

***Fatelító***

***II.***

1.

### ***„Muki” a tűz nélküli gőzmozdony.***

A MÁV 91-es „mozdonysorozata” csak egyetlen 001 pályaszámú mozdonyból állt. Beceneve „MUKI”.

A mozdonyt a dombóvári Fatelítő Üzem részére készítették a linzi Krauss mozdonygyárban 1915-ben. Mivel a dombóvári üzemben a szükséges tolató mozgásokat a fokozott tűzveszély miatt hagyományos gőzmozdonnyal elvégezni nem lehetett, ezért ezt a „tűznélküli” mozdonyt alkalmazták. A mozdony kazánját időnként a gyár stabil kazántelepéről töltötték fel. A kazánban lévő vizet forró, túlhevített gőzzel felforralták, és az ebből felszabaduló gőz szolgáltatta a hajtóerőt.

A mozdony kazánja egy 5 méter hosszú, 1,68 m belső átmérőjű, három 15 mm-es lemezből szegecselt övből álló tartály, melyet kékazbeszt matracokkal és hullámpapír-rétegekkel hőszigeteltek. A legkülső réteg egyszerű lemezburkolat. A töltő gőzcső a hengerkazán alsó részén elhelyezett lyukakkal ellátott cső, mely a hengerkazán homlokán távozik. A csővégre visszacsapó szelepet és elzáró szelepet szereltek. A középső kazánövön helyezték el a nagyméretű gőzdómot, melyre 2 db közvetett terhelésű rugómérleges biztonsági szelepet szereltek. (A későbbi nagyjavítások, kazáncserék során, mint a képeken is látható, a gőzdóm és a biztonsági szelepek helye is megváltozott.) A gőzdómban helyezték el a *vízválasztót* és a szelepes gőzszabályzót, melynek szabályozó rudazatát a kazánon kívül, jobb oldalon vezették el.

A kettő, kereten kívül, a mozdonyátor alatt elhelyezett gőzhenger a kapcsolt kerékpárok közül az elsőt hajtotta. A jobboldali forgattyút a baloldalihoz képest 90 fokkal előre ékelték a kerékpártengelyre. A dugattyúrúd nem átmenő rendszerű volt. A keresztfejek egyvezetékesek voltak. A gőzhengerek *Trick-rendszerű* külső beömlésű síktolattyúkkal készültek, melyeket *Heusinger-Walschaert-rendszerű* vezérművek szabályoztak. Az ellenforgattyú hátramenetben a forgattyút közel 90 fokkal követi, más szóval a forgattyúhoz képest hátramaradóként ékelték föl. Ennek megfelelően előre menetben a lengőívkő a lengőív (kulissza) felső részén helyezkedett el. A kormányvonórúdat kormányemelővel szabályozták.

A mozdony 800 mm futókör-átmérőjű, kapcsolt kerékpárokkal készült. A kerékpárok tengelyeit a tengelyvonalban teljesen átfúrták. A tengelyágyvezetékeket és a csapágakat egyedi kenőbeles kenőberendezésekkel látták el. A belső elrendezésű, szegecseléssel készült keret két Martin-folytvaslemez hossztartóból állt, melyeket a két végén mellgerendák kötöttek össze.

A mozdonyra kézféket szereltek fel. A féktuskók a mozdony kerékpárjait egy oldalról, kívülről fékeztek. A gőzben lévő alkatrészek kenéséről egy négynyílású *Friedmann-rendszerű* RF jelű dugattyús melegalkatrész-kenőszivattyú gondoskodott. Kedvezőtlen tapadási viszonyok esetén a sátorból kézzel működtethető homokoló juttatott homokot a

## 2.

kapcsolt kerékpár belső oldalához. A homoktartályt a futóhidak alá, a két kerékpártól egyenlő távolságra helyezték el.

A mozdony kazánját  $\frac{3}{4}$ -részben hideg vízzel töltötték fel, majd az üzem kazántelepéről a töltő gőzcsövön át gőzt juttattak a kazánba. A gőz lecsapódott és leadta a hőjét, egészen addig, míg a kazánban lévő gőz nyomása meg nem egyezett a kazántelep nyomásával. A mozdony indításakor a gőzomban fejlődött gőzt a szokásos módon a hengerekbe bocsátották, ezzel a kazánban csökkent a gőznyomás, így a víz forrásba jött és a nyomás kiegyenlítődéig gőz fejlődött. Ennek megfelelően a mozdony szolgálata alatt a gőznyomás és a vízhőmérséklet fokozatosan csökkent. A minél hosszabb üzemidő elérése érdekében kis hengertöltésekkel kellett mozogni. A kazánfalakra rakódott vízkövet a hagyományos mozdonyokkal ellentétben nem távolították el, mert az a kazán hőszigetelését javította.

Érdekesség képpen megemlítjük, hogy a második világháború utáni mozdonyhiányos időszakban a „Muki” egy feltöltéssel képes volt teljesíteni a Dombóvár-Kurd állomások közötti távot oda-vissza személyvonatként, egy személykocsit vontatva.

### *Általános adatok:*

Gyártó: Krauss, Linz

Gyártási év: 1915

Szolgálatba állási év: 1915

Selejtezés: 1997

### *Műszaki adatok:*

Tengelyelrendezés: 0-4-0F

Nyomtávolság: 1 435 mm

Engedélyezett legnagyobb

sebesség: 25 km/h

Ütközők közötti hossz: 7 600 mm

Magasság: 3 760 mm

Csatolt kerekek tengelytávolsága: 2 600 mm

Teljes tengelytávolság: 2 600 mm

Üres tömeg: 17,42 t

Szolgálati tömeg: 25,54 t

Tapadási tömeg: 25,54 t

(Forrás: Wikipédia, MÁV vontató jármű katalógus)

### *Gőzvontatás:*

Jelleg: B-n2

Hengerek száma: 2

átmérője: 450 mm

Dugattyú lökethossza: 400 mm

Kazán típusa: hőszigetelt forróvítartály

Kazán hossz: 5 000 mm

Kazán hossztengely magassága

a sínkorona felett: 1 900 mm

Gőznyomás: 12 bar

Tapadósúlyból számított vonóerő: 40,09 kN

Vezérmű rendszere: Heusinger-Walschaert

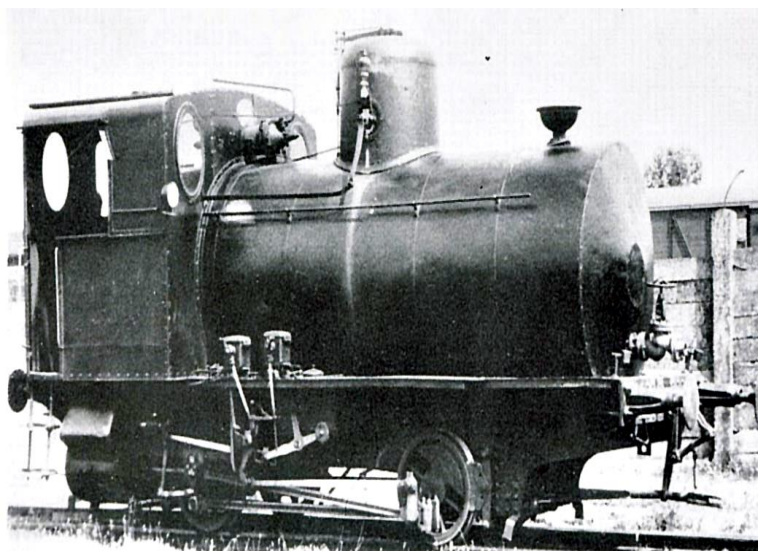
Vízkészlet, kazán víztartalma: 8,5 köbméter

=====

Legnagyobb tengelyterhelés: 13,22 t

Fékek típusa: kézfék

**3.**



**Eredeti állapot, a gőzdóm még közepen.  
(Forrás: MÁV vontató jármű katalógus)**

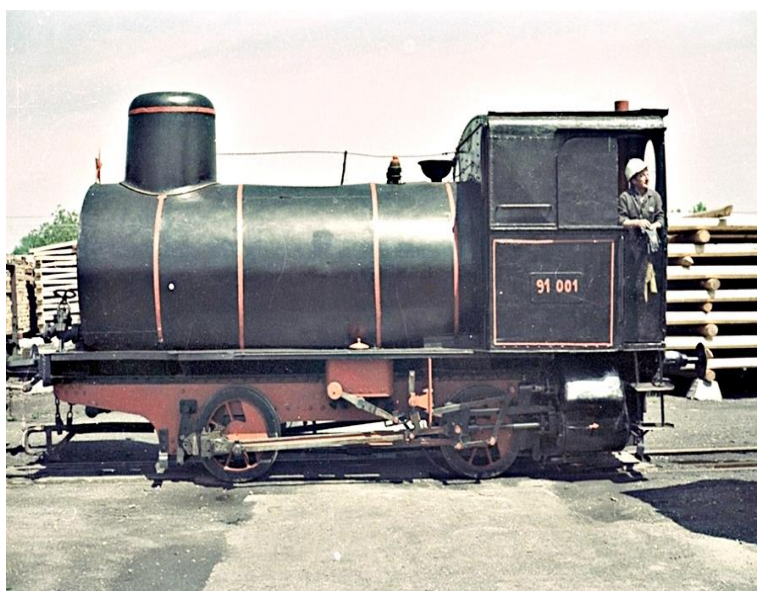


**Szintén eredeti állapotban az 5. utcai vasúti átjáróban.  
A mozdonyvezető Guszinger Antal.  
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**

**4.**



**Kazáncsere után. A gőzdóm a kazán elejére került.  
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**



**Munkában a fatéren.  
A mozdonyon Sajgó János kocsirendező.  
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**

5.

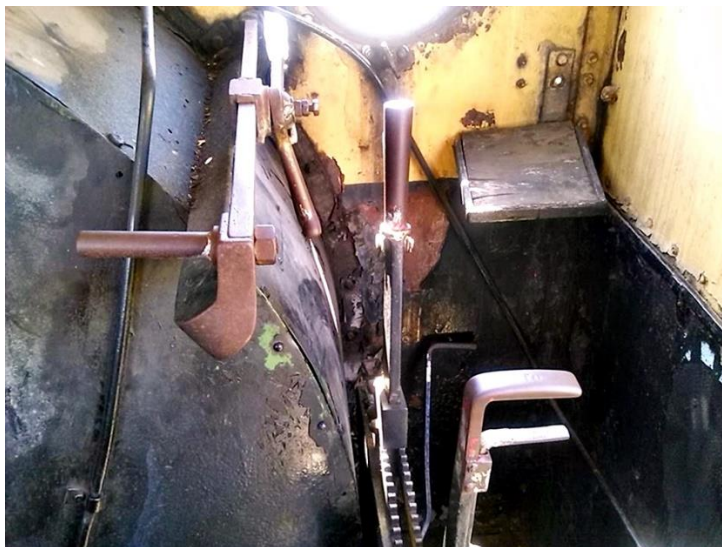


**Felújításra várva a dombóvári fűtőház területén.  
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**



**Felújítás után a Vasúttörténeti Parkban.  
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**

6.



**Gőzszabályozó, irányváltó, kézfék kezelő szervei a mozdony „sátorában”.  
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**



**A mozdony gőzzel való töltése.  
A jobb oldalon Pörncz Gyula mozdonyvezető.  
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**

## 7.

A „Muki” a gyerekek kedvence volt. A hosszú évek során nagyon sok gyerek utazott rajta egy rövid utat a fatelítőn belül.

Az 1970-es évek elején a fatelítőre érkezett egy angol vasútkedvelő csoport, akik Magyarországon ismerkedtek a vasúttal és főleg a mozdonyaival. Volt szerencsém látni, hogy milyen reakciót váltott ki belőlük, mikor meglátták a „Mukit”. Nem is tudtak vele dolgozni két órán keresztül. Fotózták, utazni szeretett volna rajta mindenki stb. A csoport vezetője és az idegenvezetőjük csak hosszas könyörgés után tudta rávenni őket, hogy tovább menjenek.

A „Muki” legalább megmenekült a „mindent eladunk hulladék vasnak” módszertől, és a látogatók megtekinthetik a Vasúttörténeti Parkban.

**Az összeállító visszaemlékezése.**

Eddigi életem több mint fele erősen kötődik a fatelítőhöz. Édesapám a dombóvári fatelítőn dolgozott. Születésem után 1954-ben édesapámat a tokodi fatelítő telepre helyezték át. A család másfél év után követte. 1959-ben nyílt lehetőség arra, hogy visszaköltözzünk Dombóvárra. Szentesi Elek dombóvári művezetővel munkahelyet cserélt édesapám. A fatelítő egyik szolgálati lakásába költöztünk.

Az általános iskola első osztályát már Újdombóváron kezdtem. Az iskola befejezése után a fűtőháznál szereztem meg a járműlakatos képesítésemet 1971 júniusában. Július 1-től már a fatelítő TMK lakatosaként kezdtem dolgozni a fatelítő kapacs részlegénél, mint karbantartó-gépkezelő. Feladataink közé tartozott a futódaru, a kengyelkocsik és a kapacs gép karbantartása. Egy év után kerültem be a központi műhelybe.

Ebben az időben ment át a fatelítő a legnagyobb fejlődésen. Ekkor kerültek a telepre a „Panther” autódaruk, a „Molotov” targoncák. Ekkor lettek felújítva a kengyelkocsik és a pályakocsik csapágyazásai az elavult görgős módszerről a golyós csapágyakra. Ugyancsak ebben az időben került sor a tolópad áramellátásának átalakítására is. A régi áramszedős módszert felváltotta a csúszó kábeles áramellátás. Ebben az időben lett lecserélve a keretfűrész egy modernebre. Javultak a munkakörülmények is, modernizálták az üzemi fürdőt, a szociális létesítményeket. Jelentősen megnőtt a talpfa igény a MÁV részéről. A TMK részleg dolgozóinak is be kellett segíteni a talpfák pántolásába munkaidő előtt és után.

1974-ben készült el az üzem sportpályája társadalmi munkában. A területet az akkori üzemvezető, Lengyel János biztosította azzal, hogy a szolgálati lakásához tartozó kertet átadta a sportpálya céljaira. Sok-sok óra társadalmi munkával sikerült egy minden tekintetben kielégítő sport centrumot létrehozni.

1975-77 között katonai szolgálatot teljesítettem a határőrségnél. Leszerelésem után visszatértem a fatelítőre. Itt dolgozott az édesanyám és a bátyám is. Ekkor már jó ideje a parkettagyártó részlegnél voltam karbantartó.

A nyolcvanas években nagyon változatos volt a munkánk. Sok mindent kellett megoldani házilagosan. Többek között az oszlopháncsoló gép kései oly mértékben elkoptak, hogy már veszélyes volt velük a munka. Új késekre nem volt valuta, ezért meg kellett oldani az elhasználódott kések további használatát. Ebben az évtizedben készültek el a rakódólap készítő műhely, vegyes gyártó műhely, a pántoló gép épületei a TMK részleg kivitelezésében.

Igyekeztünk a nehéz fizikai munkát megkönnyíteni, újításokkal segíteni. Így készült el a rakódólap szegező gép egy kihasználatlan 25 tonnás présgép segítségével, a rakódólap láb szegező gép, a pneumatikus rakódólapláb jelölő stb. Később ezek az újítások tovább fejlesztve mások figyelmét is felkeltették és készítettünk szegező gépeket Monorra, Dabasra is. Ugyancsak így készült el a háncsológép pneumatikus rendszerének teljes felújítása. Szintén így lett átalakítva a nagy gatterfűrész hidraulikus befogó és kocsitovábbító rendszere.

Elérkezett az 1990-es évek eleje amikor a MÁV úgy döntött, hogy szervezeti átalakítást végez és KFT-be szervezi ki három fatelítő telepet. Ez a döntés nem lett népszerű a dolgozók körében. Több mint százan nem írták alá az átlépést a kft-be. Őket a MÁV kényszer szabadságra küldte, majd különböző munkahelyeket ajánlott fel az átlépni nem kívánó dolgozóknak. Így fejeződött be a fatelítőn töltött időszak az életemben.

Még néhány szó a gyerekkoromból. A fatelítő mindig is a kulturális élet szorgalmazója volt. Kitűnő színjátszó csoport működött az üzemben. A laktanyaépületben levő kultúrteremben tartották az előadásokat a hatvanas években. A teremben levő színpad díszleteit Máté Géza TMK csoportvezető festette.

A fatelítő vásárolt először a környéken televízió készüléket, amit a kultúrteremben helyeztek el, hogy a fatelítő dolgozói, lakói és a környék lakói is elérjenek.

Szívesen emlékezem vissza a szabadtéri szüreti bálókra a hatvanas évek elején. Úgyszintén az újdombóvári búcsú alkalmából tartott, szintén szabadtéri bálókra, amelyekre még Dombóvárról is sokan eljöttek. A hetvenes évek közepétől megszűntek ezek a bálók és helyettük évente általában kétszer családi esteket tartottak a fatelítő dolgozóinak.

A hetvenes évek közepétől, a sportpálya elkészültétől, a sportélet is fellendült. Rendszeressé váltak az ún. „munkahelyi olimpiák”, amelyen a három fatelítő telep dolgozóin kívül az igazgatóság dolgozói is részt vettek. Ma már sajnos nem látható a pályából semmi, a természet visszafoglalta.

A fatelítő is erre a sorsra jutott. A természet visszafoglalta a területet. Az épületek tönkre mentek, most már a lebontásuk is elkezdődött. Nincs már meg a jelkép sem, a víztorony, ami kimagaslott az épületek közül. A kémény még áll, ki tudja meddig? Az üzem a 100 éves évfordulóját már nem érte meg. Már régóta nem hallani a telep gőz sípját, amivel a munkaidő kezdetét és végét jelezték.

A Fatelítő már csak az emlékekben él. (V. L.)

9.

A következő fotót 2015-ben készítettem az irodaházról. A képen még látható a bejárattól balra az emléktábla, amit az 1944. december 11-én délelőtt kilenc órakor végrehajtott német bombázás során elhunyt nyolc vasutas emlékére állítottak.



(Forrás: Saját fotó)

Álljon itt a nevük, hogy ne merüljön feledésbe:

Bajor István	MÁV kisegítő fékező	28 éves
Benke Gyula	MÁV segédtiszt	43 éves
Czapp József	MÁV kisegítő fékező	20 éves
Fenyvesi József	MÁV segédtiszt	56 éves
Gácsi Mihály	MÁV fékező	34 éves
Iszli Ernő	MÁV kalauz	21 éves
Kiss András	MÁV fékező	38 éves
Mezőszéki Ferenc	MÁV fékező	33 éves

***A dombóvári Fatelítő üzemvezetői:***

**1922-ig nem ismert.**

**1922 – 1935     Luria Jakab Gyula főfelügyelő**

**1935 – 1941     Dénesy Jenő főmérnök, 1938-tól műszaki tanácsos**

**1941 – 1942     Schulz József műszaki tanácsos**

**1943 – 1944     Fésüs József műszaki tanácsos**

**1944 – 1951-ig nem ismert**

**1951 – 1955     Herbály Ferenc**

**1955             Tóth Gyula**

**1956             Ulveczki László**

**1957 - 1959     Bándi Imre erdőmérnök**

**1959 – 1967     Ürményi István**

**1967 – 1974     Somogyi Béla**

**1974 – 1977     Lengyel János**

**1977 – 1982     Bánki Tibor**

**1982-től         Kóka Albert**



**Gyártási évszámot jelző szeg a talpfában.  
(Forrás: Saját fotó)**

11.



**Fűrészárú osztályozása és máglyázása.  
(Forrás: DRSzN fb. csoport)**



**Döbrököz 1963. augusztus 23.  
Balról jobbra: Somogyi László anyagraktáros, Réti József főművezető, Ürményi István  
üzemvezető, Vati Lajos TMK művezető.  
(Forrás: Saját fotó)**

12.



**Állnak balról jobbra: Máté Géza TMK csoportvezető, Vati Lajos TMK művezető, ? ,  
ülnek: Bereczki Géza lakatos, Farkas István lakatos, Réti József főművezető,  
Stoczer József szőlősgazda.**

**(Forrás: Saját fotó)**



**A képen az Elemi Népiskola 2. osztálya a laktanya épület bejárata előtt 1928-ban, tanítójuk  
az iskola első igazgatója, Gábor Béla.**

**(Forrás: Újdombóvár 100 éves fb. csoport)**

**13.**



**A Fatelítő néptáncosai 1955-ben.**

**Balról jobbra: Kovács Kató, Kovács Magda, Bereczki Ilona, Kruder Ella.  
(Forrás: Újdombóvár 100 éves fb. csoport)**



**A fatelítő színjátszói 1956 áprilisában a „Cigány” című színmű előadása után.**

**A bal szélen Sipos Józsefné, mögötte Békei Károly, a hátsó sorban balról a  
negyedik Hajcsár János.**

**(Forrás: Újdombóvár 100 éves fb. csoport)**



**Felvonulásra készülve a laktanya előtt.**

**Balról jobbra: Bagyom Józsefné, Iker Ferencné, Németh Ernőné, a táblával Gyenei Istvánné, ?, Várkonyi Ernőné, ?, Sipos Józsefné, ? .**

**(Forrás: Újdombóvár 100 éves fb. csoport)**



**Férfiak a felvonuláson.**

**Balról jobbra: Kovács Jenő fűtő, Esküdt János fűtő, Góman János segédmunkás, Fenyvesi János mozdonyvezető, Sajgó János kocsirendező, Bóna László kocsirendező.**

**(Forrás: DRSzN fb. csoport)**

15.

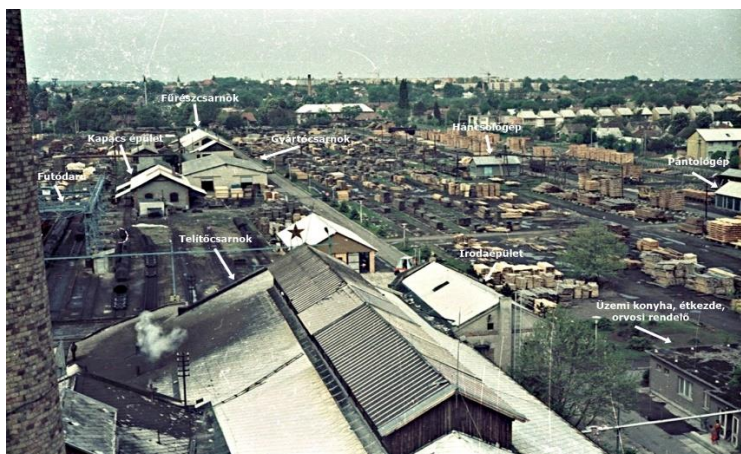


**Fatelítőn dolgozó fiatalok kirándulása Egerbe.  
(Forrás: Saját fotó)**

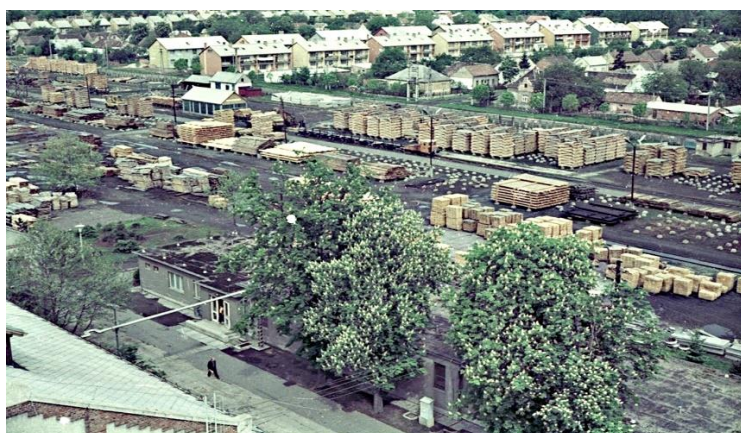


**Brigádok vetélkedője a kultúrteremben.  
(Forrás: Saját fotó)**

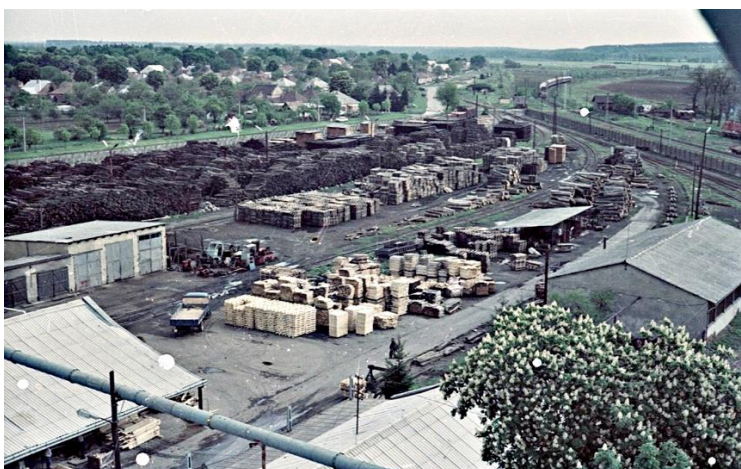
A következő képeket Kovács Béla fatéri és szállítási művezető készítette az 1980-as évek közepén. A képek filmtekercsét Erky Nagy Dániel találta meg a fatelítő irodaépületében a szemét között.



Látkép a víztornyból az I. sz. porta felé.



Látkép a víztornyból a fatér felé.



Látkép a víztornyból a II. sz. porta felé.

17.



**A telítőcsarnok és az irodaház.**



**A futódaruval telített talpfát rakódnak vasúti kocsiba.**



**A „Mukit” leváltó TVG zsámolykocsikon levő kengyelkocsikat továbbít a fatéren.**

19.



**A TMK kivitelezésében készült üzemanyagkút.**



**A gyártócsarnokban Horváth György gépkezelő vasúti teherkocsi padlóit készíti négy fejes gyalugépen.**



**Az elkészült padlók a tárolótéren.**

20.



**Vasúti teherkocsik megmunkált padlóit rakódja a Panther autódaru.  
A darukezelő Maros Jenő, a darukötözők Baki István és Kovács István.**



**Talpfa rakódása a pántoló gépnél Hiab-Berger rakódógéppel.  
A gépkezelő Papp Lajos, a rakódó Nagy József.**



**Gebhard István talpfát pántol a hidraulikus pántológéppel.**

21.



**A megpántolt talpfákat a tároló padon Igali Mihály kapicskával igazítja a helyére.**



**Talpfák máglyák a fatéren.**

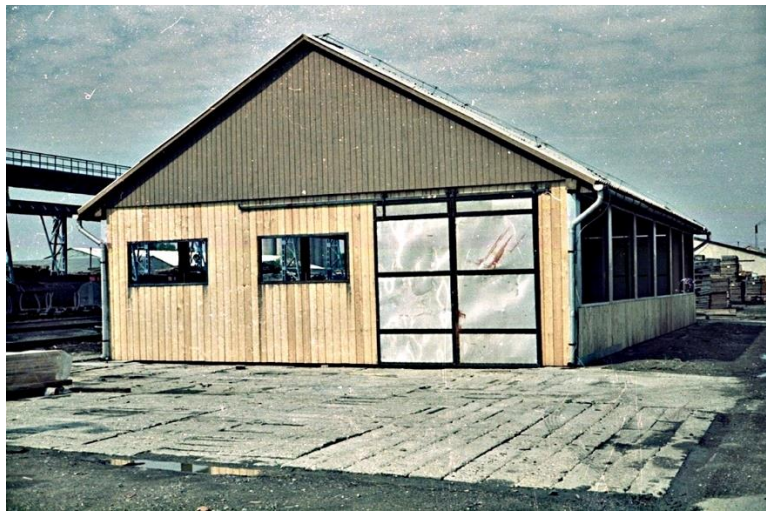


**Háncsolt vezetékoszlop máglya a fatéren.**

22.



**A fatéri dolgozók szociális helyisége.**



**Az épülő rakódólap gyártócsarnok.**



**Rakódólap készítése a présgépre készített szegező szerszám első változatával.**

23.



**Kiss István targoncavezető elszállítja a kész rakódólapokat a tároló helyre.  
A Desta targonca vezetőfülkéje a TMK munkája.**



**A fűrészcsarnokban Marton Sándorné sorozatvágó fűrészén dolgozza fel a faanyagot.**



**Tokod - Püspökladány labdarúgó mérkőzés a „munkahelyi olimpián”.**

**24.**

***Egykori anyagmozgatás***



**Nagy József és Igali Mihály bemutatja a kettő fő által végzett talpfamozgatást.**



**Nagy József a dolgozókat tönkretevő anyagmozgatást, az un. „lobogózást” végzi.**

**(Valamennyi fotó forrása: Dombóvári Retró fb. csoport – Erky Nagy Dániel)**

25.



**A TMK Műhely épülete 2013-ban.**



**A TMK műhely épülete 2019-ben. A fém ablakokat „gondos” kezek már eltávolították.**



**A TMK műhely belülről 2013-ban.  
A falon a csempék az egykori fürdő maradványai.**

**26.**



**És ugyanaz 2019-ben.**



**2015-ben leszakadt a telítőcsarnok tetőszerkezete.  
(Forrás: Saját fotók)**



**2017-ben kigyulladt és leégett az irodaház tetőszerkezete.  
(Forrás: Katasztrófavédelem)**

**27.**



**A kétpályás automata tekepálya 2008-ban, mint szeméttároló.**



**A sportpálya bejárata 2022-ben.  
A területet visszafoglalta a természet.**



**A laktanyaépület 2022-ben.  
A bejárati ajtók még ugyanazok, mint 1928-ban.**

**28.**



**Már csak a kémény áll 2022-ben.**

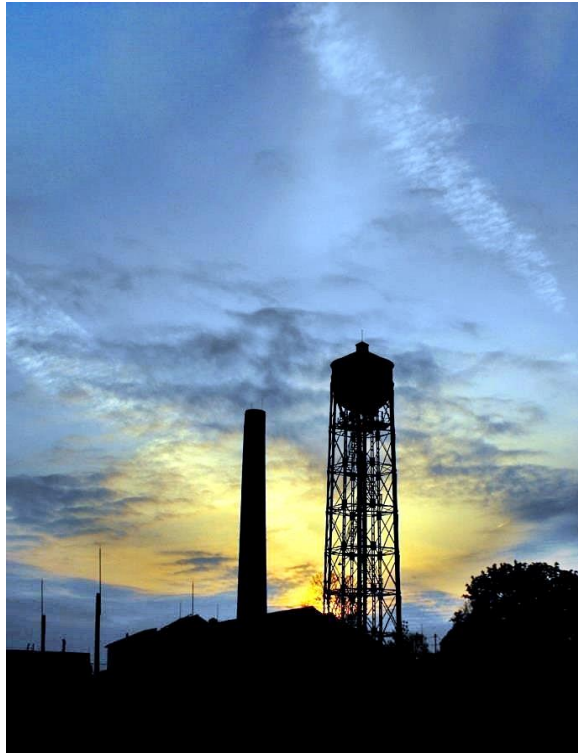


**2022. Az épületek és a víztorny lerombolva.**



**Ugyanez 2013-ban.  
(Forrás: Saját fotók)**

**29.**



**(Forrás: DRSzN fb. csoport)**

**Az összeállítás saját visszaemlékezés, a Wikipédiáról származó cikk és a MÁV vontatójármű album anyagának felhasználásával készült. A források megjelölve.**

**Összeállította: Vati László Dombóvár, 2022. július 17.**

**Külön köszönet Erky Nagy Dánielnek a megtalált fotók közzétételéért.**

**Az összeállítás részben vagy egészben szabadon felhasználható az összeállítóra való hivatkozás után.**