

## A rudabányai vasércbánya ipar- és bányavasútjai

RÓNAFÖLDI ZOLTÁN

A *Sajó völgyében* és annak környezetében jelentős barnaszéntelegek voltak, amelyek kitermelése bizonyos szinten már a XVIII. században elkezdődött. E mellett viszont *Rudabányán* és környékén vasérc-lelőhelyeket tártak fel.

Amikor a rudabányai vasércbánya vasútjairól írunk, akkor a történetünk tehát két szálon fut, egyik a *Rudabányáról Barcikára* vezető iparvasút, a másik pedig magának a vasércbányának a bányavasútjai. A rudabányai bányavasút-hálózat a *Barcika – Rudabánya* 1000 mm nyomtávú iparvasúthoz kapcsolódott, majd később a normál nyomtávú vasút is kiépült. Mindez pedig a *Miskolc – Bánréve* vasútvonalhoz csatlakozott *Barcika* állomáson.<sup>1</sup> E vasutaknál ezért a fejlesztések és az üzemelés során számos közös pont és egymásra hatás volt.

Nézzük először a *Barcika – Ormospusztá – Rudabánya iparvasúttal* kapcsolatos történéseket!

A diósgyőri új kincstári vasgyár 1871-ben átvette jogelődje, a vashámor telekesi ércbányáit, emellett kutatásokat is folytatott.

---

<sup>1</sup> A *Magyar Államvasutak* 1871-ben építette az első olyan mellékvonali jellegű vasutat a *Sajó völgyében*, *Miskolc* és *Bánréve* között, melynél jelentősen csökkentették az építési költségeket. A 45,5 km hosszú első szakaszt 1871. június 13-án nyitották meg. A felépítményt 23,6 kg/m tömegű, „e” jelű vassínemből építették. Aztán többször korszerűsítették, erősítették, átépítették, ahogy azt az itteni bányászat, kohászat és egyéb gazdasági tevékenységek azt megkövetelték. (Rónaföldi Zoltán: *Múltba nézek... Bánréve és a vasút, 1871-1965. Magyar Elektronikus Könyvtár.*)

*Pécs Antalnak az állami bányák és kohók állapotáról szóló 1873-as jelentésében a következőket olvashatjuk:*

*„...Rudóbányán és Telekesen számos nyomai látszanak egy régi rézbányászatnak; mostanában csak a nagy mennyiségben előjövő barna és vörös vasérczek termelésével foglalkozik néhány év óta a kincstár. A vasércz-telep Rudóbányán egész hegyet képez, Telekesen pedig 4-5 öl vastagságban táratott fel több helyen; az érczet szorgalmasan meg kell válogatni, mert 40-45 font vastartalma mellett néha réz is található benne; gondos kezelés mellett azonban igen jó, és pályasínek gyártására tökéletesen alkalmas nyersvasat ad. Hogy ezen bányákból nagyobbyszerű ércstermelést eszközölni lehessen csak a személyzet elhelyezéséről és az érczek elszállítatásáról kell gondoskodni; a szállítás végett Telekesről Rudóbányán keresztül Sajó-Sz.-Péterig egy keskeny vágányú bányavasutat kellene építeni...*

*...hogya ha Telekestől Sajószentpéterig keskeny nyomtávú bányavasutat építenének, azzal Rudóbányán 300 000 mázsára, Telekesen 3-4 000 mázsára lehetne fokozni az évi termelést. A termelési költség mázsánként 7-8 krajcár, a szállítás Diósgyőrre a bányavasúton nem kerülne többé 12 krajcárnál...”<sup>2</sup>*

*Pécs Antal továbbá 100 munkáslakásra, tisztí lakásokra és 3 mérőföld<sup>3</sup> bányavasútra, összesen 520.000 forint<sup>4</sup> befektetését indítványozta, ezen kívül 120.000 forint forgalmi tőkére is szükség*

---

<sup>2</sup> Szeretnénk itt megjegyezni, hogy a diósgyőri kohászat megújulása során mind a kohászati technológiákban, mind a *Diósgyőr* környéki szénbányászatokban a korszerű technikai megoldásokat helyezte előtérbe. Percési szénbányájukban a mélyszinteken már 1901-től *Ganz* felsővezetékes villamos bányamozdonyokat alkalmaztak, amelyek a bányalevegő „kímélése” mellett szállítási teljesítményben és megbízható üzemvitelben is kiválóak voltak.

<sup>3</sup> Valószínűleg bécsi mérőföldről lehet szó. (1 bécsi mérőföld = 7585,92 méter)

<sup>4</sup> Érzékeltetve az ügy nagyságát és fontosságát, mai értéken ez hozzávetőlegesen 1,8 milliárd Ft, az említett 120.000 Ft forgalmi tőkével együtt pedig 2,2 milliárd mai Ft (árfolyam → [ártörténet.hu/magyarpenzertek-index](http://artortenet.hu/magyarpenzertek-index)).

lett volna. A kincstárnak azonban nem volt pénze, így továbbra is várattott magára a fontos nyersanyagbázis bekapcsolása a magyar vasipar vérkeringésébe. Ezzel a magántőkére hárult a feladat, hogy végre megoldja a rudabányai vasérc hasznosítását.

1872-től a legnagyobb magyar bányatulajdonos, *gróf Andrásy Manó* (1821-1891) is vasérckutatókba kezdett *Rudabányán* és környékén. 1874 és 1878 között, hét bányatelekre kapott adománylevelet (*Buda, Arad, Körösbánya, Parnó, Sajó, Tokaj, Patak*). Vasgyára *Rozsnyó* mellett működött, és bányái is voltak a közelben. Számára tehát nem volt létkérdés a rudabányai vasérc, mégis ő találta meg a bányászat fejlesztéséhez szükséges tőkéstársakat *báró Rothschild Albert* és *Iovag Guttmann Vilmos* bécsi bankárok, a morvaországi *Witkowitzban* működő kohómű főtulajdonosai személyében. *Andrásy* és a neves pénzemberek 1880. február 4-én *Bécsben* megalapították a *Borsodi Bányatársulatot* a lelőhely korszerű nagyüzemi módszerekkel történő kiaknázására. Ettől a naptól számíthatjuk a *rudabányai bányászat* újabb kori fellendülését.

*Andrásy* a bányatelkeket, a bankárok pedig az 500.000 aranyfórint tőke többségét adták a társulat indulásához, amit két éven belül ugyanilyen összeggel ki kellett egészíteni. Sikerült 12 évre bérbe venniük a kincstár bányatelkeket, és kötelezettséget vállaltak arra, hogy záros határidőn belül (1882. július 31-ig) megépítik a keskeny nyomtávú szárnyvonalat a Sajó völgyében futó állami vasút *Barcika* állomásától, *Rudabányáig*. Az adminisztratív vezetést *Gál Jánosra* (aki *Rozsnyóról* látta el feladatait), a műszaki irányítást az ausztriai *Eisenerzből* felkért *Breitfuss Gáspár* bányamérnökre bízta.

*Guckler Győző* a vasércbányászatról 1882-ben írt cikkében a *Borsodi Bányatársulat* megalakulásával annak a reményének ad kifejezést, hogy „...ilyképpen a bányászatot a vidéken erős kézzel felkarolván, azt bizonyára szebb jövőnek viszi eleibe...

*Rudabánya a vaspályától meglehetősen messze fekszik, a vaskőnek szekereken való odaszállítása pedig igen drága, sőt az utak rosszasága folytán főleg esős időkben sokszor lehetetlen lett volna, a főgond arra lett fordítva, hogy a szállítás fennakadás nélkül törthessék, amit csakis a vaspálya által lehetett elérni.”*

A szerződés értelmében 1880. július 24-én kérelmezte a *Borsodi Bányatársulat* egy *Rudabánya* felé vezető iparvasút létesítését *Barcika* csatlakozási ponttal a *Miskolc–Bánréve* vonalra. 1880. október 1-jén *Kozák János* prágai származású pályamester irányításával elkezdődött a vasút építése, amelyhez *Barcika* vasútállomáson 670 m hosszú átrakóállomás („*átdöntő állomás*”), kitérő, valamint fahíd épült a *Sajón* és a folyó árterében. Az 1000 mm-es nyomtávolságú iparvasút *Barcika* állomás után hagyta el a fővonalat. *Szuhakálló*, *Múcsony*, *Disznóshorvát*,<sup>5</sup> *Ormospuszta* érintésével *Rudabányáig* vezetett. A legnagyobb emelkedő 20%, a legkisebb ívsugar 80 méteres volt. A *Sajón* egy 46 m nyílású, fahíd vezetett át. A vonatok *Ormospusztán* találkozhattak. A személyforgalmat a vonalon egyelőre nem engedélyezték, csak teherszállítás folyhatott. A 12 kg/m-es acélsínre a legkedvezőbb ajánlatot (I. o. 100 Ft/t, II. o. 80 Ft/t) a witkowitzi vasgyár adta. A nyomtávot 1000 mm-ben állapították meg. A pálya alatti vízáttereszeket vascsővel képezték ki, az egyéb hidakat – a *Sajó* fölött is – fából készítették. A 14,1 km hosszú pálya részére 72 hold és 819 négyszögöl területet vettek igénybe.

Az 1. képen láthatjuk a *Barcika – Ormospuszta – Rudabánya* 1000 mm nyomtávú iparvasút nyomvonalát. A 2. képen az eredeti, faszervezetű *Sajó* hídon halad át egy szerelvény.

Az iparvasút forgalma 1881. augusztus 25-én indult meg. A vontatást két darab, a *floridsdorfi gépgyárban*<sup>6</sup> készült, egyenként 50 lóerős mozdony látta el. Ezek az első gőzmozdonyok a 3. képen látható szerkezettel bírtak, itt az 1. pályaszámú mozdony látható.

---

<sup>5</sup> Ma Izsófalva a község neve.

<sup>6</sup> A *Floridsdorfi Mozdonygyár* (*Lokomotivfabrik Floridsdorf*, rövidítve *Flor*, majd *WLF – Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf* – vagy *LOFAG – Lokomotivfabrik Floridsdorf AG* – az 1869. szeptember 6-án az *Osztrák–Magyar Monarchia* harmadik mozdonygyaraként (az *AVT* mozdonygyára és a *Bécsújhelyi Mozdonygyár* után) alapított egykori üzem. Fennállása alatt típusainak sokszínűsége és minősége miatt *Európa* vezető mozdonygyarai között tartották számon.

Ebben az első időszakban – éppen a vasútépítés fontossága miatt – a bányatársulat irodája *Barcikán* volt. A vasút üzembe helyezése után azonban ezt feloszlatták, és az igazgatóság *Rudabányára* költözött. Az első iroda, a műhely és központi irodaház között levő épület volt. A barcikai rakodás felügyeletével a MÁV-állomás elöljáróját bízták meg.

Amint írtuk, a vonal 1881 augusztusára készült el, s a forgalom beindítására és az átrakóállomás üzembe helyezésére augusztus 25-én került sor.

A kimutatások szerint 1 pályafelügyelő, 2 mozdonyvezető teljesített szolgálatot. *Barcikán* – a nyomtáv különbözősége okán – nagyméretű „*átdöntő állomás*” létesült az átrakódásra. (4. kép) Ez viszont a vasútüzemi költségeket jelentősen megemelte.

Nyerséctermelés .....	1 287 857 tonna
Pétkölés-termelés .....	769 516 "
Eladott és vasúton feladott érc .....	1 104 106 "
<hr/>	
A bánya teljes üzemköltsége .....	1 256 870,37 Ft
A pétkölés teljes üzemköltsége .....	211 925,13 "
Az iparvasút teljes üzemköltsége .....	341 733,76 "
Általános költségzáró .....	106 979,37 "
Értékcsökkenési leírás .....	169 636,74 "
Kinestárnak fizetett bányabér .....	296 468,20 "
A társulat javára írt bányabér .....	191 638,35 "
Bányarészeknek kifizetve .....	799 187,59 "
<b>Összesen .....</b>	<b>3 814 466,31 Ft</b>
<hr/>	
1 tonnára vonatkoztatott költségek:	
Nyerséctermelés .....	1,0007 Ft
Pétkölés .....	0,4164 "
Vasúti fuvarköltség .....	0,2732 "
Általános költség .....	0,1531 "
Értékcsökkenési leírás .....	0,1318 "
<b>Összesen: .....</b>	<b>1,9772 Ft/t</b>
<hr/>	
A pétköléshez felhasznált szén mennyisége .....	84 207,1 l
Az általános költségben elszámolt költségek és bányajuttatások .....	4 644,30 Ft
Telek, bánya és közlekedési adó .....	7 717,40 Ft
A kinestárnak és létszámoknak eladott érc használatára .....	36 200,29 Ft

Az iparvasút-üzem nehézségei közé sorolható az is, hogy az igen gyorsan megépített *Barcika – Rudabánya vonalon* a szállítás nem volt üzembiztos, tekintettel a pálya al- és felépítményeinek minőségére és a hiányos kivitelezésre is. Gyakoriak voltak a kisik-

lások és a tengelytörések. Jelentős talpfa-sűrítéssel és kavicságyvastagítással kellett az üzemköltség terhére a pályát megjavítani.

Egy 1888-ban készült kimutatás a *Barcika – Rudabánya iparvasúton* már 3 darab mozdonyról ír, 150 LE összteljesítménnyel. A társaság által épített vasúti pályájából ekkor tehát 14,1 km gőzüzemű, 2,1 km lóvontatású és 7,8 km egyéb szállítású volt.<sup>7</sup>

Az 1891. évben szerkesztett kimutatás, amely a bányatársulat első 10 éves eredményeit tartalmazza, igen jól szemlélteti a termelés és a vasút helyét is a költségek között.

Az egyértelmű, hogy az iparvasút „*teljes üzemköltsége*” az összes költségnek mintegy 10 %-át teszi ki. Az viszont nem állapítható meg, hogy ebben a vasércbánya egyéb vasútjainak költségei is benne foglaltatnak-e?

Mint érdekesség megemlíthető, hogy mind az iparvasúti, mind a bányavasúti mozdonyokat *moravska–ostravai szénnel* fűtötték, s csak az ott 1899-ben bekövetkezett bányászsztrájk ideje alatt használtak *pécsi szenet*.

1900-ban az iparvasúton már 6 gőzmozdony üzemel, 350 lőerő névleges összteljesítménnyel.

A századforduló a vasércbánya további fejlődését hozta. Meghatározták az elkövetkezendő és a folyó év beruházási létesítményeit és felhasználható hitelkereteit. Ezek között szerepel 2 új mozdony (60 000 K), és az új vasszerkezetű *Sajó-híd*, összesen 386 988 K-ért. Az 5. képen látható *új Sajó-híd a Barcika – Rudabánya* 1000 mm nyomtávú vasútján épült a korábbi fahíd helyett, már acélszerkezetből.

A közgyűlésen 1903-ban merült fel először az ajánlat, hogy a rudabányai érceket ne az iparvasúton *Barcikára*, hanem az időközben megépült *Bódva-völgyi vasúthoz*, *Szendrőn* csatlakozva, *Rudabányáról* közvetlenül, szabványos nyomtávú vasúton szállítsák. Ennek a tervnek a megvalósítását a hegyeken át építendő, csatlakozó vasút tetemes költségei tették lehetetlenné, valamint a tervezett szállítási költségekre végzett számítások sem adtak kedvező eredményt.

---

<sup>7</sup> A két utolsó adat a bányán belüli vasutakra vonatkozik.

1900-ban már 6 darab gőzmozdony, 650 LE összteljesítménnyel üzemel. Egy ilyen nagyobb teljesítményű mozdonyt mutatunk be a 6. képen. Ez egy *B. Demmer rendszerű*, szintén a *floridsdorfi gépgyárban* készült, gőzmozdony.<sup>8</sup>

Ugyancsak üzemszámla terhére kívántak 1904-ben beszerezni egy újabb barnaszén-tüzelésű mozdonyt is a *floridsdorfi mozdonygyártól*, 12 800 koronáért.

1908-ban a Barcika – rudabányai iparvasúti vonalrészre, kapacitásbővítésre – 32.000 K-ért – egy darab, 4 csatlós, barnaszén-tüzelésű mozdonyt vásároltak.

Az iparvasút üzemét és a szállítási költségeket igen súlyosan érintette a nyomtáveltérés miatti barcikai átrakás. Addig is keresték a megoldást, ez azonban csak az azonos, normál nyomtávú vasút kiépítése lehetett *Barcika* és *Rudabánya* között.

Ráadásul az ormospusztai szénbányászati fejlesztések,<sup>9</sup> a *Kurtyán* és *Felsőnyárad* irányából is érkező szén továbbszállítása, a szuhakállói, disznóshorváti szénbányák ugyanilyen gondjai mind az 1000 mm-es nyomtávú iparvasútra terhelődtek. Ennek teljesítő-képessége – fő célján, a vasércszállításon túl – azonban erősen véges volt.

Az új normál nyomtávú vasút elképzelése, tervezése, építése előtt és közben súlyos viták és ellenérdekeltségek voltak a térségi szénbányavállalatok, a vasércbánya és egyéb gazdasági csoportok részéről is, ami alaposan akadályozta, elodázta a megoldást.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Ezt a mozdonyt egykoron még a *Borsodi Bányatársulat Barcika – Rudabányai Vasútüzeme* rendelte meg. Az 1000 mm nyomtávú időszakból a későbbiekben csak ez az egyetlen mozdony maradt meg. Ez aztán a *Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt.* ózdi gyárához került át (utóbb *Ózdi Kohászati Üzemek*), ahol szerkocsit építettek hozzá. Az *Ózd – Nádasd (Borsodnádasd)* 1000 mm nyomtávú vasútvonalon üzemelt. Akkor már az ózdi 21. pályaszámot viselte. 1970-ben leselejteztek, majd 1978-ban felújították, és *Nagycentkre* szállították, itt tekinthető meg a vasúti skanzenben.

<sup>9</sup> Ez is a diósgyőri kohászat szénbányászata volt.

<sup>10</sup> A legjelentősebbek a MÁVAG, a *Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt.*, a *Magyar Általános Kőszénbánya Rt.*, illetve ennek borsodi képviselője a *Borsodi Szénbányák Rt.*, de kisebb bányatulajdonosok is...

*Barcikától Disznóshorvátig* csak 1912-ben készült el az új, normál nyomtávú vonal, melyet a MÁV épített, tulajdonolt és üzemeltetett. A forgalmi engedélyt a jelzett év október 31-én adták ki, de előzőleg már az *Ormospusztán* felhalmozott szenet is, a még nem teljesen kész vonalon szállították el.<sup>11</sup> Az első időszakban a MÁV 375. sorozatú gőzmozdonyát alkalmazták a vontatásra. (7. kép.)

A MÁV ekkor tájékoztatta a *Borsodi Bányatársulatot*, hogy a korábban már megépült MÁV *Barcika – ormospusztai* szárnyvonal mentén fokozatosan fejlődő szénbányák a *barcikai állomás* bővítését kívánják. Ezért a MÁV felhívta a társulatot, hogy a barcikai iparvágány rakodóját szüntesse meg, és foglalkozzék a szabványos nyomtávú vasút *Rudabányáig* való meghosszabbításával. Ekkor ismét pénzügyi huzavona kezdődött, így a rendes nyomtáv további kiépítése megint „*elaludt*”.

Később a barcikai „*átdöntő állomás*” felszámolásra került, és ettől kezdve *Barcika* helyett a vasércet *Ormospusztán* kellett átrakodni a MÁV-vagonokba.

1914-ben a gőzmozdonyok száma már 10, összteljesítményük 620 lóerő. Az 1000 mm-es „*iparvasút*” további időszakában 1925-ig a gőzmozdonyok számában és teljesítményében már nem történt változás.

A normál nyomtávú vasútvonal kiépítése *Rudabányáig* csak az 1920-as évek közepén valósult meg, az első világháború, a forradalmak, majd a trianoni katasztrófa okozta gazdasági nehézségek miatt.

1924 júniusában kezdődtek meg az *Ormospuszta – rudabányai* normál nyomtávú vasút építési munkálatai. Eredetileg a *Borsodi Bányatársulat* kölcsön felvételével kívánta a kivitelezés költségeit biztosítani, azonban a *szénkonjunktúra* oly nyereséget biztosított, hogy abból biztosíthatták a pénzügyi háttérrel. Az építést a bányatársulat saját kezelésében végezte, úgy, hogy a munkálatok az ipar-

---

<sup>11</sup> Az előmunkálati engedélyt egy évre 1909. április 8-án adta meg az illetékes minisztérium a *Gfrerer, Schoch és Grossmann* budapesti cégnek, amit 1910-ben újabb egy évre meghosszabbítottak. (*Vasúti és közlekedési közlöny*, 1909. 49. sz., IV. 25. és 1910. 54. sz., V. 8.)

vasút forgalmát ne zavarják. Mivel ezt a szakaszt – eltérően a korábbiaktól – nem a MÁV építette, ezért érdekes módon először csak, mint „normál nyomtávú iparvágány” üzemelt, vagyis ekkor még nem volt része a későbbi *Barcika – Rudabánya vasútvonalnak*. Az átadással együtt bizonyos átépítéseket is végeztek a vonalon a tengelyterhelés növelése érdekében.<sup>12</sup>

Az új vasúti szakasz építéséről, majd átadásáról a korabeli újságokban több tudósítás jelent meg. Az egyik miskolci napilap a következőt írta az 1925. év áprilisában történt üzembehelyezés kapcsán:

„A rudabányai vasércbányászat új vasútvonala. ...Negyvenöt esztendőn keresztül szolgálta e kisvasút a hazai vasércbányászat ezen üzemét, melyet az április 7-én üzembe helyezett rendes nyomtávú vasútvonal váltott fel. Az új vasúti vonal Ormospuszta állomásról indult ki és 4,7 kilométer távolságban – új elnevezést nyert állomásán – „Rudabánya Vasérctelep”- en van végpontja. Ezen új vasútállomás egyelőre csupán a Borsodi Bányatársulat vasérc és egyéb szállítmányának továbbítását eszközli, rövid időn belül azonban általános áruforgalmat, sőt személyszállítást is fog lebonyolítani. A Borsodi Bányatársulat Igazgatósága e vasútvonalat saját költségén építette és a vasútnak a Rudabányát környékező tizennégy község is beláthatatlan hasznát fogja látni az áruforgalom, valamint a közeljövőben megnyíló személyforgalom révén is. Az új vasútvonal műtanrendőri bejárása és a forgalomnak való át-adása április 7-én az illetékes hatóságok képviselői, az érdekelt községek és nagyszámú közönség jelenlétében ünnepélyes keretek között ment végbe Rudabányán.”<sup>13</sup>

A normál nyomtávú új vasúttal kapcsolatosan és az 1000 mm-es pálya felszedett sínjeinek további sorsáról a korabeli sajtó a következőket írta:

---

<sup>12</sup> Ekkor is a 375. sorozat volt itt a jellegzetes gőzmozdony-típus. A barcikai MÁV fűtőházhoz ezek közül a következők voltak állomásítva: 1927. május – 4 db; 1929. április – 4 darab; 1930. február – 4 darab; 1933. január – 5 darab.

<sup>13</sup> *Reggeli Hírlap*, 34. évfolyam, 1925. 87. szám (április), 18., 8. old.

„Vasutat kapott tizennégy borsodi és gömöri község. Megnyílt az ormospuszta – rudabányai vonal – A nyáron megépítik a szegedi tanyai körvasutat

Miskolcraól jelentik. Tegnap adták át a forgalomnak ünnepélyes keretek között az ormospuszta – rudabányai vasútvonalat, amelyet a Borsodi Bányatársulat anyagi hozzájárulásával keskenyvágányú vonalról rendes vonalra építettek ki. Az új vonal révén tizennégy borsod – gömöri község jut vasúthoz. Turisztikai szempontból is fontos az új vonal, mert sokkal könnyebben megközelíthetővé teszi az aggteleki cseppkőbarlangot. A jövőben többé nem kell harmincöt kilométeres kocsitutat megtenni Putnokról, mert Rudabányától az aggteleki barlang csak tizenhárom kilométernyire esik. A vasútvonal megnyitásán az illetékes hatóságok és az érdekelt községek képviselőin kívül a közönség is nagyszámban vett részt. Az átépítés következtében felszabadult keskenyvágású vasútanyagot Szeged városa vette meg, hogy ennek felhasználásával építse ki a nyáron az alsótanyai körvasutat, így az ormospusztai vasút átépítése kettős hasznot hozott: tizennégy község és a szegedi tanyák jutnak vasúti összeköttetéshez.”<sup>14</sup>

Az Ormospuszta – Rudabánya „iparvágány” és a hozzá tartozó Rudabánya-Vasérctelep állomás üzemeltetési engedélyét a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Miniszter 50.731/1925.V. számú rendeletével engedélyezte a Borsodi Bányatársulat részére. A Kereskedelemügyi Miniszter 141.410/1929. VI. számú rendeletével az engedélyt a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. budapesti cég-re ruházta át.

Egy nem sokkal a forgalom megindulása után Rosenblatt Emánuel miskolci fényképész által kiadott képeslap megörökítette Rudabánya – Vasérctelep vasútállomását.<sup>15</sup> A fent idézett cikkben jelzett személyforgalom azonban csak 1945 után valósult meg ezen a szakaszon, mivel a pálya az államosításig a bányavállalat

---

<sup>14</sup> *Új Barázda*, 1925. április (7. évfolyam, 74-97. szám) 1925-04-17 / 88. szám

<sup>15</sup> Ez a képeslap jelen számunk 130. oldalán, a *Rosenblatt Emánuel képeslapjai a rudabányai vasércbányáról* című tanulmányhoz mellékelve látható.

tulajdonában volt. Addig úgynevezett „kézihajtánnyal” szállították az utasokat *Ormospusztára*, illetve onnan *Rudabányára*, mert a személyszállító vonatok csak odáig közlekedtek. Különleges alkalmakra azonban egészen *Rudabányáig* feljöttek utasokat szállító szerelvények is: például 1925. augusztus 20-án a *Gvadányi-szobor* leleplezésére, majd 1926-ban *Dobsina* bányaváros *Rudabányán* megtartott 600 éves ünnepségére *különvonaton* érkeztek ide a vendégek.

A vasútvonal a II. világháború során, 1944 végén a német rongálások miatt súlyos állapotba került. A pályaszerkezetek egy részét lerombolták, elszállították, az átereszeket és a hidakat pedig felrobbantották. Az újjáépítés, az államosítás, majd a termelés beindulása után már új keretek között, a *Magyar Államvasutak* részeként működött tovább a létesítmény.

A *Barcika – Rudabánya* 1000 mm-es iparvasutat, majd a későbbi normál nyomtávú vasutat – a rácsatlakozó iparvágányokkal együtt – a rudabányai vasérc- és a térségi szénbányászat éllette. Az 1980-as és 90-es évek bányabezárásaival azonban megpecsételődött a sorsa ennek a vasútvonalnak is, ami 2007 márciusában a megszüntetéséhez vezetett. A sínek még a helyükön vannak, de azokon valószínűleg már soha nem fognak szerelvények zakatolni...

\*

Ezek után a vasércbányán belüli bányavasutak történetét is tekintsük át! E kérdéskör bemutatása nem lehet olyan pontos, mint az előző iparvasúté, mert a bányabeli vasutak a műveléssel, a területek változásával, és számos egyéb dologgal kapcsolatban számtalanszor és folyamatosan változtak.

A *Borsodi Bányatársulat*, amikor elkezdte a vasércbánya komoly művelését, nagy lendülettel látott munkához. A gyors kutatófúrások után a külszíni termelés mellett döntöttek, amely az *Arad bányatelekben*, közvetlenül a vasút végállomása mellett indult meg. Az egész vasérctelep hasznosíthatósága érdekében 3 km hosszú, 500 mm-es *lővontatású „főszállítópályát”* fektettek le a *Bruimann* nevű bányatelekig. A szállítás 1 m<sup>3</sup>-es facsilékben történt.

A *Rudabánya – felsőtelekesi* lóvontatású bányavasút megépítését 1892 júliusára írta elő a végleges szerződés, így a *Rudabánya* felől kezdődő bányászat fokozatos távolodásának mértékében épült meg ez. Ez így 12 évre szólt és annak letelte után e *lóvontatású* bányavasutat további 12 évig kellett üzemeltetniük. Ebben az időszakban 1,20 Ft/tonna, szállítási költséget szerződött le a Kincstár a vasút e részére.<sup>16</sup>

A *telekesi bánya* szállításának a rudabányai bányavasúthoz való csatlakoztatása érdekében az úgynevezett *telekesi táró*t hajtották ki, amely túlnyomórészt tömör ércben haladt.

Az 1887/88. üzemévi jelentésből egyértelmű, hogy a termelés emelkedése és a művelés alatt álló terület kiterjedése következtében, a *telekesi* bányarészek (*Vilmos*, *Szent István*) szállítását meg kellett oldani. A *telekesi táró* folytatásával a létesített 3 km hosszú, 500 mm nyomtávú vasútból 1200 m hosszú rész táróban haladt. A táró 1888 márciusában újból folytatták, és a teljes hossz ez év szeptember elejére elkészült. A táró közel csapásirányban 700 m-t haladt ércben. A telep erre merőleges kiterjedése 120 m, vastagsága, amelyet több aknával kutattak meg, 18 m volt.

Az 1888-ban a bányavasutakon 2,8 km volt *lóvontatás*, a 7,8 km kiterjedésű vasutakon pedig „*egyéb*” *vontatás*.

Egy 1889/90 évi jelentés szerint, viszont már 1887-óta működik egy 500 mm nyomtávú, *gőzvontatású* bányavasútvonal is a *lóvontatás* helyett a bányában. Ez az 500 mm-es nyomtávú *gőzüzemű bányavasút*, a szállítás a várakozásnak megfelelően 2 év óta zavartalanul végezte, és a termelt ércnek a pörkölőkhöz való levontatása olcsóbb üzemet biztosított, mint a lóval végzett szállítás.

Az 8. képen egy 500 mm nyomtávú gőzmozdonyt láthatunk a bánya egyik vasútján.

A *lóvontatású* szállítópályát az *Andrássy bánya*mezőig mozdonyvontatású pályává építették át, amelyre a *M. Kir. Vasúti Főfelügyelőség* 1889. május 30-án üzembehelyezési engedélyt adott.

---

<sup>16</sup> A leszállítandó ércmennyiséget a diósgyőri vasmű teljes évi szükséglete szerint, azaz 40.000 tonnában állapították meg.

A vasércbánya vasútjai, bár különböző vontatással működnek, mégis elválaszthatatlanok lesznek majd a villamosenergiától. Erről is, a vasutakról is, a villamos energiát előállító „erőközpontról” is olvashatunk egy forrásközlésben, melynek a bevezető sorai a következők:

*„Az 1880. február 3-án Bécsben létrejött Borsodi Bányatársulat célja a rudabányai vasérctelep külszíni nagyüzemi módszerekkel történő kiaknázása volt. Az üzem és a bányatelep kiépítése lendületesen folyt a következő években, és ennek köszönhetően Rudabánya a század végére Európa egyik legkorszerűbb bányahelyévé vált. A társulat vezetése arra törekedett, hogy a termelés körülményeit és jövedelmezőségét folyamatosan javítsa, amit többek között az akkoriban még újdonságnak számító technikai megoldások gyors alkalmazásával kívántak elérni. A gépek, berendezések eleinte gőzüzeműek voltak, ám a szén és a vizet nehéz terepen kellett a bányába felszállítani. Ezért 1898-ban az akkor még ritkaságnak számító villamos központ létesítését határozták el a bányatelepen, ahonnan légvezeték továbbítja az áramot a külszíni fejtés munkahelyeire a szállítóberendezések működtetése céljából. A 100 lóerős váltóáramú generátort, kazánházat gőzgéppel, épülettel együtt 1898 októberére fel is építették. Ez a beruházás tette lehetővé, hogy később elektromossá alakítsák át az angol gyártmányú gőz-kotrógépeket, és a bányavasút is villamos meghajtást kapjon...”<sup>17</sup>*

A továbbiakban Breitfuss Gáspár bányai igazgatót idézzük:

*„Bányatársulatunk rudabányai telepe közelében művelés alatt álló, mellékelt helyszínrajzban feltüntetett Andrassy és Vilmos bányákban, villamos erővel hajtott felhúzó készülékeket, illetve siklókat tervezünk berendezni. Ezen siklókon az Andrassy bányában összegyűlt, valamint az érczkövet takaró fedőrétegek a helyszínrajzban „A”-val jelölt hegyromra felhúzni és ottan a hegy lejtőjén elteríteni – a Vilmos bányában pedig a vaskövet az előbbihez hasonló módon és – siklón felhúzni és onnan az 50 ctm vágánytávú s már régebben üzemben levő gőzüzemű bánya vasutunkon ruda-*

---

<sup>17</sup> Hadobás Sándor: A rudabányai vasércbánya... 2006.

bányai pörkölőinkhez, illetve ottani állomásunkra elszállítani tervezzük, a tervezett berendezések által egyrészt üzemünket fokozni, a kézi munkát jobban értékesíthetni, és gazdaságosabb kezelést remélhetünk elérhetni. A berendezés, valamint annak elhelyezése a mellékelt helyszínrajz s az ahhoz tartozó részletes építési tervekben feltüntetett módon és pedig következő képen létesülne. Rudabányai vasút állomásunk közelében, nevezetesen a helyszínrajzon 1181. számmal jelölt telken, egy központi áramfejlesztő telep építését tervezzük.

Központi telepünk három 85 m<sup>2</sup> fűtő felületű és 10 légkörnyomású gázkazánnal és egy fekvő gőzgéppel lesz felszerelendő, ezen gőzgép egy dynamogépet hoz működésbe, mely utóbbi 2000 volt és 35 ampére áram erősségű váltakozó áramot szolgáltatna.

A gép és dynamo felett a mellékelt tervezetben feltüntetett favázás gépház építése terveztetik, a kazánok nagyobbára szabadon, illetve beboltozva fedél nélkül állnak. A gép táplálására szükséges vizet a saját területünkön építendő közönséges kútból tervezzük nyerni.

A 40 mtr magassággal tervezett magas kémény vasbádogból belül kifalazva lesz felépítendő.

A kazánok, gép és dynamo gép kezelését törvényszerű képességgel bíró egyénekre fogjuk rábízni, és az összes gépeket az elő írt felszereléssel fogjuk elláttatni.

A most leírt központi telepünkön fejlesztendő villamos áramot az Andrassy és Vilmos bányáig távirda oszlopokon 4.0 mtr magasra függesztett kettős vezetéken tervezzük át vinni, a vezeték vonalát a helyszínrajzban feltűnő módon jelöltük meg.

A vezeték az Andrassy bányában a helyszínrajzon „A”-val jelölt helyen egy transzformátorral áll kapcsolatban, mely Transzformator a 2000 volt feszültségű áramot 300 voltra szállítja le, mely feszültség mellett lesz működésbe hozva az itt elhelyezett II. rendű motor...

Az egész berendezés részben saját területünkön, részben Rudabánya és Felső-Telekes községek határában és ottani birtokosok területén lesz létesítendő. Az idegen területeket egyrészt megvenni [szándékozunk], másrészt, különösen a vezeték-oszlopok elhelyezésére és a vezeték alatti, a fenntartásra szükséges területeket kár-

talánítás útján reméljük megszerezni, s mivel ez iránt a szükséges lépéseket már is megtettük, reméljük, hogy a közigazgatási bejárás alkalmára a területek használatba vételére vonatkozó engedélyeket be fogjuk mutatni.

A vezeték, valamint a többi tervezett építmények által vízfolyások nem érintetnek és idegen érdekek nem sértetnek meg.

A vezeték közhasználatban lévő utat három ízben szel át és pedig Rudabánya községben a központi telep közelében ugyan itt a vezeték első törése közelében és végre Felső-Telekes község határában az alsó Telekesre vezető községi utat.

A vezeték hossza a központi teleptől az Andrassy bányáig 1500 mtr, innen a Vilmos bányáig 2000 mtr, összesen tehát 3.5 kmtr hosszú.

Közhasználatban lévő utak, műtárgyak vagy egyéb létesítmények áthelyezése vagy átalakítása nem lesz szükséges.

A költségekről külön jegyzéket csatoltunk, mely szerint a berendezés 42000 frtot tenne ki...<sup>18</sup>

A 9. képen a rudabányai energiaközpontot mutatjuk be 1940. évi állapotában.

A bányatársulat berendezéseiről és főbb adatairól a *Magyar Bányakalauz* közöl részleteket, miszerint 1892-ben 157 munkáslakáson kívül fűtőháza, műhelye, raktára, rendező-pályaudvara, kórháza, iskolája és ételmezési raktára volt a vállalatnak. A bánya dolgozóinak létszáma 569 férfi és 73 gyermek, a külszíni – segédüzem, pörkölő és vasúti – munkaerő 105 férfi és 2 gyermek.

A keskeny nyomtávú szállítás a bánya határain nem terjedt túl. A korszerű megoldásokra való törekvés szép példája, hogy a bánya belső munkáinál 1904-től kezdve *benzinmotoros mozdonyt*<sup>19</sup> használtak a gőzüzemű kotrógép mellett. 1904-ben a költségek

---

<sup>18</sup> Hadobás Sándor: A rudabányai vasércbánya... 2006.

<sup>19</sup> Típusa nem ismeretes, de talán valószínűsíthető. A korabeli *Rimamurány-Salgótarján Vasmű Rt.*, Ózd somsályi szénbányájában akkor *Oberursel* benzinmozdonyokat használtak. Az *Oberursel* benzinmotoros mozdonyok számos más helyen is alkalmazásra kerültek, és elterjedtek voltak, erdészeteknél (pl. *Szomolnok*), az *Erdélyi Bányavasútnál* (*Vajdahunyad*) és még sokfelé.

cökkentése céljából az egyik kotrógépnél, a vasércbányában a meddő elszállítására, ló helyett „benzinmozdonyt” próbáltak ki. 3 hónapi üzem után az összehasonlító számítások azt bizonyították, hogy a mozdony 8 lovat pótol. A lószállítás költsége 3 hónap alatt 4630,46 K, míg a mozdonyszállításé 2879,59 K. A megtakarítás 1750,87 K, ez adómentes benzin használata esetén 2308,59 K lett volna, vagyis 3 hónap alatt a mozdony 1 évi, teljes amortizációját biztosította.

A kotrógépeket kiszolgáló benzinmotoros mozdonyoknál kár, hogy üzemük nem volt folyamatos és a gépek elavulása után hasonló újabb mozdonyt nem állítottak használatba.

A 10. képen a vasércbánya bányavasútjainak *nyomvonal térképe* látható.

1905: A bányauzemköltség terhére a következő beszerzések történtek: 2 új fékmű, 37 db önürítő letakarítási csille, 30 LE-s új mozdony, 12 LE-s benzinmozdony az *Andrássy II.* bányarészbe, kétlépcsős Ingersoll-kompresszor, 2 közetfűrógép és egy új gőzkazán. (Az *Andrássy II.* bányarész elnevezést ettől az időtől kezdve használják.)

Az 1908. évben tartott közgyűlés a következő beszerzéseket engedélyezte a bányavasút részére: egy darab 3 csatlós barnaszén-tüzelésű bányamozdony a *Polyánka – telekesi vonalrészre* 12 000 K-ért, a letakarítás helyének a meddőhányótól való nagy távolsága miatt két darab *Siemens* gyártmányú, 30 LE-s villamos mozdony. Ezek beszerzése megtörtént, és üzembe is kerültek.

1910-ben vezették be a *felsővezetékes villamosmozdony-szállítást* a bányavasút egyes részein. A 11. képen a felsővezetékes villamosmozdony-vontatású pálya részletei láthatók.

Az 1914. évi gépkimutatásokban 2 villamosmozdony is szerepel, 60 lóerő összteljesítménnyel.

1918: Az üzemben levő benzinmozdonyokat a benzinhiány miatt *fa-szén gázgenerátorral* működőkké alakították át.

A bányavasúton a mozdonyszállítás 1925 után átmenetileg háttérbe szorult, s helyette a *végtelen kötelű szállítás* került előtérbe. Ennek részben természetes oka a külszíni bánya mélyülése volt, ami a művelés magasságában kiképzett hányók további használa-

tát lehetetlenné, s a meddő felvontatását szükségessé tette. Ez időszakban viszont igen nehézkes és kellemetlen vonalvezetésű végtelenkötélű pályákat létesítettek olyan helyeken, ahol a mozdonyszállítás kiterjesztése, a mélyebb külszíni tölcserék és a kialakuló földalatti kutatások céljaira készült kisebb kötélvontatással kiegészítve, célszerűbb lett volna. A végtelen kötélű szállítás ilyen hátrányos túltengését csak az altáró elkészítése szüntette meg.

1926: Hasonlóképpen áramhiány miatt nem volt kihasználható a villamos vontatású bányavasút sem, és ezért a fa-szén gázgenerátoros mozdonyokkal kellett a szállítást erősíteni.

1927-ben a villamos mozdonyok száma már három, 130 lóerővel. A 12. képen felsővezetékes vasutat látunk.

Az 1930-as évek jelentős fejleménye, hogy nagy ütemben megindult a földalatti vágathajtás. Ez a művelési mód korábban ismeretlen volt a modern rudabányai bányászatban. Előtérbe kerülését a meddőletakarítások elmaradásának és a kotrógépek leállításának köszönhette.

A közeli *Kurityánban*, a régóta rudabányai tulajdonban levő szénbánya mellett, új *gőzturbinás erőművet* építettek, ahonnan távvezetéken keresztül látták el árammal a rudabányai üzemet és a települést.

A vasércbánya további sorsát a második világháború határozta meg. 1939-ben hadiüzemmé nyilvánították. Az ércigények növekedése miatt 300.000 tonnára futott fel a termelés, amihez hozzájárult a *földalatti művelés* megindulása 1942-ben. A *barnavasérc* (az elsődlegesen kialakult *karbonátos vasérc* oxidációs zónájának érce) mellett kisebb mennyiségben megkezdtek a gyengébb minőségű *pátvasérc* és az *ankerit* (vas, magnézium és mangántartalmú, gyenge minőségű vasérc) fejtését is. A munkások száma 820 főre ugrott.

1943 szeptembere nevezetes időpont a vasércbánya történetében, hozzáláttak a vasútállomástól kiinduló *földalatti főszállító-pályá*, az *altáró létesítéséhez*, amit azonban csak 1948-ban adtak át. Az altáró építése a *Barcika – Rudabánya* normál nyomtávú vasúthoz való közvetlen csatlakozást biztosította. A vasúti vágányzat zúzott kavicsba ágyazott, 1,2 m hosszú tölgytalpfakon, 23,6 kg-os

sínnel épült. Ebből az időszakból származó adat: villamos mozdonyvezető és kísérő: 6 fő/műszak. (A 13. képen az *altáró*, a 14. képen pedig az *altárói vasút* részlete szerepel.)

1944. évben a villamos mozdonyok száma 7 darab, 236 lóerővel.

1946: Nehézségek jelentkeztek a villamos mozdonyok igen elhasznált állapota miatt is. A 15. képen az *altárói rendező-pálya-udvar* látszik.

1947 februárjában 15 munkanapon kellett ló szállításra áttérni, nemcsak áramhiány, de a villamos forgórészek átütése, az áttekeresések lassú üteme, a vezetékanyag hiánya miatt.

1947/48-ban beruházási vonatkozásban a legfontosabb feladat az altáró építésének, a villamos vontatás munkavezeték-szerelvényeinek és mozdonyainak, végül a rakodói támfalépítés hitelkeretének biztosítása volt.

Az 1950. évről szóló adatokban 8 villamos mozdony szerepel, 230 lóerő összteljesítménnyel.

A bánya munkahelyein a *mozdonyszállítás* csak 1953-ban jelent meg ismét, előbb a külszíni érctermeléshez beállított *Diesel-mozdonyokkal*, majd 1954-től a földalatti munkáknál a *főszállítás* és a munkahelyek közötti vágatszakaszokban *akkumulátoros mozdony*al. Mindkettő bebizonyította hasznosságát, a főszállítás felsővezetékes villamosmozdony-szállításra berendezett pályái és a helyüket állandóan változtató és haladó munkahelyek közötti csillegforgalom lebonyolításának legmozgékonyabb gépei maradtak.

1953-ban jelentős mértékben szaporodtak a gépi berendezések: ez évben 2 db Diesel mozdonyt, 4 db villamos bányamozdonyt, 100 db 2 m<sup>3</sup>-es és 100 db 1 m<sup>3</sup>-es csillét szereztek be, lényegesen megjavítva és korszerűsítve ezzel a bánya szállítását. (16. kép, *C-50 dízelmozdony*)

A bányabeli kamrafejtések kiszolgálását is 1953-tól próbálták *akkumulátoros bányamozdonyokkal* segíteni. Erre vonatkozik a 17. kép, amelyen *LEW* gyártású, *EL-9*, akkumulátoros bányamozdony

dony<sup>20</sup> látható. Itt éppen a kamrafejtés csapolóvágatában végzi a szállítást.

A *felsővezetékes villamos mozdonyos szállítás* bevezetésétől kezdve állandóan terjeszkedett, s a rendszer korszerűsödését kisebb-nagyobb kihagyásokkal követte, s végül 1954-ben az összes elavult mozdonyt újakra cserélték át. Külszínen és föld alatt megmaradt a főszállítás legjobb eszközeinek.

1955-ben a villamos mozdonyok száma 8, 354 LE-vel, 2 dízel-mozdony, 70 LE, 2 akkumulátoros villamos mozdony, 12 LE.

1956: A bányabeli vágathajtás további gépesítése céljából *PML-5* típusú rakodógépeket, akkumulátoros bányamozdonyokat, Diesel-mozdonyokat, sarabolóvitlákat, légső ventilátorokat, fűrókalapácsokat szereztek be. A 18. képen *AEG*<sup>21</sup> gyártású akkumulá-

---

<sup>20</sup> A LEW EL9 egy akkumulátoros, keskeny nyomtávú villamos bányamozdony, melyet a *VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf* (LEW) gyártott *Hennigsdorfban*, a *Német Demokratikus Köztársaságban* 1948 és 1989 között. A mozdony igen népszerű volt a KGST-tagállamok körében, a típusból ugyanis hosszú, 41 éves gyártási ideje alatt (mely alatt az újabb kivitelek sem rendelkeztek az eredetihez képest komolyabb változtatásokkal) 1703 darab készült, 762 db pedig exportra. Hazánkban 87 darab EL-9 közlekedett, szinte kivétel nélkül bányavasutakon, ám a bányák bezárásával legtöbbjüket selejtezték és szétvágták. A *Kemencei Erdei Múzeumvasút* azonban két 600 mm nyomtávú mozdonyt megmentett és felújított. A 3238,3201 pályaszámú a vasút megbecsült tolatómozdonya csendessége és egyszerű kezelhetősége miatt. A másik mozdonyt (3238,3202) tulajdonosa 2017-ben a *Gödöllői Erdei Vasútra* szállította. Azóta ott továbbít személyvonatokat nyíltnapokon/ünnepeken, és egyben ez a vasút egyik alapgépe is, hosszú távon számítanak a mozdonyra.

<sup>21</sup> Az *AEG Aktiengesellschaft* egyike volt a világ legnagyobb elektrotechnikai vállalatainak. A céget 1883-ban alapították *Berlinben*, mint *Deutsche Edison-Gesellschaft für angewandte Elektrizität* (*Német Edison-Vállalat az elektromosság alkalmazására*) és néhány évvel később az *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft AG* cégneven bevezetett olyan termékeket az elektromos energiatechnikai gyártmányokon kívül, mint az elektromos háztartási gépek, elektromos épületfűtő berendezések, villamosok, villamos- és gőzmozdonyok, valamint a *NAG* le-

toros bányamozdony és személykocsi, a 19. képen pedig AEG gyártású bányamozdony látható.

1956-ban épült ki a rudabányai vasércbánya 500 mm nyomtávolságú villamos üzemű bányavasútja, amely *Rudabánya Ércbánya* állomásról indult ki, az eredetileg engedélyezett 2 vágányú pályával ellentétben véglegesen egyvágányú pályával és a *Rudabánya – szendrői utat* vasúti felüljáróval keresztezve az ércdúsítónál végződött a 18/10 szelvényben. Az ércdúsítónál tervezett 5 vágányú állomás helyett 3 vágányú állomás épült. A legkisebb sugár 50 méter, a legnagyobb emelkedése nyílt vonalon 1‰, az érc-dúsító túl részén 10‰. A bányavasút felépítményei 18 kg/m tömegű, a kitérők 23,6 kg/m tömegű sínekből készültek.

Egy kép a mából: ez maradt a vasérctelepi pályaudvarból... (20. kép).

---

ányvállalatában gépjárműmotorok. Az AEG 1982-ben kénytelen volt csődöt jelenteni; 1985-ben megvásárolta a *Daimler-Benz AG*. Végül 1996-ban fuzionált a *Daimler-Benz* leányvállalatával, és struktúráját tekintve a következő időkben Németország második legnagyobb elektromos csoportja (a Siemens után), és elkülönül minden gyáregység. Ma az AEG márka a svéd *Electroluxé*, és számos cégnek adják licenzbe az AEG márkanevet a „*Electrolux Global Brand Licensing*” licenzek használatáról szóló szerződés alapján. Mint a *Studiengesellschaft für Elektrische Schnellbahnen* alapító tagja, az AEG és a *Siemens & Halske* már 1899 óta felelős volt a villamos vontatási és gyorsvasúti vasúti kocsik fejlesztéséért. Az AEG a 20. században számos villamosmozdonyhoz gyártott elektromos részt Németországban. Ezen kívül gőzmozdonyok is készültek az AEG gyáraiban. 1954-ig a küsszámú gőzmozdonygyártás mellett sok villamos mozdonyt gyártottak.

## Felhasznált irodalom

- Habsburg Birodalom (1869-1887). Harmadik Katonai Felmérés (1:75000)
- HADOBÁS Sándor: A rudabányai vasércbánya villamosításának kezdete. = *Az Érc- és Ásványbányászati Múzeum közleményei*, 3. sz./2016. (Breitfuss Gáspár tervezete, 1898.)
- KARÁCSONY Tamás: A MÁV Miskolci Üzletvezetőség vonalhálózatának kiépülése, különös tekintettel a Miskolc környéki vonalakra. Kazincbarcika – Rudabánya vasútvonal, <http://www.vasutas.eoldal.hu>.
- MOSER Károly: A rudabányai vasércbánya gépesítése. = *Rudabánya ércbányászata*. Budapest, 1957. OMBKE, 332-359. old.
- Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon* Budapest, 1984. Közlekedési Múzeum.
- PANTÓ Endre: A 75 éves nagyüzemi vasércbányászat. 1880-1955. = *Rudabánya ércbányászata*. Budapest, 1957. OMBKE, 102-221. old
- PODÁNYI Tibor: A nagyüzemi vasércbányászat 100 éve Rudabányán. = *Bányászati és Kohászati Lapok – Bányászat*, 1980. (113. évfolyam, 1-12. szám)
- RÓNAFÖLDI Zoltán: Kronológia. A borsodi és az ózdvidéki szénbányászat fontosabb évszámai. (Magyar Elektronikus Könyvtár)
- RÓNAFÖLDI Zoltán: A borsodi és ózdvidéki ipar- és bányavasutak rövid története (Magyar Elektronikus Könyvtár)
- Rudabánya ércbányászata*. Budapest, 1957. Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület.
- Rudabánya város honlapja, [www.rudabanya.hu](http://www.rudabanya.hu).

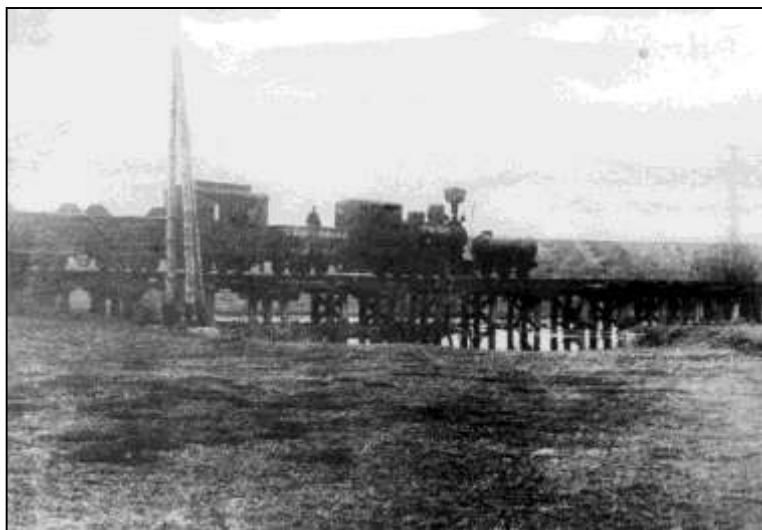


## Képek, térképek

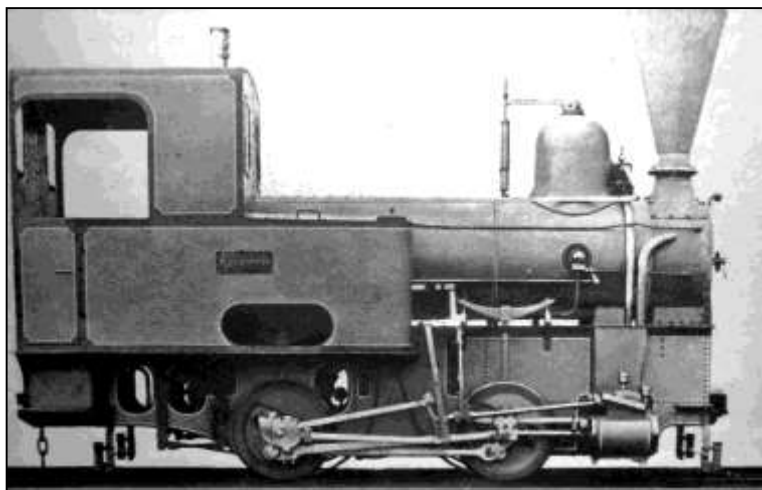


1. kép. A Borsodi Bányatársulat  
Barcika – Ormospuszta – Rudabánya iparvasútja. A barcikai vonalsza-  
kasz Szuhakálló után a Felsőrét és a Pástrét területen vezetett keresztül<sup>22</sup>

<sup>22</sup> A Habsburg Birodalom III. katonai felmérési térképéről.



2. kép. Az eredeti, faszerkezetű Sajó-híd<sup>23</sup>



3. kép. A Borsodi Bányatársulat 1. pályaszámú mozdonya<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Bányászattörténeti Múzeum, Rudabánya.



4. kép. A barcikai „átdöntő állomás”. Itt történt az 1000 mm-es iparvasúti kocsik kidöntése a normál nyomtávú vagonokba



5. kép. Acélszerkezetű vasúti híd a Sajó felett, az 1000 mm-es nyomtávú pályán, Barcika vasútállomás térségében, 1899-ben épült<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Rónaföldi archív (1000 mm nyomtáv, 50 LE, Barcika – Rudabánya iparvasút. Gyártó: WLF – Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, 1880.)

<sup>25</sup> Husonyicza Gábor gyűjteménye. A hidat 1969-ben bontották el, miután az UVATERV rendkívül kedvezőtlen szakvéleményt adott a felújíthatóságával kapcsolatban.



6. kép. A bányatársulat 1000 mm nyomtávú, B. Demmer rendszerű, a floridsdorfi gépgyárban készült erősebb gőzmozdonya<sup>26</sup>



7. kép. MÁV 375. sorozatú, mellékvonali gőzmozdony (korábban TV. osztály)<sup>27</sup>

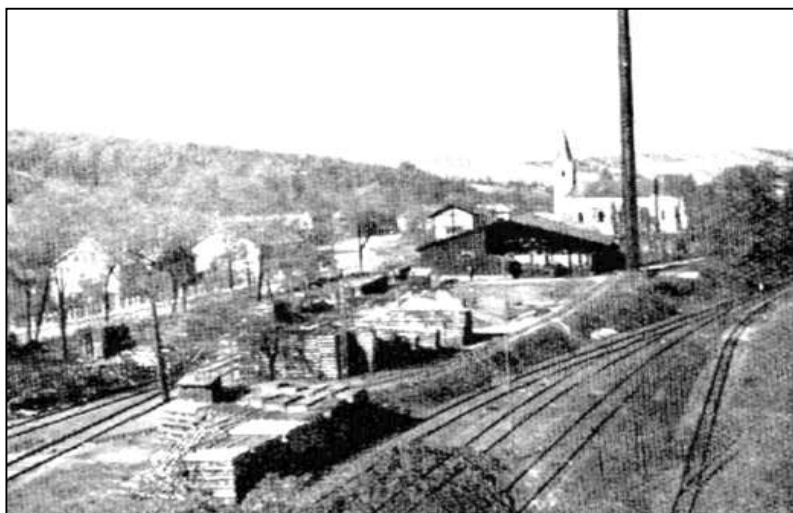
---

<sup>26</sup> Rónaföldi archív.

<sup>27</sup> Nagyvásúti vontatójárművek Magyarországon (Közlekedési Múzeum, 1984).



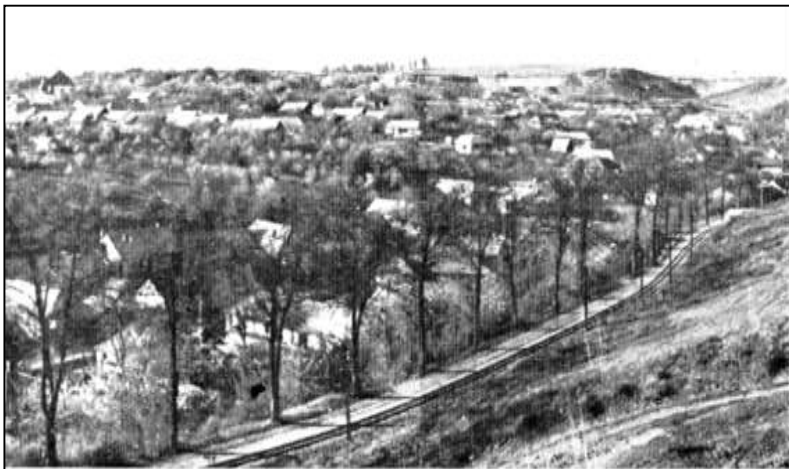
8. kép. 500 mm nyomtávú bányavasút és gőzmozdony Rudabányán



9. kép. Energiaközpont (a háttérben, magas kéménnyel),  
Rudabánya, 1940



10. kép. A vasércbánya bányavasútjainak nyomvonala<sup>28</sup>

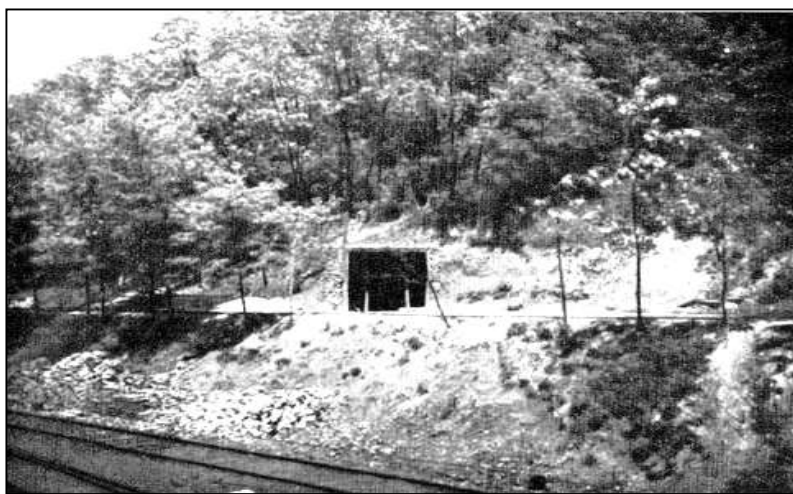


11. kép. Felsővezetékes villamosmozdony-vontatású pálya

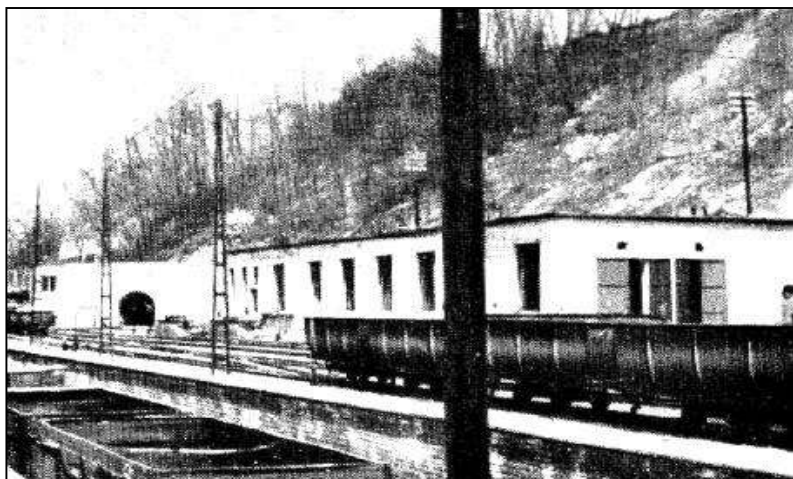
<sup>28</sup> A [www.kisvasut.hu](http://www.kisvasut.hu) térképe alapján.



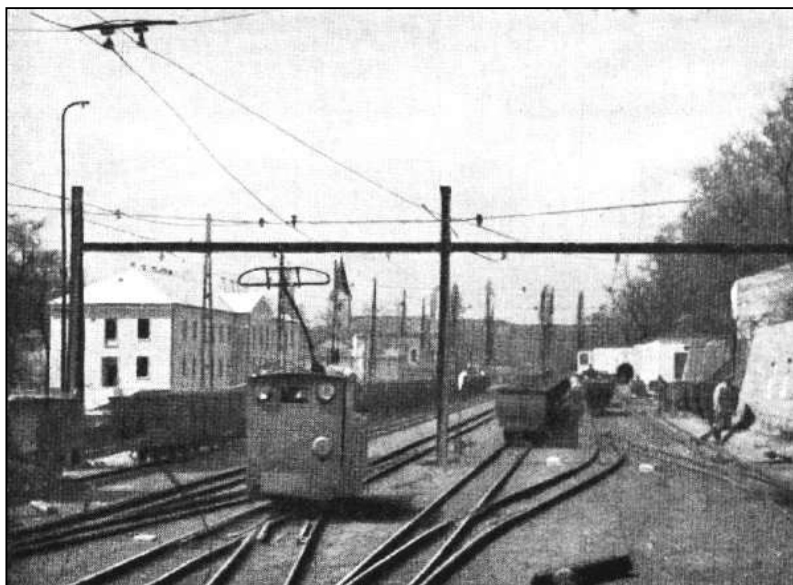
12. kép. Felsővezetékes villamosmozdony



13. kép. Az épülő altáró bejárata az 1940-es években



14. kép. Az altáró bejárata és a vasút, 1960-as évek



15. kép. Rudabánya, az altáró rendező-pályaudvara



16. kép. C-50 dízelmozdony<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> A C-50-es a magyar gyártmányú kisvasúti dízelmozdonyok egy típusa. Az 1950-es évek elején a *Szállítóberendezések Gyárában* és a *MÁV Északi Járműjavító Üzemében* fejlesztették ki, majd másfél évtized alatt több mint 200 darabot gyártottak belőle. Fénykorában a gazdasági vasutak meghatározó vontatójárműve volt, és a magyar kisvasutak jó részén még ma is ezek a mozdonyok vontatják a szerelvényeket. A fejlesztést a második világháború után kezdték el, és 1952-ben, amikor a *Szállítóberendezések Gyára* beszüntette a kisvasúti járművek gyártását, a még csak papíron létező mozdony tervezését a *MÁV Északi Járműjavító Üzeme* fejezte be, ahol tervezői *Helm Ödön*, *Szakács Gábor* és *Temesi Béla* mérnökök voltak. Az igényektől függően többféle, 600, 760, 950 és 1000 mm nyomtávra is készültek. Csepel D413 dízelmotorral, majd később D414 típusal is gyártották. A motor szerkezete: négyhengeres, álló hengereleendezésű, négyütemű, előkamrás, névleges fordulatszáma 1500/min. Az 5 fokozatú váltóval épült mozdonyok vonóereje 42,6 – 4,1 kN között változott a sebesség függvényében. 1952 és 1968 között gyártották ezeket a mozdonyokat.



17. kép. LEW-EL-9 akkumulátoros mozdony kamrafejtésben<sup>30</sup>



18. kép. AEG gyártású, akkumulátoros bányamoszdony és személykocsi

<sup>30</sup> Moser Károly: A rudabányai vasércbánya i. m. 358. old.



19. kép. AEG gyártású akkumulátoros bányamozdony az altáró előtt



20. kép. Rudabánya, az egykori Vasérctelep állomás: ez maradt, vagy már ennyi sem...?<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> <https://vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=38139&f=7307>