

A vasúti közlekedés hőskora

Nógrádban

Hazánkban a közlekedés forradalma, a vasúti hálózat kiépülése európai viszonylatban aránylag későn kezdődött el, s nagyobb lendületet is csak az 1870-es évek után vett. Az első magyar gőzüzemű vasút megnyitására 1846. július 15-én került sor Pest és Vác között. A vasút megnyitása lázba hozta a közvéleményt, egymás után születtek a vasútépítési tervek. A szabadságharc után a központi kormány saját erejéből a vasútépítéseket nem tudta fedezni, a magánvállalkozások pedig tengődtek. A magánvállalkozások elősegítésére 1854-ben megalkották az „engedélyezési törvényt”. Ennek alapján egyes személyek vagy társulatok előmunkálati engedélyt kaphattak. A magántőke részvételét, az állami kamatbiztosítással is támogatott vasúti rendszer eredményezte, így ezekben az években Bécs államilag támogatott magánvasúti politikája érvényesült a magyar vasutak kiépítésekor.

A kamatbiztosítós rendszer a kezdeti sikerek után a nagy vasútépítések és a vasutak működésében a botrányok, panamák, visszaélések melegágya lett. A kiegyezés utáni években, nyereszkezdésektől kísérve, épültek ki a magyarországi vasutak főbb vonalai. A hatvanas évek spekulációi közül is kiemelkedő a pest—salgótarján—losonci vasút építése, ahol a nagybirtokosság is jelentős szerepet játszott a kereskedelmi tőke mellett. Amikor a csődbe jutott vasutat az állam megvette 1868-ban, lényegében véget vetett az állami kamatbiztosítós rendszer kizárólagosságának. A kormány életbe léptette a vegyes vasúti rendszert, ami azt jelentette, hogy egyre több vasutat államosítottak. Az 1880-as évek elejétől újabb fellendülésre került sor, ezekben az években kötötték össze a korábban megépített fővonalakat a helyi érdekű vasútvonalak hálózatával.

Amikor a következőkben áttekintjük a megyei vasutak kiépülésének folyamatát, megállapíthatjuk, hogy — a vasúthálózat egységességének hiánya miatt — azok kiépülése nem alakította át gyökeresen a megye közlekedését. A létesített vasutak a salgótarjáni vasút kivételével nem álltak összhangban a megye gazdasági szükségleteivel, modern alakulásával. Csak részben tudták előrevinni a megye gazdaságát, nem ösztönözve kellően — igazi multiplikátorként — gyors iparosodásra, a belső termelési tényezők fejlesztésére.

A századfordulón így a megyében a következő vasutak épültek meg:

Pest—Hatvan—Salgótarján közötti vasútvonal: Az első lépéseket a vasútépítés terén a megye földbirtokosai tették, mivel az ország gazdasági életébe történő bekapcsolódás lehetősége nemcsak a felső-magyarországi ipar, a megyei szénbányászat, hanem a mezőgazdaság érdeke is volt. A nagybirtokosok, a vasutak létesítéséért harcolva is feudális szemszögből ítélték meg a vállalkozást.

1854-ben Kubinyi Ágoston földbirtokos, a Nemzeti Múzeum igazgatója vezetésével Nógrád, Borsod és Gömör megyék birtokosai egybegyűltek, hogy döntsenek az ipoly—sajóvölgyi vasút létesítése ügyében. Az ipolysági, gyarmati, szécsényi medencék nagybirtokosai, a Fülek környéki szénbányák, gömöri, ózdi, sajóvölgyi vasolvasztók szempontjai szerint a vasút nyomvonalát Szob—Balassagyarmat—Losonc—Fülek—Rozsnyó útvonalban határozták meg. A vállalkozási kedv mellett a pénz hiánya volt a döntő. 1857-ben ezt a tervet Károlyi Ede akarta belga tőkével megvalósítani, de a nagybirtokosok által megindított vasútépítési mozgalom a tőke hiánya miatt természetesen csődbe jutott.

A megye keleti területén az ipar fejlődését és egyben a vasútépítés lehetőségét a Salgótarjánban és környékén elterülő szénmezők tették lehetővé. A potenciális erő az 1861. július 31-én engedélyezett salgótarjáni Szent István Kőszénbánya Rt.-ben rejlett. A társulat nagyarányú fejlesztésének gátja többek között a közlekedés megoldatlansága volt. Ezért a Duna felé „lóerőre tervezett” vasutat akartak építeni. Az egész vasúti ügy elindítója a szabadversenyen alapuló kapitalizmus tipikus képviselője, Brelich János volt. A bányatársulat megalakulásával fedőszerve lett a nagystílusú vasútépítkezés megindulásának. A bányák értékét, jövedelmét túlértékelve, kampányt indítottak a lapokban, hogy minél több részvényest szerezzenek. 1862. januárjában indult meg az akció, amiben föllevenítették az ipoly—sajóvölgyi vasút nyomvonalát, azzal a különbséggel, hogy most már Salgótarjánon keresztül vezették a vasutat. Sok nógrádi birtokos is csatlakozott a tervhez. Brelich módosította az irányt, mert a Dunával való csatlakozás helyett Hatvanon keresztül, a fővárossal való összekapcsolást javasolta. A vasútépítésre az előmunkálati

engedélyt 1862. május 6-án kapták meg. Ekkor csatlakozott a vasúthoz többek között gr. Forgách Antal is, aki a későbbiekben, kapcsolatai révén, többször is megmentette a pusztulástól a vasutat.

1863. január 19-én megkapták az uralkodói engedélyt a vasútépítkezéshez. A társaság ezután vette fel a **Cs. kir. szabadalmazott Pest—Losonc—Besztercebányai Vasúttársaság** és a **Szent István Kőszénbánya Rt.** nevet. A sajtókampányra és vesztegetésekre több mint 400 000 Ft-ot használtak fel 1863-ban. Forgách Antal kancellár még az országos inségalapból is utaltatott át pénzt a mindig pénzzavarral küzdő társulatnak. A kapott egymillió forint sem tudta a társulatot a csődtől megmenteni. Az igazgatótanács 1865. július 1-re tűzte ki a vasút átadását, de helyette Pest város törvényesége július 11-én a társulat összevonására csődeljárás megindítását rendelte el. Egyes források szerint a megvesztegetésekre több mint 800 000 Ft-ot használtak fel. A társaság nem elégedett meg a sajtóbeli védekezéssel és tervezetessel, hanem Forgách gróf közbenjárását kérték az uralkodónál. 1866 januárjában bejelentették a részvényeseknek, hogy közbenjárásukra a kormány felszámolja a csődöt és támogatásban fogja részesíteni a vasutat. November 3-án a közgyűlés ismét módosította a vállalat nevét **Cs. és kir. Éjszaki Vasút Társulatra**. Ezzel a névvel a vasútépítés elsődlegességét akarták hangsúlyozni. A kormány hathatós intézkedései következtében 1867. március közepére a pest—salgótarjáni vasút elkészült. Május 9-én a salgótarjáni szakaszt is átadták a forgalomnak. Így tehát a szentelepeket összekötötték a fogyasztópiacokkal, a szénzállítás kérdését megoldották, de a vasútépítkezésnél a problémák megmaradtak, s ezeket csak 1868-ban, a magyar állammal történt egyezség után lehetett felszámolni: ugyanis 1868. június 30-án az állam 7,5 millió forintért (a bányák nélkül) megvásárolta a vasutat, amely egyben a MÁV első ipari vasútja lett. A vasút megváltása egyben a kamatgaranciális vasúti rendszer végét is jelentette hazánkban.

Az Ipolyság—Balassagyarmat közötti vasút: Az ipolyvölgyi vasút építése során 1884-ben kapta meg az Osztrák—Magyar Államvaspályatársaság az engedélyt Csatáról Ipolyságig építendő vasútra. 1886-ban az építkezést befejezték. Balassagyarmattól tehát 30 km-re megépült a vasút.

Az ipolyvölgyi vicinális vasút kiépítésének a gondolata már 1869-ben is felmerült, amikor Szob—Ipolyság érintésével a vasutat Balassagyarmatig akarták kiépíteni. 1882. július 15-én a megyeházán vasúti értekezletet tartottak. Forgách Antal — aki ebben a vasúti tervezésben is szerepet kapott — javasolta, hogy a vasút ne álljon meg Balassagyarmaton, hanem Szécsényig vagy innen tovább is épüljön meg. 1884-ben az a hír terjedt el, hogy a vasutat az osztrák államvaspályatársaság kiépíti Balassagyarmatig, sőt lehet, hogy egyenesen Hatvanig fogja vezetni. De csak a tervezettségig jutottak el, a megegyezés elmaradt. Az egyre jobban sürgető igény arra készítette a törvényhatósági bizottságot, hogy az alispán vezetésével 1885-ben saját maga vegye kezébe a vasútvonal kiépítésének az ügyét. A tárgyalások és pénzügyi nehézségek miatt csak 1888. januárjában írták alá a szerződést a társasággal. A tervek szerint 1890. szeptember 1-én adták volna át a forgalomnak a vasutat. Június 18-án megkapták az engedélyt az építkezésre, az első kapavágást szeptember elsején tették meg. A vasút ünnepélyes megnyitására 1891. augusztus 15-én került sor.

Az Aszód—Balassagyarmat—Losonc közti vasút: Nógrád megye alispánjának 1885-ben a közgyűlés előtt tett kijelentése — „Balassa-Gyarmat székvárosunknak, ha megyénk a haladás útján előre törni akar, vasutat kell teremteni” — indította el azt a folyamatot, melynek eredményeként 1896-ban létrejött az aszód—balassagyarmati vasúti összeköttetés. A gondolat, hogy a Galga völgyében Pest felé Balassagyarmat vasutat kapjon, már 1861-ben felvetődött. Mivel a vasút a Zagyva völgyében épült meg végül is, a megyeszékhely ismét vasút nélkül maradt.

A Nógrád megyei HÉV néven létesült vasút az eleinte két külön tervezett vasútvonalnak, a Balassagyarmat—Aszód és a Balassagyarmat—Losonc közötti vonalnak egyesítése folytán keletkezett. Az aszódi vasút előmunkálatai során a MÁV rákosi állomásból terveztek kiágazást 1887-ben. Később, 1888-ban Aszód-tól vették tervebe az elágazást. Márkus Ágoston budapesti mérnök kapott engedélyt a pálya műszaki terveinek az elkészítésére, s így a vasút közigazgatási bejárása 1889. február 19-én megtörtént. Mielőtt azonban az Aszódtól tervezett vasút engedélyezési feltételei végérvényesen megállapíthatók lettek volna, a vállalkozó 1890. november 3-án visszalépett. Az összes jogokat br. Rosner Emil, Pulszky Ágost és Tolnay Lajos szerezte meg. Ők vették tervebe a vasút továbbépítését Balassagyarmattól Losoncig. Ennek a vasútnak az előmunkálati engedélyét 1890. október 22-én már megkapták. A pálya műszaki tervei elkészültek, a közigazgatási bejárás 1891. szeptember 2-án megtörtént. 1893. január 20-án volt

a vasút engedélyezési tárgyalása. A három engedélyes az esemény után az összes jogokat eladta Popper István budapesti mérnöknek 1894. július 14-én. A tervek szerint ekkor a vasút hossza 111,73 km és a legnagyobb sebesség 30 km/óra volt. A pályán 18 állomás, kitérő és megállóhely volt tervezve. A szerződés értelmében a vállalkozónak két éven belül kellett volna kiépíteni a vasutat. A tényleges építési költség 3 740 000 Ft volt. Popper István az év május 10-én szerződésileg megállapodott a **Budapesti Bank Rt.**-vel a vasút megépítése tárgyában. 1895. december 18-án, hossz- szas tárgyalások eredményeképpen, Nógrád megye 833 000 Ft kölcsönt vett fel a **Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesülettől**. Csak ezek után jött létre 1895. június 25-i szerződés értelmében hivatalosan is a **Nógrád megyei HÉV Rt.** A vasútépítési munkálatok már augusztusban megkezdődtek. 1896. szeptember 13-án az aszód—balassagyarmati, 1896. december 1-én a Balassagyarmat—Losonc közötti szakaszt adták át a forgalomnak.

A Losoncvideki HÉV: A Losonctól északra elterülő területeknek a vasúti forgalomba történő bekapcsolására, a régebbi tervekben túl, csak 1891-ben került sor, amikor br. Baretta földbirtokos előmunkálati engedélyt kapott Losonc—Poltár—Rimaszombat és Berzence—Szinóbánya—Poltár—Zlatnó közötti vasútvonal kiépítésére. A tervek 1893-ra elkészültek, de azt nem fogadták el. 1894. február 14-én Török Zoltán is előmunkálati engedélyt kapott a **Losonc—Poltári HÉV** megépítésére. A tervek részben azonosak voltak az 1891-es tervvel. A vasút létesítése azonban tökéhiány miatt akadozott, mert a megye feltételeket támasztott az esetleges támogatás fejében. Amikor Török Zoltán lett a megyei alispán, a vasút zöld utat kapott. 1895-ben Török Zoltán már mint a **Losoncvideki HÉV** elnöke szerepelt. Hosszas tárgyalások, egyezkedések után, 1897-ben jött létre hivatalosan a **Losonc—Poltári HÉV** a Losonc—Zelence—Poltár—Rimaszombat, valamint a Berzence—Málnapaták—Hámor üvegyárig és Poltár—Zlatnói kiágazó helyi érdekű vasutak egyesítéséből.

Az építkezések azonban tökéhiányában nem indulhattak meg. Ezért 1897. november 22-én Török Zoltán és érdektársai minden jogot a **Magyar Helyiérdekű Vasutak Rt.**-re ruházták át. Ez az Rt. a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank érdekeltsége volt, így a pénzügyi fedezetet a bank elő tudta teremteni, az építkezések megindulhattak. A **Losoncvideki HÉV** 28,3 km-es szakaszát Poltárig és Katalinutáig 1901. november 31-én, Poltártól, Zlatnó üvegyár érintésével, Kokovág 1908. november 26-án adták át a forgalomnak.

Losonc—Gácsi HÉV: Gr. Forgách János 1895. augusztus 31-én kérvényezte a Losonc állomástól Gácsfalvára kiépítendő vasútvonalat. Az engedély megszerzése még nem jelentette a vasútépítkezések megindulását, mert 1897-ben is csak az engedély meghosszabbítására került sor. Forgách gróf hamar túladott az engedélyen, mert 1899-ben Rózsa Károly és érdektársai fordultak megalapozatlan tervekkel segélyért a megyéhez. Mivel a kellő tőkét nem tudták megszerezni, 1904-ben a **Losoncvideki HÉV Rt.** szerezte meg az építés jogát. A Losonc—Gács közötti kb. 10 km-es szakaszt 1906. december 14-én adták át a forgalomnak.

A Vác—Balassagyarmat közötti vasútvonal: Nógrád megye nyugati területeinek és a megyeszékhelynek a bekapcsolása az országos vasúthálózatba állandó problémaként élt a XIX. század utolsó évtizedeiben.

1883. október 22-én Falk Zsigmond kapott előmunkálati engedélyt a vác—balassagyarmati vasút megépítésére. A szükséges részvényjegyzési aláírások, pénzbeli támogatások gyűjtése 1884-ben megindult. Közben híre kelt, hogy az ipolysági vasút is kiépül Balassagyarmat felé, ezért a váci vonal ügyében megtorpanás érződött. A vasútügy most már a megye közgyűlése elé került. Közben új irányok is felkerültek a tervre, így többek között Gödöllő, mint végpont. Erre az irányra 1885-ben szintén előmunkálati engedélyt kapott a megye. A Vác felé való kiépítés nem került le a napirendről, mert Hont megyével is folytak tárgyalások egy közösen kivitelezett vasút ügyében. Éveken keresztül húzódtott a vonal kiépítése, ekkor már új vasúti vonalként az aszódi irány is szóba jött. 1891-ben a dejtár—verőcei vasúti terv a Lókos völgyében kapott előmunkálati engedélyt.

A vasúti tervezgetések közben Balassagyarmat vasutat kapott Ipolyság felé 1891-ben, valamint Aszód felé 1896-ban. 1897. december 2-án kapta meg az előmunkálati engedélyt Pázmándy Dénes a Verőcétől Rétságig át Nándorig építendő vasútvonalra. 1898-ban úgy tudták, hogy a szállítást villamos erővel fogják megoldani és a vasút Balassagyarmatig fog kiépülni. 1898 márciusában tervezték meg a rétság—romhányi szárnyvonalat a vasútvonalból. A megye támogatását élvezve Pázmándy a vasútépítési engedélyt 1898. november 8-án kapta meg. Ettől függetlenül a vasút irányára nézve több változat is szerepelt. 1903-ban a vasút nevét **Duna—Ipolyvölgyi—Helyiérdekű Vasútra** változ-

tatták. A vasút ügye csak 1907-ben közeledett a megvalósulás felé. Az átadásra, a Vác—Diósjenő—Drégelypalánk fővonalon és diósjenő—romhányi szárnyvonalon 1909. július 11-én került sor. A vasút kiépítése 6 511 000 koronába került.

Az elmondottakon kívül a múlt század végén és századunk első évtizedében több más vasútvonal építésének a terve is felvetődött. Ezek a következők:

Salgótarján—Szob közötti vasút: Az Ipoly folyó völgyében tervezett és építendő vasútvonal gondolata már 1846 után felvetődött. 1860-ban a Sz. István Kőszánbánya Társaság akart a Duna felé vasutat kiépíteni. Az 1873-as vasúti programban is szerepelt a Salgótarján—Szob közötti vasút. 1876-ban gr. Forgách Antal indítványozta Hont megyével közösen a Salgótarjánt a Dunával összekötő vasútvonal kiépítését. Az építkezésre azonban vállalkozó nem akadt, így a vasútvonal ilyen formában való kiépítésére nem került sor.

Hatvan—Balassagyarmat térségében tervezett vasútvonalak: A **Hatvan—Balassagyarmati HÉV** létesítésére az 1886. július 25-én kapott engedély alapján gr. Dégenfeld Lajos vállalkozott. Szirákon Lázár Mór vállalkozó vázolta a terveket, 1890-ben az aszódi vasút nándori állomásától Herencsényig akartak további szárnyvonalat kiépíteni. 1897-ben még mindig csak terv volt ez a kiágazás.

1904-ben a **Hatvan—Mohorai HÉV** előmunkálati engedélyét Wohl Adolf losonci vállalkozó kapta meg: az aszódi vonalból 1913-ban Kiskérig akartak vasutat kiépíteni, végállomás a bujáki szénbánya lett volna. A vasúti tervek elhalását nemcsak az I. világháború, hanem a megalapozatlan tervek és a tökéhiány is elősegítette.

Hatvan—Szécsény térsége: Sziráki község 1888-ban vasúti összeköttetést tervezett Hatvannal. A tervről 1898-ban esett ismét szó. 1907-ben Szécsényig, illetve Szécsényen keresztül Apcig, illetve Pászto állomásig Ivánka Imre dolányi lakos szerzett előmunkálati engedélyt. Ez a vasút sem jutott túl még a tervezésen sem. 1909-ben a sziráki vasút ismét hallatott magáról, amikor is mozgalom indult a Hatvannal való vasúti összeköttetésért. 1910-ben Nagy Sándor és Okolicsányi József budapesti lakosok kaptak előmunkálati engedélyt egy Szécsény—Hatvan közötti vasútvonal építésére.

Salgótarján—Szécsény közötti vasúti terv: 1895-ben Szilárdy Ödön salgótarjáni földbirtokos kért engedélyt egy Szécsény és Kisterenye közötti vasútvonal kiépítésére. Terveihez a megye hozzájárulását nem kapta meg, ezért 1898-ban új irányt jelölt ki, s ebben már Salgótarjánt vette fel végállomásnak. Ez a vasútépítési pénz hiányában nem valósult meg.

1922-ben Salgótarján város vezetői élesztették fel ismét a Szécsénnyel való összeköttetés tervét, de a minisztérium az engedélyt nem adta meg. 1927-ben ismét kérvényezték a vasutat, amit most már a főispán is szívesnek velt és támogatott. 1937-ben Korányi Kálmán megkapta az előmunkálati engedélyt a Szécsénytől Salgótarjániig vagy Kisterenyéig kiépítendő vasútvonalra. A vasút tervét több pontatlanság miatt át kellett dolgozni, közben az engedély is lejárt. (Ezt ugyan 1939. február 12-én további egy évre meghosszabbították, a vasúti terv azonban végül is 1939-ben, a háború kitérését követően teljesen lekerült a napirendről.)

Kürtösvölgyi HÉV: A megye északi, mezőgazdaságilag és iparilag hasznosítható területeinek Balassagyarmattal, a megyeszékhellyel való vasúti összeköttetésének a gondolata 1896 után vetődött fel. Az elképzelések szerint a vasútvonal Balassagyarmattól kiindulva Kékkő érintésével Zólyomig épült volna meg. 1897-ben Lindheim és társa kapta meg az előmunkálati engedélyt. A vonalat, mint ipari vasutat reklámozták, mert a kürtösi szénbányáknak teremtett volna szállítási lehetőséget. A vasútról ismét csak 1905-ben hallunk, amikor már Laszkáry Gyula a **Kürtösvölgyi HÉV** engedményese. A megye, mivel nem látott biztosítékot a vasút esetleges megépítésére, anyagilag nem támogatta azt. 1910-ben még mindig az előmunkálati engedélyek meghosszabbításáról tárgyaltak. 1913-ban Balassagyarmat város kölcsön felvételével akarta támogatni a vasút építését: 1914-ben a vonal kijelölése meg is kezdődött, de az I. világháború kitérése véget vetett a vasút hosszan vajúdo ügyének.

Litke—Salgótarján: A vasúti összeköttetés létrehozása érdekében gr. Keglevich István nagybirtokos kért engedélyt. A háború kitérése miatt a vasútvonal tervét eljuttatták. 1925-ben elevenítették fel újból a tervet, amelynek a létjogosultságát a kereskedelmi miniszter is elismerte, de annak államköltségen való kiépítését nem tette lehetővé. 1927-ben engedélyezték, hogy egy magántársaság kiépítse, de erre vállalkozót az érdekeltség nem tudott szerezni. Így ez a vasút is a többi terv sorsára jutott.

Szvirček Ferenc