

## ÁGOSTON ANDRÁS A MÁV lakótelep Dunakeszin a két világháború között

A XIX-XX. század folyamán a Magyar Államvasutak a mozdonyok és vonatkocsik gyártására, karbantartására ország-szerte több vasúti műhelyt vagy – ahogy 1950-től hívták őket – járműjavító üzemet alapított, melyek közül az utolsó 1926-ban Dunakeszin létesült.<sup>1</sup>

A dunakeszi főműhelyt a MÁV vezetése kezdetől fogva egy lakóteleppel együtt képzelte el, amely elkülönül a település hosszabb idő alatt, spontán kialakult szövetétől. Ezen a kolónián kívánták modern, egészséges és alacsony bérleti díjú lakásokhoz juttatni a „zöldmezős beruházásként” felépülő üzem munkásait és tisztviselőit.



A MÁV Főműhely főbejárata, háttérben az azóta lebontott Bagolyvár

Az ókor óta megfigyelhető, egységes építészeti tervek alapján kivitelezett lakásépítési akciók célja a 16. századig elsősorban a lakosságtelepítés, egy-egy terület benépesítése volt. A szociális szempontok először a késő középkor karitatív akciói során kerültek előtérbe, melyek közül kiemelkedik a Jacob Fugger alapítványa által az augsburgi szegényeknek juttatott 53 egyemeletes sorház, az ún. Fuggerei.<sup>2</sup> Az ipari forradalom során a vállalkozók gyakran üres földterületeken alapították gyáraikat, köréjük építették az ipari falvakat, melyek az alapvető higiéniai feltételeknek sem feleltek meg.<sup>3</sup> A 19. században azonban már megjelentek olyan paternalista és filantróp gyárosok, akik új vállalkozásaik közelében nem hirtelen felépített, rossz minőségű házakkal teli munkástelepeket építettek, hanem igyekeztek mintaértékű ipari falvakat létrehozni, ahol egy sor szociális reformot is bevezettek. Az elsők között volt Sir James Morris „modell”-telepe: Moriston (1790), és Robert Owen pamutfeldolgozó üzemének new lanarki „munkásgyarmata” (1784-1800).<sup>4</sup> A korszellem meg-

változásához nagyban hozzájárult Benjamin Disraeli 1845-ben megjelent, a szegények és gazdagok helyzetével foglalkozó, és egy felvilágosult gyárost bemutató regénye, a *Sybil, or the Two Nations*.<sup>5</sup> A brit és amerikai filantróp gyárosok bebizonyították, hogy nem sérti az üzleti hasznot, ha az új üzemek mellett felépített munkáskolóniákon javítják a munkások lakáskörülményeit. Sőt a munkásjóléti intézkedések a gyárosok érdekét is szolgálták, mivel azok a régi iparvárosokból az új üzemekbe vonzották a munkaerőt.<sup>6</sup>

A századfordulóra a telepszerű építkezések nagy többségét a gyárak mellé felhúzott munkásgyarmatok adták, és a legnagyobb munkáslakás-építetők közé sorolhatók az egyes országok vasúttársaságai. Az építkezések során az alapvető a takarékoság, a célszerűség és az erkölcsösség volt.

Ez utóbbi alatt azt értették, hogy a családoknak önálló, teljesen leválasztott lakásokat kell biztosítani. Fontos cél volt, hogy a telepi lakások lakbérére a magánházak által kínált bérleti díjknál alacsonyabb legyen. Ha a telekspekulációt kiküszöbölve, alacsony áron sikerült megszerezni a területet, akkor általában a munkások által kedvelt családi házas építési formát választották, ellenkező esetben pedig többnyire a két-háromemeletes sorházak mellett döntöttek az építetők.<sup>7</sup> A tőkeerősebb cégek igényesebb építészeti megoldásokat alkalmaztak, a sok egyszerű kolónia mellett az európai vasúttársaságok néha „historizáló, leginkább a klasszicizmus szigorúbb változatát mutató homlokzatok kialakítására vállalkoztak.”<sup>8</sup>

A 19. századi magyarországi vasúttársaságok is felismerték a munkáslakáskérdés jelentőségét, többek között azért, mert szakmunkásaik jelentős része kezdetben külföldi volt, és a vállalatok a folyamatos munkaerő ellátást csak lakás biztosításával tudták megoldani. A vasúti lakótelepek elsősorban a járművek javításával foglalkozó műhelyek és főműhelyek vonzáskörzetében jöttek létre. A Tiszavidéki Vaspálya Társaság 1859-ben alapította a Miskolci Főműhelyt, amelynek modern vasúti munkástelepe 1875 és 1900 között épült. 1867-ben alakult meg Budapesten a MÁV Északi Főműhelye, és mellette húzták fel az 1900-as években a legnagyobb hazai vasutas lakótelepet. Debrecenben az 1897-es területvásárlást követően 1902-ben fogtak egy 104 lakásos MÁV kolónia építéséhez. 1901 és 1904 között létesült az Istvántelki Főműhely, melynek lakótelepe a századelőn két ütemben épült ki, de a szolnoki és a szombathelyi műhely is rendelkezett lakóteleppel.<sup>9</sup> Az utolsó MÁV főműhelyhez kötődő lakótelepet 1922-ben kezdték el építeni Dunakeszin, és ezután a nagy vasúti munkástelepek építésének korszaka lezárult.<sup>10</sup>

A századforduló előtt a MÁV budapesti vasúti munkástelepeinek földszintes, néha egyemeletes épületei tömb-

1 A dunakeszi járműjavító megalapításáról és az üzemi munka megindulásáról lásd: Ágoston András: A Dunakeszi MÁV Főműhely alapítástörténete *Dunakeszi Helytörténeti Szemle* VII. évf. 3. sz. (2014. december) 4-7.

2 Körner Zsuzsa: *A telepszerű lakásépítés története Magyarországon, 1850-1945*. Urbanisztikai füzetek 3. Budapest 2004. 17. (A továbbiakban Körner 2004.)

3 Körner 2004. 12, 19.

4 Körner 2004. 19-20.; Nagy Gergely-Szelényi Károly: *Kertváros-Építéset. Az angol példa Magyarországon*. Veszprém-Budapest, 2008. 11-12. (A továbbiakban Nagy-Szelényi 2008.)

5 Nagy-Szelényi 2008. 22.

6 Nagy-Szelényi 2008. 10.

7 Körner 2004. 37.

8 Pl. Bécsben a „Ferdinánd császár-északi vasút” Floridsdorf melletti lakóépületei. Körner 2004. 43.

9 Vörös Tibor: *Vasúti építéset*. Budapest: 2009. 32. (A továbbiakban Vörös 2009.), Körner 2004. 101.

10 Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogyorósi József (szerk.): *MÁV Járműjavító Üzem Dunakeszi 1926-1976*. Dunakeszi 1976. 11.

telkeken épültek fel. Vidéken, pl. Miskolcon, Debrecenben önálló telkekre helyezték a lakóházakat. A többnyire négyalakos, tehát négyosztatú lakóházak 340 négyszögöles telekrészen, vagy egyedi telken álltak, és a lakásokhoz kis kertek is tartoztak. Az 1920-as évek vidéki, vasút melletti kolóniáin egyre gyakoribb lett az egyedi telkes területhasználat, ennek ellenére a Dunakeszi Főműhelyi lakótelep kétszintes épületei tömbtelkeken épültek fel.<sup>11</sup>



Parkrészlet a MÁV lakótelepen

A telepeken az egyszerű épülettömegű munkás és hivatalnoki házak egységes megjelenésűek voltak, a vakolt homlokzatokat általában – a vasútállomások központi épületeihez hasonlóan – csupasztégla architektúrával díszítették. A tégladíszítés végigfutott a lábazatokon, a sarkokon, a párkányzaton, az ajtók és az ablakok keretei mentén, és az emeletes lakóházak felső ablaksora alatt.<sup>12</sup> Az 1910-es évek közepétől változás figyelhető meg a MÁV telepek építészeti karakterében, ami annak köszönhető, hogy az államvasutak meg akarta újítani korábbi típusépületeit, és 1912-ben pályázatot írt ki hivatalnoki, altiszti lakások tervezésére. A vállalat vezetése főleg azoknak az építészeknek a munkáira figyelt fel, akiknek „romantikus szemléletében együtt élt a nemzeti múlt formavilága és a historizálás.”<sup>13</sup> Ez az építészeti kettősség jellemzi az Istvántelki Főműhely lakótelepének második periódusban elkészült épületeit, és a Dunakeszi Főműhely telepét is. Az építészeti karakter megváltozásának háttérében feltehetően a német Hermann Muthesius hatása érhető tetten. Körner Évát idézve: „Muthesius és követői kisvárosi egységekben elhelyezett festői kisházak építésére vállalkoztak, emellett fontos szempontnak tartották a takarékos területhasználatot is. Muthesius 1904-ben megjelent *Az angol ház* című (magyarra is lefordított) könyvének hatására a lakóépületekre jellegzetes motívumok kerültek: zárterkélyek, konzolosan előre ugratott kisebb homlokzati síkok, láttatott homlokzati síkból kiugró kéménytestek.”<sup>14</sup>

A dunakeszi telepet és annak első ütemben felépített házait Kotál Henrik (1874-?) budapesti építész tervezte 1919-20-ban,

aki akkoriban a MÁV szolgálatában állt.<sup>15</sup> A lakótelepet északról a főműhely, délről Dunakeszi, keletről a váci vasútvonal és az iparvágányok, nyugatról a váci országút határolta.

Kotál korábban részt vett a Wekerle-telepre kiírt településtervezési pályázaton, és a megvalósításkor is több típus-terv kidolgozására kapott megbízást.<sup>16</sup> Egy sajátos beépítési elvet alkalmazott a dunakeszi MÁV telepen, az ún. utcás szervezést, ami erősen eltér a megszokott kolóniatömböktől. A tervező a vasútállomáshoz vezető (a mai Béke) utcáról nyitott meg egy hurokutat, és erre – valamint az üzem bejárata előtti, főtér jellegű Köröndre – telepítette az egyemeletes, rizalitokkal tagolt, laza, festői csoportokban sorakozó épületeket. Az egyes háztípusok általában párosával szegélyezik az utakat. Ferkai András szerint az épületek kialakításánál a tervező a „német kertvárosok (pl. Riemerschmidt, Metzendorf, Zimmerlei) romantikáját, illetve a magyar kisvárosok barokkját vette előképpnek.” Körner Éva az angol kertvárosok hatásának tulajdonítja a térfalak hátrahúzásával megvalósuló utcátér-szélesítéseket, valamint az utcák és épületek vonalvezetésébe beiktatott töréseket, amikkel Kotál sikeresen oldotta a párhuzamos térfalak merevségét.<sup>17</sup>



MÁV lakótelepi utcarészlet

A szimmetrikus Köröndöt földszintes, tetőtérbeépítéses házak veszik körül U-alakban, melyekhez mindkét oldalon piaci árusításhoz alkalmas, fedett-nyitott árkádsor kapcsolódott.<sup>18</sup> Az árkádívek alatt működött pékség, cukorkás, borbély és fodrászat, cipész, hentes és a Hangya szövetkezet üzlete. Itt volt a Magyarság Dal- és Önképző Egyesület által üzemeltetett menza is, ahol egy munkás (1937-es adat szerint) napi 1 pengőért tudott reggelit, ebédet és vacsorát vásárolni.<sup>19</sup> A házsorok közötti sétányok eredetileg el voltak zárva az autóforgalomtól, csak gyalogosan – még

15 Ferkai András: Dunakeszi, A MÁV Járműjavító Főműhely Munkás- és Tisztviselő Lakótelepe. in: *A műemlékvédelem táguló körei. Az Országos Műemlékvédelmi Hivatal kiállításának katalógusa*, 2000. április 17- július 16. Budapest: 2000. 56. (A továbbiakban Ferkai 2000.); Nagy – Szelényi 2008. 115.

16 Nagy – Szelényi 2008. 115.

17 Körner 2004. 109-110. ; Ferkai 2000. 56-57.

18 Ezeket azóta üzletekkel és lakásokkal teljesen beépítették.

19 *A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története*. kézirat, é.n. (terminus ante quem: 1944.) Révész István Helytörténeti Gyűjtemény Műhelytelep szekció 158. 173.

11 Körner 2004. 107-108.

12 Körner 2004. 111-112. ; Vörös 2009. 32.

13 Körner 2004. 112-113.

14 Körner 2004. 47.

biciklivel sem – lehetett rajtuk közlekedni.<sup>20</sup>

Az épületek közül a későbbi kultúrház már az első világháború előtt elkészült. A lakóházak felépítésének első üteme 1922-ben indult és 1928-ig tartott. Ez alatt az idő alatt 44 egyszobás, 106 kétszobás, 8 háromszobás és 2 négyosztós lakás készült el.<sup>21</sup> (1924. május elsején költözött be az első lakóraj a házakba.) Az épületeket különböző megoldású és fedésű zárterkélyek, barokkos kupolák, vakablakok, árkaos ívek, kapualjak, különböző állatfigurákat ábrázoló zárkövek, míviesen kialakított eresztartó konzolok, kővázák, faragott szívmintás, zöld zsalugáteres ablakok teszik változatossá. A falfelületüket néha virágokat mintázó stukkók díszítik.<sup>22</sup>



A Körönd madártávlatból, háttérben a Duna

A lépcsőházak faszerkezetűek. Minden lakáshoz tartozott mosdófülkés-vízöblítéses WC, pince, padlás, kamra és egy kiskert. A telepen kialakult kiskertek rendszertelenül helyezkedtek el, vagy közvetlenül csatlakoztak az épületek homlokvonalaéhoz, vagy egy gyalogsköz beiktatásával a köz mögött alakultak ki.<sup>23</sup> A kiskertekben a gyümölcsfák alatt gyakran tartottak ólakban baromfit és sertést is, de méh kaptárak is előfordultak.<sup>24</sup> A nagycsaládosok a mai óvoda helyén kaphattak további konyhakert részt.<sup>25</sup>

A MÁV rendkívül hierarchikusan felépített vállalat volt, amit a lakótelep is tükrözött, a beépítésekben tetten érhető a társadalmi elkülönülés. A MÁV telepeken ritkán laktak magas rangú hivatalnokok és főtisztek. Ha ez mégis előfordult, a munkásházaktól elkülönítve, a legjobb adottságú telekrészen épültek számukra lakások (pl. Miskolcon és Istvántelken).<sup>26</sup> Dunakeszin a telep központjában, a Köröndön kaptak lakást a magasabb rangú tisztviselők, a telep bejáratánál lévő villában lakott eredetileg a telep legfontosabb személye, Lányi Ferenc főműhelyfőnök. A villával szemben

lévő ház emeletén pedig a teleporvos, dr. Osvey Zsoldos László szolgálati lakása volt.<sup>27</sup>



A főműhelyfőnök villája

Fürdőszoba, illetve fürdőfülke csak a magasabb beosztású dolgozók lakásához tartozott.<sup>28</sup> A telep többi lakója a Legényotthon alagsorában lévő zuhanyzókat és kádfürdőket vehette igénybe, a hét meghatározott napjain felváltva a nők és a férfiak. Itt mosó és vasalóhelyiségek is működtek.<sup>29</sup>

Az ötven ágyas Legényotthon az egyedülálló főműhelyi dolgozók részére épült. A legényemberek központi fűtéssel fűtött,<sup>30</sup> két- és egyszemélyes, puritán módon berendezett szobákban laktak,<sup>31</sup> és a közös konyhában elektromos főzőlapokon főzhettek maguknak.<sup>32</sup> A szobákat naponta takarította a személyzet, akik kéthetente az ágyneműt is lecserélték.<sup>33</sup>



Szobabelső a Legényotthonban

20 Szakáll Lászlóné: *A dunakeszi műhelytelep*. Kézirat, 1996. 20. (A továbbiakban Szakállné 1996.)

21 Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogyorósi József: *MÁV Járműjavító Üzem Dunakeszi 1926-1976*. Dunakeszi, 1976. 11.

22 A felújított épületeknél több helyen kicserélték az ablakokat, az újak sajnálatos módon nem követik a régiek nyitásmódját és osztásrendjét, a zsalugátert pedig mázolás helyett sötétre pácolták. A tatarozásoknak több épület stukkódíszítése is áldozatul esett.

23 Szakállné 1996. 20.

24 Révész István *Helytörténeti Gyűjtemény XXII 34/2006. és XII 53/2006. fényképek*.

25 Szakállné 1996. 23.

26 Körner 2004. 105.

27 Szakállné 1996. 23.

28 Szakállné 1996. 20.

29 Szakállné 1996. 24.

30 A téli hónapokban 14. vasár-és ünnepnapokon 12-től 20 óráig tartott a fűtés. In: *A műhelytelepi Legényotthon lakóira vonatkozó házirend*. Révész István *Helytörténeti Gyűjtemény (RIHGY) Műhelytelep szekció 129*.

31 RIHGY XXII 57/2006. fotó. A szoba berendezése: szekrény, vaságy, éjjeli szekrény, mosdó, tükör, asztal, székek

32 RIHGY XXII 58/2006. fotó

33 A műhelytelepi Legényotthon lakóira vonatkozó házirend. RIHGY Műhelytelep 129.

A műhelyi alkalmazottaknak és azok családtagjainak a MÁV orvosi rendelést, a csecsemőknek pedig heti egy nap zöldkeresztes rendelést biztosított.<sup>34</sup>



A Legényotthon épülete

A lakásokat a családok bérelték, külső és belső tatarozásukról a Pályafenntartás gondoskodott. Az egyszobás lakások havi bére 1937-ben 22 pengő 50 fillér, a kétszobásoké 28 pengő volt.<sup>35</sup> A vizet ingyen, az elektromos áramot a MÁV hálózatról olcsó üzemi tarifa szerint kapták a lakók.<sup>36</sup> A vállalat a szolgálati lakásért cserébe a cég iránti teljes elkötelezettséget várt el, a lakók számára tilos volt a szakszervezeti munka és a sztrájkokban történő részvétel.<sup>37</sup>

A telep békéjére a rendészeti funkciót is ellátó tűzoltók ügyeltek. Ők locsolták a parkosított felületeket és a kertetek.

A hitélet gyakorlósa érdekében a műhelytelepi katolikus egyházközség az 1928-ban felépült elemi iskola alagsorában egy szükségkápolnát alakított ki.<sup>38</sup> A protestáns híveknek a



A MÁV műhelytelepi elemi (ma Bárdos Lajos) iskola

Legényotthon félemeletén rendeztek be 1928-ban református imatermet.<sup>39</sup>

A harmincas években folyamatosan nőtt az üzem munkásainak létszáma, és Dunakeszi északi része (Révdűlő, Banktelep) is kezdett beépülni. A szükségkápolnában már nem fértek el a miséken, ezért 1939-ben templomépítő bizottság alakult, ami a lakosság adományai és a MÁV Igazgatóság anyagi segítségével 1942-től 1944-ig felépítette a Jézus szíve plébániatemplomot.<sup>40</sup> Az egyhajós, egytornyú, egyenes szentélyzáródású, hagyma alakú toronysisakkal koronázott neobarokk templomot Pázmándi István műegytemi tanár tervezte, aki Wälder Gyula köréhez tartozott.



A Jézus Szíve templom

1943–1944-ben a templom mellett két „népies hangvételelű,” kétemeletes lakóházat építettek, amikben 12 egyszobás és 9 kétszobás lakást alakítottak ki.<sup>41</sup>

A szolgálati lakások harmadik hullámát 1953–1954-ben kiviteleztek, amikor a Béke út két oldalán kilenc – igényesen kialakított – szocreál épület készült el, bennük 75 kétszobás és 6 háromszobás lakással.<sup>42</sup>

A dunakeszi MÁV munkás és tisztviselő lakótelep mai szemmel nézve is magas építészeti nívót képvisel, és a szociális gondoskodás különleges példája is egyben. A Kotál Henrik által megálmodott architektúra egységes megjelenésű településképet és emberközeli lakókörnyezetet valósított meg, ami méltó lenne a hivatalos védelemre.

39 Ravasz László püspök szentelte fel. Szakállné 1996. 24.

40 A bizottság elnöke Kerényi Béla főmérnök volt, aki 1944-től rövid ideig a főműhely főnöke lett. A költségek jelentős részét jótékony célú rendezvényekből teremtették elő, melyeknek fő szervezője Lányi Ferenc főműhelyfőnök volt. Az épületet 1944. június 29-én szentelte fel Péteri József váci megyéspüspök. Szakállné 2009. 7. A templom felépítésében kifejtett érdemei elismeréseként Lányi a Szentszéktől megkapta a Nagy Szent Gergely Rend lovagkeresztjét. Korábban ezt a kitüntetést adományozták Csordás Rezsőnek, az Istvántelki Főműhely főnökének is, szintén a helyi munkásteplom felépítésének megszervezéséért. Csizmadia Ferenc: *Landler Jenő MÁV Járműjavító üzem 75 éve. Szemlények az üzem történetéből 1905-1980.* Budapest: 1980. 52.

41 Ferkai 2000. 56.; Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogyorósi József 1976. 11.

42 Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogyorósi József 1976. 11.

34 A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története. kézirat, é.n. 173.

35 A Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelyének története. kézirat, é.n. 173.

36 Szücs Béla – Korozmán László – Káldos Erzsébet – Mogyorósi József: *MÁV Járműjavító Üzem Dunakeszi 1926-1976.* Dunakeszi, 1976. 11.

37 Körner 2004. 57-58.

38 Zadravetz István tábori püspök szentelte fel 1928. október 28-án. Szakáll Lászlóné: A gyártelepi katolikus egyházközség és a Jézus Szíve templom története I. rész. in. *Dunakeszi Helytörténeti Szemle.* II. évf. 1. szám (2009). 6. (A továbbiakban Szakállné 2009.)