

A Gödöllői m. kir. Erdőhivatal Visegrádi Erdőgondnokságában *Chabada Géza* akkori főerdőtanácsos beszámolója szerint (Erdészeti Lapok. 1920. 378. oldal) 1920-ban kezdték meg vasút építését. A vasút fő célja — a szerző szerint, aki annak idején a kincstári erdészet építkezéseit irányította — az apátkúti kőbánya anyagának dunai uszályrakodásra való szállítása volt. A kő a felvidéken kieső kőbányák anyagának pótlására kellett. A vasút természetesen erdei termékeket is szállított. Nyomtávolsága 760 mm volt, a vonalhossz 7 km. A vasút teljes neve: „M. Kir. Erdészeti Kőbánya Vasút-üzeme”. A vasútüzem történetéről *Madas László* kolléga, későbbi pilisi erdőigazgató segítségével sikerült számos adatot beszereznem, melyet saját emlékeimmal kiegészítve írok le.

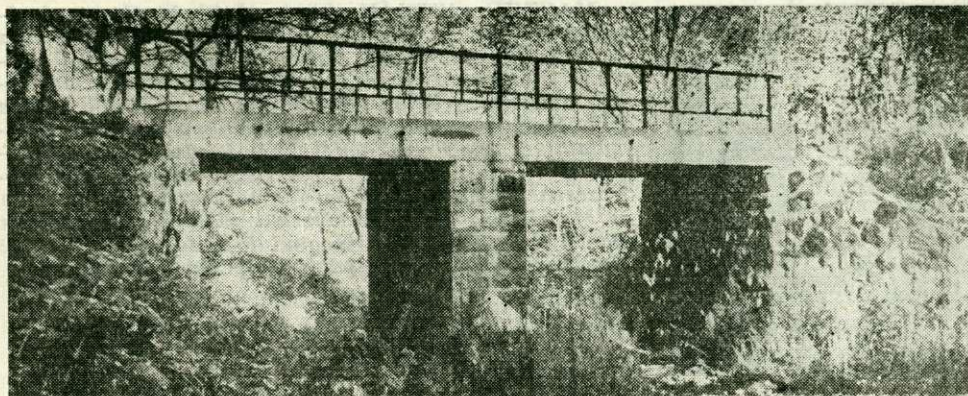
Az építés 1921-ben *Köves János* erdőmérnök vezetésével folyt és az üzembehelyezés 1922-ben történt. Vonalvezetés: a dunaparti uszályrakodóról kiindulva a községen keresztül egy ívvel a mai papréti út szélére kanyarodott. Nagyjából az út vonalvezetését követve az apátkúti patakot két ékelt gerendatartós fahíddal áthidalva jutott el a kőbányáig. A régi fahidak helyén ma egy-egy vasbeton-lemezhid áll (1. ábra), melyeket én terveztem 1954-ben és az erdőgazdaság vitelezte ki (*Horváth Sándor* erdőmérnök). Az eredeti terv az volt, hogy a vasutat tovább fogják építeni Pilisszentlászló községig és korlátozott személyforgalmat indítanak, de a „Szakadás”-nál a megépített földművet földcsuszamlás semmisítette meg és ezért a további építésről lemondtak.

Madas László közlése szerint az alábbi adatok jelentős része *Sajó Aladártól* származik, akinek édesapja — *Endre* — volt a vasút mozdonyvezetője. Ő maga is szolgált a vasútnál, egy ideig mint fűtő, majd mozdonyvezető. Később a LÁEV-hez került és onnan ment nyugdíjba. A vasút személyzete: *Rohossy (Rohoska) Samu* okl. erdőmérnök, üzemvezető, *Sajó Endre* és *Aladár* mozdonyvezetők, *Répási Ferenc* erdész, irodavezető, *Zeller Péter* és *Farkas József* ácsok, *Schült Ferenc* és *Kormos Károly* lakatosok. A forgalmi személyzet: *Bergmann István* vonatvezető, *Robusek János*, *Vojtek Ferenc* és *Schmidt Béla* fékezők. Ezen felül még 10—15 pályamunkás dolgozott, változó létszámmal.

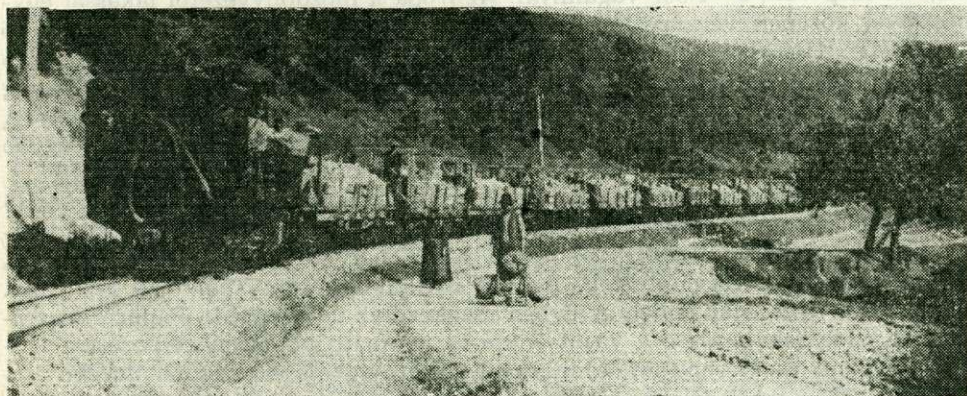
A vonóerő két gőzmozdony, melyeknek fontosabb adatai az alábbiak:

	A.	B.
gyártó cég	MÁVAG	ORENSTEIN ÉS KOPPEL
gyártási év	1919	1917
kazánszám	4725	8435
teljesítmény (LE)	94	45
tengelyelrendezés	ODO	OCO
szolgálati súly (tonna)	18	9

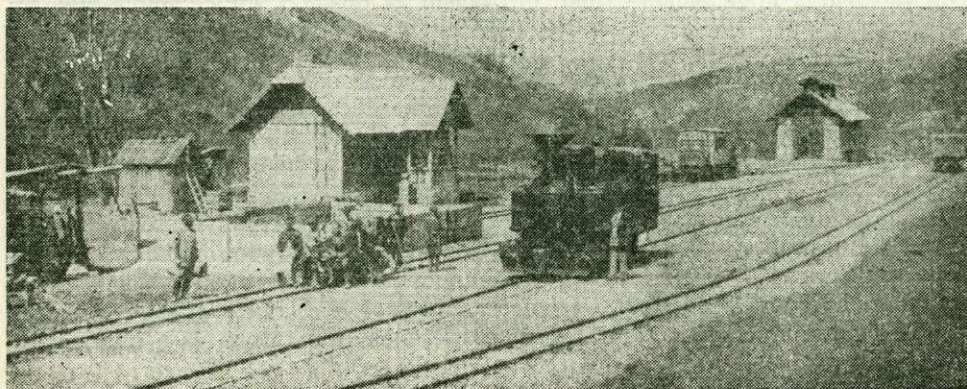
Az A. mozdonyt 1954-ben Gyöngyösön darabolták fel. A B. mozdony (egyéb-ként „Muki” néven szerepelt) *Sajó A.* szerint 1938-ban Lillafüreden üzemelt és feltehetően 1950-ben mult ki Felsőtárkányban. Hozzá tartozik a teljességhez, hogy *Hohn* osztrák erdeivasút történész adatai szerint a 8435 kazánszámú mozdony később Királyrétre került. A gördülőanyag 10—12 db, trukokra házilag szerelt, ácsolt faszekrényű kocsiból állott (2. ábra), melyek legnagyobb teherbírása 10 tonna volt. A 6—8 kocsiból álló szerelvény naponta két fordulót tett meg. Volt egy ideiglenes személykocsi is.



1. ábra. Kétnyílású vasbeton lemezhid a pilisi Magda-forrás alatt.



2. ábra. Kőszállító szerelvény



3. sz. kép. Az üzem állomása.



MACZKÓ ISTVÁN (1896—1949) kiváló tervező-mérnök volt. Az ökológia, ökonómia és a technika hármaskörételveit terveiben százszázalékkal érvényre juttatta. Annyira avatkozott bele a természetbe, amennyire elkerülhetetlen, a terveket minimális költséggel készítette a technika akkori szintjén. Szolgálatát a lillafüredi építéseknel kezdte és az állami építészet a Lillafüred—Felsőtárkány út építésének tervezéséhez kölcsönkérte az államerdészettől. 1945 után a MALLERD Központ műszaki főosztályán dolgozott haláláig. Az 1945 után meginduló erdészeti útépitések kezdeményezésében is jelentős szerepet töltött be.

A vasutat 1930-ban leállították, leszerelték és az anyagát 1931-ben Lillafüredre szállították. Sajó Aladár, aki a mozdonyokkal együtt Lillafüredre került, így ír a vasútról: „Említésre méltó még a visegrádi kisvasút állomása, amely nagyon szép volt, 3—4 sor vágánnyal. Az iroda a mozdonyvezetői lakással egybeépítve, közepén veranda. A veranda tetején nagy tábla, ráfestve jól elütő betűkkel: „KINCSES KOLOZSVÁR” (3. ábra), továbbá az irodától kissé lejjebb a túlsó oldalon, a hegyben beépítve pince. A mozdonyok részére olaj és anyag tárolódott benne. Az állomás bejáratánál volt a fűtőház és a lakatos-műhely. A műhely előtt egy nagy raktár, a pályamunkások szerszámai, talicskái és egyéb alkatrészek voltak benne. A raktár előtt kerek kút, a yize nem volt iható”.

Először 1936-ban kerültem mint gyakornok Visegrádra, ahol Vasváry László kollégával az újonnan épült cserkészutakat mértük be és illesztettük a térképbe. Két hónapot töltöttem akkor ott. A vasút már fel volt szedve, de nyomai, valamint a hidak még léteztek. Az erdőhivatal vezetője Telgárthy Jenő okl. erdőmérnök volt. Már ebben az évben megkezdtek a Visegrád—Páprét út tervezését, melynek kezdete a vasút 7 km-es nyomán haladt. A tervezést a Gödöllői Állami és Korona-uradalmi Erdőigazgatóság építésvezetője Maczkó István okl. erdőmérnök végezte.

1937-ben kerültem ismét Visegrádra, ugyancsak gyakornokként. Ebben az esetben az útépitéshez, Maczkó István kezei alá. Két hónap alatt igen sokat tanultam tőle. Az építésvezetőség személyzete Sződi István erdész kollégából és belőlem állott. Az építés teljesen kézi munkával folyt, a földmozgatás talicskával. A követ kézzel törték és a padkán szabvány prizmákba rakták, melyet átvetélkor mésszel fecskendeztünk be, jelöl, hogy át van véve. A pályaszerkezet rakott kő alap volt. A két nagy patakhidat meghagytuk, csak a vasúti pálya helyett tölgyepes borítást kapott. Ezek a hidak 1954-ig üzemeltek. Akkor nem gondoltam, hogy csaknem 20 év múlva én fogok helyükbe újat tervezni. Munkám legnagyobb része a földmunka elszámolása és a tervek alapján a földműkitűzése volt. A munkások bérezése a köbözött földmunka alapján történt, ezért a felmérést igen pontosan kellett végezni. A mérést a brigádvezetők ellenőrizték. Sokat tanultam az időnként megjelenő Maczkó Istvántól, de Sződitől is. Gyakorlati fogásaik kiegészítették a főiskolán tanult ismereteket. Meg kell emlékezni bányamesterünkről Bergmann Jánosról is. Nagy segítséget jelentett az út felépítményének, a támfalak elkészítésének munkáiban és a kötermelésben.

Véleményem szerint a Sajó A. által előadottakon túlmenően a vasútnak a végső döfést a papréti vadászház adta meg. Ez Horthy Miklós kedvenc tartózkodási helye volt.

kodási helye volt és a gödöllői m. kir. Vadász hivatal vezetője Nemeskéry-Kiss Géza akkori vadászmeister kijárta a szükséges beruházási hitelt. A kész úton azután Horthy és kísérete gépkocsin mehetett a vadászházhoz. Az út természetesen erdészeti érdekeket is szolgált és szolgál mai napig. Folytatásaként épült meg 1939—40-es években a Paprét—Szentendre út. Voltaképpen ezekkel az út-építésekkel kezdődött meg az a *feltárási munka*, mely azután odavezetett, hogy a Pilisi Állami Parkerdőgazdaság vezetése manapság országunk egyik legjobban feltárt erdőkomplexumán gazdálkodhat.

Az építésvezetőség az „István-kunyhó”-ban volt elhelyezve, mely teljesen kopár helyen állt. Két helyisége volt, az egyikben én laktam. A kunyhó képezi a mai vadászház magját, természetesen ma körül van véve szép egzótákkal. A kunyhó terméskőből épült és *Barkóczy István* főerdőtanácsos építtette. Ő volt a visegrádi és nagymarosi erdőhivatalok felügyeleti tisztje és szívesen tartózkodott a kunyhóban.

Pankotai Gábor

Franciaországban elsőnek a világon megvalósították a bükk és a tölgy makk nagyüzemi tartós tárolását, amint azt a nemzeti erdészeti hivatal lapjának 1984. évi januári száma közölte. A kutatási központban az 1968—1974. között végzett kutatások eredményeinek a felhasználásával a Jura megyei La Joux községben, összesen 11 millió frankból* létesített szárítóüzemben 1982-ben megkezdték a bükk- és tölgy makk nagyüzemi — minimum három éves — tárolását. A hivatal 50 központja 173 erdőrészből 181 tonna tölgy- és 87 erdőrészből 21 tonna bükk makkot szállított az üzembe.

Az üzem 2965 m² nettó alapterületű, rétegelt-ragasztott faszerkezetes épületben van — egy kezelő terem, mely magába foglal egy szétválogató központot, egy 10 tartályos blokkot a termoterápiás kezeléshez, és 4 különböző kapacitású szárítót;

— egy 4 hűtőkamrás blokk, melyből kettő, egyenként 150 t kapacitású tölgy makk tárolásra, egy 30 t kapacitású bükk makk tárolásra, egy pedig a dormancia megszüntetésére szolgál;

— egy javítóműhely;

— irodák és egy magvizsgálati labor;

— és végül egy 140 m²-es pince, melyben egy hőközpont, egy transzformátor, és számolva minden eshetőséggel egy helyi áramfejlesztő aggregát van.

Ami pedig a létszámot illeti, a magbegyűjtés, a kezelés, a tárolás és a forgalmazás lebonyolítására rendelkezésre áll: egy vezető, 2 erdésztechnikus, egy titkár és egy laboráns, valamint három állandó munkás a berendezések üzemeltetésére és javítására, akiket a munkacsúcsok idején 8—12 alkalmi munkás segít ki, a maggyűjtéshez egy 15 fős famászó és maggyűjtő munkáscsapat, akik a makkon kívül gyűjtenek egyéb lombfamaágakat és fenyőtobozt is.

Az eddigi üzemeltetés során az épület, valamint a gépek és a berendezések megfeleltek a várakozásnak. A mag- és csemeteszolgálat máris foglalkozik a tárolt kőris és cseresznye mag dormanciájának a megszüntetésével. Rövid időn belül megoldják a tárolt bükk makk vetésre való előkészítését is.

A bükk makk tárolására már egy évtizede hazánkban is folynak kísérletek és születtek olyan eredmények is, melyeknek alkalmazásával több erdőgazdaság tárolt, majd vetett sikerrel bükk makkot. A francia tapasztalatok megismerése és hazai alkalmazása elősegíthetné a tölgy makk tárolásának megoldását, valamint a bükk makk tárolási technológiájának továbbfejlesztését. Így nagymértékben fokozhatnánk a hazai bükk és tölgy csemeteellátás biztonságát. Egy központi magkezelő és magtároló megépítésével nagyot léphetnénk előre. A tárolt valamely megelőző szaporítóanyag-termelő bázison volna célszerű létrehozni. A módszer és a tapasztalatok tanulmányozása érdekében mielőbb szakértőket kellene kiküldeni a La Joux-i szárító üzembe.

Ref.: Keresztesi Béla

* mintegy 71 millió forint