

FAZEKAS MIKLÓS

BALATONFÜRED ÉS A VASÚT

1909. július 8-án reggel 8 órakor különvonat indult Budapest Keleti pályaudvarról, hogy a vonattal utazó személyek ünnepélyesen átadják a forgalomnak az Adony – Pusztaszabolcs – Tapolca között újonnan megépített vasútvonalat. Az utasok között olyan személyek foglaltak helyet, mint Sztéryni József államtitkár, Stetina József miniszteri tanácsos, Marx János az államvasutak elnökhelyettese, Kotányi Zsigmond udvari tanácsos MÁV igazgató, Pulszky Garibaldi a vasúti és hajózási főfelügyelőség vezetője, Széchenyi Viktor gróf, Fehér vármegye és Batthyány Pál gróf, Zala vármegye főispánja, valamint több magasrangú kormánytisztviselő és országgyűlési képviselő. Szabadbattyán állomástól kezdve valóságos diadalmenet volt a vonat útja, a feldíszített állomásokon a helyi vezetők és a lakosság kitörő örömmel fogadta a vonat utasait. Üdvözlő beszédek hangzottak el, mindenki köszönetét fejezte ki a kormánynak, amiért segítette és támogatta az új vasútvonal megépítését.

A „Veszprémvármegye” c. lap 1909 július 11-i számában számol be a vonal ünnepélyes átadásáról. A különvonat balatonfüredi fogadtatásáról a következőket írja: *„Különösen lelkes volt a fogadtatás Balatonfüred fürdőtelepen, ahol a peronon rendkívül nagy közönség jelent meg és lelkes éljenzéssel fogadta a berobogó vonatot. Segesdy Miklós ref. lelkész üdvözölte az államtitkárt, aki válaszban szívélyes szavakban mondott köszönetet az üdvözlésért. Jól esett látni és hallani, amint a vidék lakossága üdvözölte az új vonatot és jól esett látni a lakosságnak az örömet és vígságát, hogy az ígéret végre valóra vált, amelyet a múltban csak hirdettek, most azonban megvalósítottak. A vasút hirdetni fogja a nemzeti kormány dicsőségét, amely nem szavakkal, hanem tettekkel igyekszik az ország javát előmozdítani. A kormány átértézte ennek a vasútnak közgazdasági jelentőségét és ezért nem ajándékképpen, hanem mint igazi szükségletet kielégítő intézményt létesítette azt.*

Balatonfüreden a vonat 2 óra hosszat várakozott. Ott Vaszary Kolos hercegprímás Sztéryni József államtitkárt és kíséretét villásreggelire látta vendégül. A villásreggelin a hercegprímás gyengélkedése miatt nem jelenhetett meg, hanem Kohl Medárd püspökkel képviseltette magát. Az első felköszöntőt Kohl Medárd püspök mondta, aki a vasút megteremtőit, Kossuth Ferenc kereskedelmi minisztert és Sztéryni József államtitkárt éltette. Sztéryni József államtitkár meglehangú beszédben válaszolt és a hercegprímásra ürítette poharát.” Balatonfüredről hasonló ünnepelés közepette folytatta út-

ját a vonat Tapolcáig, ahol bankettet adtak a vendégek tiszteletére.

Nagy nap volt ez a Balatonfelvidék lakossága számára. Hosszú, kemény munkát és küzdelmet jelentett, amíg e nap bekövetkezett. Röviden tekintsük át az előzményeket:

A XIX. század első felében a reformkor kezdetén a magyar szellemi és gazdasági élet rohamos fejlődésnek indult, amelynek egyetlen kerékkötője a nem megfelelő közlekedés volt. A gőzgép felfedezése, majd a közlekedésben való alkalmazása nagy lehetőségeket nyitott az emberiség számára. Széchenyi István 1848-ban terjeszti az Országgyűlés elé „A magyar közlekedési ügy rendezéséről” c. javaslatát, amelyben a magyar közlekedés jövőjét a vasútban látja. Már ebben az elképzelésben szerepelt a Budapestet – a Balaton, Nagykanizsa, Zágráb érintésével – Fiumével összekötő vasút megépítése. 1861-ben a Déli Vaspálya Társaság átadta a forgalomnak az újonnan megépült Budapest – Nagykanizsa vasútvonalát, amely Nagykanizsán csatlakozott a már előző évben megépített Nagykanizsa – Prágerhof vasútvonalhoz, az pedig bekapcsolódott a Bécs – Trieszt vonalba. Így megteremtődött a közvetlen összeköttetés Buda és az Adria között. A jobb terepviszonyok, a rövidebb távolság és kisebb költségek miatt a Balaton déli partján épült meg az új vasútvonal.

A Balaton északi partjának lakossága nehezen törődött bele az elszigeteltségbe. Az itt megtermelt jó minőségű bort a szállítási nehézségek miatt csak nehezen tudták eljuttatni a piacra. Különböző elképzelések és tervek láttak napvilágot. Az 1870-es évek elején elkészült a Magyar Nyugati Vasút Székesfehérvár – Veszprém – Szombathely – Graz vonala és ehhez tervezték a Veszprém – Balatonfüred – Tapolca vasútvonalat.



(Helytörténeti Gyűjtemény)

rém – Keszthely vonal kiépítését, amely a Balaton északi partján vezetett volna végig. Egy másik változat a Székesfehérvár – Tapolca ill. Keszthely viszonylat volt. Ezek a tervek pénzihiány és érdektelenség miatt sorra elbuktak. Ekkor az északi part nagy része Zala vármegyéhez tartozott és elsősorban a Balaton nyugati végén kiépülő HÉV vonalak megépítésére került sor. A balatoni vasút megépítésének hiába voltak olyan lelkes hívei mint pl. Bakó József kenesei református lelképítész, a helyi lakosság hiába támogatta anyagilag is a vasutat, annak megépítése csak húzódtott.

A Balatoni Szövetség megalakulása után kézbe vette a vasútépítés kérdését és mindent megtett, hogy mielőbb megvalósuljon. 1906 július 22-én 3600 főből álló küldöttséget vezettek a kereskedelemügyi és a földművelési minisztériumok elé. A felvonuló 600 lovaskocsi nagy feltűnést keltett és ráirányította a kormány figyelmét a balatonparti vasút ügyére. Egy új terv született, megteremteni az államvasutak fővonalai hálózatával a kapcsolatot és abba beleillesztve kiépíteni a helyi és országos feladatokra alkalmas vasútvonalat. Eszerint az új vonal az államvasúti Budapest – Dombóvár – Gyékesnyes – Fiume fővonal Adony-Pusztaszabolcs állomásától kiindulva Börgönd – Szabadbattyán – Polgárdin át érné el a Balatont, mellette végighaladva Tapolcán kapcsolódna a Sümeg – Tapolca és Tapolca – Keszthely HÉV vonalához. Ez a terv már a kormánykörök tetszését is megnyerte és Kossuth Ferenc, az akkori kereskedelemügyi miniszter is támogatta a vasút állami pénzen való megépítését. Az új törvényjavaslatot Óvári Ferenc képviselő terjesztette az Országgyűlés elé. A törvénytervezetet a képviselők megszavazták és a XX. Törvénycíkket 1907 február 14-én kihirdették. 1907 őszén már a konkrét építési munkák is megkezdődtek. Az építés viszonyosságairól és problémáiról itt nem akarok részletesen szólni, ezt az elkészült és kiadásra váró „A Balatonvidéki Vasút története” c. könyvben részletesen leírom. A fővonal építésével egyidőben folytak a munkálatok az Alsóórs – Veszprém vonalon is. 1909 május 2-án már annyira állt az építkezés, hogy az akkor már beteges Vaszary Kolos hercegprímás szalonkocsiját Balatonfüredre tudták továbbítani, ezzel a hercegprímást megkímélték egy fárasztó hajóutazástól. Így ő volt a vonal első utasa. 1909 július 1-én megindult a forgalom, majd július 8-án megtörtént az ünnepélyes átadás. A két vonal rekord gyorsasággal készült el, alig több, mint másfél év alatt, amelyben két komoly tél is volt.

Az új vasútvonal építési munkálatairól Vasdinnye Pál MÁV mérnök rendszeresen tudósított a „Balaton” c. lap hasábjain. A tudósításokban olvasható a vasút vonalvezetése, amit Balatonfüred környékére vonatkozólag a következők szerint örökített meg:

„A vonal a lovasi határnál, szerdahelyi körtefák közelében a Balatontól a hegyek felé tér; bár az állandó emelkedés folytán szemünk egy perczre sem veszíti el azt. A paloznaki dombhát alján, nagyjában az öböl irányát követve emelkedünk Csopak felé kilométerenként 10 méterrel egy hosszú, 17,000 köbméter tömegű töltés hátán s a csopaki bevágásba érünk, a melyet a Horogvölgy-Séd csobogó vizesese szakít meg; ezután a kerekedi öböl hajlatát követve haladunk a benei és arácsi gerincek felé, több nagyméretű boltozott hiddal megszakított töltésen; majd egymást követő, geológiai-igaz igen érdekes színekben gazdag két bevágást közvetlenül az arácsi gerincz előtt egy nyolcz méter magas 23,000 köbméter tömegű töltés vált fel; az arácsi hegyhátat egy fél kilométer hosszú bevágással metszük át, a melyben vonalunk 32 méterrel fekszik magasabban a Balaton vizénél. Az arács – balatonfüredi között mellett létesített Arács megállótól állandó lassú eséssel érünk, a balatonfüredi nyaralók háta mögött, Balatonfüred állomásra; ez a község és a fürdőtelep között közepesen fekszik s míg egyrészt kielégíti a község forgalmát, addig másrészt a fürdőtelep nyugalma sem zavarja. Balatonfüred állomáson túl lépcsőzetesen esünk a mélyen fekvő Berekrét felé s a tihanyi félszigetet összekötő lapályon át a vörösmáli szőlők alján Aszófő-Tihany állomást érintjük, a melytől 20 percnyi kocszás után elérhetjük az ősi tihanyi apátságot, gyönyörű fekvésű templomát s a félsziget minden tüneményes természeti szépségét.”



(Helytörténeti Gyűjtemény)

A fővonal teljes hossza 116,4 km, erősen íves, a legkisebb sugarú ív 300 méter, a legnagyobb emelkedő 10 ezrelék. Az alsóórs – veszprémi szárnyvonal 15,8 km, a legkisebb ívsugar 200 méter, a legnagyobb emelkedő 20 ezrelék. Az előirányzott költség 14,6 millió korona, a végleges költség 15,5 millió korona lett. A két vonalon összesen 300 műtárgy készült el. A vonalra engedélyezett legnagyobb sebesség 60 km/óra volt, amit két év múlva felemeltek 80 km/óra-ra. A fővonalon 17 állomást

és megállóhelyet, a mellékvonalon 2 állomást építettek. A vonalak megépítésére Baján János és Babócsay Herman építési vállalkozók nyerték el a pályázatot. Az építésfelügyelőség vezetője Kain Albert felügyelő lett. A vonal vasúti épületeit Vasdinnyei Pál mérnök tervezte. A korábbi MÁV egyenépületektől teljesen eltérő stílusú, hangulatos épületeket tervezett, amelyek a környezetbe jól beilleszkedtek, magyaros jellegű, népies motívumokat tartalmazó díszítéssel lettek ellátva. Jellemzőik a vöröskő lábazat, halványzöld vakolat, sötétzöld farészek és a vörös tető.

A nagyobb forgalmú állomások – mint pl. Balatonfüred – felvételi épületébe az utca felől egy félig nyitott és fából épült előtéren át lehetett bejutni. Innen nyílt a 3. osztályú váróterem, ahol a jegyváltó pénztárlak is található. Ennek a helyiségnek a bútorzata egyszerű, vaskeretes deszkapadokból és asztalból állt. Fűtésre nagy, díszes kivitelű öntöttvas kályha szolgált. Innen nyílt egy kisebb méretű 2. osztályú váróterem, amelynek a vágányok felé is volt kijárata. E váróterem bútorzata már díszesebb, keményfából faragott darabokból állt. A forgalmi iroda elég nagyméretű és innen nyílt az állomásfőnök irodája. Az állomás rámpával ellátott, zöldre festett fából készült áruraktárral is rendelkezett. Az átadás után a felvételi épület környékét szépen parkosították, fákkal, virágokkal ültették be és padokat helyeztek el. Az állomás két végén váltóóri szolgálati helyeket és szolgálati lakásokat építettek. Ugyancsak az állomás területén helyezték el a pályamesteri szakasz épületét is. A felvételi épület emeletén egy állomásfőnöki és egy tisztviselői lakást alakítottak ki.

A forgalom felvételekor un. helyszíni állítású központból reteszeltető biztosító berendezést szereltek fel. Ez azt jelenti, hogy a váltók állítása a helyszínen a váltóőrök által történik, majd a forgalmi szolgálattevő a forgalmi irodában vonóvezetékek útján lereteszeli a váltókat és ezután tudja kezelni a jelzőket. Ez a berendezés üzemelt 1973-ig.

A vonal átadása után 2 gyors és 1 személyvonatpár közlekedett Budapest Keleti – Tapolca között. A forgalom növekedésével újabb vonatpárokat állítottak forgalomba.

Az új vasút átadását követően Weinigen Mátyás ny. tihanyi gazdatiszt a befagyott tó jegén méréseket végzett. Megállapította, hogy Tihany – Szántód között a víz szélessége 1058 méter, mélysége a tihanyi parttól 318 méterig 6 -14 m., utána 0,5 - 1,5 m. A tihanyi révkikötőtől a balatonfüredi öböl felé pár száz méterre a parton még látszik a nyoma egy hídfőnek. A szántódi oldalon egy töltés vezet be a mélyvízig. 1887-ben az alacsony vízálláskor kiemelkedett a Balaton szintjéből. Tehát csak 318 m. hosszú vashíd kellene ahhoz, hogy a két

partot összekössék. Előbb-utóbb a Déli Vasút államosításra kerül és Aszófő – Szántód között összeköttetést lehetne létesíteni. Weinigen Mátyás 1918 végén ismét felveti a tihany – szántódi híd építését, de most már olyan módon, hogy Balatonfüred – Tihany – Szántód között villamos vonattal, személy- és teherforgalommal.

Bruck Mór reagál a tihanyi híd témájára. Nem lát esélyt a megvalósításra, és gazdasági vonatkozásban sem látja szükségesnek. A két part között a forgalom olyan csekély lenne, hogy a költségek nem térülnének meg. A híd helyett inkább gőzkompok beállítását szorgalmazza.

A Balatoni Szövetség állandóan figyelemmel kísérte a vasútvonal működését és rendszeresen javaslatokat tett a menetrendek kialakítására. Már 1914-ben közvetlen kocsiközlekedést Bécs és Balatonfüred között Győr – Veszprém útvonalon át és tervezték különvonatok közlekedését is. Sajnos az első világháború közbeszólt. Később történtek még próbálkozások, de nem sok eredménnyel. A forgalom növekedése már az első világháborút megelőző időszakban szükségessé tette Balatonfüred állomás bővítését és fejlesztését. Szép tervek készültek, amelyben még udvari váróterem is szerepelt. Itt is közbeszólt az első világháború. Majd 1928-ban és 1935-ben ismét nagyszabású tervek születtek, amelyben már figyelembe vették Balatonfüred általános rendezési tervét. A „Balaton” című újság így ír erről: „*Most, amikor a végleges hajókikötő megvalósulásáról van szó és amikor Balatonfüred általános rendezési tervét is készülnék, újból napirendre jutott Balatonfüred új vasúti állomásának a fürdő nagyságához és forgalmához mért megépítésének ügye. Az összes érdekelt egybehangzó álláspontja, hogy az új állomást a korábban is elfogadott déli oldalra kell áthelyezni és pedig úgy, hogy a mai felvételi épülettel a szerves összeköttetés – aluljárókkal – megmaradjon. Az állomásépülettől új utca vezetne, amely a Káptalan-domb alatt torkolna bele a Vaszary, majd a Blaha utcába. Ennek az új vasúti utcának a meghosszabbítási vonalában kerülné a reménybeli új teherkikötő. Mindezeknek a megtárgyalására dr. Mesterházy Ferenc gyógybizottsági elnök értekezletet hívott össze, melyen megjelent Ney Ákos a MÁV építési osztályának a főnöke, aki a megnyilatkozásokat tudomásul vette és megvilágította azokat a szempontokat, amiknek az építkezésnél érvényesülniük szükséges.*”

Ma már sajnálhatjuk, hogy akkor nem épült meg az új balatonfüredi állomás, mert ha megépül, ma bizonyára egy sokkal hangulatosabb és szebb állomásunk lenne. Lásd a balatonalmádi, amit szintén abban az időben építettek.

1925 januárban Óvári Ferenc dr. előadást tart „A Magyar fürdők problémája különös tekintettel a Balatonra”

címmel. Az előadásból néhány gondolatot emelnék ki, ami a vasúttal kapcsolatos:

- A régi, békebeli időkben jól bevált, olcsó menettér-ti jegyek újból való életbeléptetését sürgeti.

- A forgalmi eszközök megjavítása, a pálya átépítése, igaz nagy áldozatokat ró az államra, de ennek meg kell történnie.

- Nem lehet gyorsvonati árakat számolni, akkor, amikor a vonat csak személyvonati sebességgel halad, nem helyes, hogy a 300 méteres budapesti összekötő vasúti híd miatt 20 km-es többletet számítanak a jegy árához.

- Olcsó közlekedés és zsúfolt vonat sokkal helyesebb és több jövedelmet hajtó politika, mintha drága árak mellett üresen szaladgálnak a vasúti szerelvények.

Ugyanitt Bán Dezső is tartott előadást, melyben a következőket említi meg: 1914-ben már közlekedett Bécs – Győr – Balatonfüred viszonylatban közvetlen kocsik, azóta nincs. Jó lenne ismét beindítani. Szabadbattyánban a Déli Vasút vonataihoz a csatlakozás nincs megoldva. Majd egy konkrét esetet említ, ami sajnos balatonfüredi vonatkozású: A hivatali közömbösség apró, de jellemző példája a balatonfüredi állomás telefonügye. A MÁV le akarta szereltetni a telefont, azzal, hogy nincs rá szüksége. Ekkor az érdekeltek úgy mentették meg a telefonállomást, hogy a velejáró költséget magukra vállalták. Efféle megokolással a várótermi padokat, vagy az egész várótermet is meg lehetne szüntetni, mert hiszen ezek is „csak a közönség érdekeit szolgálják”.

A „Balaton” c. lap 1926. évi 1. számában Kelemen Lajos cikket közöl a balatoni közlekedésről: A Déli Vasút ekkor már közlekedtetett sínautóbuszokat, de ezek kis befogadó képességűek voltak és elsősorban helyi forgalomra használták őket. Javasolja, hogy német gyártmányú sínautóbuszokat vásároljanak, mert ezek 84 ülőhellyel és 16 állóhellyel rendelkeznek és pótkocsival 200 fő elszállítására is alkalmasak. Egyben javasol háromféle útvonalat:

- Wiener-Neustadt – Sopron – Szombathely – Nagykánizsa – Balatonszentgyörgy – Siófok – Székesfehérvár

- Pozsony – Győr – Balatonfüred – Tapolca – Balatonszentgyörgy

- Budapest – Szabadbattyán – Balatonfüred – Tapolca – Balatonszentgyörgy – Siófok – Szabadbattyán – Budapest, és vissza az ellenkező irányba. Így megvalósulna a balatoni körforgalom is.

1926 tavaszán Peremartoni Nagy Sándor, a Balatoni Szövetség tagja javaslattal fordul az elnökséghez, melyben Veszprém – Balatonfüred viszonylatban sínautóbuszok beállítását szorgalmazza. Elképzeléseit komoly érvekkel támasztja alá az idegenforgalom és a gazdaságosság szemszögéből egyaránt. Azt is felveti, hogyha a MÁV nem hajlandó a sínautóbusz közleke-

dés megvalósítására, akkor Veszprém városa, vagy akár egy magánvállalkozás kezelésében a MÁV-tól szerzendő peage jog alapján történjen a gyors összeköttetés Veszprém és a Balaton között.

A két világháború között a pályát rendbe tették és ezzel Budapest – Balatonfüred között a menetidőt egy órával tudták csökkenteni. 1926 január 1-től közvetlen gyorsvonat közlekedik Balatonfüred – Budapest között úgy, hogy a vonat Szabadbattyántól a DSA (Duna – Száva – Adria Vasút) gyorsvonatával egyesítve közlekedik. A gyorsvonat Balatonfüredről indult reggel 7 óra 25 perckor és Budapest Délibe érkezett 11 órakor, ellenkező irányba Budapest Déliből indult 9 órakor és Balatonfüredre érkezett 12 óra 20 perckor. Később a téli hónapok gyenge utasforgalma miatt a vonatot megszüntették. Ez is jelzi, hogy a Balaton téli idegenforgalma ekkor még nagyon gyerekcipőben járt. Az 1930-as nyári menetrendben közlekedett egy éjszakai vegyes vonatpár, amely hétvégeken Budapest Keleti – Balatonfüred között hálókocsit továbbított. Az 1930-as évek második felében megjelent vonalunkon is az akkor nagyon népszerű „Árpád” gyors sínautóbusz, amely elsősorban a téli forgalomban vett részt. A szépen fejlődő idegenforgalmat sajnos a II. világháború visszavetette. A személyforgalom a vonalon erősen lecsökkent. 1944/45 telén Balatonfüreden állomásozott a 104. számú pánccélvonat, amely egy önjárá dízelmotoros egység volt, fehérre festve, hogy a havas terepbe beolvadjon. Időnként Balatonfüredről mindkét irányba felderítést végzett. 1945 tavaszán a német csapatok visszavonulása és a szovjetek előrenyomulása olyan gyorsan történt, hogy a Balaton északi partján komolyabb harci cselekmények nem történtek, így a kenesei alagút berobbanásán kívül nagyobb károk nem keletkeztek. Balatonfüred környékén néhány kisebb híd és átereszt felrobbantottak. Szerencsére a visszavonuló németeknek már arra sem mindig volt idejük, hogy a már korábban aláaknázott létesítményeket felrobbantsák. A vasutasság részére menekítő vonatokat szerveztek. Az utolsó ilyen vonat 1945 március 24-én, reggel 6 órakor indult Balatonfüredről, amelyen Honti József állomásfőnök és családja is helyet foglalt.

A szovjet csapatok átvonulása után azonnal megkezdődött a helyreállítás, amelyben rangra és beosztásra való megkülönböztetés nélkül szinte valamennyi dolgozó részt vett. Tapolcáról minden reggel egy vonat elindult, amely útközben felvette a vasutasokat és folyamatosan állították helyre a vasutat. A legnagyobb munkát a kenesei alagút helyreállítása jelentette, amelyben a kenesei mesteremberek is részt vállaltak. Közben Tapolca – Balatonkenese között megindult a rendszeres forgalom, majd 1946 február 24-től a vonal teljes hosszában közlekedtek a vonatok. Lassan visszaállt a rendszeres

vonatközlekedés, bár időnként szénhiány miatt korlátozni kellett a vonatforgalmat. Az 1950-es évek elején az idegenforgalom fokozatos fellendülésével egyre nagyobb szerepet kapott a vasúti közlekedés. Balatonfüred állomás felvételi épületét bővítik, új restit építenek. Hétvégeken un. filléres vonatokat állítanak forgalomba, amelyek nagy része Balatonfüredig közlekedett. Az 1950-es évek elejétől általában napi 4 pár vonat közlekedett Budapest – Tapolca között, ezt egészítette ki néhány helyi vonat. A nyári forgalomban közlekedett még egy sebesvonat-pár és hétvégeken mentesítő vonatok. Az 1952 évi nyári menetrendben közvetlen vonat közlekedett Sopron – Balatonfüred között, amely 2 négytengelyes és 1 kéttengelyes GySEV motorkocsiból és 4 személykocsiból állt. Az 1954-es nyári menetrendben munkanapokon Budapest Keleti pu.-ról 18,55-kor indult egy sebes motorvonat, amely Szabadbattyán állomáson kétfelé vált és Fonyódra ill. Balatonfüredre ment tovább. Visszaútban Fonyódról 4,38-kor, Balatonfüredről 4,50-kor indult és Szabadbattyántól együtt, 8,12-kor érkezett Budapest keleti pu.-ra. Az üdülő váltási napokon a szerelvényeket meg kellett erősíteni. Már 1951-ben utastájékoztató berendezést helyeztek üzembe Balatonfüred állomáson, majd rövidesen fel kellett állítani a negyedik pénztárt. Az 1960-as évek elején már információs szolgálat és ruhatár üzemelt. 1967-től a nyári hónapokra több nyelven beszélő információsokat vezényeltek Budapestről. Az 1960-as évektől egyre több külföldi kereste fel vonattal Balatonfüredet. Ezek kiszolgálására Balatonfüredet úgy nyugati, mint keleti viszonylatokra felvették a nemzetközi személy-, útipoggyász- és expresszáru forgalomba.

Az 1948-1953 közötti időszakban a balatoni vonalon gyakran megfordult a kormányzati különvonat, különböző ünnepségeket, rendezvényeket tartottak. Nagyon gyakori vendég volt Balatonfüreden az akkori Közlekedési és Postaügyi miniszter, Bebrits Lajos. Baráti szálak fűzték Honti József állomásfőnökhöz. S ha már Balatonfüreden járt, személygépkocsijával átugrott Badacsonyba, a szokásos 10 üveg szürkebarátért.

A Győr és Veszprém felől érkező személyvonatok egy része Balatonfüredig közlekedett. Főleg a nyári forgalomban ezek a vonatok is komoly személyforgalmat bonyolítottak le. Sajnos a Csanády János nevével fémjelzett új közlekedési koncepció erre a vonalra is kimondta a halálos ítéletet és 1969 szeptember 30-án az elsők között szüntették meg a forgalmát.

Most tegyük egy kis kitérőt és a sok száraz adat után pillantsunk be a vasút humoros jeleneteibe is.

A vonal átépítése előtt Balatonfüred – Aszófő között a lejtviszonyok olyanok, hogy már Balatonfüred állomás is esésben volt, majd a váltók után 10 % -es esés

következett, a 36-os ór háztól jött egy kis vízszintes szakasz, s ezután az aszófői bejáratú jelzőig emelkedett a pálya. Nem egyszer előfordult, hogy Balatonfüredről a kocsik megfutamodtak, az aszófői bejáratú jelzőig gurultak, majd vissza, s egy darabig ingáztak, míg végül a völgyben megálltak. Szerencsére baleset nem következett be. Egy ilyen alkalommal a 35. számú ór háznál szolgált Diószegi Gyula bácsi. A 35. számú ór háznál, Füred határában keresztelte a vasutat egy kis földút, - a jelenlegi Fürdő utca - amelyet sorompó fedezett. Az úton csak szekérforgalom volt és éjszakára nyugodtan zárva lehetett hagyni a sorompót, ha valaki mégis arra tévedt, beszólt az ór nek.

Egyik éjszaka Diószegi bácsi nyugodtan szundikált az asztal tetején, amikor arra riadt, hogy előtte halad egy vonat. Felpattant az asztalról, de amire kiért, már csak a végét látta eltűnni a sötétben. Morgolódva visszafeküdt. Éppen elszundikált, amikor hasonló jelenségre riadt, de most a „vonat” ellenkező irányba haladt. Amikor már harmadszor történt meg ugyanez, kapja a telefont, kurbiliz; „Halló – Füred, Aszófő” – jól elkanyarítja – „se engedélykérés, se menetjelzés, a vonatok meg jönnek-mennek.”

Balatonfüred állomáson egészen az 1960-as évekig hordárok működtek. A vonattal érkezőket már a peronon várták és csomagjaikat tragaccsal (biztosan nem mindenki ismeri: – a talicskához hasonló eszköz) szállították a Szívkórházhoz, illetve a nyaralókhoz. A hordárok különleges színfoltjai voltak az állomásnak, szinte hozzá tartoztak. Az utolsó két hordárt személyesen is ismertem. Kuti Józsi bácsi alacsony, köpcös, piros pozsgás arcú igazi magyar ember volt, a másik, akit csak „Suszter” néven (nem tudni miért?) neveztek épp az ellenkezője, magas, szikár, igazi komornyik típusú egyén, akinek kimért beszéde és mozgása előkelőséget sugárzott. Hordár sapkáját talán még éjjel sem vette le. Egy közös vonásuk volt: a bort mindegyikük nagyon szerette. Öregségüket szinte a váróteremben élték le. Szegény Józsi bácsit a halál is itt érte.

Balatonfüreden, a Balaton parton az Operaháznak volt egy horgásztanyája, amelynek gondnoka egy korosabb budapesti hölgy volt. Mindenki csak „Stanci” nének hívta. Igaz a horgásztanya kapujára is így volt kiírva: „Gondnok: Stanci néni”. Stanci néni gyakran megjelent a vasúton, sokat utazott és kedvelte a vasutasokat. Igaz, ha megérkezett a budapesti vonattal az állomás személyzete (a főnöktől – a hordárig) úgy fogadta, mint legalább egy vasúti előljárót. Meg is volt az eredménye, mert a restiben a szolgálatban lévők részére mindig kifizetett egy-egy nagyfröccsöt.

Egy másik történet, ami igaz hogy szájhagyomány útján terjedt, de a főszereplőjét személy szerint említik, s

öt én is ismertem, így feltételezhető, hogy van valóság-alapja. Balatonfüreden a Borforgalmi Vállalat iparvágányán kellett tolatást végezni. Az egyik boros kocsi dómfedele fel volt nyitva. Meglátta ezt az élelmes mozdonyfűtő, fogta a ceglédi kannát, gyorsan felmászott a kocsi tetejére, hogy megmerítse azt a jó nedűből. Épp belehajolt a nyílásba, amikor a mozdony rázökölt a kocsisorra. Emberünk egyensúlyát veszítve fejfel a borba esett. Szerencsére nagyobb baj nem történt.

Abban az időben az állomás személyzete gyakran megfordult a Pincegazdaság területén – nem kell rosszra gondolni – kocsiátadás, bárcázás, ólmozás miatt, de ilyenkor már nehéz volt a kínálás elől kitérni és bizony egy-egy pohár bort elfogyasztottak. Volt olyan málházóm, aki olyan helyismeretre tett szert, hogy legalább annyira tudta, melyik hordóban milyen bor van, mint a pincemester.

A nagy üdülő-, lakás-, majd szállodaépítések miatt Balatonfüred állomás áruforgalma is hirtelen megnövekedett. Rengeteg építőanyag; kavics, betonárú, cement és téglák érkezett, elsősorban a Veszprém megyei Állami Építőipari Vállalat és a Tüzép részére. Nagy forgalmat bonyolított le a Malom, a Söripari Vállalat, a Badacsonyvidéki Pincegazdaság. A Hajógyár sok vitorlászahajót és darualkatrészeket szállított külföldre. Ezenkívül még jó néhány kisebb balatonfüredi vállalat volt rendszeres szállítópартnere a vasútnak. Az állomás napi kocsiforgalma sokszor meghaladta a 20 darabot. A Badacsonyvidéki Pincegazdaság a növekvő forgalom lebonyolítására iparvágányt létesített.

A vasúti áruszállítás a fénykorát a 60 – 70-es években élte meg. Szinte egymást érték a rakott tehervonatok és visszútban az üres szerelvények. Az 1970-es évek vége felé a nagy építkezések befejeződése, a közúti áruszállítás előretörése miatt megkezdődött a vasúti áruszállítás leépülése. Megszűnt a darabárú forgalom, majd a kisebb forgalmú állomásokon beszüntették a kocsirakományú forgalmat. A Tapolca környéki kőbányákból egyre kevesebb követ szállítanak, így a korábbi napi 15 – 20 tehervonat mennyiség mára heti 3 pár tolatósvonatra csökkent, azok is csak néhány kocsival közlekednek. Balatonfüred áruforgalma is fokozatosan csökkent, mára szinte elenyésző lett.

Az 1950-es évekre a pálya elavult állapota, az 50 km/órára csökkentett pályasebesség, a kis sugarú ívek, az alacsony tengelynyomás, a megnövekedett igénybevétel már a forgalom biztonságos lebonyolítását veszélyeztette és szükségessé vált a teljes rekonstrukció. A Balatonkenese és Balatonfüzű közötti löszfal ismételt mozgása is szükségessé tette ezt a munkát. A vasútvonal átépítése is itt kezdődött el. A vasút új nyomvonalát kb. 80 – 100 méterre eltolták a Balaton felé, a Balaton med-

rében épített új töltésre. Ezt követően 1957-ben Szabadbattyánytól kezdték el az átépítést és 1965-re érték el Balatonfüredet. Itt az állomás területét kihagyták és tovább haladtak az építéssel Tapolcaig.

A vonal rekonstrukció utolsó és egyben legnagyobb, leglátványosabb fázisa Balatonfüred állomás átépítése volt. Az építkezést 1966-ban kezdték a földmunkákkal. A vasúttól délre eső területeket, ahol korábban szőlő, ill. nádas, mocsaras terület volt egy közeli, erre a célra megnyitott kőbányából feltöltötték. Közben megkezdtek a leendő gyalogos aluljáró betonozását. Az új I., II., III., és IV. számú vágányok elkészítését sokáig hátráltatta, hogy a töltés helyén állt egy kis házacska, amelynek a kisajátítása nagyon elhúzódott. Végül csak elkészült a 4 új vágány, s ekkor ide terelték az átmenő forgalmat. A IV. számú vágányt összekötötték a megmaradt régi vágányokkal. Itt volt a rakodó vágány és a tároló vágányok. A régi vonal a 35. számú őrházig kihúzó vágányként üzemelt. Ide csatlakozott a Pincegazdaság iparvágánya. A 35. számú őrháznál, a Fürdő utca felett épült egy vasúti felüljáró, amely az új vonal részét képezte. A felüljáró után kb. 200 méterrel kapcsolódott az új vonal a régi nyomvonalához. A második ütemben készült el az V., VI., és a VII. számú vágány. Az állomás új vágányhálózatához ideiglenesen kulcsrögzítő berendezést szereltek fel, amit mindig az adott helyzetnek megfelelően alakítottak át. Az aluljáró próbaterhelésére 1968 január 5-én került sor.

Közben a felvételi épület építése is megkezdődött. A vágányhálózat déli oldalán 536 db. 4 méter hosszú vasbeton cölöpöt vertek le az ingoványos talajba. Erre került egy betonkoszorú, s ez képezte a leendő felvételi épület alapját. Az épület az aluljáróhoz csatlakozott. Az aluljáró nemcsak a szigetperonokra való feljutást teszi lehetővé, hanem összeköti Füred két részét, a fürdőtelepet és az óvárost. Az új épület utcaszintjén vannak a pénztárak, utascarnok, ruhatár, információ, üzletek és a bisztró. Az emeleten, vagyis a vágányszinten; egy galéria szerű várócsarnok, egy nagy váróterem valamint étterem. Ehhez kapcsolódik a négyszintes toronyépület, amely alsó szintjén a forgalmi ill. állomásfőnöki irodát, a felette lévő szintek különböző üzemi helyiségeket foglalnak magukba. Itt található az ID 55 típusú biztosítóberendezés jelfogó helyisége is. Az épület teljes hossza 141 méter, szélessége 27 méter, a toronyrész 18 méter magas. A csarnok 27 méter hosszú, két végén 6-6 méteres konzolos kiállású, előre gyártott rácsos acélszerkezetű tartóit monolit vasbeton keretek hordják. A toronyépület monolit vasbetonvázalattal épült és fehér mészkőlapokkal burkolt. Az épület gépészeti szempontból is korszerű megoldású. Légfűtést és mesterséges szellőzést alakítottak ki. A toronyépületet 24 reflektor világította

meg, ezek este is látványos külsőt kölcsönöztek az épületnek. Hőellátását az állomás Tapolca felőli oldalán megépült kazánház biztosította, eredetileg kocsz, majd később szén, ill. olajtüzeléssel. Jelenleg már a legmodernebb tüzelési módot, a gáztüzelést alkalmazzák, amely a felvételi épületben kapott helyet, s így a régi kazánház megszűnt.

Az épület terveit a MÁVTI, ezen belül Kővári György Ybl-díjas építész alkotta. A generálkivitelező a Celldömölki Építési Főnökség 7 számú építésvezetője volt. A munkában még számos alvállalkozó vett részt. Közülük a legjelentősebb munkát végezte a Szak- és Szerelőipari Főnökség, valamint az ÉM Kőfaragó Vállalat. Az épület elkészítéséhez 650 tonna cementet, 4000 m³ betonkavicsot, 300 tonna betonacélt és 260 000 téglát használtak fel. A homlokzati üvegfelület 550 m².

Az épület átadását 1973 nyár elejére tervezték. A vágányhálózat, a biztosító berendezés el is készült, de az utas kiszolgáló részek sajnos nem. Így a forgalmi iroda átköltözött új helyére, átadták az ID 55 típusú biztosítóberendezést és a forgalom irányítása már innen történt. Az utas kiszolgáló egységek még a régi épületben, a túloldalon maradtak. Ideiglenes átjárókat alakítottak ki a szigetperonokhoz. Az új felvételi épület teljes átadása 1973 november 5-én ünnepélyes keretek között történt meg. A kettős utas kiszolgálás még néhány hónapig megmaradt, mert az új épület megközelítése a nem megfelelő utak miatt nehézkes volt.

Mint már említettem, elkészült az egyállítóközpontos, váltó és vágányfoglaltságos „Integra Dominó” /röviden ID 55/ típusú biztosítóberendezés. Ennek lényege, hogy a váltók és jelzők állítása egy központból, a forgalmi irodából, a berendezés kezelőpultjáról a forgalmi szolgálattévó által történik. Ezzel a váltóőrök munkája megszűnt és a forgalom lebonyolítása biztonságosabbá vált. Az 1980-as évek közepén még egy komoly fejlesztési munka zajlott le a vonalon és az állomáson. A már korábban kiépített D 55 típusú biztosítóberendezéseket kiegészítették korszerű vonali berendezéssel. A vonalat végig kiszigetelték, ellenmenetet kizáró biztosító berendezést, önműködő térközrendszert, automata fény- ill. félsorompókat építettek ki és megvalósult a vonatbefolyásolás. Ez ismét komoly létszámcsökkenést tett lehetővé.

1972 nyarán „Favorit expressz” néven nemzetközi gyorsvonat indul Leipzig – Balatonfüred között. Ez már az idegenforgalom és a nemzetközi turizmus fellendülését jelzi. A következő nyáron a „Favorit” mellett „Füred expressz” néven belföldi helyjegyes gyorsvonatot állítanak forgalomba Budapest Keleti – Balatonfüred viszonylatban, amely csak első osztályú kocsikat és étkezőkocsit továbbított. Az ezt követő évben a jobb kihasz-

náltság érdekében 1 és 2 osztályú kocsikkal közlekedett. A vonat Budapest – Balatonfüred között csak Balatonalmádiban állt meg. A vonat rossz menetrendi fekvése miatt, valamint, hogy Budapest Keleti Pu. volt az indulási és végállomása, nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, nem volt megfelelően kihasználva. Ezért 1975-ben már csak hétvégén, a következő évben már egyáltalán nem közlekedett. 1975-től a „Favorit” megosztva Balatonfüredre és Fonyódra, majd 1978-tól csak Fonyódra közlekedett.

1981 november 11-én reggel 4 óra 50 perckor szomorú esemény történt Balatonfüred állomáson. Az I. számú vágány peronja feletti tetőtérben elektromos zárlat miatt tűz keletkezett. Az orkánerejű szélben a lángok pillanatok alatt beborították szinte az egész épületet. A hatalmas üvegtáblák óriási durranások közt robbantak ki. A lángok már a toronyépület tetején csapkodtak, amikor a tűzoltók megérkeztek és az oltáshoz kezdtek. Szerencsére meg tudták fékezni a hatalmas tüzet és a toronyépületben lévő berendezésekben nem esett kár. A tüzet 5 óra 45 percre megfékeztek és rövidesen teljesen eloltották. A tűz után az állomás nagyon szomorú látványt nyújtott. Az állomás szolgálatban lévő és szabadnapos dolgozói együttesen azonnal a romok eltakarításához fogtak. A tűz méreteire jellemző, hogy az álmennyezet alumínium lemezei megolvadtak és a padozatra, illetve a külső aszfaltra csepegték. A hivatalosan megállapított kár akkori áron kb. 35 millió forint volt. A helyreállítás költsége viszont meghaladta a 100 millió forintot. Közel 2 év kellett a teljes újjáépítéshez, de mégsem érte el azt a színvonalat, amit korábban képviselt.

A vonal személyforgalma 1982 – 1986 között éri el a tetőpontját és érvényes Balatonfüred állomás forgalmára is. Nyári forgalomban, főleg hétvégeken sok személyszállító vonat indulási ill. végállomása Balatonfüred. A szerelvények tárolása, takarítása és vízzel való töltése sok problémát okozott, de az állomás személyzete becsülettel helytállt.

1982 nyarán az IFEF (Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség) Balatonfüreden tartotta éves kongresszusát. Erre a rendezvényre közel 1000 vasutas eszperantista érkezett Európa különböző országaiból és egy hetet töltött el itt. A kongresszus mellett gazdag program várta őket, amelyek keretében megismerkedhettek hazánk kulturális értékeivel és a balatoni táj szépségeivel. Bizonyára sok kellemes élménnyel tértek haza.

A következő években a személyforgalom fokozatos csökkenése következett be. A hétvégi vonatok egy része megszűnt, a többi szerelvény kevesebb kocsival közlekedett. A személyforgalom csökkenése az utóbbi 1-2 évben megállt. Sajnos Balatonfüred állomás külső megjelenésében egyre siralmasabb képet mutat. A kisebb utas-

forgalom miatt az épület túlméretezettnek tűnik, fenntartása nehézkes. Egyes szolgáltatások megszűnésével az utas kiszolgálás színvonala erősen visszaesett. Szerencsére a vasút és a város vezetése felismerte, hogy a pénz és létszámhiánnyal nem lehet mindezt megmagyarázni és sürgősen tenni kell valamit. Ennek jelei már, ha csak kis mértékben is, de mutatkoznak.

Most szeretném ismertetni azokat a vasút által Balatonfüreden üzemeltetett szociális és egészségügyi létesítményeket, amelyek a város életében is jelentős szerepet tölthettek be.

A MÁV megalakulása után rövid időn belül olyan egészségügyi és szociális ellátó rendszert alakított ki, amely abban az időben egyedülálló és példamutató volt egész Európában. Már 1935-ben működött Balatonfüreden egy vasút által üzemeltetett intézmény, amelyről a Magyar Közlekedésügy Monográfiája így emlékezik meg: *„Az államvasúti betegségi biztosító intézet a beigazoltan szívbántalomban szenvedők részére rendkívül mérsékelt ármegettérítés mellett fürdőjegyeket, valamint ingyenes orvosi kezelést nyújt gyógyszerekkel Balatonfüreden.* „A háború okozta kényszerszünet után 1950-ben ismét megkezdte működését most már MÁV Gyógyház néven, s elsősorban rehabilitációs feladatokat lát el. 23 férőhelyen, háromhetes turnusokban váltották egymást a rászorultak. Az ilyen jelegű betegellátás a 70-es évekre már korszerűtlennek és mennyiségileg is elégtelennek bizonyult. Ezért a Vasútegészségügyi Szolgálat a Gyógyház szomszédságában, a vasút tulajdonában lévő üres telken egy korszerű egészségügyi intézményt kívánt építeni. 1970-től megindul a tervezés, majd az építkezés. A beruházó a MÁV Szombathelyi Igazgatóság. Tervező az Általános Épülettervező Vállalat. Generálkivitelező a Veszprém megyei Építőipari Vállalat. A beruházási program 30 millió forinttal számolt, amelyből 6,5 milliót az ÖTA (Önkéntes Támogatási Alap) vállalt magára.

A MÁV Szívszanatórium 1977 augusztus 15-én fogadta első betegeit, majd 5 nappal később, augusztus 20-án került sor az ünnepélyes felavatásra. Megjelent a tárcavezető miniszter, az Egészségügyi Minisztérium egyik miniszterhelyettese, a MÁV vezérigazgatója és helyettesei, a Vasutas Szakszervezet főtítkára, a Vezérigazgatóság párttitkára és több országos és helyi notabilitás. Az új létesítmény négy szinten 88 beteg kényelmes elhelyezését teszi lehetővé 2 ágyas, erkélyes, Balatonra néző szobákkal. Minden szobához zuhanyozó és hidegmelegvízes mosdó tartozik. Az épület jó fekvését bizonyítja, hogy közel van a Balaton, a balatonarácsi vasúti megálló és közvetlen a közelben található egy nagy kiterjedésű csendes fenyvespark.

Az ünnep után az intézetvezető főorvos – dr. Fehér Csaba – és kis létszámú csapata hónapokon át súlyos

létszám gondokkal küzdött, mert sok időbe került, míg az orvos- és a nővérállományt a zavartalan működést lehetővé tevő szintre lehetett feltölteni, illetve amíg az épület súlyos kivitelezési hibáit ki tudták küszöbölni. Csak október közepére vált lehetségessé a 88 ágyas intézmény teljes feltöltése.

1978 közepére megszűntek a működési zavarok és Dr. Tari Endre főosztályvezető főorvos és Dr. Bernát Gabriella, a MÁV Orvosszakértői Intézet igazgató főorvosa segítségével és részvételével elkezdődött az a rehabilitációs program, mely már a hetvenes-nyolcvanas évek fordulóján hazai viszonylatban egyedülálló eredményekre vezetett. Míg országos szinten a szívinfarktuson átesett betegeknek csupán 20 %-a térhetett vissza kereső foglalkozásához, addig a szanatóriumban folyó rehabilitációs programban részesült betegek – nyugat-európai eredményeknek megfelelően – közel 70 %-a visszatért munkájához. Az eredményekről a munkacsoport beszámolt a Moszkvai Kardiológus világkongresszuson is.

A nyolcvanas években a munkacsoport országos kiterjedésű reprezentatív mintavétellel vizsgálatot végzett a vasutas dolgozók szív-érrendszeri veszélyeztettségére vonatkozóan. A vizsgálatokból kiderült, hogy a forgalombiztonsági munkakörökben dolgozó személyzet közel 20 %-a tartozik a nagykockázatú csoportba és valójában preventív kezelésre szorul. A vizsgálati eredményeket a munkacsoport az egészségügy vezetésének rendelkezésére bocsátotta és nemzetközi vasutas orvoskongresszuson Gerában (NDK) is beszámolt róla.

Sajnos az utóbbi időkben a magyar egészségügyben végrehajtott változtatások a vasútegészségügyet sem kerültek el. A 90-es évek második felében nagy megrázkódtatáson esett át a balatonfüredi intézmény is. 1996-ban az Országos Egészségbiztosítási Pénztár által finanszírozott ágyak száma 64-re csökkent, és 1998-ban a teljes megszűnés veszélye is fennállt. Nagyon gondos gazdálkodás mellett a nem finanszírozott ágyak közül 12-öt sikerült szolid szállodai szintre felfejlesztve fizetőbetegek fogadására alkalmassá tenni.

1999 november 1-től a Vasútegészségügy alapellátása, járóbeteg szakellátása a hévízi és a balatonfüredi rehabilitációs intézetek a Vasútegészségügyi Kht. divízióivá alakultak át. Ezzel egy új történet vette kezdetét, új lehetőségekkel és új nehézségekkel. Mindebből az átlagembernek, az egyszerű MÁV dolgozónak és nyugdíjasnak az a fontos, hogy továbbra is megkapja azt a gondoskodást, amit a becsületes munkájával kiérdemelt, s ezért körömszakadtáig harcolni kell.

Úgy érzem a MÁV Szívszanatórium megérdemel ilyen terjedelmű ismertetést, mert nemcsak az Észak-

Balaton legnagyobb vasutas egészségügyi létesítménye, de eredményes gyógyító tevékenysége az egész országban közismert. Nagyon sok ember köszönheti e kis lelkes gárdának, hogy egészségesen visszatérhet a munkába, vagy panaszai lényegesen csökkennek.

A korábbi pályaorvosi rendszer megszüntetése után az 1960-as években Balatonfüreden is üzemorvosi rendelőt létesítettek a vasutas járóbetegek ellátására, a tényleges dolgozók táppénzes állományba vételére, valamint az alkalmassági vizsgálatok elvégzésére. Mára a korábbi üzemorvos a Vasútegészségügyi KHT keretében mint házi orvos is működik.

A Vasút keretein belül az 1880 – 1890-es évek között sorra alakulnak a különböző önszervező egyesületek. Az államvasúti szaktisztviselők csoportja 1925-ben Balatonfüreden bérbe vette az Eszterházy szállót és üdülőtelepet létesített. Az üdülőtelep felavatására 1925 pünkösdjén került sor, tasnádi Szüts András, az államvasutak elnökhelyettese jelenlétében. Nagy ünnepséget rendeztek, amelyre mintegy félezren a pünkösdgyorsvonaton jöttek le a fővárosból. Két énekkar, fúvós és vonós zenekarok fogadták a vendégeket. A hatalmas tömeg a partra vonult, ahol tábori misét tartottak. Ezt követte az ünnepség a gyógyteremben. Az ülés után közébéd volt, amelyen a köszöntőt dr. Luttor Ferenc balatonfüredi plébános mondta. Az üdülőtelephez étterem, kávéház, strandfürdő, valamint különböző sportlétesítmények tartoztak. Az üdülőtelep a II. világháború kezdetéig üzemelt.

1970-ben a Vasutasok Jótékonyági Biztosító Egyesülete alapított üdülőt Balatonfüreden a Szívkórház szomszédságában. Többszöri bővítés, emeltráépítés és modernizálás után jelenleg kb. 120 személy elhelyezésére van lehetőség. Az utóbbi időben Hotel Vasutas néven szállodaként is üzemel.

A vasút már a kezdeti időkben komoly gondot fordított dolgozói elhelyezésére. Balatonfüreden az állomás átadásakor több szolgálati lakást építettek. Az 1970-es években a régi felvételi épületben még két lakást alakítottak ki és a város területén 6 lakásos sorházat építettek. 1981-ben kamatmentes kölcsöntámogatással 6 vasutas családot juttattak kedvezményes OTP-lakáshoz.

A felhasznált irodalom:

Százéves a Vasútgazgatás Szombathelyen I – II – III kötet 1995.

Szécsey István: Ganz mellékvonali motorkocsik és pótkocsik /Vasút História/ könyvek sorozatban 2001-ben.

A Balatoni Szövetség „Balaton” c. újságjának 1908 – 1944 között megjelent számai.

A MÁV Hivatalos menetrendkönyvei 1912-től napjainkig.

A MÁV által kiadott „Vasút” c. újság 1970 – 1980 közötti számai.

Dr. Horváth Ferenc: Magyarországi vasútépítések 1900 – 1914 között. Megjelent a Magyar Vasúttörténet 4. Kötetében 1996-ban.

Veszprémmegye c. újság 1909 július 11-i száma.

Magyar Vasutak a II. világháború éveiben. Lovas Gyula összeállítása. Megjelent a Vasút História könyvek sorozatban 1996-ban.

Balatonfüred állomás létszámának alakulásáról 1910-től vannak adataink. 1910-ig 3 fő, majd 1911-től az 1950-es évek közepéig általában 10 – 15 fő látta el a szolgálatot. Ezek az adatok nem teljesen fedik a valóságot, mert ezek csak a kinevezett dolgozókat tartalmazzák. Rajtuk kívül még a szükségleteknek megfelelően ideiglenesen vettek fel embereket, akik nem kerültek véglegesítésre, mert az egy év letelte előtt elbocsátották őket és szükség esetén újakat vettek fel. Ez különösen jellemző volt az 1930-as évekre.

A személy- és áruforgalom növekedésével az 1960-as évektől fokozatosan nőtt az állomás létszáma, amely néhány év alatt meghaladta az 50 főt. Az 1970 – 1980-as években az áruforgalom, majd a személyforgalom csökkenése, a modernizáció és különböző szervezeti átalakítások miatt a dolgozók száma fokozatosan fogyott. Az egyes területeken felszabaduló embereket igyekeztek más beosztásokban elhelyezni, így az ilyenkor szokásos konfliktusokat sikerült minimálisra csökkenteni. Az átszervezés jelen pillanatban is folyik. Ma már Aszódötől – Káptalanfüredig tartó vonalszakasz Balatonfüredhez tartozik, de a kimondottan Balatonfüreden dolgozók száma 20 fő körül van.

Balatonfüred állomásfőnökeinek névsora:

Röschenhaler Gyula 1909. VI. 20.–1915. X. 27.

Kováts László 1915. X.–1929.

Tasnádi Szántay Géza főintéző 1933. VI.–1935.VII.

Sasvári Ferenc intéző 1935. VII. – 1936. XII.

Delzsényi Miklós főtiszt 1936. XII. – 1937. XII.

Pálmai Ferenc főintéző 1938. I. – 1940. IV.

Honti József főtiszt 1940. VI. 1.– 1964. XII. 31.

Gyimesi József 1965. I. 1. – 1965. XI. 2.

Kovács Ervin főfelügyelő 1965.XI.3.–1970.II. 28.

Sallai István főtanácsos 1970.II.28.–1987.XII.31.

Pázmány Sándor tanácsos 1987.– XII.1.–1988. VI. 30.

Fazekas Miklós főfelügyelő 1988. VII.1 – 1989. I. 15.

/megbízott/

Molnár Lászlóné főintéző 1989.I.16.–1989.VI. 30.

Fazekas Miklós főfelügyelő 1989. VII.1 – 1989.IX. 30.

/megbízott/

Forray Antal főtanácsos 1989. X. 1. –