

TÓTH-BENCZE TAMÁS

## ÉPIZÓDOK A VASÚTI KÖZLEKEDÉS BALATONFÜREDI TÖRTÉNETÉBŐL

Az idén (2022-ben) lesz 113 éve, hogy elkészült az észak-balatoni vasút, és ezzel a Balaton és környéke bekapcsolódott az országos vasúti közlekedésbe.

A XIX. század első felében a magyar gazdaság fejlődését gátolta a nem megfelelő közlekedés. Az áruszállítást a szekér, a személyszállítást a postakocsi forgalom biztosította. A gőzgép felfedezése nagy lendületet adott a közlekedésnek. Az 1846-ban vízrebocsátott Kisfaludy gőzhajó 1847-től a Kenese – Füred – Keszthely útvonalon közlekedett, amihez csatlakozott a Buda – Kenese közötti postakocsijárat.

Az 1850-es évek második felében került először szóba a Buda – Nagykanizsa vasútvonal megépítése, amely a Balaton partján haladt volna. A jobb terepviszonyok, a rövidebb távolság miatt a déli partra esett a választás. 1861-ben a Déli Vaspálya Társaság már át is adta az új vonalat. A Balaton északi partjának lakosai részéről több próbálkozás volt arra, hogy az északi oldalon is épüljön ki a vasút, azonban ezek sorra kudarcba fulladtak. Már 1858-ban elkészült a Bécs – Győr közti vonal, ezt követte a Buda és Nagykanizsa közötti megépülése.

Mivel a győri gabonakereskedők Trieszt kikötője felé szeretnék volna áruikat szállítani, érdekükben állt egy Pápán, Tapolcán és Keszthelyen át vezető vasútvonal kiépítése, amelyen megközelíthették az óhajtott célt. A terv a pápai és a keszthelyi kereskedőknek is tetszett, de a helyi tőke elégtelennek bizonyult, és csak a Győr – Pápa szakasz készült el 1871-ben. 1879-ben újra szervezni kezdték a Pápa – Keszthely közti vonal építését, de ekkor a Sümeg környékiek egy másik vonal építését vették tervbe, amelyik ugyancsak bekapcsolta volna Tapolcát is a vasúti közlekedésbe. A két elképzelés aztán kölcsönösen kioltotta egymást, így néhány próbálkozás után mindkettő kudarcba fulladt.

Időközben vasúti összeköttetés létesült Győr és Szombathely, valamint Székesfehérvár és Celldömölk között is. Az 1870-es évek elején elkészült a Magyar Nyugati Vasút Székesfehérvár – Veszprém – Szombathely – Graz vonala és ehhez csatlakozott volna a Veszprém – Keszthely vonal, amely a Balaton partján vezetett volna végig. Már az előmunkálatok is megkezdődtek, amikor közbeszólt a pénzhiány. Pedig sorra épültek, és készültek el a

kisebb vonalak: 1883-ban a Balatonszentgyörgy – Keszthely, 1889-ben a Boba – Sümeg, majd ennek folytatása Tapolcáig 1891-ben. 1896-ban a Dunántúli HÉV (helyiérdekű vasút) Veszprém – Dombóvár vonalát adták át. A Keszthely – Tapolca közötti szakaszt 1903. június 7-én adták át a forgalomnak, ezzel a Balaton északi partjának egy része is rákapcsolódott az országos hálózatra, azaz ezzel a századfordulót követően mindenhol volt vasút a Balaton körül, kivéve a Balatonakarattya – Szigliget közötti szakaszt.

Még 1894. augusztus 4-én Balatonfüreden együttes ülést tartottak a veszprémi és a zalai érdekeltségek képviselői, ahol az együttműködést szorgalmazták, majd közös bizottságot hoztak létre a hatékonyabb munkavégzés érdekében. A közös fellépés meghozta az eredményt: a kormány pedig 400 000 forintot ajánlott fel, a költségek felét. A másik részt fele-fele arányban viselték volna a települések és a nagyobb birtokosok. Csigó Pál – ő volt ekkor a tapolcai kerület országgyűlési képviselője – váratlan halálával (1895) azonban komoly probléma jelentkezett.

A közelgő országgyűlési választások pártpolitikai küzdelmei kihatottak a vasút ügyére is. A függetlenség párti fuvarozók a vasútban konkurenciát látva, bedobták a „*Jön Kossuth, nem kell vasút!*” jelmondatot, amivel sokakat eltántorítottak az ügytől.

1898 márciusában ismét tárgyalásokat folytattak a zalai és a veszprémi képviselők a balatoni vasút megépítése ügyében. Új tervek készültek Veszprém, illetve Székesfehérvár kiinduló, valamint Tapolca, illetve Keszthely végállomásokkal. Bár a szükséges engedélyeket megszerezték, időközben a megyék részéről megnyilvánuló érdektelenség, és nem utolsósorban a pénzhiány miatt ez a vállalkozás is csődbe jutott.

1900. október 17-én a badacsonyi Hableány szállóban értekezletet tartottak, amelyen az akkori kereskedelemügyi miniszter is rész vett. A téma: ismételten a vasút volt. Itt derült ki, hogy a kormány a vonal elkészülte után államosítaná a Balatonszentgyörgy – Keszthely HÉV vonalat, ami ellen persze a keszthelyiek hevesen tiltakoztak. Ezt – mármint a tiltakozást – viszont a füredi képviselők úgy értelmezték, hogy a keszthelyiek nem is akar-

ják a bővítést. Mindehhez járult még, hogy a veszprémiek azt akarták, hogy a kiinduló állomás Veszprém legyen. Ezek a tárgyalások is kudarcra zártak.

1903. január 29-én küldöttség ment a fővárosba a földművelésügyi miniszterhez, támogatás végett. Ígéretet azt kaptak, mást viszont nem.

1903. március 26. és április 8. között gyalogos bejárást tartottak a leendő nyomvonalon, azonban a különböző érdekeket ezúttal sem tudták egyeztetni.

A Balaton északi partvidékének pedig különösen fontos lett volna a csatlakozás. Az 1890-es években a filoxéra szinte teljesen kipusztította az itteni szőlőket, ami – akkoriban is – a környék egyik legfontosabb megélhetési forrása volt. Az idegenforgalom akkor még nem volt olyan meghatározó, mint napjainkban, tulajdonképpen alig volt jelentősége. Éppen a déli part példája mutatta meg, hogy az ott már korábban létesült vasút milyen lendületet adott az idegenforgalomnak, azon keresztül pedig az ingatlanforgalomnak, hiszen a jobb megközelíthetőség miatt a telekárak is többszörösére nőttek. A vasút által az idegenforgalom új lehetőségek kihasználását tette lehetővé, de az újra telepített szőlők termésének is kedvezőbb értékesítési módot kínált.

A vasútépítés azonban nem annyira elhatározás, hanem inkább pénz kérdése, aminek viszont a filoxéra által sújtott környék igencsak szűkében volt.

A korábban megépült vonalak is külföldi tőke bevonásával valósultak meg, ebben az esetben is külső segítséget kellett igénybe venni. A beruházások pénzügyi alapjának megteremtéséhez szükség volt még állami támogatásra, valamint a helyi erők, egyrészt a települések, másfelől magánszemélyek részvényjegyzésére is. A több forrást felhasználó finanszírozásnak viszont sok gyengéje volt, mivel nagyon ritkán állhatott elő olyan helyzet, amelyik minden érdekelt félnek egyaránt megfelelt.

Bakó József kenesei református lelkész, országgyűlési képviselő elkötelezett kiállásának és elszánt igyekezetének – a vasút megvalósítása mellett – köszönhetően végül 1905 májusában újjáalakult a vonalat bejáró bizottság.

Időközben megalakult a Balatoni Szövetség is (1904), amely a vasút kérdését is igyekezett kézbe venni. 1906. július 22-én egy népes, 3600 fős küldöttséget vittek a fővárosba, a kereskedelemügyi és a földművelésügyi miniszterhez. A felvonuló 600 lovaskocsi nagy feltűnést keltett, és ráirányította a kormány figyelmét a Balaton-parti vasút ügyére. A Balaton-parti lakosság is megmozdult, és

gyűjtést indítottak. Hamarosan 85 000 korona gyűlt össze. Az egyes települések 200 és 2000 korona között adakoztak, de Balatonfüred polgárai 40 ezer koronával járultak hozzá. Bár ez az összeg nem volt számottevő, de érzékeltette a lakosság akaratát.

A tervezett vonal Pusztaszabolcs állomásról kiindulva, Börgönd – Szabadbattyán – Polgárdin át érte volna el a Balatont. Ez a terv a kormány támogatását is elnyerte, udvardi és kossuthi Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter felismerte a jelentőségét. Az erről szóló törvényt 1907. február 14-én hirdették ki. 1907 áprilisában kiírták a pályázatot a Balaton Vidéki Vasút megépítésre. 11 ajánlat érkezett be, ezek közül Baján János és Babocsay Hermann építési vállalkozók nyerték el, akik további alvállalkozókat is foglalkoztattak. Babocsay 1907 júliusában Füreden építési irodát létesített. 1907 novemberének elején már meg is kezdődtek a földmunkák a Börgönd – Tapolca vonalon. A 117 km hosszú fővonal Pusztaszabolcsról kiindulva (Börgönd – Tapolca) és a 16 km hosszú mellékvonal (Veszprém – Alsóörs) építése 19 hónapot vett igénybe. Az építkezés során kb. 4 000 munkást foglalkoztattak, akiknek ellátása komoly kihívás elé állította a környék infrastruktúráját. A munkások ellátását, (valamint járandóságuk kifizetését) a fővállalkozó nem igazán vette komolyan – nos, az eltelt 112 év alatt e tekintetben nem sok minden változott –, emiatt többször voltak sztrájkok, és gyakorlatilag folyamatosan kellett cserélni a munkásállományt. A befejezés csúszott, a minisztérium 3 hónap haladékot adott. Természetesen a korabeli sajtó – a Balaton, a Veszprém Vármegye című és más lapok – inkább nem erről, hanem a vállalkozás nagyságáról írt, és arról, hogy a vasút milyen áldásos hatással lesz a környék életére. Ekkor a korábban használt jelmondatot is kissé átalakították, és ez már így hangzott: „Éljen Kossuth! Lesz már vasút!”

A vasút – még annak felavatása előtt – első utasa 1909. május 2-án Vaszary Kolos hercegprímás volt, aki rendelkezésére bocsátott különvonaton Füredre utazott.

A forgalom 1909. július 1-jén indulhatott meg. Ekkor a Budapest Keleti pályaudvarról induló gyorsvonatnak öt órájába telt megtenni a Pusztaszabolcs – Börgönd – Balatonfüred – Tapolca távot. Az ünnepélyes átadás viszont csak 1909. július 8-án volt, amikor Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter nevében Sztéryni József államtitkár ünnepélyes keretek között nyitotta meg az

északbalatoni vasút utolsó elkészült szakaszát. Az államtitkár és népes kísérete, amelyben vezető minisztériumi és államvasúti tisztviselők vettek részt, reggel 8 órakor indult el a rendezvényre a Keleti pályaudvarról. A küldöttséget több fővárosi lap tudósítója is elkísérte. A különvonat az új vonalszakasz valamennyi jelentősebb állomásán – Szabadbattyán, Polgárdi, Füle, Balatonalmádi, Alsóörs – rövid időre megállt, és a delegáció fogadta a helybeliek üdvözlését. Balatonfüreden két órát időzött a szerelvény, ezalatt Vaszary Kolos hercegprímás villásreggelen látta vendégül az államtitkárt és társait. (Az eseményen a hercegprímás egészségi állapota miatt nem tudott részt venni, de Kohl Medárd püspökkel képviseltette magát.)

Balatonfüredről továbbindulva, Alsódörgicsén, Zánkán, Révfülöpnön át érkezett a szerelvény Tapolcára, ahol a város vezetői és az államtitkár kölcsönösen köszöntötték egymást, ünnepélyesen megnyitották a vonalat, majd a város szállodájában bankettet tartottak az esemény alkalmából. A bankettet követően az államtitkár és kísérete Sümegre ment, ahonnan Győrön keresztül tért vissza a fővárosba.

1912-ben merült fel a gondolat, hogy mi lenne, ha Bécset összekötnék vasúton a Balatonnal. Ennek első lépéseként Győrön keresztül közvetlen kocsiközlekedett az osztrák fővárosból Balatonfüredig.

Egy évvel később, 1913-ban aztán történt valami egészen érdekes fordulat ....

**„Értekezlet a pályaudvar áthelyezése ügyében.** Balatonfüred jövő fejlődésének és terjeszkedésének, nemkülönben a vasúti forgalom könnyebb és kényelmesebb lebonyolíthatásának érdekében nagyfontosságú értekezlet volt ma, a melyen dr. Bacsinszky Vladimír üzletvezetőn kívül a fürdőigazgatóság és Balatonfüred intézői és érdekelt birtokosai vettek részt. Az értekezleten megállapítást nyert az állomás kibővítésének és áthelyezésének szükségessége, de hogy ez mily méretekben történjék, afölött kitűnő helyről vett értesülésünk szerint – véglegesen nem döntöttek és pedig annál is kevésbbé, mert az értekezletnek inkább informatív jellege volt. Örvendetes jelenségnek és a biztos siker előjelének vehetjük azt a körülményt, hogy dr. Bacsinszky üzletvezető a legnagyobb jóindulattal és előzékenységgel vette tudomásul az elhangzott kívánságokat és azok teljesítését – amint kijelentette — tőle telhetőleg előmozdítani fogja.

Az értekezleten elhangzott konkrét kívánságokkal az idő rövidsége miatt sem foglalkozhatunk bő-

vebben, de meg nem kívánunk a dolgoknak sem elébe vágni. Bizonyos az, hogy a vasút kibővítése és áthelyezése befejezett tény és hogy az ezzel kapcsolatos munkák Balatonfüred közönségének megelégedésére, a község és fürdőtelep érdekeinek megfelelő összeegyeztetésével fognak már a közel jövőben befejezést nyerni.” = = Balatonfüredi Hirlap. 1913. november 23. (47. sz.), 2. oldal

**„A vasúti állomás kibővítése.** Lapunk legutóbbi számában röviden megemlékeztünk a múlt szombaton Balatonfüreden tartott értekezletről, mely vasúti állomásunk kibővítése és áthelyezése ügyében tartott dr. Bacsinszky Vladimír zágrábi üzletvezető, Langer István főszolgabíró, Vaszary Ernő fürdőigazgató stb. részvételével.

Most módunkban van **teljesen hiteles** helyről vett értesüléseink szerint az átalakítási munkálatokat egész részletességgel a következőkben ismertetni olvasóinkkal:

Az új állomás a mostani épülettel szemben, a vasút Balaton felőli oldalán lesz és csak a személyforgalom lebonyolítására fog szolgálni. Az új állomási épületben kényelmes I., II. és

III. osztályú váró- és étkezőtermek lesznek, azonkívül ruhatár, öltözőhelyiségek, rendőri szoba, megfelelő irodahelyiségek és tisztalakások, sőt. lesz egy bútorral felszerelt szoba is. előre nem látható eshetőségekre. Ezenkívül a Balatonra néző terraszok. A fürdői útból az épülethez gyalogjáró sziget lesz, két oldalán pedig kocsúút. A jelenlegi állomási épület személypodgyász felvételi helyé, raktári irodává és tisztalakásokká alakíthatnák át. Ugyanitt épül fel egy új, kényelmes raktárépület is. A mostani felvételi épülettől az új állomásig, valamint innen az egyes vágányok szerint aluljárók létesíttetnek, úgy, hogy az állomás község felőli része csupán a teherforgalomnak állana fenn, míg a személyforgalom a Balaton felőli oldalon történik. A költségek 250.000 koronára vannak előirányozva és az építkezés — amennyiden a még függő kérdések kedvező elintézését nyernek — már január elején megkezdődik.

Az értekezleten – forrásunk szerint Langer István főszolgabíró megbízást nyert a vasút részéről, hogy a szükséges területek megszerzésében járjon közbe, mely megbízásnak kitűnő főszolgabíránk, ki a község fejlődését a legnagyobb mértékben szívén viseli, készséggel eleget is tesz. Eljárásának eredményéről — illetékes helyről nyert ígéret alapján — annak idején értesítjük majd olvasóinkat.

Hálával és őszinte elismeréssel lehetünk Bacsinszky dr. üzletvezető iránt, aki ily jóindulattal

van nemcsak a Balaton-kultusz, de Balatonfüred iránt is és most csak azt kívánjuk, hogy ezen rendkívül szép terv megvalósulása elé az utolsó pillanatban semmiféle akadály ne merüljön fel. Hinni merjük, hogy az oly nagyfokú áldozattal szemben, amelyet az államvasutak hoznak értünk, az érdekelt telektulajdonosok szintén előzékenységet és mérsékletet fognak tanúsítani.” = = Balatonfüredi Hírlap. 1913. november 30. (48. sz.), 3. oldal

A folytatásra mintegy fél évet kellett várni.

„**Vasúti állomásunk átépítése.** Hosszas tárgyalások után végre dűlőre jutott állomásunk átépítésének fontos kérdése. A legilletékesebb helyről ugyanis arról értesülünk, hogy az összes tényezők között megtörtént már a megállapodás az átépítésre vonatkozólag és csupán annyiban történt változás, hogy az új állomás épülete nem a Balaton, hanem a község felőli részen lesz és pedig úgy, hogy a jelenlegi állomás, úgyszintén a vasúti vendéglő is lebontatik, és ezek helyébe kerül az új, monumentális épület, mely magában foglalja mindazokat a helyiségeket, melyek egy modern vasúti állomáson helyet kell, hogy foglaljanak. Lesz tehát külön I, II., és III. osztályú váróterem, két étterem, egy nagyszabású ruhatár kirándulók aljaira, külön várószoba előkelő vendégek részére stb. stb., úgy hogy bátran elmondhatjuk, hogy állomásépületünknek messze földön alig lesz párja. Az építési előirányzat 250.000 korona, melyhez a kereskedelmi miniszter már hozzá is járult, és így az építkezési munkálatok – forrásunk szerint – a jövő héten meg is kezdődnek, elévülhetetlen dicsőségére mindazoknak, kik ennek létrehozásáért küzdöttek és fáradtak. A közelebbi részletekre még visszatérünk.” = = Balatonfüredi Hírlap. 1914. március 22. (11. sz.), 3. oldal

„**Vasúti értekezlet.** Az újjáépítendő vasúti állomás céljaira szükséges földterületek kisajátítását megelőző tárgyalást május hó 1-én tartották meg az érdekelt tulajdonosok részvételével és úgy értesülünk, hogy a megegyezés nagyrésztben már meg is történt. Az építkezés megbeszélésére hétfőn értekezlet lesz a fürdőtelepen, amelyen dr. Bacsinszky Vladimir üzletvezető és több magasrangú tisztviselő is részt vesz és így valószínű, hogy most már a végleges megállapodások történnek meg.” = = Balatonfüredi Hírlap. 1914. május 3. (17. sz.), 3. oldal

A tervezett átépítésből azonban nem lett semmi, több mint fél évszázadig, valószínűleg a háború kitörése (1914 nyarán) keresztülhúzott minden, ezzel kapcsolatos elképzelést és tervet. Tekintve, hogy a

fenti tervezett átépítéssel kapcsolatban a balatonfüredi újságon kívül, eddig sehol, még csak utalást sem sikerült fellelni, nem tartom kizártnak, hogy esetleg az egész sztorit az újság munkatársa találhatta ki, az azaz talán egész egyszerűen hírlapi kacska volt.

Az 1930-as évek közepén azért még történt – fogalmazzunk így – egy érdekesnek nevezhető kezdeményezés a helyi vasúti forgalmi rend átszervezésére. Nevezetesen: id. Peremartoni Nagy Sándor (1883–1978) felvetette azt az ötletet, hogy a balatonfüredi állomást helyezték át inkább Balatonarácsra, és ott álljanak meg a gyorsvonatok. Természetesen nem valósult meg.

A füredi vasútállomás egyébként valószínűleg már ekkorra elavulttá válhatott, ugyanis ezt László Zoltán (1881–1961) – ekkor már Füreden élő író, újságíró – több írásában is szóvá tette:

„**Balatonfüred fürdőváros megvalósulása felé** ... A legelső, ami kell, egy hatalmas központi modern, minden kényelemmel felszerelt vasúti állomás, az almádiakénál nagyobb, szebb és tökéletesebb. Ennek a mai, állomásnak kinevezett, kasírozott bakterház a rossz világításával, és a jobb sorsra érdemes, de a Máv. érthetetlen közönyének áldozatul eső vasúti restinek el kell tűnnie. Reméljük a Máv. nem akadályozza meg Füred fejlődését és fürdővárossá való alakítását? ... ” = = Balatonfüred. 1935. október 5., 2. oldal.

A bakterház hasonlat visszatérő motívum volt az újságírónak a helyi sajtóban megjelent cikkeiben, de ennek ellenére ténylegesen további több mint három évtizedig nem történt komolyabb változás.

Nem tudni, ebben mekkora része lehetett László Zoltán kritizáló cikkeinek, de a korszerűsítés azért szóba került. 1936-ban a Közgazdasági és Közlekedési Tudósító 1936. november 4-i számában, a 9. oldalon jelent meg a következő bejelentés:

„**Új állomást épít a MÁV Balatonfüreden és Kecskeméten.** ... A legelső programpontok közé tartozik a Tudósító értesülése szerint – a balatonfüredi vasútállomás teljes átépítése. Az idegenforgalom szempontjából, a fürdőhelynek az érdekében is, régóta szükséges feladatnak tesz eleget ezzel a MÁV. A mai állomási felvételi épület szűk, elavult, amellet a pálya ellentétes oldalán fekszik. A MÁV az új felvételi épületet a Balaton felőli pályaoldalon építi és ezzel feleslegessé válik a vágányokon, sorompókon való nehézkes átkelés. A község is hozzájárult ehhez a megoldáshoz, az ő számukra aluljárót építenek. ...”

Azonban úgy tűnik, a beruházás mégsem indult zökkenőmentesen. A helyi lap, a Balatonfüred 1938. november 5-i számának, 2. oldalán ismét írtak a létesítendő új vasútállomásról. A cikk a szerzője feltüntetése nélkül került közlésre: *„Hol rekedt meg az új vasútállomás ügye? Régi dolog és mindenki tudja Balatonfüreden, sőt, sajnos vendégeink is tudják, hogy mostani vasútállomásunk nem felel meg sem a kor, sem Balatonfüred igényeinek. Ilyen ócska állomás épület, elavult berendezés jó lehet a vicinális [Kb.: helyiérdekű vasút, kisvasút, ilyen volt/van például a környéken a Siófok–Kaposvár szárnyvonal, a mintegy 100 km-es távolságot közel három és fél óra alatt teszi meg a szerelvény napjainkban (2021), helyenként, mielőtt a közutat keresztezi, a vonat megáll, a kalauz leszáll – mert bakter az már nincsen – , kulccsal kinyitja a tekerőkar fémszekrényét, leengedi a sorompót, a vonat áthalad, sorompó fel, a kalauz a szekrényt zár, vonatra fel és indulás tovább.] nagyobb községeinek, de nem Balatonfürednek, ahol hazai és külföldi vendégek ezrei fordulnak meg, s a hazai fürdőkultúra egyik legelső reprezenziánsát <sic> jönnek élvezni. Modern irodák, kényelmes várótermek, levegős, szép peron, pompás vasúti vendéglő, stb. kell ide, s szégyelljük magunkat, ha hírt hallunk neves külföldi fürdők pályaudvarairól, de a kisebb balatoni fürdők pompás állomásai, vagy a szomszédos Almádi szép pályaudvara mellett is.*

*Eldöntött kérdés, hogy Fürednek új állomás kell. Évek óta halljuk, hogy tárgyalnak a dologról, tervezgetnek, ülészeknek ügyében. De még semmi pozitív intézkedésről nem érkezett hír. A községi elöljáróságról nyert értesülésünk szerint eddig csupán arról volt szó, hogy a sínpár déli vagy északi oldalán legyen az állomás? A község elvben hozzájárult, hogy legyen az állomás a déli oldalon. Egyúttal kért a minisztériumtól 250 000 P[engő] segílyt. A minisztérium a segílyt nem adta meg, mert nem mutatták be a szükséges építkezések költségvetését. De, hogy hol van az a költségvetés, van-e egyáltalán ilyen, s miért van, hogy több mint egy éve semmi intézkedés nem történt az állomás ügyében, azt a község házán sem tudják.*

*Legutóbb híre járt, hogy az állomást a tervek szerint megépítik ugyan, éspedig hamarosan, mert meg van rá a pénz is, de nem Balatonfüreden.*

*Elaludt ez a nagy fontosságú ügy, csendesesen szunnyadnak az akták. Előre láthatólag annál is mélyebb lesz ez az alvás, mert most a téli álmom következik. Ne hagyjuk elmerülni ezt az ügyet a bü-*

*rokrácia süllyesztőibe, követelje Balatonfüred az öt megillető korszerű vasútállomást! A mi fürdők fejlődése igen sok vonatkozásban függ ettől a végtelenül fontos kérdéstől: lesz-e és hamar lesz-e új állomás Balatonfüreden?*

Jó háromnegyed évig kellett várni az újabb híradásra, ez ügyben. A helyi lap 1939. július 29-én megjelent számának 2. oldalán a következőről értesülhettek az olvasók, ezt a tájékoztatást Somogyi Imre, balatonfüredi községi bírójegyezte:

*„ A füredi vasútállomás. Hosszú évek óta sok gondot okozó fogas kérdés nemcsak Balatonfürednek, hanem magának a MÁV-nak is. Igaz volt a velem a múltban oly sok alkalommal polemizáló dr. László Zoltán úrnak, hogy a füredi vasútállomás nem egyéb, mint egy szégyenteljes bakterház. Valóban, aki Füredet, a Balaton legrégebb és leghíresebb fürdőjét felkeresi, a vonattal megérkezve, mikor kiszáll, csalódást kell, hogy érezzen. Balatonfüred látogatottság tekintetében is az elsők közé sorolható a balatoni fürdők között, s ha egy körsétát teszünk a Balaton körül, arra a meggyőződésre lyukadunk ki, hogy helyenkint (különösen igaz ez alsó [értsd: déli] partra) kezdetleges, évekkel ezelőtt még alig ismert kis fürdőhelyeknek sokkal külön és modernebb állomásaik vannak, mint a legrégebbi gyógyfürdőnek, Balatonfürednek.*

*Utóbbi időben egyre sűrűbben került szóba az állomás kérdése, és hogy komolyan foglalkoztatja az illetékes köröket, bizonyítéka azon tény, hogy már a tervek is elkészültek. Csakhogy épp a tervek körül van egy kis hiba: a meglehetősen nagyméretű és impozáns pályaudvar és maga az állomásépület ugyanis hátat fordít a Balatonnak, szembeállítva a nyári perzselő napnak és a dühöngő északi szeleknek, a déli oldalra van tervezve.*

*Igaz, mi fürediek hozzá vagyunk szokva, amit még eddig nálunk alkottak, talán az újonnan épülő hajókikötő mégis kivétel lesz, rendszerint két balkezzel nyúltak hozzá. Nem akarok példákat felsorakoztatni, csak egyet ragadok ki a sok közül, a csatornaművek szennyvízderítő telepét, ezt az örök szegényfoltját Balatonfürednek, melyet – tisztelet a néhány kivételnek – asztalveréssel, s egyéb nagy fene fenyegetésekkel ijesztgetett képviselő-testületi határozatnak a torzszülöttje. Mi, „laikusok” páran már akkor megjósoltuk, hogy szerencsétlennek találjuk azt az elgondolást, mely a fürdő fejlődési vonalába, a községi és a rendi fürdők közé odaékeli ezt a penetráns büzt terjesztő kolos[s]zális szennytelepet. A >>garantált szagtalan<< és >>ihatóvá derített vizű<< szennyvíztisztítót ma már*

életrehívói is szeretnék nem ott látni, s kénytelenek beismerni, hogy a zöld asztal mellett jónak látszó elgondolások nem minden esetben bizonyulnak jónak a gyakorlatban.

Félő, hogy a már megtervezett vasútállomással is – ha nem sikerül jobb belátásra bírni és meggyőzni mindazokat, kik görcsösen ragaszkodnak (nem tudom miért) annak a déli oldalon való megépítéséhez – meg fog ismétlődni a szennyvízderítő esete.

Már sok esetben kifejtettem aggályaimat élőszoval is több illetékes előtt, köztük kerületünk szerezett képviselője dr. Darányi Kálmán akkori miniszterelnök úr Óexellenciájának is, ki – úgy tudom – a kereskedelemügyi miniszter úrral referáltatott magának is a füredi állomás ügyének mikénti állásáról, és teljes egészében magáévá tette mindazokat az érveket, melyek a déli oldalon való megépítés ellen szólnak. Mások is, kiknek aggályaimat volt alkalmam kifejteni, elismerték, hogy azok meggondolásra készítőik, s úgy vélem nem teszek rossz szolgálatot, ha a nyilvánosság figyelmét is felhívom rá.

Lássuk hát, mik azok az okok, melyek mellette, s mik azok, melyek ellen szólnak.

Mellette csupán két okot tudok elfogadni, ami alaposnak mondható, az egyik az, hogy valamivel közelebb lenne a fürdőtelephez, a másik, hogy a vasúti sorompó kiküszöböltetné ezáltal a vasút felé vezető útvonalból.

Ellene sorakoznak fel a következő érvek: A dél oldalon minden talpalatnyi földet úgy kell megvenni, a déli oldal mély fekvésű és vizenyős, az állomásépület hátat fordít a Balatonnak, szembe néz a forró nyári nappal, teljesen ki van szolgáltatva az uralkodó északi szélnek, mely könyörtelenül csapdossa a füstöt, a szikrát, az esőt, a havat a perronon tartózkodó utazóközönség szemébe.

De, ha mindezeket figyelmen kívül hagynók is, s csak a száraz anyagi oldalát nézzük a dolognak, nem maradhat közömbös előttiünk az sem, mit lehet megtakarítani azzal, ha az állomás az északi oldalon épül. Mint említettem már, a déli oldalon az egész területet úgy kell megvenni. Az igényben vendő terület nagyrésze csemegeszőlő és őszibarack ültetvény, s még kisajátítás esetén is jóval drágább, mint az északi oldalon a szabad kézből vétel; erre építkezni csak úgy lehet, ha alaposan feltöltik, s merem állítani a telek négyszögölenkénti feltöltése legalább annyiba kerül, ha ugyan nem többbe, mint a vételár.

Az északi oldalon adva van a Máv-nak a tulajdonát képező szép nagy terület, melyhez legfeljebb

pár száz négyszögölet kell csupán venni, hogy a mostani pályafenntartási épületekig meghosszabbítható legyen.

Az az előny, hogy valamivel közelebb lenne az állomás a fürdőtelephez, szerintem számításba sem jöhet, hisz mindössze 40–50 méterről van szó. Ami sorompót illeti, így is kiküszöbölhető, a Máv ugyanis a faluból jövő utasok részére aluljárót akar létesíteni, ugyancsak így megoldható a fürdőtelepre való közlekedés is.

Balatonfüred gyógyfürdő nemcsak nyári, de téli szezonra is be van rendezkedve, s nem hinném, hogy az a fürdővendég, kit egyszer – az állomás déli fekvése esetén – egy szeles eső vagy hóvihár szemközt ver, míg a váróteremből a vonatig kitornássza magát, még egyszer kívánczozzék Balatonfüredre, hanem erős a gyanúm, hogy másokat is le fog beszélni erről.

Ma még mindenennél innét vagyunk, a füredi állomásnak még csak a terve kész, nem azért írtam le mindezeket, – mi nem győzök mindeniütt eléggé hangoztatni – mintha görcsösen ragaszkodnék >>csak azért is<< az északi oldalhoz. Nemcsak én, de kik a helyi viszonyokkal egy kicsit ismerősek vagyunk, az elmondottakban megegyezünk. Nem lesz tehát fölösleges az alapos megfontolás és óvatosság; új tervet készíteni egyszerűbb, mint viselni egy esetleges elhibázott építkezés súlyos és kellemtelen következményeit.

A jelek szerint a vállalkozás ezen a ponton valószínűleg megrekedt, a „szembenálló felek” végül nem tudtak megegyezni, aztán jött a háború, minden maradt a régiben. Megjegyzem: a közel harminc évvel későbbi fejlesztés során szintúgy nem vették figyelembe – ha voltak is egyáltalán ilyenek – ezeket az ellenérveket.

A Balatonfüred–Hajógyár megállóhely 1956 és 1961 között működött, a hajógyári dolgozók munkába járásának megkönnyítésére.

1961. szeptember–októbere folyamán – mondhatni – „érdekes” levélváltás zajlott le Napló hasábjain:

Napló. 1961. szeptember 17., 10. oldal: „**Tábla-rejtvények.** A strandok, kilátók, büfék, csárdák mellett még „tábla rejtvények” is szórakoztatják azokat, akik a parton utaznak. Jön például az autós Budapest felől az országúton, és látja a táblát: Balatonfüred. De alig megy tovább ötven métert – egyetlen ház sincs közben – már egy állomás előtt újabb tábla int: Balatonarács. Ejnye, gondolja, ilyen kicsi falu ez a Füred, hogy egyetlen házat se látni, és már vége is van? Pedig csak az a rejtvény

nyitja, hogy Arács és Füred már réges-régen egyesültek, de a vasúti állomást jelző tábla még mindig a régi. Az autós még csak mosolyog, a vonatos utas azonban nagyokat káromkodik néha. Tihanyba ugyanis úgy utazik vonaton az ember, hogy Füreden leszáll, onnan pedig a sűrűn közlekedő autóbusszokkal folytatja útját. Azonban bármily furcsa is, ezt Bécsben, vagy Münchenben, sőt Prágában sem tudja mindenki. A MÁV hivatalos menetrendje pedig tartalmaz egy Aszófő-Tihany nevű megállóhelyet, az állomáson is ugyanez a tábla látható. Nos, szegény külföldi megnézi a menetrendet, vagy a táblát és leszáll Aszófőn. Azután elkezd káromkodni. Mert Aszófőről csak gyalog mehet, vagy Tihanyba, vagy a buszhoz Füredre, mert erről az állomásról semmiféle géperejű közlekedés nincsen. Mindkét rejtvényt a Közlekedésügyi Minisztérium állította fel, reá vár tehát az a feladat is, hogy megoldja, és inkább valami más módon szórakoztassa a nagyérdemű közönséget.

\*\*\*



A balatonarácsai vasútállomás 1960-ban

Forrás: Fortepan / UVATERV – képszám: 2728

Napló. 1961. október 10., 2. oldal: „MÁV-ügyek. Lapjuk folyó hó 17-iki számában „Táblarejtvények” cím alatt újságcikk jelent meg, melyben a cikkíró kifogásolta, hogy a közúton a helységet jelző táblán Balatonfüred neve olvasható, pár száz méterre odébb a vasúton pedig Balatonarács neve van feltüntetve.

A cikkel kapcsolatban a következőket közöljük: arról, hogy Balatonarács községet Balatonfüredhez csatolták, a cikkből szereztünk tudomást. Feltételezzük, ha Balatonfüred tanácsa az egyesítéssel kapcsolatban szükségesnek tartotta volna Balatonarács megállóhely nevének megváltoztatását, akkor

ez ügyben a községi v[égrehajtó]. b[izottság]. feltétlenül megkeresett volna bennünket.

Egyébként is az állomásnevek megváltoztatása a tanácsai szervek hatáskörébe tartozik. Egyben megnyugtatóan közöljük, hogy a megállóhely megszüntetésére a forgalom meggyorsítása érdekében a KPM felé javaslatot teszünk, mivel az Balatonfüredtől mindössze 1,2 km távolságra fekszik. Esetleges megszüntetésével a megállóhely neve nem fog többé a közúton közlekedőkre sem zavarólag hatni, mert a táblát a megszüntetéssel egyidejűleg eltávolítjuk.

Aszófő–Tihany állomással kapcsolatos észrevételekkel teljesen egyetértünk. Az AKÖV-ot még 1958. évben megkerestük, és kértük, hogy Aszófő–Tihany és a tihanyi rév között állítson be járatokat. Az AKÖV kérelmünket akceptálta, és a járatok beindítását 1959. évre kilátásba is helyezte. A járatok beállítása azonban az AKÖV írásbeli ígérete ellenére sem valósult meg. A MÁV-ot tehát ezért hibáztatni nem lehet. Lehetségesnek tartjuk, hogy mire sok huzavona után az állomásnév megváltoztatása megtörténne, az AKÖV az említett viszonylatú járatokat beindítja.

A cikk írójának észrevételeiért köszönetünket fejezzük ki, egyben közöljük, hogy a cikket és az arra adott válaszuk másolatát a Veszprém megyei Tanács V. B. közlekedési osztályának egyidejűleg intézkedés végett megküldjük.

Szombathelyi MÁV Igazgatóság nevében:  
Székely József m. főtanácsos.

\*\*\*

(A szerkesztőség megjegyzése.) Örömmel fogadtuk a MÁV levelét, bár egy-két dolgot érthetlenné találunk. Például azt, hogy a mi cikkünkől tudták meg: Balatonfüred egyesült Aráccsal. Hát, ha más nem, a füredi állomásfőnök évekig nem vette észre, hogy mi történik a lakóhelyén, vagy az arácsi vasutasok figyelmét elkerülte, hogy megváltozott lakáscímük, füredi lakosok lettek? [1954-ben csatolták Balatonarácsot Balatonfüredhez, tehát hét évvel korábban.] Mindez azonban nem rontja örömiünket, ha a táblabonyodalmat a közeljövőben csakugyan megoldják. [Nem, nem oldódott meg, maradt minden a régiben. Ahogyan végül Balatonarács vasúti megállóhelyet sem szüntették meg – szerencsére.]

Ami az Aszófő–Tihany problémát illeti, mi eredetileg se csak a MÁV-ot hibáztattuk, legalább felelőrszben az AKÖV-öt éreztük már akkor is felelősnek. Megkérjük tehát az AKÖV vezetőit, válasszoljanak ők is a bírálatra!

Közben egyébként más forrásból egy további MÁV-ot érintő bírálatunkra is választ kaptunk. A Veszprém külső pályaudvar állomásfőnöke közölte velünk, hogy a pénztáros gond megoldódott. A három pénztárfülkét nem azért építették, hogy szimmetrikus legyen, hanem, hogy mindegyik pénztáros (három van) lezárhassa pénz- és jegykészletét. Ettől függetlenül pedig ma már minden nagy vonat indulása előtt két pénztár dolgozik, a torlódás tehát csökken. Az intézkedést az utazó közönség örömmel fogadta,

Napló. 1961. november 19., 10. oldal: „**Aszófő – Tihany, vagy Balatonfüred – Tihany?**”

Érdeklődéssel olvastam a napokban azt a vitát, amely Aszófő – Tihany vasútállomás nevével és az ott leszállók panaszaival volt kapcsolatban. A Megyei Idegenforgalmi Hivatalnál is számos üdülő panaszolta, hogy tihanyi beutalással, a zsebükben Aszófő – Tihany állomáson szálltak le a vonatról és kénytelenek voltak 5 km-es távolságon át nehéz csomagjaikat gyalog cipelni, amíg a meleg nyári napon Tihany községbe érkeztek. Követelték a panasztevők vagy autóbusz beállítását, vagy az állomás nevének megváltoztatását. Az AKÖV egy ízben már megpróbálkozott autóbuszok beállításával, de ez egyáltalán nem vezetett eredményre, nem volt kifizetődő. Kézenfekvő ezért, hogy inkább az állomás nevét kell megváltoztatni.

Az Aszófő–Tihany név indokolt volt addig, amíg Tihany község közigazgatásilag is Aszófőhöz tartozott. Ez az idő azonban már régen eltűnt, Tihany ma már önálló község és semmiféle kapcsolata sincs Aszófővel. Ellenben igen szoros kapcsolatba került Balatonfüreddel. Ennek állomásáról indulnak ki azok az autóbuszok, amelyek összekötik az egész tihanyi félszigetet, mind a községet, mind a révnél kialakult új idegenforgalmi központot Balatonfüreddel. Ugyancsak Füredről indul ki a hajók egy része Tihanyba. A Budapestről, vagy az ország más részéből vonattal érkezők részére Tihany legkönnyebb megközelítési lehetősége a balatonfüredi állomáson való leszállás és onnan autóbusszal való utazás Tihanyba.

Kézenfekvő tehát, hogy Aszófő–Tihany állomás nevéből el kell hagyni a Tihany szót, Balatonfürednél pedig fel kell tüntetni. Ezt a változást kell keresztülveteni, mind a vasúti, mind az autóbusz menetrendeken. Akkor azok az utasok, akik Tihanyba akarnak menni és nem ismerik a helyi viszonyokat, és csak a menetrendből tájékozódnak, természetesen Balatonfüred állomáson szállnak le. Nem éri őket meglepetés, mert hiszen a nyári

idényben közel 30 autóbusz indul a füredi állomásról Tihanyba. Ha pedig hajóval akar valaki Tihanyba eljutni, a negyedóránként [nem akarom a Volánt kritizálni, de nekem úgy tűnik, napjainkban nem ilyen sűrűn közlekednek Balatonfüreden a helyijáratok] induló helyijáratokkal percek alatt leér a kikötőbe és onnan tovább mehet hajóval. Sokkal egyszerűbb volna ez, mint autóbuszokat beállítani Aszófő–Tihany állomásra, mert nem fizetődik ki, és csak felesleges terhet jelentene népgazdaságunknak.

Az Idegenforgalmi Hivatal már évek óta figyelte ezt az állapotot, és ez évben is már javaslatot tett a menetrend szerkesztőségének az állomások nevének megváltoztatására. Reméljük, hogy a jövő évi menetrendekben már Tihany neve nem Aszófőnél, hanem Balatonfürednél szerepel.

ZÁKONYI FERENC”

\*\*\*

Még 1969-ben is Aszófő–Tihany megálló volt az elnevezése. A Veszprém Megyei Idegenforgalmi Hivatal többször is kérte a kettős névhasználat megszüntetését, végül 1975-ben már csak Aszófő neve volt itt olvasható. Viszont ekkor még nem került át Tihany neve a balatonfüredi vasútállomásra, csak később. Napjainkban ismét csak szimplán Balatonfüred olvasható.

Az 1960-as évekre végképpen elavulttá vált balatonfüredi vasútállomás (egész pontosan: az úgynevezett felvételi épület) helyett 1968-ban tervezették meg a megnövekedett forgalmi igényeket kielégítő új állomásépületet. Az új felvételi épület a pályatest Balaton felőli oldalán kétszintes elrendezésben valósult meg. Építésekor a Balaton-felőli oldalon széles pályaudvari előteret nyitottak. Az építkezést a földmunkákkal már 1966-ban megkezdték, egyúttal megkezdték a gyalogos aluljáró betonozását is. Ennek próbaterhelését 1968. január 5-én tartották meg. A 35. sz. őrháznál épült a Fürdő utca felett egy vasúti felüljáró is, természetesen a vonalszakaszon megemelt vasúti töltést is kialakították. Az új felvételi épületet 1971 októberében kezdték építeni, az átadását 1973 januárjára tervezték, de csak 1973. november 5-én avatták fel. A beruházás mintegy 62 millió Ft-ba került. 1981. november 11-én kigyulladt az új épület, és majdnem teljesen leégett. A régi épület (a vasúti pályatest község felőli oldalán) még egy darabig teheráruforgalmat bonyolított le.



A balatonfüredi vasútállomás 1974-ben

Forrás: Fortepan / UVATERV – képszám: 99236

Az észak-balatoni vasúti közlekedés megindulásának emlékére táblát avattak a füredi vasútállomásnál 1989. június 30-án.

2009. június 27-én, a 100 éves jubileum alkalmából a balatonarácsi vasútállomáson Simon Károly nyugalmazott polgármester, Bóka István polgármester, valamint a vasúttársaság képviselőjében Heinczinger István (MÁV-vezérigazgató) egy újabb emléktáblát avattak.

A füredi vasútállomás legutóbbi nagyobb korszerűsítése 2013. április 8-án kezdődött el, amikor közel négyéves előkészületek után megkezdték a Castricum téri autóbusszpályaudvar és a vasútállomás felújítását, átépítését. 2015 tavaszán, az autóbussz pályaudvar átadásával fejeződött be. (A beruházást csak folyamatos határidő módosításokkal sikerült végül befejezni.)

A vonal jövője ekkor a cég hivatalos állásfoglalása szerint egyelőre stabil, nyári utasforgalma pedig talán garantálja, hogy megmenekül az utóbbi években oly divatosá vált „a vasúti közlekedés szerkezetének gazdaságosabbá tételétől” – értsd: egyes vonalszakaszok bezárásától. (A Veszprém – Alsóörs szakaszt még az 1970-es években megszüntették.)

A MÁV korábbi terveiben a villamosítás is szerepelt a Balaton északi partján, de ennek megvalósulására 2020–2021-ig várni kellett. Addig is maradt a „felújított” régi kocsipark, és nyáron a korszerű Desiro motorvonatok.

2007-től újdonság volt az is, hogy a Záhony – Budapest, a Balatonfüred – Tapolca viszonylatú

gyorsvonalat, valamint a Szombathely – Tapolca – Balatonfüred – Budapest szerelvényt Németországtól vásárolt kocsikból állították össze, ezzel is emelve az utazás színvonalát.

2008 nyarától pedig ismét van nemzetközi forgalom a vonalon, ekkor ugyanis elindult a Bécs – Szombathely – Tapolca – Balatonfüred – Székesfehérvár gyorsvonal.

2020 őszétől az átépítés és villamosítás miatt Balatonfüred és Székesfehérvár (illetve Lepsény) között vonatpótló autóbusszjáratok helyettesítették a vonatközlekedést.

2021. május 25-én feszültség alá helyezték a felsővezetékét, június 18-án pedig hivatalosan átadták (megnyitották) a forgalomnak a Szabadbattyán és Balatonfüred közötti 55 kilométeres szakaszt.

Június 19-én indult el a villamos üzemű szerelvények menetrend szerinti közlekedése, előtte viszont már június 1-től is menetrend szerint újrajártak a vonatok.

A második szakasz feltehetően lekorábban három év múlva készül el: remélhetőleg ekkortól már valóban a Balatonfüred–Tapolca–Keszthely és a Tapolca–Ukk vonalon is villanymozdonyok, villamos motorvonatok közlekednek majd.

A főváros és Balatonfüred között óránként lesz vonatközlekedés, lesznek intercity szervények és július–augusztustól megjelentek a vonalon a legújabb vasúti kocsik is. A beruházás mintegy 24 milliárd Ft-ba került. A főváros és Balatonfüred között vasúton a menetidő 1 óra 46 percre csökkent – legalábbis hivatalosan.

A 2021 nyarára elkészült – és a forgalomnak átadott – villamosítás újabb lendületet adhat a vonalnak – továbbá még az is, ha esetleg mégis megvalósul a tervezett, gyorsabb Balatonfüzfő – Hajmáskér vonal, mindkét esetben a menetidő jelentős csökkenésével lehet majd számolni Budapest és a Balaton között.



A füredi vasútállomás a Balaton felől 2022-ben

Érdekességek a füredi vasút történetéből:

Forrás: Fazekas Miklós: Az észak-balatoni vasút története. Balatonfüred, 2005.

Az 1960-as évek második felében végrehajtott vonalátépítést megelőzően Balatonfüred állomás után, mintegy 10 %-ban lejtett a pálya, majd egy rövid szakaszon vízszintes volt, majd ezután Aszófőig emelkedett a pálya. Amennyiben nem fékeztek be rendesen őket, előfordult, hogy a kocsik Balatonfüredről maguktól megindultak, elgurultak Aszófőig, onnan vissza, egy darabig oda-vissza ingáztak, majd középtájt, a völgyben megálltak. Baleset szerencsére egyszer sem következett be. Egy ilyen eset alkalmával a 35. sz. őrháznál (akkor itt még egy földút keresztezte a vasútvonalat, a mai Fürdő utca) teljesített szolgálatot Diószegi Gyula<sup>1</sup>.



A 35. sz. őrház

(A kép eredetije a Diószeghy család tulajdonában)

Az átjáró sorompós volt, tehát, ha vonat érkezett, le is kellett (volna) azt engedni. Egy éjszaka Diószegi bácsi nyugodtan szundikált az őrházban, amikor arra riadt fel, hogy elhalad egy vonat. Gyorsan felkelt, kirohant, de mire kiért, már csak a szerelvény végét látta. Visszament, újra lefeküdt, de pár perc múlt megint jött egy vonat, ezúttal ellenkezőleg. Újfent kiszaladt, de ismét csak későn. Amikor ez már harmadszor történt meg, annyira begurult (felidegesítette magát), hogy felkapta a szolgálati telefont, kurblizott, majd beleszólt: „Halló, Füred, Aszófő – itt jól megcifrázta – se engedélykérés, se menetjelzés, a vonatok meg jönnek-mennek.”

Szintén az 1960-as évekig hordárok működtek a füredi állomáson. A vonattal érkezőket már a peronon várták, a csomagokat az úgynevezett tragacs-csal szállították, esetenként a szívkórházhoz, vagy netalán a nyaralókba, ahová a vendég éppen menni szándékozott.



... bakterház, s a bakter előtte áll ...

(A kép eredetije a Diószeghy család tulajdonában)

Az utolsó két hordár egyike volt Kuti József<sup>2</sup>, ő alacsony, köpcös, a másik – akit egyébként csak a „Suszter”<sup>3</sup> néven emlegettek és ismertek, magas, sovány ember volt, kimért beszéde és mozgása alapján valószínűleg előkelő származású lehetett. Egyben viszont megegyeztek, mindkettőjük igen csak szerette a bort. Gyakorlatilag életüket, öregkorukat is a váróteremben élték le, Kuti Józsefet – Fazekas Miklós szerint – a halál is itt érte.

Balatonfüreden az Operaháznak volt egy üdülője, amelynek gondnoka Stanci néni<sup>4</sup> volt. (Eredetileg az övé volt az ingatlan is, csak éppen az 1948-as fordulatot követően neki is meg kellett válnia tőle, de annyit sikerült elérnie, hogy ő lehetett ott a gondok.) Ha megérkezett Budapestről, állítólag az állomásfőnöktől a hordárig mindenki felsorakozott a fogadására. Stanci néni hálából a megjelentek mindegyikének fizetett egy-egy nagyfröccsöt.

Az 1950-es, 1960-as években bort még pőrekocsikra erősített nagy fahordókban szállították. A vasúti alkalmazottak ezeket rendszeresen „megcsapolták”, azaz megfúrták a hordókat, aztán a borvételezés után egy fadugóval lezárták a fúrt lyukat, és sárral bekenve, eltüntették a nyomot. Amikor a kocsik nagyjavításakor a hordót is megbontották, az belülről néha úgy nézett ki, mint egy sündiszónó, a sok belevert fadugótól. A későbbiek során már fémtartályokban szállították a bort. Egyszer az egyik mozdonyfűtő észrevette, hogy az egyik boroskocsi dőmfedele véletlenül nyitva maradt. Fogta a kannát, felmászott a kocsi tetejére, hogy majd megmeríti azt a finom nedűből. Éppen behajolt a nyíláson, amikor a mozdonyt rákapcsolták a szerelvényre, azt meglökte, emberünk pedig egyensúlyát veszítve, belepottyant a tartályba. Szerencsére komolyabb baj nélkül megúszta a balesetet.

Mivel a vasúti személyzet – alapjában véve munkavégzés céljából – gyakran megfordult a pingegazdaság területén, egy idő után közülük néhányan legalább olyan jól tudták, melyik hordóban vagy tartályban milyen bor van, mint maga a pingemester, ha ugyan nem jobban.

Ifj. dr. Honti József (1938–2014) gyermekkori vasúti visszaemlékezésében (Füredi História 2003/1. sz., 14–15. oldal) többek között a következőt is írta: „... A vasutasság részére menekítő vonatokat szerveztek. Az utolsó ilyen vonat 1945. március 24-én reggel 6 órakor indult Balatonfüredről, amelyen Honti József<sup>5</sup> és családja is helyet foglalt. ... Badacsonytomaj térségében kaptunk egy nagy támadást, megálltunk, mert találatot kapott a vonat eleje. Úgy emlékszem, egy Horváth nevű füredi málházó itt halt meg, és a balatonarácsi későbbi állomásvezető, Tóth bácsi<sup>6</sup> is szilánkot kapott a kezébe. Mi – a vonat utasai, tucatnyian – a közeli országút (a mai 71-es út) melletti árokban kerestünk menedéket. Megmenekültünk, a vonatot helyreállították és folytattuk utunkat Tapolca felé. Vonatunk Tapolcán, a túlsó – Ukk felőli – végen állt meg és várakozott, amikor az állomást légitámadás érte: Egy bomba telibe találta a felvételi épületet, és földig rombolta. Édesapám a megelőző percekben még a forgalmi irodában tárgyalt tovább haladásunk érdekében. Éppen visszaérkezett az állomás nyugati végén álló vonatunkhoz, amikor a végzetes támadás bekövetkezett. A légitámadás idején mi a

\*\*\*

A vasúti hordárokon kívül az egyes szállodák is kiküldtek időnként alkalmazottakat a vasútállomáshoz, hogy az érkező vendégeket fogadják. A helyi lap [valószínűleg a felelős szerkesztő, Baán László tolmácsolásában, más forrásból származóan] egy ezzel kapcsolatos – megmosolyogtató – esetről is beszámolt: *Egy kis tévedés.* A „Balatoni Kurir”-ban olvastam e pár sort. „A füredi állomáson egy néni keze véletlenül kiabálni kezdett: hajduk, hajduk. Persze senki sem jelentkezett. Egy arramenő hordár rászólt: miért nem jön, ha hívom. Vajjon hány éves és hova való lehetett a néni keze?” A néni a Balatoni Szövetség portásáért kiabált, ki minden vonaton a vendégekre vár. A neve Hajduk. (Tehát vissza az egész.) = Balatonfüred. 1937. június 19., 3. oldal.

A szóban forgó portás valószínűleg Hajduk Márton (Belatinc, 1892. szeptember 3. – Veszprém, 1964. december 7.) lehetett, akinek eredeti foglalkozása lakatos volt. 1922-ben még Csepregen élt. 1945-ben – a háború befejezése után – a szociáldemokrata párt delegáltjaként tagja volt a Balatonfüredi Nemzeti Bizottságnak is. Halálakor az Arad utcában lakott Balatonfüreden.

\*\*\*\*\*

*vonat alatt fekiüdtünk, itt kerestünk menedéket. ... Életben maradtunk, a jó Istennek és a szerencsének köszönhetően. ...* – A menekítő vonat 28-án ért Zalaegerszegre.

1945. március 24-éről 25-ére fordulón, 24-én, este 8 és 9 óra között, valamint, 25-én, hajnali 2 óra körül szovjet repülők – valószínűleg több – bombatámadást intéztek Badacsonytomaj ellen, 25-én pedig Tapolcát is bombázták.<sup>7</sup>

A badacsonytomaji halotti anyakönyvből az áldozatokra vonatkozóan több is kiderült, amely részben alátámasztotta az ifj. dr. Honti József által írottakat. A Badacsonytomaj ellen intézett légitámadásban összesen 8 polgári személy vesztette életét, ebből 4 badacsonytomaji lakos, 1 csopaki<sup>8</sup>, 24-én este 9 órakor, bombatámadás során, 3 fő pedig 25-én, hajnali 2 órakor.

Repülőgépfegyver-lövedék oltotta ki az életét 25-én a badacsonytomaji vasútállomáson Nárai Károly<sup>9</sup> 62 éves nyugalmazott vasúti állomás előljárónak, aki, Balatonfüreden, az Esterházy-telepen lakott. Ugyanekkor – bombasérülés által okozott elvérzésben – Badacsonytomajon elhunyt még Horváth József<sup>10</sup> 42 (vagy 47) éves MÁV üzemi

altiszt, fülei<sup>11</sup> lakos, illetve a 25 éves, szintén fülei illetőségű Szenyéri Károly<sup>12</sup> MÁV állomás kiadó őr (valószínűleg: raktáros) is. Utóbbi kettő minden bizonnyal a balatonfüredi vasútállomás személyzetének tagja lehetett. Sem Nárai, sem Szenyéri neve nem szerepel a balatonfüredi II. világháborús hősi

halottak és áldozatok emlékművén. A 25-i tapolcai bombázásban bizonyíthatóan 35 személy, többségében tapolcai lakos, és részben vasúti alkalmazott hunyt el. Némelyiküket csak július folyamán jegyezték be a tapolcai halotti anyakönyvbe. Füredit nem találtam közöttük.

#### Jegyzetek:

1. Diószegi\* Gyula (Hegymagas, 1914. február 9.\*\* – Balatonfüred, 1986. január 26.) vasutas, bakter. Édesapja, Diószegi [1906-ig Druzsini] Károly 1908-ban végzett a csáktornyai tanítóképzőben, 1911-ben lett római katolikus tanító Hegymagason. Diószegi Gyula 4 elemi és 2 polgári iskolai osztályt végzett el. 1935-ben sorozták be, a tényleges katonai szolgálatát 1936. október 1-jén kezdte meg, a hivatásos állományba 1937. február 2-án került. 1943 folyamán elvégezte Veszprémben a jutasi Kinizsi Pál tiszthelyettesképző iskolát. 1941. október 1-jével őrmesterré, 1944. december 20-án törzsőrmesterré léptették elő. A 108. könnyűhadosztály (47/II. zászlóalj) tagjaként a keleti frontot is megjárta 1941. október eleje és 1942. március között, majd – a 17/III. zászlóalj kötelékében – 1944 áprilisától az év augusztusáig ismét az orosz hadművelési területre vezényelték. 1944. szeptember 1-jétől decemberig hadikórházban ápolták betegséggel, majd ezt követően Szombathelyre helyezték. Kétszer sebesült. 1945. május 4. és október 5. között amerikai hadifogságban volt. Katonai személyi nyilvántartó anyaga szerint mindig mintakatonaként viselkedett, többször kitüntették. 1945. novemberében létszám feletti állományba, majd 1946. augusztus 24-én mint létszámfelettit, nyugállományba helyezték. 1947-ben megnősült. Valószínűleg az 1948-as politikai fordulatot követően 1949-ben megvonták tőle a honvédségi nyugdíjradékot. Vasutas lett, ugyanis csak így tudott elhelyezkedni. Kezdetben Badacsonytomaj–Kisörshelyen lakott, majd később családjával Balatonfüredre költözött, illetve egész pontosan ide helyezték át a vasútnál, a szolgálati beosztása miatt. A Bajcsy–Zsilinszky utcai katolikus temetőben helyezték végső nyugalomra 1986. január 29-én, a síremlékén Diószeghy Gyula név olvasható. Az egykori – Fürdő utcai – 35. sz. bakterházat a család később (1974 – 1975 körül) megvásárolhatta a MÁV-tól, átépítették és kibővítették, a vasutas lezármozottai laknak benne. Katonai pályafutására vonatkozóan a forrás: HM HIM Központi Irattár TTS/3210. [\*A badacsonytördemici állami születési, továbbá a badacsonytomaji házasságkötési anyakönyvben, valamint az édesapja névváltoztatását engedélyező 1906-os belügyminiszeri rendeletben „Diószegi” vezetéknevű szerepel. A család tudomása szerint „Diószeghy” volt a családneve. \*\* Az állami anyakönyvezés szerint a születés dátuma: 9., az egyházi-ban: 8. van bejegyezve, 22-én keresztelték meg, a katonai nyilvántartó lapján 7. található.]
2. Kuti József hordár. 1908. szeptember 10-én született Polgárdiban. Nagyjából az 1930-as évek elején kerülhetett Balatonfüredre. 1930. június 25-én az egyik füredi hordár, a rimaszombati születésű 25 éves Szamajdák Ferenc öngyilkos lett, elképzelhető, hogy Kuti (ekkor még Csóré József néven, később édesanyja családnevét vette fel) az ő pótlására érkezett, azonban valószínűleg nem tartozott a MÁV hivatalos állományába, alkalmi munkásként végezhetett a hordári teendőket. 1972-ben nyugdíjasként, feleségével még Balatonfüreden lakott, természetesen még ekkor is ellátta a hordári feladatokat, de minden bizonnyal csak egyedül, mert a „Suszter” ekkoriban már a kikötői „restí”-ben volt „kiszegítő”, és az asztalokról gyűjtötte össze a használt poharakat, némi italért cserébe. 1976-ban meghalt a felesége, a nagyvázsonyi születésű Tabi Erzsébet, akivel 1938-ban Alsódörgicsén kötött házasságot. Feltehetően ezt követően Kuti József a fővárosban élő lányához költözhetett. 1982. március 11-én hunyt el, Budapesten. Nyugvóhelyének nem sikerült nyomára bukkanni, de valószínűleg a fővárosban temethették el. A balatonfüredi – egyáltalán bármilyen – vasútállomáson bekövetkezett halála mindenesetre teljesen téves közlésnek bizonyult.
3. „Suszter” hordár. Valószínűleg Horváth Béla Miklós (Tornagörgő, 1885. október 22. – Balatonfüred, 1974. március 7.) egykori főszolgabíróról lehet szó. Feltehetően az 1950-es évek elején Budapestről telepíthették ki, aztán valamikor Füredre került. Elképzelhető, hogy itt cipők javításából is próbálta biztosítani a megélhetését, innen eredhet a „Suszter” ragadványnév. [A kitelepítések után a fővárosba már nem mehettek vissza, egy eldugott faluba viszont igen, és Balatonfüred az 50-es években eléggé „Isten háta mögötti” volt. Itt voltak nyaralóházak is, ahova befogadhatták őket, sőt egyenesen örültek neki, ha esetleg még ismerős is volt, hogy nem akármilyen „gyüttment” idegennek utalják ki a villa szobáját, vagy akár az egész házat államosítják, hanem ezt megelőzve, gyorsan befogadtak valakit – és lehetőleg ismerőst.]
4. Zoltán Antalné Klein Szabina, Stanci néni (Veremes [Románia] 1891. július 2. – Budapest, 1976. július 6.) Az Operaház füredi üdülőjének gondnoka volt, az államosítás előtt ő volt az ingatlan és a nyaraló tulajdonosa is. A VI. kerületben (Terézváros) ruhatisztítót működtetett. A hamvait tartalmazó urnát 19-én helyezték el a Kozma utcai zsidó temetőben, az F parcella 15. sorának 35. sírhelyében.
5. Id. Honti József (Székesfehérvár, 1904. augusztus 29. – Budapest, 1979. november 11.) 1940 és 1965 között Balatonfüred vasúti állomásfőnöke volt.
6. Tóth bácsi – Elképzelhető, hogy Tóth József (Szent Király [ma: Szombathely városrésze], 1899. március 17. – Győr, 1988. július 11.) vasutásról van szó. Apja: Tóth Károly (1874–1952) vasutas, anyja: Csákvári Mária. 1925-ben Kő-

vágóörs–Révfülöpon volt vasúti előmunkás, 1929-ben váltókezelő, a balatonfüredi Barcza Máriával történt 1929-es házasságkötését követően Balatonfüredre költözhetett, feltehetően ő volt 1938-ban Balatonarácson az állomáskezelő Tóth József, és 1945 után valószínűleg ő lehetett a balatonarácsi állomásfőnök, a „Tóth bácsi”. A Bajcsy–Zsilinszky utcai katolikus temetőben helyezték végső nyugalomra 1988. augusztus 12-én.

7. Pataky Iván – Rozsos László – Sárhiday Gyula: Légiháború Magyarország felett. 2. kötet. Budapest, 1989., 250. oldal – A szovjetek ezidőtájt az alábbi repülőgéptípusokat alkalmazták a térségben (Magyarországon): A–20 „Boston”; IL–2/3 m; B–25 „Mitchell”; B–26 „Marauder”; Pe–2; továbbá alkalmanként, elvétve: IL–4 és DB–3F. A szovjet légierő jelentős számban használt a saját fejlesztésű repülőgépek (Petlyakov Pe-2; az IL-típusok, DB–3F, stb.) mellett a nyugati szövetségesek által szállított bombázókat.)
8. A badacsonytomaji római katolikus anyakönyv bejegyzése szerint 24-én, „menekülés közben a vasútállomáson bombatalálattól” életét vesztette a 32 éves csopaki Németh Erzsébet, Németh Miklós és Vörös Erzsébet leánya. 27-én temették el Badacsonytomajon. Az állami anyakönyvben nem találtam meg.
9. Nárai (1934-ig Kreutzer) Károly (Veszprém, 1883. február 28. – Badacsonytomaj, 1945. március 25.) nyugalmazott vasúti állomás előjáró. Kreutzer Frigyes veszprémi vendéglős (1827–1898) és Katz Adél (1849–1921) fia. 1945-ben Balatonfüreden, az Esterházy-telepen lakott (A balatonfüred–balatonarácsi fürdőtelep része, 1925-ben az egész úgynevezett Esterházy / Eszterházy-telepet a Közszolgálati Alkalmazottak Nemzeti Szövetségének [KANSz] államvasúti csoportja MÁV tisztviselők üdülőtelepének bérelte ki. Napjainkban többségében magánházak állnak itt, továbbá később ezen a részen bővítették a balatonfüredi állami szívkórházat, itt épült meg a balatonfüredi „Honvéd szívkórház”, illetve a MÁV szanatórium is, valamint az Annabella szálló.). Korábban Székesfehérváron volt vasúti tisztviselő. A badacsonytomaji római katolikus egyházi halotti anyakönyv bejegyzése szerint március 24-én hunyt el, és 28-án temették el Badacsonytomajon. A 2. felesége (Ondrádi Erzsébet, 1941-ben Székesfehérváron kötöttek házasságot) is ezen a vonaton utazott, – a balatonszentgyörgyi<sup>13</sup> állami halotti anyakönyv bejegyzés szerint – ugyanaznap –24-én – halt volna meg Balatonszentgyörgyön, és szintén bombatámadás áldozata lett. A feleség halála 1950-ben lett bejegyezve. Halála sem a badacsonytomaji állami és sem a római katolikus egyházi halotti anyakönyvben nem szerepel, viszont a balatonszentgyörgyi római katolikusban (1945. évi bejegyzések) igen. Eszerint légitámadásban megsérült vasúti szerelvény vitte Balatonszentgyörgyre. Valószínűleg Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között halhatott meg útközben a vonaton. Balatonszentgyörgyön temették el, március 28-án. Nárai Károly és feleségének neve egyetlen II. világháborús emlékművön sem szerepel.
10. Horváth József (Horvátország, 1898?/1903? – Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között, 1945. március 25.) vasúti üzemi altiszt, fülei lakos. Valószínűleg 1945 márciusában a balatonfüredi vasútállomásra volt beosztva. A badacsonytomaji polgári halotti anyakönyvben igen, a római katolikus egyházi halotti anyakönyvben nem szerepel, viszont a balatonszentgyörgyiben igen. Eszerint légitámadásban megsérült vasúti szerelvény vitte Balatonszentgyörgyre. Balatonszentgyörgyön temették el, március 28-án. Halálát a balatonszentgyörgyi állami anyakönyvben is bejegyezték, 1950-ben. Lehetséges, hogy valójában Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között halhatott meg útközben a vonaton. Elképzelhető, hogy az ő neve szerepel a balatonfüredi II. világháborús emlékművön. Életkoraként az állami anyakönyvekben 47 év, míg az egyháziban 42 év van feltüntetve.
11. Füle – Fejér megyei település Fejér és Veszprém megye határán, Polgárditól nyugatra. Áthalad rajta az 1898-ban megnyitott Budapest – Börgönd – Szabadbattyán vasútvonal, ami később kiegészült Tapolcáig az észak-balatoni vasúttal.
12. Szenyéri / Szenyéry Károly (Füle, 1920. április 24. – Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között, 1945. március 25.) vasúti állomás kiadó őr, fülei lakos. 1920. április 29-én keresztelték meg, szülei: Szenyéri Imre és Csarmasz / Csarmaz Vilma. Valószínűleg 1945 márciusában a balatonfüredi vasútállomásra volt beosztva. Halálát a balatonszentgyörgyi állami anyakönyvben is bejegyezték, 1950-ben. A badacsonytomaji római katolikus egyházi halotti anyakönyvben nem szerepel, viszont a balatonszentgyörgyiben igen, annak ellenére, hogy az egyházi anyakönyv bejegyzése szerint is a vallása evangélikus református volt. Eszerint légitámadásban megsérült vasúti szerelvény vitte Balatonszentgyörgyre. Balatonszentgyörgyön temették el, március 28-án. Lehetséges, hogy valójában Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között halhatott meg útközben a vonaton. Valószínűleg az ő neve szerepel a fülei II. világháborús áldozatok emlékművén, valamint a badacsonytomaji emlékművön is.
13. Balatonszentgyörgy. Somogy megyei település a marcali járásban, a Balaton délnyugati csücskénél. A balatonszentgyörgyi anyakönyvekben van még egy 1945. március 25-én, bombatámadás következtében elhunyt személy, a 42 éves, a kiskőrösi lakos Tátrai József (Nagykosztolány, 1903. május 4. – Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között, 1945. március 25.) MÁV távírdamester. Elképzelhető, hogy ő is a balatonfüredi vasútállomáson volt beosztva, és a menekítővonattal távozott Balatonfüredről. A római katolikus halotti anyakönyv bejegyzése szerint a halál oka bombasérülés, és légitámadásban megsérült vasúti szerelvény vitte az elhunytat Balatonszentgyörgyre. 28-án temették el Balatonszentgyörgyön. Halálát – ugyanitt – az állami anyakönyvben 1950-ben jegyezték be. Valószínűleg Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között halhatott meg útközben a vonaton. Vele együtt összesen minimum 10 halálos áldozata volt a március 24–25-i badacsonytomaji légitámadásnak. Tátrai József MÁV távírdamester neve valószínűleg egyetlen II. világháborús emlékművön sem szerepel.