

Több mint 90 éve létesítették a Kecskeméti Gazdasági Vasút fűtőházát

A fűtőházak (később vontatási telepek) mindig meghatározó szerepet játszottak a vasutak szakmai életében, hiszen a vontató járművek karbantartása, a megbízható üzemeltetés biztosítása a vasúti forgalom egyik alappillére.

DOI 10.24228/KTSZ.2019.3.4

Varga Károly

ny. MÁV főtanácsos

e-mail: vargakaroly1936@gmail.com

A Kecskemét–Kiskunmajsa között közlekedő gazdasági vasutat a közönség részére 1928. szeptember 17-én nyitották meg.

A 760 mm keskeny nyomközű vasútvonal Kecskeméten csatlakozott a normálnyomközű vasúthoz, a Kecskemét Alsó pályaudvaron kiépített átrakó vágányokkal (innen a mai végállomás elnevezése az „Átrakó pu.”). Az eredeti végállomás a Rávány téren (később Lenin tér) volt.

A Kecskeméti Gazdasági Vasút (KGV) – amelynek üzemeltetője a Kecskemét Város Erdőhivatala – építésével egy időben Kecskemét Alsó MÁV pu. közelében vontatási telepet is létesítettek. A fordítókoronggal kiszolgált kecskeméti kisvasúti mozdonyszínbem három vágány és hat állás volt. A KGV üzemeltetett még 1980-ig Kiskunmajsán egy egyállásos mozdonyszínt.

A KGV forgalmának lebonyolítására 1928-ban a város 2 db négycsatlós és 1 db háromcsatlós gőzmozdonyt vásárolt a Magyar Királyi Állami Vas- Acél- és Gépgyáraktól (MÁVAG).

A KGV az 1930-as évektől kezdődően – a gazdaságos üzemeltetés fenntartása céljából – először a személyforgalom lebonyolítására, majd

a teherforgalomban is motoros járműveket alkalmazott. Erre a célra – a GANZ gyártól – 1935-1940 között kéttengelyű dízelmotoros poggyászkocsikat vásárolt. 1940-ben a kisvasút vontatójármű állaga: 3 db gőzmozdony, 3 db motoros poggyászkocsi, 1 db motorkocsi és 2 db vágánygépkocsi.

A kéttengelyű motoros poggyászkocsi sikeres műszaki megoldásnak bizonyult. A 3300 mm tengelytávolságú, 3600 mm teljes hosszúságú kocsinak vasvázás szekrénye volt. A két vezetőállás közötti helyiséget poggyásztérnek képezték ki, és ebben a szakaszban helyezték el az alvázra erősített motort is.

A jármű erőforrása egy VI. JaR. 135 jellegű, 1300 percenkénti fordulat mellett 120 LE (88,3 kW) teljesítményű, Ganz-Jedrassik rendszerű dízelmotorból állt (ez megegyezett a nagyvasúti 2- és 3- tengelyű motorkocsikba beépített, akkor sikeres és ismert típusossal). A kocsi önsúlya 10230, raksúlya pedig 4000 kg. A motoros poggyászkocsik – időközben D mot. 951, 952, 953, 954 számozással – 1971-ig üzemeltek.

Az 1940-es gyártású Dmot. 953-as motorkocsit a GySEV megvásárolta, felújította és a nagyeceni mozdonyszínbem kiállította.

1. ábra: A régi fűtőház előtt áll a Dmot 953-as és a Mk48 1006-os. A háttérben még nincs meg a halasi úti felüljáró, így megvan még Kecskemét-alsó felé menő vágány is. (VTA gyűjt.)



A vonal teherforgalmának lebonyolítására jelentős mennyiségű és a különféle áruféleségek megfelelő szállítására alkalmas teherkocsit építettek és szereztek be.

1949. január 1-jével a KGV és ezzel egyidejűleg a kisvasút fűtőháza is az állam (MÁV) tulajdonába került.

A személyszállítást – a forgalom megindításától a háború utáni évekig – kéttengelyű kocsikkal bonyolították le. Az 1950-es évektől azonban már csak 4-tengelyű, Bax sorozatú, fapados 52 férőhelyes kocsikat használtak. Az 1970-es években pedig – a megszüntetett békéscsabai, szegedi és sárospataki kisvasutaktól – több jó állapotban lévő teher-, poggyász- és személykocsit kapott a kecskeméti kisvasút.

1961-ben a MÁV keskeny nyomközű vasúti vontatás korszerűsítésére a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár 100 kW (136 LE) teljesítményű, B' B' tengelyelrendezésű Mk. 48,

1000 sorozatú dízelmozdonyokat készített, amelyekből néhány darab Kecskemétre került.

A kisvasút vontatási szolgálata műszakilag jól felszerelt műhellyel és jól képzett szakemberekkel rendelkezett, amelynek következtében a szokásos fűtőházi és kocsiszolgálati munkákon túl vasúti járműépítéseket, átalakításokat, felújításokat is elvégeztek. Így 1954-ben Pusztai István fűtőházvezető tervezésével és irányításával a helyi műhely dolgozói házi-lagos kivitelezésben készítették el a negyedik dízelmotoros poggyászkocsit. A kecskeméti kisvasúti műhely a helyszínen rendszeresen elvégezte a járművek nagyjavítását, festését is. A vontatás részéről Lukács Sándor András üzemvezető 1950-ig irányította a műszaki személyzetet, majd 1963-ig Pusztai István fűtőházvezető. Ezt követően a Vontatási Főnökségek összevonásáig (1974) Seres Sándor. Ekkor a kisvasút önállósága megszűnt, és a szertári, pályafenntartási, a forgalmi-kereskedelmi, valamint a vontatási irányítást a „nagyvasútiak” végezték.

2. ábra: Keskeny nyomtávú vasúti vontatójármű és személykocsi



Ennek ellenére az 1980-as évek elején (az üzemfőnökségi időben) – saját szakembereinek és újítóinak közreműködésével – a fűtőháznál néhány műszaki fejlesztésre is sor került. Így 1982-ben a javításra küldendő kisvasúti járműveknek – a helyi átrakón – normálnyomtávú teherkocsikba történő berakását oldották meg. Mikus Dezső vontatási csoportvezetőnek és két társának újítása 840 ezer forint *(ekkor a havi magyar átlagkereset 3000 Ft volt, a szerző)* megtakarítást eredményezett! 1983-ban mozdonyfordítót készítettek.

A kisvasúti vontatási telep főbb létesítményei (a 2010-es állapotnak megfelelően) – a közúti felüljáróval párhuzamosan a következők:

- Egy épületben: mozdonycsarnok, motorműhely, esztergaműhely, beíró, műszaki iroda. Kocsiszín önállóan.
- Egy épületben: mosdók, volt asztalosműhely, öltözők, festőműhely, szerszámkiadó, kovácsműhely, raktár.

- Egy épületben: akkumulátortöltő, acetilén gázfejlesztő, lánghegesztő műhely, villamosműhely, ívhegesztő műhely, iroda, PFT szertár.
- Önálló épületekben: alumínium raktár, tűzoltóraktár, faház-étkezdé, kerékpártároló és új asztalos műhely.

Az épületek döntő része még 1928-ban épült, az étkező-melegedőt 1975-ben létesítették.

A kisvasút működését 2010-ben felfüggesztették, az üzem azóta is szünetel!

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] A Kecskeméti Vontatási Főnökség törzskönyve, 1995
- [2] Gellért József: A kisvasút újítója, Vasút, 1983/11. 11.p.
- [3] Nagy József: 60 éves a Kecskeméti Gazdasági vasút, Szeged, 1988.