

A KEMENCEPATAK-I ERDEI VASÚT CENTENÁRIUMÁRA

1888—1988

LENÁR GYÖRGY

Erkezett: 1988. aug. 15.

A múlt század utolsó évtizedeiben, az 1867-es „kiegyezést” követően, hazánk gazdasági élete fellendült. Ez a fellendülés az erdőgazdálkodás területén is éreztette hatását. Az akkor Abauj vármegyéhez tartozó, festői szépségű Kemence-patak völgyében, jó termőhelyen, gyönyörű, méretes kocsánytalan tölgy- és bükkállományok növekedtek. A Zempléni-hegység szívében fekvő erdőségek túlnyomórészt a nagybirtokos Károlyi család tulajdonához tartoztak ebben az időben. *Gróf Károlyi* erdőbirtoka csak Abauj vármegyében 150 ezer kat. hold volt. A nagybirtokon tudatos, tervszerű erdőgazdálkodás folyt az 1870-es évektől kezdődően. A felhasználás növekedése a termelés növelését vonta maga után, aminek elválaszthatatlan feltétele volt az erdőfeltárás. Az 1870-es 1880-as évek gazdasági fejlődésében a vasútépítés országos programmá vált.

Az erdei görpálya

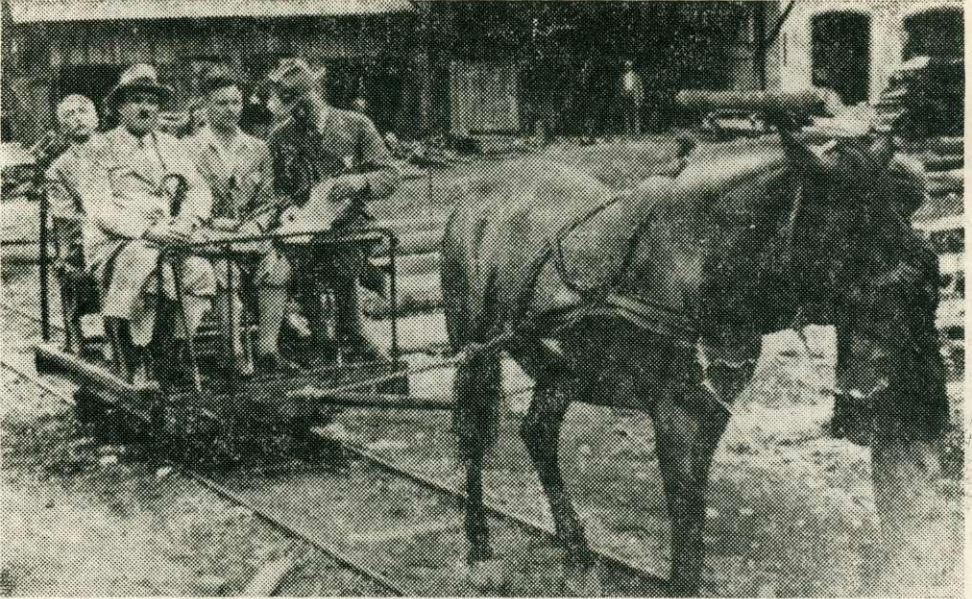
Az erdőbirtok favagyónának jobb kihasználása 1870-től vette kezdetét. Az ún. „főhasználat” 1887-ig nem volt számottevő, mivel az üzemterv által előírt területeknek csak mintegy 28%-át tudták kitermelni és értékesíteni. Ez a mennyiség, pontosabban a kihasználtság ilyen alacsony foka nem hozott jövedelmet a birtokosnak, sőt az 1878—79. évben holdanként 52 krajcárral terhelte meg a nagybirtok jövedelmét. Igaz, ezen évben a használat az előírt lehetőségnek 1/4-részét sem érte el, aminek egyik fő oka a szállító eszközök hiánya, illetve alacsony kapacitása volt. Ez készítette az uradalom akkori erdőmestert *Pechán Gusztávot*, hogy a kemencepataki fővölgyben 1888-ban 6,8 km hosszú, 700 mm-es nyomtávú lóvontatású, ún. erdei görpályát létesítsen. A terveket *Karomy Jusztinián* mérnök készítette és ő vezette az építési munkálatokat is. A kitermelt faanyagot ezen a görpályán szállították a „törvényhatósági út” mentén fekvő pálházai faraktárba.

A Kemence-patak mentén húzódó számos mellékvölgybe még 800 vágányfolyóméter hordozható vasutat építettek. A görpálya annak idején 5—21 ezrelék emelkedéssel és 16 méter legkisebb sugarú ívvel épült. A görpálya ilyen formában való megépítése lehetővé tette, hogy egy ló 5 db üres kocsit fel tudjon vontatni, ugyanakkor azt is, hogy a megterhelt kocsik önmaguktól, fékkel szabályozva mérsékelt sebességgel fussanak le.

Az építési költség 5 kg/fm súlyú sínekkal, 6 db közönséges és 4 db fékes kocsival a 800 fm hordozható vasúttal és 4664 m² rakodóterülettel (ezen rakodóterület Pálházán eredetileg nem volt a Károlyiaké) kereken 17 000 Ft-ba került.

A kőkapui alagút (37 méter hosszú) 1901-ben épült és a vasúti pályát is akkor helyezték itt át jelenlegi helyére. Az alagút építését azzal a célkitűzéssel valósították meg, hogy helyet biztosítsanak a vadászlak feletti részen egy kisebb tó kialakítására, ez azonban nem készült el.

A kisvasutat 1902-ben tovább építették Rostallóig, majd Háromforrás, ill. Lókosárig. Ezzel a vonal hossza 13,1 kilométerre növekedett. A mellékvölgyekben lévő közelítő pályákon a pályalejtés viszonyai jelentősen meghalad-



„Kiszállás” külső munkák ellenőrzésére az 1920-as évek második felében — Pálháza-fűrészüzem

ták a fővonalnál leirtakat, emiatt dupla rámás kerekű, dupla fékes kocsikat használtak.

A főpályán közlekedő kocsik teherbírása 2—3 tonna volt. Az üzemi személyzetet duplarácsos, mozgatható pados, hat személyt befogadó, fékes kocsikkal szállították, ezeket később golyócsapágyas kocsikkal váltották fel. A fővölgyi részen 1902-ben bevezették a gőzüzemű mozdonyral való vontatást, de az ebből eredő erdőtűz miatt 1906-ban kénytelenek voltak ismét visszatérni a lóvontatásra.

A görpálya Pálháza—Ipartelep-nél lévő alsó végpontján 1920-ban a tulajdonos *gróf Károlyi László* állandó fűrészüzem építését indította el. A fűrészüzemet 1923. február 23-án helyezték üzembe. Az egyre inkább kisvasútként működő egykori „görpálya” mennyiségi feladata, ezzel együtt jelentősége is nagymértékben megnövekedett. Egy évvel később a kisvasút bekapcsolódhatott az országos vasúthálózatba. Ennek előzménye az volt, hogy a századforduló rossz faértékesítési viszonyai, azt követően az I. világháború munkaerőhiánya rendkívüli mértékben visszavetették a Károlyi-birtok fakitermelését. Ezt bizonyítja az a tény, hogy 1921-ben a megtartott üzemrevízió 700 kat. hold fakitermelési megtakarítást regisztrált az üzemi előírással szemben.

Az I. világháború alatt, majd a forradalom után egyre élénkebbé vált a kereslet, előidézve az egyes választékok jobb értékesítését és a faárak emelkedését. A tűzifa és egyes fagyártmányféleségek szállítása azonban állandó nehézségekbe ütközött, mivel a vidék fuvarereje csak a mezőgazdasági munkák szünetelése idején állt az uradalom rendelkezésére, de még akkor sem bizonyult elegendőnek nagyobb fatömeg Sátoraljaújhelyig való leszállítására. A kedvező értékesítési lehetőség és a szállítás minden mellékkörülményétől való mentesítése készítette az uradalom akkori vezetőjét *Onczay Lászlót* arra, hogy a birtokos hozzájárulásával Sátoraljaújhely MÁV-állomástól ki-

indulva Füzérkomlósig egy 760 mm nyomtávú gőzüzemű iparvasutat építtessen, melynek Pálházáig terjedő szakaszán a forgalom 1924. év őszén megindult.

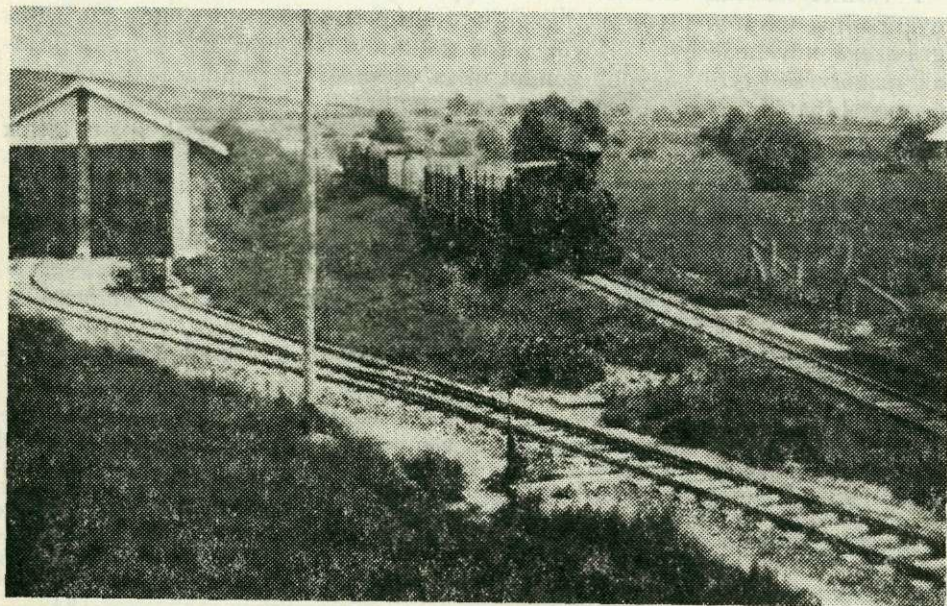
Az erdei vasút

A kemencepataki görpálya egészen 1947-ig a régi rendszer szerint működött. 1948-ban államerdészeti kezelésbe került a régi görpálya. Ekkor került sor korszerűsítésére, amikor a lóvontatás leváltása a nyomtávolság 760 mm-re való bővítésére adott lehetőséget. Ezáltal feleslegessé vált egy átrakás (Pálházában), ami az akkori viszonyok között jelentős megtakarítást jelentett időben, pénzben egyaránt. Lehetőség nyílt a MÁV keskeny nyomtávközű kocsik közvetlenül az erdőbe és a fűrészüzembe történő vontatására. Az átépített pálya fontosabb paraméterei:

sínméretek 4, 4,8, 7, és 11 kg/fm;
pálya lejtviszonyok 0—63 ezrelék;
25 híd és áteresztés 0,20—7 m fesztávval;
legkisebb sugarú ív 40 méter.

Ezzel egyidőben a vonóerő és a gördülőanyag is az igényeknek megfelelően változott, majd 1956-ban felvetődött a személyszállítás bevezetése Pálháza és Kőkapu között. Erre 1958. évben került sor, ettől kezdve a kirándulók és turisták, valamint a helyi lakosság nem kis örömeire menetrend szerint napi két járat bonyolította le a személyforgalmat Pálháza Ipartelepről—Kishuta—Kemencepatak megállóhelyeken keresztül Kőkapura. A menetrendi járatokon túlmenően megrendelésre különjárat is indult.

A személyszállításra engedélyezett vonalszakaszon Pálháza—Ipartelep—Kőkapu alagútig a legnagyobb emelkedő 20 ezrelék, a legkisebb ív sugara pedig 61 m volt. Ezen szakaszon a korábbi, rendkívül vegyes sínállományt kicserél-



Pálháza-Ipartelep az 50-es, 60-as években

ték 12 kg/fm súlyú, erősebb sínre. 1963. után a gőzmozdonyokat felváltották a dízel-üzemű mozdonyok.

Fénykor és további kilátások

Az 1950-es, 1960-as években élte a Kemencepatak-i kisvasút a fénykorát. Évente 8—12 ezer m³ faanyagot és 15—20 ezer utast szállított ebben az időszakban szerény költségráfordítással, megbízható tervszerűséggel és rendszerességgel. Ebben az időszakban „fedezik” fel egyre többen főleg az Alföld városaiban (Nyíregyháza, Debrecen) és természetesen másutt is a Zempléni-hegység egyedülálló szépségét, érintetlenségét. És ekkor váratlanul egy elhamarkodott, egyoldalúan megalapozott (?) döntés hatására megrendítő csapás éri a már több mint 90 éve üzemelő erdei vasutunkat: 1980 novemberében megszűnik a „nagytestvér”, a füzérkomlós—sárospataki keskeny nyomtávközű MÁV-vonal.

Az üzemeltető BEFAG azonban nem adja föl a reményt és nem bontja fel a pályát azonnal — mint ezt a MÁV kisvasúton tették — hanem üzemszünetet rendel el. Ez alatt az üzemszünet alatt a pálya állaga ugyan romlik, de a remény nem szűnik meg a természetet, ezt a környezetet kedvelők körében, hogy hátha egyszer mégis sikerül beindítani és üzemeltetni ezt a környezethez és az itt élők szívéhez egyaránt hozzánőtt, már-már ipartörténeti emlékek számító vasútvonalat. A kitartás, az emberi összefogás újra meghozza gyümölcsét, száz évvel az első vonalfektetés után újra beindul az építőmunka. annak érdekében, hogy ez a gyönyörű vidék és vele együtt az ország, a megye ne legyen szegényebb. Üzemek, vállalatok tsz-ek jelentkeznek, hogy részt kívánjanak venni a munkában, segíteni akarnak. Minden remény megvan rá, hogy 1989-ben, fennállása 101. évében újra elinduljon a vonat Pálházától Kőkapura, megkönnyítve a túrázók, az itt lakók és a nyári időszakban itt táborozó sok száz úttörő helyzetét.

A személyszállítás mellett a fővölgyre gravitáló erdőrészek faanyagát ugyancsak a vasúton kívánjuk leszállítani a fűrészüzembe. Az autós turizmus ugrásszerű növekedésével a fővölgy fokozottan védett növény- és állatvilágának megőrzése egyre nagyobb gondot okoz. A vasút megindulásával ez a kérdés megoldhatóvá válik.

Még néhány mondatban szeretnék megemlékezni azokról, akik sokat tettek azért, hogy ez a kisvasút napjainkig fennmaradjon. Ők már sajnos nem érhették meg az újraindítást:

Fülöp Zoltán erdőtanácsos MÉM, Budapest,

Tóth Gyula, ÁÉV főfelügyelő, Eger,

Csoma Sándor pályamester, Pálháza,

Molnár Sándor vasútüzemvezető Pálháza.

Tisztelegjünk elhivatottságuk és ügybuzgóságuk előtt a centenárium alkalmából.

A kelet-szlovákiai Vihorlát-hegységben jelentkező tölgypusztulás okait fürkésző kutatások eredményei szerint a tölgy pusztulását főleg a *Scolytus intricatus* Rtzb. által terjesztett kórokozók (egyes *Ceratocystis* fajok és az *Armillaria mellea* (Vahl. ex. Fr./Kumm) idézik elő. Ezek aktivitását a 70-es évek végén és a 80-as évek elején átélt kedvezőtlen időjárás fokozta. A járvány 1984—1985 óta tapasztalt visszaszorulását a kedvezőbb időjárással, valamint az erdőhigiéniai követelmények betartásával magyarázzák. A pusztulás okai között a légszennyezést is fontosnak tartják.

(Lesnictvi, 1988. 34. Ref.: Vig P.)