kBk-füzetek

2007/1 – 2007. február 5.
A Kisvasutak Baráti Köre Egyesület lapja

Köszöntjük a XIII. Kárpát-medencei Kisvasúti Találkozó résztvevőit!

Biatorbágyi kisvasúti nap, 2006
A felsőpetényi kisvasút újjáélédése
2006 második félévének kisvasúti eseményei
A csisztai vonalon...



egyesületi hírek

Tartalom

Biatorbágyi kisvasúti nap, 2006 3
A felsőpetényi kisvasút újjáéledése: a folytatás (is) rajtunk múlik... 8
2006 második félévének kisvasúti eseményei 11
A csisztai vonalon... 15

Hirdetmény

A Kisvasutak Baráti Köre Egyesület tagdíja 2007-ben is 3500 Ft/fő/év, az önálló jövedelemmel nem rendelkezők (diákok, nyugdíjasok, munkanélküliek, stb.) ennek a felét kell, hogy befizessék. A tagíjakat vagy átutalással, vagy az OTP Bank fiókjaiban történő befizetéssel lehet rendezni (ez utóbbi ingyenes), számlaszámunk 11712004-20206435. A tagdíj rendezhető továbbá átutalással vagy hagyományos sárga csekken postai úton is (ezt újságunkhoz is mellékeljük). Kérjük tagjainkat, hogy a befizetéskor vagy átutaláskor közleményként mindenképpen adják meg a befizető nevét, és azt, hogy melyik éves tagdíjat fizette be.

Kérjük, hogy támogassa egyesületünk munkáját
személyi jövedelemadója 1%-ának felajánlásával.

Fontos! A boríték hátulján a ragasztást a ragasztott felületre átnyúlóan saját kezűleg írja alá!
Ellenkező esetben a felajánlása érvénytelen!

18077847-1-43
Kisvasutak Baráti Köre Egyesület

Címlap: Az első személyvonat Bánkon
Fotó: Fodor Illés

KBK-füzetek 2007. február 5.
15. évfolyam, 67. szám
Kiadja a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület a tagság és az érdeklődők tájékozatására. Megjelenik alkalmanként.
Az egyesület címe: 1107 Budapest, Kőrösi Cs. S. u. 17.
E-mail: info@kisvasut.hu, **Honlap:** www.kisvasut.hu
Felelős kiadó, főszerkesztő: Laczkó Zsolt, +36 20 329-4676
Tördelő: Laczkó Zsolt, +36 20 329-4676
Korrektor: Markója Szilárd, +36 20 965-6097

Bacsinszky Tibor

Biatorbágyi kisvasúti nap, 2006



A kisvasúti napok transzparense a biatorbágyi viadukton

Több mint egy éve volt már, hogy ismertté vált a szentesi téglagyár végleges bezárása és elkezdődött a belső téglagyári vasút sürgős elbontása és kohóba juttatása. Akkor egy nagyon széles összefogás keretében a KBK tagjai a járművek és a sínanyag egy részét megvásárolták, elbontották és Biatorbágyon ledeponálták. Volt aki pénzzel – méghozzá egyesek nagyon nagy összeggel – mások szervezéssel illetve szabad-idejüket nem kímélve kétkezi munkájukkal segítették megteremteni egy mobil, bárhol összeállítható kisvasút alapjait.

A mobil kisvasút, amit Svájcban, Németországban mindíg megcsodáltunk – ahol egy – egy jelesebb évfordulóra a kisváros utcáin, város-kapukon át egy – két hétre kisvasutet építenek fel – ma már nálunk nem csak álom, 2006 szeptemberében nálunk is megvalósult.



Sínmezők lerakodása a leendő pálya mellé

Biatorbágyon már 3 éve alakulóban van egy Kisvasút Társaság, mely célul tűzte ki a régi vasútállomás (ma faluház) kiindulással a törökbálinti Cora irányában a régi nagyvasúti nyomvonalon a ma nem használt viadukton keresztül egy kisvasút kialakítását. A társaság az első évben egy modellvasút kiállítás keretében, 2005-ben pedig már egy önálló kiállítással és a faluház kertjében egy 30 méteres hajtánypályával igyekezett a helyi közönséggel megszerettetni a kisvasutakat. 2006-ban egy nagyobb szabású nemzetközi modellvasút-kiállításhoz kapcsolódva Dobi János klubtársunk megszerezte az önkormányzat hozzájárulását egy az erre az alkalomra felépítendő kisvasút-hoz.



A gyökerek: MIB kuli, polcos kocsi és a sínek még Szentesen

A pályaépítési munkák szakmai levezetéséhez sikerült Bakcsi Mátét megnyerni.

Az előkészítő munkák a 2006-ban végre újból megrendezésre került balatonfenyvesi kisvasúti nap és hajtányparádé idejére estek, ami egy kis csúszást okozott.



Sínszállítás a szállítókocsin

A Szentesen elbontott síneket megtisztítottuk az agyagtól, a hibákat kijavítottuk és a sínmezőket a hosszuk és a keresztlefogatás magassága szerint szortírozva szállítható állapotba hoztuk.

A sínanyag helyszínre szállítása után kezdődött a munka neheze. A síneket úgy kellett széthordani, hogy a már egyszer felbontott sínmezők hevederfurat-kiosztásai és az ívekben a hosszkiegyenlítések egymáshoz illeszkedjenek. A már lerakott síneken egy erre célra épített sínhordó kocsi vitte az újabb 3-4 sínmezőt előbbre. A kisebb hossz-kiegyenlítésekhez sínszeleteket hasz-náltunk, melyek közbeillesztése ennek megfelelően hosszabb hevedereket igényelt. Ezt követte a fenyőgerendákból készült talpfák aláhelyezése. Ahol szükséges volt, ott zúzottkő ágyazat került a sín alá, majd a beszabályozás kemény munkája következett. Sok szorgos kéz verte a talpfák alá a zúzottkövet.

Az északi viadukt hídfője és a régi vasúti transzformátorállomás melletti Pontis szálloda között a régi nagyvasúti pálya helyén létesült kerékpárút részbeni felhasználásával egy nagyon szép vonalvezetésű, baktól bakig 303 méter hosszú kisvasút épült fel. A vonal első negyedét laposvas aljakra hegesztett 7 kg/m-es sínszálak alkották. A következő szakaszon, körülbelül a vágányzat felén a 7 kg/m-es sínek sínszálakból vágott keresztaljakra voltak hegesztve, itt a sűrűbb alátámasztás és a nagyobb felfekvő felület elérésére kiegészítő talpfák kerültek a sín alá. Az utolsó egy negyed rész talpfákra szerelt 9 kg/m-es sínszálakból készült. A vonal mindkét végén egy-egy fatelepi fordítókorong biztosította a motoros hajtányok irányba fordítását, a szállodánál lévő állomáson pedig egy kitérővágány két különálló peronra juttatta a szerelvényeket.

3 napi megfeszített építőmunka után péntek délben indulhatott el az első utasokat is szállító szerelvény. Délután a pályaépítő brigád folyamatosan korrigálta a vágánymezők fekszinthibáit. A vonatok egyre jobb pályán érték el a végállomásokat és estére elérték a teljes kapacitáskihasználtságukat.

Az egyik szerelvény a Bözsi névre keresztelt téglagyári kuliból és az általa vontatott Kemencéről hozott két 6 személyes személykocsiból állt. A másik szerelvény vontatását egy saját építésű Tatran motoros hajtány biztosította, amely a nagyobb befo-



Síncsvar becsavarása autólámpa mellett



Az építőbrigád ebédszünete



Éjszakai megfeszített munka zseblámpavilágnál



Amikor a cipő is megtellik zúzottkővel



A kitérővágány pontos méretre vágása

gadóképesség érdekében két hajtánypótkocsit vontatott. Ez a szerelvény 11 utast szállíthatott.

A három nap alatt a repvágányos kisvasút több mint 1000 utast szállított. A mozdonyvezetést folyamatos műszakban szinte éjjel – nappal fáradhatatlanul Tóth Gábor, Molnár Márk és Nagy Zoli látták el. A szolgálatot végző lelkes KBK tagokat a Kemencei Múzeumvasúton viselt kék szolgálati trikójuk különböztette meg a látogatóktól, de volt aki régi MÁV egyenruhában nagyon csinosan és stílusosan látta el a vonatvezetői feladatát.

Voltak prominens vendégeink is: a község vezetőin kívül a román nagykövet és az osztrák nagykövetségi titkár is a kisvasút vendége volt, a Pontis szállodában lebonyolított lakodalomból pedig az ifjú pár rendelt éjfél előtt különvonatot.

A vendégeknek a pálya közepe táján lévő tisztáson a Zöld Bakterhez címzett vendégfogadó által felállított büfé kínált ételt – italt a felfrissüléshez. A személyzet is itt kapott – részben ingyen – ellátást, amiért utólag is köszönetet mondunk. Sokak örömére szintén itt lehetett zene, nóta és tánc mellett reggelig kikapcsolódni.

Sajnos minden jónak egyszer vége szakad, így hétfő délután elkezdődött a bontás, és kedden elszállítottuk az utolsó síneket és a járműveket is a helyszínről. Ezután a terep rekultivációja még jó néhány napig eltartott, amivel a kimerült csapattól magára hagyott Dobi János küzdött meg.

A talpfákra szerelt sínmezők a biai MÁV Pályafenntartási telepre kerültek vissza, ahol várják a következő bevetésüket.

Erre nem is kellett sokáig várniuk. Szeptember 17.-én a Zuglói Napok keretében a városi kötöttpályás közlekedés témakörében a Regnum Marianum templom udvarán egy 60 m-es hajtánypálya épült fel két fordítókoronggal és egy kitérővel, ahol két kézihajtány és egy kézi erővel tolt hajtánypótkocsi biztosította a közönség szórakoztatását.

A Biatorbágyi Kisvasúti Nap megvalósításához 21 segítőkész ember kb. 600 munkaórájára volt szükség.

Önkéntes munkavállalással évente 1 – 2 ilyen rendezvény valósítható meg. Reméljük a jövőben lesz alkalmunk a vágányzat bővítésére, és így hosszabb repvágányos ideiglenes kisvasutak építésére is.

Amennyiben a svájci és német példákhoz hasonlóan nálunk is egy évre előre lehetne tervezni az ilyen eseményeket, akkor ezek bekerülhetnének az előre meghirdetett kisvasúti napok közé is.

A kisvasút megépítéséhez a KBK és a biatorbágyi helyi vállalkozók nagylelkű anyagi segítséget nyújtottak, amit utólag is szeretnénk megköszönni és büszkék lehetünk arra az összefogásra, amelyben nemcsak a Kemencei Erdei Vasúton szorgoskodó KBK-tagok időt és fáradtságot nem kímélve mindent megtettek a rendezvény sikeréért.



Máté ellenőrzi a vágányzatot az első vonat alatt



Megérkezés a balatonfenyvesi vendégszereplésről



Személyvonat útközben



Hajtányvonat két pótkocsival



Hajtány fordítása a végállomáson



Vonat érkezik a végállomásra



Menyasszony és vőlegény az éjszakai különvonaton



Sorbanállás a helyekért



Lámpagyűjtemény egy régi felsővezeték oszlopon



Hajtánypótkocsi rakodása



A vágánymezők újbóli ledeponálása a Biai Pft-n



Nagy az érdeklődés a Regnum Marianumban is



Sorban indulnak a hajtányok

Laczkó Zsolt

A felsőpetényi kisvasút újjáéledése: a folytatás (is) rajtunk múlik...

Elsőre sokaknak talán nem sokat mond ez a név. Egy szlovák falu Nógrád-megyében. A falu határában a 30-as években kezdődött meg, eleinte kezdetleges módszerekkel a tűzálló agyag bányászata. 1949-ben, a bánya államosítása után komoly fejlesztés vette kezdetét. Az 50-es években kiépült Bánk állomásig egy iparvasúti vágány, melyen a termelt agyagot nagyobb mennyiségben el lehetett szállítani a nagyvasúti kapcsolatig, ahol egy magasrakodó segítségével került további szállításra. A vontatási feladatokat a felszínen C50-es mozdonyok, a mélyművelésben NDK gyártmányú EL-9-es akkumulátoros mozdonyok végezték. A 1989-es társadalmi, államrendi és gazdasági átalakulásokat követően – hasonlóan Magyarország egyéb ipari létesítményeihez – a megrendelések fogytak, a bánya üzemeltetése egyre kevésbé volt gazdaságos, a dolgozók száma az addigi szám töredékére esett. Az agyagbánya privatizációja is megtörtént, majd hanyatlása – szintén nem egyedi példaként – folytatódott. A helyzet ugyan 2004-ben sem változott, de a tulajdonos igen. Egy agilis magyar útépítő vállalkozó vásárolta meg a bányát.



Vonat Bánkon 2002-ben, a pálya egy tiszta szakaszán. Fotó: Fodor Illés

A fejleményeket a kisvasútbarátok is folyamatosan figyelemmel kísérték, mivel a Bánkig vezető iparvágány egy 600mm-es nyomtávú kisvasutat jelent, melynek állapota a folyamatos karbantartás hiánya miatt mára eléggé leromlott. A vonal híres volt a „bozótvágó" mozdonyról, sokszor nemhogy az űrszelvény, de maga a pálya se látszott a növényzettől. Miután az utolsó nagy megrendelő is megszűnt, ezzel 2005-ben a kisvasúti agyagszállítás végleg leállt.

Vasútbarátok igyekeztek kapcsolatot tartani a régi bányavezetéssel is, majd a váltás után az új tulajdonossal. A KBK C50-es szakcsoportja innen vásárolt meg ez C-50-es modonymaradványt, melynek újjáépítésén ma is dolgoznak. A tulajdonos pozitív hozzáállását tükrözi, hogy a kisvasutat a teherszállítás leállása után se szedte fel abban a reményben, hogy turisztikai szerepben újjáéledhet. Ezt támogatandó egyesületünk első próbálkozása egy 2005-ben készített tanulmány volt, mely műszaki oldalról közelítette meg a szükséges teendőket és ezek becsülhető nagyságrendi költségeit. Akkor nagyjából itt meg is állt a dolog.



Bánk állomás még bozótos állapotában, 2006 szeptemberében. Fotó: Moór Attila

2005 szeptemberében meghívást kaptunk a bányásznapi ünnepségre, ahol újra felmerült a kisvasút turisztikai célú hasznosítása. Az alsópetényi, a felsőpetényi és a bánki polgármesterekkel beszélgettünk igen jó hangulatban, ahol hamar kiderült, hogy szándék és lelkesedés mindenkiben van, de az anyagi háttér hiányában ez még mindig kevés a kisvasút felújításához, újraindításához.

A rendezvény után már egy barátibb formában folytak a beszélgetések Somogyi Jánossal, a bánya tulajdonosával. 2006 tavaszának végén a BME Közlekedésmérnöki Karának két szakemberével mentünk el Felsőpeténybe, ahol egy, a pályázatokhoz szükséges megvalósíthatósági tanulmány alapjainak elkészítését tűztük ki célul, hallgatói munka keretében.

A kemencei kisvasúti nap adott újabb lendületet a felsőpetényi



A felújított fékezőkocsi. Fotó: Fodor Illés

történetnek, mivel rendezvényünk nappali és éjszakai részén is részt vett a bánya tulajdonosa, és ez volt az a pont, amikor komolyan elkezdett hinni egyesületünk munkájában, szakmai felkészültségében és hátterében. Egy vállalkozó ember számára gazdaságilag teljesen irracionális, hogy lelkes vasútbarátok (vagy bármely terület odaadó hívei) önkéntes formában nagyon komoly értékű és színvonalú munkát végeznek. Valljuk meg őszintén, a gazdasági racionalitáshoz képest ehhez tényleg kell egy egészséges fokú megszállottság, ami nélkül a világ sokkal kevesebb lenne, mint amilyen vele.

Nem sokkal a kemencei kisvasúti nap után felmerült az ötlet, hogy szeptember 16-án, a bányásznapi ünnepség fénypontja a felsőpetényi kisvasúton közlekedő személyvonat legyen.

Hat héttel a rendezvény előtt a pálya állapotáról csak sejtéseink voltak, az űrszelvény a régi, bozótos állapotokhoz képest is dzsungel volt. A telepen két, bizonytalan állapotú C-50-es mozdony (ezek közül csak az egyikben volt motor) és nulla darab személykocsi állt rendelkezésre.

A pálya kitakarítása több hetet vett igénybe, méterről méterre irtva a bozótot. Itt sok lelkes és segítőkész tagtársunk mellett ki kell emelnem Nagy Zoltán Ákos nevét. A ő fanatizmusa nélkül nem lehetett volna teljes hosszban és valódi űrszelvény szélességben kitakarítani a pályát.

Közben felgyorsult a pélpusztai kocsi felújítása is, mivel ez volt az egyetlen olyan kocsi, ami (részben) zárt, tehát néhány kemencei kis kocsi mellett fontos szereplője lehetett a rendezvénynek. A tengelyek még Pécsett voltak, a kocsi váza pedig Paphegyen, félig elkészült lakatosmunka állapotában. Famunka tekintetében a tető lécezése már Tóth Gábor jóvoltából kész volt. Ez utasok szállításához igen kevés, mondhatni elégtelen. A tengelyek beszerelése és a lakatosmunkák befejezése után, két héttel a rendezvény előtt került át a kocsi Felsőpeténybe.

Itt először rozsdamaró és alapozó, majd fedő festési munkákkal kellett kezdeni, és utána kezdődhetett a deszkázás. Az oldalfalak és a padló szeptember 16-án reggel 7-re lett kész, az első vonat a meghirdetett 10:30-kor elindult.

A kemencei pályás csapat és Schmidt L. Valentin szorgos tevékeny-sége során 15 alj ki lett cserélve a pályában, hogy a legkritikusabb (650mm+) nyombővületek megszűnjenek.

A bányásznapi rendezvényen két vonat közlekedett: C-50 + pélpusztai kocsi + felsőpetényi fékező kocsi (ezt a Mondj Csütörtököt baráti társaság újította fel). A másik vonat a Kemencéről ismert Bözsi kuli, az 1-es „rázós" kocsi és az UV-pót székes balatonfűzfői kocsi volt, és természetesen az elmaradhatatlan hajtányosok. A mélyművelésű rész (V. táró) első 400 m-es szakaszában egy EL-9 + népes kocsi + EI-9 ingavonat közlekedett (szintén nem gyakori összeállítás manapság a magyarországi kisvasutakon). A 200 fős rendezvény nagyon jó hangulatban zajlott le, és a visszhangja is nagyon pozitív volt a résztvevők részéről. Egyesületünkről sokan ezen a rendezvényen hallottak először a megjelentek közül, nagyon jó bemutatkozás volt.

Persze itt nem állunk, nem is állhatunk meg. Jelenleg pályázati és finanszírozási területen folynak egyeztetések. Ahhoz, hogy menetrendi forgalom indulhasson meg a vonalon, még nagyon sok munkára és pénzre van szükség. A kisvasútra



A pélpusztai kocsi 4 nappal a rendezvény előtt. Fotó: Fodor Illés



A két vonat a bányásznapon. Fotó: Fodor Illés

magában igen nehéz pénzt szerezni, komplex térségi turisztikai fejlesztés formájában viszont sokkal esélyesebb. Ehhez még sok tervezésre, és a megvalósítás során is igen sok munkára lesz szükség. Ha a pálya teljes felújítása nem is oldható meg, üzembiztos szintre mindenképpen meg kell csinálni. Szükséges a végállomások kialakítása. A járművekkel is lesz bőven tennivaló. Egy nagy nyitott és egy zárt kocsit szeretnénk üzemeltetni a vonalon, esetleg igény szerint a meglévő csillealvázakra építve még további kicsi nyitott kocsikat. A tervekben szerepel a mélyművelésű rész bemutatása is, az V/1-es tároban egy kis földalatti múzeum kialakításával. A bánya telephelye mellett egy kőtár készül, bemutatva a hely ásvány- és kővagyonát, valamint a volt színházteremben is bányászati kiállítás készül. A tervek szerint a bánya központi épületében turistaszállás is lesz.

Mint a fentiekből látszik, a kisvasúttal igen sok dolgunk lesz, ha szeretnénk, hogy feléledjen és ne jusson sok megszűnt kisvasút sorsára. Hogy az őszi bemutatkozásunknak legalább olyan jó folytatása legyen, támogatásra van szükségünk szakmai és munkaerő téren is.

Az üzemeltetés a tervek szerint a kemencei kisvasúthoz hasonló, önkéntes formában fog megvalósulni, ehhez új emberek is kellenek, mivel a jelenlegi kemencei személyzet száma és kapacitása véges.

Mindenkinek szeretnék köszönetet mondani az eddigi felsőpetényi munkákért, az elért eredményekért, külön kiemelve azokat, akik több száz kilométerről jöttek füvet kaszálni, akik két éjszakai műszak között estek be egy kicsit Felsőpeténybe, akik a fenyvesi kisvasút tisztítását hanyagolták egy kicsit Felsőpetény miatt, akik vállalták, hogy hajtányokat hoznak a bányásznapra, és mindenkinek, aki egy kicsit is dolgozott vagy dolgozni fog Felsőpetényben.

Aki komolyan részt szeretne venni a felsőpetényi kisvasút munkáiban, írjon az **info@kisvasut.hu** e-mail címre, vagy jelentkezzen telefonon a **+36-20-329-4676**-os telefonszámon Laczkó Zsoltnál.



Kis- és nagyvasút találkozása Bánkon. Ezt volt az utolsó? Fotó: Fodor Illés



A fölkdalatti ingajárat. Fotó: Fodor Illés

2006 második félévének kisvasúti eseményei

Július

Az idén is volt kisvasúti nap Kemencén. A programra igye-keztünk minél több vendéget invitálni, pótolva ezzel részben a tervezett nemzetközi járműtalálkozó elmaradását. A kisvasúti napra három nosztalgia Ikarus autóbusz is érkezett: a Vértes Volán Farosa mellett kér Ikarus 311-essel is lehetett utazni a környező utakon, főként Királyházára és Perőcsénybe. Vasárnap a kisvasút gyűjtemé-nyéből összeállított fotóvonatokat közlekedtettünk, amit néhány műszaki hiba is színesített.



Aláírták a Szob-Márianosztra kisvasút kivitelezési szerződését. A félmilliárd forint értékű munkának 2007. április 30-ra kell elkészülniük, majd egy hónapos próbaüzem után május 30-án indulhat majd meg a vonatközlekedés (amennyiben a járművek beszerzésére kiírt második közbeszerzési pályázat eredményes lesz). A pályát 48 kg/fm-es felépítménnyel építik újjá, a kibontott „i" síneket részben Nagybörzsönybe szállítják, ahol újra beépítik azokat. A KBK folyamatosan figyelemmel kíséri az építkezést, észrevételeinket megtesszük a beruházást lebonyolító Szob Város Önkormányzatának.



Augusztus

Augusztus 6-án került megrendezésre a beregszászi kisvasút napja a Kárpátalján, immáron sokadik éve a KBK védnökségével. A program az idén is egy Beregszász – Komlós (Hmelnyik) különvonatozásból, bográcsozásból, illetve a menetrend szerinti vonatokkal történő utazásból állt. Jövőre szeretnénk hajtányozási lehetőséget is teremteni a kisvvasúton.



Szeptember

Szeptember 2-án négy év szünet után újra kisvasúti napot rendeztek Balatonfenyvesen, ami igazán jól sikerült. Az Mk48-as vontatta négykocsis személyvonat láttán az ember a Nyírvidéken érezhette magát. A rendezvény része volt egy hajtánytalálkozó is, amelynek fő attrakciója a hajtányosok által kitisztított és járhatóvá tett csisztai vonal beutazása volt (lásd Moór Attila cikkét) Egyesületünk a Bözsi kulival és dr. Kelemen Zsolt tagtársunk Nagybörzsönybe állomásított Dögészkocsijával képviseltette magát. Az est fénypontjaként Bözsi Csisztára is eljutott, így négy év után újra mozdonyvontatású szerelvény közlekedett az egykor szebb sorsú vonalon.



Szeptember 9-10-én rendezték meg a biatorbágyi Hídünnepet, amelyen az egyik fő attrakciót a szentesről mentett sínanyagból összeállított ideiglenes kisvasút jelentette. Az eseményről bővebben Bacsinszky Tibor írt.



Szeptember 16-án tartották a felsőpetényi Bányásznapot, amelyre egyesületünk tagjai és több más vasútbarát kitakarította és járhatóvá tette a kisvasút pályáját, illetve megkezdtük a Pélpusztai kocsi felújítását. A nap fénypontja számunkra az volt, hogy ötször fordult a személyvonat a vonalon. A rendezvényen természetesen Bözsi, a kuli is jelen volt a kemencei C263,0001-es és az UVpót üléses fűzfői kocsi társaságában. Szeptember 30-án a trains.hu csapata szervezett egy különvonatot Vác és Romhány között, melyhez egyesületünk egy agyaggal rakott tehervonati szerelvényt biztosított.





Szeptember 23-án Gemencen volt hajtánytalálkozóval egybekötött kisvasúti nap. Pörbölyön számos beruházás megvalósítása kezdődött meg, felújítják a fűtőházat, ahol forgalmi iroda és büfé is helyet kap majd, illetve egy erdészeti múzeumot is létesítenek majd. Az ősszel a kisvasút Rezét nevű gőzöse is visszatért, az idei szezonban vélhetően már személyvonatokal fog közlekedni a vonalon.



Szeptember 30-án a tervekkel ellentétben mégsem zárták be Szlovákiában a Hőlak és Trencsénteplic közötti kisvasutat.



Október

Lezárult a 2006-os szezon a Kemencei Erdei Múzeumvasúton, utasszámunk meghaladta az év végére a 18 500 főt.

Megkezdődött a Mátravasút lajosházi vonalának felújítása. Két kilométer hosszan Gyöngyössolymos fűtőháznál teljes felépítménycserét végeznek „c" sínekkel, illetve ezen a részen a vízelvezetési rendszereket is rendbe teszik, mivel a pályát igen gyakran elöntötte a sár. Gyöngyössolymos fűtőház állomás két vágánnyal fog újjáépülni, az ott tárolt kocsikat információink szerint nem vágják szét. A munkákhoz kapcsolódóan elbontották a szilvásváradi fatelep MÁV iparvágányát, ennek sínanyagából építkeznek Gyöngyösön, illetve ebből fogják kivitelezni a lajosházi vonal idén kezdődő meghosszabbítási munkáit is.

Megkezdték Nagybörzsönyben a kisvasút Nagybörzsöny-Kisirtás szakaszának átépítését a szobról kikerült „i" sínekkel.



LÁEV: Hídfelújítás, kitérő építés a Parasznyai szárnyvonalon

Felújítás miatt az ősszel kiemelték és tréleren elszállították a Papírgyár és Chinoin megállóhelyek között fekvő Szinva hidat. A munkálatok október 11 -november 14 között zajlottak. A közelben található még egy kisebb híd a Flóra forrás vize felett, ennek állagmegóvását helyben végezték el szintén az ősz folyamán, valamint a két patak között fekvő pályaszakaszt 23,6 kg/fm tömegű sínekre cserélték.



December elejére készült el az Erdészeti Erdei Iskola Csanyik-völgy megállóhelyen létesített kitérő. Az iskola iránti fokozott érdeklődés miatt vált szükségessé megépítése, 3-án járt körül az első különvonat. Érdekesség, hogy a helyszínrajzok szerint valaha "Mészégető kitérő" néven már volt itt vonattalálkozási lehetőség.

Az október 23-i ünnep alklamából Kóka János Gazdasági és Közlekedési Miniszter kitüntetést adott át a vasutakkal, kisvasutakkal kapcsolatos munkájáért Mátrai Imrének, illetve egyesületünk két tagjának, Villányi Györgynek és Chikán Gábornak. Gratulálunk nekik az elismeréshez!

Az október 23-i hosszú hétvégén újra vágányt vezettünk a kovácsműhely épületébe Kemencén. Az épületen belül egy repülővágány került lefektetésre, melyet utasforgalmi időszakban el lehet távolítani. Az új vágány célja a jelenleg a szabad ég alatt tárolt mozdonyok télire történő elhelyezése, illetve a Pélpusztai kocsi fedett helyen történő felújításának elősegítése volt.



November

Megkezdődtek a KEMV telephelyének átépítése az Ipoly Erdő Zrt. jóvoltából. Bár a munkák megkezdése egyesületünket váratlanul érte, elmaradtak az ígért konzultációk, úgy tűnik, hogy a későbbi munkákba már mi is bele tudunk folyni a tervezési fázisban. Első lépésben a fürdőépület mellől lebontották a szilárd alappal nem rendelkező épületrészt, majd a felújítás keretében pénztár- és váróhelységet alakítanak ki belőle. Elkészült továbbá egy színpad a járműkiállítási rész mellett, és új

kerítés létesül. A tervek szerint májusig megtörténik a kovácsműhely és a fűtőház felújítása is.



December

December 9-én Felsőpetényből Kemencére szállítottuk a Pélpusztai kocsit, felújításának harmadik üteme is megkezdődött. Reményeink szerint a májusi üzemkezdésre forgalomba is állhat majd.





Mikulás a kisvasúton

Decemberben ismét útjára indult Miskolcon a már hagyományosnak tekinthető Mikulásvonat.

A „Diósgyőrért", a Diósgyőri Vár Térségének Fejlesztéséért Közhasznú Alapítvány és a LÁEV által üzemeltetett élményvonat évről évre egyre népszerűbb az egész régióban, de más megyékből, az egész országból érdeklődnek iránta.

2003-ban gördült ki az első feldíszített szerelvény a Dorottya utcai végállomásról, hogy mintegy fél órás útja során, a nagyvárosi környezetet gyorsan maga mögött hagyva befusson az erre az alkalomra Hóperenciává átkeresztelt Lillafüredre. Az út nem egy hétköznapi kirándulás a kicsik számára, hanem egy felejthetetlen élmény a mesevilágban. A kocsikban krampuszok várták és felkészítették őket a játékos feladatokra. Lillafüreden forró tea és maga a Nagyszakállú várta őket, majd mesefigurák társaságában egy interaktív játékban vettek részt a feldíszített parkban. A végén minden gyerek Mikuláscsomagot kapott, majd a kb. 2 órás program után visszautaztak a Dorottya utcai végállomásra.



Hagyományainkhoz híven Kemencén is megrendeztük a kisvasúti mikulás ünnepséget.



Fotók: Bacsinszky Tibor, Barabás Tibor, Böde Csaba, Chikán Gábor, Gondos Árpád, Fodor Illés, Moór Attila

Moór Attila

A csisztai vonalon...



A csisztai vonal bozótirtás előtt...

A balatonfenyvesi GV táskai és csisztai vonalán 2002 szeptemberében megszűnt a forgalom. 2003-ban a vasút Balatonfenyves és Somogyszentpál közötti vonalát felújították, ezen a mai napig is folyik a menetrendszerinti közlekedés.

A sorsára hagyott vonalait esetenként vasútbarátok járták be hajtányaikkal, de a természet lassan visszafoglalta a nyomvonalat. Az évek során több ízben is történtek lopások, ennek következményeként a táskai vonal fehérvízi hídjától kezdve Táska község határáig ma már nincsenek meg a sínek. A csisztai vonalból kiágazó rigóházi és kundpusztai vonalak külső szakaszait is kikezdték a tolvajok. A vasútüzem 2004-ben a kiágazási váltóktól kezdve az említett két szárnyvonalat felbontotta. A táskai és csisztai vonalak állomási kitérőit, rakodóvágányait, valamint a táskai delta egyik ágát szintén a vasútüzem számolta fel.

2006 kora tavaszán az ide látogatókat már szomorú kép fogadta. A vonalat embermagasságú gaz borította, az erdős területeken a fák, indák áthatolhatatlanul benőtték a nyomvonalat. Kundpuszta közelében egy ívet teljes hosszban felbontottak a tolvajok, bár érdekes módon a síneket nem vitték el, a töltésoldalban az utolsó szálig megtaláltuk. Viszont három vonali kitérő állítóműve és csúcssínjei eltűntek, valamint a nyílt vonalból számtalan heveder hiányzott.

A hajtányos csapat május elején látott neki a takarító hadműveletnek. Több „építőtábort" követően lassan előtűntek a keskeny vágányok, tisztult az űrszelvény. A felbontott ívet visszaépítettük. Sajnos a csúcssíneket nem sikerült pótolni, így ide egyelőre zártszelvényből készült provizóriumok kerültek, fixen behegesztve. Egyre hosszabb szakaszon közlekedtek a hajtányok, május végére a nyolcból már csak egy kilométernyi szakasz volt járhatatlan, de végül megállás nélkül lehetett végigutazni a Csiszta-Főmajor távot.

A nyár hátralévő részében már csak az állagmegóvásról kellett gondoskodni, valamint az ellopott hevederek pótlásásra került sor.

A szeptemberi kisvasúti nap hivatalosan ugyan csak a somogyszentpáli vonalon zajlott, de a délutáni órákban egy „Bözsi" nevű kis dízelmozdony és rövid vonata bátran nekivágott az öreg síneknek. A menet gond nélkül zajlott, és a hajtányok felvezetésével négy év szünet után végre ismét vonat érkezett Csisztafürdőre.



.. és bozótirtás után.



Úton Csiszta felé



Vonat Csisztapusztán



A fűnyíró hajtány



Az új hevederek egyike

Fotók: Moór Attila