

Molnár László

Az ortaházai zsebfinomító építése

A falu földrajzi elhelyezkedése

Ortaháza Zala megye délnyugati részén, a Berek- és Cserta-patakok - eróziós - völgyének találkozásánál, a völgyet délről szegélyező szelíd dombok peremén települt. 15 km-nyire Lenti-től, a Páka és Gutorföldre közti országút mellett, félúton. A falu központjában ágazik el az út Nova felé. Az említett völgy északi oldalán van a falu vasúti megállója a Zalaegerszeg-Rédcis vonalon.

Szomszédai: északról Csertalajos, keletről Gutorföldre, dél-nyugatról, nyugatról Páka, míg észak-nyugatról Kissziget.

A falutól keletre lévő homokbányából az emberiség történelme előtti időkből származó állatmaradványok (csontok) kerültek elő. A falu határában ismert régészeti lelőhelyek nem találhatóak. Okleveles adatokból ismert Bol vagy Boly falu, amely Orthaháza határában található. Ennek pontos helye nem ismert. Nevét a Boli erdő őrzi. Szájhagyomány révén ismerjük a „Pincehegyhát” nevét, erre a későbbiekben még visszatérünk.

A ma két-, korábban egyutcás település a Göcsejre jellemző szeres településformából alakult ki. A falut három szer: a Koczfán-, Mikola- és Vajmischer alkotta.

A település nevének eredete

Bizonytalan eredetű személynévből származik a nyelvészek szerint. Paizs Dezső az „irt” ige régi ort alakjából - az ó képzővel (ortó) alkotott személynévből származtatja. Az Orta (tulajdonképpen „irtó, erdőirtó”) személynévként és a birtokos személyraggal ellátott ház (lakóhely, otthon) főnévként az összetétele - írja Kiss Lajos. Fenti nyelvi értelmezés magyarázatot ad a név lehetséges keletkezésére, de megnyugtató választ mégsem ad arra, hogy egy idetelepült telepes után kapta a nevét, vagy írtás faluról van-e szó.

A település vázlatos története a középkorban

A falu első említése 1389-ből származik. A Bánffy család birtoka volt 1644-ig, majd Nádasdy, végül Eszter-

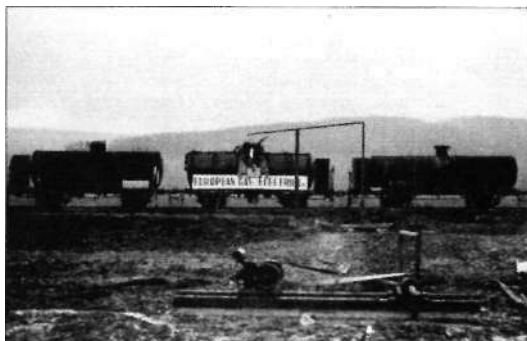
házy tulajdonba került, és maradt 1945-ig. A török által elpusztított falut 1695-ben telepítette be az Eszterházy család. Az akkori telepesek szinte valamennyiének él le származottja ma is a faluban.

A falu és az olajipar

Ortaháza és a Trianon utáni magyar kőolajtermelés megindulása - bár ez kevesek előtt ismert - összekapcsolódott egymással.

„1937. április 11. A budafai 2-es (Budafa-pusztai) fúrás megkezdése. 1937. november 21-én kezdett olajat termelni a budafai 2-es fúrás 1204-1208 és 1169-1178 m mélységből 10 mm fúvókán napi 62-65 köbméter benzines olajat és 10 300 köbméter gázt.

1937. december 16. Az első magyar olajvonat elindult Orthaházáról Budapestre, Bornemisza Géza iparügyi miniszter jelenlétében.”



Az első olajvonat az ortaházai vasúti töltőn
(1937. december)

Ezeket a tömören megfogalmazott mondatokat Papp Simon vetette papírra Életem című önéletrajzában.

1937-ig azonban rengeteg dolognak kellett történnie. Az ország az I. világháborút követő békekötések következményeként, az elcsatolt területekkel nemcsak ásvány-, hanem szénhidrogénbányáit is elveszítette. A megmaradt országrészekeken addig alig folyt ilyen irányú kitermelés, vagy akár csak kutatás is. A megváltozott körülmények, kedvezőtlen gazdasági viszonyok közt újra kellett indítani a szénhidrogén-kutatást, és -termelést. Ráadásul abban a tudatban, hogy az új országhatárokon

belül egyetlen reményt keltő terület sincs. 1921-től az Anglo-Persian Oil Company magyar leányvállalata folytatott kutatásokat a Dunántúlon, de eredménytelenül. Tette ezt abban a tudatban, hogy geológusai a muraközi szénhidrogéntelegekhez kapcsolódónak tartották a délzalai dombságot. 1923-ban kutatófúrást is mélyítettek Budafán, de eredménytelenül (Budafa 0-ás). (A fúrás helyén emelt emlékmű a Budafapusztai arborétumban található.) 1927-ben a cég kivonult az országból.



A Budafapuszta-2. kútból ömlő olaj
(1937. november 20.)

A hazai kutatások egy ideig szintén eredménytelenül folytak. 1933-ban az Alföld északi peremét kezdték kutatni. Kutatásait 1937-ben siker koronázta. 1933-ban az amerikai-angol érdekltségű European Gas and Electric Company kutatási jogot szerzett a Dunántúl egész területére. A vállalat tökeerős volt, ezért korszerű technológiát tudott felvonultatni, aminek eredményeképp Mihályiban (1934) szénsavat, Görgetegen (1936) és Inkén (1936) olajnyomokat találtak. A Budafapuszta határában mélyített B-1 jelű fúrás, biztató olajnyomok mellett, jó minőségű földgázt talált. A B-2 jelű kút fúrása szeptember 29-én fejeződött be, és november 21-én kezdett olajat termelni. Ennek a kútnak a jövőre nézve is biztató eredményeire alapozva alakult meg az European Gas and Electric Company (EUROGASCO) jogutódként, 1938. július 15-én a Magyar Amerikai Olajipari Részvénytársaság (MAORT).

A B-2. kút termelésbe állítása a kutatók sikerén és örömén túl gondokkal is járt. A kőolaj-finomítók ugyanis mind távol voltak Zalától. Lázás ütemben kezdődött a tervezés és szervezés a kőolaj elszállításának megoldására. A szállítást leggyorsabban és leggazdaságosabban vasúton lehetett volna megoldani. Erre meg is volt a lehetőség. A vállalat gazdasági és műszaki szakemberei

több gazdaságossági számítást is végeztek. Ezeket az alaposabb megértés érdekében teljes egészében közöljük.

„Olajszállítás a vasútállomásokig.

Olajszállítás B-2-től Csömödérre.

Lehetőségek:

1. Csővezeték B-2-től Csömödér vasútállomásig.
2. Csővezeték B-2-től Lasztonyáig, Lasztonyától Csömödérig szállítása az Esterházy kisvasúton tankkocsikban.
3. Csővezeték B-2-től Törösznekig, Törösznekítől Csömödérig szállítása az Esterházy kisvasúton tankkocsikban.
4. Szállítás tankautókon B-2-től Csömödérig.

1. Csővezeték B-2-től Csömödérig. Legolcsóbb megoldás a B-2-től Csömödérrel összekötő, egyenes irányban lefektetett, cca. 11 km hosszú, 3, 1/2"-os csővezeték, ennek lefektetése és az igénybevett területekért fizetendő kártérítés összege, kb. P. 160 000 - azaz P 8/100 kg-os eladási nyersolajárat véve alapul, 200 vagon olaj ára. A Csömödér és B-2 közötti 121 m-es magasságkülönbség jól kihasználható az olajszállításnál. A vezetékcsövek szállítási határideje cca. 6 hét.

2. Csővezeték B-2-től Lasztonyáig, Lasztonyától Csömödérig kisvasúton tankkocsikban.

A csővezeték hossza cca. 3 km lenne, összköltsége hozzávetőleg 43 000 P. Lasztonya-magasságkülönbsége 105 m.

Lasztonyától Csömödérig rendelkezésre állna a herceg Esterházy-féle kisvasút. Ez jókarban tartott, fa szállítására használt erdei vasút, alépítménye kifogástalan, nyomtávolsága 76 cm. Kocsiparkja: 2 db gőzmozdony és 38 db 7 t teherbírású gerenda alvázú kocsis. Egy mozdony napi 4 fordulót tesz meg 19-20 kocsival. Olajszállításához a kocsikra prizmatikus, kb. 6 köbméteres vastartályok volnának szerelhetők. A tartályok szélessége 1,5 m lehetne, hossza 4 m, egy tartály súlya kb. 1 tonna, ára P 800 volna. A kisvasúton a jelenlegi szállítás költsége 30 f/km. A Lasztonya-Csömödér, kb. 11,5 km-es vonalon ez P 0,34/100 kg-os szállítási költségnek felel meg (nagyvasúton 35 km-en ugyanennyi a szállítási díj). Feltehető, hogy az Esterházyaknál némi fuvardíjmérséklet elérhető. Erre való tekintettel az üres tartályoknak Csömödérről Lasztonyára való visszaszállítási költségét is elhanyagoltuk.

3. Csővezeték B-2-től Törösznekig, Törösznektől Csömödérig szállítás kisvasúton.

Ebben az esetben a Váliczka-pataktól a fúráshoz vezető, 106 m szintkülönbségű vezeték használatnak olajvezetékül, megtoldva egy kb. 600 méteres darabbal a vasútig, és a kisvasúti szállítás a Törösznek-Csömödéri kb. 7,5km-es vonalra rövidülne. Ezen szakaszon a szállítási költség P. 0,23/100 kg-ot tesz ki.

4. Tankautó szállítás Lispétől Csömödérig.

Feltételezi a tervezett út sürgős megépítését. Egy 5 köbméteres tankautó beszerzési költsége ráépített szivattyúval együtt P 33 700 (ilyen autót szerzett be a magyar állam Bükszékre). Az eddigi tapasztalataink szerint a teherautószállítás költsége 5 tonnás kocsinál kb. P 0,07/km, ami a kb. 1 km-es úton, oda-vissza menet számítva P 0,16/100 kg szállítási költséget jelent. Egy autó megtehetne napi 6 forduló (= 3 vagon)."

Számításokat végeztek egy Nagykanizsai állomásra kiépítendő csővezetékre is. Mivel ez később ugyan kihatással lesz az Ortaházai töltő sorsára, de jelen pillanatban nincs, ezért ezt elhagytuk. Továbbá ugyanígy tettünk a MÁV-árszabásokkal is. A többi adatot azonban közöljük: „Csömödérnek és Nagykanizsának az egyes finomítóktól való távolságait és a szállítási költségeit az alábbi táblázat mutatja. Mivel Csömödér állomás mellékvona-

nalakra a vagonok kb. 2 nappal gyorsabban futnának, ami a tartálykocsi bérletében volna megtakarítás. A Nagykanizsa-Budapest vasútvonal kedvező volta kettős megtakarítást jelent a szükséges vagonok bérösszegében. Először, mert az 5 napos Nagykanizsa-Budapest fordulóval szemben a Csömödér-Budapest, vagy Csömödér- Almásfüzitő forduló 7-8 napig tartana, másodsor, mert a csömödéri mellékvonalon csak 10 tonnás kocsik közlekedhetnek. Tizenöt vagonos, azaz 150 tonnás vagon kellene bérelni évi P 68 000-ért, a csömödéri vonalon evvel szemben 105-120 db 10 tonnás vagon évi P 143 000-164 000-ért. A megtakarítás 52-58,5 %, azaz 15 vagonos napi termelésnél kereken évi P. 75 000-96 000, 10 vagonos napi termelésnél kereken évi P. 50 000-64 000, 5 vagonos napi termelésnél kereken évi P. 25 000-32 000.

A Magyar Vasúti Forgalmi Rt.-től nyert értesülés szerint az olajtermelés közgazdasági fontosságára való tekintettel a MÁV-nál kb. 20%-os fuvardíjkedvezmény könnyen el volna érhető. A MÁV-val kötendő refakciós (díjkedvezmény) megegyezésben egy bizonyos minimális évi szállítandó mennyiséget kellene garantálni. A bruttó szállítási költségek egy fordulóra a következőképp alakulnak:

	Távolság km	Nettó fuvar- ktség P.	Fuvarlevél illetékek P.	Vagonbérlet biztosítás fenntartás P.	Bruttó fuvar költség P.
Csömödér-Almásfüzitő	224	125.-	5.-	30.-	160.-
Nagykanizsa-Almásfüzitő	248	155.-	5.-	25.-	165.-
Csömödér-Budapest kikötő	298	155.-	5.-	30.-	190.-
Nagykanizsa-Budapest	247	155.-	5.-	25.-	163.-

lon fekszik, a Csömödér-Almásfüzitő és Csömödér-Budapest közötti vasúti összeköttetés nem jó. Ennek a bérebeendő tartálykocsi mennyiségére van befolyása. Ugyanis mindkét vonalon kb. 7-8 napot kellene egy fordulóra számítani, beleszámítva a megtöltés és kiürítés idejét is, ami azt jelenti, hogy a bérebeendő vagonok száma kb. 7-8 szorosa a napi termeléshez szükséges vagonok számának. Ezeket a vonalakon egy kocsi havonta kb. 4 forduló tudna megtenni. Evvel szemben a Nagykanizsáról kiinduló fővo-

Nagykanizsáról mindkét nagy finomítóhoz P 1,63/100 kg volna a bruttó fuvar költség.

Összehasonlításképp megemlíthető, hogy Schenker cég adatai szerint a román olaj fuvar költségei vasúton Ploestitől Lökösházáig P 1,78/100 kg. Lökösházától Budapestig pedig P 1,25, összesen P 3,03/100 kg. Hátján Giurgiu-Budapest fuvar költsége P 3,20/100 kg, plusz 0,30 Vaskapu illeték, összesen P 3,50/100 kg.

A bükszéki olajat a furástól kincstári tankautó szállítja a 26 km távol lévő Parád vasútállomáson felállított

tartályba. A Parád-Budapest 143 km távolságon a nettó szállítási költség P 0,92/100 kg.

B-1 olajának szállítása Csömödérre.

Jelenlegi készlet: kb. 150 köbméter. Átlagtermelés a rendes furáshoz felhasznált gázmenyiségből 15 bbls., 23701. A napi termelés leszállításához napi: 4 db 600 literes hordó volna szükséges, mivel azonban a hordók csak a leszállítást követő nap kerülnek vissza Csömödérről, ennek kétszerese: 8 hordó kell. 1 db 6001 űrtartalmú hegesztett, belül horganyzott vashordó ára: P 123, 4-25 db-ra a szállítási határidő' cca. 3 hét. A kb. 250 hordót kitevő készlet leszállítására kellene - napi 6 hordóval 40 napi leszállítást feltételezve - 12 hordó. Az összes hordószükséglet így 20 hordó volna, P 2460 árban.

1. Fuvarozás szekéren Törösznekig, onnan kisvasúton Csömödérig.

A szekéren való fuvarozáshoz legjobban illő 6001 űrtartalmú hordókat választva: 1 hordó súlya üresen cca. 150 kg, olajjal tele cca. 700 kg. Szállítási költségei a következők volnának:

Szekérfuvar Törösznekig P 1,25/100 kg, P 8,75.

Törösznek–Csömödér kisvasút 0,25/100 kg 1,61.

Csömödéren átrakás 0,10/100 kg 0,70.

Üres hordó vissza, kisvasúton: 0,25/100 kg 0,35.

Üres hordó vissza szekéren 1,25/100 kg 1,88.

Összesen: 13,29, azaz 100 kg olajra P 2,46.

Ebben a kalkulációban a szekérfuvarra egy átlagárát vettünk, a fuvar költség az út állapota szerint P 1,00 és P 1,50 között mozog 100 kg rakományig. Átlag naponként 10 szekér állana Szentadorjánon rendelkezésre, azaz a leszállítható napi mennyiség átlag napi 1 vagon. Egy szekér 2 fordulót tud megtenni naponként.

Dinda mérnöktől nyert információ szerint a szállítást szerződésben kiadni megfelelő vállalkozó hiányában nem lehet.

2. Autófuvarozás állandó jó idő esetén: 5 tonnás teherautón 600 literes vashordókban, oda-vissza menet számítva P 0,16/100 kg bruttó költséggel. 100 kg olajra kb. P 0,20/100 kg szállítási költség esnék. Ehhez jönne egy 5 tonnás teherautó beszerzési költsége és amortizációja, mely autót a fúrásnál és szállítási célokra is jól kihasználható lenne. Hordókban való szállítás esetén a hordókból a vasúti tartálykocsikba való töltésre kézi hajtású, kis nyersolajszivattyú volna beszerezhető, melynek teljesítménye 1500 liter/óra, azaz egy 10 ton-

nás vagon 7 óra alatt megtölt (elektromos áram Csömödéren nincs, motorikus meghajtás pedig olajszivattyúzásra az állomáson tilos). Egy ilyen szivattyú ára targoncára szerelve P 142 raktárról kapható. Kezeléséhez két napszámásra volna szükség.

Napi 8-10 vagon olaj elszállítására Csömödér állomás jelenleg is alkalmas. Nagyobb olajmennyiség esetén megfelelő rakodóvágány építése lenne szükséges.



Az olajvidéket meglátogató kormányzó fogadása a Csömödéri pályaudvaron

A nyersolajnak a vasúton vagon-tételben, de vashordókban való szállítása a tartálykocsikban való szállítási költségeknek kb. kétszeresébe kerülne. Így Csömödér-Almásfüzitő vonalon, míg a tartálykocsikban való szállítási költsége 100 kg nyersolajra P 1,60 addig vashordókban kb. P 3,00 volna. Azon kívül aránytalanul megnőne a szükséges hordók száma."

Mint láttuk töltőállomásnak Csömödért szemelték ki, ahol az Eszterházyak fűrészüzemének iparvágánya is volt, és ide kisvasúton, kocsira szerelt tartályokban is szállíthaták volna az olajat. Az 1937. november 29-ei heti jelentésben, magyarázatot is adva, azt olvashatjuk, hogy a töltőállomás Ortaházán lesz.

„A munka, folyamatban van, tovább építve egy 3"-os olajszállító vezetékét a vasúti szállító (tank) kocsikhoz Ortaházára, Csömödértől északra. Várhatóan december 8-ra lesz kész. A terminál megváltoztatására (vasúti tankállomás) volt szükség, mert a vasúti kitérő Csömödémél az Eszterházy-birtokhoz tartozik, és azok nem tudták garantálni azt, hogy a társaság folyamatosan tudja használni, mivel időnként sok fát rakodnak ki. A vezeték így 1 kilométerrel hosszabb, de leginkább az

Eszterházy-birtokon vezet, amely megkönnyíti megszerzeni a szolgalmi jogot." Ortaházán egy kitérőt bérelt az EUROGASCO a MÁV-tól. Ezt a kitérőt a szilvágyi erdők fájának berakodására használták. Novától Ortaházáig keskenynyomtávú lóvasúton szállították a fát. Erre így emlékszik egyik szemtanú:

„1932-től 5 évre, kitermelésre megvették az erdőt. Az öt év éppen letelt, arra levágták az erdőt, már a kisvasutat föl is szedték. Úgy volt, hogy már kezdik felszedni a nagy vasutat is, (amikor) megtalálták az olajat. Itt egy kitérő volt, hat kocsi fért rá..., volt itt egy irodaépület is, abba lakott a telepőr is. Szoba, spájz, konyha volt. Megvették azt is irodának. Akkor hozták a tartályokat, ezeket a 60 köbméteres tartályokat. Mindjárt lett munkalehetőség. Csinálták a töltőállomást. Fuvar is volt bőven. Földalatti vezetéken jött az olaj. Mikor megtalálták az olajat, két nap alatt kimértük a vezetéket, és 24 óra alatt eltűnt a vezeték a föld alá. 1 pengőt fizettek 1 méter árokért. Abban az időben 1 pengőt, hát az akkora pénz volt, hogy az nagy pénz volt..., éjjel villámpánál ásták a sáncot, mer időre meg kellett lenni, úgy hogy 24 óra alatt eltűnt a vezeték egész Kerettyéig.

A november 29-e és december 6-a közti időszakról ezt találtuk a heti jelentésekben:

December 6. „A 7km hosszú, 3"-os vezeték fektetése a kúttól a vasúti töltőállomásig folyamatban van, és a vezetéknek előreláthatóan december 15-re működnie kell.", majd egy hét múlva: „További tároló kapacitás (tartály) került üzembehelyezésre a B-2 kúton, és a vezeték a B-2 kúttól az ortaházi vasúti töltőállomásig december 15-én kerül kipróbálásra (tesztelve). A töltőállomáson 1 db. 420 »barell«-os tank került elhelyezésre, és további 2 db 420 bbl-es tank kerül elhelyezésre ugyanazon a helyen ezen a héten.

December 16-án miniszteri látogatásra került sor a Lispei (zalai) olajvidéken. A delegációt Bornemisza Géza iparügyi miniszter vezette. A kíséretben ott volt Horthy István, az Állami Vasgyárak Rt. vezérigazgatója is. Az eseményről külön jelentésben számoltak be a központnak: „A delegáció (társaság) folytatta a bejárást a B-3 kúton keresztül Lispéről Törösznekre mezőgazdasági kocsikon (lovasszekér), onnét kisvasúttal Csömödérre, ahol egy diesel kocsi (vasúti) várta a társaságot a fővonalon (vasúti). Akkor Ortaházára mentek. Amikor megérkeztek, a vezeték okkor kezdett működni. A víz, amit a vezeték próbájához használtak, már folyt,

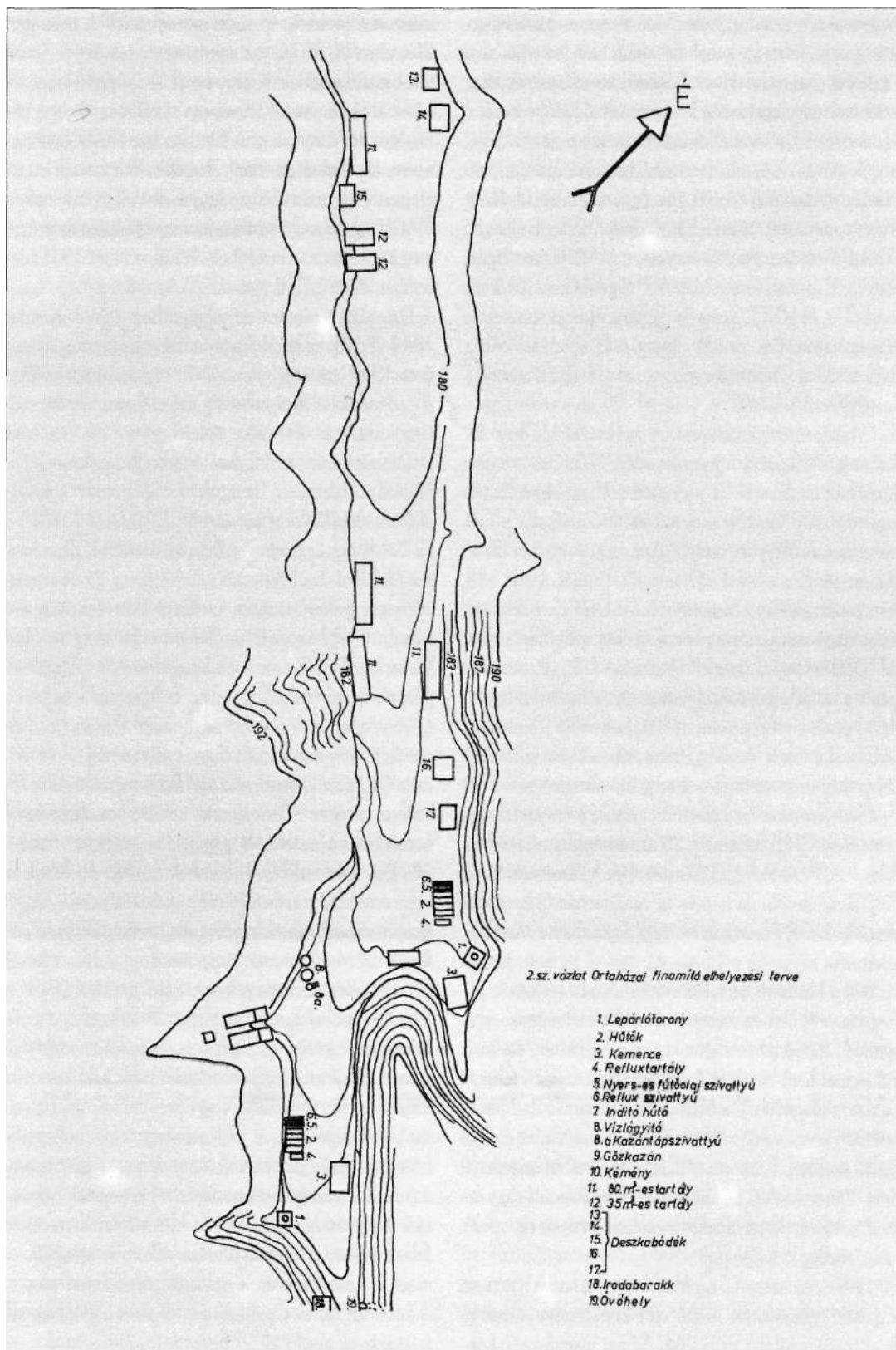
és hamarosan olaj követte. A delegáció jelentős ideig szemlélte, és elégedett volt, hogy a szállítás megindult. A következő megálló Zalaegerszeg volt, ahol vacsora volt a miniszter tiszteletére a »faluk«-város által szervezve. Ruedemann, Bannantine és Papp urak meghívást kaptak, hogy csatlakozzanak a társasághoz a miniszter külön kocsijában Budapestre, de Bannantine úrnak Mihályiba kellett menni, dr Papp pedig vissza akart térni Nagykanizsára. Ezért csak Ruedemann úr tudta elfogadni a meghívást. A vonat Budapestre este 10 órakor érkezett. "Ehhez még idézzük Papp Simont: „A fúróluk(tól) egy 13,5km hosszú, 3hüvelyk (89-78 mm) csővezeték, és megfelelő töltőpadot is kellett építeni Ortaházán." " Négy nappal később ez szerepelt a heti jelentésben: „Budafapuszta-2. Termel és szállít olajat az ortaházai vasúti töltőhelyre, tovább szállításra a finomítóba. A 3"-os vezeték, amely a B-2 kifolyó tartálytól az ortaházai töltőállomásig vezet, tesztelésre került, és az első olaj december 16-án volt átszivattyúzva. December 20. óráig 1609 hordó került átszivattyúzásra Ortaházára. Ebből a mennyiségből 1178 hordó (barrel) tartálykocsikon Almásfüzitőre a Vacuum finomítójába



Az olajvonat indítására összegyűlt ünneplő közönség

lett elszállítva. A harmadik 420 bbl-es kifolyó tartály felállítva a Budafa-2 kúton, és 2 db 420 bbl-es tartály felépítésre került a tartálykocsitöltőnél Ortaházán."

A községi iratokban 1938 során két alkalommal szerepel olajra vonatkozó adat. A körjegyzőség megszüntetésére tett indítvány elleni tiltakozás indokaként, a márciusi ülésen ezt hozta fel a képviselő-testület: „... abba a szerencsés helyzetbe kerültünk, hogy a Lispe-Szentadorjáni olajkutakból termelt olaj tároló és elszállító állomása a községünkben van." December 23-án az ortaházai Legeltetési Társulat és a Magyar Amerikai Olajipari Rt. között létrejött 1 éves haszonbérleti szerződést



2.sz. vázlat Ortaháza Finomító elhelyezési terve

- 1. Lepárlótorony
- 2. Hátók
- 3. Kémence
- 4. Refluxtartály
- 5. Nyers- és fűtőolaj szivattyú
- 6. Reflux szivattyú
- 7. Indító hűtő
- 8. Vízlagyító
- 8.a. Kazántápszivattyú
- 9. Gőzkazán
- 10. Kémény
- 11. 80 m²-es tartály
- 12. 35 m²-es tartály
- 13. } Deszkabódék
- 14. }
- 15. }
- 16. }
- 17. }
- 18. Irodabarakk
- 19. Övőhely

hagyta jóvá a testület. A szerződés nincs meg a körjegyzőség iratai közt, így annak tartalmát nem ismerjük.

1938. június 15. Horthy Miklós kormányzó és kíséretének látogatása Lispen. A kormányzó különvonatát a Csömödér-Páka vasútállomáson magas rangú személyiségek várták. Köztük: Bornemisza Géza iparügyi miniszter, Petneházy Antal iparügyi államtitkár, Róth Károly miniszteri osztályfőnök, Ralph Peter Bolton, a MAORT elnöke, Paul Rudeman, a MAORT vezérigazgatója, Papp Simon, a MAORT főgeológusa. Csömödérből a MAORT személy gépkocsijaival utaztak a lispei olajmezőre. Annak alapos megtekintése után a gépkocsikkal Ortaházára mentek, ahol megtekintették a tartálykocsik töltését.

Ortaháza, mivel mellékvonal mellett feküdt, nem felelt meg a vállalat elvárásainak, ezért 1939-ben - a már korábban tervbe vett - Újudvar vasútállomásig építettek egy, napi 100 vagon kőolaj továbbítására alkalmas csővezetékét. A Magyar Királyi Államvasutak közben 50%-kal megemelte a hazai kőolajszállítási díját. Ezért - itt ismét idézzük Papp Simont - A MAORT és a kereskedelemügyi minisztérium nem tudott megállapodni a MAORT számára még elfogadható vasúti díjazásban, ezért a vállalat a csővezetékes szállítás mellett döntött, így a vasút elesett az olajszállításból eredő jövedelemtől. Sem a vasút, de még a szakemberek sem számítottak a magyar olajtermelés ilyen gyors növekedésére.

Újudvartól a csepeli Shell finomítóig kiépített kőolajvezetéken 1941. november 28-án indult meg a szállítás. Ekkor már az ország hadban állt. Bár határainktól távol folytak a harcok, de hatása az olajiparban is érezhető volt. A MAORT azonban nem politizált (ha az üzletpolitikát nem nevezzük politikának), hanem termelt. Ehhez azonban korszerű termelő berendezések kellek, pl. nagy teherbírású, és nagy önsúlyú Mack tehergépkocsik, amiket a törvényhatósági utak, és a rajtuk lévő favázás hidak már nem bírtak el. Az iratok közt található térkép-vázlaton megjelölték a Mack tehergépkocsik által használandó útvonalakat, és hidakat, Kerettye, Dobri és Páka térségében. Ezekre a vállalat úthasználati engedélyt kért. Ennek fejében a fahidak helyére mindenütt nagy teherbírású vasbeton hidakat építettek, melyek egy része még jelenleg is megvan.

1941. december 13-án Magyarország hadat üzent az Egyesült Államoknak. A MAORT ettől kezdve - jogilag - ellenséges földön működött. Német nyomásra, a kor-

mány utasítására az iparügyi miniszter 1941. december 20-án kelt 79.997/II. sz. rendeletével a MAORT kincstári használatbavételét rendelte el. A MAORT működését ez által szüneteltették, és egy új vállalatot hoztak létre „MAORT Üzemek a M. Kir. Kincstár Használatában” néven. Ez által az államnak közvetlen beleszólása lett az olajtermelés alakításába. Annak mértékét már nem a MAORT gazdasági érdekei, hanem a politika határozta meg a következő évtizedben. Az új vállalat 1941. december 20-ától 1945. január 20-áig működött.

Ortaháza számára az olajiparhoz való kapcsolat 1944-ig csak az ott dolgozó néhány férfira korlátozódott. 1944-ben azonban ismét fontossá vált a település. A hadvezetés a hadi helyzet ismeretében szükségesnek látta kisebb, az ellenséges légiere elől jobban elrejthető kisfinomítók, ún. zsebfinoztók létesítését. Ilyenek felállítására valamennyi magyarországi finomító és kőolajtermelő vállalatot kötelezték. A MAORT Üzemek a M. Kir. Kincstár Használatában vállalatot két ilyen finomító felállítására kötelezték. 1944. július 21-én a megvalósítás gyakorlati része is elkezdődött. Az alábbiakban dr. Gráf László Papp Simon vezérigazgatónak a Weiss Manfréd Gyárban tett látogatásáról e tárgyban írt jelentését ismertetjük: *„A Weiss Manfréd Gyárban a (nyersolajlepárló) berendezést Czákó főmérnök úr ismertette, röviden azután meg is tekintettük. A W. M. ezt a kis lepárlóberendezést az 1930-as évek tájékán készítette, amikor a fűtőolajárak emelkedtek. Üzemben a berendezés nem volt. A meglévő készülék két részből áll: Egy hatemeletes ki forralókazánból, melyben az egyik emeletről a másik emeletre folytatódagosan lefolyó nyersolajat a forralókazánban elhelyezett gőzkigyók melegítik fel. A gőznyomása maximálisan 7 atü. lehet. A felmelegedés következtében távozó nyersolajgőzök a forralókamránál összeköttetésben lévő Raschig-gyűrűkkel telt deflegmátor-toronyban (a lepárló berendezésből távozó gőzök részleges kondenzálására alkalmas eszköz) lesznek rektifikálva (egyetlen művelettel végzett szakaszos lepárlás), és vagy a torony felső, vagy pedig középső részén vezethetők a konderzerbe (gőz cseppfolyósítására szolgáló berendezés). A konderzer azonban már hiányzik, mert időközben más célokra használták fel. Az egész berendezés idomvasállványon nyugszik, és meglehetősen rozsdás, és elhanyagolt állapotban van. A készülék rajzát Czákó főmérnök úr a napokban vállalatunknak megküldi. A berendezés kapacitására vo-*

natkozólag Czakó főmérnök úr úgy informált bennünket, hogy a berendezéssel naponta lő waggon nyersolajat lehet lepárolni, a berendezés ára tekintetében pedig úgy nyilatkozott, hogy az az egész berendezés súlyától fog függeni. Véleményem szerint a berendezés megvásárlásának kérdésével érdemes foglalkozni, tekintve a nehéz beszerzési viszonyokat, bár a készülék nagyon primitív, technikailag nem teljesen kifogástalan megoldású módszerrel dolgozik, és csak meglehetősen tág minőségi határok között mozgó benzint lepárlására alkalmas. Mivel ugyanis a készülék csak gőzzel fűthető, és mivel a gőz hőmérséklete maximum cca. 180 °C lehet, a berendezést csak benzint lepárlására lehet alkalmazni. A nyert benzint úgy az üzemünkben, mint a gazolinhoz keverve, vagy esetleg mint motorkő-benzint eladni a mai viszonyok között könnyen tudnánk értékesíteni, tekintve, hogy 1 kg benzint feldolgozásakor a tiszta haszon kb. 50 fillér, a készülék ára rövid időn belül amortizálódhatna. Az üzembe helyezéshez szükséges armatúrákat, szivattyúkat, kondenzert és tartályokat üzemünkben könnyen el tudnánk készíteni. Tudomásunk szerint a berendezés után a Nyírbogdányi Petroleumgyár Rt. (szintén kisfinomító felállítására kötelezett vállalat) is érdeklődik, ezért a megvásárlás irányában a lépéseket mielőbb meg kellene tennünk."

A berendezés, a jelentés alapján annyira elfogadható volt a vállalat részére, hogy még aznap elment a levél a Weiss Manfred Acél és Fémművek Rt. részére: „... van szerencsénk közölni, hogy a t. Cím telepén tárolt nyersolajlepárló berendezésnek részzeit, nevezetesen melegítő kazán, kipároló torony és tartó-vasszerkezetet szeretnénk megvásárolni. Igen tisztelt Czakó főmérnök uruk közlése szerint a berendezés többi részei nem készültek el, de az előállításához szükséges rajzok rendelkezésre állanak. Tisztelettel kérjük, hogy a megtekintett berendezésnek eladására vonatkozólag árajánlatot szíveskedjenek beküldeni, valamint kérjük úgy a meglévő berendezés, mint az eddig le nem gyártott részek műszaki rajzait, esetleg számítását mielőbb hozzánk beküldeni. A megtekintett berendezést akár a jelenlegi felszerelt állapotban, akár pedig leszerelve, telepükön vagonba rakva vásárolnánk meg. Előbbi esetben saját személyzetünkkel végeztetnénk a leszerelési és berakást munkálatokat.

Az ajánlatot és rajzokat kérjük mielőbb beküldeni, és vágynunk kiváló tisztelettel

MAORT Üzemek a M. Kir. Kincstár Használatában"

Augusztus 31-én Dinda János igazgató engedélykérelemmel fordult a Magyar Királyi Iparügyi Minisztérium XVII/a szakosztályához, két kisfinomító felépítésének engedélyezésére.

„A MAORT Üzemek a M. Kir. Kincstár Használatában cég dr. Köhler-től rövid úton vett értesülés szerint két db. á cca. 12 vagon napi teljesítményű kis finomítóval bekapcsolódik a nyersolaj-finomításnak légó célból való decentralizálási programjába.

Dr. Köhler az általunk e célra javaslatba hozott helyek közül 2 helyet tartott legmegfelelőbbnek. Az első hely azonos a m. kir. lp. Min. XVII/a szakosztály által 1942. XI. 17-én jkv.-ben bizottságilag engedélyezett 2 telephellyel, mely villamos csőközpont felállításának célját szolgálta volna Páka község közelében. Ez a hely azáltal, hogy a fenti rendeletben engedélyezett 1 telephelyet választottak a centráló (erőmű) céljaira, felszabadult, és így az egyik kis finomító céljaira igénybe vehető lenne. * A 25 000-es méretarányú mellékelt térképen, mint 2. sz. települési hely van jelezve. A második hely újudvari tartálytelepüktől cca. 1,5 km távolságra, Morgánymajortól északnyugati irányban húzódó völgy két vízmosásában lenne. A vízmosások természetes szilánkvédelmet és a viszonylag igen nagy koronájú, magas fák pedig még télen is tökéletes rejtést adnak. Az egyes részeket ezenkívül még betonfalakból fokozott szilánkvédelemben szándékozunk részesíteni. A vonatkozó részletes terveket sürgősen elfogjuk terjeszteni a tek. szakosztálynak.

Tisztelettel kérünk előzetes engedélyt a munkálatok megkezdésére."

Szeptember 11-ei keltezéssel a budapesti bányakapitányság a két finomítóra az előzetes engedélyt megadta, azzal az indokkal, hogy az ellen sem az Iparügyi Minisztérium, sem a Honvédelmi Minisztérium légtalmi szempontból nem emelt kifogást. Következő adatunk egy megbeszélésről készült emlékeztető Gyulai Zoltán feljegyzéséből, melyben rögzítik, melyik cég milyen finomítót épít. „9. MAORT: 100 t/nap. Gelsesziget. Cca. 100 m 4"-os vezeték. Üzembe helyezendő október végére. Ezzel kapcsolatban teendő nincs. 100 t/nap. Ortaháza. 15 km 3 vagy 4"-os vezeték. Üzembe helyezés ideje ismeretlen. Kerettye házilag elintézi. Teendők: le-

* A centráló Tormafölde és Vényempusza közt épült meg. „Centráló”.

ellenőrizendő a kapacitás, helyszíni kiszállással megálapítandók a pontos helyek, a tengerszint feletti magasságok. Remenyik Lajossal megbeszélendő, hogy rá lehet-e egyszerűen kapcsolni a vezetékre, nem kell-e külön tartály, esetleg szivattyú. Utána Halással és velem megbeszélendő, mi csövet tudunk adni, mit kell igényelni. Következő munkaprogram ig. értekezleten megállapítandó, résztvevők: Gaál, Halász, Remenyik, Dinda.

Amikor a front elérte az országot - ezáltal a román olaj elveszett - a német hadvezetés számára rendkívül fontossá vált a magyar kőolaj. A front előrehaladtával pedig a zalai kőolaj. Vizsgálták a kisfinomítók olajjal történő ellátásának vasúton ill. csővezetéken való szállítás lehetőségét is. Folytak is ilyen irányú munkálatok, de a hadi helyzet alakulása előtérbe hozta a gelseszigeti és ortaházai finomítók megépítését. A hadsereg egyre nagyobb termelésre ösztönözte a termelőket és a finomítókat. Ezt az igényüket megismerhetjük Papp Simonnak az 1944. október-decemberi eseményeket összefoglaló jelentéséből: „November 28-án Szakvály Emil iparügyi miniszter és dr. Köhler német megbízott elrendelték, hogy a Fanto, Magyar Petrolipar, Vacuum, Molaj, Péti, Shell, Délkárpatii, Nyírbogdányi (finomító) köteles Mária-pusztán (Százhalombatta közelében), Szentmihály-pusztánál Ercsi mellett, Süttő közelében, Kovácspatakon a Börzsönyben, Pét környékén, Vértesacsán, Felcsuton és Fönyeden olyan finomítókat megépíteni, amelyek képesek naponként 5200 tonna nyersolajat feldolgozni. Ez a mennyiség 2,5-szerese a jelenlegi nyersolajtermelésnek. Ennek a tervnek a keresztülvitelére 3 km 4"-os, 66 km 6"-os és 23 km 8"-os olajvezetékkel kellett volna építeni. Csőanyag azonban nem állott rendelkezésre. Szükség lett volna 7 db. 4, 6 és 8"-os 100 atü üzemyomású tolóra is.

Ez a rendelkezés a régi és veszélyeztetett petróleum finomítóknak az addigi helyükről biztosabbnak hitt helyre való kitelepítését célozta. A MAORT üzemeknek, úgy, mint eddig tervezte a magyar olaj-kormánybizottság, 2 egységes desztillálóberendezést kell felállítani Ortaházán. Egy harmadik zsebfinomítót valószínűleg Újudvaron kell majd a MAORT-nak felállítani. A munkálatokat az Organisation Todt és a német Déli Hadseregcsoporthoz műszaki csoportjai fogják elvégezni. A Kerettyéről Ortaházára haladó 6 5/8"-os olajvezetéknek 1944. december 15-én üzemben kell lennie. Ezt a vezetékortaházától Salomváron és Celldömölkön át Győrig kell

kiépíteni. Ennek a vezetéknek a megépítéséhez 130-150 km csőanyagra van szükség. Ezen csőanyag egy részét Németországban kell előteremteni, más részét pedig, mintegy 40 kilométert, a kápolnásnyék-budapesti vezeték áthelyezésével kell megépíteni. Ha az újudvar-budapesti nyersolajvezeték az oroszok fenyegetni fogják, akkor a vezeték többi részét is fel kell használni az ortaháza-győri vezeték megépítéséhez.

A MAORT tiltakozást jelentett be ezen terv ellen és, ha mégis keresztülvisszik ezt a tervet, akkor minden tekintetben teljes kárpótlást fog követelni.

November 29-én Szakvály Emil iparügyi miniszter arra utasította a MAORT üzemeket, hogy Kerettye-ortaházai olajvezetékhez felhasznált 15 km 65/8"-os béléscsöveket a MAORT üzemek rendeljék meg Németországban. Felhívtuk a miniszter urat figyelmét arra, hogy a mostani viszonyok mellett Németország hosszú ideig nem tud szállítani béléscsöveket. Arra is figyelmeztettük a miniszter urat, hogy ezeket az extra költségeket, sem a MAORT, sem a MAORT üzemek nem vállalhatják.

December 3. Dr. Köhler az I. G. Farbenindustrie megbízottja Berlinből leutazott Nagykanizsára, hogy Dinda igazgatóval megbeszélje a kisfinomítók, továbbá a Kerettye-Ortaháza közötti 6 5/8"-os olajvezeték építését. Együttal meg akarja tárgyalni az Ortaházáról Győr felé építendő olajvezeték ügyeit is.

1944. december 4-én a Déli Hadseregcsoporthoz Főparancsnoksága a MAORT részére a következő szövegű parancsot adta ki: A MAORT Üzemek tevékenysége olyan hadifontosságú, hogy mindennemű beavatkozást, rendelkezést és különösen igénybevételt mellőzni kell. A MAORT üzemeket a Hadseregcsoporthoz műszaki csapatai folyamatosan ellenőrzik, és zavartalan működését felülvizsgálják. Mindazokat a rendelkezéseket megtettük, amelyek a háborús tevékenységgel összefüggésben szükségesek lesznek.

A Führer parancsa szerint minden rombolás meg van tiltva. Minden olyan szükségesség, amely ellentétben van a fentiekkel, csak a Budapesten tartózkodó Lindner őrnagynak, a Déli Hadseregcsoporthoz Műszaki Parancsnokának előzetes hozzájárulásával hajtható végre.

A Déli Hadseregcsoporthoz Főparancsnokságának nevében: Főszállásmester I. A. Lindner őrnagy."

Közben Ortaházán Ziegler Vilmos mérnök, az ortaházai finomító vezetőjének irányításával megkezdődött a munka. A Kapuvölgynek nevezett észak-dél irá-

nyú völgyben földmunkával kezdődött az építkezés, majd a dorongút elkészítésébe fogtak. A német műszaki alakulat katonái motorfűrészsel vágta a fát, a román hadifoglyok hordták le a völgybe, és építették az utat. Ezek a hadifoglyok az iskolában voltak elszállásolva, míg a Kapuvölgyben el nem készültek a barakkok. Ennek az útnak a maradványai 2000-ben pusztultak el, amikor a területen fakitermelés folyt. Közben Kápolnásnyékről vasúton szállították az anyagot és a berendezést. „... román és olasz hadifoglyokból álló munkásszázadokkal megindították az ortaházai, és a morgánypusztai kisfinomítók építését...” „Az Ortaházán felállítandó finomító és vagonöltő állomás nyersolajellátását biztosítandó, Kerettye-Ortaháza között egy 6"-os és egy 4"-os csővezeték építésére kaptunk parancsot. A munkálatokat a Fonyódról áttelepített vezetéképítő csoport, a mezőkből leadott csoportok és a Todt szervezet hadifogoly osztagai végezték. A vezetéképítés december hó végére elkészült. A vezetéképítéssel egyidejűleg a Techn. Co. No. 3. és a Todt szervezet által létesített vasúti töltőállomás is elkészült. Az ortaházai finomító melletti dombtetőn a MÁVAG-gyár szerelő csoportja 1 db. 800 m-es tartály építését folytatta. Utasítást kaptunk az ortaházai 6"-os vezetéknek Zala-cséb-Rimánymajor-Körmend felé történő megépítésére. Rimánymajor mellett és Körmendtől 5 km-re egy-egy vasúti töltőállomásnak létesítésére. A töltőállomások vasúti anyagának megszerzését és a tervek elkészítését a Mot. Techn. Comp. No. 3. végzi. A létesítendő töltőállomások és az ortaházai töltőállomás mellett fából készült irodabarokk épülnek. Az ortaházai finomító és Kerettye között telefonvonal épült. E vonal kiépítésének Rimánymajor-Körmendig való folytatására is utasítást kaptunk. „Ortaháza: Folyamatban az irodabarokk építése. - Január 16-án az irodabarokk elkészült. - Az orosz erőknek a Dunán való átlépéséből kifolyólag a Köhler-dr. Ringer-bizottság, Heeresgruppe Süd-del egyetértésben, egy hadászati lag hátravezető távvezeték felfektetését rendelte el, Kerettye-Ortaháza-Rimánymajor-Körmend nyomvonallal. Ebbe a tervbe illeszkedett bele az ortaházai kisfinomító építése. A telepelyet elsősorban álcázás és szilánkvédelem szempontjából Ortaháza község északi végénél, egy erdős kis völgyben jelölték ki. A megbeszélések november kö-

zében folytak le. A földmunkákat nov. 20-án kezdjük el a 9034/1. román munkás félszázaddal. December elején a Technische Btl. 3./mot. 3. német műszaki század is bekapcsolódott a munkába. Dec. végéig elkészült: 300 fm dorongút, 14 db 80 m fekvőtartály földágya, 2-2 db lepárlótorony és hűtőcsoport falapja és 2 db kemence téglalapja. „Január 1-jétől kezdve vízvezeték és töltő vezeték fektetése, részben a távvezeték építő csoport közreműködésével. Február 6-án a tervezett finomító berendezés anyagából 22 vagon (kb 70 t) Gutorföldre érkezett. Szállítás Ortaházára. Végző tervezési munkák a Borsig cég közreműködésével. Szerelés, beépítés március 29-éig folyt. Elkészült: 2 lepárlótorony és a hűtőcsoport 100%-ig, a 2 csökemence 50%-ig, késztermékletöltőberendezés 50%-ig, kazántelep és belső vezetékálózat 30%-ig. (A hiányzó 30% anyag, úgy mint elektromos szerelvények, samott-tégla és kemencék vasanyaga igen hátráltatta a munkálatokat.) Március 30-án a Techn. Btl. 3./mot. 3. német műszaki század már nem jelent meg munkára, hanem a hadiesemények miatt gépkocsikon elvonult. Március 31-én az első orosz járőr elérte Ortaházát. Véglegesen április 3-án került orosz kézre Ortaháza. 1945. január 2-án a MAORT üzemek a Kőszegen székelő Krautsdorf korvettkapitányánál, a Német Védőerő magyarországi gazdasági ellátó tisztjénél megrendelték az Ortaháza-Körmend közti kőolaj vezeték fektetéséhez szükséges 47 000 méter csövet. A németnyelvű levél magyar fordításban így szól: „Mellékelve küldjük megrendelésünket 47 000 m 7"-os csőre. Kérjük, a rendelést a berlini Gazdasági Kutató Társasághoz szíveskedjenek küldeni. Mint a megrendelésből kitűnik, az üzlet lebonyolítását átengedjük a hamburgi Német-amerikai Petróleumtársaságnak, és kérjük a mellékelt levelet, és a megrendelés másolatát alkalomadtán elküldeni a fent megnevezett cégnek Németországba.”

Az üzemi napi jelentésekben az ortaházai szállítószokról és készletekről az első említés 1945. január 4-éről való. Szállítás a budafai főgyűjtőből Ortaháza felé:

Január 3-án	729 m ³ 604 t
4-én	61 m ³
15-én	530 m ³ 435 t
16-án	279 m ³ 230 t

17-én 326 m268 t
 20-án 565 m466 t
 21-én 331 m272t

25-26-án a nyersolaj készlet Ortaházán 16 t. Ortaháza ettől kezdve minden nap fel van tüntetve a géppel írt napi jelentéseken, de a szállított mennyiség ki van húzva. Február 20-ára a készlet mennyisége 3 tonnával nőtt. Február 20.-március 29-e közt a készlet folyamatosan 19 t volt. Március 30.- április 22-e közt nem készült napi jelentés (talán a háborús események miatt?)."

Közben folyt a MAORT raktárkészleteinek Németországba szállítása, és felkészültek a dolgozók, valamint családtagjaik kitelepítésére is. Magyarországon belül ekkor már több helyen - pl.: Kőszegpaty - is volt a kitelepítettek részére tábor. Összesen 2882 fő kitelepítésével számoltak. Elhelyezésüket fából készült barakkokban tervezték. Készültek is erre pontos anyag-, és munkaerő - szükséglet - számítások. A névsorban egy ortaházait találtunk: Stefán Besze (Becze István) 826. (törzsszám) KW. Führer (munkakör megnevezéssel)."

Még alig kezdődtek el az üzem építési munkái, már elkészítették kitelepítési tervét: „Ortaházai lepárló üzem Ortaháza, 1944. dec. 12-én Dinda János úrnak, igazgató bányamérnök Nagykanizsa

Üzemi kiürítési névjegyzék

Alább tisztelettel jelentem az üzemek újrafelvételénél szükséges, tehát üzemi kiürítésre tekintetbe jövő alkalmazottak névsorát:

Tsz.	Név és beosztás	Cs. tagok	Lakhely
	Zachemski Ferenc	gm. +1	Ortaháza
	Ziegler Vilmos vm.	+2	Ortaháza
	Horváth János fűrészi tv.	-	Ortaháza
1297.	Soós István fűrómester		Ortaháza
		+ 1	M. szerdahely
475.	Vajmi György tankkez.	+1	Ortaháza
5366.	Kovács István tankkez.	-	Ortaháza
3134.	Farkas István tehergkv.	+2	L.szombathely

Jó szerencsét!

ZV

Másolat: Dinda ig. úr 2 pld. (aláírás)

Szinetár m. úr 2 pld.

Ziegler Vilmos "

A háború ellenére a MAORT üzemek hivatalnokai lelkiismeretesen végezték munkájukat. 1945. február

12-én arról értesítették Ortaháza Község Közellátási Hivatalát, hogy Kiss Gyula MAORT-tisztviselő 1 pár bőrtalpú lábbeli ellátásban részesült, majd 15-én, hogy az ortaházai Antal József 1944. novemberében 1 pár bakancsot, Mentés István augusztusban 1 pár féltalpat kapott. Mindketten üzemi munkások. Február 25-én pedig az alkalmazottak január havi illetményéről készült adókimutatást küldték meg a körjegyzőségnek. Sajnos a kimutatás nincs meg."

Március 4-én a körjegyző arról számol be a főszolgabírónak, hogy körjegyzősége községeiben burgonyafelesleg nincsen, mert: „Ortaházán és környékén Kissziget-Zebecke községekben mintegy 70 MAORT-os család telepedett le, ezek mind menekültek. Nekik és az Ortaháza községben dolgozó olasz-orosz hadifoglyoknak és a zalaegerszegi hadikórháznak adományoztak 40 q burgonyát."

Vajmi András egykori küldönc és telefonközpontos elbeszélése, és a megmaradt nyomok alapján a finomító elhelyezkedéséről az alábbiakat tudjuk. A „Kapunvölgy" (lásd földrajzi nevek) a falutól keletre található. Észak-dél irányú völgy, déli végén Y elágazással. Északi végéről indulva, közvetlenül a völgy végénél balra, mesterségesen kialakított kis földplaton volt a fából készült kis irodaépület, amelyben a telefonközpont is volt. Később e helyett egy téglapépület emeltek, amely szintén kicsi volt, épp hogy elfért benne a központ, és a kezelő. Vele szemben, a völgy peremén álltak a hadifoglyok barakkjai. Ezek elkészülte után ezekben laktak az orosz, olasz és román hadifoglyok - akik közt magyar nemzetiségűek is voltak, ezért velük könnyebb volt szót ejteni. Ugyan is az iskolából ide költöztették őket. (A MAORT munkások és családtagjaik a házaknál bérelt szobákban laktak. A német katonai alakulatok katonáit a MAORT munkásokhoz hasonlóan, családi házaknál szállásolták el.) A völgy alján, jobb oldalon volt a dorongút. Alapozásának egy szakasza még látható. Beljebb, 2000-ben, fakitermelés következtében elpusztult. A völgyön kívül felszedték, mert a területet művelték. Az iroda épülete után a völgyben voltak a tartályok, majd a két kemence következett. Ezekben melegítették volna az olajat. A völgy déli végénél, az Y elágazásnál még van egy kisebb elágazás jobbra. Itt, ebben a kiszélesedésben voltak a kazánok. A följük épített csővezeték szín oszlopainak betontuskói még megvan-

nak. Látható továbbá még a tartályok lefogatására szolgáló abroncs egy darabja is. Az Y bal oldali ágában volt a laboratórium épülete. Ez három helyiségből állt. Ezek egyikében volt Ziegler Vilmos üzemvezető irodája. Vele szemben volt a légópince, a föld alá beásva, bányacsolattal biztosítva. A völgy bal oldalán lévő gerincen, kb. a völgy felénél állt a nagy 800 köbméteres tartály. A tartály mellett volt a hűtőtorony medencéje, ennek is látszik a helye. A tartálytól a vasúti töltőig az iroda mögött vitték le a csővezetékét. Ugyanabba az árokba fektették le a vízvezeték csövét is. A helybeliek elmondása szerint a tartály olyan nagy volt, hogy még táncmulatságot is tartottak benne. A lepárlótornyok helyét viszont nem sikerült megállapítani. A finomító vízellátására a meglévő artézi kút mellé négy másik kutat is fúrtak a vasúti megálló környékén, kettőt-kettőt az országútól jobbra, illetve balra. A vasúti töltőről, erőfeszítéseink ellenére, nem sikerült részletesebb adatokat, tervrajzokat találnunk. Így csak az egykori töltés megmaradt részei alapján valószínűsíthetjük, hogy a megálló, és az egykori őrház közt, a mai töltés északi oldalán, a „Farkasi part” alá benyúlva épült meg. Feltehetően felhasználva a korábban is töltőként szolgáló iparvágány maradványait. A korábbi egy töltővágány helyett kettőt, és annál hosszabbat építettek. Nem tudjuk viszont, hogy hol helyezkedtek el a berendezések, a jelentésekben említett irodaépület stb. Csak azt, hogy egy nagy fűtött barakk épület volt.

Az olaj az új hatalomnak is rendkívül fontos volt, mert április végén Farkas Mihály, az MKP központi vezetőségének tagja látogatást tett Lispén. Lassan normalizálódott a gazdasági élet. A vállalatok igyekeztek számba venni meglévő eszközeiket, veszteségeiket. Valószínűleg ily okból kereste meg a Vacuum is a MAORT-ot. Megkeresésükre Papp Simon intézkedett. Erre válaszul írta az alábbiakat Ziegler Vilmos 1945. július 2-án:

„Papp Simon professzor úrnak, Budapest.

Vacuum O. C. anyaga Ortaházán.

Ábel úr figyelmébe!

Tisztelettel közöljük, hogy a Vacuum Oil Company szécsiszigeti (pákai) telepéről az ortaházai finomítóknkba csupán 1 db 10 m-es állótartály került, melyet még a mindkét telepen dolgozó német műszaki csapat igényelt ki a Vacuum szécsiszigeti építésveze-

tőjétől, Erdélyi mérnöktől. Az orosz bevonulás óta Szécsiszigetről Ortaházára semmilyen anyagot nem szállítottunk.

Jó szerencsét! Ziegler Vilmos.”

(A Vacuum telephelye a Páka-Dobri törvényhatósági út mellett, a Csömödér-Dobri elágazó és Petróc-puszta közt lévő, ma is álló Czupi-keresztnél volt. A kereszt állíttatójáról kapta nevét.)

Ismereteink szerint ez az utolsó dokumentum az ortaházai finomítóról. Bontásáról nem tudunk részleteket. A napi jelentésekben sem találtunk rá adatokat. Vajmi András elmondása szerint a nagy tartályt ugyanazok bontották széjjel, akik fölépítették.

Jegyzet

- 1 Papp Simon: Életem. Második, bővített kiadás. Magyar Olajipari Múzeum (M01M) Zalaegerszeg, 2000.
- 2 M01M Archívuma. Gyulai Zoltán iratai, 56/5.
- 3 u. o.
- 4 MOIM Archívuma. Maort heti jelentések Eurogasco WEEKLY NEWS LETTERS 1937. 1937. nov. 29. 346. P.
- 5 Vajmi András (1920) visszaemlékezése, 1999.
- 6 Papp Simon: im. 89.
- 7 MOIM. Eurogasco heti jelentések, 1937. december 20.
- 8 Papp Simon: im. 92.
- 9 MOIM fotótár. Papp Simon téglaszínű album, 127-129. kép.
- 10 Papp Simon: im. 89.
- 11 MOIM Archívuma. Gráf László iratai, 1/5.
- 12 u. o.
- 13 MOIM Archívuma. Gyulai Zoltán iratai, 11/1.
- 14 u. o.
- 15 MOIM Archívuma. Gyulai Zoltán iratai, 1 1/1, MAORT iratok.
- 16 Vajmi András (1920) visszaemlékezése, 1999.
- 17 MOIM Adattára, 1347/2001. Borbély Pálné beszélgetése Buda Erővel.
- 18 MOIM Archívuma. Maort heti jelentések 1944. 47-52. hét, 16. p. Kerettye-Ortaháza
- 19 MOIM Archívuma. Maort heti jelentések 1944. 47-52. hét, 11. 14-15. p.
- 20 MOIM Archívuma. Maort heti jelentések 1945. 1-15. hét.
- 21 MOIM Archívuma. Gyulai Zoltán iratai, 22/3.
- 22 MOIM Archívuma. Papp Simon irata, 60/3.
- 23 MOIM Archívuma. Gyulai Zoltán iratai, 22/5.
- 24 MOIM Archívuma. Gyulai Zoltán iratai, 22/4.
- 25 ZML. Ortaházai Körjegyzőség iratai 1253/1945.
- 26 ZML. Ortaházai Körjegyzőség iratai 63/ké. 1945.
- 27 Czigány Gergely szóbeli közlése, 2002.
- 28 Kéner Jolán: Pártharcok Zala megyében 1945-1948. Tanulmányok Zala megyéről 1945-1970. Zalaegerszeg, 1970. 126.p.
- 29 MOIM Archívuma. Papp Simon iratai, 43/4