

ÁGOSTON ANDRÁS

A Dunakeszi MÁV Főműhely alapítástörténete

A Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) 1868 után egyre jelentősebb szerepet játszott a magyarországi vasúti közlekedésben és szállításban. A magánvasutak államosítását követően a MÁV az 1870-es és 1880-as években Magyarország legnagyobb állami vállalata és üze­me lett, melynek 1870-től saját mozdonygyára volt, a MÁVAG (Magyar kir. Államvasúti Gép- és Kocsigyár).¹ A századforduló éveiben a hazai gépgyártásban minden téren fellendülést észlelhetünk, a magyar ipar a technológiák korszerűsítésével ekkor tért át a modern nagyüzemi formára, és az 1890 utáni két évtizedben a gépiparban foglalkoztatottak száma 2.5-szeresére nőtt.²

A vasúti járműveket meghatározott időnként, vagy bizonyos teljesítmény elérése után felül kellett vizsgálni, és az észlelt hibákat ki kellett javítani. Ezeket a munkákat a vasúttársaságok járműjavító főműhelyeiben vagy műhelyeiben végezték el. A MÁV megalakulása után – a magánvasutak államosításával egy időben – a vasúti járműjavító üzemek a MÁV kezelésébe kerültek,³ és a vasútvonalak számának lendületes növekedése miatt szükség volt új műhelyek megnyitására is, melyek száma 1905-ben – az Istvántelki Főműhely felépítésével – elérte a 21-et.⁴ Mindegyik műhely egyaránt foglalkozott gőzmozdonyok, személy és teherkocsik javításával, de a nagyobb főműhelyekben vasúti járművek gyártása is folyt.⁵

A XX. század elején egyre több négytengelyes személykocsit (ún. Pullman-kocsit) állítottak üzembe, melyek már magasabb műszaki színvonalú karbantartást és fényezést igényeltek, és hosszmeretüknél fogva a legtöbb vasúti járműjavító szerelőcsarnokába be se fértek.⁶ Ezen kocsik rendszeres karbantartását és újjáépítését a budapesti Északi Főműhelyben végezték, ám a mozdonyok, a teher- és a különleges rendeltetésű kocsik javítása jelentősen leterhelte az üzem kapacitását. A főműhely szükséges bővítésére nem volt lehetőség a környék beépítettsége miatt, ezért hamarosan felvetődött egy új, személy-,

posta-, kalauz- és különleges rendeltetésű kocsik javítására szakosodott járműjavító üzem építésének az igénye.⁷ A zsúfoltság is közrejátszott abban, hogy 1905-ben az Északi Főműhelyben kigyulladt a kocsiműhely és az istálló, 1907-ben pedig teljesen leégett a személykocsi osztály, elpusztult 18 Pullman-kocsi, az összes gép és a szerszámok. Ez volt a végső lökés, mely rábírt a MÁV Igazgatóságát, hogy a főváros közelében fejlesztési és bővítési lehetőségekkel rendelkező új főműhelyt építtessen a négytengelyes vasúti személykocsik javítására.⁸

Az Államvasutak hosszas alkudozás után 1911-ben 77 kataszteri hold területet vásárolt meg Dunakeszi község határában a telkes gazdától a váci vasútvonal és az országút között elterülő közlegelőből,⁹ négyszögölenként 2 koronáért.¹⁰ A területen az év végéig vasúti megállóhelyet létesítettek, lefektették az iparvágányokat és 1912-ben mészhomok téglagyárat építettek.¹¹



A téglagyár

1912-1913-1914 során gőzerővel folyt az építkezés, elkészült a kapusépület, a későbbi titkárság épülete (amit eredetileg tanoncműhelynek szántak), a villamos javító-műhely, a szertári főépület, az olajraktár, a kártoló és a festéklőrő épület, a Bagolyvár és a később kultúrház céljait szolgáló munkásétkező és pihenő épülete.¹² Ezeket a helyiségeket a hadvezetőség az I. világháború alatt

1 Süveges László – Villányi György: 125 év mozdonygyártás Budapesten (1873-1998). in. *Vasúthistoria Évkönyv 1998*. Budapest: KÖZDOK, 1998. 122. (A továbbiakban Süveges-Villányi 1998.)

2 Süveges-Villányi 1998. 125.

3 A MÁV vasúti járműjavító üzemek hivatalos megnevezése az idők során a következőképpen változott:

- megalakulásuktól 1949-ig: „... MÁV Műhely vagy Főműhely”

- 1949. augusztusától 1950 augusztusáig „MÁV ... Járműjavító Nemzeti Vállalat

- 1950-től 1968-ig „MÁV Járműjavító Üzemi Vállalat”

- 1969-től „MÁV ... Járműjavító Üzem”.

Varga Károly: A MÁV főműhelyek rövid története. in. *Vasúthistoria Évkönyv 1993*. Szerk. Mezei István. Budapest: KÖZDOK, 1993. 219. (A továbbiakban Varga 1993.)

4 Pesti (későbbi nevén Nyugati) főműhely; Érsekújvári műhely, Szolnoki műhely, Miskolci főműhely, Temesvári műhely, Északi főműhely, Piski műhely, Kolozsvári műhely, Szeged-Rókusi műhely, Szombathelyi műhely, Kaposvári műhely, Zólyomi műhely, Fiumei műhely, Sátoraljaújhelyi műhely, Pécsi műhely, Szabadkai műhely, Dési műhely, Székesfehérvári műhely, Zágrábi műhely, Debreceni műhely, Istvántelki főműhely.

Varga Károly: *Vasúti járműjavító üzemek története*. Budapest: Magyar Államvasutak Rt. 2005. 6. (A továbbiakban Varga 2005.)

5 Varga 2005. 5.

6 Varga 2005. 76.

7 Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogyorósi József (szerk.): *MÁV Járműjavító Üzem Dunakeszi 1926-1976*. Dunakeszi: 1976. 6. (A továbbiakban: Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogyorósi József 1976.)

8 Juhász Róbert: *A dunakeszi vasúti járműgyártás és javítás története 1926-2001*. Dunakeszi: 2001. 13. (A továbbiakban Juhász 2001.)

9 Vetési Imre: Hetvenöt éves a Dunakeszi Vagonygyár. in. *Dunakanyar Régió*, III. évf. 7. szám (2001) 6.

10 Novák István (szerk.): *Iskolánk 50 évének története*. Dunakeszi: A Dunakeszi 3. sz. Általános Iskola és Gimnázium kiadványa. 1977. 5. (A továbbiakban Novák 1977.)

11 A kor új építőanyaga volt a mészhomok téglá, amit a terület földmunkája során nyert homokból állítottak elő mészhomok hozzáadásával formált elemekből, amit nagy nyomású gőz alatt sajtoltak össze.

12 Szakáll Lászlóné: *A dunakeszi műhelytelep*. Kézirat, 1996. 8. (A továbbiakban Szakállné 1996.)

lefoglalta, és bennük 1915-ben sebesült katonák ápolására hadikórházat rendezett be.¹³



Az 1914-re felépült épületek

A világháború kitörésével az építkezés lelassult, de nem állt meg teljesen. 1916-ban felépült a víztorony, tető alá került a kovácműhely, 1918-ig elkészült a kocsiszerelő csarnok (a mai A-csarnok) vasvázának és vas tetőszerkezetének 95%-a, valamint a falak 60%-a.¹⁴



Csarnokbelső (a tolópadjárás)

Az 1918. októberi összeomlást követően, amint híre kelt, hogy vége a háborúnak, a legsúlyosabb betegek is elhagyták a dunakeszi hadikórházat. Az orvosok és személyzet nélkül maradt telepen a hadügyminisztérium bizottsága által kiürített helyiségeket a MÁV dolgozók két méter magas deszkafalakkal apró fülkékre osztották. Részben ezekben a fülkében, részben a vágányokon álló tehervagonokban több száz Horvátországból és a Felvidékről elűzött magyar vasutas család nyert elhelyezést.¹⁵ A hosszú évekre menekülttáborrá alakult műhelytelep megszervezésében kulcsszerepet játszottak a MÁV horvátországi iskoláinak elmenekült tanárai, közülük került ki a telep gondnoka is: Horváth Ferenc volt

zágrábi iskolaigazgató.¹⁶ A háború alatt súlyos veszteségeket szenvedett államvasutak dr. Gyökössy Endre tanügyi előadó irányításával szinte azonnal felkarolta a menekült telepen lévő gyerekek oktatásának ügyét. 1919 nyarán a kényszerűen megszakadt tanév sikeres lezárása érdekében 57 elemista és 6 nagyobb gyermek részére iskolapótló tanfolyam indult a főműhely F épületében.¹⁷ Ez az üvegtetős szertár oktatási célokra hosszabb távon teljesen alkalmatlan volt, kifűteni nem lehetett, az elválasztó falakat hulladék-deszkákból alakították ki,¹⁸ az ablakokat szükségmegoldásként maguk a diákok és a horvátországi tanárok üvegezték be.¹⁹ A MÁV Igazgatóság a dunakeszi telepre küldte a horvátországi vasutas iskolákból megmentett padokat és egyéb tanszereket, majd 1919 szeptemberében a – később kultúrházként használt – D pavilonban négy helyiséget biztosított az oktatás számára.²⁰ Az elemi és polgári iskola megbízott igazgatója 1924-ig Kocsner (később Szilvágyi) Róbert magyar-német szakos középiskolai tanár volt, aki a Dunakeszire menekült vasutas családok jóléti konyháját is vezette.²¹ A négy tanteremben délelőtt folyt a polgári iskolai oktatás, délután pedig az elemistákkal foglalkoztak, a tantermek egyike vasárnaponként szükségképpenné alakult, ahol katolikus szentmisét tarthattak.²² Az iskolai hitoktatást dr. Béky László gödi katolikus pap, Kirner Bertalan alagi református lelkész és Löwi József izraelita tanító látta el.²³

Mivel az iskolában évről évre növekedett a nem vasutas szülők gyermekeinek a száma, a MÁV 1923-ban pénzühiányra hivatkozva megpróbálta elérni a polgári iskola²⁴ állami tulajdonba vételét. A Közlekedési Minisztérium nagyvonalú feltételei²⁵ ellenére a Vallás- és Közoktatási Minisztérium szintén anyagi okok miatt nem vállalta az államosítást, így a polgári az 1923/1924-es tanév végén megszűnt. A tanárokat a MÁV Igazgatóság más szolgálati helyekre irányította,²⁶ az elemi iskola igazgatójának pedig 1924. október 10-én kinevezte Kru-soczky (1933-tól Körmendy) Lajos volt eszéki MÁV

13 Szakállné 1996. 8.; Zsiga Bernadett: *Dunakeszi-Alag hadikórházai az I. világháborúban*. Dunakeszi Helytörténeti Szemle, I. évf. 2. szám (2008. szeptember) 11-12.

14 Szűcs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogyorósi József 1976. 7.

15 Rákosi Jenő (főszerk.): *Magyar Vasutasok Albuma*. Budapest: 1927. 223.

16 Az államvasutak mintegy 140 tanára volt kénytelen elhagyni Horvátországot, ahol főleg a vasúti gócpontokon épültek magyar tanítási nyelvű MÁV iskolák, Zágrábban, Zimonyban, Indián, Mitrovicán, Vinkovcén, Bródon, Eszéken, Belováron, Rumán, Pleternicán, Novszkán, Ujdálján, Karverál-Moravicán. Rákosi Jenő (főszerk.): *Magyar Vasutasok Albuma*. Budapest: 1927. 223. (A továbbiakban Rákosi 1927.)

17 Szakállné 1996. 49.; Kollár 2012. 8.

18 Rákosi 1927. 225.

19 Novák 1977. 5.

20 Kollár Albin: *A MÁV Műhelytelepi Polgári Iskola története*. in. *Dunakeszi Helytörténeti Szemle* V. évf. 1. szám. (2012) 8. (A továbbiakban Kollár 2012.); Szakállné 1996. 49.; Rákosi 1927. 225.

21 Kollár 2012. 9. Kocsner Róbert korábban az eszéki MÁV iskolában dolgozott. *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története*. kézirat, én. 5.

22 A polgáribe beíratott tanulók létszáma: 1919/1920: 55 fő, 1920/1921: 124 fő. in. Kollár 2012. 8. Az elemi iskolások tanulói létszáma: 1921/1922: 194 fő, 1922/1923: 194 fő, 1923/1924: 124 fő. in. Szakállné 1996. 49.

23 Kollár 2012. 8.

24 Hivatalos neve: Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi-i MÁV Telepi (Volt Hadikórház) Polgári Fiu- és Leányiskola.

25 A MÁV továbbra is biztosítaná az elemi oktatás minden feltételét, a polgári számára felépítendő épület részére telket, a tanároknak lakást biztosítana. Átadná az iskola felszerelését, és vállalná öt évig az épület takarítását és karbantartását annak fejében, hogy a felépítendő épületet a MÁV elemi iskolások is használhassák. Kollár 2012. 9.

26 Kollár 2012. 9.

tanárt, aki 1945-ig állt a műhelytelepi iskola élén.²⁷

1922. augusztus 18-án újból tűz pusztított a budapesti Északi Főműhelyben, leégett a személykocsi-javító osztály asztalos, fényező és kárpitos műhelye. Az épen maradt műhelyeket a munka azonnali folytatása érdekében átalakították, ami ellen azonnal tiltakozott Budapest székesfőváros tűzrendészete, arra hivatkozva, hogy az eddig is nyomasztó zsúfoltság még veszélyesebbé vált.²⁸ A tűzvész megsemlélése után Valkó Lajos kereskedelmi miniszter és a MÁV Igazgatósága úgy döntött, hogy gyorsított ütemben kell folytatni a dunakeszi főműhely építését.²⁹ Az irányítással a főműhely kiszemelt főnökét, Beöthy Kálmánt bízták meg, aki 1925 májusáig vezette a berendezési munkálatokat Dunakeszin, ám ekkor Szegedre helyezték, és feladatait Lányi Ferenc,³⁰ az Északi Főműhely kocsi-osztályának vezetője vette át műhelyfőnök helyettesi minőségben.³¹



Lányi Ferenc 1907-ben

27 Szakállné 1996. 50., 54.; Szakáll Lászlóné: Körmeny iskolai igazgató. in. *Dunakeszi Helytörténeti Szemle*. V. évf. 2. szám. (2012) 2-3.

28 *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története*. kézirat, én. (terminus ante quem: 1944.) Révész István Helytörténeti Gyűjtemény Műhelytelep szekció 158. 6.

29 Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogorósi József 1976. 8.

30 Lányi Ferenc 1883-ban született Érsekújváron, ott is érettségizett, majd 1907-ben szerzett gépészmérnöki diplomát a Budapesti Műegyetemen. 1925-től dolgozott a dunakeszi műhelytelep befejezésén, 1926-tól 1944-es nyugdíjazásáig volt a Dunakeszi MÁV Főműhely főnöke. 1961-ben hunyt el Dunakeszin. Csoma Attila (szerk.): *Dunakeszi arcképcsarnok*. Dunakeszi: Kölcsey Ferenc Városi Könyvtár, 2005. 105.

31 *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története*. kézirat, én. 7.

A Dunakeszire menekült családokat szakaszosan új lakóhelyekre, elsősorban Pestszentlőrincre telepítették.³² Az utolsó lakók közvetlenül a műhely megnyitása előtt, 1926 áprilisában költöztek ki a műhelyi helyiségekben lévő szükséglakásokból.³³



Munkásmosdó

1924-ben és 1925-ben az üzem felszerelése, a gépek, szerszámok beszerzése az általános pénztelenség miatt komoly nehézséget okozott, ezért az Északi Főműhely és az Istvántelki Főműhely gépparkjából voltak kénytelenek eszközöket átszállítani.³⁴ Ehhez hasonlóan oldották meg a szakképzett munkaerő kérdését is: az Északi Főműhely 1926-ban megszüntetett személykocsi-szerelő osztályának minden dolgozóját Dunakeszire vezényelték, és a megszűnt szeged-rókusi és kaposvári műhelyekből is helyeztek át szakmunkásokat, művezetőket, mérnököket, számviteli szakembereket.³⁵ A rengeteg munkás elhelyezése érdekében 1922-ben megindult a MÁV-lakótelep építése.³⁶

1926. május 22-én az Északi Főműhely Törekvés egyesületének dísztermében ünnepélyesen elbúcsúztatták

32 Szakállné 1996. 50.

33 *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története*. kézirat, én. 8.

34 Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogorósi József 1976. 8.

35 Juhász 2001. 75.

36 A Dunakeszi Főműhely dolgozóinak létszáma 1926 szeptemberében 754 fő, ami 1943-ig 1183 főig emelkedik. in. *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története*. kézirat, én. 214.

a személykocsijavító-osztály teljes személyzetét (780 főt)³⁷, akik 1926. május 25-én különvonatokon, Lányi Ferenc vezetésével Dunakeszire költöztek.³⁸



A munkások öltözője

Az a 780 munkás, aki az Északi Főműhelyből 1926. május 25-én családotól megérkezett Dunakeszire, „bizonytalanságtól összeszorított szívvel” hagyta ott korábbi munka- és lakóhelyét, és készült az új otthon alapítására.³⁹ Jelentős részük határon túl rekedt MÁV műhelyekből⁴⁰ áttelepült alkalmazott volt, 1924-ben mindannyian megúszták a B-listázást,⁴¹ így joggal remélhették, hogy a hajdani, kiszámítható, „békebeli” viszonyok között folytatódhat az életük. 1926-os sorsfordító, tömeges átköltözésükre túlzás nélkül állíthatjuk, hogy később egyfajta bibliai exodusként emlékeztek vissza, ám ők nem a Kánaánba, hanem a Duna

37 Molnár János: A Budapesti MÁV. Északi Főműhelyi „Törekvés” Dal, Zene és Önképzőegylet 40 éves története 1888-1928. Budapest: 1928. 20. (A továbbiakban Molnár 1928.)

38 *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története.* kézirat, é. n. 13.

39 Idézet Bán János főművezető beszédéből. in. *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története.* kézirat, é. n. 18.

40 Érsekújvár, Sátoraljaújhely (sic!), Kolozsvár, Piski stb. Nemsokára az 1926-ban kis méretű és elavultságuk miatt megszüntetett kaposvári, szeged-rókusai és pécsi MÁV műhelyekből is érkeztek alkalmazottak Dunakeszire. *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története.* kézirat, é. n. 170.

41 1924-ben jelentős arányú létszámcsökkentés volt a MÁV-nál, ahol a szükséges és alkalmas munkásokat A csoportba, míg a főleg politikai okokból elbocsátandó munkásokat a B csoportba (listára) helyezték. Molnár 1960. 80.

menti futóhomok sivatagba érkeztek, amit nekik kellett zölddé varázsolniuk.⁴²



A nagycsarnok kívül...



...és belül

A precízen megszervezett, gyors beköltözést követően szinte azonnal, 1926. május 31-én, hétfőn meg lehetett kezdeni az első kocsiemelést, ezért ettől a dátumtól számítjuk hivatalosan a Dunakeszi MÁV Főműhely megnyitását.⁴³



A felépült MÁV Dunakeszi Főműhely

42 Jellemző példa, hogy üzletek hiányában, kezdetben még a mindennapi élelem beszerzése is nagy problémát okozott. Az épületek zöme már elkészült, de a környezet kietlen volt, az emberek térdig süppedtek a homokban. *Vasúti Hírlap.* 1932. október 10. (XII. évf. 19. szám) 7. Lehet-e sivatagban kultúrát teremteni?

43 *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története.* kézirat, é. n. 16.