

A „BIMBÓ” 120 éves születésnapjára

A Kemence-patak völgyében működő „lóré”, a mai Pálháza–Kőkapu közötti erdei kisvasút építését 1886-ban határozta el a Károlyi uradalom tulajdonosa és fő stratégája: gróf Károlyi László.

Az elképzelést alaposan megfontolták és kielemezték annak gazdaságosságát, szinte krajcáros pontossággal előre kalkulálták. Ezt a nyilvánosság elé is tárták az Erdészeti Lapok 1889-ben megjelent 28. évf. 8–9. számú füzetében.

A tervezést jól előkészített, céltudatos építés követte. Ennek köszönhetően 1886-ban már működött a 700 mm nyomtávú lóvontatású faanyagszállító kisvasút.

A pálya fektetése Kőkaputól lefelé 5–21% lejtéssel történt. Ez tette lehetővé a gravitáció vonóerőként való hasznosítását. A lovak által felhúzott üres „truck”-ok alkotta szerelvényt megrakottan a nehézségi erő hozta lefelé az ipartelepi rakodóra, csupán fékezni kellett.

Ez a technológia abszolút környezetkímélőnek és takarékosnak bizonyult. 1902-ben alkalmaztak először vonóerőként gőzmozdonyt. Sajnos a szikrafogás nem volt megfelelő, így a vasút közeli erdőkben több esetben keletkezett erdőtűz. 1906-ban visszatértek a lóvontatásra.

Közben a vasút megbízható teljesítménye – nem függött az időjárás viszonyosságaitól – alapján tovább épült. 1903-ban alagúttal áttörték a 37 m hosszú sziklatömböt. A végállomás 3,5 km-rel följebb került az erdőben. A végállomás a Susulya lett. Az 1920-as évekre megoldották a szikrafogást és újra gőzmozdonyok vontatták a szerelvényeket.

1924-ben megépült 760 mm-es nyomtávval a Sátoraljaújhely – Füzérkomlós kisvasúti vasútvonal. Ez közvetlen átrakási lehetőséget biztosított az erdei vasútnak, de csatlakozási lehetőséget

a nyomtávok különbsége miatt nem. A 30-as években egy új gőzmozdony került a vonalra, melyet Bimbónak neveztek el. A név ezután ráragadt az egész vonalra és sokan még ma is így emlegetik az erdei kisvasutat.

1947-ben az erdei vasút a környező nagybirtokkal együtt államosításra került. Tulajdonosa a magyar állam, kezelője a Zemplén-hegységi Állami Erdőgazdaság lett. Az erdőkben fokozták a fakitermelést, hiszen az ország újjáépítése és a lakosság fűtési igénye egyaránt ezt követelte meg. A kisvasutat ekkor építették át 760 mm-es nyomtávúra. Ezáltal a Zemplénagárd – Füzérkomlós MÁV keskeny nyomközű vasút közvetlenül bekapcsolódott a faanyagszállításba. A MÁV kocsikat az erdei vasút vonalán annak mozdonya fel tudta vonatni a kiépített kisvasúti rakodókra (Három-forrás, kavicsváltó, Komlói – és Határ-völgy). És a szállítmány közvetlenül a felhasználóhoz jutott. Például a tűzifa a Bodrogközbe és Sátoraljaújhelybe, vagy Sárospatak MÁV átrakóján került be az országos vasúthálózatba.

A kisvasúttal történő faanyagszállítás sikeres voltát mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a Kemence-pataki fővölgyből kiágazó mellékvölgyekbe is leágazásokat építettek: a Komlói-, Határ-, Káváskút-, Rostalló- és az Ördög-völgybe.

A Pálháza Ipartelep – Susulya közötti erdei vasút teljes vágányhossza fénykorában elérte a 17 km-t.

Az ötvenes évek elejétől kezdődően fölmerült, majd egyre komolyabb igényként jelentkezett a személyszállítás kialakítása. Az erdei munkások és a kisvasút dolgozói eddig is a kisvasúttal jártak dolgozni. Volt olyan úgynevezett szerkocsi, amelyben 12–14 fő, ha szűkösen is – de elfért. A II. világháborút

követően ugrásszerűen megnőtt a vonal mentén lakó helységek (Kishuta, Nagyhuta, Kemencepatak, Ipartelep) lakóinak közlekedési igénye.

A személyszállítás a vonalon 1957-ben indult meg hivatalosan és menetrendszerűen napi két vonatpárral. A személyszállításához 3 db GANZ MÁVAG által gyártott szabványos vasúti kocsi kapott az erdei vasút. A személy- és teherszállítás folyamatosan ment egész évben. 1964-ben került üzembe állításra a C-50-es típusú dízelmozdonyok, melyek a mai napig is hűen szolgálják a vasútvonalat, illetve annak utazóközönségét.

Az 1960-as években megjelenő nagykapacitású és nemegyszer daruval felszerelt gépkocsik azonban kezdettől komoly konkurenciát jelentettek az erdei kisvasút számára. Sajnos egy másik, még nagyobb veszély is fenyegette a vasútvonalat, a csatlakozási lehetőséget biztosító MÁV-vonal megszüntetésének szándéka. A hetvenes években ez többször is felmerült, és 1980. november 30-án a környékbeli lakosság tiltakozása ellenére tragikus valósággá vált ez a (bal)lépés.

Ekkor 1980. december 31-vel a Borsodi Erdő-és Fafeldolgozó Gazdaság kénytelen volt leállítani az erdei vasút működését olyan formában, hogy üzemszünetet rendelt el. Senki nem tudta, hogy ez az üzemszünet végleges vagy időszakos lesz-e.

Közben a Sátoraljaújhely- Füzérkomlós MÁV-vonal megszüntetése további hullámokat és indulatokat kavart, amit egy idő után már csillapítani akartak a diktatórikus megszüntetés vezető emberei is. Az erdőgazdaság vezetői felismerték ezt a halvány esélyt és tudatosan kezdtek fölkészülni a leállított kemencepataki erdei vasút újraindítására. A könnyes, gyertyafényes vonatbúcsúztatás után most már látszott egy halvány fény az alagút végén.





Megvették a 4 km hosszú Hejce – Vilmány állomások között felbontott 23 kg/ fm-es sínállományt. Nyári diáktábor szervezésével tisztították ki a benőtt úrszelvényt. Végre 1987 nyarán megkapták a szükséges pénzeszközt a pálya felújítására. A munka még 1987 őszén megindult a műtárgyak, hidak, átvezetők felújításával és a kőagyazat depóniára való kiszállításával.

1988-ban csak az Ipartelep – Kőkapu 7 km-es szakasz felújítását lehetett tervbe venni. Az alagút egyik része romos volt, helyreállításához nem rendelkeztek már elég pénzeszközzel.

Köszönetet kell mondani mindazoknak, akik segítettek a kisvasút feltámasztásában: A Földművelésügyi Minisztériumból *Bogár István* és *Barátossy Gábor*, az erdőgazdaságnál *dr. Kotter Pál*, *Korek Károly* és mindenek előtt *Cserép János* vezérigazgató. Köszönetet érdemelnek a helyiek, a Hegyközi Erdészeti Igazgatóság vezetői és dolgozói, akik nem várták sehonnan a sült galambot, hanem összefogással és nagy aktivitással végezték munkájukat.

A sátorlajújhelyi gyárak, üzemek dolgozói a járműállomány felújítását végezték el önzetlenül. Anyagi ellenszolgáltatás nélkül. Nekik is hála és köszönetet a segítségért.

Ilyen társadalmi összefogással és szeretettel készült el 100 éves születésnapjára 1988. augusztus 20-án az első szerelvény a felújított pályán. A zsúfolt kocsikat megtöltötték az építők, az ünneplőbe öltözött helyiek és vendégek.

Az építés 1989-ben tovább folytatódott a Kőkapu–Rostálló szakaszon az alagút helyreállításával. Az üzemelés módja nagymértékben eltért a korábbiaktól. Nem volt többé faanyagszállítás, kizárólag személyszállítás április köze-

pétől október közepéig. A 3 menetrend szerinti vonatpárral közlekedő Bimbó utazóközönségének száma meghaladta a várakozásokat. Már az első évben a tervezett 18–20 ezer utas helyett 25 ezer utasa volt a kisvasútnak. Ez a szám évről évre növekedett, míg 2003-ban meghaladta a 53 ezer főt. Igaz, ezért sokat kellett tenni a vasút üzemeltetőinek is. A nyári szezonra a régi zárt személykocsik teljesen alkalmatlanok voltak. Át kellett venni a többi erdei vasút példáját és úgynevezett „kilátó”, panorámás kocsikat kezdtek készíteni. Így kerültek forgalomba a régi faanyagszállító kocsikból kialakított kilátó kocsik először tetőzet nélkül, majd poliészter tetővel ellátva. Öt éven keresztül, minden évben készült egy ilyen kocsi, hogy az utazóközönség igényeit ki tudják elégíteni.

Két magyarországnyi park Kanadában

Védetté nyilvánítanak Kanada északi, boreális vidékén egy Magyarország területénél két és félszer nagyobb darabot, hogy ezzel is a klímaváltozás ellen harcoljanak - közölte *Dalton McGuinty*, Ontario kormányfője a napokban. Az Új-Fundland és a Yukon folyó között ezer kilométer hosszan elnyúló, főként erdő borította térség az utolsó jégkorszak vége, tízezer év óta csaknem érintetlen. A fenyvesek évente 12,5 millió tonna szén-dioxidot kötnek meg a légtérből, azonban Kanada egyre nagyobb energiaigénye veszélyezteti az erdőket. Ehhez a mind gyakoribb tüzek és a – klíma melegedésének köszönhető – rovarfertőzések is hozzájárulnak,

1996-ban a kisvasút nyújtózkodott egyet és Pálháza Iparteleptől Pálháza községbe (ma már város!) került a végállomás. Újabb 1,3 km vágányhossz került megépítésre. Ezzel az erdei vasút hossza 9,163 km lett.

Köszönet a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítványnak és *Gáspár János* ügyvezető igazgatónak azért a mérhetetlen erkölcsi támogatásért, amit az ország összes kisvasútjának, így a Pálházi Erdei Vasútnak is folyamatosan nyújtanak.

Az egykori Bimbó útvonala keresett úti célja a Zemplénbe látogató kirándulóknak, turistáknak, felnőtt és diákcsoportoknak. Amellett, hogy kiemelt turisztikai feladatot lát el, a kirándulók tömegeit viszi be a vadregényes erdőbe, ahol az utasok karnyújtásnyira megközelítik a természet igazi arculatát. Fontos természetvédelmi missziót is teljesít. Milyen más közlekedési eszközzel lehetne évente 50 ezer kirándulót végigvinni és hozni e fokozottan védett, természeti értékekben gazdag tájon úgy, hogy ne maradjon utánuk semmilyen civilizációs ártalom: benzingőz, letépett, védett növények, eltaposott rovarok, bevéselt fák, eldobált műanyag flakonok stb. Ezért is megbecsülést érdemel a kisvasút annak üzemeltetőivel együtt.

Jöjjenek el a Zemplénbe, utazzanak vele, nem fogják megbánni!

dr. Lenár György
egykori vasútüzem-vezető
Fotó: **archív,**
Frankné Bartha Adrienn