



MŰVEZETŐ AZ UTOLSÓ GŐZÖSMŰHELYBEN

„Örök” szerelem

A Budapesten lévő istván-
telki javítóműhelybe be-
térve valami hihetetlen
időutazásban lehet ré-
szünk. Ugyan a Közlekedési
Múzeumban és a Vasúttörténeti Park-
ban is láthatunk nagy gőzmozdonyokat,
nem beszélve a kisebb villanymozdo-
nyokról országszerte, de ez a IV. kerületi
látvány szinte leírhatatlan. Hatalmas belma-
gasságú, boltíves csarnok, ahol vasúti kocsik,
villamos darabok, nagyméretű mozdonykazá-
nok, gépészeti és futóműelemek pihennek. És
lássanak csodát, itt áll a leghíresebb magyar
mozdonyok egyike, egy 424-es „Bivaly” vagy
„Nurmi” néven ismert vaskolosszus. Mind-
ehhez fémforgácsok, olaj-, szén- és gép-
szag, hagyományos, csak ebben a világban
elképzelhető öltözőszekrények, gondosan
elmosott kávéspoharak és kiváló munkás
mesteremberek.

Vagyis ez itt a gőzösök utolsó „testiségly-állomása”,
ahol a szakembereken és az ide zarándokló vasúttörülteken
kívül nők csak fedetlen testű fali dekorációként vannak jelen.
Az épület egyik irodájában üldögél Szikriszt József, aki
több mint 40 éve dolgozik ezen a helyen, talán nem véletlen,
hogy ő irányítja e kisebb vas- és szerszámbirodalom emberi
és gépi nagyszerűségét.

– Meg sem merem kérdezni, mióta létezik és hogyan alakult
ki az a szakmai szerelem, ami ide köti. Közös üzemi sétánk
alkalmával azt is láttam, hogy az itt dolgozók milyen bizalom-
mal és emberi tisztelettel beszélnek Önhöz. Miképpen válhat
valaki jó vezetővé?

– Nincs ebben az egészben semmiféle misztikum. Még
gyerek voltam, amikor először elhoztak a szüleim ebbe a
műhelybe, ahol éppen most állunk. Igaz, akkor még Landler
Jenő Járműjavító volt a neve, de az első „érzelmi csomagot”
itt kaptam meg a szakmai úthoz. A nagyapám a Nyugati Áru-
forgalmi Irodában volt pénztáros, de kitanulta a műbútorasz-
talosságot is. Az édesapám itt, az Istvánbeli Főműhelyben
dolgozott. Akkoriban még voltak úgynevezett nyílt napok –
ma vasutasnap –, amikor be lehetett menni a gyárakba, javí-
tóüzemekbe nézelődni. Iskolásként az osztállyal érkeztünk,
minden gyerek „felfedezte” a saját apját, az üzemi portánál
kakaót kaptunk és végül kellő mennyiségű kosszal és olajjal
távoztunk. Azóta is változatlan a helyzet, a mozdonyok eleje
kormos, a közepe olajos, a hátulja pedig szénporos.

Később inasnak adtak a forgácsolóműhelybe, miközben
szakmai képezéseket szereztem esti iskolákban. Jármű-
lakatos lettem – kötött pályás, közúti, vízi, légi járművek
területén –, repülőgép-szerelő sárkány- és hajtóműszakon,
majd 1975-ben középfokú gépésszé váltam. Azt szoktam



Egy 424-es
elindításához 60 liter
tengelyolajra és 20 liter
hengerolajra van
szükség.

mondani egészen egyszerűen, hogy a szo-
cializmus csecsbimbóján nevelkedtem.
Tanultam politikai gazdaságtant, gép-
tant, mechanikát, technológiát, anyagis-
meretet, mindent, amit kellett. Javítottam
konténereket, vagonokat, voltam munka-
felvevő.

1979 óta vagyok művezető, és megtanultam,
hogy a tekintély a raktárban nem vételezhető. Vagyis
azt mindenkinek magának kell megteremtteni. Kíragasztott
plakátjainkon is ilyen szövegek olvashatók: „Itt munkahe-
lyen vagy, nem óvodában”, vagy „Nem kötelező itt dolgozni”,
illetve „Szeretned kell azt, amit csinálsz, s akkor a legdurvább
munka is alkotássá válik”. Ma 11 embert irányítok, aki mind
külön egyéniség, van aki relikviákat gyűjt, van, aki maket-
tezik, van aki fotózik. A munkások többsége évtizedek, sőt
gyermekkoruk óta ismeri egymást. Én például Hódusz Józsi-
val együtt tanultam járműlakatosnak. Az országban heten
végeztünk ilyen iskolát. Elmondhatjuk, hogy a munkánk a
hobbink, a hobbink a munkánk.

– Negyven évvel ezelőtt feltehetően látott olyan munkafolya-
matokat az üzemben, amiket mások ma már csak könyvekben
nézhetnek. Vannak ilyen felejthetetlen élményei?

– Istvántelek 1846-ban jött létre az ország
legelső, Pestet Váccal összekötő vasútvona-
lán. A mozdonyszerelő műhelyt 1903-ban
adták át 75 hold területen, amiben 82
mozdonyállás volt, továbbá egy 98 méter
hosszú kazánkovácsműhely. De volt eszter-
ga- és kovácsműhely, kerékkovács-, rugó-
és öntőműhely is. Emlékszem, hogy a kovácsmü-
helyben gőzkalapácsok voltak, és gyenge nők voltak a
kalapácsvezetők. Több tíz kilót emeltek a kovácsok, és mester-
fokon művelték a szakmát. Emellett a nyilvántartási könyvet
idős szakállas bácsik böngésztek. A mozdonykerekeknek volt
száma és azt vizsgálták, hogy melyik milyen idős, melyiket kell
cserélni, vagy éppen átkovácsoltatni. A 424-es típust például
6 évente szétszedték és összerakták ellenőrzés és karbantartás
végett.

A II. világháború kitörésekor az itt dolgozók is kaptak
behívót, ám később felmentették őket a szolgálat alól. A
munkások létszáma ekkoriban elérte a kétezret. A háború
után átnevezték Landler Jenő Járműjavító Üzemre, majd
a gőzmozdonyok egyre kisebb száma miatt 1984-ben vég-
leg megszűnt. Ma a **MÁV Nostalgie Kft.** műhelyeként
(„gőzösműhely”-ként) vagyunk ismertek. Vannak itt még
motorvonatoknak karbantartó csarnokai is.

Ma Magyarországon megközelítőleg 20–30 működő gőzmozdony van. Régen 9 járműjavító vállalat tevékenykedett, ma már csak itt folyik ilyen tevékenység.

– Ennyire híres az az emlegetett 424-es típus? Azt gondolhatnánk, hogy ezek lassan szétptyognak, mert már olyan öregek.

– Az ipari forradalom nagyszerű találmányai a gőzgépek. Időtállóak, ám alkatrészei egyediek, vagyis legtöbbször le kell gyártanunk. Az esetükben óriási tömegekről beszélünk. Általában öt tonna a hajtókerekük és három tonna a csatolt kerekük, amiknek a működéskor óraműpontossággal kell illeszkednie. Például egy 424-es elindításához 60 liter tengelyolajra és 20 liter hengerolajra van szükség. Ez az első magyarországi gyártás, a MÁVAG-ban készült gőzmozdony. 1924-től gyártották, próbaútra 1924. április 22-én vitték Budapest és Vác közé. Legendás járműtípus, az akkori magyar ipar büszkesége. Több művészeti alkotásban kapott említést és szerepet. 1958-ig összesen 514 darabot gyártottak, ebből 149-et külföldi megrendelésre. Ma három üzemképes példány maradt meg nosztalgiajárműként. A 242-001-es, áramvonalas gőzmozdony, ami jelenleg nálunk található, sebességi rekordja 163 km/h, miközben az engedélyezett sebessége 120 km/h. A személyvonati gőzvontatás Magyarországon 1984-ben szűnt meg.



A gőzgép működtetéséhez szükség van egy gőzkazánra, ami a vizet felforralja és nagy nyomású gőzt ad. A gőz előállításához leggyakrabban fa, kőszén és olaj a tüzelőanyag (ám minden égő anyag használható tüzelőanyagként: papír, szemét, fáradt olaj, kukoricacsutka, trágya, földgáz, alkohol, száraz fű, széna, száraz gyom). A mozdonykazán a tüzelőanyag égése során felszabaduló hőenergiát átadja a kazánvízbe, majd abból gőz fejlődik. A mozdony gépezetében a vízgőz hőenergiáját mechanikai munkává alakul át a gépezet gőzhengerei segítségével. A kazán fűtéséhez szükséges tüzelőanyagot és a kazántápvizet a mozdony a járműre épített tartályokban (szertartályos gőzmozdony) vagy a mozdonyhoz kapcsolt külön szerkocsiban (szerkocsis gőzmozdony) viszi magával.

– Azt gondolhatnánk, hogy a gőzmozdonyok folyton vízkövesek, nem beszélve a különböző szuszogásokról és köhögéseikről... Mi mindent kell általában rajtuk megjavítani?

– A különböző szuszogásokból tudják a szerelők megállapítani, hogy éppen mi baja lehet egy mozdonynak, vagyis igen fontosak ezek a hangok. Sőt kevesen tudják, hogy egy 242-es gőzmozdony 50 kilométeres sebesség elérése után kerül igazán elemébe. Régen tényleg vízkövesedett, mivel a patak vizét szívták föl a mozdony működéséhez. Szórázni kellett. Persze sok minden változott azóta. Én is most éppen számítástechnikát tanulok, és nagyon izgalmasnak tartom az alkatrészek gépi tervezését. Mind azt, amit eddig kézzel rajzoltam le, azt gépi formába öntöm. Soha nem gondoltam volna, hogy ötvenéves korom után olyan kihívást, újabb szabadidős elfoglaltságot találok, amiben kedvemem lelem.

– Milyen más remekművek állnak még itt a javítóműhelyben?

– A MÁV 269-es pályaszámú gőzmozdonya, ami igen régi, még az 1880-as évekből való. Van egy 220-as gyorsvonati mozdony, amely az első hazai tervezésű mozdonyok egyike. Nagy élmény volt, amikor a kilencvenes években a Püspökladányban kiállított 242-es gőzmozdonyt felújíthattuk.



Egy roncsból működőképes mozdonyt hoztunk létre, és én fűthettem fel először.

Mostanában pedig elvállaltuk a Robog az úthenger című filmből Józsi úthengerének felújítását, amit vélhetőleg szeptemberben ki is fognak állítani Kiskőrösön.

– Gondolom, hogy nem ez az első filmbéli eszköz, filmes kérés, amire a segítségüket kéri, hiszen a gőzösműhely nem egyszerűen a magyar történelem része, hanem még mindig élethű színtere.

– Mi is meglepődünk olykor a felkéréseken. A filmforgatásakor megpróbáljuk a saját munkánkat úgy átszervezni azonban, hogy azért mi is haladjunk a napi feladatainkkal. Például forgattak filmrészletet itt az Indul a bakterházhoz, a



Ez az első magyarországi gyártású, a MÁVAG-ban készült gőzmozdony. 1924-től gyártották, próbaútra 1924. április 22-én vitték Budapest és Vác közé.

Megy a gőzöshöz. Itt forgatták a Max című filmet, emellett több vasutas szatírát is. Együttetek, fotósok is gyakran veszik igénybe a műhelyt. Így például a NOX együttes utolsó lemezéhez is itt próbáltak.

– Különleges igények, valami extra javítanivaló? Kihívás van mostanában?

– Persze mindig vannak átgondolandó témáink. Megfogalmazódott az az igény, hogy készítsünk egy játék gőzmozdonyt. A meséből ismert Thomast kellene életre keltenünk felkérésre, ám annak előállítására elég költséges lenne.

– Valójában Thomas egy létező gőzmozdony?

– Persze, egy angol típusú jármű. Három csatolt kereke van, a hajtórúdja a képen nem látszik, vagyis belső hajtású. A Thomas feje pontosan a füstszekrény ajtaját helyettesíti, ahol a kormot szokták kiszedni.

– Ma már a gyerekeknek és a nosztalgizáló felnőtteknek számtalan lehetősége van, hogy kipróbáljanak egy-egy régi járművet. A Vasúttörténeti Parkban is állomásoznak nosztalgiamozdonyok, így például az ország legöregebb, működő gőzmozdonya, és a legendás Árpád motorvonat a harmincas évekből. A nosztalgiajárművek büszkesége az 1912-ben épült elegáns tea-fa étkezőkocsi, amely a mára fogalomvá és nosztalgikus emlékké vált híres Orient Expressz mozdonya mögött robogott. Azt olvastam, hogy a járműállomány az 1870-es gőzmozdonyoktól a nagy teljesíté-

nyű villamos mozdonyokig mutatja be a vasút fejlődését. A járművek jelentős része ma is üzemképes, melyekkel a MÁV Nosztalgia Kft. belföldi és külföldi nosztalgiautazásokat szervez. Évekkel ezelőtt ön is járt a gyerekeivel vonatkirándulásokra? Egyáltalán továbbviszi valaki a szakmát a családban?

– A gyerekekkel sajnos nem sokat utaztunk együtt. Az édesanyjuk tizennégy évvel ezelőtt súlyos beteg lett, így amikor a leginkább fogékonyak lettek volna a kirándulásokra, ez kimaradt az életükből. Persze jártunk vonattal Bécsben az anyai nagypapáéknál, és külön-külön is utaztak sokat, de együtt keveset. Szerettem volna, ha a fiaimmal együtt dolgozhattunk volna, ugyanazt a szakmát művelve, de a világ olyan nagyot változott, hogy egészen másfajta igényeket támaszt ma egy fiatal számára. A fiaim közül Peti rendezvényszervező céget működtet, miközben DJ-ként is egyre nagyobb népszerűségnek örvend, Joci fodrázsként tevékenykedik. Ugyan nem az én szakmámat követik, de azt csinálják, amit szeretnek és nem is kívánhatnék mást nekik, minthogy tisztességesen éljenek. Reményeim szerint sikeresek és kiegyensúlyozottak is. Annál nagyobb szakmai öröm nincs, minthogy valaki azt csinálhassa főállásban, amit szeret.

Tábori Zsuzsa