


A VASÚTI CSOMÓPONT THE RAILWAY JUNCTION




 A Magyar Királyi Államvasutak első vasútvonalát Budapest–Hatvan között 1867. március 31-én avatták fel. Ez az esemény sorsdöntő változásokat indított el az eladig álmos, poros mezőváros életében. Az eddig mezőgazdaságból élő lakosság egy jó része a vasútnál helyezkedett el, és a kialakuló vasutas-dinasztiák sokaságának a foglalkozásváltás egy új életminőség megjelenését eredményezte. Hat év alatt a település az ország egyik legfontosabb vasúti csomópontja lett, amit 1888-ban újabb vágányokkal, 1894-ben rendező pályaudvarral, 1895-ben a régi indóház helyett új állomásépülettel bővítettek. Ugyanekkor készült el a 12 mozdonyállásos fűtőház is.

A mai 3-as főúton lévő vasúti felüljáró építése 1913-ban valósult meg. Az I. világháborúban a civil, katonai és hadianyag-szállító szerelvények továbbítása komoly erőpróbát jelentett az itt dolgozóknak. De sokkal nagyobb gondot okozott, hogy a trianoni döntés után az ország vasúthálózatának nagy része egyik napról a másikra „eltűnt”. Az 1920–1930-as években bekövetkezett gazdasági világválság miatt lecsökkenő vasúti teherforgalom elbocsátások sorozatát hozta.

A II. világháború megnövekedett szállítási feladatai szinte előrevetítették a vasútállomás sorsát. 1944. szeptember 20-án az angolszász légierő 117 darab gépe rommá bombázta a pályaudvart és környékét. Az állomás körül 1,6 négyzetkilométeres területen közel hatszáz fő volt a halálos áldozatok száma, elpusztult 181 ház, megrongálódott 590 lakóépület, raktár, műhely, és gyakorlatilag megszűnt a vasúti közlekedés. A helyi vasutasság emberfeletti munkával 1945. február 28-ára közlekedhetővé tette a Hatvan–Miskolc szakasz egy vágányát. Ideiglenes barakképületekben kezdődött el újra a munka, és csak 1956. január 20-ára készült el az új pályaudvar.

1984. július 2-ától hatalmas méretű rekonstrukció kezdődött a csomóponton, amelynek a keretében teljesen megújultak a forgalom- és biztonságtechnikai, az elektromos, távközlési, utas-tájékoztatási és távfűtési berendezések, létesítmények. A Vontatási Főnökségen átépült a műhelyvágánysor, új személykocsi karbantartó és mosóberendezés létesült az új tisztítívágánynál. A munkálatok idején 2300 vasutas dolgozott a tervek megvalósításán.

1988. augusztus 8-án átadták az utazóközönségnek az aluljárót, amin keresztül a négy emelt peront és a főperont meg lehet közelíteni. A rendszerváltást követően a vasúti személy- és teherszállítás is átalakult, ami jelentős létszámcsökkentéssel, feladat-átcsoportosításokkal, és komoly szervezeti és gazdaságszerkezeti változtatásokkal járt. Ennek ellenére még ma is a hatvani vasúti csomópont az egyik legtöbb munkaerőt foglalkoztató cég a városban.

 The first railway line of the Hungarian Royal State Railways was opened between Budapest and Hatvan on 31 March 1867. This act brought decisive changes in the life of the dusty and sleepy market town. Much of the population took a job at the railway company which had made their living up to that time by agricultural production. The change of occupation led to an improved quality of life for many of those people. In six years, the town became one of the most important railway junctions of the country. New tracks were added to it in 1888 and then a shunting yard was built in 1894. The new building of the station was erected in 1895 on the site of the former one and the engine house with 12 emplacements was finished in the same year.

The flyover on main road Nr. 3 was built in 1913. During World War I it was a hard work for the railwaymen to dispatch passenger and military trains, and of course the trains loaded with war supplies. A real disaster was for the country that the major part of the railway network „vanished overnight” after the Treaty of Trianon. The railway freight decreased following the economic world crisis in the years 1920–1930 what led to successive dismissals.

The increased duties in transports during World War II resulted in the tragic fate of the station. On 20 September 1944 the station and its surroundings were completely ruined by the bombs of 117 airplanes of the allied air forces. There were about 600 victims in an area of 1.6 km² around the railway station. 181 houses were ruined and 590 dwellings, store rooms and workshops got damaged. In fact, the whole rail transport ended. Local railwaymen made preterhuman efforts to re-establish the transport between Budapest and Miskolc, what was done by 28 February 1945 on one track. Works restarted in temporary huts and the construction of the new station was only finished by 20 January 1956.

A great reconstruction started at the junction on 2 July 1986 which included the renewal of signal system, the traffic safety equipments, electric and communications network, information service and the distinct heating. The repair trucks were reconstructed and new equipments were put into operation to maintain and clean passenger trains. A total of 2300 railwaymen took part in the execution of the plans.

The subway was opened on 8 August 1988 through which passengers can reach the main platform and the four others. The change of regime led to the transformation of passenger transport and the transport of goods what resulted in significant reduction in the working force, regrouping of tasks, reorganizations and structural changes. Nevertheless, the railway junction of Hatvan is still one of the biggest employers in town.





A vasúti csomópont



A vasúti csomópont egy régi térképen




 (193.) A hatvani indóház 1867-ben egy feltöltött lápos, mocsaras területen épült fel, és 1895-ig üzemelt. Utána épült fel az új pályaudvar: „90 magyar holdnyi területen van maga az állomásépület, rendező, fűtőház, osztálymérnök-ség, raktárak és a sportpálya.” Az 1899-ben kiadott képeslap jobb oldalán a javítóműhely, az előtérben pedig vasúti talpfák látszanak. Az objektumok mindegyike az 1944-es bombázás során elpusztult.

 The former railway station of Hatvan was built in 1867 on a filled moor-land and worked until 1895. The new one was erected afterwards: „The railway station is situated on a territory of 90 Hungarian acres together with the shunting yard, engine house, engineer's office, stores and sports ground.” This 1899 postcard shows the repair workshop on the right side and railway-sleepers in the foreground. These buildings were all ruined during the bombardments of 1944.



A vasúti kolónia egy korai térképen





 (194.) Az 1902-ben kiadott széthajthatós panorámalapon a Littomiczky János által irányított vasútállomás. Ekkoriban a 600 000 koronából felépített 3 db földszintes, 6 db egy- és 2 db kétemeletes lakóépület mellé újabb, 90 család befogadására alkalmas kolóniát húztak fel a kor követelményeit messze meghaladó komfortfokozattal, vízvezetékkel és csatornázással ellátva. 1904. október 1-től pedig a pályaudvaron már villanyvilágítás működött.

A vasúti csomópont




A rendező pályaudvar épülete

 (195.) A pályaudvar főépülete 1902-ben, amikor Sarkady Lajos volt az állomásfőnök. Az idő távolából már nem tudhatjuk meg, de nagy valószínűséggel az épület előtt álló vasutasok között maga az állomásfőnök is ott látható. A XIX–XX. század fordulóján már a mai vasúti sporttelep helyén „Nemzetközi kocsi-ölcsonzó és teherkocsi javító” működött. Ekkoriban a magyar vasúthálózat hossza meghaladta a tízezer kilométert.

 This is the main building of the railway station in 1902, when Lajos Sarkady was the stationmaster. Although it cannot be said for certain, he probably was among the railwaymen standing in front of the building. At that time there was an international carriage and truck hire service and a truck repair yard on the site of present-day sports ground. In those days the Hungarian railway system exceeded ten thousand kilometres in length.



Hatvani vasutasok

 This folding panorama card of the railway station was issued in 1902, when János Littomericzky was the stationmaster. In those days, a new colony for 90 families was built provided with all modern conveniences next to the existing 3 one-storey, 6 two-storey and 2 three-storey residential buildings, the construction costs of these latter amounted to 600,000 crowns. There has been electric lighting at the railway station since 1 October 1904.



A vasúti csomópont





A MÁV kertészet virágháza



Üdvözlét Új-Hatvanból

Hatvani osztálymérnökségi épület

 (196.) 1880-ban a pályaépítés és karbantartás részére megépült az Osztálymérnökség épülete, amely ezen az 1912-ben kiadott képeslapon hátulról látszik. Az előtérben az 1886-ban megnyitott vasúti kertészet és faiskola 2,5 hektáros területe, melyet „a vasúti szépészeti feladatok” megoldására létesítettek. A vezetője ekkoriban „Endrész Lőrinc ültetvényfelügyelő” volt, aki 1936-ig vezette a kertészetet. A képeslap bal oldalán a vasúti kolónia házai.

 The engineer's offices for truck construction and maintenance were built in 1880 which are seen from the back on this picture postcard issued in 1912. Opened in 1886, the 2.5 acre flower and tree nursery is in the foreground, which was established to improve the look of the station and its surroundings. It was led by „plantation inspector Lőrinc Endrész” at that time, who was the head of the nursery until 1936. The houses of railway colony are on the left.





A vasúti újság- és könyvtáruda



Hatvan

Vasútállomás


 (197.) Az egyik legismertebb kép a vasútállomásról, amelynek első kiadása Esztergályi Dezső állomásfőnök idejében, 1914 tavaszán látott napvilágot. A kép előtérben a szolgálatot teljesítő vasutasok, akiknek a körében népszerű helynek számított a vasúti resti, amelyet Korniczky György üzemeltetett. 1913. július 3-tól már működött a „Hatvani Mozdonyvezetők Otthona” a Gárdonyi út 2. szám alatt, ahol 94 mozdonyvezető mellett 140 fűtő is tag volt.


 This is one of the best-known pictures of the railway station. It was first issued in the spring of 1914, when Dezső Esztergályi was the stationmaster. There are some railwaymen in duty in the foreground who frequently went to the popular railway restaurant run by György Korniczky. The „Home for the engine-drivers of Hatvan” was opened on 3 July 1913 at number 2 Gárdonyi Street which had 94 engine-drivers and 140 stokers as members.

A vasúti csomópont




Mozdony anizix


 (198.) Ezen az 1915-ben kiadott vasúti lapon már látható, hogy az 1914. augusztus 6-án életbe léptetett hadi menetrend miatt alig volt utas az állomáson, mert napi 2-2 vonatképár közlekedett Hatvan–Budapest között. Viszont a rendező pályaudvaron dolgozók a frontra induló katonavonatok és hadianyag-szállítások miatt igen túlterheltek voltak. A mellékvonalakkal együtt a magyarországi sínpárok hossza akkoriban 22 000 kilométerre rúgott.

 As shown on this 1915 postcard, there were only a few passengers at the station since only 2 pairs of trains ran daily between Hatvan and Budapest due to the timetable for the railway at war introduced on 6 August 1914. Conversely, railwaymen working in the shunting yard were overwrought because of the military trains and transports of war materials bound for the front. The length of tracks was 22,000 km in Hungary at that time, including by-lines.



A vasúti vendéglő

 (199.) Az 1917-ben megjelenő képeslap még mindig a háborús állapotokat tükrözi. Ám az őszirózsás forradalom hírére a helyi vasutasok Böhm Lajos vendéglőjében 3 bizalmi választottak és 8 megbízottat delegáltak a Hatvani Nemzeti Tanácsba. A forradalom leple alatt lumpen elemek a vasúti raktárakat is feltörték, ezért 1918 novemberében vasúti nemzetőrséget szerveztek Bérczes Gyula vezetésével. 1920-ban Jakubcsák Károly főhadnagy volt a pályaudvar-parancsnok.

 This 1917 picture postcard still reflects the wartime situation. Following the news of Aster Revolution the local railwaymen elected three representatives at the restaurant of Lajos Böhm and sent 8 delegates to the National Council of Hatvan. Taking the advantage of revolutionary situation, some lumpen people broke into the storerooms of the railway that's why a home guard of railwaymen was organized in November 1918 led by Gyula Bérczes.





A vasúti csomópont



Vasúti tiszték




 (200.) A MÁV hatvani személyzeti laktanyájáról 1918–1920-ban adták ki ezt a lapot. A máshonnan érkező vasutasok itt pihenhettek az újabb „shikta” megkezdése előtt. De számuk az 1920. június 4-i trianoni békeszerződés után tovább csökkent, mert mindössze 8364 km vasúthálózat maradt Magyarországon. Az ott szolgálatot teljesítők tömegesen települtek át az anyaországba. A hatvani állomáson is több száz vasutascsalád élt vagonlakóként, mert lakást nem tudtak számukra biztosítani.


 This postcard with the building of railway's personnel was issued in 1918–1920. Railwaymen coming from other places could have a rest there before starting the new shift. Their number continued to decrease after the Treaty of Trianon as the network of railways reduced to 8,364 km in length in Hungary. Railway employees immigrated in a large number from abroad to the mother country and several hundred families of railway workers lived in wagons at the station of Hatvan.



Tornya Károly és felesége





 (201.) Az 1929-ben, Tornya Károly állomásfőnökségének utolsó évében kiadott lap már mutatja, hogy az épületet 1924-ben felújították, átfestették. A képeslap bal szélén itt bukkan fel először az 1910-ben felépített „vasúti felüljáró-híd”, amely megkönnyítette az Újhatvanban lakó vasutasok és utazók átkelését a pályaudvar területén. 1930-ban megépült az új két fordítókorongos fűtőház is.

 This picture postcard was issued in 1929 when stationmaster Kálmán Tornya was in the last year of his office and shows the building restored and repainted in 1924. The footbridge built in 1910 makes its first appearance on the left side of the card, which made it easier for the railwaymen and passengers living in Újhatvan to walk across the station. The new engine house with two turntables was built in 1930.


A vasúti csomópont




 (202.) Mateidesz József állomásfőnök szolgálati idejében, az 1930-as évek közepén készült ez az életkép. A gazdasági recesszió idején a cukorrépa kampányon kívül heteken keresztül üres volt a rendező pályaudvar. Viszont a Danielisz Mihály bérelte resti pavilonját már bővíteni kellett. Itt is láthatók a kifutófiúk, akik a peronon várták a személyvonatok beérkezését, és a vállukra akasztott kínálókosarukból szolgálták ki az ablakon kihajoló utasokat.

 This postcard was made in the middle of the 1930s, during the term of office of stationmaster József Mateidesz. During the economic recession the shunting yard was empty for weeks beyond the period of sugar-beet processing. Yet, the pavilion of railway restaurant run by Mihály Danielisz had to be enlarged. The card also shows boys who were waiting on the platform for passenger trains to arrive and sold goods from their basket to the passengers leaning out of the window.



 (203.) A vasútállomás 1938-ban, amikor Selymesi (Stefanek) Sándor volt az állomásfőnök, akinek az irányításával az I. majd a II. bécsi döntés nyomán nagyon sok hatvani vasutas költözött újra a visszacsatolt területekre. Így biztosították a Felvidék, valamint Észak-Erdély vasúti közlekedését. Az itt maradtak körében nagy népszerűségnek örvendett a vasúti jóléti fürdő, ahol külön a férfiak és a nők térítés ellenében vehettek kád- vagy éppen gőzfürdőt.

 This is the railway station in 1938, when Sándor Selymesi (Stefanek) was the stationmaster. Under his leadership many railway employees of Hatvan moved back to the territories reannexed to Hungary following Vienna Award I and II. They ensured the rail transport in Northern Hungary and Northern Transylvania. The welfare bath of the railway was very popular among the workers who stayed in Hatvan. Men and women could separately have a bathtub or a steam bath for compensation.




A vasúti csomópont




A vasúti trafik



Hatvan Vasútállomás


 (204.) Ennek a szintén 1938-ban kiadott lapnak a középpontjában a vasúti resti állt, a pavilon melletti kiszolgáló kocsinál pultos fiúk vannak fehér kabátban. Ezen a képen jól kivehető a tartóoszlopokon nyugvó tornác szerkezet, melyet felül díszítő jelleggel apácarács borított. Ebben az időben a hatvani vasúti műhely 62 munkást foglalkoztatott, ezzel Heves megye legjelentősebb gép- és közlekedési eszközgyártó vállalata volt.


 This 1938 postcard shows the railway restaurant in the centre with waiters wearing white jacket and standing next to the pavilion, at the buffet car. We can clearly see the portico structure lying on supporting columns which was covered above with ornamental cross-bars. 62 workers were employed at the railway workshop of Hatvan at that time, what made it the biggest factory in county Heves which produced engines and means of transports.



Szélbombázott lakóház




 A vasútállomás történetében véget ért egy fejezet, amikor 1944. szeptember 20-án az angolszász légierő 117 gépe két hullámban 10 perc alatt porig bombázta a pályaudvart és környékét. Mint ezen a két fotón látható, a vasútállomás teljes egészében elpusztult, kiégett 181 ház, megrongálódott 590 épület, használhatatlanná vált 1200 vasúti kocsi. Az áldozatok számát közel 600 főre becsülték, akik zömében a pályaudvar melletti két óvóhelyen lelték halálukat.


 A chapter came to an end in the history of the station when 117 airplanes of the allied air-forces completely ruined the station and its surroundings with their bombs in 10 minutes on 20 September 1944. This was recorded on the above photos. The station was completely ruined, 181 houses burnt down, 590 buildings got damaged and 1200 carriages and wagons were destroyed. The number of victims was estimated at 400–600 died mainly at the bomb-shelters near the station.

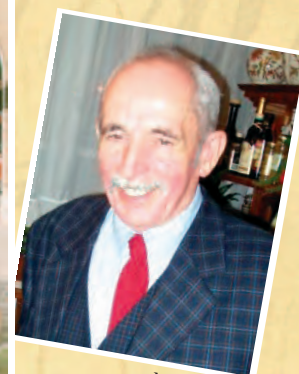
A vasúti csomópont




Az állomás hátsó frontja


 (205.) Az új állomásépületet, mely 130 méter hosszú és 12 méter szélességű lett, 1956. január 20-án avatta fel Bebrits Lajos közlekedési miniszter Hatvani György tanácselnök és Pilisi Ferenc állomásfőnök jelenlétében. Ezen az 1970-ben készült felvételen a 2001-es sorszámú, 1870-ben 67 200 forint költséggel gyártott gőzmozdony látható, amely 1964–1984 között állt az állomás belső frontján.

 130 meter long and 12 meter wide, the new building of the station was inaugurated on 20 January 1956 in the presence of minister of transport Lajos Bebrits, president of local council György Hatvani and stationmaster Ferenc Pilisi. This 1970 picture shows the steam engine with serial number 2001 which was produced in 1870 for 67,200 forints. It stood in the internal territory of the station between 1964 and 1984.



Mezei Máttyás

 (206.) A 2000-ben tartott országos kiállításra készült lapon már a 3947 négyzetméter alapterületű állomásépület előtt a 442013 psz. gőzmozdony látható, amelyet 1922-ben készítettek, és öt évtizedes szolgálat után a hatvani, illetve a kisterenyei vontatási műhely dolgozói újítottak fel. 1988-ban a Vasutasnapon állították méltó helyére, a felvételi épület elé. Ekkoriban már Mezei Máttyás volt Hatvan állomásfőnöke, aki tevékenyen részt vett az állomás nagy rekonstrukciójában.

 Issued on the occasion of the national exhibition in 2000, this card shows the steam engine nr. 442013 in front of the railway station which was produced in 1922 and restored after a five decade duty by the workers of haulage workshops of Hatvan and Kisterenye. It was displayed in front of the dispatch office on Railwaysmen's Day in 1988. At this time Máttyás Mezei was the stationmaster who took a major part in the great reconstruction of the railway station.





A vasúti csomópont



A lebontott boldogi úti őrház

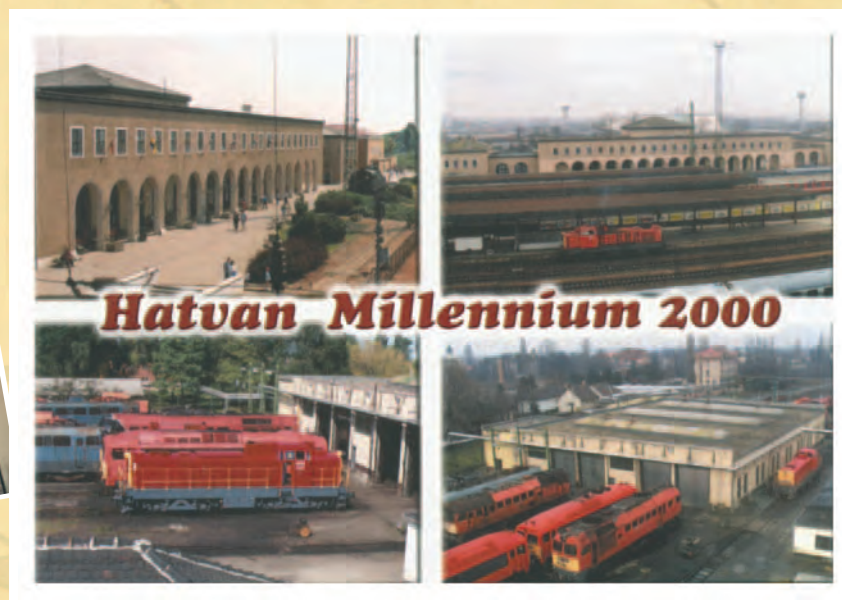



 (207.) Szintén a millenniumra készült ez a mozaiklap, amely a vasútállomás és a Csomóponti Főnökség mellett bemutatja a legendás DALI-t és a helyiek által csak Kisudvarként emlegetett részt. A DALI – Liszt Ferenc Műv. Ház – befogadóképességét tekintve a város legnagyobb művelődési intézménye, amely évek óta önfenntartó módon működik. Széreny körülményei ellenére is igyekszik a városrészen túlmutató, közérdeklődésre számot tartó programokat szervezni.


 Beside the railway station and the directorate of the junction, the legendary DALI and the Small Yard – as it is called by local people – also feature on this mosaic card brought out on the occasion of the millennium. DALI, i.e. Liszt Ferenc Culture Centre is the largest cultural institution of the town concerning its seating capacity. It has been a self-financed institution for several years, organizing interesting programs for the citizens of the town.



A pályaudvar árkádsora



 (208.) Egy pillanatkép az ezredfordulóról: a vasútállomás távlati képe alatt a mozdonyjavító épülete. Ekkoriban a személypályaudvaron 11 fogadó- és indítóvágány volt, amiből az első 7 peronnal ellátott. A rendező pályaudvaron pedig 23 fogadó- és indítóvágány állt a teherfuvarozás rendelkezésére. A hatvani állomás fontosságát jelzi, hogy a Helsinkiben 1997-ben meghatározott 10 páneurópai közlekedési folyosó közül az V.-ben fekszik.

 The engine repair shop features under the perspective photograph of the railway station on this snapshot taken on the millenary. In these days, there were 11 reception and starter sidings at the station of which the first 7 had a platform. As for the shunting yard, it had 23 reception and starter trucks for the carriage of goods. The railway station of Hatvan lies in the fifth of the ten Pan-European traffic corridors defined in Helsinki in 1997.