

A KEMENCEI ERDEI VASUTAK TÖRTÉNETE

BUKRI JÓZSEF

Az Észak-Börzsönyben a század elején a fakitermelés — különösen a közeli-
tés, szállítás — igen nehéz munka volt. A hegyoldalakról láncokba kötve húz-
ták le a fát, vagy „pörgetéssel” dobálták, ahol pedig lehetőség volt, csúszdát
építettek. Nagy könnyítést jelentett az 1910-es években az ún. „román szán-
kó”, ezen a vidéken az 1960-as évekig fennmaradt ez a módszer. A völgybe
leközeltetett faanyagot aztán úttalan-utakon lovas és ökrös fogatokkal, faten-
gelyű szekereken — legtöbbször felteherrel — szállították be a falvakban lé-
tesített ún. depókba, de igen gyakran távolabbi községekbe és városokba, ami-
kor is egy fuvar két napot is igénybe vett.

1910-ben a WOLFNER—SCHANCZER fakitermelő cég 12 évre szerződést
kötött a tulajdonossal több százezer köbméter lábón álló állomány kiterme-
lésére és az érintett területek erdei vasúttal történő feltárására. A kitermelés-
re váró területek faanyagát az Észak-Börzsöny három fővölgyén, a Csarna-
völgyön (Fekete-patak völgye), a királyházi völgyön (Kemence-patak völgye),
és a bernecebaráti Nagy völgyön lehetett csak leszállítani a környező községek-
be. Ebben a három völgyben kellett az erdei vasutakat megépíteni. A vasút-
építési munkák megindítását Kemence, Bernecebaráti községek lakói idegen-
kedéssel fogadták és igen sok vita — még baltafogás is — adódott a vasút vo-
nalának kisajátítása ügyében. A földhöz való ragaszkodás és a csekély fuvarozá-
si lehetőségekből való kiszorítás veszélye ugyanis nyugtalanította a lakos-
ságot. Később, amikor a vasút megépítése után (nagyobb mértékben folyt a ki-
termelés, mint a megelőző időkbén) több lehetőség és jobb útviszonyok mellett
fuvarozhattak az érdekeltek, a vasút iránti idegenkedés feloldódott.

A vasútépítésre vonatkozóan hivatalos iratok nincsenek birtokomban, ellen-
ben 1963-ban alapos felmérés és kutatás, a legutóbbi vasútépítésben résztvevők,
valamint elődeik elmondása alapján igen jól visszaemlékező erdészeti dolgo-
zóktól szerzett adatokból összeállított terjedelmes anyag áll rendelkezésemre,
melyből kivonatosan ismertetem a vasút múltját. Az adatokat KALÁCSKA
IGNÁC nyugdíjas pályamester (szül. 1902) kemencei lakos és az elhunyt VIG
ISTVÁN ny. erdész (1901—1964) bernecebaráti lakos szóban és írásban közölt
tájékoztatása, valamint saját ismereteim alapján állítottam össze. KALÁCSKA
IGNÁC gyermekkora óta feljegyzéseket készített, így megbízható adatok áll-
nak rendelkezésemre.

A vasút megépítésének terveit az ORENSTEIN és KOPPEL cég mérnökei ké-
szítették, és KALÁCSKA GYÖRGY (1872—1923) kemencei lakost kiképezték
pályamesternek, aki élete végéig folytatta ezt a munkát. Még három fia sajá-
tította el a pályamesteri szakmát: János, aki később Süttőre, István, aki Nagy-
börzsönybe, majd Királyrétre került, és Ignác, aki erdészetünk területén ma-
radt és az 1923. évtől ő végezte a pályamesteri teendőket. A szükséges elő-

készületek után a vasútépítés 1910-ben megkezdődött. Elsőnek a két fővölgyben — Kemence és Bernecebaráti — kezdték meg a vasút, majd a szükséges épületek építését. A síneket Tasnádról, Resicáról, Nádorhegyről, Hernádról, Rímáról majd Ózdról és Győrből szereztek be és szállították ide. Ezek a sínek 5, majd 7 és 9 kg/fm súlyúak voltak.

Az észak-börzsönyi erdei vasúthálózat építéséről álljon itt egy táblázatos leírás azok kedvéért, akiket az akkori idők erdőfeltárásai érdekelnek, és azért is, hogy szaklapunk segítségével ezen adatok fennmaradjanak a jövő számára. Nem utolsósorban pedig azért, hogy az utókor lássa, elődeink mennyire leleményesek voltak és milyen nehéz feladatokat oldottak meg egyszerű eszközökkel. Lehetséges, hogy enélkül a feledés homályába merülne minden, hiszen egyre kevesebben vannak, akik 60—70 évre visszaemlékeznek.

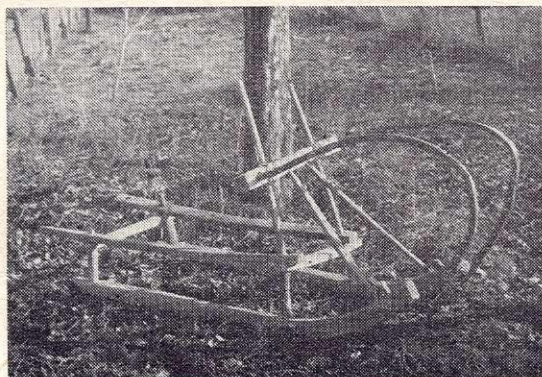
A táblázaton szereplőkön felül erdészetünk területén még egy erdei vasút üzemelt: az 1912—14-ben — SCHMIEDL cég kivitelezésében épült — a nagyoroszi kastély alatt fekvő Malomkő-lápából kiinduló, Várbércet, Öregvágást, Pénzásást érintő, Nagyoroszi vasútállomásra vezető 16 km-es vonal.

Összegezve: Királyházi erdei vasút	29,6 km
Bernecei erdei vasút	19,7 km
Csarnavölgyi erdei vasút	21,5 km
Nagyoroszi erdei vasút	16,0 km
Összesen:	86,8 km

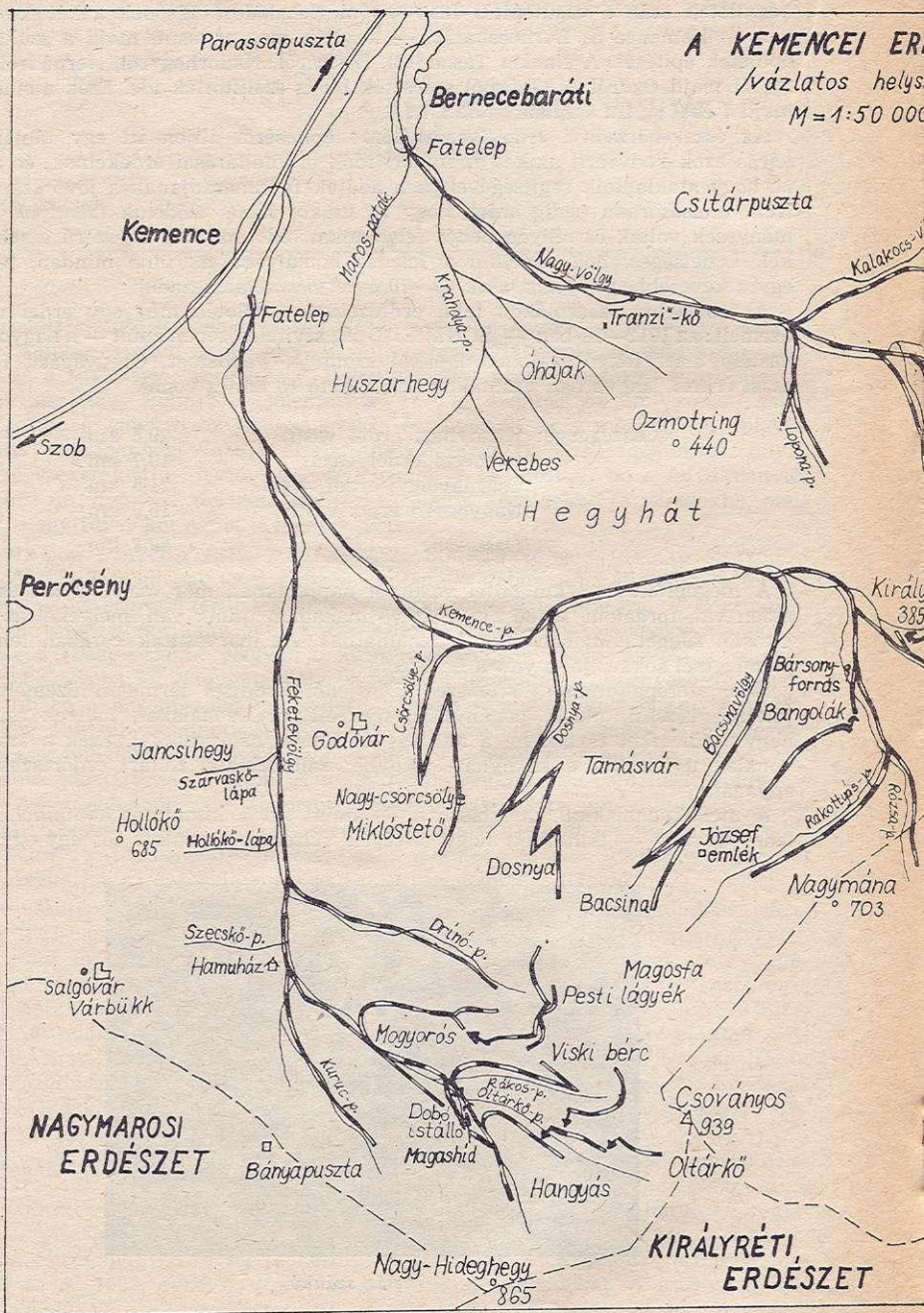
A megépített 86,8 km erdei vasútból napjainkban már csak 7,8 km-es vonalon van forgalom, és 30 km-t kitevő makadám utunk van, melyeket az időjárástól függetlenül bármikor használhatnak. Az iparvasutak korában tehát a jelenleginél sokkal jobb volt a feltártság.

Nem szerepeltettem a szomszéd, Diósjenői Erdészet területén üzemeltetett jelesfai, rózsási, musli, pogányvári, nyírréti vasútvonalakat, melyek szintén nagy területeket tártak fel a mintegy 16 km-es hálózatukkal. Ezek a szárnyvonalak ugyancsak a királyházi völgybe szállították a feltárt erdőrészek anyagát.

A mellékvonalakkal kapcsolatban — amint azt a kimutatás adataiból is ki lehet olvasni — láthatjuk, hogy a cégek váltották egymást, sőt egy-egy cég



A román szánkó



A KEMENCEI ERDÉSZET
 /vázlatos helys.
 M=1:50 000

Parassapuszta
 Bernecebaráti
 Fatelep
 Kemence
 Szob

Csitárpuszta

Máros-patak
 Kráthaly-p.
 Nagy-völgy
 „Tranzi”-kő
 Huszár-hegy
 Óhajak
 Verebes

Hegyhát

Peröcsény

Jancsihegy
 Szarvaskő-lápa
 Hollókö 685
 Hollókö-lápa

Godóvár
 Nagy-csörccsolyó
 Miklóstető
 Dosnya

Támásvár
 Bácsina
 József emlékek

Bársony-forrás
 Bangolák
 Pakostyán-p.
 Nagymána 703

Salgóvár
 Várbükk

Szecső-p.
 Hamuház

Drino-p.
 Magyoros
 Viski bérc

Magosta
 Pesti lágyék

NAGYMAROSI ERDÉSZET

Bányapuszta

Dobo-istálló
 Magashid

Hangyás

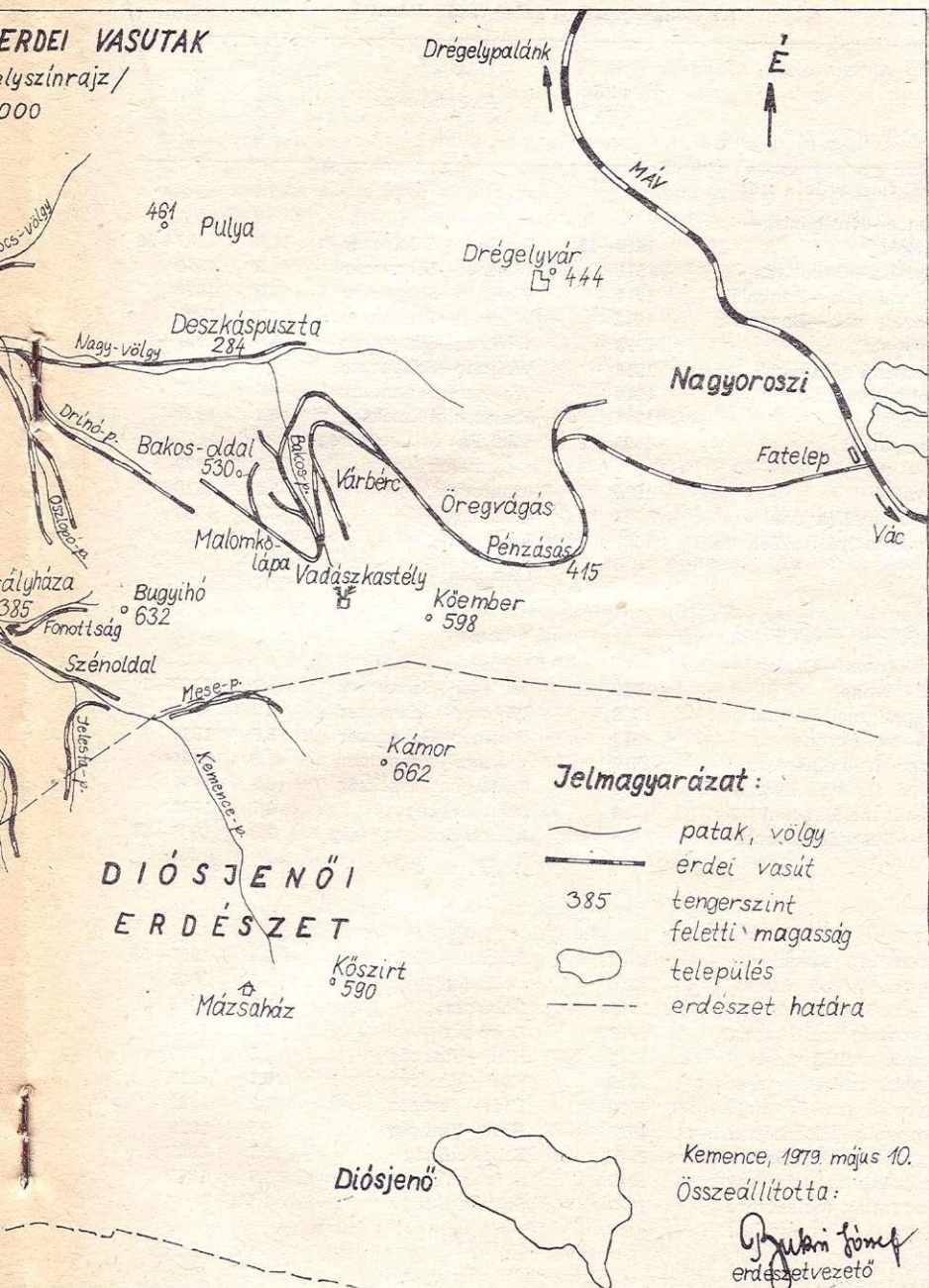
Csoványos 4939
 Oltárkö

KIRÁLYRÉTI ERDÉSZET

Nagy-Hideghegy 865





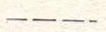
ERDEI VASUTAK

lyszínrajz /
000



DIÓSJENŐI ERDÉSZET

Jelmagyarázat:

-  patak, völgy
-  erdei vasút
-  385 tengerszint feletti magasság
-  település
-  erdészet határa

Kemence, 1979. május 10.
Összedállította:

Gyulánfi György
erdészetvezető

Diósjenő

Az észak-börzsönyi erdei vasúthálózat

	Az építés éve	Az építő cég	A vasútvonal hossza (km)	A felszedés éve
<i>A királyházi erdei vasút</i>				
Kemence—Királyháza—				
Királykút	1910—12	Wolfner—Schanczer	11,0	1967—68
Királyháza—Rakottyás	1911	Wolfner—Schanczer	1,5	1920
Tűzkövesi rak.—Bangolák	1911	Wolfner—Schanczer	0,5	1920
Tűzkövesi rak.—Bangolák	1912	Wolfner—Schanczer	0,9	1921
Pogánypatak	1913	Wolfner—Schanczer	1,3	1921—22
Rakottyás alsóhurcoló	1913	Wolfner—Schanczer	1,5	1921—22
Szenoldali rakodó	1914	Wolfner—Schanczer	0,6	1917
Fonottsági	1925	Esztergomi Érsekség	0,7	1929
Pogánypataki	1925	Váci Fa- és Cserkéreg- termelők	2,1	1929
Dosnyai	1926	Mahrer cég	3,2	1928
Bacsina mellevonal	1926	Szász cég	3,3	1929
Nagycsörcsölyei mellevonal	1927	Mahrer cég	3,0	1929
		Összesen:	29,6 km	
<i>A bernecei (nagyvölgyi) erdei vasút</i>				
Bernecebaráti—Oszlopó—				
Drinó fővonal	1910—12	Wolfner—Schanczer	5,7	1968—69
Kalakocsi mellevonal	1912	Wolfner—Schanczer	2,3	1915
Drinó mellevonal	1913	Wolfner—Schanczer	2,7	1929
Oszlopó I. mellevonal	1915	Wolfner—Schanczer	3,0	1921
Oszlopó II. mellevonal	1928	Esztergomi Érsekség	2,5	1939
Loponai mellevonal	1926	Schmiedl cég	0,7	1932
Drinó—Deszkás fővonal	1953	Állami Erdőgazdaság	2,8	1966—67
		Összesen:	19,7 km	
<i>A csarnavölgyi erdei vasút</i>				
Csarnavölgyi fővonal	1913	Salkasz—Klein cég	9,4*	1957—58
Talprakodói mellevonal	1916	Dobó cég	0,8	1925
Kettőshídi mellevonal	1916	Dobó cég	1,2	1925
Rákospataki mellevonal	1916	Dobó cég	2,0	1925
Oltárkői mellevonal	1919	Hidi—Vint cég	1,5	1928
Hangyási mellevonal	1919	Hidi—Vint cég	0,7	1928
Mogyorósi mellevonal	1919	Hidi—Vint cég	1,2	1922
Rákospatak—Oltárkő mell.-v.	1926	Hidi—Vint cég	0,5	1929
Hangyás—Soványgödör mell.-v.	1928	Schmiedl cég	0,7	1928
Drinópatak mellevonal	1929	Schmiedl cég	1,7	1962
Kuruczpatak mellevonal	1933	Schmiedl cég	1,8**	
		Összesen:	21,5 km	

* 1,6 km nem üzemel

** 0,8 km nem üzemel

működési idején belül is felszedték a síneket és a felszedett anyagot másik vonal építésénél használták föl. Az is előfordult több mellékvonal esetében, hogy amikor a fakitermelés visszatért, újra a régi alapokra fektették és építették vissza a pályát. Pl.: Dosnya, Bacsina, Oltárkő, Hangyás, Lopona, de ezeket a táblázatban már nem szerepeltettem.

Néhány helyen ún. *külsőállító közelítő vonal* volt, amely nem csatlakozott másik vonalhoz. Itt a faanyagot a végpontról le kellett dobálni, vagy csúszdán lecsúsztatni az alatta levő vasútvonal végpontjához (a helyszínrajzon nyilakkal jelölve). A két végpont közti szintkülönbség esetenként a 80—120 m-t is elérte. Ezeket a közelítő vonalakat és módszert a meredek hegyoldalokon alkalmazták, ahol a nagy szintkülönbség miatt lehetetlen volt a vonalakat egymáshoz csatlakoztatni.

Az erdei vasutak fővonalai 1910-től 1945-ig 600 mm-es nyomtávval, 130-as faragott tölgy talpfára fektetett, 5 kg/fm-es sínekből, sinszöges leerősítéssel, ívekben és illesztésekben sínátétlemez alkalmazásával, alépítményen, bányakavics ágyazatban készültek. A mellékvonalakon sok esetben 1 m-es hasábot vagy dorongot is alkalmaztak a 130-as faragott talpfa helyett, különösen, ha csak 1—2 éves használatról volt szó.

A hidak fagyálló kőből, cementhabarcsba — de sok esetben csak szárazon — rakott ellenfalakkal, általában fa-, de vas tartógerendákkal is épültek. Általában 3—5 méteres nyílással, 1,10—2,50 m magasságban. Az Oltárkő-patakon — a Hangyásbérc előtt — egy 21 m hosszú, 8 m magas hidat is kellett építeni a rákospataki mellékvonalon, ezt azonban fából építették. Az itteni rétet a hídról „Magashídi-rét”-nek nevezték el.

A vasútépítés kedvező megélhetést nyújtott a környező falvak lakóinak, akik szívesen végezték a nehéz munkát kézi erővel és kezdetleges szerszámokkal. Egész héten kint laktak a munkahelyen, fából, gallyakból készített kunyhókban, melyeket „bikának” hívtak. Kézi szerszámaik: a talicska, ásó, kapa, csákány, lapát, kalapács, aláverő és hajlítóok voltak.

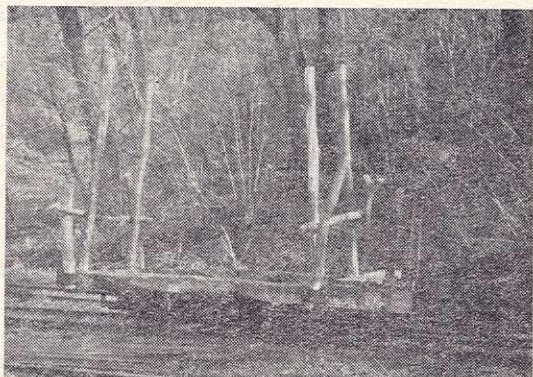
Az erdei vasúton a szállítás gravitációs úton történt 65 éven keresztül (ma mozdonyal). A vasúti kocsikat lovakkal vontatták föl a fakitermelés, illetve a szállítandó anyag tárolási helyéig, innen pedig a megrakott kocsi gravitációs úton gördültek le a fatelepig. Egyetlen helyen — a bernecebaráti fővonalon — volt egy 330 fm-es vontatási szakasz, amelyet aztán 1961-ben megszüntettünk. Ha jól ráengedték, a kocsik ezen a szakaszon is kiszaladtak, ha nem, kézi erővel kellett kitolni.

A legnagyobb emelkedő 120 ezrelékes volt a dosnyai mellékvágányon. A legkisebb sugarú ív 30, a legnagyobb 1000 méteres. A lóvontatásnak hátránya volt a lassúság és az, hogy a talpfák közei kigödrösödtek és koptak, így a víz megállt és áztatta az alépítményt.

A gördülő anyag a fővonalakon kezdetben farámás, 4 tengelyes, 4 tonnás nagy kocsi volt, melyen az 5—6 erdei úrméter tűzifát egy sorba rakva szállították. Majd 1924-től forgalomba jöttek a vasvázus, ugyancsak 4 tengelyes, 4 tonnás kocsik a fővonalakon, ezeket jelenleg is használjuk. A mellékvonalakon kizárólag 2 tengelyes, 2 tonnás, ún. „burkocsikat” használtak.

A megfutás ellen a meredekebb mellékvonalakon használták a megszákításokkal elhelyezett, ún. homokozó faléceket (helyi elnevezéssel: fasín). Ezeket az acélsínek külső oldalán helyezték el, a korona magasságában, hogy a kerék elérje és rájuk homokot szórtak, hogy fékezés esetén a kerekek jól fogjanak.

A cégek megépítették a szükséges épületeket is. Saját lovaik részére istállókat, műhelyt, raktárt és a szükséges szolgálati lakásokat. Innen származik Bernecebarátiban a volt Nemszilaj-féle lakás, a jelenlegi kovácsműhely és szere-

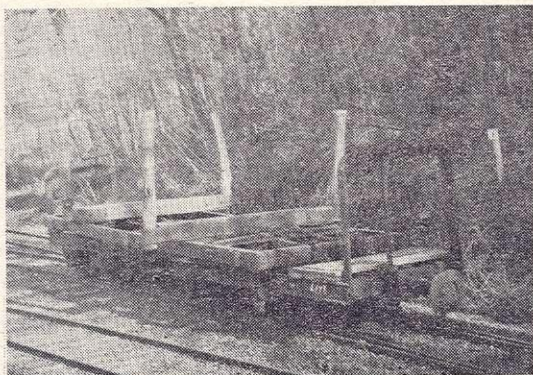


2 tonnás „Burkocsi”

lőműhely. Ugyanez volt Kemencén. Királyházán ugyancsak műhelyt, lakást építettek, melyből a jelenlegi turistaházat alakították ki. Kisebb, kőből készült kunyhókat is építettek a számadók részére, pl. Dombai-kunyhó a Hangyáson, vagy a Kalakocs előtt; továbbá istállót a lovak részére: pl. Dobó istálló (ma is így hívják ezt a területet). Telefonvonal a cégek idejében nem volt, de az Esztergomi Érsekség 1929-ben Királyházára és Deszkáspusztára kiépítette a házi telefont.

A felszabadulás utáni állapot már sokunk előtt eléggé ismert. Amint az erdők állami kezelésbe kerültek, megindult a tervszerű erdőgazdálkodás, megkezdődött az elhagyott és erősen megrongált erdei vasutak felújítása is. A mozdonyos vontatáshoz át kellett építeni a fővonalakat. Így került sor az 5 kg/fm síneknek 7, ill. 9 kg/fm sínekre való cseréjére. Az erősebb sínek fektetése-cseréje már nem faaljakra, hanem 110 cm-es vasbeton aljakra, 4-es „H” csavarokkal leeresztve, alátételezések alkalmazásával, bányakavics ágyazatba történt.

Az átépítés után először 1947-ben a királyházi, majd a csarnavölgyi vasúton, 1954-ben pedig a bernecei fővonalon indult meg a mozdonyvontatás. A mozdonyok típusa: MD 40 lánchajtású Diesel-mozdony.



4 tonnás, vasrámás vasúti kocsi

Óriási jelentősége volt ennek a változásnak, mert nem kellett többé a sok fakitermelő és erdőművelő dolgozónak naponta 12—16 km-t gyalogolnia. Ebben az időben külön vasútüzem is alakult Kemencén, majd később a területileg illetékes erdészetekhez csatolta az erdőgazdaság a vasutat is.

Jó és szép volt az erdei vasút korszaka. Az akkori idők minden igényét kielégítette és nagyon szépen feltárta az Észak-Börzsönyt. Akik használtuk és élveztuk előnyeit, nagyon sajnáljuk, hogy ilyen mértékben fel kellett számolni, de tudomásul kell vennünk a fejlődést e téren is. Bízunk benne, hogy az Észak-Börzsöny szilárd burkolatú utakkal való feltárása nem várat sokat magára és élvezhetjük majd azt is mind üzemi, mind magánéletünkben éppen úgy, mint a csikorgó erdei vasutakat élveztük évtizedeken át.

634.0.62

**KORSZERŰ ERDŐRENDEZÉSI
TERMŐHELYTÉRKÉPEZÉS
A BŐVÍTETT ÚJRATERMELÉS
SZOLGÁLATÁBAN**

SZEGEDI PÁL

A szocialista erdőrendezés feladata, olyan erdőgazdálkodási üzemtervek készítése, amelyek hosszú távon biztosítják az erdők sokoldalú hasznosíthatóságát — növekvő népgazdasági igények kielégítését. A felszabadulás után az erdőrendezés által készített valamennyi üzemtervben *érvényesült a bővített újratermelés*: rontott erdők felszámolásával, parlagterületek beerdősítésével, erdőművelési és fahasználati tervezésekkel stb. Növelni kellett a meglévő erdőterületet, fontos volt a termőhely optimális fatermőképességének kihasználására való törekvés és a fajajpolitikai célkitűzések érvényesítése. A bővített újratermelés alapját meghatározó tényezők közül a termőhelyfeltárással, termőhelytérképezéssel kívánok részletesebben foglalkozni.

Erdőgazdálkodást a hosszú termelési ciklus jellemzi: 15—150 év — fafajtól függően, amíg a facsemetéből gazdaságosan hasznosítható faanyag lesz. Ebből következik, hogy *a legnagyobb hibát az erdősítéskor követhetjük el*, akkor, ha nem a termőhelytípus, illetve típusváltozat adottságait optimálisan kihasználó fafajjal erdősítünk. Ez a kártétel igen nagy növedékkiesést okoz és hosszú évtizedekig érezteti hatását.

Az erdőrendezés talán időben felfigyelt a termőhelyfeltárás jelentőségére. A tervidőszakban erdősítésre kerülő erdőrészekben a jövő fafaját termőhelyfeltárás alapján határozzuk meg. Abban nem vagyok biztos, hogy valóban az optimális termőhelyi adottságokat az alkalmazott fafaj teljes mértékben ki tudja-e használni, de *már kiszűrjük azokat a fafajokat, amelyek valóban nem odavalók*. A termőhelyi adottságokat mélyrehatóbban is lehet és kell elmezni, hiszen hatni tudunk a talaj fizikai, kémiai és biológiai tulajdonságai-