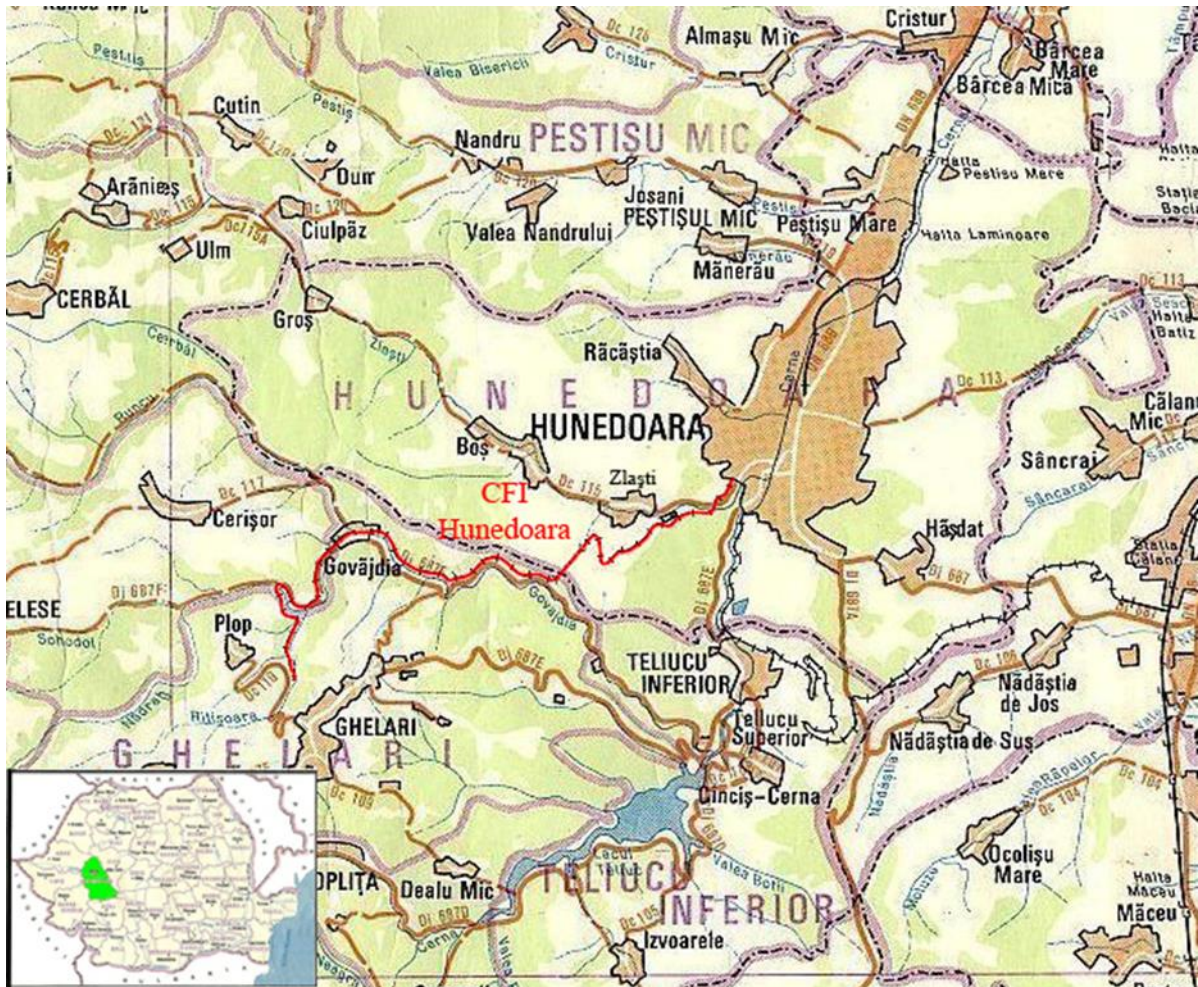


Az összehasonlítható kisvasutak bemutatása

(szerkesztette: Tóth Attila)

1. Erdélyi bányavasút



Az erdélyi bányavasút keskeny nyomtávú helyi érdekű vasút, amely az első bányavasút volt Erdélyben. A vasútvonalat vasérc szállításához használták gyalári ércbányákból a govásdiai nagyolvasztóhoz és a vajdahunyadi vasgyárhoz. A vasút további nevei: vajdahunyadi kisvasút és Vajdahunyad–Gyalár helyi érdekű vasút.

A vasút 10 km hosszú volt Vajdahunyad és Govásdia között és 6 km Govásdia és Retyisóra (Gyalár) között. A vonalon vegyes vonatok közlekedtek, amelyek a govásdiai és vajdahunyadi vasgyárakhoz anyagokat szállítottak, illetve Vajdahunyadról és vissza személyeket szállítottak. Vasércen kívül még zsírkövet, dolomitot és mészkövet is szállítottak a vajdahunyadi kombináthoz.

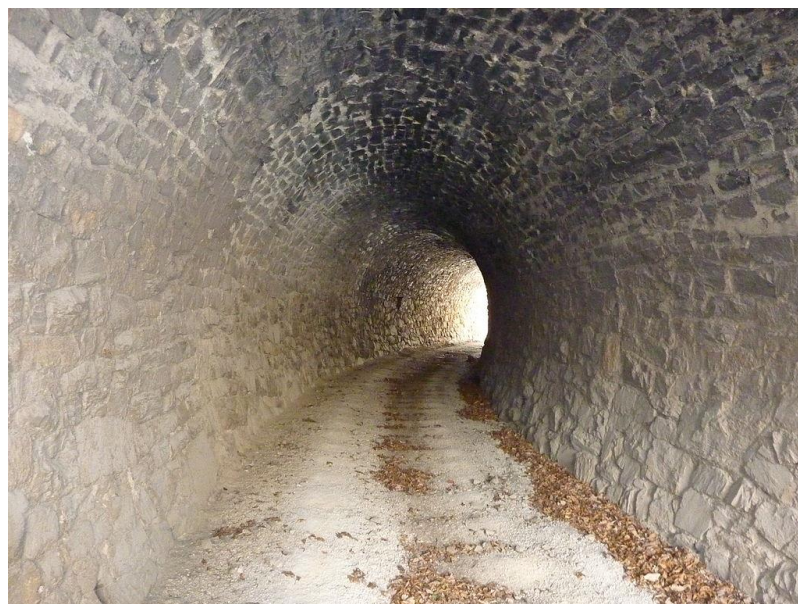
A teljes szakasz forgalma 1990-ben állt le, de egy három kilométeres szakaszon a helyi cementgyár szállította a mészkövet 2009-ig. A síneket 2009. július 6-án elkezdték felbontani.

A vonalon L45H (a MÁV Mk45-ös mozdonyaival közel megegyező) járművek dolgoztak. A látványos vonalvezetésű pályáján már az alsó, utoljára használt szakaszon is volt két viadukt, a hegyekben pedig két alagút épült, melyek közül a hosszabbik 747 méteres volt. Az alagutat két olasz mérnök testvér tervezte. Az alagút ásását két munkás csapat kezdte meg 1888-ban a hegy két oldaláról, áttörvén és találkozáskor a közepén 1894-ben. vannak még részletek ahol az alagút falai betonból vannak kiöntve és a boltozata piros téglával van kirakva. Egyes helyeken látszik a szikla, megerősítésre nem volt szükség. Egyes helyeken beszivárog a talaj víz is. Minden 50 méterben menedékek voltak ásva az alagút falába azoknak, akik az alagútban voltak a vonat közeledésekor. Egy helybéli cég felszedte a síneket 2001 után ócskavasnak. Ma az alagút kitűnő állapotban van és átjárható kerékpárral, gyalog és motoros járművekkel segítvén az út rövidítésére Govasdia felé.



A 747 méteres alagút zalsadi (északi) bejárata

A második alagút 8 km-re található Vajdahunyadtól a Kaszabánya (Tulea) tanya körül. Ez egy 42 méter hosszú íves alagút.



A kaszabányai 42 méter hosszú íves alagút

A harmadik alagút csak egy íves, 44 méter hosszú alagút betonnal kibélelve. Ez az alagút ugyan csak egy hegygerincen keresztül volt átásva a 13+520 km-nél a Retyisóra és Nádráb (Nadráb) patakok összefolyásánál.



A Nádráb és Retyisóra közötti 44 méteres íves alagút

Az erdélyi bányavasúton 16 fémhíd volt szerelve, amelyből 5 volt viadukt, a többi meg 3 és 12 méter közötti hosszúsággal különböző akadályokon keresztül (szakadékok, patakok, árkok).



A Zalasd-völgyi 114 méteres viadukt fémszerkezete



2022.07.11. látogatásunk szerinti állapot

2009. június 19-én levágták ócskavasnak a zalsdi mészgyár mögötti kanyarhidat, 2010 februárjában leszerelték a kanyarhidat a vajdahunyadi vár szomszédságából is. Mára csak a Zalsd-völgyi viadukt és a Govasdia faluban található fémhíd maradt meg.

Romániában a rendszerváltás óta eltelt három évtized alatt még egyik kabinet sem rukkolt elő a kisvasutakat felélesztő-megmentő projekttel. A témával leginkább civil szervezetek és helyi személyek foglalkoznak.

2. PÁÉV



(forrás: http://www.eszakerdo.hu/magyar/erdvinfo/paev_terkep_uj.htm)

A Pálházi Állami Erdei Vasút pályája eredetileg ipari anyagmozgatás céljából épült meg 1888-ban, így ez hazánk egyik legöregebb kisvasútja. Rajta a menetrendszerinti személyszállítás csak 1958-ban indult meg, napjainkban azonban a hegyközi térség egyik leglátogatottabb turisztikai attrakciója.

Nyomvonala a Kemence patak völgyében húzódik, s Pálháza községtől Rostallóig tart, így általa megismerhetjük a Zempléni Tájvédelmi Körzet legszebb részeit. Ipartelepi megállóhelyén Erdészeti és Vadászati gyűjtemény tekinthető meg. Kőkapu a térség kedvelt úticélja, s a kisvasúti vonal köztes állomása. Az itt található vadászkastély szálláslehetőséget kínál, közelében csónakázótó található. Kőkapuról több turistaútvonal is indul a Zemplén vadregényes tájaira.

Összehasonlító szempontok	Erdélyi kisvasút	PÁÉV
Használhatóság, megközelíthetőség	A kisvasút nem használható. A sínek nagy részét felszedték, az épített műtárgyak többsége hiányos, funkcióját vesztt. Egyes állomásépületek maradványai közúton megközelíthetőek.	A kisvasút napjainkban is működik turisztikai céllal. Közúton autóval, autóbusszal könnyen megközelíthető, de a közelében haladó kerékpárút miatt biciklivel is elérhető.
A kisvasút állapota	Az állomásépületek használaton kívül vannak, ezért lepusztultak, a sínek jelentős részét felszedték. A viaduktok egy részét eladták	A pálháza államos épületét nem rég újították fel. Színvonalas és praktikus az épület. A sínek állapota nem legjobb, de a közlekedés biztonságos rajta. A kisebb

	fémhulladékba. Az alagutak gyalogosan járhatóak.	hidak állapota karbantartott. Egy alagút található a vonalon.
Eredeti funkciója	Bányatermékek szállítása, leginkább vaskő a közeli vajdahunyadi vasműbe.	Leginkább erdészeti célú áruszállítás. (faanyag)
A szerelvények	A szerelvények egy részét eladták, másik része használhatatlan, hiányos állapotban fellelhető.	12 db nyitott kocsi utaztunk, az időjárás ideális volt ehhez. A rosszabb időjárási viszonyok között lehetőség adódik egyébként zárt kocsikban történő utazásra is, vagy tavaszi illetve őszi időszakokban vegyes kiosztású szerelvények is közlekednek.
Érdeklődés a kisvasút iránt	A helyiek elmondása alapján elvétve néhány „kalandor” a vasúttörténet iránt érdeklődő személy, akik gyalogosan járnak be a pálya egyes részleteit.	Hazánkban főleg nyáron a turisztikailag legforgalmasabb időszakban sokan keresik fel a kisvasutat. Családok, iskolás csoportok körében igen népszerű.
A végállomás „látványa”	A vajdahunyadi felső pályaudvar romjai látogathatók. A retyisórai állomás épülete szinte teljesen elpusztult, már csak kövek maradtak belőle.	A végállomáson van egy kis kiszélesedő füves terület, illetve egy db esőház, ahová rossz idő esetén be lehet húzódni. A Kemence-patak a kis füves terület mellett folyik. A végállomástól néhány száz méterre egy új, modern erdei iskolát és szálláshelyet adtak át. (a Rostallói Ökotudatos Nevelési Központot) https://ronk-rostallo.hu/
Élővilág különlegessége	A Ruzka-havasok jellemző élővilága és látványa kísér minket végig. Meredek hegyoldalak, apró vízfolyások, sűrű erdők és legelők váltakoznak mindenütt. A Govasdiára vezető út során egy szűk völgyön haladtunk át kilométereken keresztül. A természet lassan visszafoglalja a vasút vonalát.	A vonat a kalauzok szóbeli tájékoztatása alapján nem riasztott és riaszt el sem baglyokat, sem hiúzokat, és még sasokat sem, a patak medrében a petényi márna és a különféle rákfajok most is jól érzik magukat mellette. A természettel való együttélés ékes példája, hogy az érdeklődők a kisvasút vonatairól hallgathatják meg a szarvasok őszi koncertjét,

		<p>anélkül, hogy az állatok bármilyen módon zavartatva éreznék magukat. A patak medrének tavaszi látványossága pedig az itt nagy számban élő királyharaszt.</p>
<p>Fejlesztési lehetőségek</p>	<p>A vasútvonal helyreállítása véleményünk szerint nem várható és hatalmas összegbe kerülne. Ezért a nyomvonal alternatív hasznosításában rejlik lehetőség. A szép természeti környezet a megmaradt alagutak lehetővé tennék egy gyalogos vagy akár kerékpáros túraútvonal kialakítását, ami a környező települések idegenforgalmára is jótékony hatást gyakorolna. Ilyen fejlesztésre Európa szerte több sikeres példa is van már.</p>	<p>A vasútvonal az utóbbi években egyre nagyobb figyelmet kapott. A két végállomás és azok közelében található infrastrukturális fejlesztések végbementek. További fejlesztések a vasútvonal és a vasúti szerelvények esetében várhatóak. Illetve a járatok számának sűrítése turistaszézonban esedékes lenne.</p>