

145 éve létesítették a veszprémi fűtőházat

A magyar vasúttörténet meghatározó létesítményei a fűtőházak (vontatási telepek), amelyek sorsa – létesítése, működése, megszüntetése – mind-mind fontos eseménye az egyetemes közlekedéstörténetnek is.

DOI 10.24228/KTSZ.2017.4.6

Varga Károly

ny. MÁV főtanácsos

e-mail: vargakaroly1936@gmail.com

A Magyar Nyugati Vasút (MNYV) 1872. augusztus 9-én nyitotta meg a Székesfehérvár–Veszprém, majd október 2-án a Veszprém–Kiss-Czell vonalat. A vonal mozdonyos kiszolgálására Székesfehérváron, Veszprém-ben és Kiss-Czellben építettek mozdonyszínt. Veszprém-ben két gőzmozdony befogadására alkalmas egyvágányú mozdonyszín készült. A színhez tisztítógödör és vízdaru, a mozdonyok megfordítására egy 12 m átmérőjű fordítókorong létesült. A szényszerelést szabadon álló szénszínnel oldották meg.

A Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV 1896. december 16-án adta át a forgalomnak teljes hosszban a Győr–Veszprém–Szabadhegy vonalat. A vonal építésével egy időben a veszprémi fűtőházat is átépítették. A mozdonyszínt háromvágányosra bővítették, így alkalmas lett 9 db szertartályos vagy 6 db szerkocsis gőzmozdony befogadására. A fűtőház mellé iroda és műhelyépület is épült. A továbbiakban az épületek – kisebb átalakításoktól eltekintve – lényegileg nem változtak a 2002-ben történt lebontásukig.

Kezdetben Veszprém csak forduló fűtőházként szolgált a mozdonyok részére, 1897-ben azonban Veszprém állomáson – a székesfehérvári fűtőházvezetőségnek alárendelve – fűtőházi kirendeltséget szerveztek, amelynek neve 1898-ban Jutasra változott.

A fűtőházhoz kezdetben a személyvonatok továbbítására az MNYV II. osztályú (ké-

sőbb MÁV 238 sorozatú) gőzmozdonyokat állomásítottak.

1896-tól megjelentek a XII. osztályú (később MÁV 377 sorozatú) mozdonyok, majd a századforduló tájékán álltak szolgálatba a XIVa. osztályú (később MÁV 475 sorozatú) gőzmozdonyok. Az utóbbi nagyobb vonóereje miatt alkalmasabb volt a győri vonalon, a hegyi pályán történő vonattovábbításra. 1901-ben 7 db Va. osztályú (később MÁV 370 sorozatú) mozdonyt állomásítottak. Ezzel egy időben az összes XIVa. osztályú gőzmozdonyt elvitték a fűtőháztól.

A Va. osztályú gőzmozdonyok mellett az 1910-es években 12 db TV osztályú (később 375 sorozatú) mozdonyt telepítettek, amelyek fokozatosan felváltották a Va. osztályú mozdonyokat.

A TV osztályú mozdonyokkal a jutasi fűtőház olyan új mozdonytípushoz jutott, amely rövidesen meghatározóvá vált a fűtőháznál, és végigkísérte annak üzemét a gőzvontatás befejezéséig.

A jutasi fűtőház kirendeltség önálló fűtőházvezetőséggé történő átszervezésének pontos időpontja nem ismert, a fejlődésből ítélve azonban annak a századforduló körül kellett történnie.

1909. június 19-én megnyíltak a Balaton Felvidéki HÉV Veszprém–Alsóörs és a Tapolca–Börönd közti vonalai, amelyek kiszolgálásában a

jutasi fűtőház is feladatokat kapott. Ennek következtében 1908-1909-ben a fűtőházvezetőséget fűtőházfőnökséggé szervezték át. 1915-ben a fűtőház 15 db gőzmozdonnyal rendelkezett, és jelentősen gyarapodott a személyi állomány is.

A jutasi, illetve az 1929 márciusától újabb névváltozás következtében már a Veszprém-külső pályaudvari fűtőházat a MÁV-nál 1927-1930 között végbenem mellékvonali személyforgalom motorizációja alapvetően nem érintette, de megjelentek a fűtőháznál a 22-es sorozatú motorpótló gőzmozdonyok is.

1940-ben a következő három típushoz (22 sor. 4 db, 370 sor. 7 db, 375 sor. 21 db) tartozó 32 db gőzmozdony képezte a fűtőház mozdonyállagát.

Hasonlóan a többi fűtőházhoz a II. világháború éveiben a veszprémi fűtőház feladatai megnövekedtek.

Az 1944 közepétől egyre gyakoribb légitámadások a fűtőház személyzetét sem kímélték. Szeptember 17-én vonali szolgálat közben Bérczi Károly főmozdonyvezető halálos sebesülést, fűtője pedig súlyos sérüléseket szenvedett. 1945. január 15-én a fűtőházi I. vágányon álló mozdonyon dolgozott Puskás János fűtő, aki a közelében felrobbant szovjet bomba repesztalálata következtében szörnyethalt.

A II. világháború végéhez közeledve a fűtőház létszáma és mozdonyállománya az oda menekített személyzet és mozdonyok következtében lényegesen felduzzadt, majd a szovjet bevonulást követően lecsökkent. A fűtőház létszáma a szovjet bevonulás előtti 231 főről 1945 májusában 185 főre csökkent. A II. világháború alatt a fűtőház csak kisebb létesítményi károkat szenvedett.

A front átvonulása után a Veszprém környéki mellékvonali forgalom átmenetileg szünetelt, ezért a veszprémi fűtőház utazó személyzetének túlnyomó részét – hónapokon át – más fűtőházhoz rendelték ki.

A többi MÁV szolgálati helyhez hasonlóan Veszprém-külsőn is hosszú távú és széles körű önállóságra rendezkedtek be. Ezért 1946 őszéig a fűtőháznál jóléti konyha és bevásárló csoport működött.

Lassan helyreállt a régi forgalmi rend, a fűtőháztól eltűntek a 324 sorozatú mozdonyok, és újra megjelentek a 375 sor. gőzmozdonyok. A fűtőház visszakapta korábbi feladatait, szerepét; 1946 őszén a fűtőházhoz állomásított 20 db mozdony 80%-a már 375 sorozatú volt.

Az ötvenes évek elején Veszprém-külsőn az egyre növekvő feladatok miatt állandósult a mozdony- és személyzetihiány, aminek enyhítésére más térségekből jártak át dolgozni, három havi váltással. A mozdonyozás mellett erőteljesen megnőtt a kocsiszolgálat feladata is.

Veszélyes és nehéz feladatokat jelentett, hogy a fűtőház és a műszaki kocsiszolgálat számára a térségben állandó jellegűvé váltak a – főleg szovjet – katonai rakodások. Ezeket túl a térség rohamos ipari fejlődése és az ebből adódó szállítási feladatok erős növekedése jelentett újabb kihívást a fűtőház számára.

Az ötvenes évek elejére a fűtőház – 1946 őszi mozdonyállaga jelentősen emelkedett, különösen a 375 sor. mozdonyokból növekedett az állomány. A korábbi 15 db-os átlag 1952 második felére 38 db-ra emelkedett, amelyhez hozzájárult az is, hogy 1948-tól ismét elkezdték gyártani ezeket a gőzmozdonyokat.

A növekvő forgalom időszakában a fűtőház – eredeti funkciójától eltérően – egyre több feladatot kapott a fővonal vasútforgalmának lebonyolításában is. Ez természetesen újabb, a korábbinál is súlyosabb létszám- és egyéb gondokkal járt. Az ötvenes évek elején megjelentek Veszprém-külsőn a 411 sor. amerikai eredetű hadimozdonyok.

A veszprém-külsői fűtőház mozdonyszíne és fiókműhelye nem ilyen mérvű feladatok ellátására épült. Tény, hogy a fűtőház ennek ellenére megfelelt a megnövekedett feladatoknak és elvárásoknak. Ez kizárólag az ott dolgozók elvitathatatlan érdeme.

1968 márciusában Szombathelyről Veszprémbe telepítettek 6 db M44 sor. dízelmozdonyt, és ezzel elkezdődött a fűtőház dízelesítése. Később újabb M44 sor. mozdonyok érkeztek Szombathelyről, és így 1972-ben már a szombathelyi MÁV Igazgatóság valamennyi ilyen

mozdonya Veszprémben üzemelt. Az M44 sor. mozdonyok érkezésével párhuzamosan – fokozatosan – megeremeltették azok karbantartási és üzemeltetési feltételeit.

1969-ben – az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció alapján – megszűnt a Veszprém–alsóörsi, majd a Veszprém–külső pályaudvar és Veszprém közti vonal, amelyek kismértékben enyhítették a jármű- és személyzethiányból adódó nehézségeket. Ugyanakkor a dudari és a várpalotai bányák ontották a szénét, Pétfürdő, Peremarton a műtrágyát és a vegyi anyagokat, s rövidesen beindult a veszprémi házigyár is. Továbbá a térségben szünet nélkül rakodtak a különféle katonai alakulatok.

1976-ban végre megtörtént a veszprémi vontatás teljes dízelesítése. Ennek keretében román gyártmányú M47-20-as sorozatú mozdonyokkal váltották le a még meglévő 375 sor. mozdonyokat. Így Veszprémben – az igazgatóság területén elsőként – 1976. június 5-én megszűnt a gőzvontatás. A Főnökség a dízelesítésre való áttérés feladatait kiválóan oldotta meg.

1976. július 1-jétől az országban elsőként Veszprémben és Tapolcán hoztak létre körzeti üzemfőnökségeket. A fővonalai tehervonatok továbbítására – Celldömölköről – M62 sor. dízelmozdonyokat helyeztek Veszprémbe. 1987. január 1-jétől a Vontatási Főnökség kivált az üzemfőnökség szervezetéből, és önálló lett. A vontatási feladatok néhány évig még nem csökkentek. A régi személyzeti gondok ismét kiújultak.

Az 1980-as években néhány Bz sor. motorkocsit Veszprémbe telepítettek, ezek feladata a Veszprém–Mezőhidvég közti személyforgalom lebonyolítása lett. Az 1990-es években a győri személyvonatok továbbítására Veszprém M41 sor. mozdonyokat kapott, amelyek fokozatosan kiváltották az M47-eseket.

1991-től a Főnökség vontatási feladatai erősen csökkentek, és ennek következtében 1992. december 31-ével a Vontatási Főnökség önállósága megszűnt, és 1993. január 1-jén Székesfehérvárhoz csatolták.

Veszprémben az utolsó vontatási főnök Fekete István volt. Ezután Veszprém fűtőházi kirendeltségként működött az 1998-as végleges bezárásáig. A fűtőház épületeit 2002 áprilisában elbontották.

A fűtőház neve, rangja, vezetése és létszáma:
1914-ben: Jutas fűtőház, fűtőházfőnök Severa Oszkár mérnök, létszáma 54 fő

1930-ban: Jutas fűtőház, fűtőházfőnök Linka Tibor mérnök, létszáma 44 fő.

1938-ban: a Veszprém fűtőházfőnökség létszáma 48 fő

1943-ban: Veszprém fűtőház, fűtőházfőnök Ádám István mérnök, létszáma 56 fő

1948-ban: Veszprém-külső pályaudvari fűtőház, fűtőházfőnök Kleinmeyer Raimund műszaki főintéző, létszáma 87 fő

2002-ben: a Veszprém gépészeti telephely létszáma 48 fő.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] dr. Kövér István: Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen, I. kötet: A szakszolgálatok tevékenységének története, Fehér Tamás: A fűtőházak története, 457-464. old., Szombathely, 1995.
- [1] Mozdonyvezetők Szakszervezetének Almanachja, 789-790. old., Budapest, 2005.



THE 145-YEAR-OLD VESZPRÉM-JUTAS FURNACE HOUSE SERVED THE RAILROAD FOR 120 YEARS



DAS VOR 145 JAHREN ERBAUTE HEIZHAUS IN VESZPRÉM-JUTAS DIENTE DER EISENBAHN 120 JAHRE LANG