

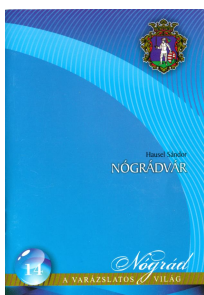
BARÁTHI OTTÓ

## Földtan, vasút, kővár

A *Nógrád, a varázslatos világ* című sorozat 12-14. füzetéről

A *Nógrád, a varázslatos világ* című ismeretterjesztő sorozatban újabb három füzet jelent meg, amelyek a régió kulturális és természeti értékeit helyezik a középpontba. Szarvas Imre az ipolytarnóci „ősvilági Pompeji”, Gere József a nógrádi vasúttörténetéről, Hausel Sándor pedig a Nógrádi várról tár elénk és mutat be izgalmas adatokat a karcsú kiadványok lapjain.

A Nógrád megyei Ipolytarnóc községtől keletre helyezkedik el az „ősvilági Pompeji”, ahol a dombsági jellegű tájat szabdaló vízmosságok feltárásaiban évmilliókkal ezelőtt élt élőlények maradványai találhatók. A Bükk Nemzeti Park Igazgatósága kezelésében levő terület hivatalos neve *Ipolytarnóci Ősmaradványok Természetvédelmi Terület*, vezetője pedig Szarvas Imre, az aktuális kötet szerzője. „A terület geológiai és őslénytani értékei egykori különleges ősföldrajzi helyzetének és az őskörnyezetét elpusztító, betemető vulkáni katasztrófának, valamint a különleges megmaradási-konzerválódási körülményeknek és felszínre kerülésének köszönhetően válhattak közkinccsé” – olvashatjuk a különleges természeti jelenségről a füzetben. Szarvas Imre szakember és mégis közérthető formában vázolja a terület földtani felépítését, rétegezetségét és szelvényezettségét. A terület ősmaradványainak, leleteinek leírását is részletekben gazdagon tárja az olvasók elé: „Ipolytarnóc nevét elő-



ször a tövében 8 méter kerületű és közel 100 méter hosszúságúra becsült óriási megkövesült fa tette híressé. A Borókás-árok két oldalát a XIX. század elején még kőhídként összekötő óriásfenyő kövesedett törzsének vizsgálatai a tudománytörténeti megismerés folyamatát szépen

példázzák, a kovásodott fatörzs hanyatott sorsa pedig veszélyeztetett természeti értékeink védelmének fontosságát hangsúlyozza [...]. A helybeliek »Gyutyánkő-lóczának« neveztek el, kővé válásáról varázslatos meséket szöttek. A fatörzs megkövesedését valószínűleg a vulkáni rétegekből kioldódó, a fa anyagát átítató kvasav okozta.”

Példának okáért ilyen izgalmasan keveri és/vagy választja el a szerző a tudomány és a legenda születését és feloldását. Említést érdemel, és az ismeretterjesztő funkció szempontjából figyelemreméltó az is, hogy a kis füzet olvasói betekintést nyernek az ipolytarnóci turisztikai központba is. A füzet végigvezet minket a kiállítóhelyen, létesítményein, és az általános tudnivalók mellett a nyitva tartás rendjével is megismerteti a potenciális látogatókat. A természet- és környezetvédelem kiváló reprezentánsaként, a szakma megszállottjaként széles körben ismert, vibráló személyiségű Szarvas Imre geológus idegenvezetői tapasztalatait most szakíróként kamatoztatja. Remekül.

Gere József a nógrádi vasút történetének elkötelezett kutatója, emellett a vasúti létesítmények rajongója is: csodálatosan szép makettjeit számos kiállításon megtekinthettük már. Jelen könyvecske kronologikus rendben építkezik, stílszerűen vasútvonalakra és (történeti) „csomópontokra” fókuszál, a nógrádi vasúthálózat kiépülését mutatja be. Már első olvasásra, fejezetcímeivel is felkelti az olvasó érdeklődését, és a vasút szerelmeseit akár nosztalgizásra is készítheti. Gróf Széchenyi István vasútépítési koncepciója értelmében a magyarországi vasúthálózat csomópontjai a megyeszékhelyek lettek volna, köztük Nógrádban Balassagyarmat. Ám a magántőke elkerülte a várost, nem így Salgótarját, a már akkor szénkincséről jól ismert települést. Az első nógrádi vasút – amely létrejöttének körülményeit is vázolja a szerző – megnyitására a Magyar Északi Vasúttársaság tulajdonában, az akkor már működő Pest-Hatvan szakasz folytatásaként, 1867. május 9-én, az 56,7 km-es Hatvan–Salgótarján vonalon került sor. A továbbiakban a szerző a megye többi vasútvonalának megépülését, hálózatának kiépülését írja le (például kiemelésre érdemes az Aszód és Balassagyarmat közötti, Balassagyarmatról Miskolc, Debrecen, Eger és Budapest felé is vonatközlekedést biztosító, máig jelentős vonal megnyitása).

A *Nógrádi vasutak hétköznapijai* című fejezetben a szerző példákkal illusztrálja a vasutak gazdasági és társadalmi fejlődésében betöltött szerepét és jelentőségét: „A hegységek kincse, a minőségi rönkfa – egyéb mezőgazdasági termények mellett –, megjelent Európa piacán. A Salgótarján, Fülek, Losonc városokban és környékükön kiépült ipari övezet termékei a vasútnak köszönhetően távoli országokba is kere-

sett cikké váltak [...]”. Ezt követően kerül bemutatásra a trianoni határok között, majd a második világháborútól napjainkig működő nógrádi vasutak átalakulásának, a változások következményeinek és hatásainak elemzése. Gere József végezetül leszögezi: „A XIX. század végén Nógrád sok áldozatot hozott azért, hogy minél sűrűbb vasúthálózata legyen. A XXI. század elején azért kell erőfeszítéseket tenni, hogy ebből minél több megmaradjon, mert kell a vasút Nógrádban.”

A történeti Nógrád megye határai között fennmaradt több mint negyven egykori – jobbra természetesen védelmi célokat szolgáló – erődítmény (romjai) közül az egyik a Nógrádi vár (maradványa). A vár történetébe a balassagyarmati levéltáros, Hausel Sándor egy korábbi, hasonló című műve felhasználásával vezeti be az olvasót. Nógrád vára egykor a Vác felől a bányavárosok felé vezető utat ellenőrizte, és különös jelentőséggel bírt Nógrád megye történetében. Nemcsak egyik legrégebbi kővára volt, de a megye is róla kapta a nevét, és legalább három évszázadon keresztül központjaként is funkcionált. A vár szláv elnevezése (Nógrád = Újvár) arra utal, hogy már korábban is erődített hely lehetett, ugyanis Anonymus a honfoglalás után 300 évvel mint erős központi helyet említi. A vártörténet időrendi leírására itt igazán nincs módunk, ezért is remek a kiadvány megszületése. Csak kiemelésre van lehetőség. Így például az államalapítás utáni időkben az első súlyos megpróbáltatás, amely Nógrádot érte, a tatárjárás volt, amelynek ez az erődítmény nem tudott ellenállni. Ezt követően Nógrád vára és települése korábbi jelentőségét soha nem tudta már visszanyerni. 1594-ben ismét magyar kézre került, de 1663-tól a várat a

török birtokolja. 1685-ben az öregtoronyban elhelyezett lőporraktár felrobbant. A detonáció az egész várat romba döntötte, amit aztán a török elhagyott. A vár(maradvány) 1705-től a kurucok kezére került, a szabadságharc bukása után véglegesen elveszítve hadászati jelentőségét.

A szerző itt is jobbára saját kutatásai alapján szerzett információi nyomán élményszerűen jeleníti meg a nógrádi vár

fordulatokban gazdag, hol fájdalmas, hol fényes korszakait, tulajdonképpeni történetét.

Szarvas Imre: *Ipolytarnóc ősvilága* (12.)

Gere József: *Nógrádi vasúttörténet 1867-től napjainkig* (13.)

Hausel Sándor: *Nógrádvár* (14.)

(Új Műhely, Salgótarján, 2010)

