

Több mint 120 éve létesítették a körmendi fűtőházat

Az adatok és a fűtőház történetének rövid áttekintése a számok és az ismertett körülmények történelmi visszatekintésre adnak lehetőséget mindazoknak, akik a vasúttörténet eddig ismeretlen területéről szeretnének további információhoz jutni.

Varga Károly

ny. MÁV főtanácsos
e-mail: vargakaroly1936@gmail.com

1899. szeptember 1-jén nyílt meg a 23 km hosszú Körmend – Németújvári HÉV vonala. A MÁV Németújvár állomáson új fűtőházi kirendeltséget szervezett. A kirendeltség műszaki felügyelete és gazdasági elszámolása a szombathelyi Fűtőházfőnökség alá tartozott.

A kor követelményeinek megfelelően – feltételezés szerint – Németújváron kéziműhellyel, laktanyával, fűtőházi irodával, 10 m-es kézi meghajtású mozdonyfordítókoronggal, ejektoros vízdaruval, ásott kúttal, fedett széntárolóval és kézi szénszereléssel üzemelő szabványos mellékvonali fűtőház épült. A kor szokásainak és a vontatási igényeknek megfelelően a HÉV építési számlájának terhére Körmend állomáson is létre kellett hozni egy fordulóállomási fűtőházat.

1902. január 1-jén a németújvári fűtőházi kirendeltséghez 2 db XII. osztályú gőzmozdony tartozott, további mozdonyokat a viszonylag közeli fűtőházaknál üzemeltettek a németújvári HÉV kiszolgálására. A kirendeltség személyzete (mozdonyvezető, fűtő) 3-4 főből állt.

1906. december 24-én megnyílt a Körmend – Muraszombati HÉV körmend-sali, 1907. június 26-án pedig a sal-muraszombati vonala.

A vonal kiszolgálására a MÁV Körmenden egy műszaki tekintetben önálló, számadástétel vonatkozásában a szombathelyi Fűtőházfőnökségnek alárendelt Fűtőházvezetőséget szervezett. Egyidejűleg a németújvári Fűtőházi Kirendeltséget megszüntették, és feladatait a körmendi Fűtőházvezetőségre ruházták át. Az újonnan szervezett körmendi Fűtőháznál műhelyi kirendeltséget is szerveztek.

A HÉV Muraszombat állomáson forduló fűtőházat és vízállomást, Zalalövön, Dávidháza-Kotormány és Felsőlendva-Mátyásdomb állomásokon vízállomásokat létesített.

Az 1939. évi adatok alapján a körmendi fűtőház 28 m vágányhosszúságú, kétvágányos mozdonyszínből, 10 m átmérőjű, kézi meghajtású mozdonyfordítókorongból, 500 m²-es széntároló területből, a mozdonyszín előtt mindkét vágányon tisztító csatornából, 1 db 2 m átmérőjű és 6,5 m mélységű ásott kútból, ejektoros vízemelő berendezésből, 2 db 30 m³-es víztartályból és 1 db vízdaruból állt. A fűtőházi laktanyában négy személy elhelyezésére volt lehetőség. A vasútállomáson ezen kívül volt még az MNyV (Magyar Nyugati Vasút) által 1872-ben épített II. oszt. fővonali vízállomás 2 db vízdaruval és 1-1 db tisztító csatornával.

Zalalövő vízállomáson 1939-ben 1 db 10 m átmérőjű kézi meghajtású mozdonyfordítókörong, 300 m²-es széntér kézi szénszereléssel, valamint 2 db 2 m átmérőjű és 6 m mélységű ázott kút volt, ejektoros vízdaruval.

Muraszombat állomáson 1941-ben 1 db egyvágányú, 24 m hosszú HÉV mozdony sín, 1 db 10 m átmérőjű mozdonyfordítókörong, 500 m²-es széntér, 2 db 2,5 m átmérőjű és 6,5 m mély ázott kút, 1 db 13 m³-es víztartály, 2 db vízdaru, 2 db kétágas laktanyaszoba volt.

A fűtőházat Kőrmenden 1907-ben Collagnáth Gyula II. oszt. mozdonyfelvigyázó vezette. 1908 őszén Halász Ignác hivatalnokot helyezték Kőrmendre, és megbízták a fűtőház vezetésével. 1909 tavaszán Halász Ignácot Tapolcára helyezték főnöknek, és a fűtőház vezetésével a Szombathelyről áthelyezett Szalay Gyula főmozdonyvezetőt bízták meg.

1909. május 31-én a kőrmendi fűtőház állagába 7 db gőzmozdony tartozott, amelyek közül 4 db Va oszt., 3 db padig XII. oszt volt. A Va oszt. (1911-től 370 sor.) mozdonyok a muraszombati, a XII. oszt (377 sor.) mozdonyok pedig a németújvári vonal vontatási feladatait látták el.

1914-ben Őriszentpéteren baleset következtében életét veszítette a kőrmendi fűtőház létszámába tartozó Török János mozdonyvezető. Fia később édesapja örökébe lépett és ugyancsak mozdonyvezető lett.

1914-ben a fűtőház vezetése és létszáma: fűtőházvezető Fehér Géza Árpád, mozdonyvezető 7 fő, segédmozdonyvezető 1 fő, kocsivizsgáló 1 fő, mozdonyfűtő 5 fő és szivattyúkezelő 1 fő volt.

Az első világháború befejezését követő békediktátum a kőrmendi fűtőház vonalait kettészelte, és ezzel a fűtőház sorsa megpecsételődött. Ennek következtében a kőrmendi fűtőházat – 1925 elején – visszaminősítették Fűtőházi Kirendeltséggé, amit műszaki szempontból a szombathelyi Fűtőházvezetőség, egyéb tekintetben a kőrmendi Állomásfőnökség alá rendelték.

Kőrmenden a vontatási alkalmazottak létszáma 1930-ban: főmozdonyvezető 4 fő, fűtő 4 fő, főkocsivizsgáló 1 fő, szivattyúkezelő 1 fő és lámpatisztító 1 fő.

1938-ban Kőrmend állomás vontatási létszámából Szatmáry Gusztáv főmozdonyvezető, vitéz Györgyfalvai Lajos és Kovács István mozdonyvezető, valamint Kocsis István és Fülöp József fűtők neve ismert.

1941-ben a Muravidék Magyarországhoz történő visszacsatolásával a kőrmendi fűtőház feladatai ismét megnövekedtek.

1945. március végén a front elől menekülők végeláthatatlan áradata érte el Kőrmendet. 1945. március 29-én Kőrmenden a németújvári vonalra terelték a menekülő polgári lakosságot szállító vonatok egy részét, hogy a fővonalon utat engedjenek a német katonavonatoknak.

Az 1945. június 7-i fűtőházi jelentés szerint a fűtőháznak állomásított (honos) mozdonyállaga nem volt. A fűtőház 12 db tényleges mozdonyállagában, amelyben a Pinkamindszenti állomáson tárolt, műhelyi befogadásra váró 5 db szombathelyi mozdony is szerepelt – 5 db szombathelyi, 1 db érsekújvári, 1 db cell-dömölki, 3 db veszprémi, 1 db pápai és 1 db nagykanizsai állomásítású mozdony volt.

A mozdonyok közül 1 db I. rangú mozdony vonalszolgálatot, 5 db II. rangú mozdony pedig kizárólag állomási szolgálatot látott el. Figyelemre méltó a fűtőház személyzeti létszáma. Az egy fő állandó, beosztott mozdonyfelvigyázó mellett Irmes János mozdonyvezető második mozdonyfelvigyázóként volt beosztva. Szatmáry Gusztáv nyugdíjas főmozdonyvezetővel együtt 9 fő mozdonyvezető és 11 fő fűtő alkotta a fűtőház beosztott utazó létszámát. Az egy fő kinevezett előfűtő mellett két személyt 1942-től előfűtőként foglalkoztattak.

A fűtőházat egy szovjet katonai mozdonyfelvigyázó felügyelte. 1946 nyarán a fűtőház 5-7 db-os mozdonyállagából mindössze 1 db mozdony üzemelt vonalszolgálaton. A mozdonyfelvigyázók személye gyakran változott, volt amikor egy, volt amikor két mozdony-

felvigyázó szerepelt a fűtőházi jelentésekben. Az 1 db üzemelő gőzmozdonyra két pár személyzet volt beosztva. A szombathelyi fűtőház rendszeresen küldött ki mozdonyokat (a fűtőház fiókműhelyébe) a körmendi fűtőházhoz időszakos javításokra.

„B” listázás keretében 1946. szeptember 7-én Magyar Ferencet létszámcsoökkentés miatt törölték a létszámból, valamint Révész István mozdonyfelvigyázót, Iván Imre mozdonyvezető és Horváth István laktanyaőrt Szombathelyre helyezték át.

1948-ban Körmen állomás vontatási létszámában voltak: főmozdonyvezetők: Irmes János, Horváth Miklós, Földesi Sándor és Kovács János; előfűtők: Szabados József és Gényi Kálmán; mozdonyfűtők: Papp László, Szabó Lajos, Károly József és Králer Ernő.

A háborús károk felszámolása és az ország újjáépítése után, valamint a kisforgalmú vasútvonalak megszüntetésével párhuzamosan a körmendi fűtőháznak egyre kevesebb munka jutott. Így a körmendi fűtőházi kirendeltséget 1949-ben megszüntették. Ezzel az intézkedéssel akkor még csak a fiókműhelyi tevékenység került visszafejlesztésre, az üzemeltetési feladatok változatlan formában fennmaradtak.

1959. szeptember 1-jétől azonban megszűnt a forgalom a körmend-pinkamindszenti vonalon, így a körmendi fűtőház feladatai tovább

csoökkentek. A körmend-bajánsenyei vonalon még egy ideig volt feladata a fűtőháznak. Ebben az időszakban a helyi műszaki irányítást Földesi Sándor főmozdonyvezető, mozdonyfelvigyázó látta el.

A körmendi fűtőház történetében az utolsó átszervezést 1974. május 26-án valósították meg. Ekkor a fűtőházat és vele együtt a körmend-bajánsenyei vonal forgalmának vontatási kiszolgálását a zalaegerszegi Vontatási Főnökség vette át. Ettől kezdve Körmen állomáson már csak egy tartalékszolgálatot ellátó 375 sor. gőzmozdony maradt. A személyforgalmat motorizálták. A teherelegyet áterelték Zalaegerszeg irányába. 1979 tavaszán a tehervonatok továbbítását is dízelesítették. A körmendi vontatási személyzet egyre apadt. A vontatási szolgálat részéről feleslegessé vált fűtőházi létesítményeket a pályafenntartási szolgálat vette át.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] dr. Kövér István: Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen, I. kötet: A szakszolgálatok tevékenységének története, Szombathely, 1995.
- [2] Heeger Árpád: Vasutasok és hajósok címtára 1930. 2. kiadás, Budapest 1929, pp. 101
- [3] Mozdonyvezetők évkönyve, Budapest, 1948, pp. 280
- [4] Woldiáner Béla Antal: Magyar vasúti szaknaptár, Budapest, 1914, pp.322



Melléklet

Közlekedésbiztonság - Közlekedési környezetvédelem

