

ADATOK A ZALAI ERDEI VASUTAK TÖRTÉNETÉHEZ
/1910-1950./*

Szakács László

A századforduló előtt Zala megyéből - különösen a nyugati részéről - alig volt faanyag kiszállítási, az utak rossz állapota s az erdők feltárásának hiánya miatt. Számos adat szól arról, hogy a letarolt óriási területekről nem tudták kiszállítani a fát, s ezért elégették. A hamuzsírfőzés, faszénttermelés és az üveghuták csak részben segítettek. A helyi faszükségletet bőven ki lehetett elégíteni a falvak körüli, könnyen megközelíthető erdőkből. Befolyásolta a feltárás elkezdését a tőkehiány, néhány nagybirtokos anyagi csődje, és még az is, hogy Stájerországból a Murán és a Dráván olcsó fenyő fűrészárút szállítottak a megyébe.

Ebben a korban az erdei kisvasút volt a legalkalmasabb az erdők feltárására, szűk helyigénye, nagy vonóereje és az időjárástól független szállítása miatt. A gépkocsiipar és az útépitéstechnika csak később fejlődött olyan színvonalra, hogy átvehette a vasút szerepét. Az erdei vasutak hátrányai: magas a beruházási költség, a 25 ‰-os emelkedőn felüli és a 30 m-es kanyarulati sugáron aluli vonalvezetés igen költséges és technikailag is sok nehézségbe ütközik.

A századfordulóig kizárólag, de még utána is zömmel szekereken szállították a fát, sokszor 20-25 km távolságra. /Pl. Szentpéterfölde környékéről Nagykanizsára./ Olcsó volt a fuvarerő, de sokszor bizonytalan, - a mezőgazdasági földény alatt -, és a rossz utak miatt csak száraz időben lehetett szállítani. Nagytömegű faanyag szállítása így lehetetlen volt.

Zala megyében a vasútépítés uttorói a nagy vállalkozó cégek voltak, de ők a fa kiszállítása után felszedték a síneket, vagy átadták a birtokosnak. Kaán Károly sürgetésére - és saját felismert érdekükben is - a birtokosok egy része áttért az eddigi külterjes gazdálkodásról a belterjes gazdálkodásra. Házilagosan termeltek, a fakiszállítást lehetőség szerint saját fogattal és kisvasúttal oldották meg, és fűrészüzemeket építettek. Az Esterházy Hitbizomány erdőgazdálkodása volt a legfejlettebb. A modern - máig is ható - belter-

* Elhangzott az 1988. november 17-i szakosztály-ülésen.

jes erdőgazdálkodás legjelentősebb szervezői; Rimler Pál, Doleschall Aladár, Lámfalussy Sándor, Barlai Ervin, Nidermann Árpád, Páll Miklós erdőmérnökök és Buzsáky János, László Tibor vasúttervező mérnökök voltak.

A következő Zala megyei erdei vasutakról sikerült adatokat gyűjtenünk, hozzátéve, hogy szinte egyik sem teljes, ezért inkább a történeti fonalat követjük.

1./ Nemeshanyi erdei vasút, Devecser-Sárosfő között

A vasút csak a sárosfői erdőbe nyúló szakasza volt Zala megyében. Gr. Esterházy Tamás káptalanfai /nemeshanyi/ erdőgondnokság területén épült 1925-1930. között. Nyomtáv 760 mm, sín 9,3 kg/fm, legkisebb ívsugár 30 m, maximális emelkedő 18,5 ‰. Vágányhossz Zala megyében /1945/: 5.500 m
 1950-ben a szilontai szárnyvonallal bővült: 3.734 m
 Zala megyében összesen: 9.234 m
 Veszprém megyében a Devecser MÁV rakodóig és a kolontári szárnyvonal: 10.034 m
 Az erdei vasút összes hossza: 19.268 m

Gőzmozdony húzta a kocsikat még 1945-ben is, később egy MO-II típusú dízelmozdony, amely 4,6 tonna súlyú, 30 LE volt. 1945-ben 6 tűzifaszállító trukk kocsi /10 ürm. befogadóképességű/ 1 szerkocsi és 1 pályakocsi volt. A dízelmozdony idejében 12 platós és 12 rönkös kocsi állt a járműpark. Az erdőgondnokság 3230,4 kh-as /1945/ eredetéből kikerülő évi 6-10.000 m³. faanyag kiszállítását végezte az erdei vasút, Devecser MÁV állomásra. 1966 október 15-én a vasútüzem^{1/} megszűnt.

2./ Zalaerdődi erdei vasút

A Magyar Katolikus Vallásalap tulajdonában Zalaerdődön 1848,1 kh. /1945/ erdő volt. Az innen kikerülő faanyag elszállítására építették meg 1929-ben a 760 mm nyomtávú, 2,8 km hosszú, lóvontatású vasút. A sinek 6 kg/fm, a talpfák tölgy- és akácból voltak. A vonal enyhe lejtéssel a faraktárba vezetett. A járművek: 4 tűzifaszállító, 1 rönkszállító kocsi /4 tengelyes/ és 2 homokszállító csille. Közalapítványi Erdőhivatal Somlóvásárhely kezelte 1945. IX. 17-ig, az államosításig, utána a Túrjei Állami Erdőgondnokság. 1950-ben megszűnt, a síneket felszedték.^{2/}

3./ Komárváros-Ormándi iparvasút

Gr. Sennyey Ferenc tulajdonát képezte. Komárváros vasutállomásról ágazott ki, Ormánd pusztán vezetett át a Somogy megyei Öreglak felé. 760 mm nyomtávú, a kövezett út mellett haladt. Zala megyében 4.456 m hosszú, lóvontatású volt. A lakosság terményeit szállította, de ellátta az ormándi fűrészüzemet fával s a komárvárosi vasútállomásra is szállított fát. A vasút 1945-ben a harcok idején súlyosan megsérült. A Kiskomáromi Állami Erdőgazdálkodás 1946. X.9-én állami tulajdonba vette.^{3/}

4./ Tölösi erdei vasút, Bányavölgy-Nagyvölgy /Komárváros/

A Pesti Központi Papnevelde Kiskomáromi Erdőgazdálkodása építtette. A vonal tölösi fűrészüzemtől északi irányba Bányavölgyig, déli irányba Nagyvölgyig haladt. 760 mm nyomtávú, 13.000 m hosszú, 5 és 7 kg/fm sínekkel, 3 kitérővel. Lóvontatású, 6 rönkszállító és 2 lapos platós kocsival. A vasút 1930 előtt már megvolt, ekkor bővítették. 1945-ben sok helyen megsérült, fahidat felrobbantották. 1945. IX. 11-én állami tulajdonba kerül, kezelője a Tölöspusztai Állami Fűrész és Vasútüzem. A vasút a fűrészüzembe és a nagyvasúti rakodóra szállította a fát.^{4/} 1980. XI. 1-től megszűnt, anyagát Csömödérre és Lenti-be szállították.^{5/}

5./ Nasici erdei vasút, Ortaháza-Nova

A Nasici Tanningyár és Gőzfűrész R.T. Erdőkezelősége 1928-ban 560-600 kh. erdőt vásárolt Gr. Batthyány Miklóstól Nován. A kitermelt faanyagot Nováról a Kerta patak partján lefektetett vasúton szállították Ortaházára. Hossza kb. 12-13 km volt, lóvontatású, de gőzmozdony is járt rajta. Nagy rönköket (Csilleben) locsikon szállították a méteres rönköket. Néhány év alatt kivágták s leszállították a sok fát, majd a síneket^{6/} utána felszedték.

6./ Ujlaky, Hirschler erdei vasút, Rédicss-Kozmadombja

Az Esterházy Hitbizomány zalai erdőbirtokainak 1912/13 és 1919/20 közötti vágásra érett összes műfát /ipari fa/ átengedte az "Ujlaky Hirschler és Fia" bejegyzett cégnek. A hitbizomány csak a tűzifát és a hulladékot hasznosította. A cég Rédicssén gőzfűrészüzemet üzemeltetett, s ide szállították a rönköket és a bányafát. Az erdei vasút Rédicstől indult, Zalabaksán át Kozmadombjáiig. 1914-ben épült, s még ugyanezen évben hivatalosan is üzembe helyezték. Zalabaksáig

14 km, innen Kozmadomjáiig kb. 12 km volt. Az országút mellett haladt, 760 mm nyomtávú, borovi talpfákkal. 1917-ben a cég engedélyt kapott Zalabaksa községtől egy 13 km hosszú szárnyvonal építésére Szilvágý-Zsibos irányba, és az eddigi lóüzemű vasútnak gőz-, illetve benzinmozdony-üzemre való átalakítására. A háború és a kisajtatítási eljárások elhúzódása miatt a cég csak 1919. X. 28-án kapta meg a végleges engedélyt. 1920. nyarán az új szárnyvonal zömmel elkészült és a régi vonal nagyobb teherbirásúvá való átalakítása is teljes erővel folyt. Az aléptírnénybe kavicsot, homokat és Rédicrsről hozott szénsalakat használtak. A gőzmozdonyt és a benzinmozdonyt 1918-ban Németországban megrendelték, de a háború miatt csak 1920 június havában érkeztek meg. Valószínű munkába állították őket, de további sorsukról nem tudunk semmit sem. A vasút összes hossza kb. 39 km volt. 1920-ban már nem volt jó viszony a cég és az Esterházy Hitbizomány közt. A cég terjedelmes levélben panaszkodott Kaán Károly államtitkárnak, aki ekkor a faügyek országos kormánybiztosa volt. A hitbizomány 1921-ben házi kezelésbe vette az erdőket, 1922-ben megalapította a Kerkavölgyi Faipari R.T Lenti és Csömödéri Üzemét és 1924-ben megépítette a Lenti-Szilvágý közti erdei vasutat. A cég Szilvágý-Zsibos vonalszakaszát is felhasználták az új vasút építésekor.^{7/}

7./ Vétyemi erdei vasut, felvonóval, siklopályával

Az Esterházy Hitbizomány Lendvaújfalu /később Tornýiszentmiklós/ Erdőgondnokságának területén, a Nagy völgyet és Vétyem környékét tárta fel. A vonal Tormafölde feletti Centrálétól Vétyem pusztára, majd onnét hatalmas kanyarokkal a Dömefölde falu feletti hegyre ment. 760 mm nyomtávú, 7 és 9,3 kg/fm sínekkel 1926 körül építették, 7.732 m hosszú volt. A pálya a szállítás irányába emelkedett, egy völgyből, 180-190 m tengerszintről 290-300 m, több 20-30 m nyílású híd épült. A 30 LE 7487.sz. 6,5 tonnás gőzmozdony fűtőháza Vétyemben volt. A járműpark 18 iker teherkocsiból, 1 kéttengelyes tűzifás kocsiból és 1 pályakocsiból állt. A nagy emelkedő miatt a felső szakaszon a mozdony csak két kocsit tudott, 30 m³. fával felvontatni a tetőre. Lefelé üresen pedig 2 fékezőt kellett alkalmazni. A vasutat nem lehetett összekötni a Válicka völgyében haladó csömödéri erdei vasúttal a nagy szintkülönbség miatt. A hegy gerincét még így sem érte el a vasút, hiányzott egy 70 m hosszú szakasz, ahová egy felvonót és siklopályát építettek. Ez 215 ‰-os emelkedésű, 15,5 m szintkülönbséget küzdött le. Buzsáki János tervezte, a felvonó gépi berendezéseit Vogel József. A siklopályán a vasúti kocsikat teherrel együtt vontatták fel. A tetőn lerakott fát szekerekkel hordták le a csömödéri erdei vasút mellé, ahu...

újra kisvasúti kocsikba rakták s vitték le Csömödérre. A többszörös átrakás nyilván megdrágította a szállítási költségeket.

A vétyemi vasutat 1945. IX. 18-án vették állami tulajdonba, ezután a Tornyiszentmiklósi Állami Erdőgondnokság kezelte. 1948. III. 20-án megszűnt, gördülő anyagát Csömödérbe és Lentibe vitték.^{8/}

8./ Lenti erdei vasút, Lenti-Szilvágý közt

1912-ben az Esterházy Hitbizomány megszüntette a bérleti rendszert, a házi kezelésbe vette az erdőket. Ezután még külterjes gazdálkodás folyt, az ipari fát nagy cégeknek adták el, de 1920 után fokozatosan a belterjes gazdálkodásra tértek át. 1923-ra felépült Lentiben és Csömödéren a Kerkavölgyi R.T. két üzeme.^{9/} A biztonságos faanyagellátás érdekében erdei vasutat kellett építeni. A Hirschler-féle megszűnt vasút szilvágýi és zibosi szakasza adott volt.

Az első szakasz Lenti és a Szilvágý melletti hompoki nyiladékiig épült meg 1924 IX. 1-től 1925. X. 15-ig, 58 hét alatt, 18.064 m hosszúságban. A vasút tervezője és a munkálatok irányítója Barlai Ervin volt. Tűzvédelmi okok miatt 20 m széles erdőt /erdei fenyő/vágtak ki. Legkisebb kanyarulati sugár 60 m, legnagyobb emelkedés 20 ‰-os, de csak 1000 m hosszban. Szintkülönbség a kezdő és a végpont közt 29,52 m. A vonal a Lenti és a Zalabaksai Erdőgondnokság erdőinek közepén haladt, csak az elején kellett idegen területeket igénybe venni. Az alépítmény koronaszélessége 2,8 m, 47.091 m³. földet mozgattak meg, 32.552 fm árkot ástak. A felépítmény kavicságyának szélessége 2 m, mélysége 25 cm, később 30 cm. Folyóméterenként 0,4 m³ kavicsot számoltak s ezt a Kerka partján nyitott kavicsbányából szállították a vasútvonalra. A talpfák 1,5 m hosszúak, 16-20 cm szélesek, a tölgyfából készültek. A sínek 9,2, illetve 12 kg/fm.^{10/} /A csömödéri vasút építményei is hasonlóak./

Nagyobb műtárgyak: 79 m hosszú Kerka-híd, 64 m híd a patakok felett, 1 m, 50 cm és 30 cm átmérőjű átereszek, sorompók jelzők, stb. A vontatást az 1923-ban gyártott, Orenstein és Koppel-gyártmányú, "Antal" nevű, 9,5 tonnás 50 LE-ős gőzmozdony végezte. 10-15 km/ó sebességgel haladt. A bruttó vonóereje 60 tonna, a nettó 40 tonna. Lentiben a fűrésztelepen épült a mozdónyszín. A járműpark adatai: 22 pár ikerkocsi műfaszállításhoz, 1 személyszállító kocsi, 1 munkásszállító kocsi, 5 kavicsszállító láda és 2 pályakocsi. /1926-1945./^{11/}

9./ Csömödéri erdei vasúthálózat, Csömödér-Oltárc közt /fővonal/

Az Esterházy Hitbizomány 8470,5 kh-as bánokszentgyörgyi és a 8448,5 kh-as szentpéterföldei erdőgondnokságainak erdőit tárta fel az erdei vasút. /1945/. Itt már egy tényleges vasúthálózat alakult ki.

Az első vonalszakaszt nem a hitbizomány, hanem Mayer Miksa zágrábi és Scheffer Rezső csáktornyai cég építette Csömödér és Budnya közt 14.000 m hosszban. 760 mm nyomtávú, gőzüzemű, 9,3 kg/fm sínekkel. 1916. V. 16-án engedélyezték az építést és 1917. I. 3-án már a szentlőrinci Orenstein és Koppel cégtől megérkezett a gőzmozdony. Kipróbálták s ideiglenesen engedélyezték, 8-12 km/ó átlagos és 20 km/ó maximális sebességgel. 1918. III. 15-én bizottság érkezett Pákára, s tagjai bejárták a vonalat, próbamenetet tartottak a mozdonnyal, és megadták a végleges engedélyt.

Azért kellett ilyen gyorsan megépíteni a vasutat, mert 1918 végéig le kellett szállítani azt a 32.409 db túlkoros tölgyet melyet 3.006.000 koronáért vásárolt a budapesti Laendler Aladár és a müncheni Gebrüder Freundlich fakereskedő cég a hitbizománytól.^{18/}

A hitbizomány gőzüzemű erdei vasutat kívánt építeni az előbbi vasút Törösznek állomásától, Bánokszentgyörgy-Oltárc községeken keresztül a Márki erdőbe. 1920 IX. 19-én tartották az első bejárást, melyen részt vettek Polnisch Árpád hercegi erdőfelügyelő, Doleschall Aladár hercegi erdőmester és Buzsáky János tervező mérnök. A 17.600 m hosszú vasúton 1921. VII. 14-én már ideiglenesen engedélyezték az anyagforgalmat. A műtanrendőri bejárást a következő évben, március 14-én tartották és jelen voltak Rimler Pál hercegi erdőtanácsos a hitbizomány erdőgazdaságának vezetője. Dr. Csák Gyula uradalmi ügyész, Doleschall Aladár hercegi erdőfelügyelő és Henye Lukács üzemvezető, aki 1945-ig vezette az egyre bővülő vasútüzemet. A bizottság beutazta és biztonságosnak találta a pályát. A Scheffer-féle vasutat átvette a hitbizomány, amely 1920-ban a 2600 m hosszú Hosszúrét szárnyvonallal bővült. Itt 7 kg/fm sínrel építettek.^{19/}

1938-ra az olajfűrészek miatt a környék fuvarosai igen drágák lettek. Lekötötte őket az olajipari anyagok szállítása, így bizonytalanná vált a tolmácsi erdőből való biztonságos iparifa kiszállítása. Innen 1938-tól évi 5700 m³ faanyagot vártak, 30 éven keresztül. Ezért építették meg a Kerettyes-Tolmács szakaszt a Válicka völgyéből 1938-1939 évben 5460 m hosszúságban.

Érdemes megvizsgálni a költségeket; 15,2 aranykorona volt folyóméterenként, amiben benne volt 1 gőzmozdony, 10 pár rönkszállító és 3 tűzifaszállító kocsi is. Többet mutat az első szakasz építkezési költségeinek %-os kimutatása:

1./ Tervezés, adminisztratív költségek	10,99 %
2./ Kisajátítási költségek	1,25 %
3./ Alépítmény "	23,76 %
4./ Felépítmény "	41,13 %
5./ Műtárgyak "	16,54 %
6./ Magasépítés "	2,03 %
7./ Iparvasúti járművek	4,30 %
	100,0 / 12/

Érdekes, hogy a vasúti és a tengelyen /szekérrel/ való szállítás költségei közt lényeges különbség nem volt. Oka a vasút nagy alap- és felépítmény költségigénye, az ágyazó agyag - kavics - hiánya és a magas amortizáció. A vasúti szállítás előnyei mégis igen hamar kiderültek; időjárástól függetlenül - ez Zalában ma is nagy gond - lehetett a fülledékeny bükköt és a kékülés veszélyének kitett fenyőt a fűrészüzembe szállítani. Az is előny volt, hogy a hitbizomány függetleníthette magát az idegen fuvarosoktól. /Sokszor lábon kellett hagyni a fát, mert a fuvarerő hiányzott/.

Az erdei vasút évi teljesítménye 25.000-35.000 m³. volt. A szállítás költsége, az amortizációval együtt 2,5 P/m³, vagy másképpen; mázsánként és kilométerenként 1,5-2,5 fillér volt az üzemköltség. Összehasonlításképpen; 1 m³ tölgyrönk 35 P, 1 m³ fenyő rönk 20 P, a fadöntési bér 1-1,5 P, közelitési bér 1,5-2,5 P volt 1926-1928-ban.^{13/}

A vasút személyzete és a rakodó munkások nem tartoztak szorosan az Erdőgondnokságok alá, a hitbizomány erdőfelügyelősége a farkatárral együtt irányította.

1928-ban elkészült a szilvágyi erdőbe vezetett vonal és a sárdipusztai szárnyvonal is kiépült 1945-ben így alakult a vágányhossz:

Fővonal Lenti-Szilvágy	22.000 m
Sárdipusztai szárnyvonal	2.000 m
Fűrésztelepi kitérő	77 m

Doboskerti kitérő	206 m
Szilvágyi kitérő	123 m
Gőzüzemű összesen:	<u>24.406 m</u>
Kasznárfenyvesi szárny, lóüzemű, 760 mm nyomtávú, 7 kg/fm sínek. Később gőzüzemű	<u>1.500 m</u>
Mindösszesen:	25.906 m ^{14/}

A vasútüzem 1945. IX. 25-én állami tulajdonba került. Az átadó Csata Gyula hercegi erdőfelügyelő, az átvevők: Berzenkovits Antal m. áll. főerdőtanácsos, a Földművelésügyi Minisztérium kiküldötte és Kiss Lajos magyar állami főerdőtanácsos, a Zalaegerszegi Állami Erdőigazgatóság igazgatója. Megemlíten-dő, hogy az Esterházy Hitbizomány összes zalai erdőbirtokát és üzemeit az e-lőbbi erdőmérnökök vették át. A vasútüzem államosításával együtt került átvé-telre az egész erdőbirtokot behálózó 290 km hosszú, 66 állomással rendelkező telefonhálózat, amely az üzemszervezés magas fokát jelzi.

Az állami tulajdonba vétel után a vasútüzemet továbbra is a faraktárral e-gyütt kezelték. Nevé: Lenti Vasútüzem és Faraktár. 1946. VII. 13-tól Magyar Állami Erdőgazdasági Üzemek /Mállerd/ Lenti Fűrész és Vasútüzem¹⁵.

1945 után a Liponyak patak völgyében a Kasznár fenyvesi szárnyvonalból megé-pül Lendvadedesig egy 5930 m-es vonal. A lenti vasútüzem ma is működik, a Za-lai EFAG Lenti Erdészet kezelésében. A vágányhossz 1989-ben az alábbi:

Lenti-Szilvágy fővonal	25.900 m
Kitérők	1.008 m
Sárdipusztai szárnyvonal /600 m felszedve/	2.680 m
Lendvadedesi vonal /csak 2000 m használva/	<u>5.930 m</u>
Összesen:	35.518 m ^{16/}

A vontatást ma már 2 drb C 50-es dízelmozdony végzi.

Nagyon valószínű, hogy e vasút egyes nyomvonalain már 1912 előtt is működött valamilyen erdei vasút. A bérleti vágások idején - 1912 előtt - Sárdipusztá-ról, Kasznárfenyvesből és a Berekerdőből a fenyő szerfa és a tölgyrönk kiszál-lítása erdei vasúton történt, amelynek síneit a bérlő a termelés befejeztével felszedte. Kb. 17-18 km hosszú lehetett.^{17/}

A déli lejtő 18 ‰-os , az északi vízválasztó 20 ‰-os. A sínek 9,3 kg/fm, 10 tonnás gőzmozdonyok jártak 15 km/ó sebességgel.^{20/}

1939-ben a 4200 m hosszú Köveses szárnyvonal is kiépül, 7 kg/fm sínekkel. Évente innét 5000 m³ faanyagot szállítanak el. A két szárny műtanrendőri bejárása 1939. IV. 28-án volt, melyen a hitbizomány részéről részt vett Bence Pál hercegi erdőfelügyelő, Nidermann Árpád hg. erdőmester, Páll Miklós hg. erdőmester és Henye Lukács üzemvezető. Ekkor 11 tonnás 45 LE-ős mozdonyt említettek.^{21/}

1940-ben kezdik a 7700 m hosszú Bucsuta-Bánkürtös szárny építését, 1941. VIII. 12-én volt a műtanrendőri bejárás Csata Gyula, Dr. Keglovich Béla, László Tibor, Páll Miklós és Henye Lukács részvételével. Megindul a forgalom, évente innen is 5000 m³ faanyagot szállítanak le.^{22/}

1944-ben Budnyától a 2600 m hosszú Feketeberek szárny épült meg. 1945. IX. 29-én vették állami tulajdonba a vasútüzemet. Az átadók: Csata Gyula hg. erdőfelügyelő és Henye Lukács. Az átvevők a Lenti Vasútüzemnél már említett Berzenkovits Antal és Kiss Lajos. 1945-ben a vágányhossz összesítve:

	Kitérők	Vonal
1./ Csömödér-Budnya		14.100 m
Döme földi, töröszneki, budnyai kitérők, csonka, töröszneki homokbánya	742 m	
2./ Feketeberek		2.600 m
3./ Hosszúrét		2.600 m
Hosszúrét kitérő	100 m	
4./ Törösznek-Márki		19.400 m
Kámaházi, nyírlakosi, bázai, bánokszentgyörgyi, györerdei, márkai kitérők	685 m	
Márki kavicsbánya		875 m
5./ Kerettye-Tolmács		6.100 m
Kerettyei és tolmácsi kitérők, csatornák	540 m	
6./ Kövecsesi vágány		4.200 m
Kövecsesi kitérő	100 m	
7./ Bucsuta-Kürtös		7.700 m
Bucsutai és kürtösi kitérők	300 m	
ÖSSZESEN:	2.467 m	57.575 m

9,3 kg/fm sínekkel	46.738 m
7,0 kg/fm sínekkel	<u>13.304 m</u>
Az összes sín:	60.042 m

Mozdonyok: 1. "Tátra" nevű, 2198.sz.MÁV gyártmányú, 1909 évbéli, 3 csatlós, 45 LE-ös, 11 tonnás gőzmozdony.

2. "Pál" nevű, 10.525.sz., Orenstein és Koppel gyártmányú, 1923 évbéli, 3 csatlós gőzmozdony.

3. "Hany Istók" nevű, 10.726.sz. Orenstein és Koppel gyártmányú, 1923 évbéli, 3 csatlós gőzmozdony. Ma a nagycenki múzeumparkban van.

4. 1925-ig dolgozott, utána a lenti vasúton az "Antal" nevű, 10.526. sz. Orenstein és Koppel gyártmányú, 1923 évbéli, 3 csatlós, 9,5 tonnás 50 LE gőzmozdony.^{23/}

5. Tóth Zoltán szerint az 1917-ben gyártott a "Muki" nevű és az 1918-ban gyártott a "Karcsi" nevű gőzmozdony is dolgozott a vasúton.^{24/}

Mozdonyvezetők 1945-ben: Bella Ferenc, Illés István, Fürst László.

Az anyagszállító kocsipark adatai:

1./ "Russemann" ikerrönk kocsi pár	9	
2./ "Waggongyári" ikerrönk kocsi pár	16	
3./ "Lanfer" ikerrönk kocsi pár	1	
4./ "Orenstein" ikerrönk kocsi pár	12	
5./ "Kupel" féle ikerrönk kocsi pár	10	
6./ "Zirci" féle ikerrönk kocsi pár	5	
7./ "Orenstein" ikerfás kocsi pár	12	
8./ "Daimler" 2 hengeres motor	1	
9./ Billenős vaskocsi	5	
10./ Vasvázás salakos kocsi	1	
11./ Pályafenntartási platós kocsi	4	
12./ Zárt személykocsi	1	
13./ Zárt motor pótkocsi	1	25/

20 főből állt a vasútüzem személyzete, amelybe nem tartoztak a pálya- és rakodó munkások. Évi teljesítménye 35-40.000 m³. körül mozgott. A faanyag szállítások mellett a MAORT-nak csöveket, anyagokat továbbítottak. Az 1921. évi egyezség szerint a vasútüzem Bánokszentgyörgy lakosságának terményeit ingyen szállította a kisajátított területek kártalanítása fejében. A Földművelésügyi

Minisztérium nem ismerte el a községnek ezt a jogát, mert az államosításkor nem jegyezték be teherként. Páll Miklós erdőgondnok igen erélyesen védelmébe vette a község érdekeit, ugyanis a szállítás nem volt olyan mértékű hogy a vasút forgalmát zavarná. Érdeemes idézni leveleiből: "Nem szabad a rendelték szavaihoz ragaszkodni, hanem a szellemét kell vizsgálni. ... rendeletek azt célozzák, hogy a nép jobb helyzetbe kerüljön... minden jog elvonása igen nagy visszatetszést szül. Már a gondnokságra nézve sem közömbös, hogy az erdőtiszt személye kedvelt-e, vagy sem a lakosság előtt."^{26/}

A lenti és a csömödéri erdei vasúthálózatból ún. "repülő vágányok" indultak ki a közelben lévő vágásokhoz, amit a kiszállítás után gyorsan át lehetett telepíteni máshová. E mozgékony szállítási módot kitűnően alkalmazták és alkalmazták még ma is.

A csömödéri erdei vasút ma is működik, /1989-ben/ 72 km hosszú, 5 drb. C. 50 dízel mozdony végzi a vontatást. A sínek 7 kg/fm, 9 kg/fm, 14 kg/fm, 18 kg/fm 3 drb személyszállító és 40 drb platós teherkocsiból áll a gördülő állomány. Az utóbbi 10 évben, évente 30-38.000 m³. között mozgott a faanyag szállítás. Csömödér-Kistolmács közt személyszállítás is folyik 18 km hosszon, de ez csak kiegészítő jellegű. Szervezett forgalomirányítást kellett bevezetni már a kezdetben, mivel több mozdony közlekedett és közlekedik ma is egyidőben.^{27/}

A zalai erdei vasútak összes hossza kb. 185 km lehetett, melyből 95 km ma is működik. A háborús időkben és az újjáépítés időszakában az erdei vasutak vonzáskörzetét maximálisan kihasználták. Igen nagy tarvágások keletkeztek, jelentősen megváltoztatva egy-egy vidék erdőinek korosztályviszonyait.

Az erdei vasútak nagyban hozzájárultak a zalai erdők feltárásához, nélkülük lehetetlen lett volna a kivágható fatömeg kiszállítása. Létjogosultságukat jelzi a ma is működő két erdei vasúthálózat.

JEGYZETEK

- 1./ PANKOTAI G.: Adatok a bakonyi táj erdei vasútjainak történetéhez. Közlekedéstudományi Szemle XXXIV. évf. 9.sz. 366-367.o., Zala megyei Levéltár /Z. m.L./ Erdőigazgatóság iratai /Eig./ 1945/5074, 5450.
- 2./ Z.m.L. Eig. 1945/5074, : Veszprém megye földrajzi nevei. I. A Tapolcai járás. 34.o. : Új Magyar Központi Levéltár XIX. K.1.gg.//UMKL/ 1945/80167

- 3./ Z.m.L. Eig. 1945/168, 5074.
- 4./ Z.m. L. Eig. 1945/5074; 1947/7657. ; Z.m.L. Közigazgatási Bizottság XIII. Erdészeti Albizottság iratai /Közig. alb./ 1934/3417.
- 5./ Határozat a megszüűésről. Varga Gellért szivességéből.
- 6./ VASKA M,: Paraszti gazdálkodás Nován a két világháború között. Zalai Gyűjtemény 11. 1979. 27-28.o.
- 7./ Z.m.L. Közig. Alb. 1920/191, 1922/1588;; Z.m.L. Erdőfelügyelőség iratai /Ef./ 1920/555,; SZAKÁCS L.: A Lenti és Csömödéri Fűrészüzem államosítása. OEE. Erdészettörténeti Szakosztálya Közleményei. XIII-XIV. sz. 1987. 65.o.
- 8./ Z.m.L. Eig. 1945/5074, 1947/ értekezletek, 1949/50/Körrendeltek,; UMKL. Bp. 1945/3/89788,; Erdészeti Lapok 1926. LXV. évf. 6. füz. 271.o.; Térképek és rajzok Csömödéren Horváth Imre szivességéből.
9. Z.m.L. Üzemtervek. Lenti Erdőgondnokság. X.r.; SZAKÁCS L.: 1987. 65.o.
- 10./ Z.m.L. Erdőrendezőség iratai /Er./ 1945/2/67.; Z.m.L.Eig. 1945/5074.; Erdészeti Lapok 1926. 271.o. ; STOLPA Gy.: Üzemi és kereskedelmi rajz Lentiről. Fás Tudósító 1942. IX. 25. 11-12.o.
- 11./ Z.m.L.Üzemtervek 1924-1943. 41.o., 54-55.o.; Z.m.L. Közig.Alb. 1930/240.
- 12./ Z.m.L. Üzemtervek ism.
- 13./ Z.m.L. Üzemtervek ism.
- 14./ Z.m.L.Eig. 1945/5074
- 15./ Z.m.L. Er. 1945/2/67.
- 16./ Varga Gellért és Kovács Jenő szives közlése, amit ezennel köszönök.
- 17./ Z.m.L. Üzemtervek ism.
- 18./ Z.m.L.Eig. Iparvasúti jegyzőkönyvek 1918-1947.; Z.m.L. Üzemtervek Lenti, Szentpéterfölde, Bánokszentgyörgy.
- 19./ Z.m.L.Ef. 1920/564,; Z.m.L.Eig. Jegyzőkönyvek 1918-1947.
- 20./ Z.m.L. Közig. Alb. 1939/6047.; Soproni Állami Levéltár /SÁL/. 19.C. Zalai erdei vasutak rajzai 1938-39.
- 21./ SÁL. 1938-39. ism.; Z.m.L.Eig jegyzőkönyvek.
- 22./ Z.m.L.Eig. jegyzőkönyvek ism.
- 23./ Z.m.L.Eig. 1945/5074,; Eig. 1946/1337.; Er. 1945/2/68.
- 24./ Tóth Zoltán: Kisvasúti történet. Vasút 1981/2.7.o.
- 25./ Z.m.L.Eig. 1945/5074.;
- 26./ Szakács L.: Az erdők állami tulajdonba vétele Zala megyében. Zalai Gyűjtemény. 1986. 25.sz. 273-294.o., Z.m.L.Eig. 1946/1337.
- 27./ Horváth Imre szives közlése, amit ezúton is köszönök.