

„Holtvágányra dőcögött a...”

Mintegy száz esztendővel ezelőtt, új hangok vegyültek bele a Börzsönyhegység völgyeit betöltő madárhangok kórusába. A kövel – fával megrakott teherkocsikat vonszoló gőzmozdonyok szuszogására, időnként felharsanó hetyke füttyögésére gondolok, amelyek, a gazdasági élet változásának következtében egyre hosszabban kigyózó sínpályákon teremtettek kapcsolatot az *Erdő* és a *Külvilág* között. Hazánk e vadregényes hegységében, az 1910 és 1930 között több, mint 200 kilométernyi vasútvonal-hálózatnak is regényes a története.

Elsőként, a Királyréti Erdei Vasút épült meg 1893-ban Sierstoff Henrik porosz gróf megbízásából. A 600 mm nyomközű vasút, A. Jung gyártmányú, Sándor nevű gőzmozdonya a Kismaros – Szokolya – Királyrét – Adolf-kúti rakodó vonalon pöfögött rakománnyal telt, vagy üres kocsijaival. A vállalkozás sikerének köszönhetően, 1912-ben további szárnyvonalakkal hosszabbították meg a pályát. A Királyrét – Cseresznyefa, illetve a Királyrét – Bajdázó vonalak a *Termelő*k, míg a Kismaros – Dunaparti-rakodó, valamint a Kismaros – Nógrádverőce MÁV-állomás vonalak a *Felhasználók* számára nyitottak meg újabb lehetőségeket.

Az 1915–1916-os években, a Pap-hegy lábánál, létrehozták a javítóműhelyt és a vasút gazdasági központját, mely napjainkban is ott üzemel. Ezidőtájt, már csaknem 300 embernek és két gőzmozdonynak adott munkát a vasútüzem. Napi hatvan-hetven megrakott kocsival zakatoltak végig a „füstösök” a Morgó-patak völgyén.

1916 és 1926 között a vasútüzem többször is gazdát cserélt. Előbb Csecsoviczka Emil cseh földbirtokos, majd az Angol – Magyar Bank lett a gazdája. Az utóbbi idejében, Jánospusztai Uradalom és Ipartelepek Rt. néven üzemelt az erdőbirtok, a kőbánya és a vasút. 1924-ben, mikor Hoffer Kunó svájci állampolgár lett a tulajdonos, ismét névcserét hajtottak végre, és ekkortól Királyréti Uradalom és Ipartelepek Rt. néven jegyzik. Hoffer építtette meg a Pap-hegyi közútda és a kisinóci kőbánya közötti drótkötélpályát. A kő feldolgozásához felállított két hengerművet is, melyek a bitumenes útburkolathoz szükséges őrleményt állították elő.

Az 1941-es esztendőről már fekete keretben emlékeznek meg a krónika. Ekkor ugyanis leállították a kőbányászatot, leszerelték a drótkötélpályát, eladták a kocsik és a mozdonypark nagy részét. A megmaradt MUKI és TRIGLAV nevű mozdonyok már csak évi 5–6000 köbméter fát szállítottak. Igaz, ekkor már a személyforgalom első csirája is megjelent. A nyolcszemélyes TREZINA nevű pályakocsin a királyréti családok gyerekei utaztak a szokolyai iskolába. 1947-ben még egy újabb szárnyvonallal bővült a pálya Királyrét és Egyház-bükk között, hogy 1948-ban csaknem 20 ezer köbméternyi fát szállítsanak rajta.

A királyréti kisvasút funkciójában alapvető változást az 1954-es esztendő hozott. Az év május 26-án megindult a hivatalos személyforgalom Kismaros és Királyrét között. Az első tető nélküli személykocsikat helyben gyártották, melyeket később tetővel és lehúzható ponyvával láttak el. Az első három téli üzemeltetéshez szükséges fűthető kocsit a Fővárosi Villamos Vasút építette.

1962-ben négy darab motormozdony váltotta fel a gőzüzemet. A TRIGLAV, mely akkor már mintegy 60 éves „munkaviszonnal” rendelkezett, ettől kezdve a paphegyi fafeldolgozó gőzfejlesztő kazánjaként töltötte „nyugdíjas” éveit. (Ma Nagycenken látható a Széchenyi Múzeumvasút kiállításán.) A kocsipark megújításán a Dunakeszi Járműjavító szorgoskodott, és 1966-ban tíz darab ún. „Dunakeszi kocsi”-t állítottak forgalomba e vonalon. 1970-től Királyréti Állami Erdei Vasút néven üzemeltette az Ipolyvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság.

A közúti szállítás jelentőségének előtérbe helyezésével a kisvasút egyre jobban „kiszorult a pályáról”. 1976-ban a Pest megyei gyermek és ifjúsági szervezetek védnökségével Úttörővasúttá avatták. Ez a lépés átmenetileg megoldotta a „lenni, vagy nem lenni” kérdését, de 1978-ban az életveszélyessé vált műszaki feltételek megpecsételték a vasútüzem sorsát.

Az IEFAG nem nyugodott bele a vasútüzem leállításába. Felmérései szerint az évi egy millió utas és 20 ezer tonna áru szállítására továbbra is szükség lett volna. Fáradozásaik nyomán, az 1978-ban megszüntetett Cegléd – Hantháza közti 760 mm-es MÁV vonal sínpályájának felhasználásával új vonal épült. Az UVATERV és a BUVÁTI tervei alapján új álló-

másépületek létesültek. A Dunakeszi Járműjavítóban felújították az új nyomtávnak megfelelő kocsiportot és dízelmozdonyokat. 1981. június 7-én indult el újjára újra a királyréti erdei vasút. Tíz éven át úgy tűnt, a *Mókusvasút* gondatlanul járja útját két végállomás Királyrét és Kismaros között.

A közúti forgalom azonban tovább hódított. 1990-ben, Szokolya önkormányzatának határozata szerint, a munkába járók utaztatása ezentúl autóbusszal fog történni. Ennek a döntésnek következményeként, 1991. január 1-től, a napi tizenhárom vonatpár ötre fogyott. 1992. május 18-án úgy látszott, a kisvasút végleg holtvágányra dőcög, de az Országos Idegenforgalmi Hivatal ötmillió forinttal sikerült újra „sínre tenni” az ügyét. Elindult tehát újra 1992. augusztus 29-én, de azóta is attól függ az üzemelése vagy szüneteltetése, hogy van-e pénz üzemanyagra és a dolgozók fizetésére.

A Királyréti Erdei Vasút mellett a Börzsöny több más völgyében is a vasutat használták fel az erdők feltárására. Másodikként a nagybörzsönyi vonal kiépítése indult meg. A nyomvonal kitűzését egy tragikus esemény árnyalta be, ugyanis a „kor szavát” érteni nem akaró, tettelesen ellenálló nagybörzsönyi gazdák közül hármat, név szerint: Schneider Györgyöt, Lehotky Györgyöt és Menyess Andrászt a csendőrök a helyszínén agyonlőtték.

Az Esztergomi Érsekség területén a Schaczer Fakitermelő Vállalat 1907 és 1919 között mintegy 29 kilométer összhosszúságú sínpályát fektetett le, a Nagybörzsöny és Kisírtápuszta körzetében kitermelt fának az ipolypásztói MÁV-állomásra való könnyebb eljuttatása céljából.

A 600 mm nyomtávú erdei vasút végül is az alábbi végpontok között épült ki: 1907–1908 Ipolypásztó – Nagybörzsöny 8 km; 1908–1918 Nagybörzsöny – Kisírtápuszta 5 km; Kisírtápuszta – Ökrészkereszt 3 km; Kisírtápuszta – Templomrét 1 km; 1911–1918 Nagybörzsöny – Vaskapu (Börzsönypatak) 7 km; Börzsönypatak – Kovácspatak (Aprólépek) 3 km; 1918–1919 Kovácspatak – Fagyosasszony 2 km. E vasútvonal érdekessége volt, hogy a vontatás nem gőzmozdonyokkal, hanem lovakkal történt. A megrakott kocsikat gravitációs úton juttatták le a rakodóhelyre, ahol a „lóréről” (két tengelyes, 2 úrköbméter raksúlyú kocs) „karucára” (négy tengelyes, 5 úrköbméter raksúlyú kocs) rakták át a fát. Az üres lórékat egy-egy ló vontatta fel az átrakodó-helyről a felső rakodóra, míg a karucát egy pár lóval vontatták. A vállalat tulajdonában lévő lovak számára előbb Kisírtápusztán, majd később a Nagybörzsöny melletti kőbányánál létesítettek istállót, kovácsműhelyt.

1912-ben, Luczenbacher földbirtokos újabb vasútvonalat építtetett Szob és Márianosztra között a csákhelyi kőbánya termékének elszállítására. Ez, a 760 mm-es nyomtávú vasút újabb lehetőségeket csillantott meg, és az 1922-től tovább folytatódó nagybörzsönyi vasúthálózat-fejlesztés célja a Kisírtápuszta és Márianosztra közti kapcsolat megteremtése volt. 1924-ben létrejött a kapcsolat, és ettől kezdve egy mozdonnyal végezték a vontatást a Kisírtápuszta és a szobi MÁV-állomás között.

1925-ben Kisírtápusztán, négy völgy, négy szárnyvonal találkozási pontján műhely és fűtőház épült. További szárnyvonalakat is építettek: 1923-ban Kisírtápuszta és Kollárvölgy (3 km), 1926-ban Kisírtápuszta és Hegyeshegy (5 km), Kisírtápuszta és Hosszúvölgy (4 km), 1951–1952-ben Hegyeshegy és Kammerhof (5 km) között. Ez utóbbin tíz év alatt, mintegy 30 ezer köbméter bükkfát szállítottak le, majd 1963-ban a Kisírtápuszta – Kammerhof közti 10,5 km hosszú vonal sínjeit felszedték. Az 1960-as évektől kezdve az útépitések nyomán a közúti szállítás jelentősége e térségben is megnövekedett, így a vasút egyre inkább háttérbe szorult. Az 1967-ben végzett gazdasági számítások üzemeltetésére nem hatottak kedvezően.

1970-től 1984-ig – időszakos üzemelésben – személyszállítás folyt a Nagybörzsöny–Nagyírtápuszta közötti 8 kilométeres vasútvonalon.

Végezetül meg kell emlékeznünk a Kemence és Bernecebaráti körzetében kiépített, igen vadregényes erdei vasútvonal-hálózatról. 1910-ben indultak meg az építkezések mindkét területen.

A Bernecebaráti–Oszlop–Drino fővonalhoz (kb. 6 km) az idők folyamán több (kb. 11 km hosszúságú) mellékvonalat csatoltak, majd szüntettek meg. 1953-ban épült meg a Drino–

Deszkás fővonal, ám 1966 és 1969 között ezt is a korábban létesített fővonallal együtt, felszedték.

Kemencéről indult ki a Börzsöny legszerteágazóbb és talán legvadregényesebb erdei vasúthálózata. 1910 és 1912 között a Kemence–Királyháza–Királykút fővonal (11 km), 1913-ban a Csarna-völgyi fővonal (9 km) került lefektetésre. Ezekhez a következő 10–15 év során még egy kb. 14 km-es, illetve egy 13 km-es szárnyvonalhálózat csatlakozott. Így a diósjenői erdészet területén létesített mellékvonalakkal együtt (melyeken ugyancsak a királyházi völgybe szállították a fát) mindent összevéve, mintegy 70 km hosszúságban kígyózott a Börzsöny e térségében a sínpálya a vasúti szállítás virágzó korszakában 1910 és 1930 között.

A vasútépítés célja itt is a kitermelt fa leszállítása volt. Követ alig hordtak a kocsik, a személyszállítás pedig az erdei munkásokra korlátozódott. A nagybörzsönyi gravitációs módszerrel történt itt is a szállítás körülbelül hat és fél évtizeden át. Az üres kocsikat szintén lovakkal vontatták fel a rakodókig. A modern technika, a motormozdonnyal történő vontatás a kemencei vonalakon 1947-ben, a bernecebaráti vonalon 1954-ben indult meg.

Összegezve elmondhatjuk: A Börzsöny-hegység erdei vasúthálózata, mely ma egyre inkább ipartörténeti emlékké válik, egykor óriási jelentőséggel bírt. Ez volt az ország legkiterjedtebb erdei vasúthálózata, bár a több mint 200 kilométernyi összhosszúságú hálózat egyszerre sohasem üzemelt, s szárnyvonalai olykor kérészerűtűek voltak (1–2 évig használták, majd felszedték őket).

Gerber György



Földessy Péter: A sámán sátra • Makói Művésztelep (Dömötör Mihály felvétele)