

Erdei iskola – erdei vasúttal

A természet a gyalogos túrázót örvendezteti meg apró titkaival igazán. Autóval, autóbusszal elsuhanva az erdei utakon szerényebb arcát mutatja felénk az erdő. A természet féltő emberek ódzkodva fogadják védett területek megnyitását a gépkocsiforgalom előtt, felrémlik a szemetes, olajszenyes parkolók riasztó látványa, az út mentén széles pásztában kiirtott erdő csúfsága, a száguldozó botcsinálta „rally-bajnokok” által felvert élővilág pusztulása.

Van azonban egy alig ismert tömegközlekedési eszköz, amely méltán bonyolíthatná le védett természeti tájaink kirándulóforgalmát: az erdei vasút. Bár szükségességüket számtalanszor megkérdőjelezték már kétes gazdaságossági számítások, az erdőn-mezőn nyugalmat, örömet, élményt kereső természetbarátok igénylik létüket. A kisvasúton utazni vágyók legtöbbször magáért az utazás kellemes, lelket gyönyörködtető élményéért veszik igénybe az erdei vasutakat. Általuk messze be lehet jutni az erdőrengetegek szívébe, turisztikai célpontok válnak elérhetővé. Pályájuk harmonikusan illszekedik a tájba, nincs számottevő környezetszennyezésük sem. Vonalvezetésük könnyen alkalmazkodik a terep adta lehetőségekhez, keskeny vágányaik kevés helyet foglalnak el az erdőből. Apró kocsijaiknak, mozdonyaiknak sajátos bájuk van. Az utasok nem háborgathatják az élővilágot, s a rendszeresen közlekedő kis vonatokat az állatok hamar megszokják, gyakran látható a többnyire érdekesen változatos pálya mellett, természetes közegeben a malacait vezető vaddisznó, elugró őz, vonuló szarvascsorda.

Természetközeli oktatásunkat is sokban segíthetik e kedves kis vonatok. Az utazás élménye még vonzóbbá, még érdekesebbé teszi a terepi vizsgálódást, könnyen elérhetővé válik számos, eltérő arculatú táj, életközösség. A MÁV Széchenyi-hegyi Gyermekvasútján működőhöz hasonlóan nem nehéz mozgó laboratóriummá berendezni egy személykocsit, így a vasút valóságos „gördülő tanösvénnyé” alakítható a közeli s távolabbi környék iskoláit kiszolgálóként.

Rövid összeállításomban szeretném bemutatni hazánk valamennyi, még működő erdei vasútvonalát. Érdemes felfedezni őket. Az erdei vasutak nemcsak közlekedési eszközként kaphatnak új szerepkört, hanem a környezeti nevelés szolgálatába is állíthatók.

A túrák tervezésénél célszerű levelet váltani az üzemvezetőségekkel, mert – mivel korlátozott közforgalmú vasutak – menetrendjükbe időközönként üzemszünetet kénytelenek iktatni. Különmenetek szervezésére, a csoport kívánságának megfelelő menetrend kialakítására azonban legtöbbször találnak módot.

Erdei kisvasútjaink az erdészeti szállítások csökkenésével vagy megszűntével az idegenforgalom, s még inkább az ökoturizmus leghivatottabb kiszolgálóivá tehetők. Mi, környezeti nevelők segítsünk ebben!

1. Debrecen-Háromhegyialja

Az egykori Debrecen Városi Erdei Vasút vonalának 16 kilométeres megmaradt szakaszán a Debreceni Közlekedési Vállalat tartja fenn a forgalmat. A végállomást, a hajdani fatelepet a város keleti felében, a Nyirábrány-Érmihályfalvi vasút Szabadságtelep megállóhelye közelében találjuk. Kisvasutunk innen indul kelet felé, a vámospércsi országút mentén, hogy Csereerdő megállóhelye után észak-északkeletre fordulva átvágjon a várost övező erdős pusztákon. A ligetes, nyárfás, tölgyes erdőben megannyi tanya húzódik meg. Az úttalan homokon kisvasutunk az egyetlen megbízható közlekedési eszköz. A végpont ma Háromhegyialja. Itt a város kirándulóközpontot épített ki.

2. Pálháza-Rostalló

A Zempléni-hegység északkeleti részén járunk, a Hegyköz északi csücskében, a Bozsva-völgy bejáratánál. A falu határában álló állomásépülettől nyugatra tartva a vasút átszeli az erdészet fatelepet. Elhalad a perlitbánya mellett, majd a Kemence-patak fo-

lyását követve délnyugatnak fordul. Érinti Kishuta községet, üdülők, hétvégi házak között fut az erdőgazdasági műúttal párhuzamosan, többször keresztezve a patakat.

Kemencepatak megállóhely után a szűk völgybe szorul út, vasút és patak. Apálya fölött összeborul a lombsátor. Szinte meglepetésként hat az ívből kikanyarodó vonat előtt fel-tűnő halastó, s az e fölé emelkedő riolittufa-agglomerátum szirtén épült Károlyi-kastély.

A szirtet alagút fúrja át. Kőkapu állomás az üdülő udvarában van. Innen a patak magas árterén, tágas irtásrétek mellett halad tovább a vonat a Nagy-Gereben alatt kialakított Rostálló végállomásig.

3. Miskolc-Lillafüred-Garadna; Miskolc-Farkasgödör-Örvénykő

Legismertebb, leglátogatottabb erdei vasútjaink egyike a Lillafüredi Állami Erdei Vasút. A kedvelt – Ótátrafüred hangulatát idéző – kirándulóközpont, Lillafüred névvel szinte összeforrt, az emberek szeretik, s heves tiltakozással reagáltak, mindahányszor a vonal felszámolása szóba került.

Fővonalai ma Majláth üzemi központból futnak szét. A várost Diósgyőr északi peremén futó vonalával közelíti meg.

Majláthtól keletre a Szinva folyását követi a vasút a hegyoldalba kapaszkodva. Két meglévő, üzemelő vonala a Diósgyőri Papírgyár fölött találkozik. A régebbi, garadnai fővonal Hámor külterületén, attól délre kígyózik erős emelkedésben. A Puszkaporos-szorost átvágva erdei vasúton meglepően merész, három vasbeton pilléren nyugvó, 25 m magas, 64 m hosszú völgyhídon fut át a vonal. Lillafüred előtt és után egy-egy 110 m hosszú alagút teszi érdekessé az utazást.

A Palotaszálló mellett – az elveszett kárpáti üdülőhelyek stílusában megépített – állomás és postaépület előtt mindig időznek egy kicsit a vonatok.

A Fazola család által felduzzasztott Hámori-tó meredek partján kanyargó pálya egy különleges, íves viadukton vezet át, majd a Garadna-patak déli, magas árterén vezet tovább. A Kis- és Nagymező közé ékelődő, szurdokszerű Garadna-völgy igazán festői szépségű. A kohászat ipartörténeti emlékei kísérik a vasutat. Az őskohó és a hámor ma múzeum.

A vonal a ma Miskolchoz tartozó egykori kicsiny hegyi falucska, Ómassa előtt mintegy 2 kilométerrel végződik az összeszűkülő völgyben.

A másik, kevésbé ismert fővonal Papírgyár állomástól ágazik ki. Északra tartva a Csanyik-völgyben merész ívekből álló szerpentinnel emelkedik fel az Ortás-tetőig. A Kismező északi peremén haladó pályáról remek kilátás nyílik a Tardonai-dombságra és a Harica-völgyre. A vasút úttalan vadont szel át. Vonalala mentén szénégetők dolgoznak. A végállomásig – Farkasgödör-Örvénykőig – a tszf. 410 méteres magasságra kapaszkodik fel a vonat. Innen számos túraútvonal indul Tardona, Harica, Szentlélek és a Dédesi vár irányába.

4. Felsőtárkány-Stimecz ház

Meglepő, hogy míg a Bükk keleti felében Miskolc kisvasútjai országos hírűvé fejlődtek, addig a hegység nyugati oldalán, az Eger közelében működő Felsőtárkányi Erdei Vasút alig képes kitörni az ismeretlenségből.

Pedig a nagymúltú kisvasút gazdái minden erejükkel azon fáradsanak, hogy vasútjukból ismert látványosság legyen. A példaadóan takaros kisvonatot ízléses formaruhába öltözött vasutasok irányítják. Igyekeznek kiszolgálni a kirándulók igényeit. Iskolás csoportok részére a természetben tartott rendhagyó órákhoz különvonatot biztosítanak, keresik a kapcsolatot utazási irodákkal is.

Az egykor szerteágazó hálózatnak egyetlen, 5 km-es darabján bonyolítják le a forgalmat. A jó fekvésű, kellemes éghajlatú, csinos kis üdülőfalvú Felsőtárkány északkeleti végében találjuk a fűtőházat. Az egeri autóbusszjáráthoz csatlakozó vonatok innen indulnak először a néhány száz méternyire lévő Sziklaforrásig. Az egykori érseki nyaraló előtti tavacska partján, a Szikla fogadóval szemben kicsit időz a szerelvény, majd visszatolat a fűtőházhoz, hogy másodjára északnak fordulva az Egeres-völgy felé vegye az irányt.

A faluszéli irtásrét peremén fut a vonal. Gyönyörű a kilátás a „bükki kövek” felé. 2 kilométerre a falutól a Varróháznál állunk meg. Az erdészházzal átellenben kicsiny vadaskertet létesítettek. Gímszarvas, dámvad, muflon látható a vonatból. A vonal északkeletre fordul, a Vöröskő-völgyben kanyarog a patak mentén. A végállomás a szerény, de látogatottságának megfelelően kiépített Stimecz ház.

5. Szilvásváradi-Szalajka-völgy

A szilvásváradi Szalajka-völgyben fut hazánk egyik legsikeresebb erdei vasútja. Rövid vonala az egyetlen engedélyezett közlekedési eszköz a természetvédelem alatt álló tájon. Végpontja közkedvelt idegenforgalmi célpont. Természeti szépségekben bővelkedik, de a nagy rét a szabadban való játéknak, közös családi programoknak is alkalmas terepe. Látnivalói közül kiemelkedő a szabadtéri erdei kiállítóhely: az Erdei Múzeum, sokan állnak meg a pisztrángos tavaknál, kaptatnak fel az istállós-kői ősember-barlanghoz. A Szalajka-patak mésztufa gátjai, a híres Fátyolvízesés pedig egyenesen páratlan szépségű.

A fogathajtó világbajnokságra kiépült lovaspálya mellé került a kisvasút községi végállomása, Örömed-lovaspálya. Pár perces séta innen az Eger-Putnoki vasút Szalajka-völgy megállóhelye. Az üzemi központ, a Fatelep csinos kis felvételi épülete mindössze pár száz méternyire van ide. A vonal a község határában települt turistafogadó bázis és autóparkolók mellett elhaladva a Szalajka-patak óriási lapulevelekkel benőtt, égerfákkal szegélyezett partján kapaszkodik felfelé.

Halas-tó megállójától az Erdei Múzeum érhető el és sokan szállnak itt le- és fel azok, akik rövid sétával fel kívánják keresni a pisztrángos tavakat, és a különlegesen szép Szikla-forrást. Helyenként bevágásban fut a vonat, jól megfigyelhetők a meggyűrt agyagpala rétegek. A Fátyolvízeséssel átellenben van a kisvasút végállomása. Innen vezet a gyalogút tovább az ősember-barlang, és a Bükk „teteje”, az Istállós-kő felé.

6. Gyöngyös-Mátrafüred; Gyöngyös-Lajosháza

A Mátravasút már a háború előtt is közkedvelt és közismert kiránduló vasútja volt a gyöngyösieknek. A szépen rendbe hozott Orczy-kastélyban ma a Mátra Múzeum kiállításai láthatók. A kastélypark kapujából a látogatóknak gyakran feltűnnek a kis, sötétpiros vagy világoskék vagonok.

A parkot keletről megkerülve az országút mellett vezet a vasút. Galya-térköznél ágazik szét a két fővonal. A mátrafüredi a jóféle borszőlővel beültetett Farkasmály után hétvégi házak előtt vezet. Végpontja a kedvelt kirándulóhely és üdülőtelepülés – Mátrafüred – központjában van. A pálya nem túl változatos, de gyönyörű a kilátás, a város és a Mátra-bérc irányába egyaránt.

Galya-térköztől bal kitérővel indul a lajosházi vonal. Keresztezve a községi földeket Jánoska megállónál eléri Gyöngyössolymost. A „kertek alatt”, a patak folyását követve izgalmas vonalvezetéssel kanyarog át a falun. A patakot egy meglepő, ferde hídon íveli át, majd az egykori fűtőház után Cserkő megállóhelyet elhagyva, az erdőben fut tovább északra, a Galyatető irányába.

A patakot követő, napsütötte tisztásoktól, andezit sziklarajzoktól változatos erdei szakasz a vonal legszebb része.

A végállomás – Lajosháza – barátságos, békét árasztó tisztásán csinos fogadó tájba illő épülete áll. Rövid sétával elérhető innen Mátraháza és a Csór-réti víztározó. Turistautak vezetnek Galyatető és Mátraszentimre felé is a felszedett, egykori vonalakat követve.

7. Kismaros-Királyrét

A vasútvonal a MÁV szobi fővonalának Kismaros állomása közeléből indul. A pálya északnyugatnak tart, a Morgó-patak folyását követi. A vasút Kismarost elhagyva a műút mellett vezet. Vállalati és magánüdülők, hétvégi házak épültek a völgyoldalba az elmúlt

két évtizedben. Börzsönyliget a fővárosiak egyik könnyen megközelíthető, kedvelt pihető övezetévé vált.

A völgy a kismedencébe érve kitérül. Községi legelő és kaszáló mellett felkapaszkodva jut a vonat Szokolyára. A falut egyik utcáján vezetett pályával szeli át, majd északra fordulva szántóföldek peremén érkezik Kincskereső állomásra.

Királyrét látogatott kirándulóközpont. Számos turistaút kiindulópontja. Innen közelíthetők meg a Magas-Börzsöny menedékházai, telente pedig a legjobb síterepék.

8. Nagybörzsöny-Nagyirtás

Az ország egyik legravúrosabb erdei vasútján a Magas-Börzsönt a Nyugat-Börzsöntől elválasztó Hosszú-völgyben fut a törzsvonal Nagybörzsöny község határától, a fatelepről.

A vonal kezdeti, 4 kilométeres szakasza még viszonylag sík. A patak futását követi. Annak ártéri égeresei és a hegyoldal gyertyános tölgyesei mentén ível a vidékre igen jellemző, egykor művelt irtásrétek között. Kisirtás-puszta megállóhelynél néhány társas üdülőház vendégei a kisvonal gyakori leszálló utasai. Kisirtás fejjállomás. A vágány ütközőbaknak fut. A kisvonal útját folytatva menetirányt vált. A kis mozdony most majd 1 kilométeren át maga előtt tolja a kocsiját. A csúcsváltóval megtört pálya Z-betűhöz hasonlóan kúszik fel a Tolmács-hegy oldalába.

A Nagy-Gyertyános és a Sas-hegy közti hágón kanyargós szerpentinén vezet át a vasút. A végállomás Nagyirtás-Vízválasztó, a Szent Orbán fogadótól nem messze található.

9. Kemence-Hamuház

A vasútüzem a kovácműhely társaságában a község szélén ma is megvan. A ritkaságszámba menő 600 mm-es pályát saját használatú vasútként működtetik, a nagyközönség számára nincs megnyitva. A település szélén nyaralók előtt kanyarog a pálya a feltáróút mentén. Meredek, andezitagglomerátum sziklák tekintenek a vonalra. A Csarna-völgy bejáratánál az erdei iskolai bázishelyként közkedvelt ifjúsági szálló előtt fordul délre a kisvasút.

A paradús levegőjű Csarna-völgyben rohanó bővizű csermelyt több kis fahíddal íveli át. Jobbról a VILATI üdülője, balról a Godó-vár meredek hegyoldala. A szerelvények, melyek általában erdei munkásokat vagy faanyagot szállítanak, többnyire a Hamuháznál várakoznak.

10. Pörböly-Gemenc-Báránfyok

Az ország egyik leghíresebb vadrezervátuma a Sió-torkolattól délre elterülő 22 ezer hektáros Gemenci-erdő. A Dunát egykor széles sávban kísérő galériaerdők maradványa viszonylag háborítatlan ősvadon. A puhafa ligeterdőket kisebb-nagyobb tisztások tagolják. Megannyi folyóág, holtág, morotva teszi változatossá a tájat.

Példaadó lehet, hogy a védett terület szabadon nem látogatható. A kíváncsi csoportok, vagy kishajóval, vagy a Gemenci Állami Erdei Vasutak vonataival utazva pillanthatnak a rengeteg életébe. A Szekszárd határában kiépült idegenforgalmi központ, Báránfyokon van a vonal egyik végállomása. A vidék építészeti stílusát idéző épületekben éttermet, fogadót, üzletet, lovardát találunk, és van itt egy trófeamúzeum is.

A kisvasút az árvízvédelmi töltés mentén kanyarog a keselyűsi erdészház érintésével a gemenci Duna-partig. Gemenci-deltától délre veszi az irányt és a Gemenci- és Rezéti-Holt Duna folyását követve fut tovább. Az utat folytatva nyárjas erdők, fűzligetek között érjük el Lassit. A felázott, agyagos, sáros földutak magyarazzák a helynevet. A rezéti erdészház után vonatunk befut a vasútüzem központjába, Pörbölyre, ahol a bátaszéki nagyvasúthoz találunk csatlakozást.

11. Almamellék-Lukafa-Sasrét

Almamellék. Aprócska falu Szentlászló és Ibafa között a Zselic legszebb vidékén. A megváltoztathatatlanba beletörődve dacol az idővel az Almamelléki Állami Erdei Vasút. Ügyszólván elszakadva a világtól hozza-viszi utasait nap mint nap a kisvasút. A legkisebb vasutunk. A ma is 600 mm-es vágányokon közlekedő szerelvény az állomás előtti egykori rakodóról fordul a nádasokkal szegélyezett halastavak felé. Furcsa, S-alakú kanyarral ível északra. A hajnalonként köd ürte völgyben a szentmártoni szántóföldek mellett halad. Szinte nem is erdei, hanem mezei vasút. A vonal végén a kisvonat rendre végigjárja a lukafai, majd a sasréti vonalakat. Gyönyörű vadászkastély is található itt. A parkja természetvédelmi terület. A jó állapotú, de üres iskolaépület még hasznosításra vár.

12. Mesztegnyő-Felsőkak

Külső-Somogy szelíd dombvidékén járunk. Marcalitól délre 8 kilométerre, a Balatont Somogyszobbal összekötő vasútvonal mentén fekszik a csinos kis falu: Mesztegnyő.

Nem messze a nagy állomástól várakozik a kicsiny személyvonat. Nem mindennapi útiélményt kínál. A fővonal a falut kelet felől kerüli meg, szántók között halad. Gyóta-Busvár megállóhelyen szállnak fel a község központjából érkezők. A vasút keletre fordul, a Busvári-halastó mellett vezet tovább. A sebesség a pálya állapota miatt mindössze 10 km/h, így jól megfigyelhető a tó értékes madárvilága. Szürkegémek kelnek szárnyra, kanalasgémek gázolnak a nádas szélén, s itt is, ott is különféle récecsapatok úszkálnak.

Szunyogvár megálló után barátságos tölgyerdőben vezet tovább a vaspálya. A kisvasút töltése a Hajmáslapi-halastavat két részre osztja. Szinte a vízen jár a vonat. Nagyszerű élmény. A rejtelmes nevű Mélyéger megálló nyírfarönkökből rótt váróháza előtt az erdő szélén, a poros földút padkáján vezető vágány alig látszik a fűtől.

A végállomás, Felsőkak, meglepetés. Barátságos erdőpuszták, távolból csillogó tavcskák, bókoló páfrányok és végtelen nyugalom.

13. Szent-Kaszó

A Hohenlohe hercegek egykori vadászkastélya körül gyönyörűen gondozott park várja a látogatókat. Ízléses, mértéktartó, a részletekre is ügyelő pusztaromantika a somogyi ősvadon szívében: ez Kaszó.

Az egykori majorság szélén, a fűtőház előtt várja utasait az erdei kisvasút szerelvénye. A vonal kelet-nyugati és észak-déli irányú szakaszokkal kerülgeti az erdőtagokat. Bojsza-kitérő megállóhelynél a különlegesen párás mikroklímában a vágányok között is meghökkentő méretű málymoha és csillagmoha párnák díszlenek. A pálya mentén derékmagas saspáfrányok hajladoznak. Az idős tölgyek kérgét vastagon lepi be a zuzmó. A Baláta-tó zombékos őslápjához értünk. Az agyagos mélyedést kitöltő ingoványos nádas különböző kiterjedésű, nyílt vízfelületekkel váltakozik. Az őslápon és az azt övező fűz- és égerláp erdőkben különleges, jégkori reliktum flóra rejtőzik. Egyedülálló érték a csalános égerláp és a gyékényből és vízi harmatkásából álló úszólápok. Kissé távolabb nyírlápok és láprétek mozaikja. Az erősen savanyú, oligotróf vízben él az Aldrovanda nevű rovaremészítő hínárnövény. Hazánkban ez az egyetlen lelőhelye, s az egész világon is csak mintegy 50 helyről ismert. Az iszapos partszegélyek növényritkasága a tóalma. A nyílt vízfelületeken tenyésző fehér tündérrózsa pedig egyenesen lebilincselő látvány.

Különleges az itt élő állatvilág is. A számos gázlómadár közül is kitűnik ritkaságával az itt fészkelő fekete gólya. A szürke gém, a vízcisibe, a vízityúk, a búbos vöcsök szinte mindennapos. Néha látni halászó jégmadarat, és fel-feltűnik az itt fészkelő holló is. A keresztes vipera fekete színváltozata csak itt él. Igen gazdag a kétéltű fauna is. Az emlősök közül a csalitjáró pocok érdemel említést, mint különleges jégkori reliktum.

A változatos, gazdag élővilág szigorú védelmet élvez. Embert alig lát e táj, látogatni csak csoportosan, vezetővel, külön engedéllyel szabad. – No és a kisvasúton.

A Baláta-tó szunyogjárta vidékét elhagyva szárazrétek peremén, tölgyesek ölen kanyarog a vasút, míg a lombsátor alól kibújva fel nem tűnik Szentá.

14. Csömödér-Kistolmács

Az ország legkiterjedtebb erdei vasútja üzemel ma is ott, ahol – miként a helybeliek mondják – „a hajnali harmattól is járhatatlanok az utak”.

Kistolmács parányi falucska. Letenyétől északra bújik meg a dombok között. Az utóbbi időkben a városiak innen, és Lentiből, de még távolabbról is szívesen járnak hétvégezni a meglepően kulturált, a lankás tájba harmonikusan illeszkedő kistolmácsi strandra.

A Béci-patak felduzzasztásával keletkezett kristálytiszta vizű tó ma még a zalai táj egyik, szinte felfedezetlen titka. Kevesek ismerik, akár a kisvasutat, melynek végállomásán, a kistolmácsi erdészház előtt takaros esőház áll. Előtte különösen bővizű forrás jéghideg vize várja az utazni vágyókat.

Nagyszerű, ahogy újtára indul a szerelvény. Az üde, mindig nedves rét ezernyi virága között; a völgyben megülő nehéz, párás levegőben haladunk egyre magasodó erdők felé. A sötét, elegyes tölgyesek alján valóságos páfrányrengeteg. Kanyarról kanyarra változik a kép. Hol napsütötte, déli kitettségű dús aljnövényzetű erdőben, hol szigorú, sötét fenyvesek hűvös, északias oldalában fut tovább a vonat. Néhol kicsiny irtásrétek, izgalmas nyiladékok, s mindenütt a mozdony zaját is túlharsogó madárdal.

Az első település Bázakerettye, az olaj egykori „fővárosa”. A kis falu főterén még mindig himbálják gépjüket a fáradhatatlan olajszivattyúk. Kaszálók, legelők, szántók váltogatják egymást, és kis kerek erdőket kerülget a vasút.

Észrevétlenül emelkedtünk át az alacsony vízvázalstón az Alsó-Válicka völgyébe. Töröszneken csatlakozik a szentpéterföldi fővonal, majd befutunk Kányavárra. Dömfölde és Páka után, a Cserta-patakot áthidalva érkezünk meg a hálózat üzemi központjába, Csömödérre, a fatelepre.

15. Lenti-Szilvagy

A Lenti Erdei Vasúton végigutazni igazán nagyszerű élmény, de keveseknek adatik, hiszen kizárólagos használatú vasút, közforgalma nincs. A végeláthatatlan Kerka-menti erdőségekben vágott nyiladékban futó vasút az egykor oly fontos erdélyi, felvidéki erdei vasutak hangulatát árasztja. Az erdők az ősvadon benyomását keltik, mert másodnevelésű csemeték aláültetésével kettős lombkoronaszintet alakítottak ki.

A kisvasút keresztezi a rédicsi MÁV-vonalat, majd Mumor előtt egy 79 m nyílású acélhídon ível át a Kerka-patak felett. A Malonya-patak folyását követve keresztezi a 75-ös országutat a Zajdai-erdőben.

Borókás csenderesek közt halad, majd tölgygel, bükkal, gyertyánnal elegyes fenyveseket szel át. Impozáns S-kanyar után hagyásfákkal ékes rétre, Sárdipusztára érünk. A fővonal Szilvagy községen átvezetve annak határában végződik.

JEGYZET

Részletek a szerző „Közlekedésföldrajzi vizsgálódások hazánk erdei vasútjain” című tanulmányából. (Szerk.)

LEHOCZKY JÁNOS