



Indul az első járat

(Korabeli fotódokumentum)

Harminc éve épült az oroszlányi gazdasági vasút

A gazdasági

vasút, mint elnevezés, még a múlt század végéről származik, amikor nagybirtokok, cukorgyárak kiszolgálására fektettek le keskeny nyomközű hálózatot. A felszabadulás után ebbe a kategóriába sorolták azokat a kisvasutakat is, amelyekben kezdettől fogva ipari jellegű szállítások folytak. A pasztói, a szobi, például követ, a hirdai bányaiszapoláshoz szükséges homokot, az oroszlányi pedig szénét fuvarozott. Kísérjük most végig ez utóbbi életét — megépítésétől megszűntetéséig.

1932-ben a Tatabányai Szénbányászati Tröszt kutatói Oroszlány községtől nyugati irányban, a településtől mintegy hét kilométer távolságra, a hegvek között, alacsonyan húzódó szénlelőhelyet találtak. Becsült mennyisége másfél millió tonna. A külszíni fejtéssel kitermelhető ásvány elszállítása az akkori idők „divatos” kisvasútján látszott a leggazdaságosabbnak. (1952-ben a hazai gazdasági vasutak vonalhossza megközelítette a 2000 km-t!) A Győri Gazdasági Vasutak megbízásából az Út-Vasútervező Vállalat (UVATERV), szakemberei elkészítették a terveket, és már az év első felében hozzálattak a nyomvonal kitévéséhez. A munka ütemére jellemző, hogy öszre mintegy 3 millió forintos költséggel megépült az új gazdasági vasút. Mivel a szénvagyon rövid idő alatt kibányászhatónak tűnt, a kisvasút is korlátozott jövőnek nézett elébe. Az építésnél tehát irányelvként szerepelt, hogy minél hamarabb, a lehető legkevesebb földmunkával és kis anyagi befektetéssel igénylő provizorikus műtárgyakkal épüljön a vonal. Aljzatként kőhósalak és homok szolgált. Erre fektették a türkevei, illetve a balatonyfenyvesi GV építkezéséből megmaradt, és Oroszlányba szállított, 14 kg-os, fátalpakra rögzített síneket. A tengelynyomást 5,5 tonnára állapították meg. A vonatokat itt nagy teljesítményűnek számító, három- és négy-csatlós gőzmozdonyok továbbították. Ezek a gépek szolgálták csaknem a megszűntetésig, mivel a máshol annyira bevált C.50-es, ötven lóerős motorok a jőkora kaptatókkal neheztelt hegyi pályán nem jöhettek számításba, csupán szerelvényrendezésre voltak használhatók. 1958-ban érkezett Oroszlányba 4 db Mk 48-es Diesel-mechanikus mozdony. Ezek már helyettesíteni tudták a gőzöket.

A kitermelt szén gúmszalagon futott, a szépvizéri feleadóállomásra, ahol kocsikba rakták. Harminc fákocsi alkotott egy vonatot. A szerelvények kézfékezéssel közlekedtek, ami a nagy esésű, 10—16 ezrelékes pályarészekben komoly munkafegyelmet kívánt a személyezettől. Még így is napirenden voltak a megfutamodások, később egy vonatkísérő halálát okozta a „fékevesztett” szagudnák. A gévek a legveszedelmesebb szakaszban a Szépvizérről Gerencsérvárig lejtő két kilométert tartották. Ezt a tervezők kigyózó ívekké próbálták „megszelídíteni”, ám a 16 ezrelék az ekkor alkalmazott fékezési módhoz még mindig túlságosan meredeknek bizonyult. Az ötvenes évek végén a légfékes kocsik megjelenésével lényegesen javult a baleseti statisztika.

Körülbelül a vonal felénél „V”-betűs, társas jelzővel fedezett forgalmi kitérő létesült. Itt találkoztak a felfelé haladó üres, és az Oroszlányba tartó rakott vonatok. Ugyanitt épült egy második feleadóállomás, amelyet a közeli akna látott el szállítanivalóval.

A vonal szolgálati helyeit telefonhálózat kötötte össze, a közlekedést forgalomirányítók szabályozták. Vonatok csak a nagyvasúthoz hasonló engedélykérés-engedélyadás után indulhattak. Az eredeti tervek napi harminc vonatpárral számoltak, ám az állomások befogadóképessége az időközben megnövekedett forgalom lebonyolítására már 1933 végére kicsinek bizonyult. Októberben a felsőbb irányításban is változás történt. Megszűnt a Győri Gazdasági Vasutak helyett megalakult az Északnyugat-Magyaror-

szági Gazdasági Vasutak, amely az oroszlányi GV irányító szerve lett. A bővítés terveit már az új vállalat készítette, a következő év elején pedig sor került a gyakorlati megvalósításra. 1954-ben felújították az egész vonalat. Megerősítették az alépítményt: a 14 kg-os sínmező helyébe 23 kg-ost fektettek. Ezzel a tengelynyomás 12,5 tonnára, a sebesség harminc kilométerre emelkedett.

Nyitrai Valerián 1954-ben került az oroszlányi GV üzemfőnöki posztjára, és megszűntetésig a kisvasút vezetője volt.

— Amikor ötvennégyben átvettem a vasutat, a szénét még a mezőgazdaságból származó, rugózatlan „R” lórékkal szállítottuk. Sok bajt, rengeteg kisiklásos balesetet okoztak, mivel merevségük miatt nem vették föl a pályaeigenyelenségeket. Láttam olyan kocsikat, amelyeknek a hosszirányú vetemedés miatt csak három kerekük gurult a sínen, a negyedik a levegőben lógott. A lórék erre a célra kiképzett állásain teljesítették szolgálatot a fékek. Az ötvenes években még nőket is alkalmaztunk, munkájuk teljesen egyenértékű volt a férfiakéval. Ki voltak téve az időjárás viszontagságainak, ha esett, ha fújt, ott kellett állniuk a fékeken. Éjjel-nappal mentek a vonatok, a GV folyamatosan, a bánya üzeméhez igazodva szállított. A fokozottabb igénybevételnek megfelelően aztán a vonatkísérők fizetése is nagyobb volt, mint a MÁV-nál egyébként.

— Mi magángazdálkodók voltunk — emlékezik Juhász János vonatkísérő. — Akkoriban nem volt az túlságosan jövedelmező. Befizettük a tanácsnál az adót, s mire hazatértünk, már megint volt száz forint tartozásunk. Az oroszlányi GV-nél meg volt felvétel, hát ötvennégyben oda jelezték. Fékezésként dolgoztam, amíg csak meg nem szűnt a forgalom. Sokszor menttük a bőrnünket halálugrással az elszaladt vonatokról, sokszor lehetett vizet facsarni még az alsónemünkből is, sokszor toporzékolunk menet közben, így melegek a csilingelő hidegben. Mégis szép volt. Ha nem szedik föl a vasutat, valószínűleg onnan megyek nyugdíjba... A személyszállítás 1955-ben kezdődött. A kisvasút festői kirándulóhelyekre vitte az oroszlányiakat.

— Vasárnaponként olyan szűfolt vonatok közlekedtek — folytatja Nyitrai Valerián —, hogy menetrenden kívül többször kellett fordulnunk. A három személykocsi kevésnek bizonyult, ezért magasított „I”-jelű kocsikba padokat szereltünk, ezekkel is szállítottuk az utasokat. A kisvasút műhatatlan erénye volt, hogy hideg évszakban is mindig fűtött személykocsikkal közlekedett. A hármas aknai és a szépvizéri bányások szívesen utaztak velünk, mert munka végzetével, fürdés után azonnal kellemes hőmérsékletű kocsikba ülhetek.

Az oroszlányi gazdasági vasút létét 1953-ban három-négy évre tervezték. Tíz évvel később összekötő vágány épült Szénvizér és a pusztavámi GV között. Elképzelések születtek a távlati felelőstől. Eszerint a kisvasutat meghosszabbították volna az oroszlányi MÁV állomásig, a Székesfehérvár felé utazók a GV-n érték volna el a pusztavámi nagyvasutat. Ha ez megvalósul, jelentősen megnövekedett személyforgalommal lehetett volna számolni. Az optimista terveknek azonban nem volt reális alanyuk. Az érintett bányák szénkészletének kiapadása megpecsételte a kisvasút sorsát.

Végül:

„Az Oroszlányi Szénbányák... a MÁV GV Oroszlányi Üzemfőnöksége által végzett szén- és munkásfuvarozást 1964. évi március 15-én felmondta. Minthogy az Üzemfőnökség kizárólagos fuvaroztatója a Szénbányák volt, a felmondás következtében az Üzemfőnökséget 1964. március 15-én megszüntetem.” (Rödönyi Károly vasútigazgató, rendelete.)