

A Hatvani Népkertben kiállított 411,264 pályaszámú Truman és 520,075 pályaszámú Bumbardó szoborgőzmozdonyok külső felújítása és állagmegóvása

Tisztelt Levezető Elnök Úr! Tisztelt Hölgyeim és Uraim! Kedves Kollégák és Vasútbarátok!

Dóra Tamás vagyok, a **Magyar Vasúti Járművek Megmentéséért Egyesület** elnöke.

Előadásomban a Hatvani Népkertben kiállított két különleges vasúti jármű, a **411,264 pályaszámú Truman** és az **520,075 pályaszámú Bumbardó** külső felújítását, megmentését és jelenlegi állagmegóvását szeretném bemutatni.

Az előadás azonban nem csupán két gőzmozdonyról szól. Legalább ennyire szól egy civil közösségről, az önkéntes munkáról, valamint arról, hogy megfelelő együttműködéssel olyan műszaki emlékeket is meg lehet menteni, amelyek sorsa korábban bizonytalannak látszott.

Az egyesület létrejötte

A **Magyar Vasúti Járművek Megmentéséért Egyesület 2015-ben alakult meg**. Létrehozásának alapvető célja a veszélyeztetett, pusztuló vagy méltatlan körülmények között tárolt vasúti járművek és vasúttörténeti emlékek megóvása, állapotuk lehetőség szerinti javítása, valamint történetük megismertetése volt.

Az egyesület megalakulását nem egy nagy intézményi program előzte meg. Sokkal inkább annak felismerése, hogy országszerte találhatók olyan vasúti járművek, amelyek műszaki vagy történeti értéket képviselnek, de rendszeres gondozás hiányában lassan az enyészet áldozatává válnak.

A vasúti járművek megmentése különleges terület. Egy mozdony nem helyezhető el egyszerűen egy raktár polcán. Tömege gyakran meghaladja a száz tonnát, mozgatása speciális eszközöket és szakértelmet igényel, felületének helyreállítása pedig több száz vagy akár több ezer munkaórát jelenthet.

Ezt az egyesület tagjai már a kezdetekkor tudták. Azt viszont szintén tudtuk, hogy ha minden esetben a tökéletes pénzügyi és műszaki feltételekre várunk, addigra számos jármű menthetetlenné válhat. Ezért a rendelkezésünkre álló eszközökkel és elsősorban önkéntes munkával kezdtük meg tevékenységünket.

A bemutató elején látható felvételek más vasúti járművek, köztük a 377,265 pályaszámú, Kacsabecenevű gőzmozdony állapotát és környezetét is felidéznek. Ezek a képek jól érzékeltetik azt a helyzetet, amellyel egy műszaki emlék megmentésénél gyakran szembesülünk: az időjárás, a korrózió, a növényzet és a hosszú ideje elmaradt karbantartás együttes hatásával.

A Bumbardó története

A hatvani munkák közül elsőként az **520,075 pályaszámú Bumbardó** felújítását kezdtük meg.

A mozdony eredeti típusa a német Deutsche Reichsbahn 52-es, úgynevezett hadimozdonya volt. Az 52-es sorozatot a második világháború alatt úgy tervezték, hogy egyszerűen, gyorsan, nagy sorozatban és a lehető legkisebb nyersanyag-felhasználással lehessen gyártani.

A típus konstrukciója ennek megfelelően célszerű és robusztus volt. Az öt kapcsolt tengellyel rendelkező mozdony elsősorban nehéz tehervonatok továbbítására készült.

A háború után számos példány a Szovjetunióba került. Magyarország az 1960-as évek elején száz ilyen mozdonyt szerzett be, amelyek a MÁV-nál az 520-as sorozatba kerültek. A hatvani gép eredeti német pályaszáma 52.464 volt, magyar pályaszáma pedig 520,075 lett.

A sorozat tagjai nehéz tehervonati és rendező-pályaudvari szolgálatot teljesítettek. A „Bumbardó” becenév a mozdony jellegzetes, erőteljes kipufogóhangjára utalhatott. A típus másik ismert elnevezése a „Hruscsov-dízel” volt, ami arra a sajátos helyzetre emlékeztetett, hogy a várt korszerű dízelmozdonyok helyett a Szovjetunióból ismét gőzmozdonyok érkeztek.

A hatvani Bumbardó az 1980-as évek közepéig dolgozott a teherszállításban. Később kiállították, de a hosszú ideig szabad ég alatt álló mozdony állapota fokozatosan leromlott.

A Bumbardó megmentése

Amikor 2016-ban megkezdtük a munkát, az 520,075-ös mozdony rendkívül rossz állapotban volt. A képeken jól látható az erős felületi korrózió, a felvált és nagyrészt hiányzó festék, valamint a mozdony környezetének elhanyagoltsága.

Az első feladat nem a festés, hanem a mozdony megközelíthetővé tétele, a környezet rendezése és a tényleges állapot felmérése volt.

Ezután megkezdődött a felületek tisztítása. Az önkéntesek kaparókkal, spaklikkal, kézi és gépi drótkéfékkel, valamint csiszológépekkel távolították el a rozsdát és az elöregedett festékrétegeket.

A képeken talán gyors folyamatnak tűnik a változás, de minden egyes felvétel mögött sok-sok munkaóra áll. Egy gőzmozdony felülete nagyon tagolt. A kazánburkolat mellett meg kell tisztítani a futóművet, a kerékpárokat, a rudazatot, a hengerek környezetét, a lépcsőket, a kapaszkodókat, a csöveket, a szegecsket és a nehezen hozzáférhető lemezillesztéseket is.

A felületi rozsdá eltávolítása után következett a korrózióvédő kezelés, az alapozás, majd a fedőfestés. Ahol szükséges volt, lakatosmunkát kellett végezni, a lemezhiányokat kijavítani, a sérült szerkezeti részeket megerősíteni.

Mindehhez nem állt mögöttünk nagy létszámú fizetett szakembergárda. A munkát döntő részben **önkéntesek végezték a szabadidejükben**, többnyire hétvégenként.

Volt közöttünk vasutas, műszerész, lakatos, műszaki szakember és olyan segítő is, akinek korábban nem volt tapasztalata vasúti járművek felújításában. Mindenki azt adta hozzá a munkához, amit tudott: szakértelmet, fizikai munkát, szerszámot, anyagot, szervezést, szállítást vagy dokumentálást.

Ez az önkéntesség egyik legnagyobb ereje. Nem szükséges mindenkinek mozdonyjavító szakembernek lennie. Egy megfelelően megszervezett munkában annak is fontos szerepe lehet, aki tisztít, csiszol, festéshez készít elő, rendezi a munkaterületet vagy fényképekkel dokumentálja a folyamatot.

Ugyanakkor a feladat felelősséggel is jár. Egy több mint száztonnás járművön végzett munkánál a biztonság, a munkafolyamatok megfelelő sorrendje, a használt anyagok kiválasztása és a szakszerű végrehajtás nem hagyható figyelmen kívül. Ezért az önkéntes munka nem szervezetlen munkát jelent. Ellenkezőleg: különösen fontos a feladatok előkészítése, összehangolása és szakmai felügyelete.

A Truman múltja és felújítása

A másik hatvani mozdony a **411,264 pályaszámú Truman**.

A MÁV 411-es sorozatának eredeti típusa az amerikai USATC S160 volt. Ezeket a mozdonyokat az Egyesült Államokban gyártották a második világháború alatt. A konstrukciót több hadszíntéren, eltérő pályá- és üzemeltetési körülmények között történő alkalmazásra tervezték.

A háború után a magyar vasút járműállománya súlyos veszteségeket szenvedett. Az ország újjáépítéséhez és a vasúti szállítás újraindításához sürgősen mozdonyokra volt szükség. Ebben az időszakban került Magyarországra több mint ötszáz S160-as gép, amelyek a MÁV-nál a 411-es sorozatjelet kapták.

A vasutasok az amerikai eredetű mozdonyokat az Egyesült Államok akkori elnökéről Trumannak nevezték el. A sorozat tagjai több évtizeden keresztül személy- és tehervonatokat továbbítottak, valamint állomási és tartalékszolgálatot is elláttak.

A több mint ötszáz magyarországi gépből napjainkra mindössze néhány példány maradt fenn. Ezért a hatvani 411,264-es nem csupán helyi látványosság, hanem országos jelentőségű vasúttörténeti emlék.

A Truman esetében is jelentős állagromlással szembesültünk. A felület tisztítása és korrózióvédelme mellett hiányzó külső szerkezeti elemek pótlására is szükség volt. A mozdony lámpákat kapott, helyreállítottuk a megjelenése szempontjából meghatározó rudazati elemeket, valamint kezeltük a mozdony és a szerkocsi sérült felületeit.

Átköltöztetés a Népkertbe

A munka következő jelentős mérföldköve a mozdonyok átköltöztetése volt.

A Truman és a Bumbardó eredetileg a hatvani vasútállomás területén állt. Bár vasúti környezetben voltak, a megközelíthetőségük és rendszeres gondozásuk nehézségekbe ütközött. Ezért született meg a döntés, hogy a felújított járművek a Hatvani Népkertben kapjanak új bemutatóhelyet.

Az áthelyezés 2018-ban valósult meg. A több mint száztonnás mozdonyok mozgatásához komoly műszaki és logisztikai előkészítésre, nagy teherbírású darukra és speciális közúti szállítójárművekre volt szükség.

A bemutatóban látható légi felvételek jól érzékeltetik a művelet különlegességét. Nem mindennapi látvány, amikor egy gőzmozdony közúton, egy városi körforgalmon keresztül jut el új kiállítási helyére.

A Népkertben a két mozdony új szerepet kapott. Korábban tehervonatokat továbbítottak, ma pedig közlekedéstörténeti emlékként mutatják be Hatvan vasúti múltját.

A felújítás nem egyszeri esemény

Fontos hangsúlyozni, hogy egy szabadtéren kiállított gőzmozdony felújítása soha nem tekinthető véglegesen befejezettnek.

A csapadék, a napsugárzás, a fagy, a hőingadozás és a párakicsapódás folyamatosan igénybe veszi a bevonatokat. A víz megállhat a szerkocsi szénterében, a lemezillesztéseknél és a vízszintes felületeken. Egy kisebb festéksérülés alatt rövid időn belül új korróziós folyamat indulhat el.

Ezért az első nagy felújítás után rendszeresen vissza kell térnünk a mozdonyokhoz. Ellenőrizzük az állapotukat, megtisztítjuk a veszélyeztetett részeket, kezeljük a rozsdafoltokat, és szükség szerint javítjuk vagy megújítjuk a bevonatokat.

A képeken látható világosabb, esetenként fehéres felületek sem az elhanyagoltságot jelentik. Ezek több esetben a rozsdá kezelésének, illetve a folyamatban lévő felület-előkészítésnek az állomásai.

A legutóbbi munkák között a Truman szerkocsija szénterének ismételt tisztítása és korrózióvédő festése is szerepelt. Ez a látogatók számára kevésbé feltűnő rész, műszaki szempontból azonban különösen veszélyeztetett, mert a csapadék és a szennyeződés könnyen összegyűlik benne.

Az önkéntesség jelentősége és korlátai

A két mozdony mai állapota több szervezet és sok ember együttműködésének eredménye.

Köszönet illeti **Hatvan Város Önkormányzatát** a támogatásért, a bemutatóhely kialakításáért és az átköltöztetésben vállalt szerepéért. Köszönet illeti a vasúti és műszaki szakembereket, a támogatókat, az anyagot és eszközt biztosító partnereket, valamint minden önkéntest, aki akár csak egyetlen munkanapon is hozzájárult a felújításhoz.

Az önkéntes munka értéke nemcsak a ledolgozott órák számában mérhető. Az önkéntes a saját szabadidejét, tudását és sok esetben saját eszközeit adja egy közös cél érdekében. Eközben olyan közösség jön létre, amelyben különböző életkorú és különféle szakmai háttérű embereket köt össze a vasút és a műszaki örökség iránti elkötelezettség.

Az egyesület működése során a felújítás egyben tudásátadás is. A tapasztaltabb tagok megmutatják a fiatalabb önkénteseknek, hogyan kell megközelíteni egy ilyen feladatot, mely részek érzékenyek, milyen sorrendben érdemes dolgozni, és miért nem elegendő egyszerűen új festéket felvinni a rozsdás felületre.

Ugyanakkor az önkéntességnek vannak korlátai. Az aktív tagok száma véges. A résztvevőknek munkahelyi és családi kötelezettségeik vannak. Egy nagy felületű jármű rendszeres karbantartása sok embert, jelentős mennyiségű anyagot és folyamatos szervezést igényel.

Ezért a hosszú távú megőrzéshez az önkéntesség mellett intézményi, önkormányzati és vállalati támogatásra is szükség van. Az önkéntes közösség képes kezdeményezni, jelentős munkát elvégezni és a figyelmet egy-egy veszélyeztetett értékre irányítani, de tartós eredmény akkor érhető el, ha a közösségi akarat kiszámítható szakmai és anyagi háttérrel találkozik.

Zárógondolatok

Tisztelt Hallgatóság!

A hatvani Truman és Bumbardó különös történelmi párost alkot.

Mindkét mozdony a második világháború időszakának terméke, de két ellentétes oldalról. Az egyik amerikai, a másik német eredetű. Később azonban mindkettő a magyar vasút szolgálatába került, és hosszú időn keresztül tehervonatok továbbításával járult hozzá az ország működéséhez.

Ma már nem a háborút és nem is kizárólag a gőzvontatás korszakát jelképezik. Sokkal inkább azt mutatják meg, hogy a műszaki alkotások élete a szolgálatból való kivonással nem feltétlenül ér véget.

E két mozdony megmentése bizonyítja, hogy a civil kezdeményezés, az önkéntes munka, a szakmai tudás és az önkormányzati támogatás együtt valódi, látható és hosszú távú értéket teremthet.

A felújítás során nem egyszerűen két régi fémszerkezetet festettünk le. Megőriztük a magyar vasút történetének két hiteles tanúját, és egyúttal közösséget is építettünk körük.

A jövő legfontosabb feladata, hogy ezt az eredményt fenntartsuk. Ehhez továbbra is szükség lesz önkéntesekre, támogatókra, együttműködő szervezetekre és olyan szakemberekre, akik fontosnak tartják közlekedési örökségünk megóvását.

Mert amit ma nem mentünk meg, azt a következő generáció már legfeljebb fényképekről ismerheti meg.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!