

# 150 éves a hatvani MÁV fűtőház

A fűtőházak (később vontatási telepek) mindig meghatározó szerepet játszottak a vasutak szakmai életében, hiszen a vontató járművek karbantartása, a megbízható üzemeltetés biztosítása a vasúti forgalom egyik alappillére. A 150 éves magyar vasúttörténet kiemelkedő szervezete, létesítménye volt a hatvani MÁV fűtőház.

DOI 10.24228/KTSZ.2018.5.5

---

## Varga Károly

nyugalmazott MÁV főtanácsos  
e-mail: vargakaroly1936@gmail.com

---

Hatvanban a vasúti vontatás gyökerei a hatvan-salgótarjáni vonalszakasz forgalomba állításának időpontjához (1867. május 19.) vezetnek. A Magyar Északi Vasút Társaság pest-salgótarjáni vasútvonalának forgalmát a pesti, hatvani és salgótarjáni fűtőházak szolgálták ki. A gőzmozdonyok Pesten, Hatvanban és Salgótarjában vehettek vizet. A vonalon a forgalom 6 db személy- és 4 db tehervonati mozdonnyal, valamint 10 db személykocsival és 249 db teherkocsival indult. Naponta egy pár személy- és egy pár tehervonat közlekedett a kezdetekben.

A személyforgalmat az 1867-ben, a bécsi Sigl cég gyártotta Losonc-típusú gőzmozdonyokkal bonyolították le. A tehervonatokat pedig az ugyancsak 1867-ben a Sigl cég bécsújhelyi gyárában készült Hatvan-típusú gőzmozdonyok továbbították.

Az 1868. június 30-án a magyar kormány és az anyagi nehézségekkel küzdő északi vasút között létrejött szerződés alapján az Északi Vasút 1868. július 1-jén az állam tulajdonába és üzemébe ment át. Ezen a napon születtek a Magyar Kir. Államvasutak (MÁV), és a Salgótarjáni Kőszénbánya Rt., valamint a hatvani fűtőház is a MÁV tulajdonába került.

A MÁV-nak megalakulásakor a következő helyeken voltak fűtőházai: Pesten a véglegesen felépített, 12-állásos fűtőház, két kis szobából álló irodával és egy nagyobb kézraktárral; a hatvani és a salgótarjáni fűtőházak ideiglenes fafészerek voltak. Sem műhely, sem anyagszertár nem létezett, a kisebb javításokat a fűtőházban végezték el, amit e célból egy tábori tűzhellyel szereltek fel. „Ha a javítás itt már nem volt lehetséges, úgy a javításra szoruló tárgyat át kellett küldenünk az osztrák államvasút műhelyébe. Az anyagot szükség esetén rövid úton a városi kereskedésekből szereztük be.”

A hatvani fűtőház jelentősége ugrásszerűen megnövekedett a hatvan-miskolci vasútvonal megnyitásától (1870. január 9.). A Pest-Hatvan-Miskolc közötti vasútvonal forgalmát ebben az időben a pestre állomásított 6 db személy- és 16 db tehervonati, a Hatvanba állomásított 4 db személy- és 6 db tehervonati, valamint a Gyöngyösre állomásított 2 db másodrangú gőzmozdonyal bonyolították le. A segédmozdonyok állomásítására Hatvan, Gyöngyös és Miskolc volt kijelölve.

A MÁV budapesti első Üzletigazgatósága megalakulásáig (1880. január 1-jéig) Hatvanban és

Losoncon MÁV Közlekedési Főnökség is működött, és 1880 augusztusában Hatvanban egy központi kocsintézősége is létrehoztak.

Hatvanban 1895-ben az első, ideiglenes fűtőház helyett 12 mozdonyállásos, két fordítókorongos fűtőház épült. Ekkor készült a fűtőházi laktanya is. Ez a hatvani fűtőház a mai kocsijavítóműhely helyén állt.

Az 1900-as évek elején Hatvanban – a mostani vasúti sporttelep helyén – „Nemzetközi kocsikölcsönző és teherkocsi-javító műhely” működött. A kétfordítókorongos fűtőház az 1930-as évekre elavult, és helyette építették meg az ugyancsak fordítókorongos fűtőházat, amelyet 1944. szeptember 20-án lebombázott az amerikai légierő. Ekkor súlyos károkat szenvedett a személypályaudvar, a szomszédos vasúti kolónia (lakótelep) legtöbb lakóháza, az elemi iskola épülete, leégett a vontatási laktanya teteje is. A légítámadásnak 500 fő vasutas és polgári áldozata volt.

A 12x15 m-es alapterületű első laktanya a ma-ira merőlegesen helyezkedett el. A jelenlegi laktanyaépületet a mai formájában az 1930-as években alakították ki a hatvani fűtőház átépítésével egy időben.

A 36,32 m hosszú és 10,82 m széles laktanyaépület rekonstrukciójára az 1980-as évek közepén került sor. Ekkor az első emeleten helyezték el a vontatási főnökség irodáit.

Az 1945 után épített jelenlegi – téglalap alakú, mozdonyszín, amelyet az 1980-as évek közepén újítottak fel – a Budapest–Miskolc vasútvonal Újhatvan felőli oldalán helyezkedik el. A fűtőház ötvágányos, vágányonként 2 db 424-es gőzmozdony számára volt hely.

A hatvani fűtőház felügyelete – a MÁV Üzletigazgatóság és a MÁV Igazgatóság tekintetében – az idők során többször változott, így tartozott Miskolchoz, Budapesthez, majd ismét Miskolchoz.

1981-ben a hatvani fűtőház állományában 10 db M62-es dízelmozdony volt, amelyek a hatvan-salgótarjáni szerelvényeket továbbították,

és 8 db M43-as, valamint 9 db M40-es sorozatú dízelmozdony. Az utóbbiak főleg személy-és gyorsvonatokat továbbítottak Hatvan és Somoskőújfalu között. Az 1980-as évek elején még 15 db V43-as villamos mozdony is a Hatvani Vontatási Főnökség állományába tartozott. A korszerű mozdonyok elterjedésével 1981-ben Hatvanban megszűnt a gőzvontatás.

A salgótarjáni fűtőház 1962-től, a kisterenyei fűtőház 1981-től, az összevont salgótarján-kisterenyei kirendeltség a hatvani Vontatási Főnökség kirendeltsége volt, később salgótarján Hatvan külső szolgálati helyeként működött.

A MÁV szervezeteinél és a járműállományában történt változások következtében – a 2000-es évek első évtizedében – a fűtőházak többsége, így a hatvani is, elvesztette önállóságát. Ennek eredményeként a fűtőházak üzemeltetési és/vagy járműfenntartási telephelyek lettek.

Egy újabb szervezeti változás következtében a fűtőház 2015. január 1-jén a Budapesti Járműbiztosítási Igazgatóság (JBI) hatvani telephelye lett, ahol vasúti teherkocsik javítását végzik.

A hatvani fűtőháznak, illetve a hatvani Vontatási Főnökségnek sokáig országosan elismert, jó hírű tanműhelye és tanoncképzése volt. Az 1920-as adatok alapján akkor már a fűtőháznál 20-25 tanoncot képeztek. Később a hatvani Damjanich János Ipari Szakképzési Intézetben 1993-ig vasúti járműszereleket is képeztek.

A „Hatvani Mozdonyvezetők Otthona” – Háy Gyula fűtőház főnök támogatásával – 1913. július 3-án kezdte meg működését. Az újhatvani helyiségben működő egyesület 1945-ig 90-94 mozdonyvezetőből és 130-140 fűtőből álló vasutas (vontatási) közösségnek adott „otthon”. Sötér Gyula fűtőházfőnök vezetésével és támogatásával 1919-ben kezdte meg munkáját Hatvanban a „MÁV Alkalmazottak Dal, Zene és Önképző Egyesülete”, amelyben tevékenyen részt vettek a fűtőház dolgozói is.

A helyiek által „Dali”-nak nevezett egyesület ma Liszt Ferenc Művelődési Ház néven szol-

gálja a hatvani vasutasok szórakoztatását.

A Hatvani Vasutas Sport Egylet (HVSE) – Vankó István fűtőházi főmérnök kezdeményezésére – 1920-ban kezdte meg működését. Az egyesület első sportolói a fűtőház tanoncjai voltak. A sportegyesület neve egyesülés és a politikai divat következtében többször módosult és a rendszerváltozás környékén meg is szűnt. 1991-től máig a Hatvani Lokomotív Sportegyesület jogutódként működik. Az egyesület labdarúgói a háború után az 1960-as évek elejéig – kis megszakítással – a magyar Nemzeti Bajnokság második osztályában (az NB II-ben) játszottak és sok sikert értek el.

A következőkben Sötér Gyula fűtőházmérnök és Brázai Géza mozdonyvezető rövid életrajza kerül ismertetésre az 1932-es adatok alapján, akik sok éven át szolgálták Hatvanban a MÁV-ot.

„**Sepsi Sötér Gyula** gépészmérnök, MÁV fűtőházi főnök Kassán született 1875-ben. Középiszkoláit Kassán, a műegyetemet Budapesten végezte. Vasúti szolgálatát az Északi Főműhelyben kezdte. 1898-ban került a nyugati fűtőházhoz, amelynek 1911-ben helyettes főnöke lett. E minőségben öt évig dolgozott. 1916-ban a hatvani fűtőházhoz helyezték, s azt azóta megszákítás nélkül vezeti főnöki minőségben.”

„**Brázai Géza** MÁV mozdonyvezető Budapesten született 1895-ben. Hatvanban elvégezvén négy középiszkolát, 1909-ben Budapesten a felső fémipariskola egy évfolyamát hallgatta. Ezután a MÁV Északi Főműhelyében kitanulta a géplakatosipart. 1915-ben a hatvani fűtőházhoz kerül, és egy év múlva leteszi a mozdonyvezetői vizsgát. 1921-ben nevezték ki mozdonyvezetőnek. A helybeli szakcsoport alelnöke, a központi szakcsoport helyi megbízottja. A HAC. számvizsgálója, a Hatvani MÁV Dalkör pártoló tagja.”

A fűtőház főnökei voltak –1878-tól 1948-ig időrendi sorrendben – többek között: Dax Adolf főmérnök 1878-ban, Fenster Alajos 1897-ben, Papp Jenő 1914-ben, Sötér Gyula gépészmérnök, felügyelő 1916-1932, Mészáros Mihály mérnök 1936-ban, Vasvári Rezső főmérnök

1943-ban. 1948-ban fűtőházfőnök Dér Aladár műszaki tanácsos, míg a további vezetők és a létszámadatok ebben az évben:

*Fűtőházfőnök-helyettes* Sümegi Jenő műszaki főintéző; Botos László főmérnök; Tábor Bertalan és Földesy Benedek műszaki főtiszt; *mozdonyfelügyelők*: Illés József, Vigh János, Békési Mihály, Felföldi Ferenc, Hódi Gyula, Kelényi Ferenc, Vörös István; *művezetők*: Kocsis Illés, Szénási Mihály; *irodasegédtiszt*: Abonyi Tivadar, Regös Gyula, Bérces Mihály, Gódor József, Komáromi Károly intéző, Donkó József ideigl. főtiszt, Nagy Józsefné kezelő; *villamos felügyelők*: Dobos István, Cserhádi Dénes; 63 fő főmozdonyvezető, 5 fő mozdonyvezető, 11 fő mozdonyvezető tanonc, 13 fő főkocsivizsgáló, 7 fő kocsivizsgáló.

A rendszerváltozás előtt Hanthy Tamás közlekedésmérnök (a kiváló labdarúgó), utána pedig Bartha László mérnök volt a fűtőház vezetője.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Kovács János István, Soós Ádám (2001): Elfelejtett évtizedek – Pálhidy Mihály emlékkönyv, Hatvan, pp. 118-130
2. Forcher Adolf (1918): Visszaemlékezés mi volt és hogyan volt 50 évvel ezelőtt. Az ötvenesztendő államvasutak (1868-1918). Vasutas újság, pp.52-55.
3. Bakos Jenő (1932): Magyar Mozdonyvezetők Almanachja, Budapest p.133.
4. Mozdonyvezetők évkönyve, Mozdonyvezetők segélyező egyesület, Budapest, 1948. pp.241-242.