

2. Erdei vasút a zalai dombok között

„Csömödéri erdei vasúthálózat története

A csömödéri erdei vasút építését gazdasági és katonai érdek tette szükségessé. A nagy kiterjedésű, feltáratlan zalai Esterházy erdőkből nem lehetett gyorsan és gazdaságosan nagy mennyiségű faanyagot kiszállítani. A XX. század elején a fát még nagy távolságokra, vagy a legközelebbi vasútállomásig is szekereken fuvarozták. Az első világháború hadigépezete részére – közel volt az olasz front – nagyon sok feldolgozott faanyag kellett. A Bánokszentgyörgyi és a Szentpéterföldei Erdőgondnokság erdőit tárta fel az erdei vasút.

1916-ban *Scheffer Rezső* csáktornyai és *Mayer Miksa* zágrábi kereskedők, katonakincstári szállítók az Esterházy hitbizomány Bánokszentgyörgyi Erdőgondnokságának területén, a kivágásra tervezett erdők műfáját (ipari fa) megvásárolták. A kivágott faanyagot a Szentpéterfölde és Pördefölde körüli erdőkből kellett a csömödéri vasútállom-



következő év július 14-én már ideiglenesen engedélyezték az anyagforgalmat.

1922-ben az Esterházy hitbizomány átvette a Scheffer-féle vasút Csömödér és Budnya közötti első 14 km-es szakaszát és 23 év alatt, fokozatosan egy vasúthálózatot épített ki.

A vasúthálózat terveit *Buzsáky János* és *László Tibor* mérnök készítette. Az építés szervezésében kiemelkedő munkát végeztek *Polnisch Árpád*, *Rimler Pál*, *Doleschall Aladár*, *Páll Miklós* és *Násfai Nidermann Árpád* erdőmérnökök. A vasútüzem vezetője a két világháború között *Henye Lukács* volt.

Az erdei vasút a faanyagon kívül olajipari berendezéseket is szállított Bázake-

rettyére a MAORT részére. Állami tulajdonba 1945. szeptember 29-én került.

1945-ben a vágányhossz: 9,5 kg/fm sínekkel 46 738 m, 7,0 kg/fm sínekkel 13 304 m. Az összes sín: 60 042 m.

A gőzmozdonyokat – Tátra, Pál, Hany Istók, Antal, Muki, Karcsi – felváltva használták a csömödéri és a lenti vasútnál. Az anyagszállítást 78 kocsival végezték.

Évente 25 000–40 000 m³ fát tudtak kivinni az erdőből. A vasútüzem személyzete 20 főből állt, amelybe nem tartoztak bele a pálya- és rakodómunkások.

A csömödéri vasúthálózatból ún. „repülő vágányok” indultak ki a közelben lévő vágásokhoz, amit a kiszállítás után



máshoz juttatni. Ezt gőzüzemű erdei vasút építésével oldották meg, Csömödér és Budnya közt 14 km hosszán.

1916. május 16-án megkapták az engedélyeket, és rohamléptekkel építették a vasút pályavonalát. A háború miatt a fő szempont a gyorsaság volt, ezért sok helyütt hiányos volt az alapozás, amit később kellett pótolniuk.

1917. év elején megérkeztek a szentlőrinci Orenstein és Koppel cégtől a vasúti kocsik és a mozdony. Nyárra elkészült a pálya is. A mozdonyt kipróbálták, és a vasút működését is engedélyezték ideiglenes jelleggel. A környék lakossága „Söffér vasútként” emlegette.

Az első vonal elkészülte után, 1920-ban az Esterházy hitbizomány elhatározta, hogy a Scheffer-féle vasút Törösznek állomásától a Márki erdőbe, 17,6 km hosszú gőzüzemű erdei vasutat építet. Az építkezés ütemére jellemző, hogy a



* (Forrás: Szakács László)



gyorsan át lehetett telepíteni máshová. E mozgékony szállítási módot kitűnően alkalmazták és alkalmazzák még ma is.

Az erdei vasút bővítésénél legelőször *Páll Miklós* erdőmérnök nevét kell megemlítenünk, aki már 1945 előtt felvetette a csömödéri és a lenti vasút összeköté-

sét, valamint meghosszabbítását Nagykanizsáig és Zalalövőig. 1946-ban *Madas András* erdőmérnök már részletes terveket készített, de csak egy szárnyvonal valósult meg Szilvágynál. Páll Miklós erdőmérnök 1947-ben újból betervezte a két vasút összekötését, valamint

további vonalhosszabbításokat, összesen 27,5 km hosszan. Tervei szerint a beruházás 1 237 500 forintból megvalósítható. Akkor nem, de később elképzelésének egy része valóra vált.

Ezen időben *Mlaticsek Antal*, majd *Fürst László* a vasútüzem vezetője, az összes erdei vasút szakellenőre a megyében *Péter Brunó* erdőmérnök volt.

1955-1957 közt a Hosszúrét, Kövecses, Feketeberek, Bánkúrtos, Zsidóhegyhát szárnyvonalat bővítették, hosszabbították. E jelentős beruházás tervezését és kivitelezésének irányítását, nagyrészt *Bősze Aladár* és *Zágoni István* erdőmérnökök végezték.” *

A személyszállító vonatok ma már 32 km hosszban kötik össze a térség kirándulóhelyeit. Személyszállításra 6 db zárt és 4 db nyitott kocsi áll rendelkezésre. Menetrend szerinti közlekedés május elejétől szeptember végéig tart, de különvonat egész évben rendelkezhető.

Lentiből kiindulva gyönyörködni lehet a zajdai erdőben, elérhető a csömödéri horgászto, a bázakerettyei termálfürdő, valamint a „Kistolmácsi Szabadidő Központ” fürdő- és horgásztoval.”

