

# 125 éve létesítették a tapolcai fűtőházat

A magyar vasúttörténet egyik fontos területe a nagy múltú fűtőházak létesítésének, működésének feldolgozása. Az évfordulók jó alkalmat szolgáltatnak a kutatási eredmények közzlésére.

## Varga Károly

nyugalmazott MÁV főtanácsos  
e-mail: vargakaroly1934@gmail.com

A Sümeg–Tapolca HÉV favázás, két mozdony befogadására alkalmas fűtőházat létesített Tapolcán. Ide állomásoztatták 1891. május 16-ai megnyitáskor a Boba–Jánosháza–Sümegei HÉV két mozdonyát. A fűtőház feladatát a HÉV két mozdonyával a Tapolca és Ukk közötti vonal kiszolgálása képezte 1903. június 7-éig. Ekkor nyílt meg a Tapolca–Keszthelyi HÉV, és így Tapolca középállomás lett. Ezért a fűtőházi kirendeltséget feloszlatták, és feladatait a Keszthelyen újonnan szervezett fűtőházvezetőség vette át.

Az 1909. július 9-én megnyílt Balaton Vidéki Vasút Tapolcát csomóponti állomássá fejlesztette, ahol a MÁV új fűtőházfőnökséget szervezett Halász Ignác műszaki hivatalnok, fűtőházfőnök vezetésével. A Szombathelyi Üzletvezetőség felügyelete alá tartozó tapolcai fűtőházhoz 4 db új szállítású TV. osztályú (később 375 sor.), másodrangú mozdonyt állomásoztattak.

A fűtőház első feladatait a Tapolca–Adonypusztaszabolcsi és az Alsóórs–jutasi vonalak személy-, vegyes- és tehervonatainak – a jutasi fűtőházzal megosztva – történő kiszolgálásában határozták meg. A fűtőház első személyzete hat fő, főnöke pedig Halász Ignác volt.

Az újjászervezés után a fűtőház gyors fejlődésnek indult. 1913-ban a fűtőházat a Zágrábi Üzletvezetőséghez csatolták. 1915-ben a fűtőház mozdonyállaga 12 db, míg a teljes létszám a napibéresekkal és a munkásokkal együtt 55-60 fő lehetett.

1915 tavaszán Halász Ignác fűtőházfőnöktől Schaffer Alajos mozdonyfelvigyázó vette át a fűtőház vezetését. Schaffer irányítása alatt a fűtőház fűtőházvezetőségként üzemelt.

Az első világháborút követő területelcsatolások után a tapolcai fűtőház visszakerült a Szombathelyi Üzletvezetőséghez. Schaffer a nehéz történelmi körülmények között is (világháború, forradalmak, Trianon, világválság) hosszú időn át eredményesen vezette a fűtőházat 1934-ig, nyugállományba vonulásáig. Ekkor a fűtőházhoz tartozott a szertár, nem csekély feladatokkal.

1927 tavaszán a fűtőháznál hét típushoz tartozó 30 db gőzmozdony üzemelt: 321 sor. 5 db, 324 sor. 9 db, 328 sor. 5 db, 375 sor. 2 db, 377 sor. 2 db, 424 sor. 2 db, 651 sor. 5 db (Mallet hegyvidéki). Ebben az időben az összes időszakos és futójavítást a tapolcai fűtőház fiók-műhelye végezte. Schaffer Alajos fűtőházvezető 1927. május 9-én Budapesten sikerrel letette a motorkocsivezetői vizsgát.

A MÁV Igazgatóság 1928. április 23-ától a 304 sz. Maybach motorkocsit Tapolcára állomásoztotta, és ezzel elkezdődött Tapolcán a motorizáció, amely Ganz gyártmányú motorkocsik telepítésével folytatódott.

1928-1929-ben az országban másodikként megépült Tapolcán a kor követelményeinek megfelelő motorkocsiszín is. 1929 szeptemberében a fűtőházhoz 8 db motorkocsit állomásoztattak. Ezek darabszáma a későbbiek során 8-10 db körül állandósult. 1930-ban a

keszthelyi fűtőházvezetőséget megszüntették, feladatait és mozdonyállagát Tapolcához csatolták.

1934 nyarán a fűtőház főnökének Kiss György mérnököt nevezték ki, aki a tapolcai fűtőház első mérnöki végzettségű főnöke volt. 1937 őszén Kocsis Károly mérnök vette át a fűtőház vezetését.

A fűtőházat 1940 elején a Budapest-Déli Üzletvezetőséghez sorolták át. 1940 tavaszán Kocsistól a fűtőház vezetését – rövid időre – Varga Jenő mérnök vette át, akinek utóda még az évben Gerentsér Imre mérnök lett.

1940 májusában öt gőzmozdonytípushoz (22, 220, 324, 376, 377 sorozatok) tartozó 29 db mozdonya volt a fűtőháznak. 1943-1944 fordulóján a tapolcai fűtőházhoz 7 db új szállítású, 424-es sor. gőzmozdonyt állomásítottak, amelyek alkalmasak voltak a Budapest-Tapolca közti távolsági személy- és gyorsvonati forgalmának lebonyolítására.

Az 1944. március 19-i német megszállást követően a tapolcai fűtőház is a légitámadások által veszélyeztetett célponttá vált. 1945. március 25-én nagy erejű szovjet légitámadás érte Tapolcát. Ezt követően elrendelték a vasúti csomópont kiürítését, amely során a német csapatok a járművek és felszerelések nagy részét magukkal vitték. A háború után – az 1945. májusi jelentés alapján – Tapolcán mindössze 2 db I. rangú, 7 db II. rangú és 4 db keskeny nyomközű III. rangú mozdony maradt.

A vasúti közlekedés – Tapolca környékén – csak lassan és vonatottan indult meg. A fűtőház utazó személyzetének egy részét hónapokon át más fűtőházakhoz rendelték ki. A fiókmuhely dolgozói a sérült, roncsolt járművek felújítását végezték, és 1946. augusztus 7-én a forgalom számára átadták az első felújított gőzmozdonyt.

A háború után kialakult nagymértékű pénzüromlásra és áruhiányra tekintettel a fűtőház hosszú távú önellátásra rendezkedett be. 1946 elején Gerentsér Imrét Nagykanizsára helyezték főnöknek, a tapolcai fűtőház vezetését

pedig Krenner György főtisztre bízták. 1946 szeptemberében a fűtőház alkalmazottai közül 9 fő „B” listára került.

1946. szeptember 19-én Szombathelyről Tapolcára állomásították a BCy 456 sz. motorkocsit, így újraindult Tapolcán a motoros vontatás. 1948 őszén a fűtőház vezetésében változás történt, amely során Krenner Györgyöt Szabó András főmérnök váltotta.

Az ország újjáépítésének időszakában egyre nagyobb feladatok hárultak a fűtőházra. A forgalom erőteljes növekedésének lebonyolítását elősegítette, hogy a 424-es sorozatú gőzmozdonyok – az 1950-es évek elején – meghatározóvá váltak Tapolcán, 1950 szeptemberében a fűtőház több dolgozóját „kiratkatper” keretében társadalmi bíróság elé állították.

1951 március 15-ével Szabó Andrást az igazgatóságra helyezték, utódaul pedig Horváth Károly mozdonyvezetőt nevezték ki főnöknek, aki Tapolca első munkáskáder főnöke volt, és 1954 február 15-éig vezette a fűtőházat.

1952 júliusában a helsinki olimpián – a fűtőház fiatal munkatársa – Csermák József kalapácvetésben 60,34 m-es sporttörténelmi dobással olimpiai aranyérmes lett.

1952-ben Elek József tapolcai mozdonyvezető és két fűtője országosan is élen jártak a munkaverseny mozgalomban. A Népköztársaság Elnöki Tanácsa november 7-e alkalmából őket a Magyar Munka Érdemrend ezüst, illetve bronz fokozata kitüntetésben és pénzjutalomban részesítette. 1954. február 15-étől a Vésztőről áthelyezett Kötsei Károly lett a fűtőház főnöke, aki azonban az 1956-os forradalmi napok egyikén csendesen eltűnt Tapolcáról.

Az 1956-os forradalmi események idején a fűtőháznál is megválasztották a munkástanácsot, amelynek elnöke Cseh Ferenc fűtő lett. Kötsei távozása után a főnöki teendőket ellátását – rangidős tisztviselőként – Csontos Ödön műszaki főtanácsos, főnökhelyettes vette át. Később az Igazgatóság Kiss István műszaki főellenőrt, régi mozgalmi embert és megbízható munkáskádert nevezte ki fűtőházfőnöknek.

A forradalmi eseményekben való részvételük miatt a fűtőházak közül 8 főt elküldtek.

Tapolcán a korai motorüzem bevezetése miatt a dízelesítésnek nagy hagyományai voltak, a fővonal dízelesítéshez azonban a korábbi infrastruktúrát tovább kellett fejleszteni. Így 1958-ban egy új, négyorsós kerékpársüllyesztőt, 1966-ban pedig egy 5Mp-os szabadtéri bakdarut helyeztek üzembe.

Az 1966 április 30-án nyugdíjba vonult Kiss István főnök utódjává Kapronczai Jánost, a fűtőház vezetőmérnökét nevezték ki, (2016 októberében hunyt el), akinek személye, vezetői munkája meghatározó volt a dízelesítéssel együtt járó feladatok eredményes megoldásában.

Az 1959-ben elindult dízelesítés 1966-tól felgyorsult a tapolcai fűtőháznál. Így 1959-ben az M31-esek, 1960-ban és 1962-ben a Rába-Balaton motorkocsik, 1966-ban az ABb motorkocsik, majd az M46-os dízel-hidraulikus mozdonyok érkeztek Tapolcára, az M40-esek (a Púposok) darabszáma pedig 1968 és 1971 között 14 db-ra nőtt.

1974. május 31-ével Kapronczai János vontatási főnököt a Szombathelyi Igazgatóság vezetőhelyettesévé léptették elő, utódjává Szabó József mérnök főtanácsost nevezték ki főnöknek.

1974-ben megjelentek a szovjet gyártmányú M62-es dízelmozdonyok.

Az 1978. június 1-jével Tapolcán is létrehozták a Körzeti Üzemfőnökséget, aminek következtében a Vontatási Főnökség önállósága átmenetileg megszűnt.

1979 tavaszán az M31 sor. mozdonyokat új szállítás – román gyártmányú – M43 sor mozdonyok váltották fel. 1979. május 31-ével a gőzvontatás, 1980 végén pedig az ABb motorkocsik üzemeltetése megszűnt a tapolcai fűtőháznál.

1979 október 31-én állomásították Tapolcára az első – svéd gyártmányú – M61 sor. „NOHAB” mozdonyokat. A következő évek-

ben az M61 sor. mozdonyok darabszáma továbbnővekedett, és végül valamennyi ilyen jármű Tapolcára került.

Szabó János műszaki üzemfőnök-helyettes 1980. szeptember 5-én nyugdíjba vonult, utódául Csermák József műszaki főfelügyelőt nevezték ki. Csermák kinevezésével egyidejűleg Sörös László kapott megbízást a vontatási vezetőmérnöki munkakör ellátására.

A vezetők személyes irányításával – majdnem teljesen önerőből, színvonalas munkával – 1983-ban létrehoztak Tapolcán egy vízellenállásos teljesítmény-beállító berendezést, amely sokáig megbízhatóan üzemelt.

1987-ben elkezdődött és több évig tartott az M61 sor mozdonyok kevésbé átgondolt selejtezése. A NOHAB mozdonyokból egy darabot – eredeti külsővel – nosztalgia utazás céljára megőriztek, és a Magyar Vasúttörténeti Parkban helyezték el.

1991. december 29-én Csermák József vontatási főnök korengedménnyel nyugdíjba ment, utóda Sörös László lett. Az 1990-es társadalmi, gazdasági átalakulások után Tapolca körzetében a teherforgalom lényegesen csökken. A balatoni személyforgalom lebonyolításában a tapolcainak továbbra is jelentős szerepük volt.

A Tapolcai Vontatási Főnökség főbb létesítményei (zárójelben az építés éve, szélessége m-ben, alapterülete m<sup>2</sup>-ben) az 1995-ös állapotoknak megfelelően:

1. Motorszín I. (1920, 17,4 m, 728 m<sup>2</sup>);
2. Motorszín II. és kompresszorház (1930 és 1965, 28 m, 949,4 m<sup>2</sup>);
3. Vontatási iroda (1912, 11,6 m, 183,3 m<sup>2</sup>);
4. Labor és oktató (1969, 7 m, 127 m<sup>2</sup>);
5. Kazán és kocsijavító (1941, 3,5 m, 70,4 m<sup>2</sup>);
6. Homokszárító (1942, 3,5 m, 35 m<sup>2</sup>);
7. Vízház (1912, 6,5 m, 39,7 m<sup>2</sup>);
8. Kapcsolóház (1984, 5,4 m, 35 m<sup>2</sup>);
9. Lámpakamra (1948, 5 m, 29 m<sup>2</sup>);
10. Váltóörhely (1956, 3,5 m, 21,35 m<sup>2</sup>);
13. Fordítókorong (1965, 1,8 m, 4 m<sup>2</sup>);
14. Emeletes iroda (1937, 10 m, 245,7 m<sup>2</sup>);
16. Röptető, kocsijavító (1982, 10 m, 562 m<sup>2</sup>);
17. Villamosműhely (1967, 9,7 m, 337,1 m<sup>2</sup>)

Tapolcán a Vontatási Főnökség 1999. január 1-jén megszűnt, és a Székesfehérvári Gépészeti Főnökség Külső Szolgálati Helye lett. Később a tapolcai fűtőház Celldömölk, végül Szombathely kirendeltsége volt 2006. december 31-i bezárásáig.

A tapolcai fűtőház lelkes hívei és barátai a volt fűtőházban Múzeum Fűtőházat szeretnének létesíteni, és a működéshez alapítványt is létrehozta.

A fűtőház földrajzi elhelyezkedésénél fogva alkalmas múzeum kialakítására, ugyanis a Balaton közelségét kihasználva számottevő látogatót lehetne idecsábítani.

Az alapítvány célja első lépésben megmenteni a fűtőházat a bezárás utáni enyészettől, illetve a lebontástól, és ezzel biztosítani a múzeum működésének legalapvetőbb feltételét.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] dr. Kövér István: Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen I. kötet: A szakszolgálatok tevékenységének története
- [2] Fehér Tamás: A fűtőházak története, Szombathely, 1995. pp.437-448
- [3] Mozdonyvezetők Szakszervezetének Almanachja, Budapest, 2005, pp.769-770
- [4] A Tapolcai Vontatási Főnökség törzskönyve, 1995.

## E számunk lektorai

Domanovszky Henrik

Szűcs Lajos

Dr. Katona András

Dr. Tóth János

KTE