

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Előadásomban egy olyan településről kívánok szólni, amelynek alig ismerik kötődését az olajiparhoz, bár neve a Trianon utáni magyar kőolajtermelés megindulásának első napjaitól összekapcsolódott azzal. Mai kötődése pedig közismert.

" 1937. április 11. A budafai 2-es (Budafa-pusztá) fúrás megkezdése. 1937. november 21-én kezdett olajat termelni a budafai 2-es fúrás.

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

Ezeket a tömören megfogalmazott mondatokat Papp Simon vetette papírra "Életem" című önéletírásában.¹

Ortaháza Zala megye délnyugati részén, a Berek-, és Cserta patakok - eróziós - völgyének találkozásánál a völgyet délről szegélyező szelíd dombok peremén települt. 15 km-nyire Lentitől, a Páka és Gutorfölde 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 - Rédics vonalon.

Szomszédai: Északról Csertalajos, Keletről Gutorfölde, Dél-nyugatról - Nyugatról Páka, míg Észak-nyugatról Kissziget.

1937-ig azonban – amíg Papp Simon e feljegyzéseket írhatta naplójába - rengeteg dolognak kellett történnie. Az ország az I. világháborút követő békekötések következményeiként, 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 szénhidrogén-telepekhez kapcsolódónak tartották a dél-zalai dombságot. 1923-ban kutatófúrást is mélyítettek Budafán, de eredménytelenül. Budafa 0-ás. (A fúrás helyén emelt emlékmű a Budafa-pusztai Arborétumban található.) 1927-ben a cég kivonult az országból.

A hazai kutatások egy ideig szintén eredménytelenül folytak. 1933-ban az Alföld északi peremét kezdték kutatni. Kutatásaikat 1937-ben siker koronázta. 1933-ban az Amerikai - Angol érdekeltségű EUROGASO (European Gas and Electric Company) kutatási jogot szerzett a Dunántúl egész területére. A vállalat tőkeerős volt, ezért korszerű technológiát tudott felvonultatni, aminek eredményeképp, Mihályiban (1934.) szénsavat, Görgetegen (1936) és Inkén (1936) csak olajnyomokat találtak. A Budafa-pusztá 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 EUROGASCO jogutódaként, 1938. július 15.-én a Magyar Amerikai Olajipari Részvénytársaság (MAORT).

A B-2. kút, termelésbe állítása a kutatók sikerén, és örömen 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 gazdaságosabban vasúton lehetett volna megoldani. Erre meg is volt a lehetőség. A vállalat gazdasági- és műszaki szakemberei több gazdaságossági számítást is végeztek.

"Olajszállítás a vasútállomásokig.

1., 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, Törösznektől Csömödérig szállítása az Esterházy kisvasúton tankkocsikban
4. Szállítás tankautókon B 2-től Csömödérig

Végül Ortaháza mellett döntöttek, bár az előzetes számításoknál ezt a lehetőséget nem vették figyelembe. Ennek okáról, a miéltre magyarázatot is adva, az 1937. november 29.-i, heti jelentésben azt olvashatjuk, hogy a töltőállomás Ortaházán lesz. " A munka, folyamatban van, tovább építve egy 3"-os olajszállító vezeték 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 Csömödérnél 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 megszerezni a szorgalmi jogot." Ortaházán egy kitérőt bérelt az EUROGASCO a MÁV-tól. Ezt a kitérőt a szilvágyi erdők fájának berakodására használták. Volt itt egy épület is, abban volt az iroda, és abban lakott a telepőr is. Megvették azt is irodának. A november 29.-e és december 6.-a közti időszokról ezt találtuk a heti-jelentésekben: December 6. "A 7 km hosszú 3"-os vezeték fektetése a kúttól a vasúti töltőállomásig folyamatban van, és a vezetéknek előreláthatóan december 15.-re működni kell.", majd egy hét múlva: "További tároló kapacitás (tartály) került üzembe helyezésre 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 fő vonalon (vasúti). Akkor Ortaházára mentek. Amikor megérkeztek, a vezeték akkor 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. Ehhez még idézzük Papp Simont: "A fúróluk(tól) egy 13,5 km hosszú, 3 hüvelyk 89-78 mm) csővezeték, és megfelelő töltőpadot is kellett építeni Ortaházán.² 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. 6 óráig 1609 hordó került átszivattyúzásra Ortaházára. Ebből a mennyiségből 1178 hordó (barrel) tartálykocsikon Almásfüzitőre a Vacuum finomítójába lett elszállítva.(3)

1938. június 15. Horthy Miklós kormányzó és kíséretének látogatása Lispén.⁴ 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 Rudemann 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.⁵

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%-al megemelte a hazai kőolaj szállítási díját. Ezért - itt ismét idézzük Papp Simont - "A MAORT és a kereskedelemügyi minisztérium nem tudott megállapodnia 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."⁶

A csepeli Shell finomítóig Újudvartól kiépített kőolajvezetéken 1941. november 28.-án indult meg a szállítás.

Ortaháza számára az olajiparhoz való kapcsolat 1944-ig, csak az ott dolgozó néhány helybéli férfira korlátozódott. 1944-ben azonban ismét fontossá vált a település. A hadvezetés a hadi helyzet ismeretében szükségesnek látta kisebb, az ellenséges légierő elől jobban elrejtethető kisfinomítók, un. zsebfinomítók létesítését. Ilyenek felállítására valamennyi magyarországi finomítót, és kőolajtermelő vállalatot kötelezték. 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 ortaházi 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, Délkárpati, 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 .

Ez a rendelkezés a régi és veszélyeztetett petróleumfinomítóknak az addigi helyükről biztosabbnak hitt helyre való kitelepítését célozta. A Maort üzemeknek, úgy, mint eddig tervezte a magyar olajkormánybiztosság, 2 egységes desztilláló-berendezést kell felállítani Ortaházán. Egy harmadik zsebfinomítót valószínűleg Újudvaron kell majd a Maort-nak felállítani. A MAORT Üzemek a M. Kir. Kincstár Használatában vállalatot két ilyen finomító felállítására kötelezték. 1944. július 21.-én a megvalósítás gyakorlati része is elkezdődött. Alábbiakban dr. Gráf László Papp Simon vezérigazgatónak a Weiss Manfréd Gyárban tett látogatásról e tárgyban írt jelentését ismertetjük: "A Weiss Manfréd Gyárban a (nyersolaj-lepárló) berendezést Czakó főmérnök úr ismertette, röviden azután meg is tekintettük. AW.M. ezt a kis lepárló-berendezést az 1930-as évek tájékán készítette, amikor a fűtőolaj-árak emelkedtek. Üzemben a berendezés nem volt. A meglévő készülék két részből áll: Egy hatemeletes kiforráló-kazánból, melyben az egyik emeletről a másik emeletre folytatólagosan lefolyó nyersolajat a forralókazánban elhelyezett gőzkígyók melegítik fel. A gőznyomása maximálisan 7 atü. lehet. A felmelegedés következtében távozó nyersolaj-gőzök 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 idomvas-állványon nyugszik és meglehetősen rozsdás, és elhanyagolt állapotban van. A készülék rajzát Czakó főmérnök úr a napokban

vállalatunknak megküldi. A berendezés kapacitására vonatkozólag Czakó főmérnök úr úgy informált bennünket, hogy a berendezéssel naponta 15 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 benzin lepárlására alkalmas. Mivel ugyanis a készülék csak gőzzel fűthető és mivel a gőz hőmérséklete maximum cca. 180 C fok lehet, a berendezés csak benzin lepárlására lehet alkalmazni. A nyert benzint úgy az üzemünkben, mint a gazolinhoz keverve, vagy esetleg mint motalkó-benzint eladni a mai viszonyok között könnyen tudnánk értékesíteni, tekintve, hogy 1 kg. benzin 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."⁷

A berendezés, a jelentés alapján annyira elfogadható volt a vállalat részére, hogy még aznap elment a levél a Weiss Manfred Acél és Fémművek r.t. részére a vásárlási szándékról.

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

Szeptember 11.-i keltezéssel a budapesti bányakapitányság a két finomítóra az előzetes engedélyt megadta, azzal az indokkal, hogy az ellen sem az Ipaügyi Minisztérium, sem a Honvédelmi Minisztérium légmentes szempontból nem emelt

kifogást. Következő adatunk egy megbeszélésről készült emlékeztető Gyulai Zoltán feljegyzéséből, melyben rögzítik, melyik cég milyen finomítót épít. "9. MAORT: 100t/nap. Gelsesziget. Cca. 100 m 4"-os vezeték. Üzembe helyezendő október végére. Ezzel kapcsolatban teendő nincs. 100t/nap. Ortaháza. 15 km 3 vagy 4"-os vezeték. Üzembe helyezés ideje ismeretlen. Kerettye házilag elintézi.

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.

Közben Ortaházán Ziegler Vilmos mérnök, az ortaházai finomító vezetőjének irányításával megkezdődött a munka. A Kapuvölgynek nevezett észak-dél irányú völgyben földmunkával kezdődött az építkezés, majd a dorongút elkészítésébe fogtak. A német műszaki alakulat katonái motorfűrészsel vágták 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 berendezést.¹² "... román és olasz hadifoglyokból álló munkásszázadokkal megindították az ortaházai, és a morgánypusztai kisfinomítók építését, ..." ¹³ "Az Ortaházán felállítandó finomító és waggontöltő 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 {.....}a vasúti töltőállomás is elkészült. A finomítótól keletre lévő dombtetőn a MÁVAG - gyár szerelő csoportja 1 drb. 800 m³-es tartály építését folytatta. Utasítást kaptunk az ortaházai 6"-os vezetéknek Zalacséb - Rimánymajor - Körmend felé történő megépítésére. Rimánymajor mellett és Körmendtől 5 km-re egy-egy vasúti töltőállomásnak létesítésére. A létesítendő töltőállomások és az ortaházai töltőállomás mellett fából készült irodabarakok épülnek. Az ortaházai finomító és Kerettye között telefonvonal épült. E vonal kiépítésének Rimánymajor-Körmendig való folytatására is utasítást kaptunk."¹⁴ "- Ortaháza: Folyamatban az irodabarak építése. - Január 16.-án az irodabarak elkészült. - Az orosz erőknek a Dunán való átlépéséből kifolyólag a Köhler - dr.Ringer bizottság, Heeresgruppe Süd-del egyetértésben, egy hadászatiag hátravezető távvezeték felfektetését rendelte el, Kerettye-Ortaháza-Rimánymajor-Körmend nyomvonallal. Dec. végéig elkészült: 300 fm. dorongút, 14 db. 80 m³ fekvőtartály földágya, 2-2 db. lejárólótorony és hűtőcsoport faalapja és 2 db. kemence téglalapja."¹⁵ "Január 1-től kezdve vízvezeték és letöltő vezetékek fektetése, részben a távvezeték építő csoport közreműködésével. Február 6-án a tervezett finomító berendezés anyagából 22 waggon /kb 70t/ Gutorföldre érkezett. Szállítás Ortaházára. Végző tervezési munkák a Borsig cég közreműködésével. **Szerelés, beépítés március 29.-ig folyt.** Elkészült: 2 lejárólótorony és a hűtőcsoport 100%-ig, a 2 csökemence 50 %-ig, késztermék letöltő-berendezés 50%-ig, kazántelep és belső vezetékhalozat 30%-ig. /: A hiányzó 30% anyag, úgymint elektromos szerelvények, samott téglák és kemencék vasanyaga igen hátráltatta a munkálatokat. ./ Március 30.-án a 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."¹⁶

Közben folyt a Maort raktárkészleteinek Németországba szállítása, és felkészültek a dolgozók, valamint családtagjaik kitelepítésére is.

"Ortaházán és környékén Kissziget- Zebecke községekben mintegy 70 MAORT-os család telepedett le, ezek mind menekültek."²²

Bár tisztán látszott, hogy a finomítót nem tudják befejezni, a német hadvezetés nagy erőket vetett be védelmére, A több napig tartó harcok, tüzéségi és gyalogsági harc során a község települései súlyos pusztítást szenvedtek. pl.: Zebecke többször gazdát cserélt és a harcok végére egyetlen ép háza nem maradt. Ortaházát csak az utolsó pillanatban, a bekerítés közvetlen veszélyekor adták fel.

Mivel a egyéb támpontunk nem volt, így a finomító elhelyezkedéséről Vajmi András egykori küldönc és telefonközpontos elbeszélése, és az általa megmutatott nyomok alapján az alábbiakat tudjuk: A "Kapuvölgy" (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 téglapépületet 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 csővázas szin oszlopainak betontuskói még megvannak. Látható továbbá még a tartályok lefogására

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, bányaacsolattal biztosítva. A völgy bal oldalán lévő gerincen, kb. a völgy felénél állt a nagy 800 köbméteres tartály. A helybeliek elmondása szerint a tartály olyan nagy volt, hogy a háború után még tánc mulatságot is tartottak benne.²³ 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 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 országúttól jobbra, illetve balra.

A Vajmi András által elmondottakat megerősítette a MOIM-ba időközben bekerült iratanyag rendezése során előkerült helyszínrajz, amely pontosan jelöli az objektumokat.

A háború után a berendezéseket leszerelték -a nagy tartályt azok, akik felállították - és elszállították.

Így ért véget egy soha fel nem épült és üzemelő kisfinomító története.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!