

# Beszámoló

a Kemencei Erdei Múzeumvasút  
2015. évi működéséről



Kisvasutak Baráti Köre Egyesület

2016. január

## Beszámoló

a Kemencei Erdei Múzeumvasút 2015. évi működéséről

### Előzmények

A mai Kemencei Erdei Múzeumvasút elődje, mint erdőgazdálkodási kiszállító pálya, 1910-től épült ki. A jelenleg is üzemelő csarnavölgyi vasút, a nagy-völgyi vonalból kiágazva (lényegileg a mai Godóvár állomástól, amit már a személyforgalmi igény miatt 2003-ban Egyesületünk épített) 1913-tól épült ki. Akkor a terület gazdája az Esztergomi Érsekség volt, aki különféle vállalkozó cégekkel kötött megállapodást kitermelésre, és ehhez nélkülözhetetlen keskenynyomközű közelítő vasutak megépítésére. A vállalkozók természetesen igyekeztek a legköltséghatékonyabb módon dolgozni, így a vasút a Csarna-patak vonalát követi, néha annak mentén halad. A jelenleg 4 km üzemi hosszúságú vonalon öt híd és tucatnyi áteresz található.

A sínrendszer kezdetben 5-7 kg/fm tömegű volt, a leerősítése fa aljakra történt. A hidak és átereszek fagerendás kivitelben létesültek, ágyazatkő helyben termelt kavics volt. A vontatást a völgynek fölfelé állati erővel végezték, majd a fával s egyéb erdei termékkel rakott kocsik, fékkel biztosítva, visszagurultak a kiinduló állomásra. A vasútvonalat először az 1920-as években – amikor az Érsekség újra saját kezelésbe véve folytatta a gazdálkodást – majd már az állami erdőgazdálkodás idején, az 1960-as években korszerűsítették: az addigra már erősen elhasználódott felépítmény helyett 9,3 kg/fm tömegű acélsínek és 2K, 6K jelű vasbetonaljak kerültek beépítésre. A hidak főtartóinak jelentős részét „I” acélgerendásra cserélték, és az '50-es évektől bevezették a dízel vontatást. A vonalvezetésen azonban nem lehetett módosítani.



A vasút fogyása már 1968-ban megkezdődött, a fénykorban összességében félszáz kilométert is meghaladó hálózat az 1990-es évek elejére 7,2 km hosszúságúra sorvadt, a forgalmat 1992-ben állították le. Ekkor két dízelmozdony és egy tucat különféle, nagyrészt üzemképtelen kocsi volt a vasúton.

Az 1995. és 1999. évi árvizek, a már említett völgy aljában, patak közelében lévő vonalvezetés miatt súlyos károkat okoztak, a vasút akkor még meglévő számos hídja kivétel nélkül megsemmisült, vagy megrongálódott, számos helyen töltéselmosások jöttek létre.

Ám ekkor, 1999-ben már folytak a tárgyalások Egyesületünk és az Ipoly Erdő Rt. között az erdei vasút újraindításáról. Az árvízi katasztrófa pedig csak tovább erősítette szándékunkat, s így 2000. július 29-én 1,8 km vonalon Kemence, Fatelep állomás és Strand-Godóvár ideiglenes végállomás között megindult a forgalom. Az első, csonka üzemévben 8 600 utasunk volt.



A következő évtized a vasút üzemeltetése mellett a helyreállítás és további gördülőanyag és műhelyi felszerelés, pályafenntartási anyag beszerzés története. Ezek azonban mind-mind a személyforgalom fenntartását segítik, hiszen biztonságos pálya nélkül, vagy üzembiztos mozdonyok és kocsik nélkül nem végezhetnénk el egyetlen tevékenységünket.

2004-ben az üzemelő pályaszakasz meghosszabbodott a Godóvár állomás és (az azóta használaton kívül helyezett, 33-as szelvényben elhelyezkedő) Pityúr-rétje megállóhely közötti szakasszal. 2009-től a vonatok már Feketevölgy megállóhelyig közlekednek, mely a 39-es szelvényben helyezkedik el. Az utasszám folyamatos emelkedés mellett az utóbbi években megközelítette az évi 20 000 főt.



A Múzeumvasút teherfuvarozást nem végez, kizárólag a turisták rendelkezésére áll a meghirdetett menetrend szerint. A menetrend szerinti személyforgalmat a kora tavasztól késő ősziig tartó szezonban napi 5 (6) vonatpár bonyolítja le, kiegészítve a megrendelt különvonatokkal, főként a májusi és júniusi időszakban. Természetesen e mellett évente közel egy tucat, átlag havi egy, különleges programot (pl.: nyuszivonat, gyermeknap, fülemüle-hallgató különvonat, kisvasút napja, szarvasbögés-hallgató különvonat, mikulás, szilveszter) kínálunk, az érdeklődés ébrentartására.

## A 2015. év tevékenységei

### Pályamunkák

A 2014. év végén sikeresen megvásárolt Fatelep felújítása volt 2015. év során a legnagyobb épületmunkánk. A fatelep valaha egybefüggő üzem volt a vasúttal, de sajnos a XX. század végi gazdasági változások során (1992 évben) eladásra került. A 2000. évi üzemkezdéstől folyamatos jó kapcsolatot építettünk ki a terület tulajdonosával, segítettük a terület karbantartását. 2014. év során lehetővé vált részünkre a Fatelep megváltása. Nem könnyen, de összeszedtük a szükséges anyagi erőt, s így egyesületi forrásból és több tagtársunk felajánlásával sikerült megvásárolni a fatelepet.



Ennek rendbetétele folyamatos feladatunk volt, amelynek eleget tettünk, s a Kisvasúti Napon a vasútmodell bemutatónak adott otthon az egykori fűrész csarnok. Az év többi napján járműtároló és javítóműhelyként szolgál.







Éves munkánkat nagyban meghatározta, hogy májusban megkaptuk a várva várt építési engedélyt új végállomásunk, Feketevölgy forgalmi kitérő építésére.

Az előkészítő munkák, az anyagok beszerzése, a kitérő alkatrészek felújítása, az újra beépítendő betonlapok elkorhadt tiplijeinek cseréje már január hónapban megkezdődött, köszönhetően az elmúlt év végén megvásárolt új telephelyünknek, ahol fűtött térben, téli munkavégzésre is módunk nyílt.

Májusig a pályán tervezett karbantartásokat végeztük el. Segítségünkre volt egy budapesti középiskola diákcsoportja, valamint egyik tagtársunk csapatépítő tréninget szervezett, egy lelkes csapatnak. Elkészült több betonlapos mező cseréje, több hibás illesztés javítása, eltömődött vízvezető árok tisztítása, egy hiányzó átereszt megépítése, egyik támfalunk megerősítése és egy acélgerendás hidunk teljeskörű felújítása.









Az év legnagyobb munkája a Feketevölgy végállomásnál, egykori Vilati vá. helyreállítása volt. A helyreállítás nem csak a korábbi állapot restaurálása, de a jelen követelményeknek megfelelőbb két vágányos állomás, és egy terelőcsonka készítését foglalta magába.

Többször hirdettünk pályás nyílt napot érdeklődő külsősök részére. Minden alkalommal szép számmal érkeztek önkéntesek. Csapatunk hatalmas erőket mozgatva, jó hangulatban és nagy lelkesedéssel, többször este 9-ig dolgozott és a július végi kisvasúti napon megkezdődhetett az elkészült forgalmi kitérőn a próbaüzem. A vonatszemélyzet visszajelzései alapján nagyban megkönnyíti munkájukat az állomás átadása után lehetővé váló körülmények. A munkák során megépült közel 150 m vágányzat, benne 3 db kitérővel.











Az év hátralevő részén folytattuk a pálya karbantartását, két helyen komolyabb faalj- és ágyazatcsere több beton-aljas vágánymező átépítés történt. Felújítottunk és beszabályoztunk több hibás illesztést, cseréltünk hevedercsavarokat. Novemberben egy diákcsoport segítségével elkészült az új végállomás védőcsónkája. A decemberi kedvező időjárásnak köszönhetően a végponti kihúzó vágányt meghosszabbítottuk a 6-os híd acélgerendájára, felkerült a vágányzáró bak, megépült a peron és a tolatási padkák, befejeztük a vágányok szabályozását. Az év végét faaljak szórványos cseréjével töltöttük.

A tél beálltával megkezdjük a felkészülést a jövő évi munkákra, az ősszel kibontott közel 100 db és a kemencei telephelyen tárolt 50 db vasbetonalj elkorhadt tiplijeit fogjuk cserélni. Speciális alátétlemezek és hídkorlát elemek, hídfa rögzítő szerelvények készülnek majd.

Pályafenntartási munkák 2015. év folyamán:

- január: vasbetonaljak elkorhadt tiplijeinek cseréje, előkészületek az állomás építéshez
- február: vasbetonaljak elkorhadt tiplijeinek cseréje, előkészületek az állomás építéshez
- március: fekszint szabályozás a vonalon több helyen szórványos beton-alj csere, részleges ágyazatcsere sínillesztések alatt a 23-24. szelvények között, fekszint szabályozás, esővíz elvezető árok tisztítás, csőáteresz építés
- április: vágánymezők építése a 40. szelvény előtt, az új Fekete völgy állomás kezdeténél újabb gabionkosarak beépítése a Kőrözsa támfalba (4 m3)  
Kőrözsa átereszt acélgerendás híd felújítása, gerenda korrózióvédelem, hídfa csere
- május: állomásépítés megkezdése, 2 db kitérő építése, összekötő vágánymezők fektetése
- június – július: állomási alépítmény előkészítése, földmunka  
állomási vágánymezők (18 db) és felső kitérő építése és beágyazás
- augusztus: beton-aljak előkészítése, elkorhadt tiplik cseréje  
betonaljas mező cseréje, sínillesztések javítása és szabályozása a 35-36-os szelvények között faaljas mezőkben aljcsere a 2-3. szelvények között
- szeptember: beton-aljas mezők cseréje a 27-28. szelvények között (3 db)  
betonaljak előkészítése, elkorhadt tiplik cseréje  
Fekete völgy állomás biztonsági védőcsónka alépítmény előkészítése
- október: beton-aljas mezők cseréje a 28-29. szelvények (4db) és 30-31. szelvények között (2db)
- november: Fekete völgy állomás biztonsági védőcsónka építése  
Felső kihúzó és 6-os híd részleges visszaépítése, vágányszabályozás
- december: Fekete völgy állomás tolatási padka és peron építése  
szórvány aljcsere és kapubehajtó felújítás 0-6-os szelvények között

Az év munkái számokban:

- megépült 3 db új kitérő
- megépült Fekete völgy állomáson 12 beton-aljas és 12 faaljas mező, 1 db 6 és 1 db 9 méteres kapubehajtóval
- megújult egy kisebb híd a Kőrözsa megállónál
- beépült újabb 4 m3 a Kőrözsa megálló és Strand állomás közötti gabion támfalba
- készült 1 db új átereszt
- betonalj csere volt 13 mezőben (ebből 3 mezőnyi szórvány csereként)
- az állomás építése és egyéb munkák közben közel 400 m3 földet mozgatott meg a JCB a markológépünk
- összességében közel 200 fm új vágány és közel 100 m átépítése történt meg

Beépült:

- 1250 műanyag tipli
- 1500 db új sínrögzítő csavar
- 500 db felújított, tisztított használt sínrögzítő csavar
- 30 db hídfa
- 30 db váltófa
- 260 db talpfa
- 500 db hevedercsavar
- 120 t zúzottkő



## Járműmunkák

Az esztendő folyamán befejeztük öt muzeális kocsi és két mozdony komplett felújítását. Ez után került sor a Nemzeti Közlekedési Hatóság vizsgáljására, ahol valamennyi jármű megfelelt a követelményeknek!





Idén tovább folytatódott a néhány éve megkezdett UE-28 típusú mozdonyunk felújítása, a mozdony várhatóan jövőre készül el.

A sajnálatos módon 2014. év során teljesen megszűnt a felsőpetényi bánya kisvasútról tagtársunk által megmentett, igazi kuriózumnak számító 600 mm nyomtávú C50 típusú mozdony felújítása folytatódott. A két vele együtt érkezett teljes felújítása és új festése elkészült, a pályafenntartás szorgos munkatársai lettek.



Az üzemelő járműpark, melyben 50-80-100 éves járművek vannak, sem kevés feladatot ad. Bár itt is igaz, mint a pályamunkák és a főjavítások, felújítások esetén, hogy önkéntes munkatársaink végzik, ám szükséges anyagok beszerzése jelentős anyagi erőt emészt fel (pl. egy mozdony hajtóművének felújítása kb. 300 ezer Ft-ba kerül). Sokszor csak távoli raktárakban lehet megfelelő alkatrészt találni, beszerezni, vagy egyedi gyártásban megrendelni.







## Forgalom

Az idei évben menetrendi üzemnapokon a már megszokott 3 állandó és 3 feltételes vonattal szolgáljuk ki az utazási igényeket. Ez a megoldás beváltotta a hozzá fűzött reményeket, mely szerint kedvezőtlen, esős, szeles időjárás esetén nem üres vonatokkal járva a vonatkilométereket gyűjtjük, hanem valóban a látogatók rendelkezésére állunk. A tapasztalat azt mutatja, hogy a szerencsés időjárásnak és a sok látogatónak köszönhetően az üzemnapok szinte mindegyikén minden vonatot el kellett indítani, a feltételes vonatindítás nem okozott problémát.

Az első még nem menetrendi vonat már január 1-én nulla órákor pályán volt, tradicionális évbúcsúztató – újévköszöntő programunkon.



A Kemencei Erdei Múzeumvasúton a 2015. évi üzemév során 131 üzemnapon (ebből a menetrendi szezonban november 1-ig 69 üzemnapon) összesen 21 513 utazás (a menetrendi vonatokon 15 733 utazás) történt személyvonatainkon (a meghirdetett menetrend szerint összesen 861 vonat közlekedett le).

Ezek összesen 4 491 vonatkilométert (a menetrend szerinti vonatok 3 291 vkm) tettek meg, a személyszállítási teljesítmény összesen 82160,6 utaskilométer volt. A menetrend szerinti személyvonatokon átlagosan 18 fő utazott, ez az átlagos kétkocsis szerelvény 32 férőhelyére vonatkoztatva kb. 56 %-os férőhely-kihasználtságot jelent.



A menetrend szerinti vonatközlekedés és a rendszeres különvonatok mellett több, jól sikerült programot is szerveztünk, melyek iránt nagy érdeklődés mutatkozott. Az immár hagyományos programjaink (húsvéti tojáskeresés, gyermeknap, a Kisvasút Napja) mellett ősszel ismét közlekedett az Ipoly Erdő Zrt. munkatársaival közösen szervezett szarvasbögés-hallgató esti különvonat, melyen mintegy 70 gyerek és felnőtt vett részt és majd távozott kellemes élményekkel.

A Mikulás is hagyományosan ellátogatott krampuszaival a Múzeumvasútra. A Mikulás vonatozásra érkezőket három szerelvényt szállítottunk.



Az új, és nem a kisvasutakra illő vasúti szabályozásnak – mi mást tehattünk – folyamatosan megfeleltünk. Az időszakos oktatásokat saját engedélyünk alapján végezte két segítő vasútszakmai-oktatói vizsgával barátunk. December hónapban tíz fő mozdonyvezetőnk tette le az időszakos vizsgát a Közlekedéstudományi Intézet vasúti Vizsgaközpontjában. Három munkatársunk vizsgája január hónapra tolódott. A 13 vizsga összes költsége 325.e Ft volt.

## **Terveink a 2016. évre**

Az időszakos oktatások végzésére jogosító engedélyünk az évben lejár, így ennek megújítása szükséges, ennek várható költsége több mint hatszázezer forint.

Jelentős, több lépcsős bővítést tervezünk a Fatelepen. Ennek célja fedett járműtároló létesítése.

A forgalmat a 2016-ben is érvényes és bevált 3+3 vonatpárt tartalmazó menetrend és díjszabás alapján tervezzük lebonyolítani, a várhatóan üzembe álló új kocsik és mozdonyok és munkatársaink önkéntes munkájának igénybe vételével.

A menetrend szerinti vonatközlekedés mellett továbbra is színvonalas programokkal, ezekhez kapcsolódó különvonatokkal várjuk majd a völgybe látogatókat és természetesen jövő év júliusának utolsó hétvégéjén is megszervezzük a kisvasút napját, mely érezhetően egyre több embert vonz évről évre.

Budapest, 2016. január 10.

**Tóth Gábor József**  
vasútüzem vezető  
Kemencei Erdei Múzeumvasút

**Bodrogközi Gábor**  
elnök  
Kisvasutak Baráti Köre Egyesület



## **Nyilatkozat**

a Kемencei Erdei Múzeumvasút 2015. évi működéséről

Alulírott Bodrogközi Gábor, a Kемencei Erdei Múzeumvasutat üzemeltető Kisvasutak Baráti Köre Egyesület elnök nyilatkozom, a Kемencei Erdei Múzeumvasúton a 2015. évi üzemév során 131 üzemnapon (ebből a menetrendi szezonban november 1-ig 69 üzemnapon) összesen 21 513 utazás (a menetrendi vonatokon 15 733 utazás) történt személyvonatainkon (a meghirdetett menetrend szerint összesen 861 vonat közlekedett le).

Ezek összesen 4 491 vonatkilométert (a menetrend szerinti vonatok 3 291 vkm) tettek meg, a személyszállítási teljesítmény összesen 82160,6 utaskilométer volt. A menetrend szerinti személyvonatokon átlagosan 18 fő utazott, ez az átlagos kétkocsis szerelvény 32 férőhelyére vonatkoztatva kb. 56 %-os férőhely-kihasználtságot jelent.

Kemence, 2016. január 10.

**Bodrogközi Gábor**

elnök

Kisvasutak Baráti Köre Egyesület