

A brennbergi szén felfedezésének két története ismert: Bredetzky leírása szerint 1753-ban egy Rieder János nevű, porosz származású szegkovács fedezte fel a szenet. A történet szerint a kovács használta elsőnek a városi erdőben talált szenet a műhelyében. A szájhagyomány viszont a szomszédos Bánfalva község (ma Sopron kertvárosa) pásztorának, Rimbacher Pálnak tulajdonítja a szén felfedezését, 1752-ben.¹ Rimbacher a nyáját egy hideg októberi napon a fenyves völgyben legeltette. A pásztor fázott, ezért a nyája mellett gyűjtött magának egy kis tábortüzet. A szénkibúvárra rakott pászortűz hatására gyulladt be a szén, így derült ki, hogy a brennbergi hegyekben szén van. Egy évre rá, 1753-ban indult be az országban elsőként a hivatalos szénkitermelés a mai Óbrennberg területén, az „égő hegy” nyugati oldalán és a ma kórháztelepnek nevezett területen. Ugyanebben az évben épült fel harminc faházból az első névtelen kis település, amely negyven évre rá, 1793-ban kapta meg a Brennberg nevet. Korábbi anyakönyvi bejegyzésekben csak „In silvis Soproniensis”, a „soproni erdőben” szerepel. Ebből a névtelen kis településből alakult ki az itteni szénbányászat kétszáz éve alatt hazánk legnagyobb bányaműltal rendelkező községe.²

A széntermelés külszíni fejtéssel kezdődött. Amikor ott elfogyott a szén, nagy tárókat vágtak a hegyoldalba, és ott folytatták a termelést, majd amikor a tárókban is kimerült a szénkészlet, akkor kezdték mélyíteni az aknákat 10–15 méter mélységben. Az első aknát 1759-ben mélyítették, amelyben 3–5 bányász dolgozott. A mai Márta sor végében található aknát a mondabeli pásztor után Pál aknának nevezték el. A szén analíziséből kitűnt, hogy a brennbergi szén hőértéke 4200–4500 kcal között változott, így az országban a legjobb minőségű barnaköszén volt. A szénképződés korát illetően eltérő a szakemberek véleménye. Vendl Miklós az alsó helvetienbe sorolta.³

A szénbányászat kezdetén lófogattal biztosították a szén szállítását Sopronba és Bécsújhelyre. A régi brennbergi földúton a szén szállítása költséges volt. Akkoriban építették ki a régi óbrennbergi utat, amely még ma is használatban van: a Soproni Tanulmányi Erdőgazdaság Hegyvidéki Erdészetének fontos szállítójátja, a később kiépített Sopron–Brennberg közötti országúthoz a Vöröshídnál csatlakozik. Ennek az országútnak a hossza Soprontól Brennbergig 10,5 km, emelkedője a soproni buszpálya-udvartól a brennbergi főtérig 190 méter.

Amikor Heinrich Drasche nagybátyjától, Missbach Alajostól annak halála után, 1865-ben átvette az üzemet, 45 pár lovat vett, hogy független legyen a fuvarosoktól.

¹ Reményi Viktor: Brennbergbánya története 1759–1933. Sopron, 1935, 14.

² U.o. 16.

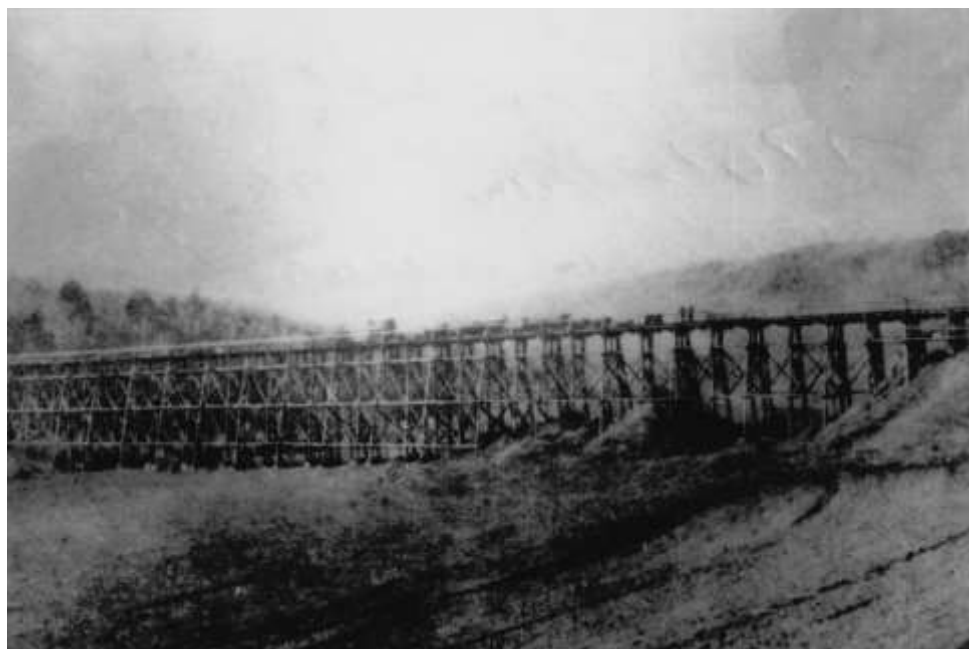
³ U.o. 8.

A lovas fuvarozás azonban nagyon drágának bizonyult, és sok esetben gondot okozott, hogy nagy esőzések, télen pedig az erős havazás és a hófúvások miatt sokszor szünetelt a fuvarozás.⁴ Drasche új széntelepeket tárt fel, ezzel nőtt a termelés, de a szén iránti kereslet is. Gondot jelentett a nagy mennyiségű szén elszállítása a fogyasztókhoz.

Időközben megépült a Bécsújhely és Sopron közötti vasútvonal, amely könnyítést hozott a szénszállításban. A fuvarosok 1847-től már csak Ágfalva községig jártak szekereikkel, ott átlapátolták a szenet vagonokba, amelyek tovább szállították azt Bécsújhelyig. Drasche még a vasúti szénszállításon is változtatott. 1868-ban 790 mm-es keskeny nyomtávú, 7,2 km hosszú vasutat fektettek le Brennebergbánya és Ágfalva között. Ennek 25%-os volt a lejtése, a teli csilléket fékezéssel engedték az ágfalvi vasútállomásra. Az üres csilléket lovakkal vontatták vissza Brennebergbe, később egy kis gőzmozdony végezte a vontatást. Ezt a vasúti pályát 480 mm nyomtávú típusra építették át és új szállító kocsikat vezettek be, amelyekbe 12 mázsa szén fért. A dolgozók a kocsikat vasjárgánynak nevezték el. Ezeknek a teherkocsiknak olyan formájuk volt, mint ma az országúton fuvarozó lovas platós kocsinak, de vastengellyel és bányacsille vaskerékkel voltak ellátva, ezen felül fékezőszerkezet is volt rájuk szerelve.⁵

⁴ Stubna bányamérnök elmondása alapján.

⁵ Reményi Viktor: Brennebergbánya története 1759–1933. Sopron, 1935, 32.



1. kép. 1892 körül felépített faviadukt feltöltése földdel

A vasút működtetéséhez az alábbi nehézségeket kellett megoldani: az ágfalvi pályaudvartól a brennbergi főtérig 190 méteres emelkedő szintkülönbséget kellett szabályozni, hogy az újonnan bevezetett, 12 mázsás kis teherkocsik Brennbergből biztonságban leguruljanak az ágfalvi vasútállomásra. Több helyen mély bevágásokat és szerpentint kellett kiépíteni, ezzel is csökkentették a szintkülönbséget. A mély bevágások azt a célt is szolgálták, hogy az üres vasjárgányok félre tudjanak állni az újabb megrendelést szállító kocsik elöl. 1875-től egy rendszeresített keskeny nyomtávú benzinmotoros vontató végezte az üres vasjárgányok visszaszállítását Brennbergbe. 1892-től ezt a vasútvonalat normal szélességűre építették át, ezért meg kellett erősíteni a faviaduktot, hogy nehezebb szállító-kocsik (vagonok) súlyát is kibírja (1. kép). Ehhez pályamódosításra volt szükség, a legnagyobb munka a Rák patak völgyében volt, ott egy hosszú fahidat kellett építeni kőalapra. A fagerendás viadukt szerkezetének hossza 222 méter, közepén a tartóoszlopok, pillérek magassága 27 méter volt.⁶

A faszervezetű viadukt helyébe magas földtöltést (dombot) kellett építeni, amely elbírja a nagy szállító vagonok súlyának áthaladását. Ezt a

⁶ Pammer László leírása alapján 1892 körül.

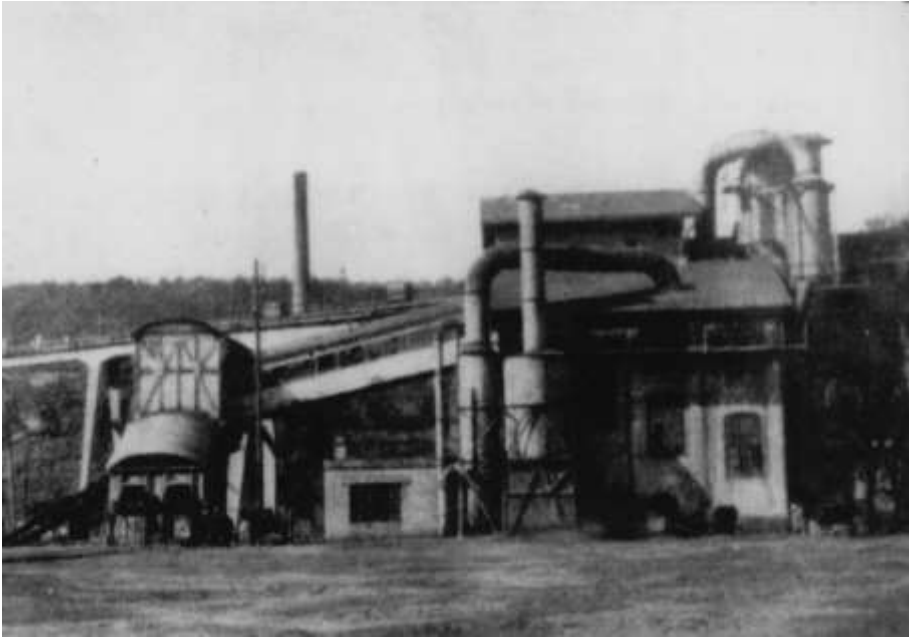
következésképpen oldották meg: A völgyben a patak folyását nagyméretű betoncsövekkel szabályozták, hogy ne mossa ki a földdombot. Ezt követően, amikor Brennbergből egy szénszállítmány indult Ágfalvára, az utolsó vagonba szén helyett a bányából felhozott földet, palát rakták. Ezt a vagon a viaduktnál lekapcsolták, a szerelvény továbbindult és négy-öt munkás kiürítette a viaduktra a törmeléket. Ugyanúgy nagy átvágást kellett készíteni Ágfalva irányába, annak földjét szintén a viadukt feltöltéséhez használták fel. Így keletkezett a faviaduktot betakaró földdomb, ami még ma is látható.⁷ A viadukton egy szállítmány alkalmával 20–25 vagon szén is áthaladt. A szénszállítás lebonyolításához két darab 475-ös sorozatú gőzmozdonyt vásároltak, Ágfalvára a szénszállítás 10 km/h sebességgel történt. A nagy gőzmozdony naponta kétszer fordult, egy alkalommal 20–25 vagon, rendelésre válogatott szénrel, Brennberg – Ágfalva – Sopron Déli pályaudvar útvonalon.

A szénbányászat kezdetén a szén fajtákra való válogatása kézi erővel történt, amit a megnövelt termelés lehetetlenné tett. Ez okból Vajk Artúr és Mándi építészmérnök 1923-ban tanulmányúton jártak Franciaországban egy megfelelő szénosztályozó felépítése érdekében. 1924-ben az ipari vasút végállomásán Mándi mérnök felépített egy Seltner-rendszerű, rostákkal ellátott szénosztályozót (2. kép).⁸ Az osztályozó alsó része, a töltő bunker egy 200 m³ űrtartalmú beton építmény volt, amelyből vagonba, lovas kocsiba is lehetett rakodni. Az osztályozó öt vagon szenet válogatott át óránként, öt különböző fajtára. A szénosztályozót egy 90 méteres vasbeton híd kötötte össze a Borbála szállítóaknával, az Ilona akna 800 méteres vontató kötélpályájával és a Szt. István akna 3 km hosszú függő-kötélpálya szintjével (3. kép).⁹

⁷ Görbehalmi faviadukt.

⁸ Friedl János bányamester elmondása alapján.

⁹ Stubna bányamérnök elmondása alapján.



2. kép. 1924-ben az ipari vasút végében felépített szénosztályozó



3. kép. Az 1924-ben megépített 90 m hosszú vasbeton híd

Bányamérnökök megállapították, hogy a szén a külfejtés helyétől nyugati irányba terjeszkedik, ott törik, és mindig mélyebbre süllyed. Az idő múlásával, és a technika fejlődésével mindig mélyebb és nagyobb kapacitású bányák létesültek a község nyugati részén. Ezért az akkori bányaigazgató 1885-ben úgy határozott, hogy a község központját, irányítását áthelyezi Óbrennbergből a mai brennbergbányai főtérre. Az új bányaközpont kialakításakor az alábbi építkezések folytak: új igazgatási épület (1885), bányavasút (1892), bányász kaszinó (1906), erőmű (1913), központi műhelyek (1913), bányászfürdő (1923), kórház (1924), szénosztályozó (1924), nyolc tantermes általános iskola (1928–30), bányász templom (1928–30), óvoda (1930), evangélikus harangláb (1937–38), vegyesbolt (1938). Új, nagyobb kapacitású és mélyebb aknák is létesültek: István akna a mai óvoda helyén (1850) 108 m, Óhermesi István akna (1875) 310 m, Ilona akna (1886) 380 m, Soproni akna (1889) 320 m, Borbála akna (1889) 268 m, Újhermes akna (1929) 380 m, Szent István akna (1939–1941) 630 m (4. kép).

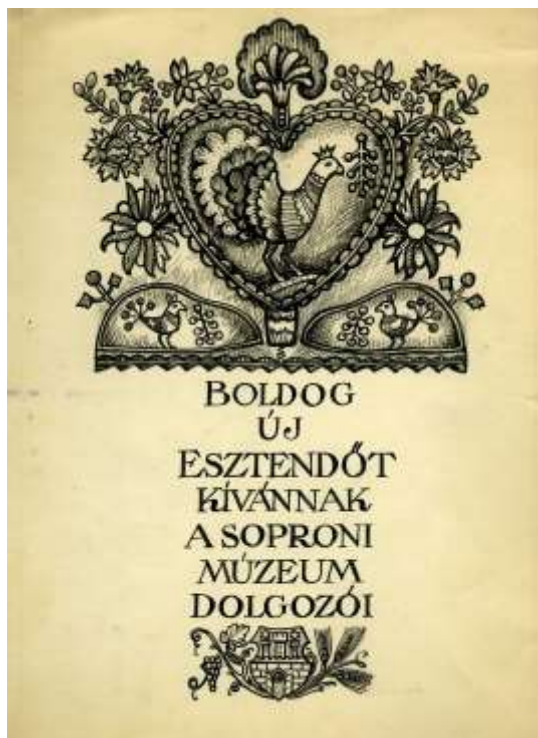


4. kép. 1939/41-ben mélyített utolsó brennbergi 630 m mély Szent István akna

Az 1950-es években kezdődő hidegháború a keleti és nyugati nagyhatalmak között, valamint községünk közelsége a nyugati határhoz és a szénbányászat, amely részben már engedéllyel osztrák területen folyt, de még más politikai körülmények is hozzájárultak a bányüzem leállításához. A bánya leállítása után jöttek az országban lévő más bányákból a szerelők, ezzel kezdődött Brennbergben a szabad rablás. Amit tudtak, leszereltek, ha szükség volt rá, ha sem, akkor is elszállították. A szállítótornyokat, a szénosztályozót és egy pár bányaépületet is lebontottak. A Borbála-aknát, mivel lakótelep közepén helyezkedett el, azonnal feltöltötték földdel, törmelékkel. A többi aknát csak egy vasbeton fedővel zárták le és 50 év után töltötték csak fel.

A vasúti pálya bontása 1952. szeptember 26-án kezdődött. Ezen a pályán még két évvel korábban is szenet szállítottak Ágfalvára. A 90 méter hosszú vasbeton

kötelpálya-védőhidat és a szénosztályozó töltő bunkert 1996. szeptember 23-án felrobbantották és a törmeléket elhordták, mert addigra életveszélyessé vált.



Üjévi üdvözlőlap hímzésintával. Sterbenz Károly grafikája, 1967.