

AZ ISTVÁNTELKI FŐMŰHELY (LANDLER JENŐ JÁRMŰJAVÍTÓ)

ÍRTA: Rátónyi Gábor Tamás

**Az értéktár bizottság nyári ülésén felvették a kerület értékei közé a volt István-
telki Főműhelyt is. Ez a javítóbázis Rákospalota község – majd város – mind
létszámában, mind területben a legnagyobb ipari üzeme volt valaha.**

A hazai vasúti közlekedés kezdetétől, vagyis 1847-től működött javítóbázis a mozdonyok és kocsik rendszeres karbantartására javítására. Ez kezdetben Pesten, a váci vasútvonal fejállomása közelében volt, előbb *Pesti*, majd *Nyugati Főműhely* néven. A vasúti hálózat bővülésével azonban a bázis – majd később bázisok – nehezen tudtak lépést tartani, valamint az egyre inkább beépülő Lehel tér és környéke sem viselt volna el további bővítéseket, ezért döntés született a műhely kitelepítéséről. A szintén a váci vasútvonal mentén elterülő Rákospalotát választották helyszíneként, azon belül az Istvántelken található lakatlan, vizes, zsombékos területet.

A főműhely kiépítése 1901-ben kezdődött tereprendezi munkálatokkal, és az év szeptember 19-én¹ nyitották akkor még Palota-Újfalu néven a mai Istvántelek nevű vasútállomást. A beruházás végső határideje 1904. június 1. volt, a kiköltözés utáni ünnepélyes átadásra pedig 1905. május 1-jén került sor².

Az üzem méretei az akkori viszonyok közt lenyűgözőek voltak (talán ma is): például a „locomotív szerelő műhely” alapterülete 20 100 m² lett, míg az 1904-re elkészült és jelentős sajtóvisszhangot és közfigyelmet kapott Országház „csak” 17 745 m²-en terült el.

A kocsiszerelő műhely a maga 24 000 m²-ével a legnagyobb épületnek számított az iparterületen. A műhelyben dolgozók kezdeti létszáma 1150 fő volt, de tíz éven belül 2000 fölé emelkedett. A „csúcslétszám” 1966-ben 2306 fő volt³.

A főműhely felépülése jelentős hatást gyakorolt Rákospalota életére. Lényegében öt év alatt felparcellázták és lassan be is építették Istvánteleknek a műhely által szabadon hagyott területét. 1927-ig folyamatosan épült a részben ma is álló rákospalotai MÁV-telep, ahol vasúti dolgozók kaphattak lakást, köztük sok főműhelyi munkás. Egy 1910-es statisztika szerint Rákospalota ipari munkásságának 79 százalékát a vasúti műhely adta⁴. Az 1904-ben létrehozott községi elemi iskola diákjai cirka egyharmadának szülei közül legalább egy MÁV-dolgozó volt a tizedes években. A morfológiai hatás mellett (mint Istvántelek „elfoglalása”, benépesítése) a nagyközség társadalmára is jelentős hatást gyakorolt a főműhely, hiszen az alapvetően mezőgazdasági település lakosságának összetételében mind nagyobb arányban jelent meg a helyben dolgozó ipari munkásság.

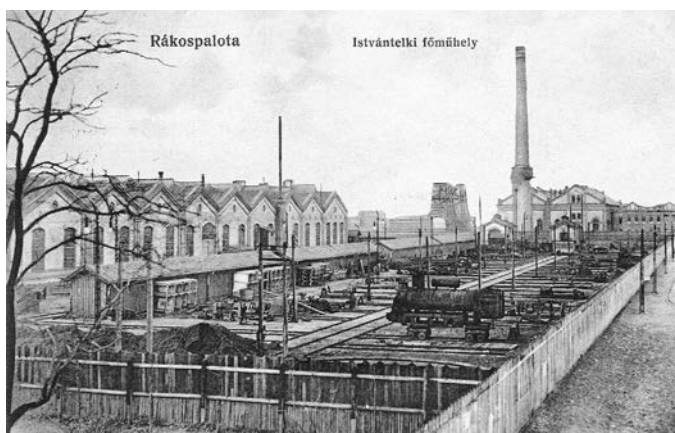
A főműhelynek saját öntödéje volt (az államvasutak egyetlen öntőműhelye működött itt), oxigén- és gázgyárat építettek, két víztorony-

1 A MÁV Hivatalos Lapja 1901. 45. szám 393. oldal

2 Varga Károly: Vasúti járműjavító üzemek története MÁV Budapest, 2005. 67. o.

3 Czoma László (szerk.): Tanulmányok Rákospalota-Pestújhely történetéből – XV. kerületi Tanács Végrehajtó bizottsága, Budapest, 1974. 509. o.

4 CZOMA 1974. 160. o.



nyal pedig a saját és a MÁV-telep vízellátását is megoldották. Az 1911 őszén átadott Gödöllő-Veregyház-Rákospalota helyi érdekű vasútvonalán üzembe helyezett villamos mozdonyok és motorkocsik javítását is az Istvánföldi Főműhely látta el. A kísérleti üzemnek tekintett villamosvasút járműveit – és más villanymozdonyokat 1934-ig javították itt, amikor – a Kandó-rendszerű villanymotorokkal hajtott vasúti járművek megjelenésével egy időben – az Északi Főműhelyben alakították ki javítóosztályt, 1936-ra pedig az egész villamos osztály megszűnt Istvánfölden.

A főműhelyben eredményes és színvonalas tanoncoképzés folyt az országos iparoktatás szakfelügyeletével. 1937-től hegesztéstechnikai továbbképzést indítottak a már meglévő oktatási infrastruktúrára és a szakmai gyakorlatra támaszkodva.

Az Istvánföldi Főműhely 1950. június 12-én – „a dolgozók javaslatára” – felvette Landler Jenő nevét. 1970 és 1990 között is történtek fejlesztések: bővítették a szociális létesítményeket (öltözők, mosdók, étterem, konyha), a régi irodaházat lebontották és egy korszerűbbet építettek fel. Felújították a kocsik- és mozdonyosztály csarnokait, valamint 1990-ben korszerűsítették az öntödét. Ugyanakkor a gőzökorszak 1960-as, '70-es évekre eső végével egyre kisebb szerepe lett a főműhelynek, ami végül ebben a formában 1993. január 1-jével meg is szűnt.

A főműhely kulturális-szociális szerepe is jelentős volt. Kulturális egyesülete, a Testvériség

Dal, Zene és Önképző Egylet még 1893-ban alakult a Nyugati Főműhelyben⁵. A testvériség színvonalas dalárdát, amatőr színjátszó csoportot, könyvtárat is működtetett. Sportegyesülete – Testvériség SE néven – 1909-ben alakult meg már Istvánfölden. Labdarúgó, birkózó, repülő, tenisz, atlétika, evezős, úszó és céllövő szakosztályok működtek itt, a taglétszám 1936-ban 1883 fő volt. 1948 és 1957 között Rákospalotai Lokomotív, majd Törekvés néven szerepeltek.

Az Istvánföldi MÁV főműhely 261-es „Irinyi János” cserkészcsapata 1923 augusztusában alakult⁶, elsősorban vízicserkészetre specializált csapatként tartották őket számon.

A kultúregyesület 1948-ban vasutas szakszervezeti irányítás alá került, s a munkáskaszinó Landler Jenő Művelődési Ház néven működött tovább. 1950-től IV. kerületi közművelődési intézményként tartották számon. A főműhely területén ma kisebb kft-k működnek, a fémmegmunkálás, vasúttal kapcsolatos résztevékenységek szinte mindegyik vállalkozás profiljában mutatkoznak. A műhely területének zöme azonban kihasználatlan, az épületeket, ottmaradt vasúti kocsikat az időjárás erodálja. Területén látható egy lángra kapott üzemcsarnok maradványa és egy abból félig kitöltött vasúti szerelvény, mementóként hirdelve a műhely valamikori nagyságát és a pusztulás mértékét.

5 Varga Károly: Az Istvánföldi Főműhely kulturális egyesülete - Újpesti Helytörténeti Értesítő XVII. évf. 1. sz. 2010. március 13. o.

6 Varga Károly: 100 éve létesítették az Istvánföldi MÁV főműhelyt – Közlekedéstudományi Szemle LV. évfolyam 4. szám, 2005. április 155. o.