

2000. augusztus 4. - **Az erdei kisvasút feltámadása**

Nógrád megyei Kemencén július 29-én megszentelték és átadták a forgalomnak az erdei vasúti 1,8 kilométeres felújított szakaszát. Az avatási ceremónián a Kisvasúti Baráti Kör és a település vezetőin kívül részt vett az Ipoly Erdő Rt. jogelődjének vasútüzemi vezetője, Bajcsy Endre, valamint dr. Szabó Tibor, az FVM Erdészeti Hivatal szakfőtanácsosa.

A sötét fellegek megkegyelmezték a szemerkélő eső ellenére kibátorkodott nézőseregnek, így nem kellett sarat dagasztani, és tócsákat kerülgetni. Egy évvel ezelőtt egy hasonlóan vigasztalan nyári napon annyi csapadék hullott a környékre, hogy valóságos árvíz zúdult a falura. Az Ipoly Rt. tulajdonában lévő kisvasút műtárgyai - hídjai, töltései - is áldozatul estek. A levonult víz pusztítását látva kevesek bizakodtak a feltámadásban. De volt egy kis csapat, a Kisvasutak Baráti Köre, amelynek tagjai egymást biztatva már másnap elkezdték a terveket szövögetni.

Hogy' lesz valakiből a Kisvasutak Baráti Kör elnöke? - kérdeztem Szűcs Zoltántól?

– Az önéletrajzom nem úgy kezdődik, hogy én már az Úttörő vasúton... A kisvasút iránti szerelem jóval később, a gimnáziumi éveimben kezdődött.

– De játékvasútja azért volt?

– Természetesen, négyéves koromban megkaptam az első készleltet, aminek a nagy része még ma is megvan. Valamikor a nyolcvanas években az egyik barátommal kitaláltuk, hogy az egykori kisvasutak nyomvonala mentén túrázzunk, így vezetett a turisztika, az erdőjárás az erdei kisvasutakhoz.

– Hogy' találtak egymásra?

– Jártam a Magyar Vasútmodellezők Országos Egyesületébe, ahol sok hasonló érdeklődésű ember jött össze. Mi, a kisvasút szerelmesei egy idő után önálló szervezetet hoztunk létre. A baráti kör 1994-ben alakult, és engem választottak meg elnökké.

– Mit tűztek ki maguk elé célként?

A Kárpát-medencei kisvasutak történetének kutatását, megismerését és megismertetését. Készítettünk képeslapokat, CD-t, látható a honlapunk az interneten, és van egy alkalmi kiadványunk, a KBK Füzetek. Ez eddig a tagdíjakból és alkalmi felajánlásokból működött. A kemencei létesítmény az első nagyobb beruházásunk. Ez a kisvasút két műszaki jellemző miatt is különleges: az egyik a 600 mm-es nyomtáv - hiszen csak két ilyen keskeny nyomtávú erdei vasút van Magyarországon, itt és Almamelléken -, a másik a görpályás üzemmód, ami azt jelenti, hogy a felső végállomáson megrakott szerelvény a saját súlyánál fogva, fékezéssel szabályozva gördült le a kiinduló állomásra. Így energia felhasználása nélkül működött a menetidő felében.

– Honnan sikerül anyagi támogatást szerezniük?

– Nincsenek vagyontárgyaink, nincs székházunk, de még irodánk sincs. A Kemencei Erdei Vasút felújítására és működtetésére az Ipoly Erdő Rt.-vel kötöttünk megállapodást. Eddig még nem kaptunk nagyobb összeget pályázatból, bár beadtunk több kérelmet is. Ennek a szakasznak a felújítása közel 6 millió forintba került. Ezt az összeget különböző támogatóink adták. A következő öt kilométeres rész a Fekete völgyi panzióig tart majd. Azon a szakaszon több hidat is helyre kell állítani, ami azt jelenti, hogy, hogy csaknem hidanként ennyi pénzbe kerül majd. Ehhez komoly támogatókat és pályázati lehetőségeket keresünk. A távlati terveink között azt dédelgetjük, hogy meghosszabbítjuk a pályát a Nagyhideghegyi sípályákhoz.

- Amott az az épület volt az iroda, abban ült a vezető, a Bajcsy Bandi - mondja Fehér Ferenc nyugdíjas mozdonyvezető, aki szabadkozik, hogy csak egy „tartalék” vasutas sapkát talált a frissen vasalt egyenruhához.

- Már gyerekkoromban itt tisztítottam a pályát - meséli a masinista. - 43-ban kerültem ide, aztán először a fékező vizsgát, majd a mozdonyvezetőit tettem le.

A tablókon sárgult fényképeken ifjúkori önmagát nézegeti az ősz kemencei polgár, aki iparvasúti gázmotoros mozdonyvezetőként - miként ezt a bizonyítványa tanúsítja - a Börzsöny minden erdei kisvasútján - Királyréten, Nagybörzsönyben, Diósjenőn, Bernecén - szolgált.

- Mennyivel mentek ezek a mozdonyok?

- Tizenöt volt a megengedett, de ennyivel azért lehetett menni. Nyolcvan személyt és három teherkocsit vittem föl egyszerre, és ötven köbméter fát szállítottam le. Naponta 15 liter gázolajat használtunk el.

Az egykori kovácsműhelyből kialakított mini Közlekedési Múzeum magyarázatát is megadja az örökifjú mozdonyvezető:

- Az erdőgazdaságnak Kemencén volt 16 pár lova. Ezekhez kellett hat kovács és két ráverő, sőt voltak bognárok is. Itt javítottuk a kocsikat. Mert én kovács is vagyok - mondja nem kis büszkeséggel.

Fehér Ferenc vizsgabizonyítványát Bajcsy Endre írta alá, aki Prágában szerzett vasúti- és hadmérnöki diplomát. Pályafutását Selmezbányán kezdte, az ottani viadukt és alagút átépítését vezette. Anyai nagyapja pedig a Selmezbányái Bányászati és Erdészeti Akadémia rektora volt. 1950-ben került ide a MÁV-tól, ahol mozdonyszolgálati csoportfőnök volt. Kiderült ugyanis, hogy nem párttag. A stratégiai vállalattól a keskenynyomtávú világba került. De itt is alkotott, ő szervezte újjá a börzsönyi vasutat. 1951-ben... „Sztálin elvtárs születésnapja alkalmából”, ugye, elismerést kapott érte, ahogy ez annakidején szokás volt.

Ezek a vasutak a múlt század végén vagy a századfordulón épültek ki, és eleinte lóvontatásúak voltak. A fahasználati üzemterveknek megfelelően bontották el a pályát és építettek újabb szárnyvonalakat oda, ahol a fakitermelés folyt.

A mérnök Kemence díszpolgára, mert sokat tett a településért, például - ma úgy mondanánk, - kilobbizta a falunak a villanyt.

Itt akkoriban nemcsak sötétség, hanem olyan szegénység is volt, hogy gyalog vágtak neki a favágók, hogy Zalába menjenek dolgozni.

Bajcsy Endre 1983-ban ment nyugdíjba, de a vasút azóta is a kedvence. Álmában a Börzsöny szintvonalai mentén újabb kisvasúti szakaszok építését tervezi. Talán lesz, aki ezeket az álmokat megvalósítja még az életében. Az alkalmi forgalmista tárcsajelére Fehér Ferenc nyugdíjas mozdonyvezető gázt ad, és a felvirágozott Muki, a dízelmozdony apróbb rángatásokkal megmozdítja a díszvendégekkel zsúfolásig megrakott kocsikat. **Zétényi Zoltán**
Fotó Z2 Fotó&Média

FVM támogatások az erdei vasutaknak

Az erdei kisvasutak közcélú személyszállítási tevékenységének támogatására az Erdészeti Hivatalhoz idén kilenc pályázat érkezett - mondja dr. Szabó Tibor szakfőtanácsos, az Erdészeti Hivatal vasúti szakértője. - Az igények jóval meghaladták a költségvetésben előirányzott keretet. A rendelkezésre álló 105 millió forintnyi összeget a menetrendi hossz, a járatsűrűség, a jegyár bevétel és más gazdasági-műszaki jellemzők alapján osztottuk el. A fenti összegből még 4 millió forint áll rendelkezésre, amelyből a Mecseki Erdészeti Rt. (0,8 millió Ft), a Somogyi Erdészeti és Faipari Rt. 0,8 millió Ft), valamint Kemencei Erdei Kisvasutat üzemeltető KBK

Ünnep Kemencén (Kis Újság)

Írta: Adminisztrátor
2010. október 01. péntek -

Egyesület (0,2 millió Ft) részesül.