

Dr. Lenár György: Az eltékozolt kisvasút

Az Erdészeti Lapokban és a Zempléni Tájvédelmi Körzet c. monográfiában a szerző már ismertette a Zempléni-hegységben a 20. sz. elején épített erdei vasutakat és a Károlyi-uradalom hegyközi vasútjának egyes eseményeit.

A most megjelent könyve értékes tanulmány a táj és az ország történetéről, mert a Trianon következtében megváltozott viszonyok alapján foglalja össze a Bodrogközi Gazdasági Vasút – BkGV – bővítésének és a Hegyközi Vasút építésének történetét.

1918/19 telén a csehszlovák hadsereg bevonult Kassára, majd Ungvárra, aminek következtében Sátoraljaújhely elvesztette vasúti gócpont szerepét, a radványi uradalom pedig 3300 hold erdeje mellett a vasúti rakodóit.

Gróf Károlyi László kérte, hogy vasutat építhessen a városon keresztül a MÁV állomásig, de a főispán, majd a néptanács elutasította. Többszöri kérésre a kereskedelemügyi miniszter 1920-ban engedélyezte a BkGV-nak Patak és Sátoraljaújhely között, az uradalomnak pedig a várostól Hollóházáig vezető vasút megépítését.



Az irattárakban fellelt és a helyi sajtóban megjelent írásos anyagok, fényképek, személyes visszaemlékezések alapján megismerhetjük, hogyan folyt éveken keresztül a „birkózás” a város, a hatóságok, a bankok és az uradalom között.

Onczay László radványi erdőigazgató és Károlyi gróf mindent elkövetett a vas-

út megépítése érdekében, aminek eredményeként 1924 júliusában Pálházára, decemberben Füzérkomlóra is befutott a vonat. A BkGV első szerelvénye csak 1927 októberében ért Sátoraljaújhelybe, de ezzel a két vasút „összekötötte a hegyvidéket a síksággal...embereket, árút, értéket szállított” 55 éven keresztül, majd „vérszíróság” döntött a megszüntetéséről.

1980. november 29-e éjjelén a 218. sz. „kísértetvonat” utasok nélkül indult Pálházáról Sárospatakra, gyertyák égtek az ablakokban, így búcsúztatták a megszüntetett kisvonatot.

A Borsodi EFAG (ÉSZAKERDŐ Zrt.) nem felszámolta, hanem szüneteltette az erdei vasútja forgalmát és 1988-tól a szerző és segítőinek áldozatos munkája révén újra éledt és bővült a Pálházai Állami Erdei Vasút, és azóta 40-50 ezer utast szállít évente.

A Sátoraljaújhely várossá nyilvánításának 750. évfordulójára megjelent könyvet olvasva büszkeség és harag egyaránt előnti az embert, de áthatja az Abaúj-Zempléni táj, a haza szeretete. Érdemes elolvasni!

Dr. Járasi Lőrinc

Lovasok a Sóstói-erdőben

A nyíregyházi Sóstói-erdőben több év szünet után újra lovat használnak a fakitermelésnél. A döntést nem a drága üzemanyagár indokolja, hanem ennek a termelési módnak a környezetkímélő jellege.

Ez a technológia – bár költsége-sebb és lassabb – mindenképpen elő-

nyös, ugyanis nem okoz kárt a megmaradt fák törzsén és a talaj felső rétegét sem bolygatja meg. Ráadásul „zaj- és károsanyag-kibocsátás-mentes”, ami nem elhanyagolható szempont egy Natura 2000-es oltalom alatt álló parkerdőben.

Ref.: **Vereb István**



Tájökológiai konferencia Sopronban

2012. év augusztus 30 - szeptember 1. között a Nyugat-magyarországi Egyetem Erdőmérnöki Kar és az MTA Tájépítészeti Albizottság közös szervezésében Sopronban rendezik meg az V. Magyar Tájökológiai Konferenciát. A konferencián lehetőséget kívánunk adni arra, hogy a táj kutatók bemutassák eredményeiket, a tájökológia, illetve a tájtudomány tág spektrumú témaköreiben. Így örömmel fogadunk előadásokat a kutatómódszertan, a tájmetria, a tájtipizálás, valamint a táji anyagforgalom, a tájszintű ökológia, a tájalkotók, a tájszerkezet, a tájváltozás és a tájfunkció-elemzés témakörökben. Egyaránt fontos szerepet szánunk az antropogén hatásokat feltáró, illetve a sajátos tájtípusokat pl. városias, vagy városperemi térségeket, az üdülőtájakat, az erdős, vagy a víz által meghatározott tájakat bemutató kutatási eredményeknek.

(OEE online)