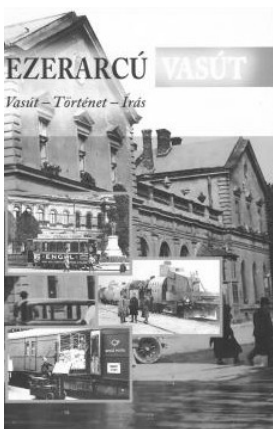


KÁDEK ISTVÁN

Ezerarcú vasút
Vasút–Történet–Írás



A magyar vasút történetét, közelmúltját és közeljövőjét felvillantó tanulmánykötetet szeretnék a kedves Olvasó figyelmébe ajánlani. Mindenekelőtt azoknak a gazdaságtörténészeknek, akik vasúttörténeti kutatásokkal foglalkoznak. De ajánlható ez a számos érdekességet felvető könyv mindazoknak, akik bármilyen módon kötődnek a vasúthoz – nevezzük őket „vasútbarátoknak”; mindazoknak tehát, akik gondolkodnak ennek a közel 200 éves (és ma reneszánszát élő) közlekedési ágazatról.

Legyen szabad előre bocsátanom, hogy bár nem tartozik szűkebb szakterületemhez a vasútügy, én magam is vasútbarátnak vallom magam. Balassagyarmatról származtam el, abból a városkából, amely saját történelmén keresztül is megélte a vasút hol kitüntetett jelentőséget kapó, hol háttérbe szorított periódusainak váltakozásait. S amely város 1919 januárjának végén, többek között az akkori vasutasok önfeláldozó áldozatvállalásával kiérdemelte a „Civitas Fortissima” tiszteletet parancsoló megjelölést.¹

E tanulmánykötet egy kiváló közlekedéstudományi szakemberre emlékező írást, 19 tanulmányt és 5 könyvajánlót tartalmaz. A Dr. habil. Majdán János egyetemi docens által vezetett szerkesztőgárda (mely főként történészekből áll) igen széles határozta meg a kötet tematikáját: természetesen, dominálnak a vasúttörténeti tanulmányok, de megjelennek a vasúttörténeti kutatás módszertani problémái, sőt, a közlekedésmuzeológ-

¹ 1919. január 29-én a város polgárai, a közelben állomásozó katonasággal összefogva, hősiessé, és sokak életébe kerülő áldozatvállalással kiűzték a demarkációs vonalat önkényesen átlépő csehszlovák csapatokat. E harcokban a vasutasok is hősiessé helytálltak. 2005-ben az Országgyűlés hivatalosan is megerősítette a „Civitas Fortissima” [A legbátrabb város] kitüntetető minősítést.

gia és a vasúthoz kötődő folklór is. A kötetben található tanulmányokat és könyvismertetőket 23 szerző jegyzi. Az előbbieken felsorolt témák mellett további érdekességek is megtudhatók az írásokból.

Az egyik tanulmány a mellékvonali problémakörrel, s ennek részeként a vasútbezárások (sokakat fájdalmasan érintő) témakörével foglalkozik. (S itt ismét kénytelen vagyok nógrádi kötődésű szubjektív megjegyzést tenni: a vonalbezárások-megszüntetések, járatritkítások ugyanis Nógrád megyét is érintették.) *Szabó Lajos* cikkében rámutat arra, hogy nem lehet csak és kizárólag gazdaságossági kérdésként tekinteni a mellékvonalak problémáira, létük vagy megszüntetésük kérdésére. Ebben a fajsúlyos döntési szituációban komplex elemzés szükségességét bizonyítja a szerző. A megnyugtató problémakezeléshez döntési modell alkalmazását javasolja – be is mutatja tanulmányában egy ilyen modell alapjait. (A modellről, s annak tényleges alkalmazhatóságát bizonyító kísérleti számításokról szívesen olvastunk volna többet...).

Tóth Róbert cikke a vasút és a posta kapcsolatait elemzi. Ez a viszony hosszú ideig szoros összekapcsolódás volt, hiszen „a vasútnak 100–150 éven át meghatározó szerepe volt a fővonalai, tömeges és távolsági postaszállításban, nem csak nálunk, de szerte a világban.” (261.) Az élet túllépett a vasúti szerelvényekbe kapcsolt mozgópostákon és postavonatokon; nálunk 2004. június 26-án este pakolták ki utoljára a Keleti pályaudvaron a Szegedről érkezett mozgóposta csomagjait (266.). Engedtetsek meg itt egy merőben szubjektív visszaemlékezés. Gyermekkoromban, a kis Balassagyarmat városkában gyakran megesett, hogy akik levelük, postai küldeményük mielőbbi célba juttatását kívánták, azok délután, az 5 óra után Vác felé induló vonathoz kapcsolt mozgópostához vitték ki küldeményüket. Mert a mozgópostákban (mint ahogy a cikk szerzője rámutatott) „mindenfajta postai küldemény szállításával és szállítás közben való feldolgozásával, irányításával” (261–262.) is foglalkoztak.

Jéger Gábor cikke a valamikori keskeny nyomtávú vasútfejlesztési tervekkel foglalkozik. Már a cikk bevezető soraiban egy meghökkentő megállapítás olvasható: „a 20. század fordulójára már olyan jelentős számban működtek ezek a vasutak, hogy az akkori közlekedési kormányzat elhatározta: egy országos keskeny nyomtávolságú hálózatot létesít... A sok elképzelés közül csak kevés vonal épült meg, de azok fontos szerepet tölthettek be a térség gazdaságában”. (117.) A cikk a továbbiakban a valamikori, nyugat–dunántúli keskeny nyomtávú vasútfejlesztési terveket részletezi, majd a következő megállapítással zárul: „Az egybefüggő hálózat terve a múlté, és jelenleg még lokális hálózatokra sincsenek tervek. A kisvas-

utak napjainkban Magyarországon idegenforgalmi attrakciókként működnek tovább.” (134.) Ide kívánczok ismét a már évtizedek óta Egerben lakó recenzens szubjektív megjegyzése. A Bükköt a XX. század első felében még keresztbe-kasba átszelték a fa- és kőszállításra használt keskeny nyomtávú vonalak. Napjainkra kb. 40 km hosszban négy vonal maradt meg, melyek közül három bonyolít mentrendszerűen (turisztikai célú) személyszállítást: a Miskolc–Lillafüred–Garadna vonal, a Szilvásvárad–Szalajka Fátyol-vízesés, és a Felsőtárkány–Stimecház vonal. A hegységben rengeteg a felhagyott vonal, ezeknek az alépítményeit megszüntették, s e vonalak fűvel, cserjével és sarjadó fákkal egyre jobban benőttek, láthatóan visszaveszi őket a természet. Pedig turisztikai hasznosításuk (akár helyenként a kisvasúti pálya visszaállításával vagy kerékpárutakká átalakítva) megoldható lenne, talán még gazdaságos is...

A kötet tanulmányai nem csak a múltból szólnak, felvillan a közeljövő is. Ezt hadd bizonyítsam Kovács Zsolt tanulmányára való utalással. Ebben egy Nyugat-Európában már kipróbált, s talán a közeljövőben nálunk is megvalósuló új típusú közlekedési módot, s a bevezetés feltételeit mutatja be. Egy új szolgáltatásról: a tram-train létesítéséről van szó. S hogy mi is ez pontosan? Megtudhatjuk az érdekes, képmelléleteket is tartalmazó cikkből.

Természetesen, a több mint 300 oldalas könyv mind a 19 tanulmányát még pár sorban bemutatni is meghaladná ennek az ismertetőnek a kereteit. De talán az eddig felvillantottak is bizonyítják: érdekes és sok továbbgondolható tanulsággal szolgál a tanulmánykötet – bátran ajánlom tehát az Olvasóknak!

Őszintén remélem, hogy a kötetnek lesz folytatása. Hiszen a hazai vasútügy mind történetét, mind a jelen és a közeljövő terveit tekintve nem széleskörűen megkutatott és bemutatott terület! Miről olvasnék én szívesen a folytatásban? Leginkább a vasútnak a turizmusban betöltött szerepéről. Hiszen ez a szerep a múltban, de különösen manapság nem merül ki csak abban, hogy a vasút juttatja el a turisták egy részét az általuk elérni kívánt desztinációhoz (sokukat kedvenc kerékpárjukkal együtt)! A vasút képes önálló turisztikai attrakcióként megjelenni! Ilyen szerepet tölthetnének be a még meglévő vagy újraéleszthető kisvasutak. De nem csak kisvasutak! Hiszen Magyarország legszebb vasútvonala sem szállít ma már utasokat (Szilvásvárad–Putnok vonal).² Amely pályaszakasz olyan

² A vonalszakaszon 2009 decemberében szűnt meg a személyforgalom. Később, egy földcsuszamlásban a pálya megrongálódott. 2010 őszén megkezdték ugyan a

kuriózzal is szolgált, hogy a mozdonyvezető az egyik közúti kereszteződésnél megállította a vonatot, leszállt, leengedte a sorompót, majd a vonat áthaladását követően ismét saját kezűleg nyitotta fel azt! Kétségtelen, ez nem egy gyors utazás, nem a napi munkába járás lehetőségét hordozó megoldás. De turisztikai látványosságként (ismét emlékeztetve a csodaszép tájra) felejtethetetlen élményt nyújt. (Ma ezt senki sem élvezheti. Én évekkkel ezelőtt még gyönyörködhettem a Bükk és a Heves–Borsodi-dombság között kanyargó vasútról a tájkép megkapó szépségében.) S hogy teljesebbé tegyük a képet: a vasút turisztikai szerepéhez tartozik a nosztalgia-vonatozások megszervezése, esetenként a nosztalgia-vonatozást gasztroélményekkel összekapcsolva. A gyönyörű, régi-felújított szerelvényeken való utazás páratlan élményt nyújt minden résztvevőnek. De ide sorolhatók a vasúti bemutatók, vasúti gyűjtemények, vasúttörténeti parkok üzemeltetése is. Mindez akár önmagában is megérne egy újabb kötetet, a téma múltjának, kezdeteinek és mai lehetőségeinek bemutatását.

De egy történelmi téma is nagyon érdekelne (nem teljesen függetlenül az előbbiekből felvetettektől). Ez pedig a trianoni döntés hatása a határmenti területek életére. Hiszen az új határok 51 vasútvonalat szakítottak ketté és ezáltal vonzaskörzeteket is. Hogyan lehetne legalább részben korrigálni e negatív hatásokat, és az uniós együttműködés keretében helyenként visszaállítani az elszakított infrastruktúrát, s ezzel új esélyt adni a személyes, kulturális és gazdasági kapcsolatok élnépszerűsítésének? S most hadd szóljon belőlem ismét a balassagyarmati: ez a probléma a mi vasútvonalunkat is érinti, hiszen valamikor Drégelypalánkánál nemcsak Vác, hanem Ipolyság felé is jártak a vonatok. De 1963 óta már a sínek sincsenek meg...³

A vasút iránt érdeklődőknek jó olvasást és kellemes vonatozásokat kívánok.

(Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány és a Virágmandula Kft., é. n.)

pálya helyreállítását, de egy újabb földcsuszamlást követően felhagytak vele – így a pálya a mai napig járhatatlan. (Internetes források alapján.)

³ 1963-ban 6,3 km-en felszedték a síneket. A rendszerváltást követően, az Ipoly Unió Környezetvédelmi és Kulturális Egyesület szorgalmazta az újraképzést. Erről 1999 februárjában az akkori szlovák és magyar kormányfő Pozsonyban elvi megállapodást kötött. Sajnos, a megvalósítás azóta is várat magára... (Egykori sajtóközlemények alapján.)

SZERZŐINKRŐL

- ÁDÁM TAMÁS (1954, Balassagyarmat) költő, szerkesztő, újságíró. Folyóiratokban, antológiákban közöl verseket. Tagja a Magyar Írószövetségnek és a MŰOSZ-nak. 11 kötete közül az első (*Gyökerek lélegzése*) és ez évben az *Igy mélyül* című verseskötete a Palócföld Könyvek sorozatban jelent meg.
- BAKONYI ISTVÁN, DR. (1952, Székesfehérvár) irodalmár, főiskolai tanár. Nyugdíjazásáig a Kodolányi János Főiskolán oktatott. PhD-fokozatot a Miskolci Egyetemen szerzett Bella Istvánról szóló kismonográfiájával. Eddig 30 önálló kötete jelent meg.
- BARÁTHI OTTÓ, DR. (1944, Hatvan) közgazdász, újság- és közíró. Csaknem száz tanulmánya, tucatnál is több saját és/vagy társszerzőként jegyzett kötete látott napvilágot. Az egyik legismertebb munkája, az *50 év a Palócföld életéből – Egy folyóirat Nógrád történelmében* c. monográfiája 2008-ban jelent meg.
- CSONGRÁDY BÉLA, DR. (1941, Hatvan) Madách-díjas közíró, szerkesztő, középiskolai tanár. A Nógrád Megyei Hírlapnak 1996-tól 2002-ig volt a felelős szerkesztője. Évek óta szerkeszti a napilap Kultúra rovatát. A Madách-hagyomány Ápoló Egyesület elnöke, több ciklus óta tagja a TIT országos elnökségének.
- FRIDECZKY KATALIN (1950, Budapest) író, zongoraművész. Öt önálló kötete jelent meg, a legutóbbi: *Fehér árnyék* (2016). Írásai rendszeresen jelennek meg folyóiratokban. Tagja a Szépirodák Társaságának. Idén megkapta az Irodalmi Jelen Prózadíját.
- JÓNA DÁVID (1968, Budapest) médiatanár, újságíró, operatőr, az Art'húr kulturális, művészeti lap alapítója, szerkesztője, a facebookon az Art'húr Irodalmi Kávéház főszerkesztője. 17 évig tanított a zsámbéki főiskolán. Legutóbbi kötete: *Jóféle csönd* (2018).
- KALOCSAI PÉTER, DR. (1964, Balassagyarmat) pedagógus, jogász. Több, mint három évtizede a megye intézményrendszerében és az általános közigazgatás területén lát el feladatokat.
- KÁDEK ISTVÁN, DR. (1953, Balassagyarmat) nyugalmazott főiskolai tanár. 41 évet tanított az egri Eszterházy Károly Főiskolán (jelenleg egyetem). Gazdasági szaktárgyakat oktatott, később a gazdaságtanárképzés szakfelelőse, majd dékánhelyettes, rövid időre a Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar megbízott dékánja lett.
- KELE SZABÓ ÁGNES (1962, Salgótarján) grafikus, tanár, vizuális kultúra szaktanácsadó. A Madách Imre Gimnázium Fayl Frigyes Galériájának alapítója, a Nógrád Megyei Önkormányzat galériájának kiállítás-rendezője. Grafikai egyéni és csoportos kiállításokon láthatók.
- LUKÁTS JÁNOS (1943, Budapest) magyar-könyvtár szakos bölcsész. Volt könyvtáros és lektor a berlini Humboldt Egyetemen. 14 könyve jelent meg: 4 novelláskötet, történelmi re-

gény Rákóczi korából, dráma- és tanulmánykötet, versek, mesék.

MIKLÓS PÉTER, DR. (1980, Szeged) eszme- és művelődéstörténész, a Szegedi Tudományegyetem Juhász Gyula Pedagógusképző Karának főiskolai docense, a hódmezővásárhelyi Tornyai János Múzeum és Köz-művelődési Központ igazgatója. Húsz könyve, tucatnyi szerkesztett kötete és mintegy ötszáz publikációja jelent meg. 2016-ban Közép-Európa kutatásért-díjat kapott.

F. NAGY GÁBOR (1974, Pásztó) főállásban igazgatásszervező, 1997-től publikál. Antológikiakban, folyóiratokban szerepelnek versei, meséi. Eddig nyolc verseskötete jelent meg. 2008-ban, *Zarándokéletünk ösvényein* című könyvéért, a Fehér Klára Irodalmi-díj Kuratóriuma által elismerésben részesült.

NAGY IMRE (1991, Debrecen) történelem-levéltáros. 2016 óta a Magyar Nemzeti Levéltár Nógrád Megyei Levéltárának munkatársa. Kutatási területe a 19. század első felének gazdaság- és társadalomtörténete.

NAGY LÁSZLÓ (1953, Balassagyarmat) közíró, művelődésszervező. Budapesten él. A www.balassagyarmat.eu honlap létrehozásának egyik kezdeményezője és szerkesztője. A honlapot létrehozó Balassagyarmatért Baráti Kör 2014-ben Balassagyarmatért Emlékérem, Pro Urbe elismerésben részesült. 2013-ban jelent meg szerkesztésében a *Portrék Balassagyarmaton innen és túl* című interjúkötet.

PETRŐCZI ÉVA, DR. (1951, Pécs) József Attila-díjas költő, író, műfordító, irodalomtörténész, publicista. A Ká-

roli Gáspár Református Egyetem Puritanizmuskutató Intézetének vezetőjeként ment nyugdíjba. 17 verseskötete, 4 prózakötete, 11 tudományos könyve és 20 műfordítása jelent meg, ezen kívül számos bel- és külföldi antológia és folyóirat szereplője. Több külföldi egyetem vendégtanára volt. Főbb díjai: a Magyar Rádió Nívódíja (2005), a Protestáns Újságírók Szövetségének Rát Máttyás életműdíja (2014).

PUNTI GÁN JÓZSEF (1958, Losonc) helytörténész. A kassai P. J. Šafárik Egyetem természettudományi szakán tanult rendszerelméletet. Hazatérve helyi lokálpatrióták hatására kezdett el foglalkozni helytörténettel. Elsősorban Nógrád, benne kiemelten Losonc és Gács érdekli. Ezekből a témákból számos cikke és tanulmánya, 9 önálló és jó néhány, társszerzővel írt könyve jelent meg magyar és szlovák nyelven.

SUHAI PÁL (1945, Bezenye) költő, tanár, tankönyvíró. Az ELTE BTK magyar-történelem szakán (Eötvöskollégistaként) kitüntetéses tanári diplomát szerzett. Tankönyveikért az MTA Pedagógus Kutatói Pályadíjban részesítette. Részt vett a Mikszáth kritikai kiadás 78. és 80. kötetének sajtó alá rendezésében.

SULYOK LÁSZLÓ (1944, Nagybátony) magyar-történelem szakos középiskolai tanár, kulturális újságíró. A Magyar Politikai Foglyok Szövetsége Nógrád Megyei Szervezetének elnökhelyettese. Több Nógrád megyei napilap főszerkesztője volt. Első könyve, a *Recskei rabszolgák* 1990-ben jelent meg, melyet további hat kötet követte. Írásai többnyire a kommunista

diktatúra számkivetettjeinek sorsáról szólnak. Díjai: Bátonyterenyéért Díj (2001), Salgótarjánért emlékérem (2007), Nógrád Megyéért Díj (2018).

SZABÓ PÁL, DR. (1974, Hódmezővásárhely) költő, jogász, történész, középiskutató, tanár. A Szegedi Tudományegyetem Európai Jegtörténeti Tanszékének tudományos munkatársa. A Szegedi Írók Társaságának elnöke. Diószegi Szabó Pál néven verseket, recenziókat publikál.

SZIGETI JENŐ, DR. (1936, Budapest) teológus, lelkész, folklorista, vallástörténész. A Kárpát-medence számos egyetemén és az USA-ban is

oktatott. Kutatási témája a népi vallásosság, a Biblia a művelődéstörténetben, vallástörténet, vallásszociológia. Több tudományos lap állandó munkatársa. A MTA köztestületi tagja.

SZOKOLAY ZOLTÁN (1956, Hódmezővásárhely) költő, 1972 óta publikál verseket, műfordításokat. Összesen 11 kötete jelent meg, a legutóbbi: *Nyílegyenes gyalogút* (2017–2018). Versmondóként 1983-ban Radnóti-díjat nyert, költőként 2016-ban az Irodalmi Jelen költészeti díjasa. Fülöpszálláson él.

A lapszámunkban Iványi Ödön festőművészre emlékezünk, aki idén lenne 100 éves. Lapszámunk első borítóoldalán a *Zene*, a hátsó borítóoldalán az *Enteriőr* című festménye látható. A belső borítóoldalak közül az elsőt a *Borulat* és a *Reggel*, a hátsó belső borítóoldalon a *Kosárkötő* és a *Nyitott ablak* című képét közöljük.

Főszerkesztő:
DR. GRÉCZI-ZSOLDOS ENIKŐ



Fenntartó:
Salgótarján Megyei Jogú Város
Önkormányzata

Főmunkatárs:
DR. CSONGRÁDY BÉLA
NAGY PÁL (Párizs)

Támogatók:

Szerkesztő:
SZÁVAI ATTILA



Nemzeti Kulturális Alap

Képzőművészeti szakértő:
KELE SZABÓ ÁGNES



SKUCZI NÁNDOR,
a Nógrád Megyei Közgyűlés
elnöke

Borítótervező:
RÁDULY CSABA

Médiapartnerünk:
NÓGRÁD MEGYEI HÍRLAP

Tördelőszerkesztő:
HERNÁDINÉ BAKOS
MARIANNA

Készült
a Polar Stúdióban (Salgótarján)

Kiadja: Balassi Bálint Megyei Könyvtár (3100 Salgótarján, Kassai sor 2.)
Felelős kiadó: MOLNÁR ÉVA igazgató

Alapító:
Nógrád Megyei Önkormányzat Közgyűlése

A lap díjai:

Nógrád Megye Madách-díja

Salgótarján Pro Urbe-díja

Nógrád Megyei Értéktár „Nógrádikuma”

Levélcím: 3101 Salgótarján, Pf. 18. ♦ Telefon: 32/521–560 ♦ Fax: 32/521–555
Internet: www.palocfold.wordpress.com ♦ Elektronikus cím: palocfold@bbmk.hu

Terjeszti a Magyar Lapterjesztő Zrt. (LAPKER) ♦ Egy szám ára: 500,- Ft ♦

Előfizethető a Balassi Bálint Megyei Könyvtárban és az elérhetőségeinken.

A Palócföld Könyvek sorozatban megjelent könyvek ugyanígy megrendelhetők. ♦

Kéziratokat és rajzokat megőrizzük, de nem küldünk vissza.

ISSN 0555-8867 ♦ INDEX 25925



Palócföld

TRODÁLMISZEMLEK, KÖZELI FOLYÓIRAT

18004



Ára: 500 Ft