

BERTÓK PÁL

A KESZTHELY - HÉVÍZ KÖZÖTTI VASÚTI ÉS VILLAMOS KÖZLEKEDÉS MEG NEM VALÓSULT TERVEI

Ha Keszthely fejlődéséről, közlekedéséről, gazdasági életéről beszélünk, minden tekintetben meg kell említenünk Hévizet is. Meleggyógyvizének közelsége, és annak vonzásának a hatása irányította, és meghatározta Keszthely közlekedését és fejlődését.

Keszthely földrajzi fekvésének körülzártsága, elszigeteltsége miatt, annak ellenére, hogy itt nyílt meg az első gazdasági főiskola, és itt rendezték meg a helikoni ünnepeket - ami tulajdonképpen ismertté tette Keszthelyt, - Héviz nélkül mégis fejlődésében elmaradt kis mezőváros maradt volna hosszú ideig.

1839-ig, amíg a fenéki hidat meg nem építették, (mely 1839 március 2-án lett kész, és először egy disznókereskedő ment át rajta a kondájával, majd utána egy tikász!) Keszthelyt dél felől elzárta a Balaton és annak nyúlványa nyugatról a Zala, és Héviz lefolyásának elmocsarasodott területe, északról a keszthelyi hegység erdővel borított dombjai. Így délről csak nyugati irányba átvezető két út volt az, ami rossz állapota miatt nehezen, de megközelíthetővé tette Keszthelyt.

Ha a fent felsoroltakhoz még hozzáadjuk azt, hogy a hatalmas grófi birtok uralta Keszthelyt és környékét, így világosan kitűnik az, hogy nem volt nagy vonzó ereje Keszthelynek. 1850-ig még a postakocsi járatok is elkerülték, csak az 1861 április 1-én megnyílt Déli Vasút által megépített, Balatonszentgyörgyön Keszthely néven megnyílt vasútállomással változott meg a helyzet.

A Déli Vasúttal az utasok könnyen és kényelmesen eljutottak Keszthely vasútállomására, ahonnan azonban társaskocsik szállították az utasokat Keszthelyre, és Hévizre. Annak ellenére, hogy a társaskocsiknak a menete, menetdíjai szabályozva voltak, mégis nagyon sok panasz érkezett az illetékes hatóságokhoz, a társaskocsi tulajdonosok, illetve azok alkalmazottai részéről elkövetett visszaélések miatt. 1876. augusztus 7-én a megyei Bizottsági Közgyűlésen határozat született. Balatonszentgyörgy-Keszthely-Héviz között megépítendő lóvasútról. (E lóvasút építésének a terve a jelenben is megtalálható a keszthelyi Balatoni Múzeumban!)

A lóvasút Balatonszentgyörgy-Keszthely között az országúton haladva Keszthelyen (a Balatoni Múzeum mellett délfelé) kapott volna állomást. Majd a Kossuth Lajos utcában a jelenlegi ATI-nál elkanyarodva a Deák Ferenc utcában a laktanya mellett elhaladva a Georgikon

épületén túl a gróti park mögötti részen ki a jelenlegi országútra, és utána Hévizre lett volna a lóvasút iránya - illetve vonala. Pénz hiányában azonban elmaradt az építkezés.

Az 1888 szeptember 27-én elkészült, és a forgalomnak átadott kis, 10 kilométeres Balatonszentgyörgy-Keszthely helyi érdekű vasúttal indult meg igazán Keszthely és Héviz fejlődése. Ettől az időtől kezdve Keszthely és Héviz között társaskocsik-fiákkerek bonyolították le az utasok szállítását.

A keszthelyi vasútállomásra beérkező vonatoktól Hévizre, majd onnan vissza szabályozva volt a társaskocsik indulásának és menetdíjának ideje, illetve összege. Ezeket a szabályozásokat azonban a társaskocsik hajtói nem tartották be, kihasználva kiváltságos helyzetüket, visszaéltek vele.

A rossz és poros Keszthely-Héviz közötti országút, a lassú közlekedés, a visszaélések most is ezek megszüntetésére, és egy jobb, biztonságosabb közlekedés megvalósítására készítette az illetékeseket.

A közvéleménynek előbb a Keszthely majd 1894 után a Keszthelyi Hírlap adott hangot lapjaiban, melynek köszönhetően a következő tervek születtek meg.

1899. november elején a kereskedelemügyi miniszter Weisz Oszkár mérnök Szilágy-solymói lakosnak engedélyt adott a keszthelyi vasútállomástól Hévizfürdőig, keskenypályájú, gőzmozdonyú vasútvonalra, valamint az előbbi vonalból Keszthely város belterületén az Andrássy téren kiágazó, a Balaton-partig vezető lóvasútra.

Az előmunkálati engedély egy évre szól.

Az építési költségek hiánya miatt a vasútépítés elmaradt.

1905. november végén a kereskedelemügyi miniszter megadta Réta Ferenc, és Gross Márk budapesti lakosoknak Keszthelyről-Hévizre, mely Keszthely vasútállomásról a Főutcán át, a gróf Festetics palota mellett elvonuló utca a Hévizre vezető országút mellett, esetleg annak felhasználásával Hévizfürdőig vezető szabványos 70 cm. keskeny nyomtávú villamos, vagy gőzüzemű helyi érdekű vasútvonalra az előmunkálati engedélyt egy évre !"

Ez az engedély sem hozott eredményt és elévült! Azonban az is lehetséges, hogy ehhez az elévüléshez segített egy új, komolyabb vállalkozó, a Ganz Villamos Rt. melynek a kereskedelemügyi miniszter előmunkálati engedélyt adott egy villamosvasút megépítésére Keszthely és Héviz között.

Az 1906. november 18-i Keszthelyi Hírlap írja, hogy „A Ganz Villamos Rt. főtitkára Ripka Ferenc ismertette a tervet, számítva a város, az uradalom, a hévízi bérlő támogatására. A balatoni fürdőtől elindulva, a vasútállomás érintésével a Kossuth Lajos utcán, majd a Georgikon utcán át a kanizsai országúton a gáti-dombig, (a mostani trafótelepig!) hol át vág az uradalmi rétre, és a kellemes ligeten (a vadaskert) az akácok mellett átszelvén a Gyöngyöspatak két medrét, a hévízi gyalogút mellett (a vadaskerten át vezető út folytatása Hévízre, melyet nagyon jó volna járhatóvá tenni!) vezet egész Hévízig. A vasút hossza 6.8 kilométer, az összes vágány hossza 7.2 kilométer, a villamostelep előtt kocsisín elágazás lesz. A beruházás költsége 250.000 korona.”

A második terv szerint, melyet Kell Dezső városi mérnök készített, „a vonal a gáton túlmegy a páhok legelőig, hol bekanyarodva egyenes irányban - és mind ezt szilárd talajon - az új szanatórium alatt haladva közvetlenül a fürdőroda mellett ér véget.”

„A tervezett villamosvonal közigazgatási bejárása, a leendő vonal minden részletre kiterjedő szemléje - 1907 június 26-án de. 9-órakor kezdődött, melyen részt vett Dezsőfy Aurél miniszteri államtitkár, Mechwart Hugó miniszteri mérnök a kereskedelemügyi minisztérium részéről, Lehoczky Albert vezérkari százados a hadügyminisztérium részéről, Ariger Aurél királyi főmérnök a földművelésügyi minisztérium részéről, Nagy István mérnök a posta és táviratigazgatóság részéről, Dr. Decsényi Árpád a Vármegye közönség, és a grófi uradalom részéről, Nagy István városbíró, és még tíz különböző hivatali küldött.

A bejárás du. 2 órakor ért véget, és a bizottság teljes részletességgel tárgyalta a tervezet minden részét, figyelembe véve a felmerült összes kívánságokat. Az uradalom minden álláspontja is respektáltatott - hogy az útvonal ne vágja ketté az egyik táblát - az iskolák elé táblát csináltassanak, stb. Majd a Hullám szállóban ebédeltek és a terjedelmes jegyzőkönyvet is itt írták alá.”

A jegyzőkönyv szerinti tervet a Ganz Villamos Rt. előkészítette és dr. Ripka Ferenc a város vezetőivel ismertette, a végrehajtására 531.000 korona van előirányozva. A vasút finanszírozására részvénytársaság alakulna, a 100 koronás részvények után a Ganz-cég a 4%-os kamatot fizetne. Végül úgy döntöttek, hogy szeptember 6-án lesz a további tennivalók céljából az értekezlet megtartva.

Azonban ez az értekezlet nem lett megtartva, mivel a részvények jegyzése nem érte el a kívánt eredményt. Ezzel kapcsolatosan így ír a Keszthelyi Hírlap 1908 november 19-i száma.

„A villamos ügyben megindított mozgalom korai halálát szomorodott szívvel jelentjük.

A legfőbb érdekeltek nem jegyezték részvényt, így a közönségnek sem jött meg nagyon a kedve. A szép törekvés rövid szenvedés után csendesen elszenvedült. Egyébként éljen a magyar ipar!”

Ismét hiába volt minden törekvés! Akinek van pénze annak van kocsija is. Akinek nincs pénze az meg menjen gyalog!

Az újságíró keserű szavai nagyon is valósak, az érdektelenség, a közöny ismét megghiúsított egy szép tervet.

1909 októberében a Ganz Villamos Rt. talán abban a reményben, hogy most már majdnem egy év elteltével megváltoztak az érdekeltek véleményei, új terveket ajánlott fel megvalósításra.

Az első új villamosvasúti terv, „mely felsővezetékkel táplált, vágány nélküli villamos gépkocsijai magán az úttesten haladnának talpaik gumiperemzettel lesznek ellátva, ezáltal az állatokat folytonosan vadító, és riasztó kipufogások, zajos zaklatások, füst, gőz, és bűz teljesen elmarad.

Míg a villamos vasút építése 800.000-900.000 koronába kerülne, addig ez a terv csak 120.000 korona és sokkal hamarabb elkészülne. Kizárólagosan azon múlik, hogy mennyi lesz a részvények jegyzése.”

Miközben a tervek végrehajtásának lehetőségeire vártak, Keszthely-Hévíz között autómobil közlekedést létesített egy társaság. Az autómobilok félóránként indultak, a menetidő 7-8 perc, és a menetdíj oda-vissza 1 korona 60 fillér.

Ezzel az autómobil járatokkal megkezdődött Keszthely-Hévíz között az utasoknak gépkocsikkal szállítása és lassú fejlődése. Ugyanakkor megszűnt a társaskocsik monopol helyzete, és megkezdődött „uralmuk” alkonya. A gumikerekű villamoskocsik közlekedésének megvalósítása ismét elmaradt az érdekeltségek közönye, a pénz hiánya miatt.

Az újságokban is közölt, meg nem valósult tervek nem csak társaságok, hanem magánszemélyek is reagáltak és komoly alapok nélküli tervek is születtek. Ezek közül a Keszthelyi Hírlap 1913 március 16-i száma is közöl egyet, melyben a levélíró egy tíz tagú vasúti bizottság létrejöttét javasolja, kik előmunkálati engedélyt kérnének egy Keszthely-Hévízfürdő-Szentandrás-Boldogasszonyfa-Szentgyörgyvár-Zalaapátig építendő vasútvonalra, esetleg gőz, vagy villamos vontatással. A Zalán építenének egy vizierőművet, és az ott kapott árammal az egész vonalat üzemeltetni lehetne villamos vasúttal. Ugyancsak Keszthelyen is közlekedne ezzel az árammal villamos.

Bizonyára semmi összefüggés nincs az újságcikk és a májusban összeült megyei gyűlés létrejötte között, amikor is vasúti értekezletet tartottak Tersztyánszky Ödön elnökletével.

Vajda Ákos javasolt két vasútépítési tervet, hogy a Szombathely-rumi vonalon Türijénél, vagy Zalaszentgrótnál csatlakozzon a vonalhoz, egy Keszthely-Hévízfürdő-Szentandrás-Vindornyaszőlős-Kisgörbő-Türje érintésével egy új vasútvonal.

A másik terv szerint esetleg Zalaegerszeg-Bozsok-Felsőnemesapáti-Orbánosfa-Nagykapornak-Misefa-Nemesrádó-Zalaigrice-Pacsa-Szentpéterúr-Zalahosszúfalu-Zalaapáti-Szentgyörgyvár-Páhok-Hévíz-Keszthely vonalán létesüljön egy új vasútvonal.

1914. április 14-én ez ügyben ismét volt egy értekezlet, de végül is a szokásos ok miatt - pénz hiány - a terve csak terv maradt.

Az 1914. július 5-i Keszthelyi Hírlap közlése szerint a kereskedelemügyi miniszter, Fürst János sümegi gyakorló ügyvédnek, valamint Kollin és Török budapesti lakosoknak, mémők vállalkozóknak, Keszthely-Hévíz-Sümeg között, rendesnyomtávú, gőz, esetleg motoros üzemű helyiérdekű vasútvonal építésére az előmunkálati engedélyt megadta. A Hírlap szerint az előmunkálatok már meg is indultak, és az érdekeltek a vonalat már be is utazták, vagyis közigazgatási bejárást tartottak. E terv végrehajtásához Sümeg 10 vagon gabonát ajánlott fel! A többi község is gabona felajánlásokkal járul hozzá az építéshez.

Az építési költség elégtelensége miatt és az első világháború kitörését követő infláció, nehéz gazdasági helyzet miatt az építkezés elmaradt.

Nem csak magánvállalkozók, és vállalatok akartak vasúti összeköttetést létesíteni Keszthely és Hévíz között, hanem Keszthely város vezetősége is megtett mindent ez irányba.

1925. szeptemberében a képviselőtestületi ülésen Keszthely Malatinszky Ferenc képviselőtestületi tag a Balatonszentgyörgy-Keszthely-Tapolca vasútvonalának elmaradottságát, Keszthely-Hévíz közötti közlekedés lassúságát, színvonalát kritizálva egy vasútvonal építését javasolta Keszthely, és Hévíz között.

Indoklásában többek között felhozta Keszthely fejlődésének elmaradottságát Hévízzel szemben, mivel Hévíz az utóbbi években gyors fejlődésnek indult. "Ezért

minél előbb meg kell építeni a hévízi villamost, vagy bármely más sín összeköttetést, mert ez Hévízt közelebb hozza Keszthelyhez. A keszthelyi építkezések hiányának és Hévíz egyre gyorsuló fejlődésének a közlekedés rossz minősége az oka!" Ez természetesen nem egészen így volt, nem a közlekedés volt az oka Keszthely elmaradottságának e tekintetben.

Keszthely város részére nem volt meg az a lehetőség, hogy saját erőből építsen vasúti összeköttetést Hévízre, állami támogatásra lett volna szüksége, mivel a helyi érdekeltségek tétlensége miatt, a már többször is megkísérelt részvény íratásokból fedezendő építési költségek előteremtése kudarcba fulladtak. A kereskedelemügyi miniszter - akihez abban az időben az ilyen ügyek tartoztak -, nem lépett, az ország gazdasági helyzete miatt nem reagálhatott Keszthely ilyen irányú kérelmére.

A keszthelyiek 1926 július 20-i Keszthelyi Hírlap szerint küldöttséget küldtek Valkó Lajos kereskedelemügyi miniszterhez, ígéretet adott - ígérni lehet! -, hogy augusztus végén okvetlenül megkezdik a vasútvonal építését Keszthely, és Hévíz között, és a jövő szezomban már üzembe helyezik!"

Ebből az ígéretből sem lett megvalósulás, mivel az építési költségek 22 milliárd papírkoronába kerültek volna és ehhez még hozzá menne két milliárd korona forgalmi eszközök vásárlása címén. (A korona elértéktelenedése miatt már ebben az időben nyomták az új bankjegyeket a pengőt, mely 1927. január 1-ével lépett életbe!)

A Keszthely város vezetősége 1927. február 28-án 55. tagú küldöttséggel mentek fel a kereskedelemügyi miniszterhez kérésüket megismételve. Mivel azonban egy év elteltével sem történt semmi, így elhatározták, hogy még nagyobb számú küldöttség megy fel a kereskedelemügyi miniszterhez és e küldöttség létszámát 100 tagúra szavazták meg. Végül mégis csak Reischl Richárd országgyűlési képviselő, és Reischl Imre városbíró utazott fel a miniszterhez, hol úgy a kereskedelemügyi minisztertől, mint a MÁV elnökétől ígéretet kaptak egy Keszthely-Hévíz-Sümeg közötti vasútvonal építésére.

Ebből az ígéretből sem lett vasútépítés.