24. évfolyam I.
szám

kBk-füzetek



TARTALOM

Tartalom, Impresszum

Tartalom

Tartalom, Impresszum 2
Túrák, programok 3
A KEMV mozdonyai 4
A P2 4
Történelem újratöltve 6
135 éves a Zsuzsi Erdei Vasút 6
Különleges járművek a kisvasutakon 10
A Kemencei Erdei Múzeumvasút alacsonypadlós vagonja 10

KBK füzetek, a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület füzetsorozata, megjelenik alkalmanként.

Felelős kiadó, főszerkesztő: Kanizsai Máté (kanizsaim97@gmail.com)
Tördelő: Szőcze Dániel (szocze.daniel@kisvasut.hu)
A képeket készítették (ABC sorrendben): Chikán Gábor, Csobai László, Fodor Illés, Laczkó Zsolt, Marton Zsolt, Mohácsi Sándor, Molnár Márk, Sági Balázs, Sós János
A címlap fotót készítette: Fodor Illés

18077847-1-43
Kisvasutak Baráti Köre Egyesület

Köszönjük a támogatást!

Az egyesület címe: 1222 Budapest, József utca 7.
E-mail: kbk@kisvasut.hu
Honlap: www.kisvasut.hu

Túrák, programok

Augusztus		
5	Zsuzsi Erdei Vasút	Ultikupa
6	Beregszászi kisvasút	Kisvasúti nap
6 - 8	Kovászna – Kommandó kisvasút	Kommandói napok
12	Zsuzsi Erdei Vasút	Csillagles
19	Zsuzsi Erdei Vasút	Karneváli programok
	Pálházi Állami Erdei Vasút	Kisvasúti nap
	Széchenyi-hegyi Gyermekvasút	Éjszakai teljesítménytúra
20	Mecseki Kisvasút	Kisvasúti nap
26	Szobi Kisvasút	Kisvasúti nap
31	Zsuzsi Erdei Vasút	Emlékvonat

Szeptember		
2 – 3	Kovászna – Kommandó kisvasút	Kovásznai napok
15	Zsuzsi Erdei Vasút	Csillagles
16	Zsuzsi Erdei Vasút	Zsuzsi futógála
	Gemenci Állami Erdei Vasút	Kisvasúti nap
23	Pálházi Állami Erdei Vasút	Szarvasbőgés-hallgató vonatozás
	Széchenyi Múzeumvasút	Kisvasúti nap
30	Zsuzsi Erdei Vasút	Szüreti mulatság
	Lillafüredi Állami Erdei Vasút	Vadászkürt Expressz Andókútra

Október		
7	Nagybörzsönyi Erdei Vasút	Kisvasúti nap
7 – 8	Waldviertelbahn (AT)	Dupla gőzmozdonyos közlekedés
14	Szilvásváradi Erdei Vasút	Kisvasúti nap
	Zsuzsi Erdei Vasút	Családi kalandtúra
28	Zsuzsi Erdei Vasút	Halloween
	Lillafüredi Állami Erdei Vasút	Lombhullató vonatozás Mahócára

November		
4	Pálházi Állami Erdei Vasút	Fotós tehervonat
11	Lillafüredi Állami Erdei Vasút	Márton-napi libalakoma
18	Zsuzsi Erdei Vasút	Disznótoros
26	Stainzer Flascherlzug (AT)	125 éves születésnap (Mk48-as mozdonnyal)

December		
2	Stainzer Flascherlzug (AT)	Mikulásvonat
2 - 3	Zsuzsi Erdei Vasút	Mikulásvonat
9	Kemencei Erdei Múzeumvasút	Mikulásvonat

SZŐCZE DÁNIEL ÍRÁSA

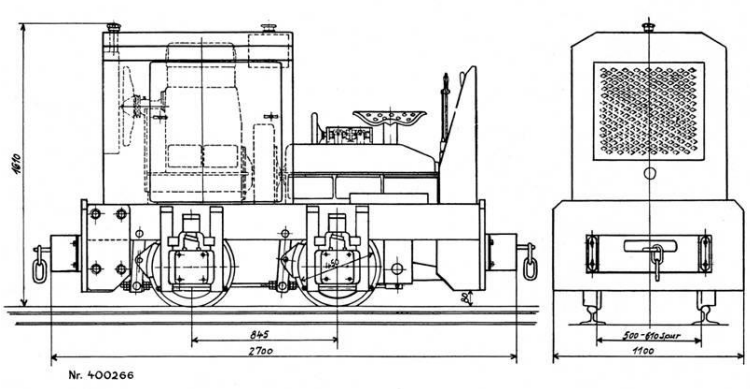
A KEMV mozdonyai

A P2



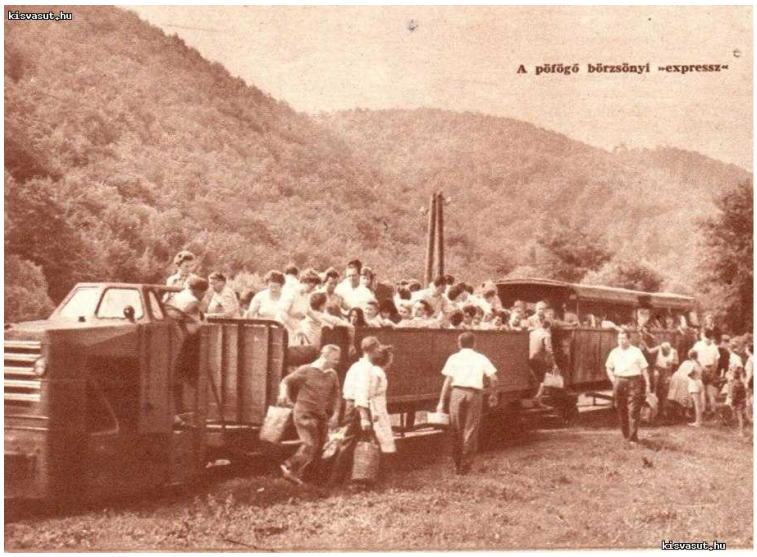
1 A P2 egy PFT vonat élén

Ezeket a mozdonyokat kezdetben az Orenstein és Koppel Budapest gyártotta, MD-2-es típusjellel. Az 1940-es évek rendszerváltása után a cég utódja a Magyar-Szovjet Olajipari Rt. lett. Folytatták a gyártást, szintén MD-2-es típusjellel. Amikor ez a cég megszűnt, a kismozdonyok gyártását a Pálfalvai Bányagépgyártó és Javító Vállalat Zagyvapálfalván kisebb módosításokkal már MD-40-esként folytatta. Az MD-40 az MD-2-esnél már nagyobb teljesítményű változat, de a motoron kívül fő szerkezeti elemeken is vannak kisebb-nagyobb jelentőségű különbségek.



2 Az MD-2 típus jellegrajza

A P2-es egy MD-40-es típusú mozdony, melyet 1956 körül gyártottak a Királyréti Erdei Vasút számára, az akkori 600 mm-es nyomtávú pályára. Sajnos nem sokat tudunk előéletéről, ami biztos, hogy 1972-ben még Királyréten volt. 1978. tavaszán a hóolvadás hirtelen indult meg, erős tavaszi esőzések voltak, az alépítmény több helyen meggyengült, a pálya megsüllyedt, ám szükség volt a vasútra. Az újjáépítés 1979-ben indult meg, immár 760 mm-es nyomtávval. Ezidőtájt került a P2-es egy FVV (Fővárosi Villamosvasút) társaságában kemencére.



3 P2 a Királyréti EV-n



4 P2 a Kemencei EV-n 1994-ben

A vasút 1995-ös leállításakor a mozdonyt is leállították és úgy tűnt itt a vég, ám 2000-ben a Kisvasutak Baráti Köre felkarolta a Kemencei kisvasutat és ugyanezen évben a P2-es mozdonyt hosszú állás után ismét beindították.

2010-ben a mozdony megérett egy komolyabb felépítmény javításra, amit helyben végeztünk, ekkor kapta a mai világoszöld színét is. Ez a mozdony az egyetlen MD40-es, ami eredeti gyári állapotában maradt fent. Motorja az eredeti Csepel D413, 50LE, a váltója pedig Orenstein & Koppel gyártású kézikerekes. A gyenge motorja, O&K váltója és kora miatt egyre kevesebbszer vesz részt a forgalomban, de folyamatosan bevethető állapotban van.

KANIZSAI MÁTÉ ÉS SZŰCS ZOLTÁN JÓZSEF ÍRÁSA

Történelem újratöltve

135 éves a Zsuzsi Erdei Vasút

A KBK Füzetek 1995/2 számában megjelent cikk aktualizált változata

Az 1800-as évek végén megépültek a Debrecent Nagykárollyal és Nyíregyházával összekötő vasúti fővonalak, azonban ezek a város 957 km2 területű erdőbirtokának a szélén futottak. Feltáró utak hiányában az itt kitermelt fa vasútra eljuttatása szinte lehetetlennek bizonyult.

Debrecen városa vasút építését javasolta, azonban Hajdú vármegye sokáig tiltakozott ellene. Mint maradi álláspontjuk indokolták: »Nagy robajjal haladó gőzmozdonyok a szekereknek a vonó jószágok általi elragadtatását és gyakori szerencsétlenségeket idézne elő«. A vita végül a város győzelmével végződött.

A kisvasutat nem város, hanem Kopf Dávid és Steinberger Gyula vállalkozása építette és üzemeltette a várossal kötött szerződés értelmében. A *Debrecen-Guthi Vasúti Vállalat,* amely az építést kivitelezte és beszerezte a járműveket, 1 m^3 fa elszállítását egy 1 forint 46 krajcár ellenében vállalta. Az építkezés 1881-ben kezdődött és olyan gyorsan haladt, hogy 1882-ben már el is indult az első vonat a DEBRECENI FATELEP – GUTHI ERDŐ közötti 26 kilométerhosszú vonalon. A hivatalos iratok rendre 950 mm nyomtávról szólnak, azonban helybéli forrásaink 960 mm-re esküsznek. Mivel a kisvasutak járművei ennél nagyobb eltérést is tűrnek, az sem kizárt, hogy a 960 mm nyomtávú pályán 950 mm nyomtávval rendelkező járművek közlekedtek.

A vasút Zsuzsi beceneve is ebből az időszakból származik, ugyanis az itt szolgáló első gőzmozdony a Zsuzsi nevet kapta.



5 Zsuzsi, a vasút első mozdonya

Mivel beváltotta a hozzáfűzött reményeket, 1904-ben a vasutat Debrecen városa a saját tulajdonába vette. A ’20-as éveket a fejlődés jellemezte. Előbb korlátozott közforgalomra is megnyitották a vasutat, majd 1923-ban újabb mozdonnyal gyarapodott az állomány. A személyforgalmat egyetlen személykocsival és vegyesvonatok közlekedésével oldották meg. A városban megélénkülő ipar a teherszállítási, a környező települések lakosainak munkába utazása pedig a személyszállítási igények növekedését jelentette. Ezekre az igényekre felfigyelve a Kereskedelemügyi Minisztérium a várost a vasút fejlesztésére kötelezte. A vasút műhelyében ezért 26 teherkocsit és 3 személykocsit gyártottak, valamint 1925-ben meghosszabbították a vasutat a GUTHI ERDŐ – ACSÁDI ÚT szakaszon, valamint felvételi épületet emeltek DEBRECEN-FATELEP és ACSÁDI ÚT állomásokon.

Az 1930-as évek első felében Debrecenbe is megérkezett a gazdasági világválság, csökkent a megrendelés kevesebb fát vihetett a kisvasút és ez érzékeny veszteséget okozott. Kezdetben gyors megoldásként a vasútforgalom beszüntetését vetették fel, ám erre a Kereskedelemügyi Minisztérium nem adott engedélyt. Tovább keresték a megoldást és kiderült, hogy a fejlesztés az egyetlen, amivel spórolni lehet! A vonalhosszabbítással ugyanis új területek kapcsolhatók be a forgalomba, az ebből adódó növekedés pedig ellensúlyozza a válság okozta kiesést. A fejlesztés keretében egy szerkocsit, két motorkocsit vásárolt a cég, valamint megépült az ACSÁDI ÚT – VÁSÁRY-MENEDÉKHÁZ, majd a VÁSÁRY-MENEDÉKHÁZ – VÁRHEGY-RAKODÓ szakasz, ezzel 36 kilométerre növelve a hálózatot. A turista forgalom megnövekedésével megépült CSEREERDŐ állomás felvételi épülete is. A vasút forgalma 1938-ban a válság hatásai ellenére 21000 tonna áru és 54000 utas volt. 1939-ben a vasút nevét Debrecen Városi Erdei Vasútról (DVEV) Debrecen Városi Gazdasági Vasútra (DVGV) változtatták, mivel ebben az időszakban a gazdasági vasutak kedvezményesen juthattak üzemanyaghoz.

A II. világháború utáni időszakban nem csak helyreállították, de a VÁRHEGY-RAKODÓ – NYÍRLUGOS – NYÍRBÉLTEK szakasszal meg is hosszabbították a pályát, valamint felújítással az addigi 30 km/óra pályasebességet 50 km/órára növelték, valamint újabb mozdonyokat helyeztek üzembe. Az államosítás a vasutat is elérte, így az a MÁV kezelésébe került át.

1961-ben a pályát a Kárpát-medencében szabványos 760 mm nyomtávra építették át és a teljes járműállományt leselejtezték. Az új állomány alapját az Mk48-as mozdonyok és a Bax személykocsik, valamint Jah és Gah teherkocsik alkották és alkotják a mai napig.

A Zsuzsivasút koporsójába 1977-ben szegezték az első szöget. A HÁRMASHEGYALJA – NYÍRBÉLTEK szakaszon a forgalmat leállították, ezen a szakaszon a pályát elbontották. Sajnos ezzel pont a falvak rendszeres forgalma veszett el, így a kisvasút azóta is csak idegenforgalmi nevezetességként tud tovább működni a maradék közel 20 kilométeren. Az üzemeltetés ekkor került vissza Debrecennek, pontosabban a Debreceni Közlekedési Vállalatnak.



6 Mk48,2027 tehervonattal az utolsó üzemnapon, 1977. augusztus 31.-én

1995-ben a kisvasútra igyekvők vonat helyett egy feliratot találtak, melyben a DKV tudatta velük, hogy az üzemet pénzhiány miatt ideiglenesen beszüntették. A város közgyűlése a felszámolás mellett döntött. Ekkor alakult meg a Zsuzsi Erdei Vasút Kht., mely '96-tól kezdve üzemelteti a vonalat. 2008-ban ez a Kht. a DKV leányvállalata lett, így Kht. helyett Nonprofit Kft.-ként működik azóta is.

2011-ben egy éven keresztül tartó felújítás kezdődött, melynek keretében Hármashegyalja állomáson felvételi épület és csillagvizsgáló készült, a pályát és a kocsikat is felújították, így a kisvasút jelenleg kerekesszékes utazásra is alkalmas.



7 Akkor még nem volt neve az új megállóhelynek a lakópark előtt

És a jövő?

A cikk alapját szolgáló 22 évvel ezelőtti írás pont a megszüntetésről szóló közgyűlések idején keletkezett, így pozitív jövőkép festésére nem volt lehetősége. Szerencsére ma már más a helyzet. A vasút él és virul! Rendszeres és sokszínű programjai között az ultikupától a csillaglesen át disznótorosig minden megtalálható, ezzel nyújtva remek időtöltést bárkinek. Idén nyáron kedden és csütörtöktől vasárnapig, szeptemberben szerdán és hétvégén, októberben pedig minden hétvégén közlekedik és várja utasait a Zsuzsi Erdei Vasút.

További képeket a vasútról a kisvasut.hu képgalériájában találhatnak.

SZŐCZE DÁNIEL ÍRÁSA

Különleges járművek a kisvasutakon

A Kemencei Erdei Múzeumvasút alacsonypadlós vagonja



8 A nagyobbik Sajóbábonyi kocsi

Gondola, C422,0001, 55 55 3511 001-2, Nagybábonyi, akármelyik nevet is használjuk, ugyan arra a kocsira gondolunk: a Kemencei Erdei Múzeumvasúton található, alacsonypadlós személykocsira.

Sajnos a kocsiról eredeti építési dokumentáció nem lelhető fel, de feltételezzük, hogy a gyártási ideje a két világháború közé tehető. Eredeti szolgálati helye valószínűsíthetően a balatonfűzfői iparvasút volt, ahol a süllyesztett középső raktérre a hegy alatti lőszerraktárak alacsony alagútjai miatt volt szükség. Valamikor az 1950-es és ’70-es évek között az Észak-Magyarországi Vegyiművek (Sajóbábony) iparvasútjára került, ahol felépítményét eltávolítva tartálykocsivá alakították át.



9 Még az ÉMV vágányain 1998-ban. Mind a három kocsi Kemencére került

A rendszerváltást követően az ÉMV-t privatizálták, a vasút egy részét leállították egy másikat elbontották. Ezt a kocsit 1998-ban már leállítva találtuk néhány társával együtt. Hosszan elhúzódó tárgyalások után a 2005-ös év hozott áttörést a kocsi sorsával kapcsolatban: egy nagyobb volumenű építési beruházás vette kezdetét, így végre eljutottunk arra a pontra, hogy elkezdjük szervezni a kocsik elszállítását kemencére. A műveletre végül 2005 december 7-én került sor.



10 2005. december 7-én, immár tartálya nélkül, felrakodás után irány Kemence

A kocsi újjáépítésekor személyszállító felépítményt kapott, oldalpados, félig nyitott kivitelben. A középső alacsony padlószinthez igazodva az oldalsó ajtó alá kézzel kihúzható rámpa készült, a padok pedig lehajthatóak, így akár 3 babakocsi vagy kerekesszék is befér. Rugózott forgóvázainak köszönhetően a vasút egyik legkényelmesebb kocsija.



11 A padló deszkázása kész, jöhet az oldalfal

Nemcsak hazánkban, de egész Európában egyedi kocsi készült, ugyanis nincs még egy 600mm-es nyomtávú, kerekes székes utas szállítására alkalmas kocsi sehol. Az elmúlt években több kisvasúton is alakítottak ki hasonló vagonokat, de azok elsősorban lifttel és nem rámpával ellátottak, valamint ezek a kocsik az itthon elterjedtebb, 760mm-en futnak.



12 Próbaúton a Kőrózsa ívben