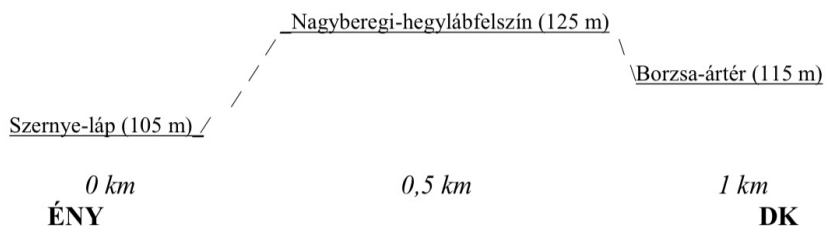


A Kárpátok-Borzsa-Tisza vidéket eddig elkerülte a szennyező iparágak, technológiák elterjedése, jó lenne ezt a jövőben is elkerülni. Ez a vidék nagy idegenforgalmi potenciállal rendelkezik, szerintem. A hegyvidék télen síesre, nyáron gyalogtúrákra, kerékpározásra, a borszai és tiszai strandok fürdőzésre, a folyók vizitúrára, a töltések kerékpározásra, a termálvizek wellness üdülésre alkalmasak. A Szernye-mocsár annak idején le lett csapolva mezőgazdasági terület kinyerése céljából, de kiderült, hogy az így kapott talaj művelésre nem nagyon használható. Borzsa-vízzel való visszatöltése egy helyi Tisza-tó lehetőséget eredményezhetne:

Nagyberegi-hegylábfelszín délkeleten végig alámosta a Borzsa, így az Nagybereg „fölött” egészen elkeskenyedik és lealacsonyodik, mindössze 125 m tszf. magasságúra. Külön érdekesség a hegylábfelszín máig befejezetlen felszínfejlődésében a magassági viszonyok alakulása. Nézzünk erre egy nagyon vázlatos északnyugat-délkelet irányú domborzati metszetet:



A vázlatos domborzati metszetből látható, hogy a Nagyberegnél csupán néhány száz méterre elkeskenyedi hegylábfelszín délkeleti oldalán lévő Borzsa-ártér magasabban van, mint az egykori Szernye-mocsár erózióbázisa. Elvileg csak idő kérdése, hogy a Borzsa oldalazó eróziója során mikor mossa alá annyira a hegylábfelszín, hogy a Borzsa átszakadjon rajta és az alacsonyabb Szernye-mocsár irányába folyjon le.

(KÁRPÁTALJA MAGYAR HATÁR MENTI (SÍKVIDÉKI)

ERDEI Elemző és összehasonlító állományleírás

© ifj. Pályi Zoltán

erdőmérnök, tájvédelmi szakgeográfus, finn nyelv és irodalom

tanár Nyírerdi Zrt. Központ Erdőgazdálkodási Osztály,
Nyíregyháza, Sóstóerdő, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye)

Ennek az integrált, komplex idegenforgalomnak a felfuttatásában az egyik kulcsszereplő a Borzsa-völgyi kisvasút lehet. Elérhetővé tenné a határ mindkét oldaláról az idegenforgalmi célpontokat.

A borzsavölgyi kisvasutat a beregi síkvidékről indulva a végén nekifutott az első kárpáti hegylánc délnyugati oldalának. Ismereteink szerint itt nem nagyon alakítottak eddig ki síterepet. A Kárpátalján kívüli ukrainai területekről egyszerűbb elérni az említett hegyláncról keletre fekvő területeket, ott épülnek is a síparadicsomok, ill. az észak-keleti lejtők meredekebbek a lankásabb dél-nyugatiaknál. Utóbbiak viszont nincsenek messze a beregi, szatmári, hortobágyi síkvidéktől és itt is vannak síelésre alkalmas terepek. A XX század elején a kisvasút lehetővé tette, hogy a hegyvidéki ember ne másfél napos gyaloglás, hanem 3 óra vonatozás után érje el a beregszászi piacot. Kb ennyi időt venne igénybe a magyarországi keleti síkvidékről elérni a Kusnyica környékén kiépült kárpátaljai síterepeket... Olaszország egyes hegyvidékein nyáron nagyobb az idegenforgalom mint télen. Kerékpáros turizmus vs síelés. Pedig azon a vidéken nincsenek Borzsa- és Tisza-töltésekhez hasonló kerékpározási potenciálok. Érdemes lenne elgondolkodni egy erre alapozott integrált regionális idegenforgalmi projekten.

Az eredeti terv szerint a kisvasút Máriapócs-Vásárosnamény és Szolyva végpontokkal összeköttetést biztosított volna a történelmi Bereg vármegye hegy- és síkvidéki részei között. Végül is több lépcsőben Beregszász és Kusnyica (Királyrét) között épült meg néhány elágazással, a Hmilnik (Komlós) - Nagyszőlős szakasz ma is használatban van.

Vásárosnaményig történő meghosszabbítása a múlt század '40-es évei elején is szóba került. A korabeli sajtó szerint (arcanum.hu sajtó archívum) még 1942 és 1944-ben is voltak tervek a Szolyva-Kusnyica (Kovácsrét)- Beregszász-Vásárosnamény vonalat illetően. A megépítendő Vásárosnamény-Beregszász vonal délről csatlakozott volna a beregszászi Kishegynél a Királyháza-Bátyu fővonalhoz, a meglévő Borzsavölgyi kisvasút pedig északról a beregszászi Csizaj rész táján.

Gazdaságilag főleg faáru szállítására használták, de a lakosság körében is népszerű volt. A hivatalos ügyek intézése céljából Beregszász, ill a beregszászi és nagyszőlősi piac a korábbi 1-2 napos út helyett 3 óra alatt elérhetővé vált.

A lakosság most is ragaszkodik a vasúthoz, többször megakadályozták a használaton kívüli vasúti sínek ellopását, ill a lemergi vasútigazgatóság terveit a vasút hivatalos megszüntetését illetően. A Borsai Kezdeményezés nevű civil szervezet koordinálja a mentési akciókat. Legújabb hír, hogy Kárpátalja átveszi a lemergi vasútigazgatóságtól a kisvasutat. Régóta keresik a vasút mai körülmények közötti gazdaságos üzemeltetésének lehetőségeit. Eddig vonaton és vasúti láb-ill.akkumulátoros hajtányon történő idegenforgalmi gasztrotúrákig jutottak. Szerintem a határmenti, de akár távolabbi magyarországi vidék lakosságának érdeklődése az általunk fent említett integrált idegenforgalmi lehetőségek iránt, ill. azok kielégítése jelentősen hozzájárulna a vasút felújításához, fenntartásához. Ehhez viszont aligha kerülhető el a Vásárosnamény - Beregszász szakasz megépítése.

Vásárosnamény állomásról lehet a legrövidebb idő alatt elérni a Tisza/Borzsai töltéseket, strandokat, a hegyvidéki sí/kerékpár terepeket. ÉS a kisvasút a fent említett Szernye- mocsár széle mellett halad el!

Röviden ennyi.

Spiegel Gábor 2021. május 16

