



FÜZESABONYI

A VÁROS ÖNKORMÁNYZATÁNAK TÁJÉKOZTATÓJA

Karácsonynak ünnepe lépeget a fák közt...

Talán sokaknak ismerős ez a kiragadott sor, egy karácsonyi verset idéz óvodáskoromból. Ilyen és ehhez hasonló gondolatok jutnak eszünkbe, mikor az adventi koszorú első gyertyáját meggyújtjuk, vagy ha csak egy pillanatra szétnézünk a reklámokkal zsúfolt mindennapokban, így december elején.

Bármennyire is üzlet lett ma mindenféle ünnep, mindannyiunkban van némi izgága várakozás, akárhány évesek is vagyunk. Várjuk azt a néhány meghiitt, békés pillanatot, azt a pár percben vagy egy-két órában mérhető melegséget, amit a karácsony jelent.

Advent... várakozás... készülődés. Mire is készülődünk? Az ajándékokra, amit ma a „minél drágábbat”-ban mérünk; nem hiszem, hogy ez adná az értékét az ünnepnek. Jól emlékszem szüleim és nagyszüleim fényesített karácsonyi almáiról, aranyapírba csomagolt dióiról szóló meséire, vagy az egymásnak titokban készített papírterítőkre, a festett, rajzolt karácsonyi képekre. Amelyek talán „filléres emlékeink”, de ma is ott sorakoznak a polcokon, vitrinekben és mégsem tudunk tőlük megválni.

Várjuk az ünnepi vacsorát, bejglit, a sok-sok finomságot? Ha csak ez számítana, időnként kineveznénk egy-egy karácsony napot és kedvünkre „dözsölhetnénk”. Bár a karácsonyhoz biztosan mindenkinél hozzátartozik valami kedves, mézeskalácsillat, a megajándékozás, de valami ennél több, amit nem tudunk szavakba önteni.

Talán a karácsony az egyetlen ünnep, amire mindannyian várunk, vágyakozunk, lehet, hogy félve, szorongva, hogy milyen lesz, lesz-e egyáltalán ünnep, eszébe jutunk-e valakinek; sokaknak családi tervezgetéssel telve, a szeretteinkkel való együttünnepelés reményében. Ahogyan szerte a világon várják az ünnepet, borszínre, nemre és nemzeti hovatartozásra való tekintet nélkül. Ezt fogalmazza meg Ady Endre is Karácsony c. versében:

„Ma tán a béke ünnepe,
A Messiásnak volna napja,
Ma mennyé kén a földnek válni,
Hogy megváltóját befogadja.
Ma úgy kén, hogy egymást öleljék
Szívükre mind az emberek...”

Ezekkel a gondolatokkal kívánok mindenkinek gondolatébresztőt adni ahhoz, hogy felkészüljön karácsonyra, eljusson az ünnepvárás pillanatához, mert nemcsak ajándékokkal, étkekkel, fényfával készülünk az ünnepre, hanem díszbeöltöztetett lelkünkkel, egymás felé forduló és mindenki felé nyitott szívünkkel is. Hiszen lelkünk lobogására úgy kell vigyáznunk, mint a gyertya fényére, széltől óvni, s egymás mellé állítani őket, hogy bevilágítsuk vele az ünnepet, egymást és az egész világot.

Angyalszárnyushogásos, szegfűszegillatú, vágybeteljesítő karácsonyt és meglepéddel teli új esztendőt kívánok!

Bán Anetta



VALAMENNYI LAKOSNAK
KELLEMEK KARÁCSONYI
ÜNNEPEKET ÉS
BOLDOG ÚJ
ESZTENDŐT

KÍVÁN FÜZESABONY VÁROS
ÖNKORMÁNYZATÁNAK
KÉPVISELŐTESTÜLETE ÉS
POLGÁRMESTERI HIVATALA

Zombor László jelenleg Budapesten él, nyugdíjas katonatiszt, aki ma is ápolja egykori füzesabonyi gyökereit - főleg Rátkai István, volt könyvtárigazgató barátja révén. Baross úti vasutas család gyermekeként élte át a II. világháborút. A vasút szomszédsága segítette a harci cselekmények megfigyelésében. Ez kiváltképp érdekes, mert a hadmenet szempontjából stratégiailag fontos cselekmények a vasút környezetében zajlottak. Katonai hivatása garancia arra, hogy az általános harci cselekmények bemutatásában is szakmailag megalapozott visszaemlékezést olvashassunk. A füzesabonyi világháborús élményeit 1996-ban vetette papírra. Mivel hosszabb tanulmányról van szó, így részleteiben közöljük. Fogadják érdeklődéssel a kiváló írást.

Sipos Attila

Erőd a Laskó partján: gyermekkori emlékek a II. világháborúból

*"Historia vero, testis temporum.."
/A történelem az idők tanúja../
(Cicero)*

Bevezetés

A mi XX. Századunk a háborúk százada. Az eltelt 96 év alatt a háborúk minden fajtája gyötörte már hazánkat. Füzesabony története során talán először érte el azt, amire egyetlen település sem vágyott soha, hogy erődként vehetett részt a II. világháború Észak-Magyarországi harcaiban. Erre sem földrajzi elhelyezkedése, sem gazdasági lehetőségei nem predesztinálták, de a háborúban a katonai szempontok a döntőek.

Kik ítélik meg a háború milyenségét? A kor, amelyik okozta, vagy az utókor, amelyik bírálja? Az ország vezetői, akik „mindig jót akarva” elkezdik, vagy a néptömegek, akik „mindig elszenvedik”? Ezekre a kérdésekre választ adhatnak Ady: Történelmi lecke fiúknak..., A mesebeli János, valamint Gyóni: Csak egy éjszakára... című versei. Akinek a költői jelek nem elegendőek, az ismerjen meg egy híradást a Balkánról, vagy a Közel-Keletről. Egyértelművé válik azonnal, hogy minden háború észtelen, állatias és az emberi együttéléssel csődje.

A történelemben mindig folyt a vita, a kinek van igaza kérdésben. Az is közismert, hogy a hivatalos történelem felfogás mellett mindig volt egy, a nép körében élő, a hivatalostól sokszor eltérő történelmi tudat, emlékezet és értékrend. Ezek az emlékek a nemzedékek során öröklődnek át a családokban, ahol a szavahihető idősök képviselték meséikkel a történelmet. Amíg régebben csak a világot látott férfiak, apák és nagyapák/katonaviseltek/kiváltsága volt a történelemcsinálás, addig napjainkban a háborúknak a hátországra, a mindennapi életre való kiterjedése miatt ez a lehetőség a többi családtagra is kiterjedt.

Mi füzesabonyi lakosok a harcok alatt elképzelni sem tudtuk, hogy miért nem

szalad át rajtunk - mint sok más településen - a háború. Azt mindenesetre sejtettük, hogy ennek az oka nem a Szálasi kormány által kiadott „egy lépést sem hátrálunk” jelszó, de nem is az egyes vérbő helybéli lakosok ostromot megelőző nyilatkozata, hogy „az utolsó puskatöltényig védjük a falut”. Az eddig megjelent hadtörténeti leírásokból kiderült, hogy az ismételt megújuló szovjet támadások miatt - az erők és eszközök megóvása érdekében - a Kárpátaljáról és a Tiszántúlról kivonásra kerülő német és magyar csapatoknak volt szüksége a 3. számú műútra, a Budapest-Miskolc-Kassa vasútvonalra.

Mindig a családi, baráti beszélgetések és mesék során éledtek újra és maradtak fenn bizonyos formálódással a megtörtént események. Nem változtak azonban a legfontosabb elemek, a szavahihetőség az esetek körülményei és a beszélgetés, mesélés célja. Az így kialakult egyéni állásfoglalásokkal, meggyőződésekkel egészül ki a hivatalos történelem felfogás, megteremtve ezáltal a családok sajátos történelmi szemléletét és igazságát.

Nekem szerencsém volt, mert gyermekként sok olyan családi, rokonai beszélgetésen vettem részt, ahol a házkörnyéki munkák - kukoricafosztás, morzsolás, stb. - alatt vagy csak egyszerű esti beszélgetések során a felnőttek a régi háborús emlékeket, vásári eseményeket, hiedelmeket vagy a napi munka során adódó eseteket mesélték el, vitatták meg. Őszi és téli időszakban ez volt részemre az egyik legérdekesebb elfoglaltság, ha a lámpagyújtás késése, vagy petróleum hiánya miatt olvasni sem tudtam.

Rokoni kapcsolatok révén több faluhoz is kötődtem. Kistokajban születtem, ott lakott anyai nagyanyám és a rokonság egy része. Görömbölyön lakott nagynéném, akinek gyári munkás és leventeoktató férje, sok újat tudott nekem mondani az élet

egyes területeiről. Görömböly-Tapolcán laktak apai nagyszüleim és a nagybátyáim. Én pedig szüleimmel és Piroska húgommal Füzesabonyban éltem 1931-től 1950-ig, ahol apám vasutasként dolgozott.

Életismeretemet külön is bővítette az a tény, hogy 1942 őszétől a szatmárnémeti MÁV fiúnevelő intézetben laktam és az ottani Református Főgimnáziumba jártam. A háborús események miatt 1944 őszétől az egeri Dobó István Reálgimnáziumban tanultam tovább. Az ostromot Füzesabonyban éltem át.

Az elvtársi szójáték a felszabadulással, a felszabadítással és a felszabadítóval még véget sem ért, de a nép már döntött, mert egyszerűen csak a „háború alatt” és a „ruszki” kifejezést használta. Ebből persze az is adódik, hogy van „háború előtti” és „háború utáni” időszak is. Katonaviselt embereknél előfordul a front alatti kifejezés, de a felszabadulás szó kategóriája kifejezetten politikai. Ezt a szót a szovjet plakátok harsogták, az emberek, ha használták, akkor kihangsúlyozták a „dúlás” /hosszú „ú”-val/ részét. Ez a szóhasználat a szovjet részről mindig erőltetettnek tűnt, mert a hivatalos szovjet kifejezés a magyarországi hadműveletekkel kapcsolatban végig az elfoglalás és nem a felszabadítás volt. Moszkvában az ünnepi ágyúsortüzekkel mindig Debrecen, Miskolc vagy Budapest elfoglalását ünnepelték nem a felszabadítását. Az adományozott kitüntetésen is, Budapest elfoglalása „Za vzátie Budapesta” van, nem pedig Budapest felszabadítása „Za oszvobozsdénie Budapesta”.

Abban az időben 13-14 évesen már sok mindent ismerve és érve éltem meg az eseményeket és sok minden mélyen rögződött bennem. Azóta 50 év telt el és az elmúlt évtizedek alatt szüleim is, ismerőseim is sokszor felidéztek egy részükre emlékeztető történetet, eseményt. Most öszülő fejjel visszaemlékezve szeretném

leírni unokáimnak, hogy milyennek láttam én akkor - ahogy Tacitus mondaná *“Sine ira et studio”* *lharag és elfogultság nélkül* a velünk történeteket.

“Utilius homini nihil est, quam recte loqui”

! Semmi sem hasznosabb az embernek, mint az igazmondás! (Phaedrus)

Emlékeim Magyarország II. világháborúba való belépéséig

Szüleim vasúti szolgálati lakása a fűtőház és a víztorony közötti 4 lakásos épületben, az állomás telepi oldalán volt. A villanyt 1936-ban saját költségünkön vezettük be. A győri program meghirdetése után, a vasútállomás korszerűsítéséhez megnőtt az ott dolgozók száma. Többek között még Veres Péter is ott dolgozott a Balmazújvárosból jött pályamunkások között. Az állomáson levő újságárus pavilon jóvoltából sok olvasnivalóhoz jutottam. Az utasoktól hallott hírek is felkeltették az érdeklődésemet a közélet iránt, mert nem ismertem Horatius mondását: *„Beatus ille, qui procul negotiis”*, vagyis boldog, aki a közügyektől távol marad. Viszonylag korán beleártottam magam a politikába. Ez először a Finn-Szovjet háborúval kezdődött, ahol végig hittem a finnek igazában és nagyon csalódott voltam, amikor a szovjetek által diktált békét elfogadták. A lengyel háború gyors befejeződése - a nyugati államok segítségének elmaradása - előtt sokáig értetlenül álltam. A Füzesabonyban több hétig elszállásolt, több száz lengyel menekült elmondása alapján - az emberek nagy többségével együtt - lassan hinni kezdtem a német célkitűzések megvalósíthatóságában. Ezt még tovább erősítette bennem a német segítséggel történt Felvidéki-, Kárpátaljai-, Erdélyi- és a Bácskai-területek visszacsatolásával párhuzamosan folyó propaganda is. Ez a hit 1944-ig tartott, a harcoknak az ország területére való áttevődéséig.

Mi az akkori gyerekek a katonai eseményekre fogékonyak voltunk, mert az iskolai hazafias nacionalista nevelés ezt elősegítette. A tanítóink nagy része tartalékos tiszt volt és példaképül szolgált nekünk. Az órákon sok katonás és hazafias dalt tanultunk, énekeltünk, de hallottunk ilyeneket a rokonoktól, szüleinktől is ünnepeken, falusi lakodalmakon. Kedvelt olvasmányaink voltak a történelmi regények, az 1848-as forradalommal kapcsolatos ifjúsági könyvek/pl.: Rákosi Viktor könyvei /.

A községen átvezető 3. számú műút és a vasúti csomópont nagyon sok látnivalót

biztosított. Az akkori álmos polgári közlekedés mellett valóságos nyüzsgésnek hatottak a visszacsatolt területekre felvonuló katonai oszlopok. Először láttunk katonai teherautókat, személygépkocsikat, tüzéségi- és általános vontatókat, traktorokat, különböző fegyverzeti eszközöket. Az iskolai szünetekben gyakran tanyáztunk az út mellett és az eperfákon való csemegézés közben megvitattuk a látottakat. A vasúton is megindultak a katonai szerelvények, ahol csapatokat és különféle haditechnikai eszközöket mozgattak. Megcsodáltuk a páncélvonatokat is. A pályaudvarokon Vasútállomás Katonai Parancsnokságokat hoztak létre, így mindennapos lett a katonák helybéli tartózkodása. Addig csak csendőrs és finanszszakasz volt a faluban.

Növekedett a látnivaló, amikor az erdélyi kérdés miatt erősödött a háborús feszültség Romániával és 1940-ben Füzesabonyba és Pusztaszikszóra telepítették a M. Kir. Honvéd Légierő utánpótlási bázisainak egy részét. Ráadásul a Sósréti tanya és a szihalmi Rima patak között egy tábori repülőteret is létrehozta. Ezen többször is tartottak bemutatót a környék lakosságának. Irigykedve néztük a naponta többször is elvonuló éneklő katonákat. A menetdombokat, indulókat mi is gyorsan megtanultuk és velük együtt dúdoltuk a „Pilotagyerek sohse kesereg...”, a „Mi kell a repülőnek...”, a „Száll a gépmadár.” stb. nótákat annyira, hogy még ma is emlékszem a szövegükre.

A Délvidéki események családunkat is érintették, mivel a támadás előtti estén apámat behívták és vasutas ruhájához derékszíjat, fegyvert, töltenytáskát valamint gázárlacot kapott. Másnap már Zomborban a pályaudvar egyik kocsirendező brigádjá vezetőjeként/kocsimester/dolgozott. Egy évig szolgált ott, fegyvert persze csak az első hónapokban viseltek. Sok mókára adott alkalmat, hogy a családi nevünk is Zombor, így különböző szójátékokat találtak ki az ismerősök. Apám egyetlen komoly eseményre emlékezett vissza, ami nem a csetnikekkel való tűzharc volt, hanem az eltévedt - céltévesztett - német repülőgépekkel a - magyarok által megszállt - Zombor pályaudvarának több hullámban történő támadása. Szörnyülködve emlegette, hogy a gépágyú- vagy géppuska lövedékek még a vasúti síneket, váltókat is átütötték. Apámat később mi is meglátogattuk. Ott kaptam az első cserkészkeszemet, amire sokáig büszke voltam.

A részleges mozgósítások sok katonai behívással jártak. Ez a szegény családok

megélhetését nehezítette, de mivel veszteségek - komolyabb harcok hiányában - nem voltak, a nép még megbékélt vele. A Felvidék visszacsatolásakor megindult a helybéli kofák, kereskedők rohama az új területre. Sokan állandóan úton voltak, „BATA-cipőket” és egyéb dolgokat hoztak, árultak mindenféle. Egyszer apámmal mi is elmentünk Kassára. Szerettem volna látni a Rákóczi temetkezési helyet. Megnéztük a híres kassai Dómot, az öreg harangtornyot és a Rákóczi-Thököly síremlékeket. Láttuk - még a lebombázása előtt - a Postapalotát és a csehek által épített, de soha nem védett beton kiserődök sorát a vasút mellett. Nem vásároltunk semmit, apámnak is minden tetszett, de legjobbnak az ottani Szent Flórián barna sört találta. Később ezt a füzesabonyi Singer vendéglőben is mérték.

Kárpátalja visszacsatolása után megnövekedett a falunkban a ruszín munkások száma. Ezek a vasútnál vagy a mezőgazdaságban dolgoztak a behívottak részbeni pótlására. Alacsony bért kaptak, a falusi házaknál általában istállókban aludtak. Gál Sanyi barátoméknál is lakott kettő több hónapig. Takarékosan éltek, hogy családjuknak minél több pénzt tudjanak küldeni.

Az erdélyi események után több vasutast is áthelyeztek az ottani állomásokra, mivel vasúti felújításokat, sőt vasútvonal építést is megkezdte a kormány. Ilyen volt a Szeretfalva-Déda vasútvonal építése. 1941-ben már sok tartalékos tisztet is behívtak katonának, így a mi akkori tanítónkat, Béky Pált is. Helyette odahelyezték egy akkor végző tanítónőt - a Hevesmegyei Takarékpénztár Füzesabonyi Fiókja vezetőjének lányát - Laehne Ilonát. Tiszta fiúosztályunk sokszor zavarba hozta - miután megtudtuk, ki udvarol neki - különböző „jön a hadnagy úr” beszélősokkal. Ilyenkor mindig mélyen elpirult és zavarodottan próbált rendet teremteni. Amikor már nem bírt velünk - mivel a Zrínyi úti iskolába jártunk - átszólt a mellettünk levő osztályba. Bögös tanító úr néha az egész osztályt, mind a 30 főt végigverte saját jól felfogott jövőnk és a rend érdekében. Kiengesztelésül énekórán egy nagyon jóhangú - még, nem mutáló - Tóth Laci nevű társunk az akkor divatos Karádi dalok egész sorát elénekelte a tanítónőnek. P1: „Kívül a kaszárnyán...”, „Üzenet jött messze-messze földről...”, „Jó éjt drága kis hadnagyom...”, „Hamvadó cigarettavég...”, stb. Az iskolai szünet megkezdése után röviddel megtörtént Kassa bombázása és Magyarország belépett a háborúba.

Pfaff Ferenc, a vasútállomás tervezőjének tiszteletére 2001. októberében emléktábla avatást rendezett a MÁV. Az avató kapcsán merült fel, hogy jó lenne megemlékezni az állomás történetéről a Füzesabonyi Híradó hasábjain is. Sziklai János, korábban a Heves Megyei Hírlapban megjelent cikkét közöljük elsőként, ami általános történeti összefoglalást ad az épületről.

„Fiuménak szánták?”

Füzesabony indóháza

Mikor Magyarországon 1846-ban az első vasút megépült, külföldön már mintegy másfél évtizedes tapasztalat alapján kialakult a felvételi épületek rendeltetészerű használatának formája és helye. Nyilvánvalóvá lett, hogy az utasforgalmi épületek helyzete kétféle lehet. Végpontot képező pályaudvaroknál a vágányok végződésénél, míg a tovább futó (átmenő) vonalak közbeeső pályaudvarok oldalsó helyzetet foglalnak el.

Egy 1838-ban készült német építésszövetségi megfogalmazás szerint a pályaudvarok feladatait és tartozékait, kilenc pontban lehet összefoglalni az utasforgalom, az áru felvétele, illetve leadása és a forgalom biztonságát szolgáló eljárások betartásával.

Az állomások felvételi épületeit pár évtizeden át „indóház”(indítóház)-nak nevezték, de ez a műszó az 1800-as évek második felében kiveszett a használatból. A pályaudvari szó is abból ered, hogy az épületek célszerű csoportjai közrefogják a vágányokat, illetve az utasok ki- és beszállására oda bejáró vonatokat. Az állomások előtti tér korábban is kerítéssel volt elzárva a közúti forgalomtól és a váróteret (várótermet) csak kapun át lehetett megközelíteni, s ilyen alapon alakult ki az udvar megnevezés, mely most már az indóház helyett, pályaudvar kifejezésben fogalmazódott meg maradandó érvénnyel.

A századforduló idején a MÁV a jelentősebb települések és vasúti csomópontok régi állomás épületeinek helyébe a várható fejlődést figyelembe véve újakat épített úgy, hogy a korábbi vagy lebontották, vagy meghagyva annak egy részét bővítették, esetleg emeletet húztak rá.

A pályaudvarok, felvételi épületek helyigénye korán kialakult és hosszú időn át alig változott. Az utasoknak belépőcsarnokokat építettek, ahol megválthatták jegyeiket, feladhatták poggyászaikat. Ez az előcsarnok a felvételi épület építésének formáját

nagymértékben meghatározta. Míg kisebb forgalmú vidéki állomásokon az előtér egyszerű igénytelen belépőfolyosó helyiség volt, addig jelentősebb településeken és vasúti csomópontok állomásépületeiben az nagyobb alapterülettel és belmagassággal gazdagított térré emelkedett. Ez tapasztalható a füzesabonyi pályaudvari állomás felépítésénél is.

1854-ben a Kassai Kereskedelmi és Ipar-kamara tett javaslatot egy Kassa-Miskolc Budapest vasútvonal megépítésére. Ugyanakkor Heves megyei vezetők szorgalmazásával egy másik terv is elkészült, amely Eger és Gyöngyös érintésével került volna megépítésre, de az utóbbi csak terv maradt, mert gazdasági megfontolásokból az aránylag sík terepen futó egyenes vonal építése érvényesült. A Pest-Miskolc közötti vasútvonal megépítését egy 1859. március 26-án kelt pénzügyminiszteri jóváhagyás lehetővé tette, de a pályatest a kiegyezésévéig (1867) csak Hatvanig épült meg. A kiegyezést követően bel- és külföldi vasútépítő társaságok közreműködésével nagyarányú fejlesztés indult meg, s ennek keretében a Tiszavidéki Vasúttársaság vállalásában a Hatvantól Miskolcig futó vonal kiépítése is.

Füzesabony a vasútépítés idején és 1870. január 9-én a forgalom megindulásánál nem volt jelentős település, de az országot négy szelvényre osztó vasúti hálózat egyikét, a Budapest-Miskolc főútvonal jelentette. 1872. november 3-án a 16 km-es egri szárnyvonalon is megindult a forgalom, mely már akkor úgy épült, hogy a hálózat folytatódik Putnok felé tovább. 1891. augusztus 5-én átadták a forgalomnak a Füzesabony-Debrecen közötti 98 km-es vonalat is és a vasúti forgalom megindulása előtt épített V. osztályú kis indóház a forgalom várható lebonyolítására nem látszott elégségesnek.

Füzesabonyban a pályatesttel egyidőben épített indóházat - amely ma a forgalomból kivont felüljáró mellett a Baross utcai részen található - nem bontották le, hanem attól északra 1892 tavaszán kitűzték a mai állomásépület alapjait, mely 1893 őszére rendeltetésének átadva felépült. Az állomás épületének rangos kifejezési módja és mérete nem illett korabeli környezetébe és a legkülönbözőbb találgatásokkal tévedésnek tudták be annak Füzesabonyban történő megépítését.

A találgatások és felvetések az idők folyamán történeti tényekké formálódtak,



melyeket egy borítékcserének tulajdonítottak. E szerint „a Tiszavidéki Vasúttársaság egyik figyelmetlen levelező tisztviselője a Fiuméba tervezett épület rajzát egy Füzesabonyba címzett borítékba helyezve - tehát a két tervet megcserélve - postázta el. A postázásból eredő tévedést csak akkor vették észre, mikor a falak építése a méter magasságot is meghaladta. Az építkezés egy hetet szünetelt, majd az építési központ jóváhagyásával folytatódott tovább”.

A legenda bármennyire eredetinek tűnik a valóságot nem fedi és a hivatalnoki tévedés legendája már a múlté. A hiedelemnek az adott szinte hiteles alapot, hogy egy 1932-ben készült 40 gépelt oldalt kitevő községi monográfia szerkesztői (jegyző, tanítók) különösebb ellenőrzés nélkül hitelt adtak a legendának, és mint valódi történetet évtizedeken át tanították az elemi iskolák felső tagozataiban.

A valós tény az, hogy a fiumei vasútállomás épületét ugyanaz a Pfaff Ferenc mérnök, a MÁV magasépítési ügyosztályának vezetője építette, aki a füzesabonyit, de három évvel korábban. Ezek az épületek külső szemlélő részére egyformának tűnnek, pedig valójában csak a rendeltetésük azonos.

A Magyar Középponti Vasút első vasútvonalainak építését az osztrák önkényuralom éveiben kezdték meg, de gazdasági nehézségek miatt már 1854-ben hosszú lejárátú egyezséggel magántársulatok kezébe adták át a Monarchia egész akkori hálózatát. A magyarországi vasúthálózat a cs. kir. Szabad Osztrák Államvasút-társaság kezébe került, mely Bécs székhelyű francia tőkeérdekeltségű társaság volt. Az 1891-ben bekövetkezett államosság a magyar vasúthálózat a MÁV tulajdonában volt.

Az államvasutak keretei között folyó építkezésekben, títusterveket rendszeresítettek, az I B, II C, III E, IV, F V rendszerű indóházak építésére. A títusterveket a település nagyságát, illetve annak várható forgalmát figyelembe véve helyezték ki. Valamennyi típusra jellemző az osztályokra bontott váróterem, pénztár, vasútforgalmi irodahelyiség, szerkamra és az állomásfőnök részére biztosított két szoba-konyhaszolgálati lakás a hozzá tartozó melléképületekkel, illetve helyiségekkel.

Az I, II, III títusterveknél különjárátú vendégszobák is találhatóak a hivatalból látogató vendég fogadására. A vasúti főnöki lakások ezeknél a títusterveknél az eme-

leti szinten találhatóak. Nemcsak az épületek tervét szabványosították, hanem a várótermek és szolgálati helyiségek bútorzatát is, az állomás jegytáblát, -kulcstáblát, -jegyszekrényt, a laktanya-ruhafogast, a jegyszekrényt, melyekben a teherszállítás ólomzatához szükséges anyagokat és szerzőszámokat tartották. Tartozéka volt még a títustervek alapján készült fedett gabonarakartár, a fa, a szén és egyéb nyílt rakodótér, valamint a nők és férfiak részére biztosított külön illemhely és az egészséges ivóvíz veszély nélküli megközelítése.

Pfaff Ferenc vasúti mérnök kimagasló teljesítményének első példája Fiume állomásépülete 1899-ből. Itt találkozni először a később szokássá vált jellegzetes tömeghatással; a hangsúlyos középső épülethez hosszú oldalszárnyak csatlakozása, majd ezeknek az épületeknek a két végén ismét hangsúlyos sisakpavilonos elhelyezésével. Így jöhetett létre a 8-10 vasúti kocsihossznak megfelelő épület-homlokzat, s vele az állomásra beálló vonat melletti verenda. Fiume után Pfaff 1892-ben másodikként a zágrábi vasútállomást építette meg, majd harmadikként 1893-ban a füzesabonyit.

Pfaff Ferenc mérnök az utasforgalom helyiségeit szinte minden állomásépületében és így a füzesabonyinál is, földszinten a közút felőli oldalon végig vezetett folyosóra fűzte fel. A folyosók voltaképpen az előcsarnokok területét növelik. Az utasok annak idején csak a várótermeken juthattak ki a vonatokhoz, mert a központi helyzetű előcsarnok vágányok felőli részén a pénztárfülkék, a távirda és a jegypénztár foglaltak helyet. Füzesabony esetében a középcarnok kiépítésénél már változást vezetett be, a leszálló és utazó közönség közlekedésére ajtó elhelyezésével

Pfaff Ferenc mérnök tervei alapján Füzesabony után 1894-ben Kassán, Győrben, Temesváron, Debrecenben; 1898-ban Pécsen, 1901-ben Miskolcon, majd 1904-ben Pozsonyban, Szolnokon, Kolozsváron, 1906-ban Nyíregyházán. Cegléden építettek állomásépületeket. A települések tekintélyét, díszét adó állomásépületeiből hazánk területén 4-5 maradt meg jelentősebb rongálás nélkül, többsége a II. világháború folyamán légitámadások, vagy aláaknázott robbantások folytán semmisült meg. Valamennyi műemlék, vagy műemlék jellegű, méltó helyet biztosít tervezőjének a magyar vasútépítés történetében.

(Népújság, 1989. március 18.)

Sziklai János

Városi rendezvények

2001. december 14.

18⁰⁰ Római Katolikus Templom
A Városi Zeneiskola Adventi hangversenye

2001. december 19.

15⁰⁰ Városi Művelődési Központ
Az önkormányzat intézményeiből nyugdíjba vonultak teadélutánja.

2001. december 21.

Városi Művelődési Központ
16³⁰ órától: Remenyik Zsigmond Gimnázium és Postaforgalmi Szakközépiskola végzős évfolyamának gyűrűüdvató ünnepsége

2000. Karácsonyi disco

2001. december 31.

19⁰⁰ Városi Művelődési Központ
BUÉK 2002

Zenes óévbúcsúztató

Élőzene-vacsora-tánc-tombola

Füzesabony Város Önkormányzatának Képviselő testülete nevében, Füzesabony Város minden 70. életévét betöltött lakosát köszöntöm.

Önkormányzatunkat örömmel tölti el, hogy évről-évre növekszik azon füzesabonyi lakosok száma, akik ezt a szép életkort megélik.

Fontos feladatunknak tartjuk, hogy elismerjük az idősek azon munkáját, amelyet városunk fejlődése érdekében - sokszor nehéz körülmények között is - végeztek.

Ezúton is szeretnénk szerény juttatásunkkal kifejezésre juttatni ezen szándékunkat, mely az idei a 2001. évben 1100 idős korú lakost érint, és Önkormányzatunk erre költségvetéséből egymillióegyszázezer forint összeget biztosít.

Az elmúlt években éllemiszer csomaggal kedveskedtünk ezen korosztálynak. Az idén úgy gondoltuk, hogy vásárlási utalványt adunk, amelyet saját belátásuk szerint használhatnak fel.

Az utalvány értéke 1.000 Ft, amely levásárolható az utalványon feltüntetett üzletekben. Remélem, szerény juttatásunk hozzájárul a közelgő ünnepek kiadásaihoz.

Gulyás László
polgármester

A füzesabonyi telepi temető

Korábban e lapban ismertettem a falusi temető rendezési tervét, ígérvén, hogy a telepi temető tervének elkészültéről is híradással leszek. A telepi temető a Kerecsendi útról nyílik, díszkapuval, egyetlen főúttal, ennek közepe táján feszülettel, a végén pedig ravatalozóval. Az út menti szabad területre került a II. világháborús emlékmű-obeliszk. A temető ezen része kb. 1995-ben betelt, így az új sírhelyek /kb. 150/ a nyugati részen, a leendő bővítés területén lettek kialakítva.

Gulyás László polgármester úr kért meg a temető rendezési tervének elkészítésére 2000-ben. Javasolta az urnás sír, illetve urnafülke tervezését, a ravatalozó korszerűsítését, illetve az új temetőrész parcellázási tervének elkészítését is.

A II. világháborús emlékmű és környéke alkalmas volt arra, hogy hangsúlyos eleme legyen a temetőnek. Az északi oldal felé egy új urnafai ad majd háttérrel az emlékműnek a térburkolat és a növényzet a temető bejáratnál kedvező. /90 db urnafülkével számol a terv./

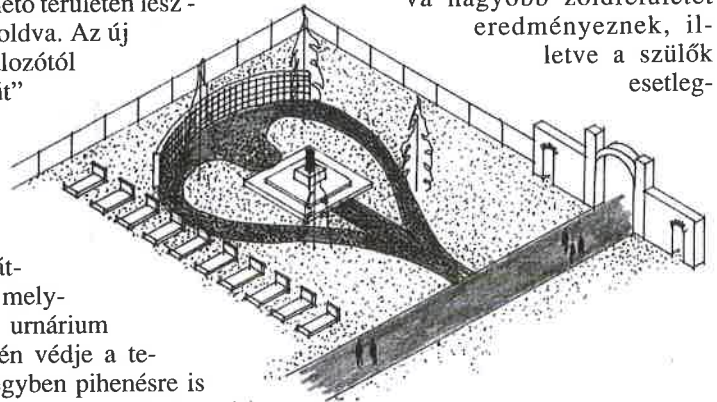
A ravatalozó szerény épülete a minimális igényt ugyan kielégíti, de hiányzik a közönség WC /helyette árnyékszék van/ továbbá a fedett szertartáshely és egy kicsit hiányzik az építészeti rang, amelyet az itt folyó szertartás támaszt. 2001. évben elkészült a ravatalozó átalakítási terve, mely a meglévő épületben oldja meg a ravatalozó helyiséget, a hűtőt, a raktárt, a WC-t. A nyugat felé átfordított főbejárat előtti téren fedett szertartáshely alakul ki. Az épülettől elvárható rangot a kis toronyba elhelyezhető „lélek-harang” és képzőművészeti igényességű alkotás tudná biztosítani. A meglévő épületet négy urnafalal virág-tornác díszíti. Elképzelhető lenne, hogy a pusztaszikszói kápolna kis harangja ide kerül át. Várhatóan az épít-

kezés 2002-ben elkezdődik. A ravatalozóval egyidejűleg a hozzávezető út és a parkoló is elkészül.

Az új temető parcellázási terve már majdnem elkészült, hisz már 150 sírhely kialakult a nyugati bővítés területén. A parcellázási terv a temető megközelítését a Madách út felől is és az északi, állami összekötő út felől is tervezi. A parkolás részben a Kerecsendi úti bejáratnál, részben a Madách út mentén, illetve a temető területén lesz - több ütemben - megoldva. Az új temetőrész a ravatalozótól induló nyugati „főút” tárja fel, mely előbb északra, majd keletre, végül délre fordulva visszajut a ravatalozóhoz. Ezt a főutat egy helyen átkötő út köti össze, melynek közepén fedett urnárium lesz, hogy eső esetén védje a temetői közönséget, egyben pihenésre is szolgál. /pad- virágágy van a fedett részen/. Ez egyben tájékozdási pont is a temetőben. A parcellák a főutak között, illetve azok mentén alakulnak ki. A város temetői rendeletének megfelelően sírhan- tos urnasíros, sírboltos és gyermeksírhelyes parcellák lettek tervezve. A parcellákat egymástól 6-6 m széles fásított sáv választja el. A sírhelyek között 3-3 m széles gyepes út szolgál azok kényelmes megközelítésére, gépi földmunkát - sírásást is lehetővé téve. A temetőt 15-20 m széles védő fasor veszi körbe, mely a parcellák közti fasorokkal és a főút menti két sor fával egységes fásított terület benyomását fogja kelteni. Javasolt egyfajta fenyőfa telepítése, mely az egységesség mellett a téli, nyári azonos megjelenést is lehetővé teszi.

A parcellák sírhelyeinek mérete a sírhan- tos temetésnél egyaránt lehetővé teszi a kétszemélyes és az egyszemélyes sírhan- tok létesítését. Jellemző a kétszemélyes sír a jelenlegi temetőben. Az urnasírok 1 x 1 méteres alaprajzi mérete a sírhan- tos parcellák méretrendjébe illeszkedik. /a parcellák így „csereszabatosak”./

A gyermeksírhelyek kisebb mérete az előbbi sírhan- tos méretrendben tart- va nagyobb zöldfelületet eredményeznek, il- letve a szülőik esetleg-



es ide temetése sem okoz a méretrendben változást. A temetőt körbe vevő huzal- hálós kerítés mellé örökzöldsvény lesz telepítve.

A főút aszfaltozott és zárt csapadékcsa- tornával ellátott. Az új főút mentén 2 helyen vízvételi hely és szeméttároló konténer lesz elhelyezve. A terv a működtetésre és a megvalósítás ütemezésére is javaslatot ad.

Az új temetőben: 1284 db sírhan- t, 168 db sírbolt, 234 db urnasír, 72 db gyermeksír, 396 db urnafülke van tervezve, a meglévő 154 db sírhan- t mellé, s így összesen 2308 db sírhely áll rendelkezésre. 80 fő/év halálzással és az előbbieket szerinti temetési mód betartásával számolva kb. 29 évig nem kellene rátemetéssel számolni. /A porladási idő 25 év, mely után a rátemetés lehetséges lenne./ A Kerecsendi úti temetőt a rendezési terv kegyeleti parkként jelöli azzal, hogy a kétszemélyes sír üres helyére még lehet temetni.

Tehát: ez a terv. A megvalósítás, ahogy a számításból is kitűnik, sokáig tart, illetve a rátemetés révén évszázados.

A városnak, mint ahogy általános is a magyar településeknél, tervezett temetője nem volt idáig, habár a telepi - Kerecsendi úti - annak mondható. A temető, a halotti kultusz jellemző egy-egy népre, egy-egy emberi korszakra. A telepi temető a régi 33-as útról feltárulkozik. Nem mindegy, hogy a ma és az igen távoli jövő számára hogyan?!

Megjegyzés: a temető terve a Városházán, az Építési Irodán megtekin- tethető.

Dr. Veres Zoltán
Főépítész

