

50 éves a LÁEV

FÜLÖPP ZOLTÁN

Nem csekély idő egy ember életében sem ötven esztendő, mégkevésbé egy erdei vasútéban. Ennek az 50 esztendőnek értékeléséhez le kell pergessük filmszerűen az eseményeket.

1918. Ez a szám minden magyar ember előtt felidézi az első világháború végét, a vesztett félnek minden tragédiáját. Magyarország egymásután kénytelen területeit átengedni, megválni az erdős területeitől. Az elcsatolt területekről elmenekült magyar lakosság is a megmaradt területen keresett munkaalkalmat, kenyeret.

A Tanácsköztársaság forradalmi kormányának nem csekély gondot okozott az ország faigényének kielégítése. Abban az időben az erdei termékek leszállítása javarészt igás szekereken történt. A Földművelésügyi Népbiztosság az erdészeti főosztály javaslatára hozzájárult a színvölgyi erdei vasút megépítéséhez annak érdekében, hogy a távolabb fekvő erdők faanyagát is gazdaságosan igénybe lehessen venni. Kisebb erdőterületeknek vasúttal, úttal való feltárása olyan anyagi tökélt igényelt, amelyet a magán erdőtulajdonosok nem igen tudtak előteremteni.

A Bükkben 42 006 kat. hold államkincstári erdőterület állt a Tótsóvári Erdőhivatal kezelésében. Minthogy Tótsóvár az elcsatolt területre esett, így a fenti területet a Tótsóvári Erdőhivatal miskolci kirendeltsége kezelte, hat erdőgazdaságra tagoltan. A fahasználat főleg tűzifatermelésre szorítkozott, ezenkívül bányafára és faszénre. Minden termék Miskolcon, illetve a Vasgyárban és bányáiban talált piacra.

A vasút terveit a kirendeltség *Stern Zsigmond* és *Stern Imre* budapesti mérnököktől rendelte meg és azok felülvizsgálatával és átdolgozásával *Chabada Géza*, a Népbiztosság erdészeti főosztálya építési és műszaki osztályának vezetője *Modrovits Ferenc* erdőmérnököt bízta meg.

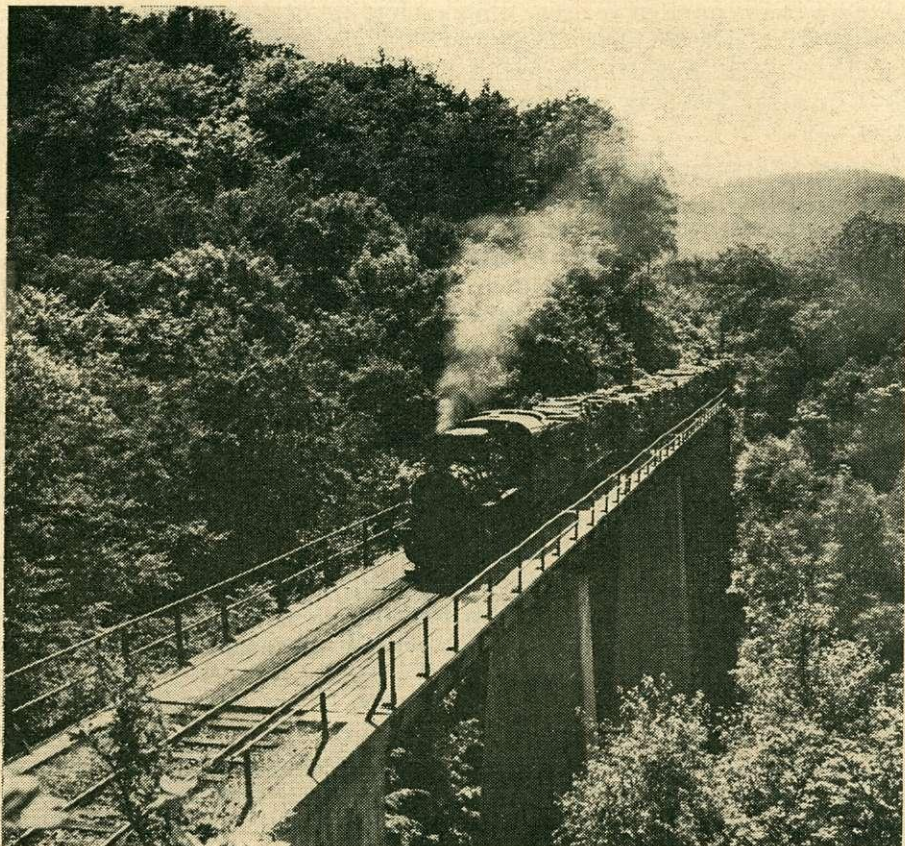
A tervezés jövedelmezési indoklása évi 40 000 úrm tűzifát vett alapul. Ennek fuvarköltisége igaerővel úrméterenként 60 korona volt. A vasút építési költsége és a hozzá szükséges forgalmi eszközök tervezett összege 5 955 000 koronát tett ki. A pályát 50 évre, a forgalmi eszközöket 25 évre vették számításba, s így az évi törlesztés és üzemelési költség együttesen 400 000 koronára rúgott. A számítás szerint így egy úrm tűzifa leszállítása 10 koronába került, az évi megtakarítás tehát 2 000 000 koronát tett ki.

A részletes költségvetést a Népgazdasági Tanács 6 000 000 koronával hagyta jóvá és utasítást adott a munkálatok megkezdésére.

A Tótsóvári Erdőhivatal Kirendeltsége megkapta az utasítást, hogy a Szinvölgyi Erdei Vasút megépítését házi kezelésben végző Építési Kirendeltséget a munkájában szívvel-lélekkel támogassa. A Kirendeltség vezetője *Modrovich Ferenc* volt, beosztott erdőmérnökök: *Nagy Zoltán*, *Jáhn Rezső*, *Révay Ferenc*, *Gloser Dezső*, *Máté József*, *Mezőközy (Szokol) András*, *Fejes (Fejfarek) József* és *Héder István*, majd később *Mackó István* és *e sorok írója*. A kirendeltség székhelye Lillafüred, majd a Bükkzentkereszt melletti Vásárhely volt.

Az építkezés 1919-ben két irányban indult: Lillafüredtől lefelé, és a perecesi vasút keresztezésétől fel, Lillafüred felé. Szükségessé tette ezt a Mélyvölgy — a legnagyobb akadály a vonalon —, itt 25 méteres mélységet kellett áthidalni. A két hídfőhöz két irányból kellett hozzáférkőzni az építési anyaggal.

A percesi keresztvezésnél a Kirendeltség kapcsolatot kapott a Vasgyárral, ahová a MÁV-kocsikon érkező anyag 1000 mm-es nyomtávú bányavasúton érkezett és így át kellett rakni a 760 mm-es nyomtávú erdei vasútra. Így kapta az első mozdonyát, a 4726-os kazánszámút, valamint a többi gördülő anyagát,



A Mélyvölgy

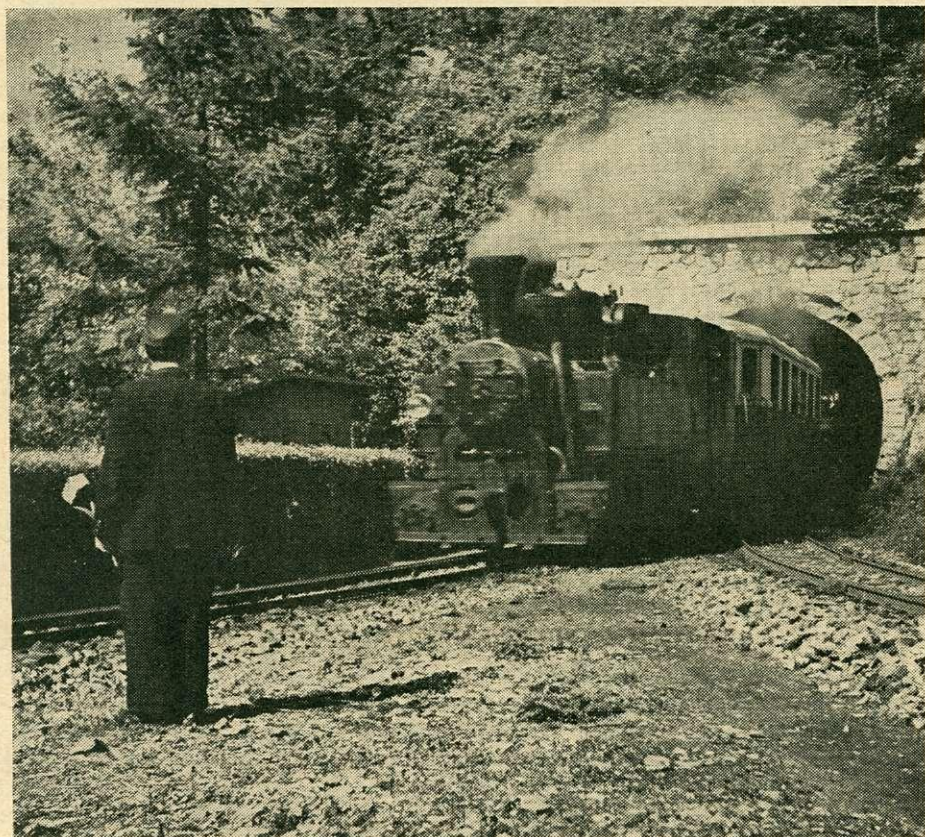
amelyen a felépítményi anyag, a vasgyári salak, mint ágyazati anyag a felhasználás helyére került.

Változott a helyzet akkor, amidőn a ládi szárnyvonal is elkészült, a fővonal 45. számú szelvényéből kiindulva. Itt már MÁV kocsiról közvetlen átrakás volt lehetséges, és így az erdei termékek a Vasgyáron keresztül az ország többi helyeire is elszállíthatók lettek. A ládi vonal megépítését sürgette a Mátra szénbánya is, amely a fővonal 58. sz. szelvényében építette ki az erdei vasúti szénrakodóját. Ez a bánya látta el Miskolc város közönségét szénnel, az erdei vasutat tüzelőanyaggal, azonkívül a papírgyárat és Lillafüredet is.

A vasútépítés történetét megőrkítő feljegyzések és okmányok a második világháború folyamán egy-két hatósági jegyzőkönyv kivételével elpusztultak. Utóbbiakat *Tóth Gyula* vasúti szakfelügyelőnek sikerült a borsodi és egri me-

gyei tanács levéltárában megtalálnia. Ezekből való a 7934/1919. számú K. M. rendelet, amely a Tótsóvári Erdőhivatali Kirendeltségnek engedélyt adott Miskolcra Lillafüred érintésével a Szinva és Garadna völgyében egy erdei iparvasút megépítésére.

A munkálatok 1919-ben tényleg meg is indultak és 1920 november 14-én jött le az első tűzifás szerelvény. A műtanrendőri bejárás 1920. dec. 30-án zajlott le a fővonalon és a ládi szárnyvonalon. Az első üzemvezető Modrovich Ferenc lett, őt 1921-ben Nagy Zoltán váltotta fel. Ebben az évben pótköltségvetésen újabb 3 500 000 koronát kapott az Építési Kirendeltség újabb szárnyvonalak építésére. Ennek tervezésével és kivitelezésével Modrovitsot bízták meg.



A Lillafüred-kerekhegyi elágazás

A második szárnyvonal a Diósgyőri Papírgyárnál ágazik ki a fővonalból és a Csanyik-völgyben halad Ortáson át Mahócaig, 11 km hosszan. Ez 1923-ban készült el. Ugyanezen esztendőben május 26-án 82 860/1923. K. M. szám alatt engedélyt kap a Miskolci Erdőhivatal a ládi szárnyvonalból kiágazó gyertyánvölgyi szárnyvonal megépítésére, 4,4 km hosszan.

A gyertyánvölgyi szárnyvonal építése Modrovits utolsó vasútépítése volt a Bükkben. Ennek során adódott az a kis történet, amely színesen világítja meg a 20-as évek gondolkodását és különösen Modrovits talpraesetttségét. 1924. júniusában történt, Chabada Géza ellenőrizni jött az építési munkát. Az volt a szokása, hogy munkakezdés előtt a hajnali pirkadásban gyalogszerrel ment végig a pályatesten és egyedül mindent alaposan szemrevételezett. Modrovits ismerte ezt a szokását és a pálya felső végéről szintén gyalogszerrel indult el. Körülbelül fél pályán találkoztak, ahol a felépítményi munkák még folyamatban voltak. Jelentkezés után Chabada magasba emelte a kezét és így szólt: „Nézze kolléga úr, mit találtam a pályán: egy sinszeget”. Modrovits hamar felalálta magát és válaszolt: „Szerencséje volt méltóságos uram. Egy álló hete kerestetem ezt a sinszeget és nem találtuk sehol”.

A gyertyánvölgyi szárnyvonal 1924-ben kapott üzemi engedélyt. Itt következett be 1925 januárjában az első üzemi baleset. Két halálos áldozatot kívánt a megcsúszott rönkös szerelvény, amely a gőzmozdonyt a vonalról a Tatárarókpatak medrébe borította.

A szárnyvonal építését a Somhegy oldalában Bükkszentlászló—Lófó tisztáig tervezték, hitel hiányában azonban csupán a 4,4 km hosszú vonal épült meg. Ez sem bizonyult azonban gazdaságosnak, mert a vásárhelyi rakodóra igás fuvarral hozott fatermékek lerakási és újabb felterhelési költséget igényeltek. A fuvarosok félköltség ráfizetéssel hajlandók voltak egész Ládiba bevinni a szállítmányaikat. Ez megpecsételte a vonal sorsát. 1934-ben lebontották.

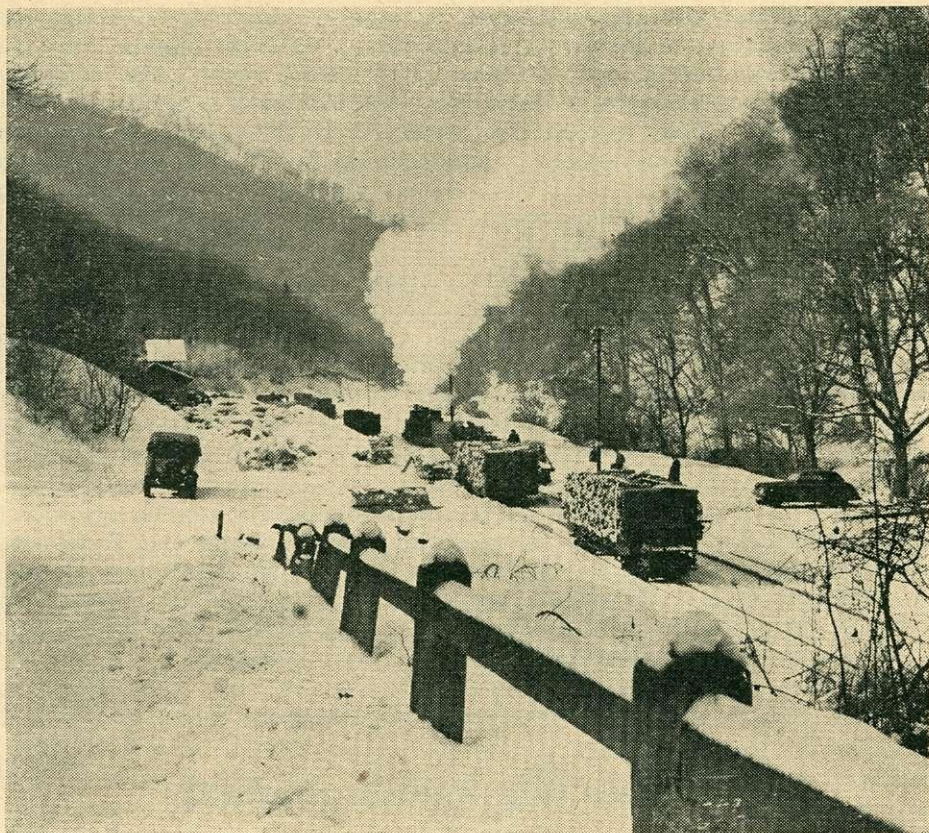
A fővonalon 1923. augusztus 18-án korlátolt közforgalmat engedélyeznek. Ezt a 62 443/1924. K. M. rendelet 1924. évi május 3-án megerősítette.

1925-ben Modrovich Ferenc főmérnököt kinevezték a soproni Főiskola professzorává és utóda Fejes József erdőmérnök lett. 1926-ban sor került a kerekhegyi szárnyvonal építésére. Ez a szárny a fővonal 118. számú szelvényénél ágazott ki és 2 km hossz után a kerekhegyi rakodón ért véget. Ez lett a most már erdőgazgatósági rangra emelt hivatal legfontosabb rakodója.

Az 1925-ös esztendő nagy fordulópont a Szinvavölgyi Erdei Vasút életében. Innen veszi kezdetét a lillafüredi „hasznos beruházás”, a Palotaszálló tervezése, és építése. Ez nagy változást hozott. Eddig a vasút főleg erdőgazdasági célokat szolgált. Anyagszállítása elérte fatermékekből az évi 54 000, szénből a 4000 tonnát. Nettó tonna km-es egységára 8 és 12 korona fillér között mozgott. Az átlagos napi teljesítménye 25 normálvagon volt.

A lillafüredi építkezések megkétszerezték a vasút teljesítményét. Nemcsak az összes építkezési anyagot kellett hegymenetben szállítani, hanem a nagymértékű tereprendezés valamennyi fejtési anyagát is el kellett szállítania. A szomorúvölgyi kőbánya is ekkor kezd föllendülni, mert nemcsak a Vasgyár igényelte a dolomitot, hanem a Palotaszálló sétányait is dolomit zúzalékkal hintették be. Ekkor veszi kezdetét a vasúti oldalrakodók építése. Vásárhelyen épült az első, utána a Középgaradnán, Szomorúvölgyben és Mahocán, a 30-as években Kerekhegyen és Taksalápán.

1929-ben a személyforgalom fellendítése érdekében a vasút vonó- és gördülőanyag fejlesztésben részesül. Ekkor kapja a vasút a Ganz gyárban készült 2 db 4 tengelyű 40 ülőhelyes motoros személykocsit, azonkívül 5 db személy pótkocsit is. Ezt a személykocsi parkot a meglévő 8 db nyitott személykocsi egészítette ki. Szükségből a teherkocsik egy részét is ideiglenes személykocsikká lehetett átalakítani. Így volt elérhető, hogy a filléres vonatok idején, a 30-as években volt olyan nap, hogy 6000 utast tudott a vasút szállítani Miskolc—Lillafüred között.



A Szomorú-völgyi rakodó

A Palotaszállót 1930 májusában, pünkösöd napján nyitották meg. Ugyanakkor a vasút a színvavölgyi név helyett felvette a Lillafüredi Állami Erdei Vasutak címet. A menetrend szerinti személyszállítása mindennapos lett, ünnep- és vasárnap elérte a napi 42 vonatot is. Ezt a túlzott forgalmat természetesen csökkenteni kellett és az utas-igényekhez szabni.

A személyszállítás mellett a teherszállítás zavartalanul folyt és el tudta érni 6 órától 18 óráig a 86 normál vagon teljesítményt is. Amikor a Diósgyőr—Lillafüredi makadám-utat korszerű bitumenes úttá építette át egy amerikai cég, az összes anyagot, homok, zúzalék, aszfalt, cement és gépi berendezés szállítmányokat Ládin keresztül a Majláthon felállított feldolgozó telepre kellett a vasútnak szállítania. Ekkor nem volt más megoldás, mint az éjszakai üzem bevezetése. Ilyen igénybevétellel a LÁÉV a harmincas évek végén túllépte az egy millió nettó tonnák-m-es évi teljesítményt. Ekkor pengős pénzürtékben a 41 filléres egységárat nem haladta túl.

A második világháború újabb korszakot hozott a LÁÉV életében. 1945-ben a romeltakarítás után a LÁÉV személyzete hamarosan beindította a Garadna és Szinva völgyében a forgalmat és fokozatosan úgy felfejlődött, hogy 1948-ban Budapesten a Széchenyi-hegyen létesült úttörővasutat is a LÁÉV segítette ki vonóerővel és gördülőanyaggal. Ez a segítség sajnos 10 esztendeig tartott és ezalatt a LÁÉV a megmaradt vonóerőivel kellett, hogy ellássa a feladatait.

Nehéz évek voltak ezek azonban azért is, mert a vasútnak fel kellett vennie a harcot a gépkocsival. A kerekhegyi rakodóról a vasúttal párhuzamosan szálítottak a gépkocsik Ládiba, sőt előfordult, hogy erdei vasúti rakodóról a vasút részére odakészített faanyagot gépkocsi vitte Ládiba, mert a gépkocsi rossz időben nem mehetett a neki kijelölt rakodóhelyre. Ilyen módon segítettek azon, hogy teljesítménykiesése ne legyen a gépkocsinak. Ennek ellenére is feltornázta a LÁEV napi teljesítményét az 1969-es esztendőben *61 normál vasúti kocsi*ra, illetve személyszállításban 7206 utasra. Az első adat hétköznapra vonatkozik, míg a második egy júniusi vasárnapra, amikor csak személyszállítás volt.

Ezen adatok alátámasztják azt az álláspontot, hogy a vasút akkor tud teljesíteni, ha elegendő anyagszállításról gondoskodnak és megfelelően képzett, gyakorlatlaltal rendelkező szakember a vezetője, aki a szabad kapacitást idejekorán értékesíti, tud gondoskodni a vasúti gördülőanyag korszerűsítéséről, a vasúti kocsik felterheléséről és leürítéséről, nehogy a vonóerők ácsorgása következék be. Olyan esetnek nem szabad előfordulni, hogy a vasút felújítási hitelkeretét útépitésre vagy útkorszerűsítésre fordítsák, mint az több erdei vasútnál megtörtént.

Ma a LÁEV és a gépkocsik harca Ládiban tovább fokozódik, egymást akadályozzák a leürítésnél a szűk és korszerűtlen helyen. Tehát első lépés a LÁEV és az egész erdőgazdaság vérkeringésében a ládi rakodó rendezése, korszerűsítése, a gépkocsik és a vasút szabta mozgásának biztosítása. Ha ez meglesz, akkor a vasút továbbra is hasznosítani fogja a kapacitását és egységárával fel tudja venni a versenyt az elkövetkező újabb 50 esztendőben is.

Kocsányos tölgyeseink fatermése

DR. KISS REZSÓ

Hazánk lombfa-tölgy övezetben fekszik és a célszerű nyárasítás, fenyvesítés ellenére tölgyeseink természetes erdőgazdálkodásunk bázisai lesznek a jövőben is.

A fafajpolitikai elemzések, valamint az állományok racionális megtermesztésének kérdései megkívánják, hogy a tölgyeken belül a kocsányostölgy állományok fatermését különállóan, pontosan megismerjük. Az erdőterület 11⁰/₀-át elfoglaló kocsányostölgy állományai kedvező területi elhelyezkedésük, nagy iparifa-kihozataluk, magas jövedelmezőségük révén még európai viszonylatban is nagy szerepet fognak betölteni a jövőben. E fafaj esetében a minél nagyobb hektáronkénti fatömeg gyors elérése nem lehet az elsődleges termesztési cél, mert az nem is gazdaságos. Elsősorban a minél nagyobb vastagságú, nagy iparifa értékű törzsrészt adó, hektáronként optimális számú faegyed rövid idejű megtermesztésére kell törekednünk.

Ez ideig még nem állt rendelkezésünkre külön csak a kocsányostölgyre vonatkozó fatermési tábla. Így erdőrendezőseink és erdőgazdaságaink főleg a fiatal és középkorú kocsányostölgy állományok fakészletének, növedékének, gyéritési módszerének, mértékének, valamint a próbateres eljárással felvett idősebb állományok növedékének meghatározásakor is a tölgy fatermési táblákra voltak utalva. Az erdőrendezők az üzemtervekben kimutatott sok állományadat számítása során elsősorban az átdolgozott Greiner-féle tölgy-táblázatokkal dolgoztak. Kisebb mértékben használták a Fekete-féle — eredetileg ko-