

VOLT EGYSZER EGY FOGASKEREKŰ

A Salgótarjáni Vasfinomító Társulat igazgatója 1880. május 30-án az éves közgyűlésen többek között ezt mondta: „...köszönünk előállítási árának leszállítását még azzal is óhajtjuk elérni, hogy a salgói vasúton a jelenlegi három sikló által költségessé tett kőszénzállítási berendezéseket a siklók kiküszöbölése által egyszerűsíteni és tökéletesíteni igyekszünk. Ezen cél elérésére különféle hegyipályák és iparvasutak megtekintésére, de különösen bányászati célokra berendezett és sikeres alkalmazásban álló fogaskerekű, valamint az ezeknél észlelt tapasztalatok tanulmányozására az elmúlt ősszel Gömör Sándor bányaigazgatónkat elküldtük és azon leszünk, hogy az általa szerzett tapasztalatokat célszerűen és hasznosan érvényesíthessük.”

Hamarosan meg is épült a vasút és az 1881-es év márciusában megalakult „RIMA” május 2-i, első igazgatósági ülésének időpontjában már üzemelt is. Ez a vasút volt Magyarország első, ipari célt szolgáló, keskeny nyomtávú fogaskerekű vasútja.

A RIMA központ által 1932-ben egy állami műszaki ellenőrzéshez készített jelentésből pontosan regisztrálhatjuk a fogaskerekű vasút műszaki helyzetét, adatait, keletkezését. Legérdekesebb részleteit idézem:

„...A salgói kőszénbánya látja el az Acélgvár szén szükségletét. A gyár szén szükségletének fedezésére szolgáló szénmennyiséget 1881 előtt lóvontatású pályán, a közbeiktatott siklókon szállították az Acélgvárba. A gyár fejlődésével és a szénfogyasztás növekedésével gőzüzemű szállításra kellett áttérni. Az 1881. évben átadott forgalomnak a jelenlegi gőzüzemű vasút, amely a bánya termékeit szállítja az Acélgvárba, s onnan a bánya szükségletét fedezi, Salgóbányáról az Acélgvárba, tehát felülről lefelé szenet, felfelé pedig bányafát, a bányauzem egyéb szükségleteit, s a munkások részére élelmet szállít. Továbbá a vállalatok alkalmazottainak a rossz utak miatt majdnem kizárólagosan közlekedési eszközét is képezi.

A vasút általánosságban észak-keleti irányt követ. Hossza a gyári kazánháztól a salgói bányatelepi I. sz. rakodóig 5830 méter, mely távolságon 222,6 méteres szintkülönbséget győz le. A kiindulási pont és a végállomás közötti nagy szintkülönbség legyőzésére egyes helyeken a vasutat már fogaspályára kellett építeni.”

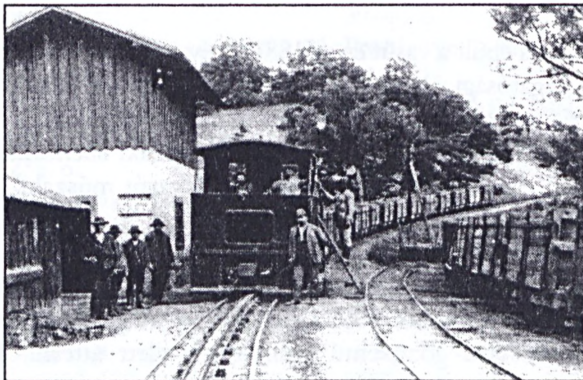
Amikor a fogaskerekű pályán 1881 májusában a forgalom megindult, egy darab kéttengelyes, Bécs külvárosában, Florisdorfban lévő gépgyárban készült, bronz fogaskerékkel bíró mozdony lépett szolgálatba. Ezzel bonyolódott a forgalom egészen az 1883. február 2-án bekövetkezett halálos baleset utáni néhány hétig. Ezekben a kezdeti években a fogaspályán elegendő volt egy mozdony is, a forgalom többet nem igényelt.

A szóbanforgó februári napon a kora reggeli órákban Salgóra induló szerelvényt vontató mozdony fogaskerekéről két fog letörött, minek következtében a

„Sipka-szoros” mellől az egész szerelvény megállíthatatlanul visszafutott, s a Kútház előtti kanyarnál a lendület az egész szerelvényt kisodorta magával a mozdannyal együtt. A balesetnek sajnos hét halottja volt. Meghalt a fűtő, valamint az előző napon a községben tartott lakodalomból a vonattal a telepen át közeli községükbe hazatérni igyekvő vendégek hat tagja. Mindössze négy személynek sikerült megmenekülni.

A szörnyű esemény után, a vállalat sürgősen kapcsolatot keresett a svájci Winterthur városban működött lokomotív gépgyártással foglalkozó üzemmel, amelynek mérnökei alapos helyszíni felmérést végeztek a szintkülönbségek, a kanyarok és más terepadottságok tekintetében. Ezek alapján rövid idő múlva megkapta a vállalat az új mozdonyt. Hasonló kivitelben a salgóbányai műhelyben is elkészítettek egy példányt a forgalom megnövekedése után. Ezekkel a mozdonyokkal dolgozott a vasút egészen a felszámolásig.

Természetesen a bánya termelésének, s ennek következtében a forgalom növekedésének vonzatában bővült a vasútüzem kocsiparkja, berendezése is. Felszereltsége is megfelelően fejlődött, a közlekedés korszerűbbé, biztonságosabbá vált.



„Kútház” Salgóhányáról érkező vonat

A vasút végig társulati területen futott, a kanyarok legkisebb sugara 50 méter, a legnagyobb pedig 300 méter méretű lett. A bányákból lefelé jövő szenesvonatokhoz, vagy visszafelé a bányaműveléshez szükséges anyagokat, élelmiszert szállító szerelvényekhez egy-két, személyszállításra kialakított kocsit is kapcsoltak az utazók részére. A szép, változatos terepen kanyargó kisvasút egyes szakaszaira a dolgozók hamarosan jellegzetes neveket ragasztottak. Így pl. messze emlegetett volt a „Kútház”, ahol az első fogasrész kezdődött és ahol a fogaskerekű és a gyárba beszállító mozdonyokat cserélték. A mozdonyok itt vételezték a szenet és a vizet, télen a sínekre szórandó homokot. Az első fogaspálya közepe táján hatalmas bevágással kialakított szurdok kapta a „Sipka-szoros” nevet, míg a felső fogasrész déli vége, ahol valamikor a sikló működött, „Brenzalja” néven volt ismeretes. A két fogaspálya közötti lapos terület Zagyva felé eső részéből vett „Angyalhegy” néven volt emlegetett.

A századfordulóra jelentékenyen megnövekedett a személyszállítás. Már nemcsak a dolgozók és családtagjaik vették igénybe a vasutat, de egyre több turista, kiránduló járta a vidéket, használta a fogaskerekűt. A vállalatnak személyszállításra külön engedélye nem volt, saját belátása szerint maga adott ilyenekre lehetőséget.

Salgóbánya teljes kiépülése után nagyon szép képet mutatott. Az 1930-as években valóságos kis gyöngyszem volt. Az idelátogatók nem győzték dicsérni a tiszta, rendes utcácskákat, a virágos ablakokat, szemet-gyönyörködtező kis előkerteket, mindenfelé a sok-sok virágot. A bányaműhely mellett kis fürdőt is létesítettek (sajnos a jéghideg bányavíz legfeljebb nagyon meleg nyári napokon adott lehetőséget a strandolásra), az élelemtárral közös épületben létesült a kaszinó, mellette kis tekepályával. Ezekben az években az ország messzi vidékeiről, főleg alföldi családok töltöttek itt egy-két hetet. Volt idő, amikor 10–20 fizetővendég üdült salgói családoknál, élvezve a környék szépségeit, a kirándulások örömét, a megnyugtató csendet és persze kihasználva a kisvasúton való romantikus utazás gyönyörűségét.

Már 1899-ben megalakult itt az Olvasókör, pár év múlva a zenekar. A tíz évvel később épült Kaszinó „nagytermében” kisebb színelőadásokat rendeztek, a 150–160 főt befogadó teremben a húszas évektől heti egy előadással mozi működött.

Még 1920-ban, Laun Ferenc elnökségével alakult meg a sportkör, a Salgóbányai Football Club. A világháború során ez is megszűnt.

Az üzemi műhely mellett egy barakképület átalakításával, a Ferences-rend kezdeményezésére 1934-ben kápolnát létesítettek, ahol vasárnaponként istentiszteletet is tartottak.

A telepen 1874-ben indult iskolai oktatás, s ami a vállalat jó oktatáspolitikáját jelzi, a salgótarjáni gyártelep iskoláját alig négy év múlva a salgóbányai létesítmény követte. Ekkor ugyan csak egy pedagógus foglalkozott 50 főnyi fiatallal, de 1885-ben már két tanteremben két tanár és 143 tanköteles volt itt. Az ipari oktatást két évvel az acélgyári után, 1891-ben indították be.

A RIMA mindig kitűnően képzett, agilis nevelőket keresett telepi iskoláihoz. A Salgóbányán tevékenykedettek közül csak néhány nevet ragadok ki: Gergely János, Lengyel Sándor, Kablay István tanított itt a századforduló éveiben. Róluk és tőlük sokat olvashatunk a korabeli helyi lapokban.

Az acélgyári kórház 1871-ben nyílt meg, ettől kezdve a salgói telepet is bekapcsolták ennek hatókörébe. A salgóbányai lakásépítkezések során (a mai várhoz vezető út mellett épített sorlakásokban) 2 db szoba-konyhás lakást biztosítottak egészségügyi célra. Az egyik lakásban a főnővér, a több mint negyven éven át közmegelégedésre működött „Katica”-néni lakott, a másik lakás szolgált a váró és kezelő szoba céljára.

A salgói bányákból kinyert vizet behozták a gyárba. Mér az 1882-es évben a fogaskerekű vasút mentén végig, fából V-alakban ácsolt csatornát, a környéken „lutnyi”-nak mondott vízvezetőt fektettek le. Ezzel a „Kútháznál” épített vízgyűjtőbe hozták le a vizet, innen pedig a csőrendszerű vezetéken a gyárba, egy 60 m³-es gyűjtőbe irányították. Ez a megoldás 1885-ig létezett, amikor a „lutnyi” helyett végig öntöttvas-csöveket fektettek le.

A fogaskerekű vasúton kb. a húszas évek közepéig „vonatvezető” működött. Ellenőrizte a rendelkezések betartását, az anyagok megfelelő helyen történő leadását, a beérkező vonatok megfelelő helyre való beállását, a Kútháznál a mozdonycseréket stb. Fontos feladata volt az üzenetek átadása: afféle házi-postás szerepe is volt.

A vonatvezető joga volt, hogy a nem társulati dolgozók utazását ellenőrizze, rendhagyó esetekben engedélyezze. Ha éppen fel akartunk ülni a kisvonatra, türelmesen várahoztunk a „Salgói-kapu”-nál, ahonnan a szerelvény indult, elnézegettük, miként állítják össze az indítandó vonat kocsisorát, s mikor minden rendben volt, megérkezett a vonatvezető, megtartotta az ellenőrzést, felmutattuk utazási engedélyünket, ennek hiányában tőle kértünk hozzájárulást – mindig megadták –, aztán felkapaszkodtunk a vonat végére kapcsolt személykocsira. Indulás előtt mindig elhangzott a figyelmeztetés a balesetveszélyre, a megfelelő magatartásra. A vonatvezető szerepkörét később maga a mozdonyvezető vette át.

A szerelvényekben rendszerint öt fékes-kocsi volt, mindegyikben egy-egy kezelő, a „fékes” vigyázott és ügyködött. Menetrendszerű járat csak a harmincas évek közepe táján alakult ki, addig napjában délelőtt, délután két-két szerelvény indult. Gyakorta előfordult, hogy a kútházi szerelvény sok percet várakozott az ellenvonatra. A menetidő felfelé 30, lefelé 15–20 percnyi volt.

A vonat kulcsfigurája a mozdonyvezető volt. Sokat emlegetett, jól ismert mozdonyvezetők nevét sorolhatom fel, akiket a rendszeresebben utazók személyesen is jól ismertek. Így pl. Lenner István, Zacharidesz Mihály, Verbovszky János, Medves István, vagy a fűtő Bozó István és még sokan mások. A salgóbányai műhelyfőnökségen közismert személy volt Billeter Henrik, Billeter Frigyes és a főmozdonyvezető, Csatlós Árpád.

A vállalat (ideértve a bányauzemet is) maga adott engedélyt egyszeri utazásra. Kivételes esetekben fordult elő, hogy az engedély hosszabb, de meghatározott időre szólt. Az engedélyt az Acélgyárban a titkárságon, később a szállítási osztályon, a bányauzemenél az üzemi irodán kellett kérni. Csoportos utazások esetén írásban, jóval az igénybevétel előtt kellett jelentkezni.

Rendkívüli járatot csak nagyon ritkán indítottak. Magam két ilyen esetről tudok. Egyik a menedékház avatása, másik az 1943 őszén a Bányász és Kohász Egyesület rendes évi közgyűlése volt.

Rendkívüli járatok esetében, de olyankor is, amikor rimai központi személy, vagy magasabb állami hivatalnok utazott, kényelmesebbé igyekeztek tenni a személykocsikat. Ez abból állt, hogy az ülésekre tiszta, rendes katonai takarókat helyeztek. Csoportos, de nagyforgalmú hétvégeken történő utazásoknál sem adtak ki több engedélyt, mint ahány utast a rendelkezésre állott személykocsikkal el tudtak szállítani.

ELFOGY A SZÉN, MEGSZŪNIK A FOGASKEREKŰ

A második világháború után, minthogy Salgóbányán a háborús károk – ellentétben az Acélgárral – igen kicsik voltak, a termelés elég gyorsan megindulhatott és a fogaskerekű is elkezdhetette az üzemelést. A gyár szénigényét meglehetősen könnyen ki tudták elégíteni.

Az államosítások során először a bányák kerültek sorra, de miután Salgóbánya a RIMA tulajdona volt, csak annak állami kezelésbe vétele után, 1949-ben került át a Salgótarjáni Kőszénbányához. Az acélgár a szenet továbbra is Salgóbányáról kapta a fogaskerekű vasúton 1952-ig, ezután pedig Vízváltástóról – a rónabányai elosztásból adódóan – a zagyvai bányavasút szállításával.

1953-tól a fogaskerekű vasút lényegében már csak személy- és korlátozott mértékben anyagszállításra szolgált.

A vasút csendes elmúlásához más, sokkal mélyebben gyökerező okok vezettek. Fokozatosan előregedett itt minden. A tárok kezdtek kimerülni, legtöbbször lassanként bezárták, a még művelésben maradt egynek termékét a megvalósított koncentrációs tervnek megfelelően Rónabányára szállították át. Közel két kilométeres, vitla-rendszerű, végtelenített szalagvontatással földalatti úton jutott a szén a rónabányai közös telepre.

A gazdaságosság érdekében Rónabányán és a környéken még működő tárok termékét mindenünnen ide gyűjtötték és drótkötélpályán juttatták le a főfogyasztóhoz, a vízváltástói erőműhöz. Innen kis talbot-csilékben kapta az Acélgár a szenet a zagyvai rakodón.

A fogaskerekű vasút 1953-tól lefelé, termelési célra szolgáló szenet már nem szállított. Nagyon kis mennyiségben a visszamaradt termelésből illetmény céljára kiválogatott szenet, valamint a felgyülemlett szénporból a Ibrinci erőmű részére kisebb-nagyobb tételeket küldtek le. Felfelé viszont még ezen keresztül jutott rendeltetési helyére a telepre szükséges élelmiszer, a bányászokhoz esetleg még szükséges anyagféleség, de a fogas már csaknem kizárólag személyszállításra szolgált.

Jó előre látszott: a fogaskerekűre előbb-utóbb már nem lesz szükség, jövője kilátástalan. A Nógrádi Szénbányáknak csak személyszállításra joga nem volt, mégis hétvégeken a kirándulók egyre nagyobb számban vették igénybe a kisvasutat. Mint az akkori bányavezetés illetékesei emlegetik, hétfői napokon izgalommal tudakolták, vajon valamiféle súlyosabb baleset nem adódott-e a hétvégeken?

A fokozatos, de végül is nagymértékben leromlott vasút állapotára jellemzésül idézhetem a rónai bányüzem akkori főmérnökének a tröszt igazgatásához 1957. január első napjaiban küldött átiratának egyik részletét:

„...A vasútvonalon ellenőrzést tartottunk és megállapítottuk, hogy személyszállítás közben a mozdonyok gyakran kiesnek a sínről, mert a talpfák elhasználódtak. Ki kell cserélni betontalpfákra. A minisztertanács idevonatkozó határozata alapján az iparvasutaknál vasbeton-aljakat kell használni, amivel jelen pillanatban fentemlített üzem nem rendelkezik. Az ügy sürgősségére való tekintettel, mert

vasbeton-aljaknak a fogason való átcserélése még nem történt meg, addig is fa talpfákra van szükség a máról-holnapra előfordulható tömegszerencsétlenség elkerülése miatt. Kb. 500 darabra van szükség.

...három év óta az iparvasúthoz szükséges talpfákat a vállalat felettes szerve nem biztosította.”

Az 1956-os forradalom idején a fogaskerekű nem üzemelt, viszont 1957-ben az újraindítást a szénbányák már nem tudta vállalni. Alapos számítások szerint a teljes felújítás 20–25 millió forintba került volna, de az éves fenntartási költség is meghaladhatta az egymilliót. Az viszont bizonyos, hogy a személy- és áruszállítás tarifája jelentős költségcsökkentő tényező az ilyen üzemnél.

A tröszt az újraindításhoz szükséges összeget előteremteni nem volt képes, de a termelési helyzet sem indokolta a rendbehozás szükségességét, s ebben nyomós okként szerepelt az időközben végrehajtott termelés-koncentráció. Ennek ellenére személyforgalmi, üzemtörténeti és muzeális okokból az illetékesek szerették volna megtartani a 75 éves vasutat. Kapcsolódott ehhez az a korábbi terv, mely szerint a Boszorkánykő és a Várhegy közötti területen egy nagyméretű, a későbbi években nemzetközi méretűvé fejleszhető ifjúsági tábor létesült volna.

Kísérlet történt arra, hogy valamilyen szerv, intézmény vegye át a vasutat. Több hivatallal, üzemmel folytak tárgyalások, de ekkor sehol sem tudtak vállalkozni a megoldásra. Tettek lépéseket egy közös összefogásra, több szerv és üzem együttes segítségének megszervezésére, de információim szerint egyedül az Acélgár vállalt ebben egy kisebb terhet: a gyártól a Kútházig –rendbe tette volna a vasúti pályát. Maga a Közlekedési Minisztérium is elutasító választ adott, viszont nem emelt kifogást a fogaskerekű megszüntetésével kapcsolatban.

Miközben folyt az utódkeresés, a bánya szakemberei kidolgoztak egy felszámolási javaslatot, amit az állami és pártszervekhez be is nyújtottak. Néhány hónapos némaság után végül 1957 nyarán került a pecsét a javaslatra és ezzel kivégeztetett a fogaskerekű vasút, amely utolsó útját 1956 őszén tette meg.

A tröszt vezetése a bontási munkák elvégzésére „külsős”, tehát nem földalatti dolgozókból álló csapatot szervezett. A munkálatokat Salgóbányáról lefelé indították és július–szeptember hónapokban végezték: október közepére készültek el. A kiemelt anyagok még használható részét a rónabányai üzembe vitték át, túlnyomó többségét az Acélgárba szállították le, ahonnan a MÉH közbejöttével Ózdra került beolvasztásra. A fel nem használható anyagokból, mint sín, talpfa, az üzem dolgozói készpénzfizetés mellett saját szükségletre vásárolhatták.

A mozdonyokat ugyancsak az Acélgáron keresztül, a MÁV-ot igénybe véve Nagybátonyba szállították. Itt a még elfogadható állapotúakat megjavították, az erre már nem érdemeseket feldarabolva, szintén ócskavasként juttatták el Ózdra.