

# Hatalmas hadigépek Hatvanban



**A 411-es állapota az 1990-es évek elején**

Nem holmi tankok vagy mozsárágyúk, „mindössze” a II. világháború természetes maradványai – olyan jókora mozdonyok, amik a világegészkor a hadviselő felek szolgálatában, majd később a béke és az újjáépítési munkák folyamatában vettek részt – foglalták el most méltó helyüket több évtizednyi mellőzés és lassú pusztulás után, szépen helyreállítva a hatvani Népkertben.

Hatvan mindig is vasutasváros volt. Éppen a múlt évben ünnepeltük meg a Magyar Északi Vasút – a pesti Józsefvárostól Hatvanon és Salgótarjánon át a mai Szlovákia területére tartott – indulásának 150. évfordulóját. A múlt évi két cikkből az is kiderült, hogy egy év múlva ezzel a vonalszakasszal indult el a Magyar Államvasutak „karrierje”, ami azután más vonalak bekebelezésével, illetve építésével folytatódott.

Néhány éven belül Miskolc felé (1870.), újabb pár év múlva Szolnok felé (1873.) is kiépültek a fővonalak, ezzel Hatvan település és állomása igen jelentős csomóponttá vált. Különösen akkor, amikor az itt jelzett vasúti fővonalak „hosszabbodtak”. Például keletre Szerencs és Sátoraljaújhely, majd Ungvár felé, északon Fülek és Losonc irányába, a szolnoki szakasz pedig a Debrecen felé kötötte be a személy- és teherforgalmat. Öt-tíz éven belül nemcsak a fővonalak

alakultak ki és kapcsolódtak össze, de számos kisebb, igen jelentőségteljes szárnyvonal is sikeresen megépült.

Nem volt elég azonban pályákat fektetni, állomásokat és bakterházakat építeni, olyan központokra is szükség volt, amik el tudták látni a vasút igáslovait, a mind nagyobb és erősebb gőzmozdonyokat, hiszen egyrészt nőttek a távolságok, másrészt a vonatoknak is egyre több utast és árut kellett elszállítani. Ez volt maga a fejlődés! Ezért több nagyobb csomóponton – néhányat fel is soroltam – ki kellett alakítani azokat az ellátóközpontokat, amiket közönségesen csak fűtőháznak szoktunk nevezni.

A fűtőházak rendeltetése a laikusok számára is roppant egyszerűen meghatározható. A gőzöket el kellett látni a működésükhöz legfontosabb anyagokkal, azaz szénnel és vízzel, hiszen alapvetően ezek szükségesek a gőzfejlesztéshez. A szerkocsiban, puttonyban, víztartályban csak korlátozott mennyiségek fértek el, ezért ezeket időnként pótolni kellett. Továbbá gondoskodni

kellett a szén begyűjtéséhez, a csapágyak kenéséhez szükséges eszközökről, a salak kiürítéséhez megfelelő helyről, a napi és időszakos karbantartások elvégzésének lehetőségéről, vagyis megfelelő raktárakról, műhelyekről.

Végül – de nem utolsó sorban – a munkások elhelyezésére, különféle szociális jellegű ellátásukra is biztosítani kellett helyet, eszközt. Az idők folyamán ki is alakult egy mini-városrész az állomás körül, ezek egy része ma, a vilamosítás után is üzemel. Az itt közzétett egyik – több mint száz éves – képeslapon még a MÁV Személyzeti Laktanyájaként szereplő hatalmas épület ma a Gépészet irodája, de sajnos a szintén évszázados fák mögött már alig fotózható...

Meg kell jegyezni, hogy a hasonló korú képeslapon szereplő állomásépületet mára egy jó-

**A 411-es Truman a Népkertbe kihelyezve**



val modernebb – mondjuk ki, szocreál – épület váltotta fel. A II. világháború végén az állomás környéke borzalmas légitámadást szenvedett el, éppen a vasúti csomópont jelentősége miatt. Erről akár külön cikket is lehetne írni, de inkább nézzük meg a megrázó fotókat a város múzeumában!

Sok-sok helytörténeti érdekességet lehet látni a város központjában található Hatvani Lajos Múzeum és Értéktárban, ahol – remélhetőleg mások örömeire is – egy mini kézműves

**A hatvani Városháza...**



**A hatvani állomás a 20. század elején (képeslap)**

sörfőzde is működik, a fáradt múzeumlátogatók megpihenhetnek a az asztaloknál. Nem azért említem, mert magam is sörkedvelő vagyok, hanem mert az épület valaha a városi Sörház volt.

Érdekesség lehet, hogy Hatvan a vasút előretörése idején mindössze mezőváros volt, bár elég szerencsés helyen, több megye találkozási pontjának közelében. Várossá csak 1945-ben(!) nyilvánították. Ennek ellenére vasúti csomópontként már a kezdetektől mind nagyobb gazdasági jelentőségre tett szert, így például cukorgyára három-négyszer nagyobb kapacitással működött a 19. és a 20. században, mint számos nyugati, pl. francia vagy belga gyár.

A szocialista rendszerből való „felsza-



**Az 520-as Bumbardó...**

A Deutsche Reichsbahn (Német Birodalmi Vasút) legfontosabb hadimozdonya több mint hatezer példányban készült, azután a háborúban szerteszóródtak Európában. Nálunk is sok darab maradt, ezek előbb szovjet „fogságba” estek (zsákmányként), majd 100 darabot visszavásároltunk a mozdonyhiány pótlására – a mi mozdonyainkat hová is vitték? Másrészt a United States Army Transportation Corps, vagyis az amerikai hadsereg szállításainak biztosítására Európába átszállított és a csapatok előrenyomulásával elterjedt mozdonyokból szintén vásároltunk több mint 500 darabot.



**Volt MÁV-laktanya, ma a Gépészet épülete (képeslap, feladva 1913-ban)**



**A Cukorgyári Kastély (képeslap)**



**A Vadasparkba vezető „csodahíd”**

badulásunk” után a jelentős üzem a többi magyar cukorgyárral együtt (egy csak a kivétel) felszámolásra került, területe parlagon áll. Hosszú évek óta azon gondolkodnak, hogy sportcentrumot hoznak létre ezen a helyen. Egy patinás épület is romladozik a telek sarkában, a néhai Cukorgyári Kastély, későbbi nevén Kristály Kastély. Az 1990-es évek elején még próbálták üzemeltetni idegenforgalmi célokra, majd fel- és elhagyták – újabb szomorú fejezet lesz ez, hacsak valaki nem áldoz rá...

A fentebb említett múzeum mellett van a városnak vadászati múzeuma is, látogatható a Grassalkovich-kastély, a Városháza is nevezetes épület. Alig lehet felsorolni a város neves szülötteit, a fejlődését elősegítő lakóit.

Az angol-amerikai légiertő szőnyegbombázása, majd a szovjet hadsereg felszabadító hadjárata után – amikor a maradék lakosság javarészt elhurcolták malenkij robotra – hihetetlen újjáéledése lett a városnak. Bizonyos modern „újjáéledések” manapság is tapasztalhatók,

például a Népkert (sporttelep és játszótér) kialakítása a Zagyva melletti, korábban vizenyős területen, a közelében Vadaspark és Kerékpáros Kalandpark (A kerékpáros Kalandpark életveszélyes voltáról lapunk 2017. szeptemberi számában olvashatnak részletesen – a szerk.) létrehozása – a hozzájuk vezető „csoda-híddal”. Bennünket azonban sokkal jobban érdekel a Népkert legújabb attrakciója, a fűtőházban elfekvő, elhanyagolt óriásmozdonyok kiállítása!



**A Hatvani sör alátétje**

A hadviselő felek nem szánták hosszú életűnek a gépeket, mégis több évtizedig szolgáltak nálunk. Végül azonban a selejtezések nyomán csak pár darab maradt belőlük félredobott „műemlékként”. Az 520-as sorozatú német gépeket Bumbardónak, a 411-es sorozatú amerikai mozdonyokat Trumannak becézték vasutasaink.

A hatvani Gépészet, azaz a fűtőház területén kallódó gépeket végül nemrégiben a Magyar Vasúti Járművek Megmentéséért Egyesület vette gondozásába, társadalmi munkával és a város segítségével esztétikailag rendbe tették. A nem kevés fáradságot és pénzt igénylő akció végén, július elsején az állami kézbe került Pest–Hatvan–Salgótarján vasútvonal 150. évfordulóján, tehát a MÁV „születésnapján” ünnepélyes keretek között kihelyezték ezeket a közlekedéstörténelmi műszaki emlékeket a Népkertbe... ha már a múlt évben a vonal évfordulóját nem ünnepelték meg.



**Az 520-as Bumbardó a Népkertbe kihelyezve**



**A gépek a fűtőházban elszállítás előtt**