

Eszik Veronika

## A vasút Ferencvárosban

### *Egy nagyvárosi ipari zóna térszerkezeti vizsgálata*

A vasútépítkezések hatásaival, a vasút társadalomalakító szerepével foglalkozó társadalomtörténeti irodalom folyamatosan bővül, gazdagodik. Ez a tanulmány két olyan szemponttal kíván hozzájárulni a kutatásokhoz, amelyek ez idáig kevés figyelemben részesültek. A magyar vasúttörténet-írás azon ága, amely a társadalomtörténeti jelenségek megragadását tűzi ki célul, sajátosan a vidékre koncentrált, legtöbbször a rurális lakosság polgárosodásának, illetve a vidéki városok modernizációjának folyamatában igyekszik elhelyezni a vasút megjelenését.<sup>1</sup> Azok a vizsgálatok, amelyek a vasútépítések társadalomformáló következményeiről és az urbanizációhoz, modernizációhoz való hozzájárulásáról szólnak, általában egy-egy vidéki várost elemeznek, Budapestre vonatkozóan azonban mindmáig hiányoznak. A szakirodalom Budapest esetében jellemzően a fővárosnak a vasúthálózatban betöltött országos központi szerepét emeli ki, a lokális hatások vizsgálatának mellőzésével. Utóbbiak megragadása valóban összetett feladat: a magyarországi vasúthálózat monocentrikus szerkezetéből adódóan minden fontosabb útvonal a fővároson keresztül vezet, ugyanakkor ezek nem feltétlenül budapesti, sokkal inkább országos jelentőségűek, országos gazdasági és társadalmi hatást fejtenek ki. A főváros életében és fejlődésében betöltött szerepük csak bonyolult összefüggésrendszerben értelmezhető, ahol számos más tényezővel együtt alkotják azt az infrastruktúrát, amely háttérül és motorjául szolgált Budapest 19. század végi sikertörténetének. Sokatmondó ebből a szempontból, hogy Közép-Európa legnagyobb vasúti csomópontjának, a ma mintegy 140 hektáron elterülő Budapest-Ferencváros MÁV-állomásnak a jelentőségét a IX. kerületről megjelent helytörténeti munkák is – egy kivétellel – következetesen mellőzik.<sup>2</sup>

Jelen munkában ennek az országos, sőt nemzetközi fontosságú budapesti csomópontnak az esetén keresztül éppen a vasútépítkezések helyi hatásait kívánom vizsgálni. Ezek elkülönítéséhez hasznosnak véltem egy olyan megközelítés alkalmazását, amely felé eddig szintén ritkán fordult a vasúttörténészek érdeklődése: a társadalmi térhasználat vizsgálatát. Ez az eljárás azért is tűnt kézenfekvőnek, mert a vasútépítés minden esetben radikális beavatkozást jelent

<sup>1</sup> A számos ilyen jellegű kutatás közül kettő: Halász 2008; Gidó 2008; illetve a témáról összefoglalóan: Majdán 2010 és Sári (szerk.) 2011.

<sup>2</sup> Míg az egyetlen helytörténeti összefoglalás: Xantus 1959. Azóta megjelent kevésbé átfogó munkák: Szabó-Pap 1986; Lukács (szerk.) 2001; illetve két album a kerületről: Gönczi – Winkelmayer 2002; Gönczi – Winkelmayer 2008. A helytörténet kiemelkedő eseményeit (köztük a vasút megjelenését) és a jelenlegi területfejlesztést párhuzamosan ismerteti: Götz – Orbán (szerk.) 2010.

a természetes és az épített térbe egyaránt, így jól megragadható változást eredményez az érintett települések szerkezetében.

Az általam vizsgált vasútvonal a budapesti indóházakat összekötő körvasút. A köré épülő Külső-Ferencváros (természetesen Kőbányával és a Józsefvárossal szerves egésznek alkotva) olyan városi tér lett, ami korábban nem létezett Magyarországon: nagyvárosi ipari zóna, gyárváros. Füstölő kéményeivel, széles utcáival, hatalmas csarnokaival és bérkaszárnyáival, kikötőivel és vasútállomásaival a városfejlődés egy újabb szakaszának legkorábbi reprezentánsa volt. Vizsgálatom középpontjában ennek a fizikai térnek a szerkezete és emberi használata, illetve a tér városi alakzatainak kölcsönzött *jelentés* áll, ez teszi – Gyáni Gábor megfogalmazása szerint – a várost *szociális* vagy *társadalmi* térré.<sup>3</sup> Másként: a társadalmi tér fogalma azt a meggyőződést tükrözi, hogy a társadalmi viszonyok bele vannak írva a térbe, a tér e viszonyok eredményeképpen jön létre, és ezért a történettudomány forrásként tekinthet rá.<sup>4</sup>

A budapesti indóházakat összekötő vasúti fővonal építéstörténete ez idáig szintén megíratlan fejezete a magyar vasúttörténetnek. Ez az építkezés képezi ugyanakkor az általam bemutatni kívánt társadalomtörténeti jelenségek kontextusát, így vázlatos bemutatása mindenképpen indokolt.

## A BUDAPESTI INDÓHÁZAKAT ÖSSZEKÖTŐ VASÚT ÉS A FERENCVÁROSI PÁLYAUDVAR

A kiegészési tárgyalások úgy rendelkeztek, hogy a magyarországi vasútépítések ügye az országgyűlés hatáskörébe kerüljék (1867: XII. tc. 65. §). A budapesti indóházakat összekötő vasúti fővonal és a hozzá tartozó állandó vasúti Dunahíd építésének előkészítéséről már közvetlenül ezek után, 1868-ban döntött az országgyűlés.<sup>5</sup> Az alig tíz kilométernyi sínpár megépítése, a pesti és budai oldal, valamint Kelet- és Nyugat-Magyarország vasúti összeköttetésének megteremtése nyilvánvaló, elemi érdeke volt az egyre inkább árutermelésre és (gabona)exportra berendezkedő magyar gazdaságnak. A reformkori közlekedéspolitikai és eszmei előzmények következtében a gabonatermelő Alföld és a gabonát felvásároló vámkülföld és vámbelföld összekötése a kiépülő dualista rendszer viszonyai között nem történhetett máshol, mint a fővárosban.<sup>6</sup> Ez irányba hatott mind a Budapest-központú centrális vasúthálózat koncepciója,<sup>7</sup> mind az a közmegegyezés,

<sup>3</sup> Gyáni 1992: 11.

<sup>4</sup> Szekeres 2008: 90. A cikk a „társadalmi tér” paradigma historiográfiai összefoglalóját tartalmazza, többek között Henri Lefebvre és Michel de Certeau fogalmait idézve. Részletesen foglalkozik a társadalmi térhasználattal könyvének bevezetőjében: Gyáni 1998: 12–22.

<sup>5</sup> OGYK Képviselőházi irományok, 1869. XII. kötet. 1148–1246. sz.

<sup>6</sup> Majdán 1987: 74–77.

<sup>7</sup> Erdősi 1988: 42–54.

amelyet Budapest-gondolatnak is nevez a várostörténeti szakirodalom,<sup>8</sup> vagyis hogy Pest-Buda valódi fővárossá tétele az egész ország érdeke.

Mindezen evidenciák következtében a képviselő- és felsőházi viták inkább csak a pontos nyomvonal meghatározására korlátozódtak. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium előzetes tanulmányai során a következő szempontokat határozta meg a körvasút építésével kapcsolatban:

„1. Hogy a pálya az országos és helyi érdekeknek megfelelőleg csak is a városok déli részén vezettethetik; [...]

3. hogy az összekötő-vasut forgalma csakis egységes és pedig az adott viszonyoknál fogva a m. kir. államvasutak kezelése alatt felelhet meg a kívánalmaknak;

4. hogy ily egységes kezelés czélszerű lehetségesítésére az összekötő pályának minden meglevő és jövőben remélhető pálya által könnyen elérhető rendezési pályaudvarral kell bírnia, s végre

5. hogy a m. kir. államvasutak jelenlegi pályaudvara mostani forgalmának sem felel meg, s így a legcsekélyebb többletet sem képes befogadni.”<sup>9</sup>

Az indóházak elhelyezkedése mellett – amelyek közül az „államvasutak jelenlegi pályaudvara” az akkori nevén Losonczy, vagyis a mai Józsefvárosi pályaudvart jelöli – meghatározó szempont volt, hogy a vonal rövid és olcsón kivitelezhető legyen, valamint megfelelő helyen metssze a szabályozás alatt álló Dunát, hogy a kiépítendő közraktárakkal, silókkal kapcsolatba hozható legyen, illetve hogy „olyan helyen vezetessék, mely alkalmas gyárak és más oly telepítvényeknek a vasút mindkét oldalán való létesítésére, melyeknek közvetlen vasúti összekötetésre van szükségök”.<sup>10</sup>

Az előtanulmányok után az 1872-es év elejére született meg a beruházást elrendelő törvény, az 1872. évi IX. törvénycikk, amely a fentiekkel összhangban arról is rendelkezett, hogy az építendő az állam, a működtető vasúttársaság pedig a Magyar Királyi Államvasutak legyen. Utóbbi ekkor még csak a magyar vasúthálózat 16%-át tartotta kézben,<sup>11</sup> az összekötő vasút kezelése kapcsán viszont fel sem merült, hogy magántársaságnak adják a feladatot. Elrettentő például Bécs szolgált, ahol a város körvasútja öt különböző társaság tulajdonában volt, amelyek háromévente váltották egymást a vonal kezelésében, hiszen annak egységességét a közbiztonsági szempontok és az egyszerűség kedvéért is biztosítani igyekeztek.

A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Vasútépítészeti Igazgatóságán belül fel is állt egy különálló építési osztály az összekötő vaspálya és a vasúti Duna-híd kivitelezésének levezénylésére.<sup>12</sup> Megindulhatott tehát a munka, a tervezés és az építkezés szakasza. Az 1873-ban kitört gazdasági válság,

<sup>8</sup> Csorba 1993.

<sup>9</sup> OGYK Képviselőházi irományok, 1869. XII. kötet. 1148–1246. sz.

<sup>10</sup> OGYK Képviselőházi irományok, 1869. XII. kötet. 1148–1246. sz.

<sup>11</sup> Pogány 1980: 20.

<sup>12</sup> BFL II.1.a. 950/1871.

a nyomvonalviták, az árvizek hátráltatták ugyan, de nem akadályozták meg az összekötő vasút felépítését.<sup>13</sup> A vonalon végül két megállóhely kiépítése mellett döntöttek: egy személy- és egy rendező pályaudvart jelöltek ki. Előbbit végleges helyén, „a kerepesi- és csömöri út között a jelenleg omnibusz állások által részben elfoglalt térségen”<sup>14</sup> jelölte ki a közlekedési minisztérium állandó vasúti bizottsága, ahol ma is áll a Keleti pályaudvar grandiózus épülete. A rendező végül a Ferencvárosban valósult meg, rendező és teherpályaudvarként, mint erről később részletesen szó lesz. A Duna-hídon áthaladó vonatokat a budai oldalon Kelenföld állomás fogadta, a szárnyvonalakon pedig további állomáshelyek létesültek.

A nehézségek és a késlekedés ellenére tehát, a tervezett időpont után mintegy két évvel, 1877. október 23-án ünnepélyes keretek között átadták a budapesti indóházakat összekötő vasúttal együtt a Ferencváros állomást is.

Tolnay Miklós, a Magyar Államvasutak igazgatója ünnepi beszédében kifejtette:

„Magyarországban, mióta az első sínszál lerakott, a mainál fontosabb tény e téren nem történt. Ezen kisvasut van hivatva Magyarországnak két hálózatba választott vasutait összekapcsolni, visszanyerni ezeknek a külföldi gabonapiacait, [...] levinni kereskedelmünket a tengerhez és végül csakis ezen kisvasut által lesz lehetséges Magyarország kereskedelmét a fővárosban összpontosítani.”<sup>15</sup>

A IX. kerület előljáróságának orvostanrendőri és műszaki bejárású jegyzőkönyve szerint a vonal felépítményei között találjuk a későbbi hatalmas kiterjedésű ferencvárosi vasúti csomópont magjának tekinthető egyemeletes indóházat és bővítményeit (egy kétemeletes hivatalházat és öt földszintes őrházat).<sup>16</sup> Már a megnyitás pillanatában nyilvánvaló volt, hogy Ferencváros az áruforgalom egyik központja lesz, s így állomása minden valószínűség szerint terjeszkedni fog. A *Pesti Napló* tudósítója szerint:

„... láttuk a pálya egyik legcsinosabb magas építményét, a ferencvárosi állomásépületet, de hiába kerestük a raktárakat, melyekben a Ferencvárosból érkező teherszállítmányokat le lehetne rakni. Csakugyan úgy értesültünk, hogy »egyelőre« a ferencvárosi állomás jóformán csak a közvágóhíd szállítmányaira fog szorítkozni. Pedig az állomás már most is igen jelentékeny forgalommal bírhatna, a m. kir. államvasut budapesti indóházában is volt alkalmunk erről meggyőződni. Az egész pályaudvar

<sup>13</sup> Az építkezés részletes leírását hátráltatja a források töredékessége. A MÁV anyagai közül éppen a korszakunkra vonatkozó iratokból semmisült meg tetemes mennyiségű forrás. Többek között a MÁV irattárának megmaradt dokumentumait felhasználva a rekonstruálható részleteket feldolgoztam szakdolgozatomban: Eszik 2012.

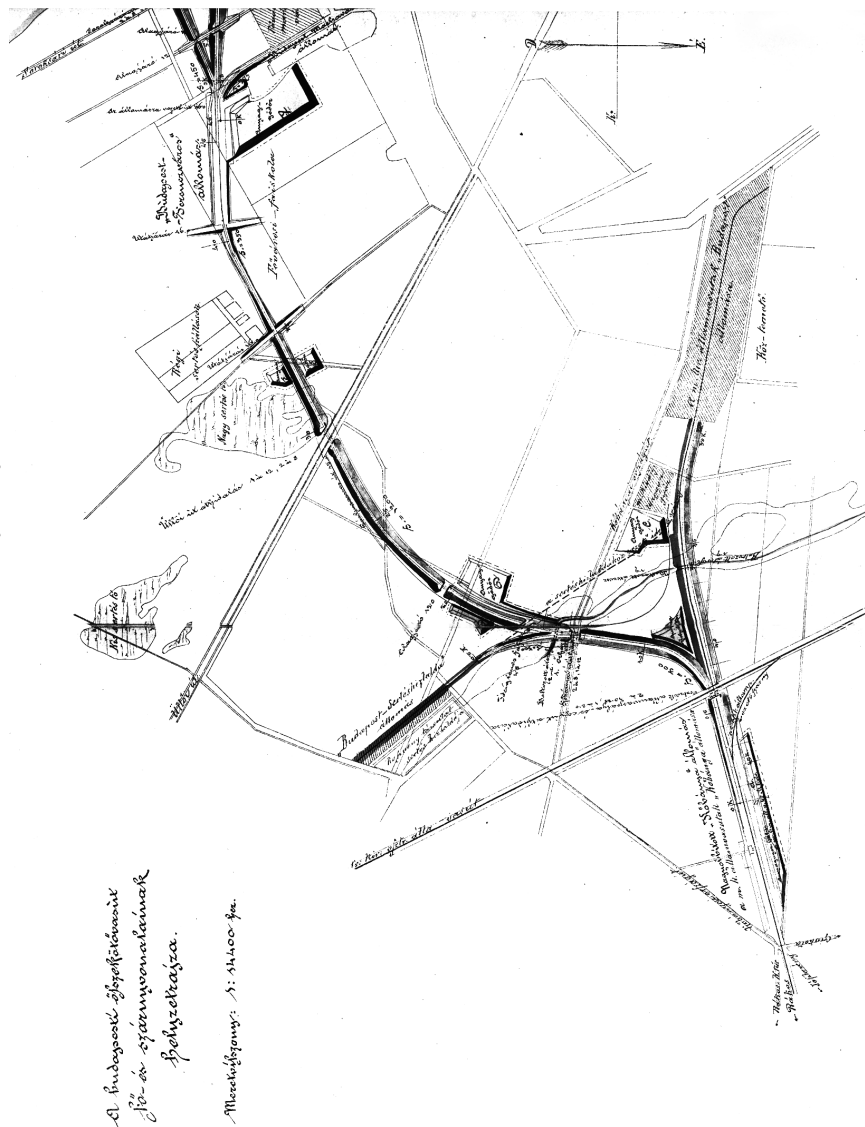
<sup>14</sup> OGYK Képviseelőházi irományok, 1869. XIII. kötet. 1247–1350. sz.

<sup>15</sup> A budapesti összekötő vasút. *Pesti Napló* 1877. október 23. 2.

<sup>16</sup> BFL IV.1407.b. 37242/1877.

1. kép

Az összekötő vasút beháztírajza



A Budapesti Égőfénytűz  
És az Égőfénytűz  
Beháztírajza.

Méretarány: 1:11000 f.e.

el volt lepve teherkocsikkal és ponyvával letakart gabonaszákokkal, [...] az összehalmozott szállítmány oly sok, hogy az összekötő vasut mai első vonata [...] tán bal- esetet is szenvedhetett volna. [...] Most, hogy az új vasut elkészült, a ferencvárosi állomást igen jól lehetne értékesíteni, hogy a budapesti indóház a forgalmat jobban győzze. A Ferencváros forgalma is sokat nyerne ezáltal.”<sup>17</sup>

Az aggodalmak fölöslegesnek bizonyultak, a Budapest-Ferencváros állomás története egészen az 1990-es évekig a folyamatos bővítésekről szólt.

Az állomás bővülésének, funkciói sokasodásának hátterében alapvetően két, egymással párhuzamosan zajló és részben összefüggő folyamat állt. Egyrészt az államvasutak hálózatának fejlesztése során újabb és újabb vonalak futottak be a fővárosba, és ezek mindegyike az összekötő vasúthoz kapcsolódott – e pályák kiszolgálása, rendező és teherpályaudvarként is, részben a Ferencváros feladata lett.

A másik meghatározó folyamat a vasút körül szerveződő, alakuló ipari zónához köthető. A pályaudvar feladatai úgy sokasodtak, ahogy a Ferencvárosba települt üzemek, gyárak, malmok, raktárak száma nőtt, és iparvágányok sora kapcsolódott rá az összekötő vasút pályájára, lehetőleg minél közelebb az átrakódás, árumozgatás feladatait ellátó pályaudvarhoz. Ez az egyre sűrűsödő iparvágány-hálózat, valamint a megépült szárnyvonalak valóságos labirintusa Kőbányától egészen a Duna-partig meghatározta Külső-Ferencváros arculatát.

Ez a látványos dél-pesti iparfejlődés szorosan összefüggött a nemzetgazdaság makrofolyamataival – többek között azzal a ténnyel, hogy bizonyos jelentős vasúti fővonalak fővárosi bekötése az összekötő vasút vonalán valósult meg. Négy nagy forgalmú vonalról van szó: egy a fővárost a romániai gabonatermelő vidékekkel hozta kapcsolatba (a Budapest–Brassó- illetve Budapest–Arad-vonalak Szolnokig együtt haladtak), az 1882-re elkészült zimonyi fővonal a balkáni kapcsolatok szervezését egyszerűsítette le (a szerbiai sertésszállítmányok a ferencvárosi központú élőállat-kereskedelemben játszottak főszerepet), a budapest–újszónyi vonal Bécs jobb Duna-parti, a bal partinál lényegesen gyorsabb elérését tette lehetővé, végül az összekötő vasút ezen szakaszához csatlakozott az a sínpár, amely Fiumét „Budapest tengeri kikötőjévé” tette.<sup>18</sup> A Fiuméig vezető vasút magánkézben lévő szakaszait 1890-re a magyar állam megvásárolta, így már egységes tarifa mellett jutottak el Budapestre a tengeri kereskedelemről származó áruk, a déligyümölcsök, és legfőképpen a kőolaj, 1894-ben mintegy 45,7 ezer tonna. Utóbbi számára Fiumében külön kikötő, a Ferencvárosban hatalmas raktárak épültek.<sup>19</sup> Ezekkel az építkezésekkel lényegében a fővonal hálózat az ország minden vidékére eljutott, a továbbiakban már csak a helyi érdekű vasutak hálózatának kiépítése zajlott.<sup>20</sup>

Az összekötő vonalszakasszal és a vasúti híddal Budapest a térség nemzetközi áruforgalmának középpontjába került, európai viszonylatban „kis hatótávolságú

<sup>17</sup> A budapesti összekötő vasút. *Pesti Napló* 1877. október 23. 2. (Kiemelés tőlem – E. V.)

<sup>18</sup> Majdán 1987: 97; Keller 1992: 338–362.

<sup>19</sup> Frisnyák 2010: 177–183.

<sup>20</sup> Kövér 1982: 78.

világvárossá” fejlődött.<sup>21</sup> Ugyanez a folyamat a IX. kerület számára soha nem látott ütemű növekedést tett lehetővé.

A ferencvárosi vasúti csomópont nem kizárólag a nagy államvasúti fejlesztések hatására növekedett. Mind a már korábban a kerületben működő üzemek (például a Flóra Első Magyar Stearin-gyertya és szappangyár, vagy a Concordia Gőzmalom Rt., mindkettő 1868-tól), mind a vasút átadása után ide költözők (például a Hedrich és Strauss cég Budáról helyezte át a Királymalom telephelyét a Soroksári útra 1880 körül<sup>22</sup>) igyekeztek megteremteni a kapcsolatot a kerületet sűrűn behálózó – országos – vasútvonalakkal. A makrofolyamatok és a lokális történések összefüggéseit mutatja egy kiragadott, de jellemző példa: a ferencvárosi fiókgázgyár létesítése és összekötése a vasúttal. A „légszeszgyár” kifejezetten a vaspálya miatt hozott létre telepet a IX. kerületben, az iparvágány kiépítéséről pedig szerencsés módon irat- és tervanyag is fennmaradt a MÁV irattárában.

„A közgyűlés az Általános Osztrák Légszesztársulat budapesti légszeszgyárai helyi igazgatóságának kérvényére a tanács részéről előterjesztett indokok folytán ezen társulatnak megengedi, miszerint a részére fióklégszeszgyár építésére a főváros IX. kerületében [...] bikaréti [...] telekért [...] 42 040 frt, azaz negyvenkettőezernegyven forint vételért egyszerre azonnal egészben lefizethesse ...” – szól a főváros törvényhatósági bizottságának 1883. szeptember 20-i közgyűlési jegyzőkönyve.<sup>23</sup> A fővárosi tanács a kezén lévő mintegy 15 millió négyszögöl föld kétötödét irreálisan alacsony áron adta el főként magánvállalatoknak gazdasági létesítmények építése céljából, ami tulajdonképpen egyfajta közvetett ipartámogatást jelentett.<sup>24</sup> Ilyen üzlet volt a Légszesztársulat telekvásárlása is. Nem egészen egy év múlva az említett bikaréti telken már álltak a gyár egyes épületei, a társaság pedig 1885-ben soron kívül kapta meg a MÁV építési hozzájárulását az iparvágány létesítéséhez.<sup>25</sup> Az építési engedélyt a Ferencvárosi Osztálymérnökség állította ki, és ettől fogva díjazás fejében a MÁV dolgozói végezték a gyár működéséhez szükséges anyagmozgatást. A zimonyi vasútról leágazó sínek szénraktárakhoz futottak, a főként Sziléziából származó szenet a ferencvárosi pályaudvarról közvetlenül a gyárba tudták szállítani, s ez rendkívül olcsó megoldásnak számított. A szénért mázsánként, a kocsikiállítási illetékekkel együtt mintegy 0,8 fillért fizetett a Légszesztársulat, míg ugyanennyi szén a józsefvárosi gázgyárnak átlagosan 8 fillérjébe került.<sup>26</sup> Az ilyenformán eszközölt megtakarítás óriási

<sup>21</sup> Beluszky Pál kifejezését idézi: Frisnyák 2010: 182.

<sup>22</sup> A kerületben működő üzemekről tételes lista olvasható: Götz – Orbán (szerk.) 2010: 25.

<sup>23</sup> BFL Budapest Főváros (1892-től székesfőváros) törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyveinek adatbázisa, 1873–1949. 613/1833. <http://archivportal.arcanum.hu/szkj/a100322.htmv=pdf&a=pdfdata&id=1883&pg=140&l=hun>. (utolsó letöltés: 2012. március 27.).

<sup>24</sup> Gyáni 1992: 24.

<sup>25</sup> MÁV KI (Egyéni iktatószám) 43152/1885. Az engedély kiadásához helyszínrajz szükségeltetett, és ez is megtalálható az irattárban: MÁV KI 6.F.51.

<sup>26</sup> Gulyásné Gömöri – Balogh – Vadas 2001: 41–46.



piaci előnyt jelentett a gázgyárnak, hiszen részére évente körülbelül hatvanezer tonna szén érkezett a Ferencvárosba.<sup>27</sup>

A Ferencvárosban tehát a fentebb bemutatott folyamatok következtében létrejött az az egyedülálló infrastruktúra, ami nélkülözhetetlen volt a főváros ipari központjának kiépüléséhez. A vasút pedig nem csupán az országos kereskedelmi tevékenység legfőbb szervező erejeként működött, de, mint azt a gázgyár példája mutatja, kiszolgálta a közvetlen környezetébe települő ipari létesítményeket is.

## FERENCVÁROS – IPARVÁROS: A MODERNSÉG TAPASZTALATA

A kialakuló nagyüzemi környezet sajátossága, hogy használói leginkább a 19. század új társadalmi rétegei, vállalkozók, (magán)tisztviselők és gyári munkások voltak. Értelemszerűen a munkások képezik a kerület legnépesebb új társadalmi csoportját, ezért az ő térhasználatuk lesz a legmeghatározóbb Ferencváros ilyen irányú vizsgálatában. Mivel a 19. századi munkáséletutak részleteikben csak ritkán rekonstruálhatóak,<sup>28</sup> e réteg életmódjának vizsgálatában a térhasználat elemzése érdekes eredményekkel járhat, bár ez a vizsgálat több szempontból is problematikus. Egyrészt a tér alakításába maguk a munkások rendkívül kis mértékben avatkozhattak bele. A 19. század végén szerte Európában az állami, központi irányítás mellett történő városfejlesztés volt jellemző, Budapest esetében sem volt ez másként.<sup>29</sup> A munkások életmódjának vizsgálatában így evidenciává vált, hogy a térhez való viszonyuk a lakhatási körülményeiken és otthonkultúrájuk sajátosságain keresztül a leginkább megragadható.<sup>30</sup> Másrészt viszont a 12 órás vagy akár hosszabb műszakok és az üzemi munkásság akár évi négyszeri-ötszöri költözése<sup>31</sup> következtében a munkáslakás gyakran inkább arra mutat rá, hogyan *nem* használta a teret ez a társadalmi réteg, hogyan és miért *nem* alakított ki otthont és *nem* töltött ebben a gyakran csak egy ágybérletet jelentő lakóhelyen az alváson kívül időt.

Mindazonáltal lehetetlen a munkásságot kizárólag a térbe belekényszerített, azt semmilyen módon nem alakító rétegeként bemutatni. Az őt körülvevő (köz) térre mindenki reflektál, jelentést és jelentőséget tulajdonít neki. Történeti források segítségével természetesen nem lehetséges teljes képet alkotni arról, ahogyan a 19. század végi Ferencváros a lakói (esetenként látogatói) számára megjelent. A modernizálódó nagyvárosi tér mint lakó- és munkahely azonban mutat néhány olyan markáns jellegzetességet, legelőször is mindjárt modernségét, amelyekből annak társadalmi térként való értelmezése kiindulhat.

A város és annak változásai többek között vizuális benyomásokként érik annak lakóit. Ilyen tekintetben Budapest alakuló ipari központja számos aspek-

<sup>27</sup> Frisnyák 2010: 183.

<sup>28</sup> Klement 2010: 76.

<sup>29</sup> Gyáni 1992: 20–21.

<sup>30</sup> Gyáni 1992: 7.

<sup>31</sup> Szabó 1974: 203–226.



tusában – utcaszerkezetében, infrastruktúrájában, épületeiben és változásának ritmusában – a modernitás hordozója volt, egy merőben új városélmény első igazi magyarországi példája.

Ami az utcaszerkezetet illeti, a IX. kerület iparvárossá válásában a tudatos tervezésnek nagy szerep jutott. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának (FKT) rendezési tervei és engedélyezési gyakorlata mellett az a központi szándék, amely a vasúti áruforgalom szervezői feladatainak ellátására Ferencvárost jelölte ki, meghatározta a korábban külvárosias (olykor egyenesen falusias) arculatú kerület további fejlődését. Az FKT 1872-ben elkészült rendezési terve az utcahálózat jellegéről a következőképpen rendelkezik:

„A Ferencváros külső részében [...], tekintve, hogy ezen városrész van főképpen kereskedelmi és iparváros szerepére hivatva, annak kellő számban nagy és széles utcákkal való beosztása fogadtatott el, valamint az ezen várost átmetsző övpálya udvarának kellő számú sínvonala által a várossal leendő összekötteséről gondoskodandó lesz [...]. E célból történt az, hogy a már lóvaspályákkal ellátott vagy ellátandó Üllői és Soroksári utakon kívül minden második út olyan szélesre állapítottat meg, hogy azon annak idején lóvaspálya kellően elhelyezhető legyen.”<sup>32</sup>

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa tehát a még ki nem épült (tömeg)közlekedés helyét is biztosítja a kerületben, ezzel párhuzamosan meghatározza a kerület városképét, amely a Belső-Ferencváros szűk, kis utcás elrendezésével szemben nagyvonalú közterekkel, modern kör- és sugárutas szerkezetben fog megépülni.

Az utak „bulvardírozása”, vagyis szélesítése és az egységes épületmagasság bevezetése többek között arra volt hivatott, hogy a magyar fővárosnak világvárosi megjelenést kölcsönözzön. A párizsi minták alapján a belterületeken ezt nagyarányú bontásokkal lehetett végrehajtani, Ferencváros esetében már eleve így épültek ki a nagy körutak (a Nagykörút, a Hajcsár utca, vagyis a mai Könyves Kálmán körút) és a sugárutak (elsősorban a Soroksári és az Üllői út). Már a kortársak is érzékelték, hogy a megváltozott térszerkezet kihat a nagyvárosi ember magatartására.<sup>33</sup>

A széles utcákon túl a vasúti infrastruktúra és a körülötte megjelenő új épülettípusok is meghatározóivá váltak a ferencvárosi városképnek. A számos

<sup>32</sup> BFL II.1.a. 1208/1872.

<sup>33</sup> Georg Simmelről W. G. Sebaldig számos szerző dolgozta föl az eredetileg Baudelaire-től származó, majd Walter Benjamin munkáiban is feltűnő flâneur-jelenséget. Összefoglalást nyújt erről Gyáni 1998: 26–27, illetve Dunajcsik – Nemes Z. 2010. Egy munkáskerület viszonylatában a fogalom csak óvatosan használható, de a nagyvárosias jelleg bizonyára érzékelhető volt. A nagyvárosi ember szembesülése a tömeggel és a tömeg által kiváltott új viselkedésmóddal a Ferencvárosban akár a budapesti átlagnál markánsabban is jelentkezhetett, mivel Budapestet a városegysítést követően lakosságának robbanásszerű növekedése különböztette meg – az egyébként szintén gyarapodó – európai nagyvárosoktól. Ez az intenzív növekedés ráadásul nem egyenletesen oszlott el a főváros kerületeiben, főként a Ferenc- és a Józsefváros bérkaszárnnyai szívták fel a bevándorlók tömegeit (Katus 2010: 247; Vörös 1998).

sínpár, illetve az egy kerületre eső meglehetősen sok vasúti megállóhely (Budapest-Ferencváros, Ferencváros-Marhavásártér, Közvágóhíd, Duna-parti teherpályaudvar) önmagában is erőteljesen meghatározta a IX. kerület arculatát. A hozzájuk kapcsolódó épületek, a központi vásárcsarnok, a közraktárak, a vámház, az elevátor és természetesen a többemeletes gyárépületek magasba nyúló kéményeikkel az ipari táj legfőbb attribútumaivá váltak, a modernizáció egyfajta szimbólumaiként uralták a dél-pesti régiót.

A változás mellbevágó lehetett. Néhány évtizeddel korábban a Ferencváros nemhogy nagyvárosi képet nem mutatott, de még városiasnak is csak jóindulattal volt nevezhető. Erről tanúskodik az 1845-ben készült első magyar nyelvű pest-budai útikönyv leírása:

„Végezetül a legkisebb és legtekintélynélkülibb a pesti külvárosok közül, nyilvános és nevezetes építményekben szegény, megjegyzésre egyedül a táborkórház méltó [...]. A Ferencváros fekvése, távolléte a hídtól és minden közlekedés szempontjaitól fő oka annak, hogy a többi városrészek mögött oly igen hátramaradt és hihetőkép hátra is fog maradni. Jövendője tehát leginkább nemesített marhatenyésztés és a terjedelmes kerti és mezei munkálkodás leend.”<sup>34</sup>

A szerző bizonyára meglepődött volna, ha néhány évtized múlva újból a Ferencvárosba látogat. A kerület egyszerre közlekedési központtá vált a vasúti összekötő híd (majd 1896-ban a Ferenc József híd) elkészültével, a kerti és mezei munkálkodás helyét pedig a nagyipar foglalta el. Mindezek következtében az utazó elé táruló látvány 1893-ban már egészen másképp festett:

„A ki pedig alúlról a Vaskapu és Belgrád felől jő a fővárosba, azt a Kelenföld közepében s az összekötő vasúti híd körül megtelepedett gyárak, a soroksári út mentén szakadatlan sorban fekvő ipartelepek üdvözlík; láthatja az összekötő vasúti hídon átbogó vonatokat, s a magyar kir. államvasútak dunaparti teherpályaudvarán, továbbá a már messziről szembeötlő fővárosi elevator s a hozzácsatlakozó közraktárak, a vámház-palota s a rakpartok mentén folyó kereskedelmi élet már előre hirdeti, hogy a magyar főváros az országnak nemcsak politikailag, de forgalmilag is középontja; iparban, gyártásban, kereskedelemben hatalmas góczpont; nemcsak természeti szépségekben, hanem erőben, munkában, haladásban, alkotó képességben is gazdag. S ha vasúton jövünk a fővárosba, ugyanazt a hatást teszi ránk; [...] mindenfelől legelőször is az ipari munka zaja üdvözöl; füstölgő gyártelepek, egymás mellett, fölött és alatt elhaladó vasúti vonalak vég nélkül jövő-menő vonatokkal; pályaudvarok és árúrakodók; sajtáságos formájú vasúti kocsikkal rakott iparvágányok, melyek közvetlenül bevezetnek a sör-, szesz- és kőolajgyárakba s a hízlalókba; árúkat szállító

<sup>34</sup> Idézi: Götz – Orbán (szerk.) 2010: 189.

fúvarosok, – mind azt hirdetik, hogy az ország központja az ipari verseny és munka terén is az első helyen áll.”<sup>35</sup>

Ferencvárosnak kezdett tehát kialakulni egy egységes, markáns ipari városképe. Az egyre monumentálisabb városi tér befogadása nem ment automatikusan, mint arra Gyáni Gábor naplóelemzése is rámutat.<sup>36</sup> A főváros lakóinak a 19. század végén újból és újból látványosságot, egyben kihívást jelentettek környezetük újdonságai. Az idézett műben Gyáni egy házaspár közösen vezetett naplóját elemzi, leginkább a városhoz való viszonyulásuk, magánszférájuk és a köztérben való megjelenésük szempontjából. A Csorba házaspár, ha csak tehette, megjelent a jelentősebb új építkezések helyszínein, érdeklődött az ugrásszerűen fejlődő Budapest iránt, így gyakran indult városnézésre saját szűkebb pátriájában. Csorbáék lelkesen rögzítették élményeiket a Margit hídról, a Nyugati pályaudvarról vagy a vámházzal, és az 1873. év első felében Ferencvárosba is elkirándultak.

„Együtt mentünk a Viola utcán ki a Duna mellé, [ahol] a vasúti hidat néztük meg. Innen a vágóhidhoz mentünk megkérdezni, mikor lehet bemenni. Akár most is, mondá az egyik őr. Na jó, akkor menjünk be, egy szolga vezetett minket... Megmutatott mindent; az istállókat, vágóhidat, próbavágóhidat – ez különösen igen díszes – stb. Borra való adás után eljövénk.”<sup>37</sup>

A rövid séta során tehát két újdonságot is fölfedeztek: az épülő vasúti hidat és a marhavágóhidat, amely a naplóbejegyzéskor körülbelül fél éve működött a Ferencvárosban. A marhavágóhid ráadásul egy új épülettípusnak, az ipari csarnoknak a megvalósulása volt, s mint ilyen, szintén óriási hatást gyakorolt. Wolfgang Schivelbusch párhuzamba állítja azt a folyamatot, ahogyan a vasút forradalmasítja a térről és a távolságról alkotott nézeteket azzal az átalakulással, amit a csarnokok megjelenése hoz az építészetben. „A sín és a gőzgép együttese megsokszorozza a forgalom sebességét és kapacitását, az acél és az üveg pedig megnöveli a fedett terek befogadóképességét. Mindkettő közvetlenül kifejezi az ipari forradalom többszörösére emelt tevékenységét.”<sup>38</sup> Mindehhez társul még a technikai újítások forradalmiságának hangsúlyozása. Mindkét vívmányra jellemző ugyanis, hogy sokkolta a korabeli szemlélőt: míg a vasút a sebességével, hangjával, erejével, addig az acél-üveg építészet leginkább a hagyományos fény-árnyék viszonyok teljes átírásával, valamint sohasem látott, grandiózus térélményével.<sup>39</sup>

<sup>35</sup> Lukács 1893.

<sup>36</sup> Gyáni 1998.

<sup>37</sup> Gyáni 1998: 63.

<sup>38</sup> Schivelbusch 2008: 53.

<sup>39</sup> Schivelbusch 2008: 57. A sokkhatást Schivelbusch az 1851-ben befejezett Kristálypalota recepciójának bemutatásával illusztrálja.

A gombamód szaporodó csarnoképületeknek azonban volt még egy újdonságuk: éppen gombamód való szaporodásuk. A nagyváros mint élmény leginkább változásának, fejlődésének iramában, ritmusában tért el a megelőző korok jóval statikusabb városélményétől.<sup>40</sup> Az alapvető különbséget nyomban érzékeljük, ha összevetjük Eötvös Józsefnek az ipari forradalom előtt keletkezett írását, illetve Baudelaire-nek az iparosodásra érzékenyen reagáló szövegét, már csak azért is, mert mindketten a természet ritmusához viszonyítják a teremtett tér változásának mértékét. Eötvös így fogalmaz: „Igaz, Pest is nő, [...] minden épül, *de egy város fejlődése mindig lassú s nem hasonló a természethez*, ahol egy eső vagy pár meleg óra a már kopár mezőt ismét zöldre festi, s ezer meg ezer kalászkodat érlel.”<sup>41</sup> Ezzel szemben Baudelaire épp a radikális változások követhetlenségét – és fájdalmát – fejezi ki *A Hattyú* című, Victor Hugóhoz írt versében: „Most emlékezetemből fakasztott virágot,/Mikor elsétáltam az új Carrouselig./A régi Párizs nincs többé (óh jaj! a város/Gyorsabban változik, mint az emberi szív)”.<sup>42</sup> Ugyanezt fogalmazza meg Krúdy Gyula, akinek interpretációjában az állandóan változó nagyváros egyszerre jeleníti meg a múltat és a jelent. *Asszonyosságok díja* című regényében a Bakáts téri születetről írja a következőket: „Azok jönnek itt világra, akik elfelejtik a mostani neveket, embereket, tényeket, világrendeket. Akik azon a Pesten járnak, amelyet mi még nem látunk.”<sup>43</sup>

Külön kutatás tárgyát képezhetné, hogy az intenzív modernizáció hogyan jelenik meg a főváros és specifikusan a IX. kerület képi ábrázolásain, utóbbiak hogyan egészítik ki azt a városélményt, amelyről a fentiekben szó esett. Példaként e helyen csak a képeslapokat említeném, mint „városimázs teremtő kulisszákat”, a modernitás újfajta médiumait, amelyek éppen az 1890-es évektől éltek fénykorukat, felváltva a korábbi, kép nélküli postai levelezőlapot, és óriási szerepet tölthettek be abban, hogy Budapest metropoliszi minőségének országosan vagy akár világszerte hírért vigyék.<sup>44</sup> A képeslapok közvetítik és tematizálják a modern város-tapasztalatot, és az új sokszorosítási technikák hordozójaként egyben meg is jelenítik azt. Éppen ezért a képeslapokon ábrázolt városképi elemek a kortársak olyan választásainak tekinthetők, amelyek reprezentálják a modernség tapasztalatát az adott térben, másképpen: a térnek tulajdonított jelentés, jelentőség megragadható az által, hogy annak milyen elemeit vélték megjelenítésre méltónak. Ebből a szempontból tehát nem közömbös, hogy a 19. század végi városi képeslapok egy tipikus „szereplője” a vasútállomás, és ez alól a ferencvárosi sem lesz kivétel.<sup>45</sup>

<sup>40</sup> A várospercepció statikuságát jól illusztrálják az évszázadokon keresztül alig változó városábrázolások, metszetek.

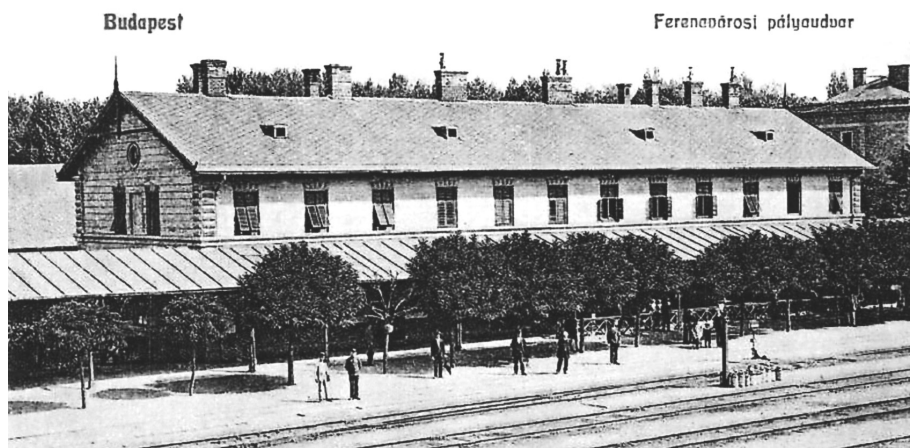
<sup>41</sup> Eötvös 1978: Kiemelés – E. V.

<sup>42</sup> [http://hu.wikisource.org/wiki/A\\_hatty%C3%BA](http://hu.wikisource.org/wiki/A_hatty%C3%BA) (utolsó letöltés: 2012. március 27.). (Tóth Árpád fordítása.)

<sup>43</sup> Krúdy művét idézi: Fábri 2001.

<sup>44</sup> A városnak mint kulturális narratívának a kérdésével, s azon belül a képi ábrázolások jelentőségével foglalkozik disszertációjában: Kovács 2010.

<sup>45</sup> MÁV KI Képeslapgyűjtemény. Ferencvárosi pályaudvar.

*A ferencvárosi pályaudvar képeslapon*

Budapest egyik ipari központja, a Ferencváros nagyvárosias utcaszerkezetének, új típusú épületeinek és a fejlődésében bekövetkezett léptékváltásnak köszönhetően valóban a modernség tapasztalatát jelenthette. Ahogy azonban az iparosodott nagyvárosnak a vasút és a folyton dolgozó gőzgépek mellett a megjelenő nyomornegyedek is velejárói, a ferencvárosi gyárvárosnak is megvoltak a maga árnyoldalai. A modernizáció motorjának nem az azt működtetők voltak az elsődleges haszonélvezői, és ez a kerület térbeli szerveződésében is érvényre jutott.

## FERENCVÁROS – KÜLVÁROS: PERIFÉRIA ÉS ELSZIGETELTSÉG

Az ember által létrehozott térbeli mintázatok elemzésének vissza-visszatérő eleme a centrum és a periféria éles megkülönböztetése. Ez a megkülönböztetés egy értékhierarchia tükröződése az elemzett térhez kapcsolódóan: a centrum hagyományosan a (gazdasági vagy kulturális, politikai) fejlettség magasabb fokát képviseli, mint az azt követő, imitáló periféria.<sup>46</sup> Budapesti léptékben is megjelenik a bel- és külterületek ilyen elválasztása csaknem minden olyan korabeli forrásban, amely szembeesít a nagyvárosiasodás következményeivel.<sup>47</sup> Madzsar József egyszerre utal Magyarország periférikus helyzetére Nyugat-Európával szemben, és a külvárosok hasonló pozíciójára Budapesten belül, amikor így jellemzi a közegészségügyi állapotokat:

<sup>46</sup> Nemes-Nagy 2009: 206–214.

<sup>47</sup> Jókai Mór például országgyűlési felszólalásában a belváros és a Ferencváros viszonyáról szólva a „gentry világ” és a „mezítlábos világ” szembenállásáról beszél (OGYK Képviselőházi napló, 1872. II. kötet 43. sz.).

„Budapest átlagos csecsemőhalálozási százaléka olyan számok összevetődésének eredménye, amelyek közül a legkisebb százalék bátran versenyezhet a Nyugat legjobb vidékeivel, viszont [...] a körúton belül elterülő Nyugat-Európát a Nagykörút néhány méter széles határszalagja egyenesen kelet-európai állapotoktól választja el.”<sup>48</sup>

A peremkerületi jelleg azonban csak egyik jellemzője a ferencvárosi térnek – ráadásul a gyorsan terjeszkedő fővárosban, ahol az elővárosok is egyre nagyobb szerephez jutnak,<sup>49</sup> hangsúlyából is sokat veszít idővel. Nehezebben kezelhető problémát jelentett a kerület elzártsága, elszigeteltsége, mégpedig két irányban: a Duna-part, illetve a Belváros felé. A jelenség egyik legfőbb kiváltó oka éppen az összekötő vasút vonala volt, amely elválasztotta a kerületet a Dunától, a ferencvárosi vasúti csomópont növekedésével pedig ez utóbbi egyre érezhetőbben akadályozta a bel- és külterületek kommunikációját is.

„Hogyha valaki egy korsó vizet akarna a Dunából meríteni, vagy öngyilkossági szándékkal a Dunának menni, annak a Belvárosba kell bemennie, máskülönben a Dunához nem férhet”<sup>50</sup> – ecsetelte Muzsa Gyula képviselőházi hozzászólásában. Az ország kereskedelmi és közlekedési főerei Ferencvárosnál csatlakoztak a fővároshoz, így az bekapcsolódott az országos vérkeringésbe, miközben épp ugyanennek köszönhetően elszakadt a várostól. A helyi és az országos érdekek ütközésére Thaly Kálmán, a IX. kerület képviselője így hívta fel a figyelmet 1882 nyarán:

„Jól tudom én, hogy a vámház és az építendő docksok és elevátorok számára szükséges lesz ott a vasúti vonatok ki- és beközlekedésére éppen azon rakpart; és nem is az a célom, hogy a t. közlekedési minister urat olyan irányban kérjem fel, hogy ezen nagy fontosságú, mondhatnám világforgalmú gabonaközlekedés útjába gát gördíttessék a localis érdekek által, [...] csak azt óhajtom, hogy a localis érdekeknek is adassék meg annyi, hogy annak idején, midőn ezen vasút elkészül, [...] jelöltessék ki délelőtt és délután egynehány óra, midőn a város lakói-közlekedést folytathassanak a Dunához.”<sup>51</sup>

Ferencváros helyzete az összekötő vaspálya építésének kezdetétől aggodalmat váltott ki a főváros tanácsának, illetve a IX. kerületi előljárásságnak a tagjaiból. Már a nyomvonal első közigazgatási bejárásakor megfogalmazódott az igény, általánosságban, az elzártság kiküszöbölésére. A főváros ingyen adta át a területeket az építkezés céljaira, cserébe azt kérte, hogy „a város úgy a felső, mint az alsó dunaparttól teljesen elzárva ne legyen”.<sup>52</sup> Később konkrétabb formát öltött a követelés, a főváros tanácsa átjárók létrehozását indítványozta, és a Fővárosi Közmunkák Tanácsa ki

<sup>48</sup> Az 1916-ból származó szöveget idézi Faragó 2008: 44.

<sup>49</sup> Vörös 1998.

<sup>50</sup> OGYK Képviselőházi napló, 1906. XXI. kötet 370. sz.

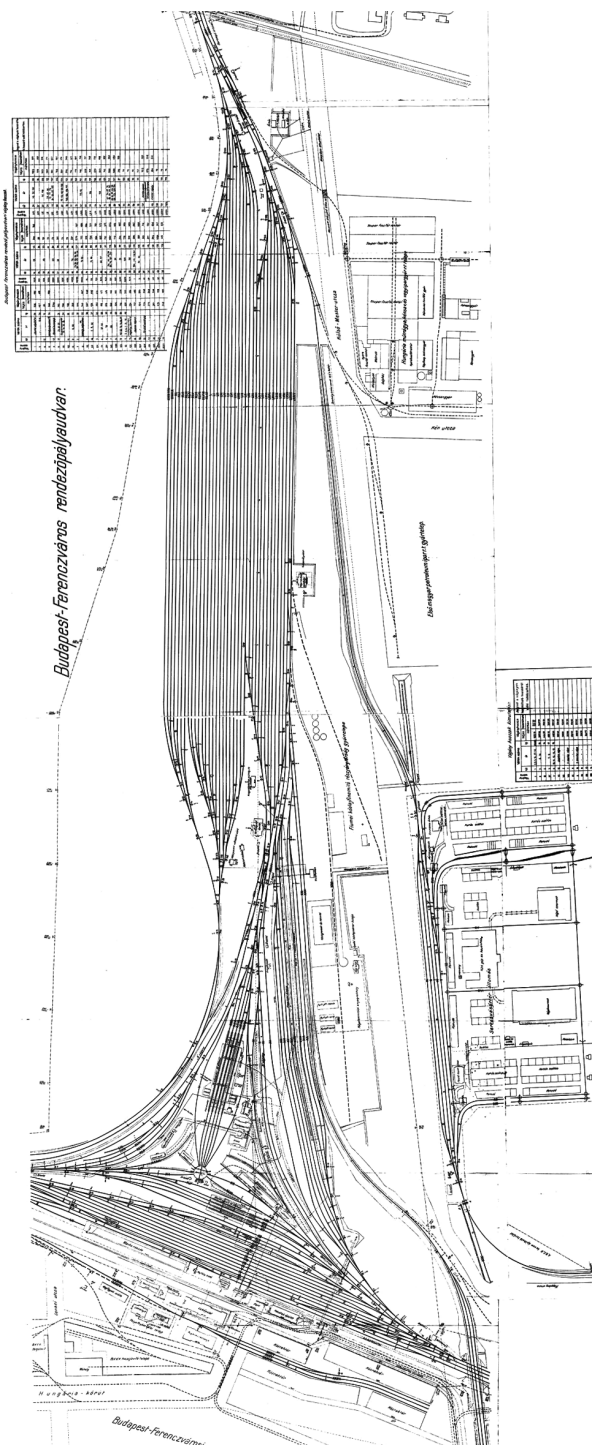
<sup>51</sup> OGYK Képviselőházi napló, 1881. VI. kötet 120. sz.

<sup>52</sup> MÁV KI 6.F.51.



3. kép

*Budapest-Ferencváros rendező pályaudvar térképe 1913-ban*





is adta az engedélyt 1878 áprilisában a Boráros téren, illetve a fővámházi szárnyvonalon a Mátyás utcánál egy-egy átjáró kiépítésére.<sup>53</sup> Ezek az átjárók azonban nem oldották meg teljesen a Ferencváros gondját, hiszen még egy 1908-ban elhangzott képviselőházi felszólalásban is a terület elzártsága került elő: „...míg a Belváros területén és a Lipótvárosban minden képzelhető mesterséges eszközzel fejlesztik az illető városrészeket, addig itt mesterséges úton zárták el természetes közlekedési vonalától, a Dunától, az egész városrészt, a minek az az eredménye, hogy ez a városrész voltaképpen cigánysora a fővárosnak, a város széle”.<sup>54</sup>

A IX. kerület déli része, a Külső-Ferencváros tehát iparvágányok által határolt, a Duna felé zárt iparnegyeddé vált, a polgári Belső-Ferencvárostól markánsan eltérő arculattal.

Ami a vasúti csomópont helyzetét illeti, a 140 hektáros területen mind a mai napig az egyetlen átjárást az Illatos út jelenti.<sup>55</sup> A nagy kiterjedésű terület kerülését és a többi városrészsel való összekötését csakis a tömegközlekedés eszközeivel lehetett volna megoldani. Noha a Pesti Közúti Vaspálya Társaság 1867-ben létező öt közúti lóvaspálya vonalából négy érintette a Ferencvárost, ezek csak kis részét fedték le a terebélyesedő kerületnek.<sup>56</sup> Ennek a korszaknak a domináns városi közlekedési formája még mindig a gyaloglás, legyen bár szó akár igen nagy távolságokról.<sup>57</sup> Így aztán a ferenci telep áthidalhatatlan akadályként jelent meg a kerület szövetében, az elzártság pedig felelősítette a peremhelyzet okozta hátrányokat.<sup>58</sup>

Miközben tehát a vasút két nagy ívű integrációs folyamatban játszik jelentős szerepet – hozzájárul az egységes nemzeti piac létrejöttéhez és Budapest egyesülésének elengedhetetlen feltétele –, Ferencváros esetében a dezintegráció egyik fő tényezőjévé is válik. Utóbbinak két aspektusát láthattuk: a kerület peremhelyzetét, illetve elzártságát. Hasonlóan, míg a vasút vidéken jelentősen hozzájárult a polgárosodás folyamatához és a főváros polgárosodásában is fontos szerepet játszott, addig a Ferencváros ipari munkásságának a polgárságtól elzárt, fokozatosan lemaradó közegét teremtette meg.

## ZÁRVÁNY A ZÁRVÁNYBAN: A FERENCVÁROSI VASÚTI CSOMÓPONT MINT TÁRSADALMI TÉR

A ferencvárosi vasúti csomópont kezdetben épp csak egy akkora személyzet lakóhelyéül szolgált, amekkora feltétlenül szükségeltetett a feladatok fennakadás nél-

<sup>53</sup> BFL II.1.a. 1693/1877.

<sup>54</sup> Ballagi Aladár képviselőházi felszólalása. OGYK Képviselőházi napló, 1908. XXI. kötet 370. sz.

<sup>55</sup> Götz – Orbán (szerk.) 2010: 130.

<sup>56</sup> Xantus 1959: 22.

<sup>57</sup> Faragó 2008: 29.

<sup>58</sup> Wolfgang Schivelbusch megfogalmazásában: „Az az elképzelés, hogy a kommunikáció, a csere és a mozgás képviseli a haladást és a felvilágosodást, míg az elszigeteltség az ennek útjában álló akadályt, egyidős a polgári újkorral” (Schivelbusch 2008: 215).

küli ellátásához. A vasútvonal tervezésekor ezt a személyzetet a következőkben határozták meg:

„1 állomásfőnök, 2 távirász, 3 forgalmi hivatalnok, 1 kocsimester egy segéddel és 2 kereskedelmi hivatalnok. Hogy ezeknek a pályaudvaron kell lakniok, azt szolgáljuk természetesen, mely éj és nap között különbséget nem ismer, világosan indokolja. A szolgálók kiknek elhelyezése szintén elkerülhetetlen, 4 váltóór és 2 hivatalszolga. A kocsiutólok oly napszamosok, kik hetenként egyszer térnek tűzhelyeikhez, ezenkívül pedig kora reggeltől késő estig, sőt felváltva éjjel is igénybe vétetnek, miért számukra laktanya építése elkerülhetetlen.”<sup>59</sup>

A vasútüzemben bizonyos munkakörök tehát a kezdetektől megkívánták a dolgozók helyben lakását, s ez – a vasút társadalmának közismerten hierarchikus jellege mellett – a továbbiakban alapvetően meghatározta a ferencvárosi pályaudvart mint társadalmi teret. Az újabb és újabb területeket bekebelező csomópont munkásigénye értelemszerűen folyamatosan növekedett, s több kisebb lakóházépítés és -bővítés után, 1890-ben az államvasutak átadta nagyszabású munkáslakótelepét is a Gyáli, a Zombori és az Aszódi utcák közötti területen.<sup>60</sup> A ferencvárosi „munkáslaktanya” 31 földszintes, négylakásos épületből és a hozzájuk tartozó kertekből, mezőgazdasági területekből állt.<sup>61</sup> A MÁV irattárában a munkáslakótelepnek fennmaradt egy „helyzet”- (vagyis helyszín-) rajza 1892-ből,<sup>62</sup> amelyen külön jelölést kapott a hat darab altiszti, illetve a három darab hivatalnoki lakóház és a 22 munkásház. Elsősorban a mezőgazdasági területeknek köszönhetően a telep teljes mérete mintegy 18 000 négyszögöl, vagyis körülbelül 6,4 hektár(!) volt.

Sajnos a ferencvárosi lakótelephez tartozó infrastruktúráról sem tervdokumentációt, sem részletes leírást nem találtam, de a MÁV-nak a ferencvárosival gyakorlatilag egy időben épült kőbányai „munkásgyarmata” kiterjedt infrastruktúrával került átadásra. Fürdőépület, iskola, vendéglő és bolt, valamint rendőrlaktanya is tartozott hozzá.<sup>63</sup> Ha hasonlókat feltételezünk a IX. kerületi létesítmény esetében – márpedig ez a MÁV títusterveken alapuló, egységesítő szemléletéből kiindulva nem alaptalan –, akkor elmondható, hogy a mindennapi élet szervezéséhez gyakorlatilag nem volt szükség a MÁV-terület elhagyására.<sup>64</sup> Ez a berendezkedés a bérkaszárnnyák, de főleg az al- és ágybérletek viszonyaihoz

<sup>59</sup> OGYK Képviselőházi irományok, 1869. XII. kötet 1152. sz.

<sup>60</sup> A *Vasúti és Közlekedési Közlöny* egy 1898-as cikkét idézi Jelinek 1995: 65.

<sup>61</sup> Götz – Orbán (szerk.) 2010: 46.

<sup>62</sup> MÁV KI 6.H.23.

<sup>63</sup> Jelinek 1995: 65.

<sup>64</sup> A mai helyzetről tudható, hogy a ferencvárosi csomópont területén munkásszálló, étterem, sporttelepek, művelődési ház, üzemi étkezde, orvosi rendelő és oktatóterem is találhatóak, valamint polgári védelmi létesítmények sora. A komplexum vasúti megközelítésére külön szolgálati vonat közlekedik, az ún. „proli”, ez a budapesti állomások között szállítja a vasutasokat (Szána 2005: 27).

képest kétségtelenül jobb életfeltételeket biztosított a lakóknak, a lakásokhoz tartozó kertek pedig a munkáltató által is támogatott keresetkiegészítés, illetve a háztartás ellátása révén könnyítettek a MÁV-dolgozók helyzetén. Mindezek a feltételek ugyanakkor ahhoz is hozzájárultak, hogy a ferencvárosi pályaudvar egyre inkább a környezetétől függetlenül működő, zárt térré váljon.

A ferencvárosi munkástelepen lakók – legalábbis elvileg – mezőgazdasági tevékenységet is folytathattak. Az említett helyszínrajz alapján ugyanakkor a telep átadása után két évvel a területen nem folyt intenzív földművelés, a rajzra ugyanis 1892. július 7-ével rávezették néhány bérlő nevét és minden parcella aktuális állapotát. Az így kapott pillanatfelvételen a „semmi” és a „salamáde” megjegyzések váltakoznak, egy bizonyos Kreisz Mátyás telkén pedig a „Csalamádé, itt, ott egy egy tők s egy egy elkésett kukorica szál” felirat szerepel.<sup>65</sup>

Az egyforma, földszintes házak és kertjeik inkább falusias képet nyújtottak, ami éles ellentétben állt az olykor 5-6 emeletes gyárépületek és a hatalmas bérkaszárnnyák ferencvárosi látványával. Egy 1909-es cikk fel is hívja a figyelmet erre a nagyvárosi térbe beilleszkedő apró vidékre:

„Az utazó közönség figyelmét bizonyára már régebben fölkelte [...] a kelenföldi vonalak mentén az őrházak virágdíszje, [...] a mintaszerű gyümölcsfasorok, a szép fajbaromfi, egyik-másik helyen a tiszta, erőteljes fajtehenek. [...] A keleti pályaudvarról kiindulva, amint a Külső-Kerepesi úton a vasúti hídhöz érkezünk<sup>66</sup> már találkozzunk az első vasútmenti kertecskével.”<sup>67</sup>

A ferencvárosi pályaudvar mint társadalmi tér tehát az 1890-es évekre két fontos jellegzetességet mutatott. Egyrészt modern iparvárossá növekedő környezetébe inkább vidékies, de legalábbis átmeneti jellegű térként ékelődött be. Másrészt alig tartott kapcsolatot még a közvetlen környezetével is. Nagy kiterjedésű zárványként akadályozta továbbá a köré települt iparváros szervesülését a főváros belső kerületeivel. Külső-Ferencvárost a Dunától az iparvágányok, a Belső-Ferencvárostól maga a vasútüzemi terület választotta el.

A főváros utasforgalmának döntő többsége a nagy fejpályaudvarokon zajlott, Ferencváros személy-pályaudvari funkciói kimerültek a Lajosmizséig közlekedő helyi érdekű vasút utasainak indításában és fogadásában.<sup>68</sup> Így aztán hiába indultak innen juhhússal megrakott szerelvények egyenesen Párizsba vagy lisztszállítmányok Bécsbe, utasközönség hiányában a Ferencváros sosem lett az a „társadalmi városkapu”, a különböző társadalmi rétegek olvasztótégelye, mint központi pályaudvaraink.<sup>69</sup> Mint arra levéltári források rámutatnak, épp ellenkezőleg, 1887-re

<sup>65</sup> MÁV KI 6.H.23.

<sup>66</sup> A Kerepesi utat áthidaló vasúti hídról van szó.

<sup>67</sup> A *Vasúti Újság* egy 1909-es cikkét idézi Jelinek 1995: 71.

<sup>68</sup> Takácsi 1977: 26.

<sup>69</sup> A nagy budapesti személypályaudvarok ilyen funkcióját elemzi: Bán 2011.

maga a felvételi épület is majdhogynem megközelíthetetlené vált. A fővárosi tanács ülésén Kammermayer Károly így jellemzi a pályaudvar helyzetét:

„A MÁV ferencvárosi pályaudvarának és környékének a közönség számára leendő megközelíthetővé tétele úgy városrendezési, valamint forgalmi, továbbá közbiztonsági szempontból is szükségesnek [...] mutatkozáván, a tanács [...] a következőket határozza: míg a ferencvárosi pályaudvarhoz vezető utak járható állapotba nem helyeztetnek, és állandóan meg nem világíttatnak, valamint mindaddig, míg az odavezető út egyik oldalán levő szemétbánya át nem helyeztetik, és végre míg arról gondoskodás nem történik, hogy az odavezető utak környékén tartózkodó csavargók a közlekedési közönség személy- és vagyonbiztonságát ne veszélyeztessék, szó sem lehet arról, hogy a ferencvárosi pályaudvar a közönség által sűrűbben használatba vehető legyen.”<sup>70</sup>

A tanács ezért elrendelte a felvételi épülethez vezető utak rendbehozatalát, azoknak gázvilágítással való ellátását, valamint felkérte a fővárosi rendőrséget, hogy az állomás környékére legalább egy őrszemet rendeljen ki. Valamint, és ez az utolsó rendelkezés jellemzően az általánosságok szintjén meg is rekedt, „a jövőben leendő intézkedések a környéknek oly módon való rendezésére vonatkoznak, hogy az a város belső lakott részeivel közvetlen összeköttetésbe legyen hozható”.<sup>71</sup>

Az állomás környéke tehát nem ébreszthetett bizalmat az utazóban: a járhatatlan és kivilágítatlan utak, a szeméttelp és a csavargók jelenléte inkább a távolabbi és zsúfoltabb Keleti pályaudvar választására ösztönözhetett. Ami a „csavargókat” illeti, az 1887-es állapotokhoz képest számuk később csak növekedett, 1897-ben ugyanis a Hajléktalanok Menhelye Egylet a pályaudvar közvetlen közelében, a Kén utcában nyitott 162 fő számára mintalakótelepet, s az intézményben az ellenőrzetlen albérlőtartás hamar túlszűfolttséghez – és áldatlan állapotokhoz – vezetett.<sup>72</sup>

Az állomáshoz vezető utcák kivilágításának kérdése még sokáig megoldatlan maradt. 1901-ben ugyanis a Ferencvárosi Kültelki Polgári Kör kérvényt nyújtott be a tanácshoz a pályaudvarra vezető Markusovszky út közvilágítása ügyében: „12 darab petróleumlámpa indokolt volna”.<sup>73</sup> A Fővárosi Közmunkák Tanácsa és a fővárosi tanács is elismerte a kérés jogosságát, azonban a MÁV költségén tartotta azt kivitelezendőnek, mivel a nevezett út a vasút nélkül létre sem jött volna. Az államvasutak azonban nem kívánt részt venni a közvilágítás finanszírozásában, így a vita hosszúra nyúlt, a nevezett út járdaépítésére is kiterjedt, végül az erről tanúskodó iratcsomó 1912(!) áprilisában szakadt meg, amikor a MÁV ígéretet tett a munkálatok „legközelebbi” megkezdésére. A ferencvárosi vasúti csomópont elhanyagoltságát tehát az a körülmény is fokozta, hogy a közterületek fejlesztésének költségei tekintetében a vasút és a főváros egymásra hárították a felelőséget.

<sup>70</sup> BFL IV.1407.b. 535/1887.

<sup>71</sup> BFL IV.1407.b. 535/1887.

<sup>72</sup> Dömsödi 2001.

<sup>73</sup> BFL IV.1407.b. 535/1887.

A főváros olyannyira elveszítette a kontrollt a hatalmas vasútüzemi birodalom fölött, hogy amikor 1890-ben a MÁV engedély nélkül további fővárosi területeket kebelezett be, és azokon építkezést kezdett, többek között kivágott mintegy 70-75 fát, a tanács a folyamatról csupán egy, az utókor számára olvashatatlan aláírása folytán ismeretlen feljelentő révén értesült.<sup>74</sup>

\* \* \*

A vasútépítés következtében gyors ütemben átalakuló városi tér szerkezetének vizsgálata felszínre hozott néhány ellentmondást Ferencváros társadalmi viszonyainak alakulásában. Ezek az ellentmondások leginkább a modernitás-elmaradottság, illetve az integráció-dezintegráció fogalompárokkel ragadhatóak meg, és jól tükrözik az épp csak megindult társadalmi változások 19. század végi állapotát. Figyelemre méltó, hogy a IX. kerület esetében a vasúti csomópont megjelenése hozzájárult a Külső-Ferencváros peremkerületi jellegének konzerválódásához.

Noha a (személy)pályaudvarok gyakran társadalmi városkapunak, a társadalmi mobilitás szimbolikus tereinek tekinthetőek, a ferencvárosi pályaudvar zárvány társadalmi térként való értelmezése a különböző források tanúsága szerint jogosnak tekinthető. Ezt támasztja alá a csomópont belső, önállóságra, önellátásra törekvő szerveződése csakúgy, mint a környezetétől való elszigeteltségének külső meghatározói. A vasútüzem veszélyes terület, így még egy a ferencvárosinál kisebb és átláthatóbb méretű telep is általában nehezen szervesül a városi térbe. Szemben a személypályaudvarral, amely a közönség mobilizálását segíti elő, ez a hatalmas teher- és rendező pályaudvar az utazó és a fővárosi közönség egyre teljesebb kizárásával működött és működik. A benne dolgozók és élők pedig már a kezdetektől egyre kevesebb ponton kapcsolódtak az őket körülvevő nagyvároshoz.

## FORRÁSOK

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

II.1.a. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának tanácsülései és bizottsági jegyzőkönyvei, 1870–1948.

IV.1407.b. Budapest Főváros Tanácsának ügyosztályi iratai, 1873–1929.

Budapest Főváros (1892-től székesfőváros) törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyveinek adatbázisa, 1873–1949. <http://archivportal.arcanum.hu/szkj/opt/a100322.htm?v=pdf&a=start&a1=> (utolsó letöltés: 2012. április 12.).

MÁV Központi Irattár (MÁV KI)

6.F.51. A MÁV 6-os számú fővonalához kapcsolódó vegyes iratok.

6.H.23. A MÁV 6-os számú fővonalához kapcsolódó műszaki iratok, tervrajzok.

<sup>74</sup> BFL IV.1407.b. 53/1890.

Országgyűlési Könyvtár (OGYK) Országgyűlési dokumentumok Arcanum adatbázisa:  
<http://mpgy.ogyk.hu/> (utolsó letöltés: 2012. április 14.).  
Képviselőházi Naplók, 1861–1918.  
Képviselőházi Irományok, 1861–1918.

*Pesti Napló*, 1877.

Eötvös József 1978: *Reform és hazafiság. Publicisztikai írások*. II. kötet. Budapest. (mek.oszk.hu/05300/05343/pdf/reform2.pdf – Utolsó letöltés: 2012. március 27.).

## HIVATKOZOTT IRODALOM

- Bán Dávid 2011: *Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig*. Budapest.
- Csorba László 1993: Budapest-gondolat és városegyesítés. *Budapesti Negyed*. <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00002/csorba.htm> (utolsó letöltés: 2013. március 5.).
- Dömsödi Balázs 2001: A menhelyektől a minta-építkezésig. A Hajléktalanok Menhelye Egylet és a Soroksári úti munkáslakótelep. *Korall* (2.) 5–6. 94–113.
- Dunajcsik Máttyás – Nemes Z. Márió 2010: Sebaldia (Megjegyzések a kísérteties urbanitásról W. G. Sebald műveiben). *Műút*. <http://www.muut.hu/korabbilapszamlom/020/seb.html> (utolsó letöltés: 2013. március 5.).
- Erdősi Ferenc 1988: Budapest-központú vasúthálózat, monocentrikus térszerkezet. *Földrajzi Közlemények* (36.) 1–2. 42–54.
- Eszik Veronika 2012: *A vasút Ferencvárosban*. (Szakdolgozat.) Eötvös Loránd Tudományegyetem, Budapest.
- Faragó Tamás 2008: A főváros népe: sokszínűség és beolvadás. In: Faragó Tamás: *A múlt és a számok. Pest-Buda és környéke népessége és társadalma a 18–20. században*. Budapest, 17–36.
- Fábri Anna 2001: Mit lehet írni Pestről? A Krúdy-művek Budapestjéről. *Budapesti Negyed*. <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00026/fabri.html> (utolsó letöltés: 2012. április 14.).
- Frisnyák Zsuzsa 2010: Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében a 19. század végén. In: Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A világváros Budapest a két századfordulón*. Budapest, 169–207.
- Gidő Csaba 2008: Vasútállomás, mint a város kapuja. Marosvásárhely és a Magyar Keleti Vasút. In: Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor (szerk.): *Tradíció és modernizáció a XVIII–XX. században*. Debrecen, 124–134.
- Gönczi Ambrus – Winkelmayer Zoltán 2002: *Ferencváros metszeteiken*. Budapest.
- Gönczi Ambrus – Winkelmayer Zoltán 2008: *Üdvözet a Ferencvárostól: ferencvárosi képeslapok az elmúlt 70 évből*. Budapest.
- Götz Eszter – Orbán György (szerk.) 2010: *Ferencváros kétszáz éve*. Budapest.
- Gulyásné Gömöri Anikó – Balogh András – Vadas Ferenc 2001: *Fiókgázgyárak Budapestén*. Budapest.

- Gyáni Gábor 1992: *Bércaszárnya és nyomortelep. A budapesti munkáslakás múltja*. Budapest.
- Gyáni Gábor 1998: *Az utca és a szalon. Társadalmi térhasználat Budapesten, 1870–1940*. Budapest.
- Halász Ferenc 2008: A vasút hatása a város mindennapjaira a 19–20. században. In: Barna Gábor – Pusztai Gabriella (szerk.): „...Körös vizeinek napkeleti partján...” *Kunszentmárton, a mezőváros*. Kunszentmárton, 226–245.
- Jelinek István 1995: Vasúttörténet a publicisztika tükrében. *MÁV Dokumentációs és Szakkönyvtári Tájékoztató* 1. 60–85.
- Katus László 2010: Budapest népessége, népesedése és társadalma a 19–20. század fordulóján. In: Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A világváros Budapest a két századfordulón*. Budapest, 247–287.
- Keller László 1992: A Budapest-Kelebia (Zimony) fővonal és a csatlakozó vasutak története. In: Mezei István (szerk.): *Vasúthistória évkönyv 1992*. Budapest, 337–377.
- Klement Judit 2010: *Gőzmalmok a Duna partján. A budapesti malomipar a 19–20. században*. Budapest.
- Kovács Szilvia 2010: *Budapest a századfordulón. A modern nagyváros narratívái*. (PhD-disszertáció.) Debreceni Egyetem, Debrecen.
- Kövér György 1982: *Iparosodás agrárországban*. Budapest.
- Lukács Béla 1893: *Budapest ipara és kereskedelme*. <http://www.tankonyvtar.hu/konyvek/osztrak-magyar/osztrak-magyar-081204-633> (utolsó letöltés 2012. április 14.).
- Lukács Emília (összeáll. és szerk.) 2001: *Mesélnek a ferencvárosi utcák. Helytörténeti olvasókönyv: Ferencváros köszöntése a millenniumi év alkalmából*. Budapest.
- Majdán János 1987: *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Budapest.
- Majdán János 2010: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja.
- Nemes-Nagy József 2009: *Térek, helyek, régiók. A regionális tudomány alapjai*. Budapest.
- Pogány Mária 1980: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873)*. Budapest.
- Sári Zsolt (szerk.) 2011: *A vasút fénykora, a vidék modernizációja*. (Kiállítási katalógusok 2.) Szentendre.
- Schivelbusch, Wolfgang 2008: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest.
- Szabó Ervin 1974: Az ipari munkásság hullámzása. A munkahely és foglalkozás változtatása a magyar iparban (1913). In: Litván György (szerk.): *Magyar munkásszociográfia 1888–1945*. Budapest, 203–226.
- Szabó-Pap Krisztina (szerk.) 1986: *Adalékok a Belső-Ferencváros történetéhez*. Budapest.
- Szána István 2005: Vasúti csomópont Ferencvárosban. A Fradi. *Indóház* (1) 9. 18–27.
- Szekeres András 2008: A tér tudatosulása. In: Czoch Gábor – Klement Judit – Sonkoly Gábor (szerk.): *Tanulmányok Granasztói György tiszteletére*. Budapest, 89–100.
- Takácsi István 1977: *Tervezet. 100 éves a MÁV Ferencváros Csomópont*. Kézirat. (Magyar Vasúttörténeti Park könyvtára, nincs állományba véve.)
- Vörös Károly 1998: A világváros útján: 1873–1918. *Budapesti Negyed*. <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00016/voros.htm> (utolsó letöltés: 2012. április 14.).
- Xantus Zoltán 1959: *A Ferencváros története*. Budapest.