

Franciavágási Erdei Vasút

<https://www.kisvasut.hu/index.php?rfa=1> (Szűcs Zoltán József)

1910-ben indult meg a forgalom FRANCIAVÁGÁS - DIÓSPUSZTA között. Az akkor kiépített vonal mindössze 2 km hosszú volt, a 600 mm nyomközű pályán Dióspusztai mezőgazdasági terményeit szállították a franciavágási MÁV állomáshoz. A vontatást lovak végezték.

1916-ban a vonal eddigi végállomásán túl lévő 200 kataszteri hold erdőség kitermelésére szerződés jött létre a Pápa-Ugodi gróf Eszterházy hitbizományi uradalom és Milch fakereskedő között. A kereskedő egyezséget kötött a pálya tulajdonosával a vonal használatára, és a pályát a DIÓSPUSZTA - HUSZÁROKELŐPUSZTA - KŐRISHEGY vonalon meghosszabbította, így a vonal hossza 13 km-re nőtt. A pályát lóvontatásra tervezték 7kg/fm tömegű sínekkel. A legnagyobb emelkedő 120 ezrelékes volt. A kocsikat öszvérek húzták fel a Milch-vágás rakodójára, Onnan a munkások fával felterhelten, fékezve párosával engedték le őket. Az öszvéreket fent kifogták, és azok egy rövidebb erdei úton maguktól leereszkedtek Huszárokelőpusztára.

1923-ban kiépült a HUSZÁROKELŐPUSZTA - MÓRICHÁZA 6,5 km hosszúságú vonal.

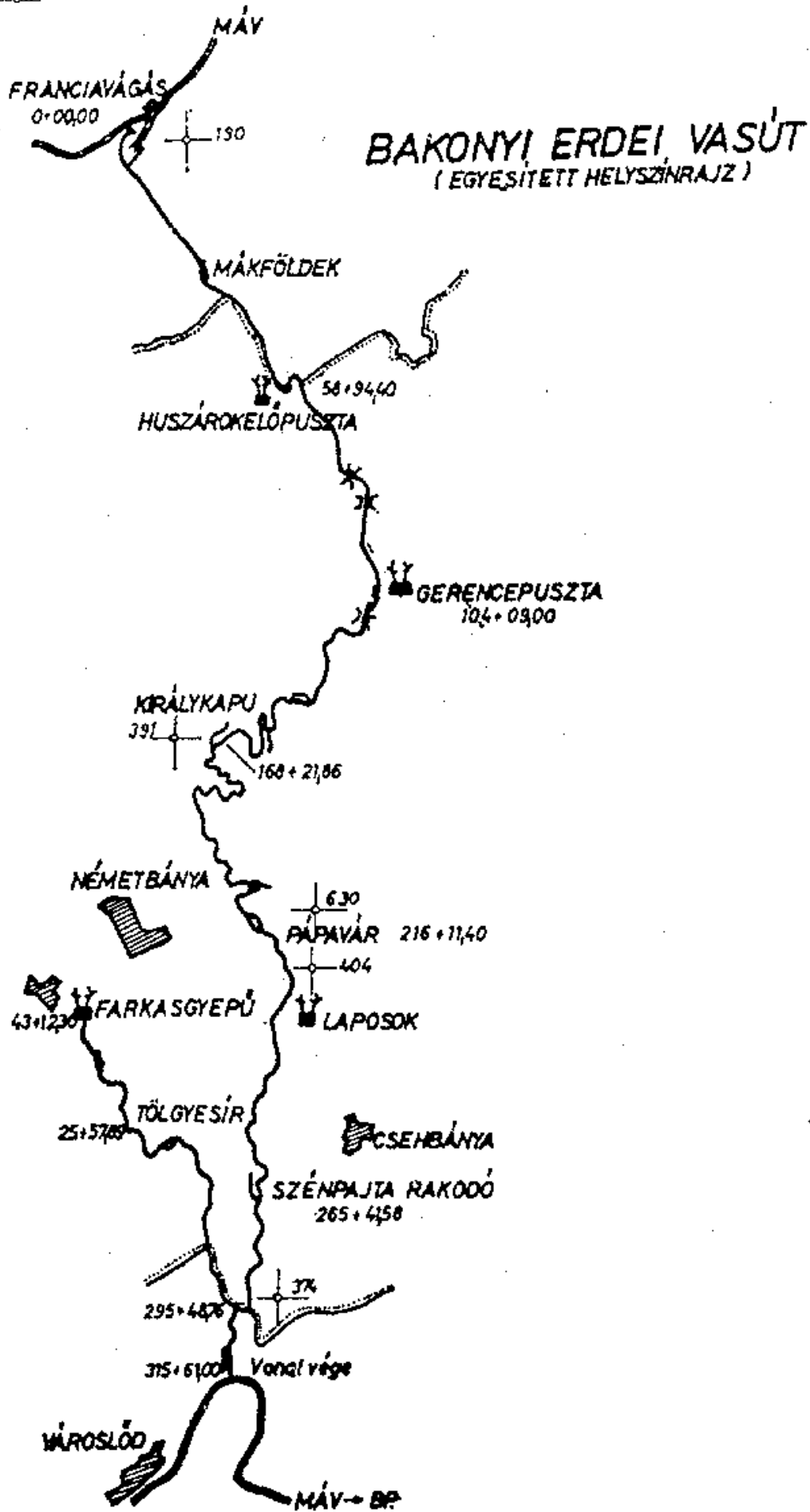
1928-ban a fakitermelés jogát és a vasútüzemet a Magyar Keményfa Rt. vette bérbe. Az Rt. egy O&K gyártású dízelmozdonyt állított forgalomba. A jármű 1952-ig eredeti állapotában működött, ekkor alvázára egy G-35 Hofherr traktor motort szereltek, és így 1960-ig üzemelt. A kőrishegyi vonalon azonban, a nagy emelkedés miatt, továbbra is maradt a négy lábú "mozdony".

1940-ben az uradalom - a szerződés lejártával - újra kezelésébe vette a vasutat. A dízelmozdonyral szerzett kedvező tapasztalatok alapján 1942-ben szintén egy O&K gyártású dízelt vásároltak. A mozdony feltehetően MD-2 típusú lehetett, mert Pankotai úr az MD-40 alaptípusaként írja le. 1955-ig dolgozott, majd selejtezték.

1946-ban a fűrészüzemet elkülönítették, a vasutat pedig a Városlődi 760 mm-es kisvasúttal egyesítették üzemviteli szempontból. Ettől kezdve napirenden volt a két vonal összekötése. Ennek akadálya volt a fentebb említett nyomtávkülönbség, továbbá hogy a két vasút legközelebb eső két vonala között is 5 km volt a távolság.

1947-48-ban a Kőris-hegyi öreg erdők kitermelése után a sok baleset miatt leállították a 120 ezrelékes kőrishegyi lóvontatású vonalat és megkezdték a vágányok felszedését. Mindig csak annyi sínt vettek ki, amennyit máshol éppen felhasználni kívántak, így a vonal felszedése csak 1966-ban fejeződött be.

kdsvasut.hu



A Franciavágás—Városlődi erdei vasút