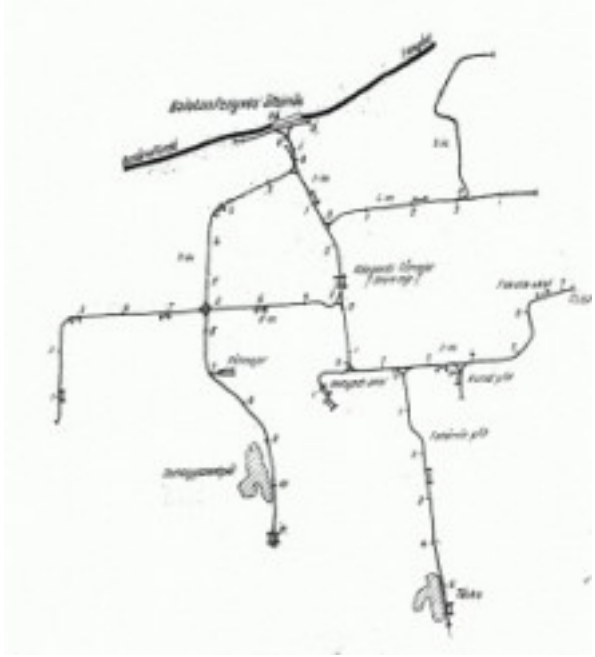
A kisvasút története

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-Nagybereki 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 megkezdték 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 gabonatáblák 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 hírlik - szólal meg egy majorbeli - hogy az építkezés nem áll le most sem, mert lenyúlik 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 környékbeliek 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 vállalatként 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 mészisza, 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 Buzsákhoz 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 vonatozás 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 Somogyszentpál 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 állomásítottunk 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 poggyászteres személykocsit, amely kerékpáros utasainknak jelent kényelmesebb utazást. A széles rakodóajtókkal 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.

A csisztafürdői vonalszakasz újjáépítése

A somogyszentpáli vonalon 2018-ban és 2019-ben végeztek pályafelújítást, a 2002. óta nem üzemelő csisztafürdői

vonal teljes újjáépítését 2020 tavaszán kezdték meg és 2021. július 1-jén nyitották meg a mintegy 8 kilométeres új pályát, mellyel elérhető a híres buzsáki gyógyfürdő.

Az eredetileg gazdasági vasútnak épült vonalon mára a személyszállítás az egyeduralkodó: nyáron igen jelentős a balatoni kirándulóforgalom, de a somogyszentpáliak és imremajoriak számára a közösségi közlekedést is ezek a kisvonatok jelentik. Csisztafürdő az újjáépített vonalon lényegesen gyorsabban elérhetővé vált a Balaton-partról, mint közúton, és utazás közben az utasok a Nagyberek gazdag állat- és növényvilágában gyönyörködhetnek.

Az érintett önkormányzatok által nyert támogatásból három állomásépület korszerűsítése is megvalósult, mindez a folyamatosan növekvő utasforgalmat szolgálja. A felújított épületeket 2022. február 11-én ünnepélyes projektzáró rendezvény keretében avatták fel. A kisvasút balatonfenyvesi központi indítóállomásának épületét teljesen átépítették. Az épületgépészeti korszerűsítésen kívül az utasok számára szembetűnő változás, hogy a korábbi várótermet kibővítették, egy büféhelyiség is helyet kapott benne. Újdonság, hogy kialakítottak egy mozgáskorlátozott mosdót, melyben pelenkázó is van, valamint a szolgálati helyiségek (forgalmi iroda, pénztárhelyiség) elhelyezkedése is megváltozott. Az épület külseje is megújult, a tetőszerkezet és az oszlopsor átépítésével teljesen új, korszerű arculatot kapott.

Az imremajori megállónál egy új szilárd falazatú esőbeálló épült, melyben kerékpártároló és egy későbbiekben WC helyiséggé alakítható rész is helyet kapott. A megálló mellett mozgáskorlátozottak számára használható parkolót is kialakítottak, a peronvilágításhoz napelemes világítótesteket telepítettek.

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav-szemelyszallitas/szolgaltatasok/balatonfenyvesi-kisvasut/tortenet

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=DvvwJRID [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=WwIpOS23