

116 éves a Pálházi Állami Erdei Vasút

Erdei vasutunk története, mint ahogyan az egy száztizenhat éves létesítményhez illik, gazdag fordulatokban és váratlan eseményekben.

E leírás terjedelme nem teszi lehetővé minden apró esemény ismertetését, de remélhetőleg a fontosabb részleteket sikerül benne összefoglalni és közreadni.

Nehezíti a krónikás dolgát az a tény, hogy történeti iratanyag csak elenyésző mértékben maradt fenn, mert az üzem irattárát a háborút követő számtalan tulajdonosváltás, átszervezés szinte teljes mértékben fölemészttette. Így csupán néhány fennmaradt korabeli irat, egy-két háború előtti és utáni fénykép használható fel.

A Hegyköz és a Zempléni-hegység lakosságának még élénken él emlékezetében a MÁV által üzemeltetett hegyközi kisvasút működése és 1980-ban oktalán, a nemzetgazdaság és a helyi lakosság érdekeit semmibe vevő felszámolása. Erdői vasutunk fennmaradásának ekkor voltak a legrosszabb kilátásai, pontosabban vázolja helyzetét „korporsója a sír szélén állott”. Pedig ennek a vasútnak jobb sorsot és sokkal hosszabb életet álmodtak építői.

Megépítése közvetlenül az ország fontos sorsfordulójához az 1867-es kiegyezéshez kapcsolódik. A kiegyezést követő gazdasági fellendülés nyersanyagigénye megnőtt. Új, addig érintetlen területeket kellett bevonni a termelésbe. Ilyen volt a Kemence-patak völgyében elterülő erdőség, akkori nevén „rengeteg” is. A gróf Károlyi családé volt ez az erdőbirtok, akik mintaszerű, már akkor üzemtervezésen alapuló erdőgazdálkodást végeztek.

Karomy Jusztinián mérnök 1887-ben készítette el az erdei vasút terveit. Az építést *Pechan Gusztáv* erdőmester vezette 1888-ban. A munkálatok során 6,8 km hosszú 700 milliméteres nyomtávú úgynevezett „erdei görpályát” létesítettek, amely a Pálháza Ipartelepen lévő faraktár és a Kőkapu szikla alatti (a mai tó helyén) erdei rakodó között épült meg. Ennek a vasútépítésnek a jelentőségét talán akkor tudjuk jobban fölmérni, ha figyelembe vesszük azt a tényt, hogy Magyarországon – a történelmi Magyarországról van szó – 1875 és 1900 között összesen 35 km erdei vasút épült. (dr. Pankotai Gábor–dr. Herpay Imre: Erdészeti szállítástan 1965 Mg. Kiadó) Később az Ipartelepen



„fűrészmalom” épült, melyet ez a vasútvonal látott el a Kemence-patak völgyéből kitermelt faanyaggal. A pálya Kőkaputól lefelé folyamatosan lejt 5-21 ezrelék közötti mértékben. Az üres kocsikat lóval vontatták föl. Lefelé a kocsik önsúlya, valamint a rakomány súlya képezte együttesen a gravitációs hajtóerőt. Ebben az időben az elnevezése is ennek megfelelően „Lóré” volt.

Az erdei vasút rövid idő alatt igazolta építésének gazdaságosságát. Ennek köszönhetően 1903-ban a vonalat továbbfejlesztették. Nem kis nehézség árán meg kellett építeni a kőkapui kastély alatti alagutat, 37 méter hosszban át kellett törni a tömör sziklát. Az alagút megépítése tette lehetővé azt, hogy a vasút fővonalát 4,2 km-rel meghosszabbítsák. A végállomás a „Susulýának” nevezett erdőrészbe került (a Kis-Koprina csúcs alá).

Az erdei görpályáról – nevezhetjük fővonalnak is –, ami a Kemence-patak völgyében épült ki, idővel leágazásokat és 1–3 km hosszú mellékvonalakat építettek ki:

– a Komlósi-völgybe 1910 m hosszán,

– a Határ-völgybe 1660 m hosszán, ebből 700 m-t felszedtek 1944-ben

– a Kávaskúti-völgybe 1820 m hosszban (itt csak dupla nyomkarimás járművek szállítottak, kizárólag lóvontatással az erőltetett ív- és lejtviszonyok miatt,

– az Ördög-völgybe 345 m hosszban,
– a Három-forrás (Szarvaskő) felé 84 m hosszban.

Így a kisvasúti vágányhálózat fénykorában elérte a 17 km vágányhosszat.

Az első gőzmozdonyt, ami leváltotta a lovakat, 1902-ben alkalmazták a vonalon. Működése nem aratott átütő sikert, mert a kéményből kicsapó szikrák több erdőtüzet okoztak a Kemence-patak völgyében. 1906-ban le is állították a gőzmozdonyt és visszatértek a lóvontatásra.

A gőzmozdonyval való vontatás az 1920-as években tér vissza. Ekkor már megoldva a szikrafogás problémáját, véglegesen kiszorítja a fővonalról a lóvontatást. Az erdei vasút első gőzmozdonyainak egyike a KEMENCEPATAK nevet viselte. Készítette a Weitzer János Gép- és Wagongyár Vasöntőde Rt. Aradon. Gyári szám : 26/1898

Nyomtáv : 700 mm

Kapcsolt kerék párok száma: 2

Megrendelő: gróf Károlyi László erdőbirtokos

A 30-as évek közepén érkezik egy magyar gyártmányú gőzmozdony a vonalra, amelyik a BIMBÓ nevet kapja sínre helyezéskor. A név és viselője rendkívüli módon elnyeri a környékbeliek szimpátiáját olyannyira, hogy ez a név végigkíséri a kisvasutat a mai na-



1. kép. Erdői munkák ellenőrzésére kiszállás lóvontatású pályakocsival az 1920-as években)

pig. Eredeti viselőjét valószínűleg már régen beolvasztották.

Az első világháborút követően felindulás tapasztalható a vasút életében. Az 1924-ben megépített Sátoraljaújhely–Füzérkomlós keskenynyomközű gazdasági vasút megteremtette a lehetőséget az országos vasúthálózat teherfuvarozási rendszeréhez való csatlakozásra. Ez a csatlakozás a nyomtáv különbözősége miatt csak átrakással működött. A csatlakozási lehetőség később személyszállítási profillal bővülve 1980-ig a MÁV-hoz tartozó „hegyközi” kisvasút megszüntetéséig állott fenn.

1947-ben az államosítások során az állami erdőgazdaság vette át a grófi család erdeivel együtt az erdei vasutat is: 1970. január 1-ig a Zemplén-hegységi Állami Erdőgazdaság, ezt követően a Borsodi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság 1994-ig, majd jogutódja és jelenlegi üzemeltetője az ÉSZAKERDŐ Rt.

1947-ben az államosításon kívül még egy nagy esemény történt a vasút életében, nyomtáv bővítés 700 mm-ről 760 mm-re.

A világháború utáni újjáépítéshez nagy mennyiségű faanyagra volt szükség, így előtérbe került a fakitermelés és a faanyagszállítás is. A szűkös gépkocsipark csak kis részt tudott ebből ellátni, azt is nehezen, a lehetetlen erdei út-

viszonyok miatt. A feladat nagy része a vasútra hárult.

A nyomtáv bővítés folytán a MÁV a kisvasút teherkocsijait föl tudta vontatni az erdei rakodókra (Komlói-völgy–Kavicsváltó–Határ-völgy–Három-forrás) és ott kézi rakodással fölterhelni rájuk a faanyagot. A megrakott szerelvény Sátoraljaújhelyen át Sárospatak átrakóállomásig vitte azt az ipari vagy tűzifát, amit az ország többi részébe azután a „nagy MÁV” fuvarozott tovább. A kisvontat közvetlenül a helyszínre szállította a sa.újhelyi fagyártmány-üzembe küldött ipari fát, valamint Sa.újhely, Sárospatak és a Bodrogköz tűzifáját.

1958-ig kizárólag teherforgalmat bonyolított a kisvasút, ekkor valósult meg a régi elképzelés, a menetrendszerű személyszállítás. 1958 és 1964 között gőzmozdonyos vontatással, majd ezt követően a jelen időszakig dízelmozdonyokkal.

1980-ban bekövetkezett az az esemény, amitől a környék lakossága már több éve tartott, megszüntették a hegyközi kisvasutat. A MÁV-tól eltérően azonban az erdőgazdaság nem bontatta föl a vonalat, csupán üzemszünetet rendelt el, ami 9 évig tartott.

1989-ben ébredt fel „Csipkerózsika” álmából újra az erdei kisvasút. Nagyméretű társadalmi összefogással épült újjá

a Pálháza-Ipartelep–Kőkapu közötti 7 km-es szakasz, amit ugyanabban az évben augusztus 20-án adtak át a közforgalomnak, a turisták és a természetbarátok népes táborának.

1990-ben a vonal további 1 km-rel gyarapodott Kőkaputól a rostallói turistaház végállomásig.

1996-ban újra bővült az erdei vasút. Ezúttal a község felé épült meg az Iparteleptől 1300 folyóméter hosszú vágányszakasz, méghozzá a korábbi hegyközi kisvasút felszedett felépítményének a helyén.

Az azóta eltelt időszak bizonyította az erdei vasút létjogosultságát. Évről évre több utas utazik és keresi fel a Kemencepatak gyönyörű völgyét.

A vasútvonal jelenlegi hossza Pálháza község megállóhelytől – Rostalló végállomásig 9163 vágányfolyóméter. A vonal 1988-ban Pálháza-Ipartelepről kiindulva került felújításra. Az első 4 km, amit 88-89-ben újjáépítettek 23,6 kg/fm súlyú vasutas nyelven kis í sínekkel, 1,5 m hosszú telítetlen akác talpfákon, nyíltlemez síncsavaros kötéssel és hevederes illesztéssel épült. Talpfa-kiosztás 70 cm. Az ágyazat anyaga andezit zúzott kő. A 41+00szelvénytől Rostalló végállomásig 1989–90-ben csupán felújulás történt. Helyi kőzetből készült ágyazatban a meglévő vasbeton aljakra



A SILVA REGINA 2004 szakvásárt kísérő rendezvények programterve

A SILVA REGINA 2004 szakvásár kísérő rendezvényeinek előkészítésében a Lesnická práce és a Silvajagd kiadók, a Cseh- és Morvaországi Vadász-egyesület, a Fegyverek és Lőszerek Gyártói és Kereskedői Egyesülete, a Cseh Méhészszövetség, valamint a Lesy ČR vállalat vesz részt.

A szakmai szemináriumokat aktuális kérdéskörökre összpontosítják: a Natura 2000 és az erdőgazdálkodásra, valamint a vadászatra gyakorolt hatásai, az erdőgazdálkodási tanúsítványok típusai, a faárak és a fakereskedelem, a vadászat, az erdőgazdálkodás az EU-csatlakozásnál kérdéseivel foglalkoznak a szakmai résztvevők.

Ezenkívül folynak egy trófeakiállításnak, a használatos vadászeb-fajok kiállításának, az erdőgazdasági, vadászati és mezőgazdasági terepjáró járművek menettulajdonságait bemutató akadálypálya előkészületei, a külföldön dolgozó erdőgazdálkodási szakemberek találkozájának, a favágó-show, a lézeres és sörétes lőtér, a fafaragók és solymászok munkáját bemutató rendezvények, a szakmai pódiumbeszélgetések, a látogatóknak kiírt versenyek és számos más érdekes rendezvény előkészületei, nem csupán a szakmai látogatóknak, hanem a széles nagyközönségnek is.



Kiállítóknak bővebb felvilágosítással szolgál
Ing. Petr Navrátil projektvezető úr
Ing. Marie Surková vásárigazgató, kiállítói tanácsadás
Brno Vásárváros, 1-es ágazat, Výtavisti 1, CZ-647 00 Brno
tel.: +420 541 152 834, fax: +420 541 153 068,
e-mail: msurkova@bv.v.cz

További felvilágosítással szolgálunk az
Interneten az alábbi honlapokon:
www.techagro.cz, www.animal-vetex.cz, www.silva-regina.cz



nyíltlemez sáncsavaros lerögzítéssel 10,9 kg/fm súlyú sínpárok alkották a vasúti pályát hevederes illesztéssel. A betonalj kiosztás itt is 70 cm volt. Ez a szakasz nem bírta a növekvő terhelést, ezért 1992-től kezdődően évente 4-500 vágányfolyóméter hosszban átépítésre került nagyvasúti rövidített talpfákkal és 23,6kg/fm súlyú sínekkel. Jelenleg már csak a kőkapui alagút és a rostallói végállomás összesen mintegy 400 vágány-folyóméteres szakasza vár átépítésre.

Az ágyazatot bontott és átrostált nagyvasúti zúzott andezit kő, illetve helyenként a környezetből származó helyi kőanyag képezi. A vasúti pályán 17 db kisebb és nagyobb híd és 18 db átereszt biztosítja a pályatest víztelenítését. A legnagyobb nyílású híd az Ipartelep és Pálháza megálló között ível át a Bózs-patakon 10,76 m nyílással.

Az erdei vasút egykori kiindulási pontja „Fejállomása” Pálháza-Ipartelepen volt. Ma is itt található rendező állomása, forgalmi irodája, fűtőháza és javítóműhelyi bázisa.

Pálháza-Ipartelep még a grófi uradalomban alakult ki. Először a „Lőüzemű görpálya” kiindulópontján létesült az akkori faraktár. Ezt követően a múlt század elején létesült itt egy kisebb „fűrészmalom” a mai Fűrészüzem elődjeként. 1923-ban a hegyközi gazdasági vasút központi állomása, fűtőháza és javítóbazisa épült ki munkáslakásokkal és az erdészeti személyzet részére szolgáló lakásokkal. A II. világháborút követő években a javítóbazis bővítésével és a tehergépkocsik megjelenésével jött létre az Erdőgazdasági Szállítóüzem és a Műszaki Erdészeti (MÁLLERD). 1956-ban megnyílt a külszíni perlitbánya és örlőüzem az Ipartelep közvetlen szomszédságában. (Ma ipari parknak nevezhetjük.)

Az egykori hegyközi kisvasút pályamesteri épületében rendezték be az Erdészeti és Vadászati Gyűjteményt (1991.), melynek belső és külső kiállítását szívesen látogatják az erre járó turisták és szakmabeliek. Itt található az Erdész Emlékmű, mely a Zempléni-hegységben egykor dolgozó erdészeknek és erdei munkásoknak állít emléket és kifejezi a jelenkor tiszteletét. (2000-ben állíttatta az OEE Sárospataki Csoportja.)

A teher- és személyforgalmat az 1980. január 1-én elrendelt üzemszünetig háromféle kocsi típusal látta el a vasútüzem. A teherszállításhoz, ami tulajdonképpen faanyagszállítást jelentett, kétféle kocsi típus volt használat-



2. kép

ban: a rönkökhöz a „truck párok”, a rövid választékhoz a platós kocsik. (Szükség esetén ez utóbbiakon is szállítottak rönköket vagy feldolgozási fát.) A személyszállítást 4 db zárt személykocsival látta el az erdei vasút. Ezek 2 tengelyes MÁVAG kocsik voltak. Gyártási évük 1959., közülük 3 db ma is üzemel. A vontatást két C-50-es típusú dízelmozdony végezte. Az erdei vasút teljesítménye 1980-ig, egész éves üzemelés mellett évi 6-8 ezer köbméter faanyag +15-18 ezer utas szállítása volt. A PÁEV nevet hivatalosan 1975-ben kapta. Addig Kemencepataki Állami Erdei Vasút néven működött. Feltámadását követően 1989-ben időszakos féléves üzemelés mellett, április közepétől október közepéig az utaslétszám 19 562 fő volt. Faanyagszállítást ettől az időszaktól fogva a vasút már nem végezte.

Az utazók száma évről évre növekszik, ez a tendencia az újraindítás óta töretlenül emelkedik. Az erdészeti beindítást követően kétévenként kellett átalakítani egy-egy korábbi tehervagont nyitott személyszállító kocsivá a növekvő igények kielégítése végett. Ezeket a közkedvelt kocsikat, máig 6 db-ot, az erdészeti saját tervezéssel és kivitelezéssel építette. Ezekből eddig 4 db-ot ugyancsak házi konstrukcióban sikerült könnyű, esztétikus (2.kép) polikarbonát tetővel ellátni, ami megvédi az utasokat a hirtelen jött nyári záporoktól.

Különleges darabja a járműparknak a korábban szerkocsiként használt, majd 1989-ben házilag átalakított egy évszázaddal korábbi külsőt mutató tetővel ellátott négytengelyes nyitott kocsival. Kár, hogy az ütközője alacsonyab-

ban van, így csak speciális kapcsolóelemmel vontatható.

Az erdei vasút iránti érdeklődést és annak közkedveltségét egyértelműen mutatja az utasforgalom alakulása. Az elmúlt évben 56 273 fő volt az utaslétszám. Ez a teljesítmény magáért beszél (3. kép).

A forgalom lebonyolítására rendelkezésre álló 3 db C-50 típusú dízelmozdony részére ez a teljesítmény már-már eléri a teljesítőképesség határát.

Az utolsó 1964-ben leállított gőzmozdony kissé hiányos állapotban az Ipartelepen lévő erdészeti gyűjteményt gyarapítja. Ugyanitt látható egy rönkszállító truck-pár, valamint tablók az erdei vasút történetéről és újjáépítéséről.

Pálháza községben a végállomás épülete a volt Hegyközi Kisvasút megállóhelyére épült 1999-ben, melyet a helyi önkormányzat építtetett. A vonattal a végállomásra elindulva az utazók elé tárul a Kemence-patak völgye minden szépségével. Az Ipartelep és Kishuta felé magasodó Szárhegy (305m), vele szemben a Somhegy (486m) festői nyitányt nyújt az utazóknak.

Az Ipartelepről indulva vasútvonal keresztezi a Pálháza – Nagyhuta közutakat, majd a Fűrészüzem területén halad át. A Fűrészüzemet elhagyva a Szárhegy erdejébe vezet tovább a vonal Kishuta községbe. Kishuta bejáratánál található az erdei vasút megállója. A község két egybetorkolló völgyben fekszik. Lakói többségben szlovák anyanyelvűek.

Kishutát elhagyva a Kemence-patak völgye kiszélesedik és pompás rétek tárnak a kirándulók szeme elé. Itt található az egyik legkedveltebb ifjúsági táborhely, a Dzedő-völgy.

A következő megállóhely Kemence-patak. A grófi időkben az erdőgazdálkodás központja volt. Jelenleg is erdőgazdasági dolgozók lakják.

Elhagyva Kemencepatak települést a völgy újra szűkül, a vasútvonal ismét az erdőbe vezet. A patakhol párhuzamosan, hol azt keresztezve hídon átvezetve halad fölfelé a völgybe a vasút a következő megállóig, amely a Komlósivölgyben van, így ezt a nevet viseli. Innen a zöld (Z) jelzésű turistaúton a Gerendás-réten át el lehet jutni 7 km megtétele után Újhatába. Ez az útvonal kedvelt, hiszen a hegység még érintetlen szépségét élvezheti a fáradtságot nem kímélő turista.

A 4 km-re elterülő Gerendás-réten a kiránduló válogathat a szebbnél szebb túralehetőségek között – Kék-túra –



3. kép.

Nagyhuta vagy Regéc, esetleg Makkoshotyka felé.

Tovább haladva újra az erdei vadonba vezet a vasút vonala. Itt található balra a vasúti pályától a másik rendkívül kedvelt ifjúsági táborhely, a Kavicsváltói rét. Amíg faanyagszállítás folyt, a vasútvonal másik oldalán kissé följebb erdei faanyag rakodóhelyet építettek ki. Itt a szerelvényeknek van kitérési lehetősége is.

Elhagyva a Kavicsváltót a pálya erősen emelkedik. Így éri el a vonat a vasútvonal egyik legfestőibb pontját, a kőkapui kastély előtt csillogó tavat. Ezt völgyzáró gát építésével hozta létre a Zemplénhegységi Állami Erdőgazdaság 1968-ban.

Erdei vasutunk szenzációs élményt nyújtó műszaki létesítménye a kőkapui kastély alatti sziklába vájt 37 méter hosszú alagút. Az utazók, akik először járnak itt, alig győzik kapkodni a fejüket, hiszen amikor a szerelvény kijön az erdőből, mindenki a tavat veszi szemügyre azután a hegytetőn megpillantják a kastélyt. Mire belefeledkeznek a látványba, már benn is vannak az alagútba. A meglepetéstől (hogy ilyen is van) még fel sem ocsúdnak, amikor újabb látványosság kínálja magát: a kőkapui szálló és vendéglő újjávarázsolt épületegyüttese. A kastélyt svájci vadászkastélyok mintájára építette a gróf Károlyi család az 1800-as évek legvégén.

A Kemence-patak völgye itt szűkül össze a legjobban. A tömör sziklába tört magának egykor utat a patak, kialakítva ezzel a két sziklaszirtet, amelyek kőkapuként állnak ma is az út két oldalán. Az alagút nyugati oldalát 1990-ben épített boltozattal erősítette meg az erdőgazdaság.

Kőkaput elhagyva éri el az utazó az 1980-as években létesített sí- és szánkópályát. A sípályán felvonó is működik.

Korábban itt vasúti elágazás is volt, egy szárnyvonal tért itt be a Határvölgybe. A Határvölgy Nagyhuta és Regéc községek határát választja el.

Újra az erdőben zakatol tovább a vonat, így éri el végállomását, Rostallót. A II. világháború előtt itt összesen egy szolgálati lakás állott, amelyben a grófi birtok híres vadászdinasztíája, a Kababik család lakott.

A rostallói végállomástól indul a 2002-ben, az erdészet által kiépített „Páfrány” tanösvény, melynek 1300 m hosszú ösvényét bejárva az erdő élővilága közelebb kerül a kirándulóhoz. A tanösvénynek 8 állomása van, amelyeken az erdő életközösségeinek alkotói kerülnek bemutatásra.

A erdei vasút az 1980 előtti időkben tovább közlekedett az 1 km távolságra levő Háromforrásig, illetve a háború előtti időkben még az 1,3 km-rel távolabb lévő Susulyáig.

A rostallói végállomás felett emelkedik a Nagygerében-hegy (450 m), vele szemben a Kis Vadásztető (421 m).

A kisvasút vonalán Kishutát elhagyva a kiránduló a Zempléni Tájvédelmi Körzet területére lép. A patak völgyében a vasútvonal több szigorúan védett területre is áthalad. A kirándulók több ezres tömegének kizárólag az erdei vasút nyitott kocsijaiból lehet bemutatni ezt az egyedülálló természeti értéket anélkül, hogy abban a tömeges látogatás folytán kár keletkezzen. Az erdei vasút működésével természetvédelmi missziót is teljesít, mert a természeti értékeket maximálisan védve teszi azokat bemutatathatóvá a kirándulók tízezreinek.

A természet, a hegyvidéki erdő itt a szó igaz értelmében karnyújtásnyira kerül a kirándulókhöz. Az alföldi, nagyvárosi emberekre a hegyek, az erdőben

kanyargó, csobogó, tiszta vizű patak ugyancsak nagy hatással van, maradandó emlékképet nyújt. Az itt lakók szeretik a kisvasutat, szinte velük együtt született újjá, hiszen túlnyomó többségüknek a hegyközi kisvasút jelentette a kapcsolatot a várossal és a szomszéd falvakkal.

Ezért is kíséri nagy érdeklődés az erdei vasút további sorsát és tervezett fejlesztését.

A Zempléni-hegység erdeiben számtalan korábbi vasúti pálya található. Ezek a vasutak bizonyos erdőrezek termelés utáni faanyagszállítására szolgáltak. Az erdőrezszállításának beszüntetése után a felépítményt, ami leginkább a repülővágány fogalmának felel meg, felbontották és áttelepítették más helyre. az alépítmény megmaradt, későbbi útépitésnek kínálva kedvező lehetőséget. Nyomvonal-vezetése egyenes lejtviszonyokat biztosított. Utat csak a korábbi vasutak mintegy harmadára építettek, a másik kétharmadot visszafoglalta az erdő.

Ilyen felhagyott vasútnyomon épült például Nagyhuta község határában a Senyő-völgyi út első 2,5 km-es szakasza. Telkibányán a Bíró-hegyen lévő régi vasútnyom egy részén épült az úgynevezett Hatvanasi út. Nem épült út a Bohóréten lévő vasútnyomokon, vonalvezetésük azonban ma is kitűnően látszik, ugyan úgy, mint a Tolcsva-patakkal párhuzamosan futó Háromhutától Vámosújfalui vezető egykori vasútvonalé.

A Pálházi Állami Erdei Vasút egyre keresettebb belföldön, de jelentős az utaslétszám a határon túlról is. 2003. nyarán egy kéthetes ciklusban Szlovákiából naponta egy vagy két autóbussznyi turista érkezett, kimondottan az erdei vasúton való utazás kedvéért.

Remélhetőleg a határok átjárhatósága 2004. május 1-et követően a kisvasút utaslétszámának növekedését is hozza. Európai uniós pályázatokon nyert pénzforsorásokból remélhetően elérhető, hogy az öreg „Bimbó”, A Zempléni-hegység egyik gyöngyszeme tovább éljen és viruljon.

A továbbfejlesztésre nyitott a lehetőség, hiszen a Rostallón lévő végállomást 1000 vágányfolyóméteres továbbépítéssel a Háromforrásba, az egykori rakodó helyére lehetne áthelyezni, ahol az utasok fogadásának kedvezőbb lehetőségei vannak, mint a jelenlegi végállomáson.

„Száz vasutat, ezeret !

Csináljatok, csináljatok !

Hadd fussák be a világot...”

dr. Lenár György
erdőmérnök