

A NAGYBÖRZSÖNYI ERDEI VASÚT

Saskó István

Nagybörzsöny község határában az úrbéres erdőbitokosság 390 ha-t kitevő tulajdonán kívül valamennyi erdőterület — 3200 ha — az Esztergomi Érsekség (Primácia) tulajdonában volt. 1907-ig a fakitermeléseket házilag végeztették, a faanyagot Szob MÁV állomásra magánfuvarosokkal tengelyen szállították. A Primácia a *SCHANCZER FAKITERMELŐ VÁLLALAT*-tal szerződést kötött, mely szerint Nagybörzsöny község határában fekvő erdejében 1907—1920 között a fakitermeléseket a vállalat végezhetette. A vállalat a fakitermelésre kijelölt állományokat területre megállapított egységár szerint vásárolta. Az egyezség alapján a vállalat saját költségén iparvasutat építtetett, s a szerződés lejártakor az teljes felszerelésével a Primácia tulajdonába került.

Ipolypásztó—Nagybörzsöny között 1907-ben kezdték a 600 mm nyomtávú iparvasút építését. Nagybörzsöny község határában a nyomvonal egyéni gazdák szántóföldjét érintette, s az egyezség alapján az idegen tulajdonban lévő ingatlanok kisajátítását is a vállalat bonyolította és fedezte, majd 1920-tól ez a terület is a Primácia tulajdonába került.

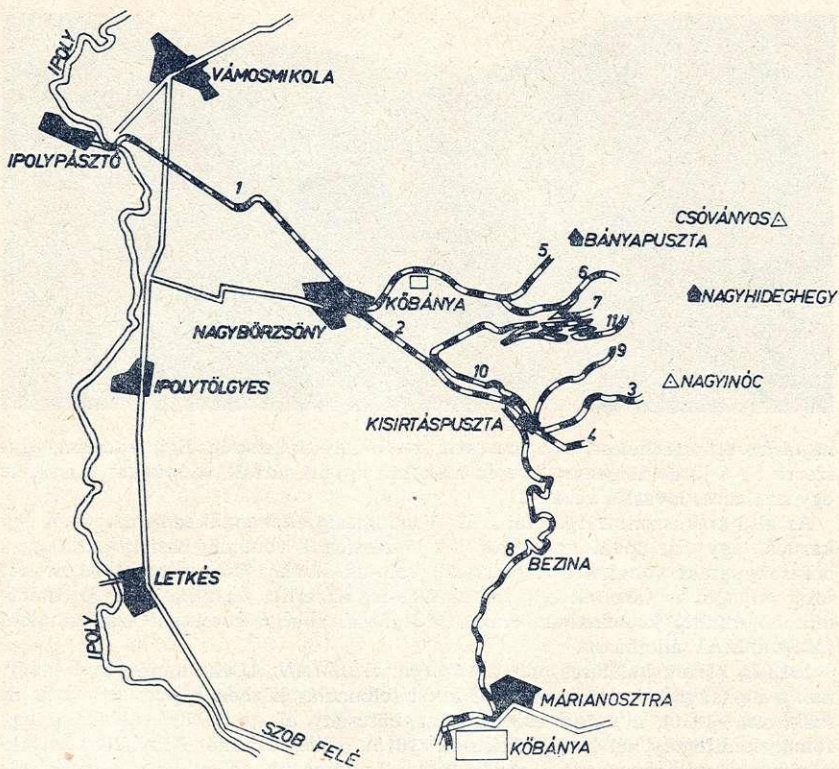
A nyomvonal kitüzésénél a gazdák tevőlegesen ellenálltak, ezért a hatóság csendőröket vezényeltetett a helyszínre a vállalkozás támogatására. Az ellenállás elhárítása közben a csendőrök három nagybörzsönyi gazdát a helyszínen agyonlőttek. Név szerint: *SCHNEIDER GYÖRGY*, *LEHOTZKY GYÖRGY* és *MENYES ANDRÁS* voltak az iparvasút mártírjai. Ilyen előzmények után az ellenállás megtört, 1908-ra az iparvasutat megépítették.

Az Ipolypásztó—Nagybörzsöny közötti (1) szakaszt a Nagybörzsöny—Kisirtápuszta—Ökréskerti vonal (2, 3, 4) építésével folytatták. Ettől kezdve a vasút építésének irányát és ütemét a fakitermelésre évenként kijelölt területek helye határozta meg. Évente cca. 20 000 m³ nettó fatömeget termeltek, fő választékként tölgyből donga, talpfa, bányafa és tűzifa; bükkből, cserből csak tűzifa lett.

A második évtized elejéig a Kisirtápuszta—Ökréskert környékén a vasúthoz közeli állományokat kitermelték, ezért új területek feltárása vált szükségessé. A Börzsönypatak—kovácspataki vonal (5,6) építését 1911-ben kezdték meg, a Kovácspatak—fagyosasszonyi 2 km hosszú leágazást (7) 1918-ban építették a Jágerkút környéki állományok anyagának leszállítására. 1919-ig az alábbi vonalakon építettek 600 mm nyomtávú erdei vasutat:

Ipolypásztó—Nagybörzsöny	8 km
Nagybörzsöny—Kisirtápuszta	5 km
Kisirtápuszta—Ökréskert	3 km
Kisirtápuszta—Templomrét	1 km
Nagybörzsöny—Vaskapu (Börzsönypatak)	7 km
Börzsönypatak—Kovácspatak (Aprólépek)	3 km
Kovácspatak—Fagyosasszony	2 km

Összesen: 29 km



A Nagybörzsönyi Erdői Vasút nyomvonalai: 1. Ipolytölgyes–Nagybörzsöny; 2. Nagybörzsöny–Kisirtáspuszta; 3. Kisirtáspuszta–Ökrészker; 4. Kisirtáspuszta–Templomrét; 5. Nagybörzsöny–Vaskapu; 6. Börzsönypatak–Kovácspatak; 7. Kovácspatak–Fagyosasszony; 8. Kisirtáspuszta–Márianosztra; 9. Kollár völgy; 10. Hegyeshegy; 11. Kammerhof

Abban az időben motoros járművel a vasúton nem közlekedtek, a vasúti kocsikat a vállalat tulajdonában lévő 20–25 db lóval vontatták. Istállót és kovácsműhelyt az ökrészkeri termelések folyamán Kisirtáspusztán, a Börzsönypatak–kovácspataki termelések időszakában pedig a Nagybörzsöntől 2 km-re lévő kőbányánál tartottak üzemben.

Tő mellől fogattal, a nem megközelíthető helyekről pedig kézi erővel (román-szánkóval) és csúzdával közelítették a fát a vasúti felső rakodóra. A vasúti felső rakodóról az átrakódőhelyre kisvasúti kocsival — lóréval — az átrakódőhelyről az ipolytölgyes MÁV állomásra nagy vasúti kocsival — karucával — szállították. A lóré két tengelyes és 2 úrm³, a karuca négy tengelyes és 5 úrm³ raksúlyú kocsik voltak.

A fakitermelő vállalat a szállítást havibéres dolgozókkal végeztette. A felső rakodó és az átrakó között naponta négy, az átrakó és a MÁV állomás között naponta két forduló volt az előírt norma. A felső szakaszon egy-egy lóréhoz egy fő — lórés — volt beosztva. Ő végezte a ló ápolását, üres lórét vontató ló



hajtását, fel-leterhelést, s a leeresztésnél a lóré fékezését. Egy vonalon egyszerre 5—8 lórés dolgozott, üresen-rakottan együtt jártak. A lovakat visszafelé egy havibéres lovasfiú vezette.

Az alsó szakaszon az Ipolytól a MÁV állomásig ellenemelkedő miatt, egy-egy karucát egy pár lóval vontattak. Az ökréskerti vonalon Kisirtáspusztán, a börszönypataki vonalon a kőbányánál volt az átrakó. Esetenként 1000 m³-nél több anyagot is tároltak egyszerre. 1919-től az erdei vasúton csak a vámosmikolai műútig közlekedtek, onnan széngázás tehergépkocsikkal szállították a fát Szob MÁV állomásra.

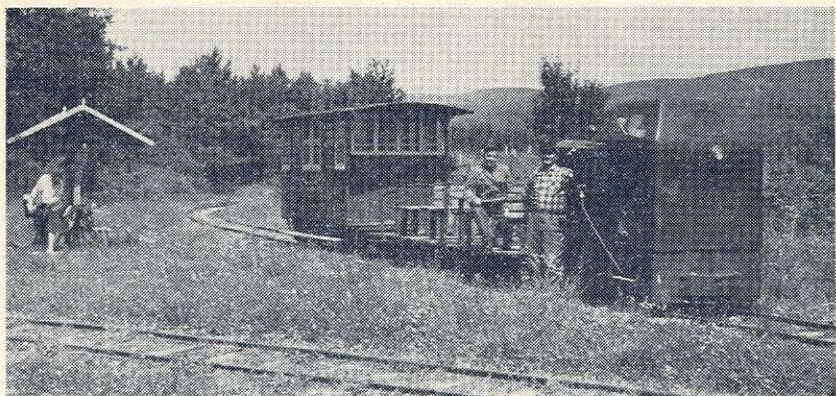
1918-ig három haláleset volt a vasúton. *ALLMAN ÁDÁM* peröcsényi lakosnak a hosszúvölgyi csemetekertnél kocsis felborulás közben kapocs a torkát kiszakította (1910), a másik esetben Nagybörszöny alatt a Pális malomnál egy román hadifogoly két kocsis közé esett (1916), a harmadiknál *FRANKÓ JÁNOS* nagybörszönyi lakos egyéni gazda „stopp”-osként ült fel az üres karucára, s menet közben a tengelypár kerete közé esett s a helyszínen meghalt (1917).

A Szob—Márianosztra kőbányáig vezető 760 mm nyomtávú iparvasutat *LUCZENBACHER* földbirtokos 1912-ben építtette a saját ingatlanán (Csákhegy) nyitott kőbánya anyagának leszállítására. 1922-ben kezdték a Kisirtáspusztá—Márianosztra kőbányát összekötő, 13 km hosszú, 760 mm nyomtávú vonal építését. Kisirtáspusztáról és Márianosztra kőbányától a munkálatokat egyidőben kezdték. 1922-ben elkészült a vasút Kisirtáspusztától Bezina-tábláig, és Márianosztrától Bezina-völgyig. E két végpont között a távolság légvonalban alig 100 méter, a szintkülönbség ellenben 50 méter volt. Az átterhelést két db rönk- és 3 db tűzifa csúszdával oldották meg. A két végpontot 1924-ben az úgynevezett Hurokvágánnyal összekötötték, s ettől kezdve a vontatást Kisirtáspusztá—Szob MÁV állomás között egy mozdonnal végezték.

A kollár-völgyi 600 mm nyomtávú, 3 km hosszú vonalat a Primácia építtette 1923-ban.

A hegyeshegy 760 mm nyomtávú, 5 km hosszú vonalat Márer Benő és társa fakitermelő vállalat építtette 1926-ban. Az építési költséget a vállalat fedezte, de a Primáciától az ellenértékét faanyagban megkapta, így ez a vonal az üzembehelyezés kezdetétől a Primácia tulajdona volt, s a vállalkozó a szállításért fuvardíjat fizetett.

A kisirtáspusztai műhely és fűtőház 1925-ben épült. Az addig istálló és kovácsműhelyt 1920-tól lakásokká alakították át.



1945-ig az előbbi vonalakon kívül újat nem építettek. Az állami tulajdonba-
vétel időpontjában az alábbi vonalakon volt kiépített erdei vasút:

Kisirtápuszta—Márianosztra kőbánya	13 km, 760 mm nyomtávú
Kisirtápuszta—Hegyeshegy végpont	5 km, 760 mm nyomtávú
Kisirtápuszta—Hosszúvölgy felé	4 km, 600 mm nyomtávú

A hosszúvölgyi vonalat 1948—50-ben 760 mm nyomtávra építették át. 1951-ben kezdték és 1952-ben befejezték az úgynevezett kammerhófi 5,5 km hosszú, 760 mm nyomtávú vonal építését. E vonalat a Kammerhóf—Korombérc környéki, cca. 30 000 m³ 150—200 éves bükk állomány anyagának leszállítására építették. E vonalat végpontjai között 200 méter szintkülönbséggel, 12 db csúcs-váltóval, rendkívül nehéz terepen építették. Rajta a szállítás az egykori lórészáshoz volt hasonló, csupán ló helyett motorkocsival vonták az üres kocsikat. A hosszúvölgyi vonalat 1957-ben az erdészet nagybörzsönyi telepéig meghosszabbították, s mellette magasrakót is építettek. A kammerhófi állományt 1962-ig kitermelték, anyagát leszállították. A Kisirtápuszta—kammerhófi 10,5 km hosszú erdei vasutat megszüntették, a síneket 1963-ban felszedték.

1964-től, és jelenleg is a következő vonalon van kiépített és üzembn tartott erdei vasút: Nagybörzsöny erdészeti telep—Márianosztra 16 km, 760 mm nyomtávú. A Szobi Gazdasági Vasutak az erdészet tulajdonában lévő, Márianosztra kőbánya—Márianosztra közötti 2 km hosszú szakaszt is felújította beton aljakal 1958-ban, s a vonal azóta a MÁV Gazdasági Vasutak tulajdonaként van nyilvántartva.

Az erdei vasút felelős üzemvezetője 1919-től a terület mindenkorai főerdésze, majd erdőgondnoka volt. 1950-ben önálló elszámoló üzemként az erdészettől különválasztották, majd 1958-tól ismét az erdészet irányítása alá helyezték.

1960—65-ig a nagybörzsönyi erdészet területén 15 km szilárd burkolatú, és 20 km szilárd burkolásra alkalmas földút épült. Ettől kezdve az erdei vasút gazdasági szerepe csökkent. Addig kizárólag erdei vasúton szállítható évi 10—15 000 m³ fából alig 3000—4000 m³ gravitál az erdei vasútra.

Az 1967-ben végzett gazdasági számítások sem a jelenlegi, sem a jövőbeni üzemeltetésre nem mutattak kedvező eredményt. Felszámolni mégsem lehetett, mert a nagybörzsönyi Erdészet fő feltáró gerincét képezi. Megszüntetni csak akkor lehet, ha vonalán, vagy annak közelében szilárd burkolatú utat építenek.

Az erdei vasút forgalomirányító irodája, javítóműhelye és fűtőháza négy völgy — Hosszúvölgy, Kollárvölgy, Templomvölgy és Dienes-völgy — találko-

zásánál, az egykor öt felé ágazó erdei vasút érintkező pontjában, Kisirtáspusztán volt. A forgalomirányító irodát és a javító műhelyt 1970-ben az erdészet nagybörzsönyi telepére helyezték. Ez egyben jelzése is volt a cca 60 évig tartó gazdálkodási mód egykor fejlődést jelentő, majd nélkülözhetetlen termelőeszköz elavulásának. A nagybörzsönyi erdei vasút évi kapacitása 20 000 nettó tonna körül van, de a vasútra gravitáló állományok a következő 10 évben együttesen sem adnak ennyi fát.

Az iparvasutak a századforduló táján épültek, zömében anyagok és termények szállítására. Korunkban e feladat ellátására a gépkocsi korszerűbb, egyrészt gyorsasága, másrészt legalább kétszeri fel-leterhelés elmaradása folytán. Az ország valamennyi kisvasútjánál hasonló a probléma. A sajtóban országos nyilvánosság előtt vitatják fenntartásuk jogosságát objektív és szubjektív érvekkel. Teljes terjedelmükkel a kirándulók (közjólét) szolgálatába állítása nagy anyagi áldozattal járna, megszüntetésükkel viszont a kirándulóktól elvonnák a kisvasúti utazás romantikáját. Az erdei vasút nem tájromboló, beleilleszkedik az erdőállományba, völgyekbe. A kirándulók magáért az utazás élményéért ülnek az erdei vasútra, számítva arra, hogy az erdő, tisztás, patak, panoráma váltakozó látványától teljes felüdülésben lesz részük. Ezért valahol a középuton kell keresni a megoldást, amire már vannak is példák: ilyen többek között a Szilvásvárad—szalajkavölgyi, a mesztegnyői, a csömödéri, a mátrafüredi erdei vasutak, valamint a kapuvári Hanság-vasút.

A Nagybörzsöny—Nagyirtáspusztá közötti 8 km szakaszon 1970 óta MÁV hivatalos személyszállítás történik a nyári szezonban, a szombati és munkaszünetes napokon. Sorsát illetően jóslni nem lehet, ez függ a börzsönyi üdülőfejlesztés jövőbeni ütemétől.

„LESZORUB—'75” = „Favágó—'75”

Ez volt a címe a fakitermelők 1975. augusztus 22-től 24-ig — a Szovjetunióban megrendezett hatodik nemzetközi versenyének. A versenyt az Erdő- és Fafeldolgozóipari Minisztérium, és a Fa-, Papír- és Fafeldolgozóipari Dolgozók Szakszervezetének Központi Bizottsága közösen szervezte. A rendezés nehéz feladatát a Moszkvától 330 km-re eső Mosztovajai Erdőipari Gazdaság vállalta.

A két világrész 14 országából augusztus 20-án érkeztek Moszkvába repülőgépen és vonaton a versenyre felkészített csapatok. A Bulgáriát, Csehszlovákiát, Dániát, Finnországot, Franciaországot, Japánt, Jugoszláviát, Lengyelországot, Magyarországot, Mongóliát, a Német Demokratikus Köztársaságot, Norvégiát, Romániát és a Szovjetuniót képviselő 3—3 szakmunkásból álló csoportokat elkísérte a szakmai „tréner”, a nemzetközi bírói testületbe delegált, a hazai versenyeken megfelelő gyakorlatot szerzett szakember, és a szaksajtó megbízottja. Ugyancsak megérkezett az öt országból választott Nemzetközi Szervezőbizottság, akik egyúttal az öttagú zsüri feladatát is ellátták. A nemzetközi zsüri elnökét, mint szervező országot, a Szovjetunió, tagjait Jugoszlávia, Magyarország, Norvégia és Románia adta.

A versenyzők öt versenyszámban mérték össze erejüket, amelyek közül kettőt erdőben, három azonos körülményeket teremtő versenypályán kellett teljesíteni. A kb. 35 m magas, 50 cm tőátmérőjű lúccs törzseket úgy kellett célba dönteni, hogy a hajk szöge és mélysége, a törési lécc szélessége, a törési lépcső magassága szabályos, a döntővágás vízszintes legyen, és hogy a fa töve ne szakadjon és ne hasadjon fel. A gallyazást ugyancsak lúcon kellett végrehajtani. A pontozás alapja a félperc alatt levágott gallyak átmérőjének összege