hatszáz embert, az 1926-ra felépülő Dunakeszi Főműhelybe helyezték át, mivel ott épült fel a személykocsiosztály. Ez részben profilváltózással járt. Felépítették — igaz, a gazdasági válság miatt rettenetesen hosszú idő, tíz év alatt — a motorosműhelyt, ahol benzines és nyersolaj-meghajtású motorkocsikat javítottak. Természetesen továbbra is az Északiban javították a gőzmozdonyokat. A győr-hegyeshalmi vonal villamosítása után 1930-ban már egy villanymozdonyok javítására szolgáló műhelyt is létesítettek. 1934-ben csak mintegy 1200 munkása volt a Főműhelynek, a háború alatti 3400-ból, ebben nagy szerepe volt a Tanácsköztársaság utáni fegyelmi elbocsátásoknak szintűgy, mint a gazdasági válságnak. Bevezették újra az akkordrendszert (a napszámbert), a kereset a háború előttinek az 50% -át sem érte el. A Vasutas Szövetséget előbb felfüggesztették, majd feloszlatták, a vasutasokat az 1920-ban alapított jobboldali, Vasutasok Országos Gazdasági Egyesületébe igyekeztek beszervezni. Május elseje megünneplését évről évre megakadályozták. A nehéz körülmények miatt a főműhelyi munkásmozgalom csak a második világháború kitörése után, a háborús konjunktúrában indult fellendülésnek, de az újra katonai parancsnokság hatáskörébe kerülés, a fokozódó jobboldali nyomás miatt ez egyre veszélyesebbé vált. 1944. szeptember 17-i légitámadáskor két üzemi épület égett

le. 1945. január 2-án a motorműhelyt érte találat. Január 5—6-án már a veszélyt érző németek gyújtogattak. A mintegy háromezer dolgozóból, aki még az állandó veszedelmek közepette is bejárt, az a gépek, berendezések megmentésével, elrejtésével foglalkozott.

Az Északi Főműhely január 14-re szabadult fel, mindenütt pusztulás, lerombolt és kiégett falak, tönkrebombázott mozdonyok, gépek, temetetlen halottak. Az újjáépítés keservesen nehez, de mégis felemelő kötelessége várt az üzem megtizedelt, lerongyolódott munkásaira.

De ezzel már egy új történet kezdődött.

Karacs Zsigmond

Irodalom: Nagy István: Az Északi Főműhely története. Budapest, 1954., Nagy István: Az Északi Járműjavító története, 1867—1967. Budapest, é. n. 125 éves a magyar vasút. Budapest, 1971., Gadanez Béla: A magyar vasutas munkásmozgalom történetének időrendi áttekintése h. és é. n. (1977)., Gadanez Béla: Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban, 1845—1945. Budapest, 1968., Pál István: A vaspálya túlsó oldalán. Miskolc, 1975., Császár László: Korai vas- és vasbeton-építészetünk. Budapest, 1978., MÁV Járműjavító Üzem Dunakeszi. 1926—1976. (Kézirat gyanánt), A MÁV Debreceni Járműjavító Üzem története, 1898—1973. Debrecen, 1976., A magyar vasutasok forradalmi mozgalmi a felszabadulásig. Ladányi Híradó, 1977/4. MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem 100 éves története. Szombathely, 1972.



A prágai Szent Miklós templom mellett lévő fogadalmi ház