

Egy rendhagyó erdei szállítópálya

Kárpátaljáról

Dr. Kovács János

Az erdei szállítás történetének kutatója még sok ismeretlen adat feltárásával adósa a szakma történetének. Egy ilyen figyelemreméltó szállítástörténeti adatra bukkantunk, amikor Nagy Imre okl. erdőmérnök "Erdézpályám" c. visszaemlékezésében /Országos Erdészeti Egyesület Erdészettörténeti Közleményei, XIII-XIV. szám, 90. old./ ezt olvastuk a szerző második világháború alatti kárpátaljai működéséről:

"Volt egy vágásterületünk, ahonnan a kitermelt tűzifát keskenyomközű vasúttal terveztük elszállítani. Azonban nem volt elegendő sínanyagunk. Ezt bükkből készült zárléccel egészítettük ki az egyenes pályaszakaszokon. Ez a már oda- visszavonuló katonaságnak is nagyon megtetszett és igénybe is vették. Persze ez csak rövid élettartamú alkotmány volt, de a céljainknak megfelelt."

Az idézett erdőmérnöki pályatörténet írójától gyűjtött ismeretekből a következőképpen kerekedett ki a különleges erdei szállítópálya rövid története.

Nagy Imre 1941-től 1944-ig a fatermelésben és szállításban hasznosította szaktudását, és pedig Kárpátalján, Roszos és Takcsány /Bereg vármegye, szolyvai járás/ községek körzetében, egy uradalmi erdőterületen.

Az azóta már csak néhány ember emlékezetében élő vállalkozás bizonyára végleg kihullott volna a feledtető idő rostáján, ha a szállítás tervezői és szervezői nem egy rendhagyó megoldást választanak a vágásterület és a rakodó közötti mintegy 3 km hosszú szállítópálya kiépítésénél. A pálya /tudatosan kerüljük a vasút szót/ 1,5 km hosszúságban épült csak kölcsön vassínból. A másik felét a könnyebb terepen fából készítették, tehát ezúttal egy vegyes, vas- és fapályával van dolgunk.

A pálya építői a tereprendezés után fele hosszban az elkészített töltésre a szabványtól eltérő talpfákat fektettek és rájuk a

16. kerékvezetés céljára 120 x 140 mm-es zárléceket szögeztek. Az il-  
lesztés részben egyszerű bütü megoldással vagy csapolással tör-  
17. tént. A lerögzítésre 200-as szöget használtak. A pályán nem volt  
12 ezreléknél nagyobb emelkedés. A fából épített szakaszoknál pe-  
18. dig arra ügyeltek, hogy az emelkedés ne haladja meg a 3 ezreléket.  
A talpfa-kiosztás átlagosan 50 cm volt. Ahol a terepviszonyok mi-  
att csak kisebb méretű alátétek voltak, 20-25 cm-re vagy még ki-  
sebbre csökkentették azok egymástól való távolságát.

19. A különleges 750 mm-es nyomtávolságú pályán a vonóerőt a  
"Muki"-nak keresztelt kis dízelmozdony képezte és azt csak az üres  
20. pórkocsik felfelé való vontatására használták. Nagy Imre emléke-  
zete szerint a dízelmozdonyt a Hoffer Schrantz cégtől vették.  
Naponta öt-hat 10 tonnás vagonra való bükk tűzifát vittek le a  
rakodóra, ahonnan Kisberezna és Takcsány vasútállomásokra teher-  
autó szállítás folyt. A teherautók a munkácsi Pákh-cég tulajdonát  
képezték. Az egyik pótkocsis Graf Stift márkájú teherautót üze-  
meltetésre Nagy Imre engedte át Pákh teherfuvarozónak.

ti  
Mer  
bi  
kés  
az  
ált  
la.  
épi  
nu  
ző  
az  
sz  
ré  
ko  
ti

A Roszos-takcsányi fatermelés és szállítás rövid fennállása  
alatt évenként mintegy ezer 10 tonnás vagon tűzifát indítottak el  
az ország különböző részeiben fekvő fatelepek címére. A piacon ke-  
resett bükk tűzifát Budapesten, alföldi, dunántúli és bácskai fa-  
lerakatokban értékesítették. Nagy Imre és munkatársai azért ren-  
dezkedtek be csak tűzifára, mert a Roszos-takcsányi erdőterület-  
ről a talpfának való anyagot már korábban kitermelték az általuk  
is alkalmazott kiváló ruszin favágók. A szorgalmas fakitermelők  
étellel-itallal való ellátását, sőt postásként a világgal való  
kapcsolattartást is egy roszosi kiskereskedő végezte.

Adatközlőnk a pályáról a családi képek között megőrzött két  
amatőr fotót is, amelyeken az egyszerű műszaki megoldás tanulmá-  
nyozható.