

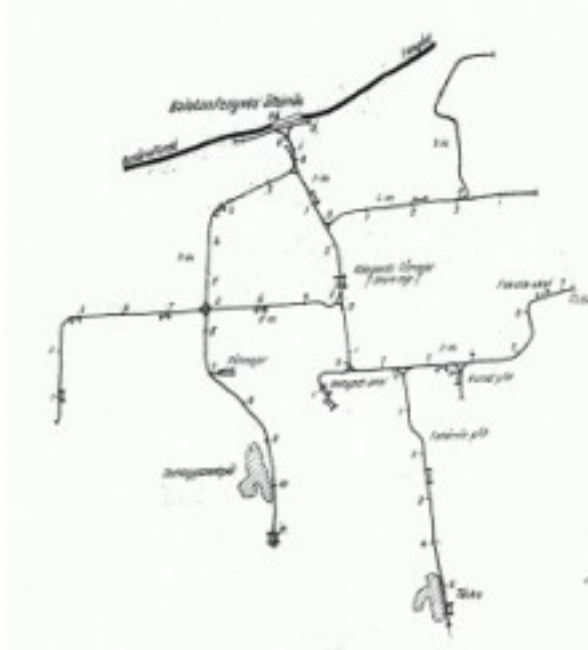
A kisvasút története

A kezdetek



[1]A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút (a továbbiakban GV) az 1960-as években még több mint ezer km vágányhálózattal bíró gazdasági vasutak vállalat utolsó, még üzemelő képviselője.

A kisvasút építését 1950 tavaszán kezdték, a Balaton egykoron legnagyobb öblét képező Nagyberek területén, Balatonfenyves és a mai Imremajor között. A lecsapolásokat követően a területen kialakítandó Balaton-Nagyberek Állami Gazdaság (a továbbiakban ÁG) szállítási igényeinek kielégítésére közel 100 km hosszú vágányhálózatot terveztek. Az ÁG központját Balatonfenyvesen alakították ki, és főként cukorrépát, kendert kívánt termeszteni. A cukorrépa miatt tervbe vették a vonalnak a kaposvári cukorgyárig történő meghosszabbítását is.



[2]

A rövid idő alatt, hatalmas méretű építkezések miatt az 1950-es évek elején nagyszámú politikai elítélt is dolgozott a területen. A kisvasút munkavágányai 600 mm nyomtávolsággal, majd a véglegesek 1952-től 760 mm nyomtávolsággal épültek. A talpfákra 12–14 kg/folyóméter tömegű síneket szegeltek vagy csavaroztak, a vágányokat salakágyazatba fektették. Az ideiglenes vágányokon kezdetben lovakkal, majd motoros vontatókkal végezték a szállítást. A 760 mm-es vágányokon előbb gőz- majd motoros mozdonyokat helyeztek üzembe.

A nagy kiterjedésű hálózaton három átrakó állomást kívántak kialakítani, ahol az áruk nagyvasútról történő átrakása történt volna, de közülük csak a balatonfenyvesi épült meg. Itt épült fel 1953 és 1954 között a vonalhálózat irányítását

ellátó forgalmi épület és járművek javítását végző vontatási telep is.

Az áruszállítási feladatokra tervezett kisvasúton már 1955-ben szükség személyszállító kocsikban megkezdtek az utasok szállítását, majd 1956-tól megindult a menetrendi személyszállítás is. A területen található majorok lakosságát ezzel vitték munkába, iskolába, orvoshoz és szórakozni az Imremajorban felépült 500 személyes színházterembe.

Híradás a táskai vonal átadásáról



[3]„Vasárnap reggel 6 óra néhány perckor a balatonfenyvesi keskenyvágányú vasútállomás pályaudvaráról elindult az első szerelvény Táska községbe. A Balatontól mintegy 14 km-re lévő Táskán ezen a napon tartották meg a pálya-szakasz - avató ünnepséget.

Az ünnepség csak 11 órakor kezdődött. A szerelvény utasai így nyugodtan vonalszemlét tarthattak a mintegy 50 km-es "érrendszeren", amely három községet, ugyanannyi termelőszövetkezetet és a Nagybereki Állami Gazdaságot kapcsolja be a vasúti forgalomba. Igen, a vasúti forgalomba, mert nem egyszerű kisvasút ez, hanem az ország legkorszerűbb gazdasági vasútvonala.

Amíg a vonat szélringatta gabonatablák között kanyarog, az utasok egymás között beszélgetnek. Természetesen a vasútról, mert miről is lehetne most másról szó.

A munkákat még 1950-ben kezdték meg. Kissé lassan haladtak az építők - kezdi az egyik - de azért mégis csak eljutottak egészen Táskáig. - Úgy hírlík - szólal meg egy majorbeli - hogy az építkezés nem áll le most sem, mert lenyúlík Kaposvárig ez a mi vasútvonalunk. Úgy mondta, hogy a "mi" vasútvonalunk.



[4]Alig hagyta el a kis vonat az egyik üzemegységet, amikor egy lányka, aki a majorban szállt fel, azt magyarázza az édesanyjának, hogy mennyi is az a 25 millió forint, amennyibe a vasút építkezése került. A lányka nagyon bizonygatni akarta, hogy ez milyen hatalmas összeg. - Tudja édesanyám, ennyiért csaknem kétszázezer kövér libát lehetne vásárolni.

A "zöld vonat" - ahogy a környékeliek nevezik - 9 óra után érkezett vissza kiinduló helyére. A szolgálatos vonatvezető jelentést tett - a pálya átadásra kész.

És a kisvonat újból megindult, hogy ezentúl most már menetrendszerűen nap mint nap körbejárja a vidéket, elhozza az embereket a városba, kultúrát vigyen a falvakba, s hogy a falu és város áruit kicserélje."

Az eredeti mezőgazdasági termelésre vonatkozó elképzelések nem váltak valóra, ezért a kisvasút építését 1957-ben leállították. Addig az állomási mellékvágányokkal együtt közel 62 km vágányt fektettek le.

Az önálló vállalként működő GV-t 1960-ban a MÁV-hoz csatolták, megnevezése ekkor MÁV GV-re változott.

A hálózat fénykora



[5]A kisvasút hosszú időn át nagymértékű áruszállítást végzett, amely az 1960-as években meghaladta az évi 130 ezer tonnát. Az ÁG számára érkezett műtrágya és takarmány, a berekben kitermelt nagy mennyiségű tőzeg és mészszip, valamint az állattartás során keletkezett trágya szállítása volt a meghatározó. Az 1970-es évek elejétől az áruszállítás fokozatosan csökkent, az utolsó tehervonat 1990. május 14-én közlekedett.

A Nagyberek területén az 1950-es években, olajkutatás során, a Buzsákhöz közeli Csisztapusztán 42 °C hőmérsékletű melegvizet találtak. Az itt kialakított fürdő hamar népszerűvé vált, megközelítése a földutakon kívül csak vonattal volt lehetséges.

Az 1980-as évek közepétől jelentősen megnőtt a turistaforgalom, akkor kerültek a GV-re nagy befogadóképességű, korszerűbb személykocsik, Mk48-as dízelmozdonyok, valamint a nosztalgiavonatok továbbítására egy 490-es gőzmozdony is. Az utasok jobb kiszolgálása érdekében 1987-ben a csisztai vonalat közel egy km-el meghosszabbították és a fürdő közelében egy háromvágányos állomást alakítottak ki, Csisztagyógyfürdő néven.

A pálya állapota az 1990-es évek végére erősen leromlott, sok esetben a megszüntetés veszélye fenyegette.

Csökkenő forgalom



[6]Az áruszállítási teljesítmény 1973-ban csökkenni kezdett, a forgalom a korábbi töredékére esett vissza, végül 1990. május 14-én elment az utolsó tehervonat is. A pálya rossz műszaki állapota miatt a csisztagyógyfürdői, illetve táskai vonalon 2002-ben felfüggesztették a személyszállítást, a rendszeres forgalom egyedül a Balatonfenyves – Somogyszentpál vonalon maradt meg.

A megmaradó somogyszentpáli vonal ekkor kisebb felújítást kapott, a javított kőágyazatra 34,5 kg/folyóméter tömegű síneket helyeztek. A vonatok a 14 km hosszú szakaszon 25 km/h sebességgel közlekedhetnek, Somogyszentpál állomásig 40 perc az út. Ez alatt az utasok a Nagyberek gazdag állat és növényvilágában gyönyörködhetnek, az oda-

vissza közel másfél órás vonatkozás kellemes kikapcsolódást nyújt felnőtteknek és a gyerekeknek egyaránt.

Széles mosoly, keskeny nyomtáv – gazdasági vasút napjainkban

Magyarország utolsó megmaradt gazdasági vasútvonalát többször fenyegette a bezárás veszélye, de végül megmenekült a bezárástól. A személyszállítást 2012. szeptember 1-je óta a MÁV-START végzi, vonataink Balatonfenyves GV és Somogyzentpál állomások között közszolgáltatás keretében közlekednek.

Vállalatunk számára a kezdetektől fontos volt a fejlesztés, és Utasaink lehető legjobb kiszolgálása, ezért 2013 júniusában, 2014 augusztusában, majd 2015 júniusában egy-egy újabb Mk48-as sorozatú mozdonyt állomásoztunk ide Kecskemétről (008, 013 és 022). A nagyobb teljesítményű dízelmozdonyoknak nem okoz gondot a nyári hétvégi napokon megerősítve, több kocsival közlekedő vonatok továbbítása sem.



[7]



[8]



[9]

2013 nyarára felújítottunk, és Balatonfenyvesre helyeztünk egy BDa-w típusú poggyásztéres személykocsit, amely kerékpáros utasainknak jelent kényelmesebb utazást. A széles rakodójátókkal rendelkező kocsiban 9 kerékpár szállítható kampókra felakasztva. Ezzel egy időben kisebb felújítást kapott egy Baw-g sorozatú személykocsink is.

2015 nyarán forgalomba állítottunk két nyitott kivitelű személykocsit is, amelyek a meleg nyári napokon egészen új élményt kínálnak. A kilátókocsik jó időben a menetrend szerinti személyvonatokban közlekednek, bárki számára elérhetők. Szintén ebben az évben vezettük be a feltételes megállási rendet, azaz a vonatok csak akkor állnak meg, ha van felszálló utas, vagy a leszállási szándékot a jegyvizsgálónak jelezték. Ezzel egy esetleges késés esetén behozható az elmaradás, valamint a járat közlekedtetése is gazdaságosabbá válik.

A gazdasági vasút múltjára emlékezve 2015-ben a MÁV-START Nagykanizsai Járműbiztosítási Központ munkatársai a Balatonfenyvesi GV napjára korhűen felújítottak két lóré teherkocsit, melyek rendezvények alkalmával kiállítva megtekinthetők.



Hivatkozások

[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/tortenet_1.jpg?itok=QNSByWTv [2]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/tortenet_4.jpg?itok=YO6EyAbR [3]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/tortenet_2.jpg?itok=38pilGTZ [4]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/tortenet_5.jpg?itok=DvwwJRID [5]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/tortenet_6.jpg?itok=Dr_fHZr8 [6]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/tortenet_3.jpg?itok=dISwoOdc [7] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/napjainkban_1_0.jpg?itok=GWhqRRmZ [8]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/napjainkban_2.jpg?itok=xIz2Gcwv [9]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/napjainkban_3.jpg?itok=WwlpOS23