



Nagybörzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány

2634 Nagybörzsöny, Rákóczi u. 2.

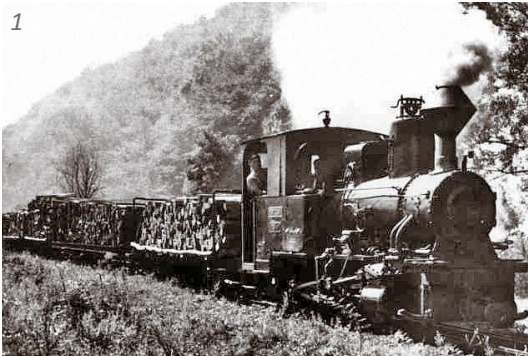
Szöveg: a Börzsöny turistakalauz alapján; @ Berki Zoltán, Cartographia, 2015

Fotók: Berki Zoltán, Kisvasutak Baráti Köre, Tusnádi Csaba Károly

A BÖRSÖNYI ERDEI KISVASÚTHÁLÓZAT ÉS A NAGYBÖRSÖNY–SZOB VONAL TÖRTÉNETE

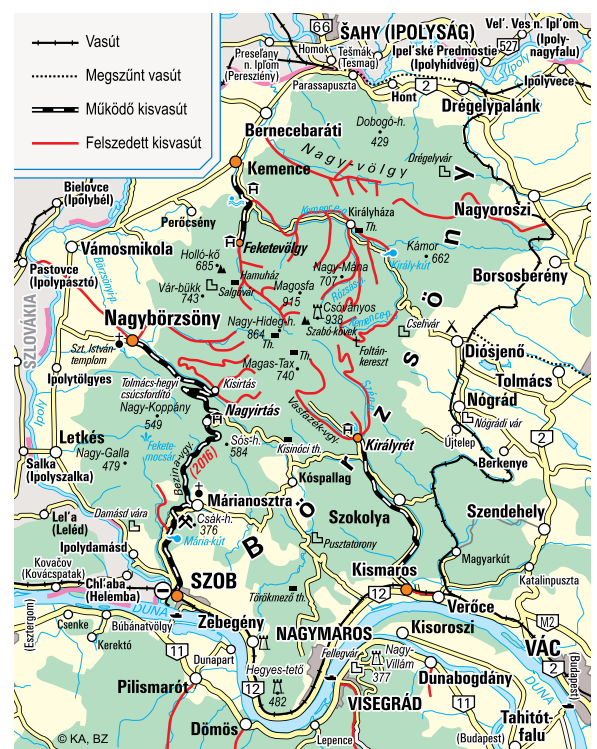
A börzsönyi erdei kisvasúthálózat története

A XIX. sz. utolsó évtizedeinek fejlődése (iparosítás, út- és vasútépítések) nyomán jelentősen megnöttek az ország nyersanyagigényei. A *szobi* (később az *ipolsági*) vasútvonalak megépülésével, a *dunai* szállítási lehetőséggel megközelíthetővé váltak a



Börzsöny természeti kincsei. Az erdőbirtokok „rengetegeből” kitermelt fát, az andezitbányák kővét a korábbiaknál megbízhatóbban, az időjárási körülményektől függetlenül, nagy mennyiségben kellett a vasutakhoz vagy a Dunához eljuttatni. A hegység domborzati, természeti adottságaihoz igazodva **1893-ban**, a *királyréti* vonal építésével **megkezdődött a Börzsöny keskeny nyomközű erdei vasúthálózatának a kiépítése**. A faipari, bányai vállalkozásokat folytató területbérlők a vágányokat a völgyekben fektették le, de leágazásokkal, bravúros műszaki megoldásokkal – főként a toltmenetű, ún. *csúcsfordító* pályákkal (*lásd nagybörzsönyi hálózat*) a hegység felső zugaiba is feljutottak a sínpárok. Az **1920-as** évekre már összesen kb. **200 km** hosszú kisvasúti pályarendszer jött létre, hazánkban a Börzsönyben alakult ki a **legkiterjedtebb** erdei vasúti hálózat. A mellékvonalakat egyszerre sohasem használták – lefektetésük/felbontásuk/áthelyezésük a fakitermelési helyszínek szerint változott –, de a fővonalak folyamatosan üzemben voltak. A **vontatási** feladatokat Nagyorosziban, Berneceán és Kemencén *lovakkal* oldották meg, a kismarosi, szobi, majd a nagybörzsönyi fővonalakon *gőzmozdonyok* szolgálták (**1. kép**). A kisvasutak **csak teherforgalmat** bonyolítottak, legfeljebb az erdei munkások, vadászok utaztatása jelentette a személyszállítást (**2. kép**). „Turistaszempontból óriási jelentősége volna annak, ha a Börzsönyi hegység szívébe vezető számos iparvasút személyforgalom lebonyolításával foglalkozna..., s csak remélhetjük, hogyha az illetékes körök a belső idegenforgalom nemzetgazdasági fontosságát felismerik, úgy a viszonyok meg fognak változni.” – bizakodik az 1931-ben kiadott Börzsöny útikalauz. **1945** után a fővonalakat felújították, a vontatást korszerűsítették

– fokozatosan megjelentek az apró *motormozdonyok*. Az erdőbirtokok államosításakor az erdészetek nagyarányú idős, vágásérett állományokhoz jutottak, az **1950-es** évek intenzív gazdálkodásához a kisvasutak szállítási kapacitását használták. A pályák környékén, egy-egy területen tarvágással keletkező, nagy tömegű rönkanyagot alacsony költségszinten – *elsősorban a kemencei, bernecei hálózaton csupán gurítással/fékezéssel* – lehetett a települések átrakóhelyeire juttatni. Az **utolsó új vonalat** (számos *csúcsfordítóval*) Kereszt-völgy és Kammerhof között, egy **130 éves** bükkös-tarvágás faanyagának elszállítása érdekében **1952-ben fektették le**. A kitermelés/fuvarozás/feldolgozás állami irányítású, tervutasításos – alapvetően a vasúti szállításra épülő – rendszere az **1950-es** évek végéig megőrizte a kisvasútpályák főbb szakaszait. Az **1960-as** évektől a **motorizáció** térhódítása, az erdészeti **feltáróutak** építése **megpecsételte a börzsönyi kisvasúthálózat (térkép) sorsát**. A teherautók akkoriban olcsó üzemanyaggal, kevesebb rakodással a termelési helyektől közvetlenül a fafeldolgozókhöz fuvarozták a fát, a vasútüzemek kapacitása – a korábbi nagyarányú, pályaközi kitermeléseknek is köszönhetően – egyre inkább kihasználatlan lett. Elmaradt a pályák karbantartása, megkezdődött a sínek felszedése. A völgyek gyűjtővonalaira sok helyen műutak épültek (*Nagy-völgy, Kemence-patak völgye*), a leágazások funkció nélküli csonkavágánnyá váltak, a **turisztikai hasznosításra érdemes hegyvasútrendszer felbomlott**. A hajdani vágányok töltéseivel, hídfőmaradványaival találkozva ma is összszorul a Börzsönyt járók szíve.



A menetrend szerinti **személyforgalom** először a *királyréti* vonalon kezdődött (**1954, 3. kép**) – Szob és Márianosztra között csupán megpróbálkoztak vele. (A nagybörzsönyi kisvasút 1969 óta szállít – hosszabb-rövidebb megszakításokkal – kirándulókat, Kemencén csak 2000-tól van utasforgalom.) Ha a Börzsöny kisvasútvonalai fennmaradtak volna, megfelelő ökoturisztikai fejlesztésekkel kiegészítve Európa hírvonalává tehetővé volna a hegységet. A hálózat felelőtlen elpusztítása hiba volt, a rövidlátó szemlélet jóvátehetetlen tévedése. Viszont a napjainkig megmaradt, a turizmust és a természetvédelmet ötvöző, a múlt örökségét továbbvivő, műemlék jellegű börzsönyi kisvasutak jövőjét veszélyeztetni már vétek. **A közelmúltban összefogással helyreállított, újra működőképessé tett vonalak** (Szob–Nagybörzsöny, Kemence–Feketevölgy) társadalmi-turisztikai fogadtatása igazolja megőrzésük fontosságát.



A Nagybörzsöny–Szob erdei kisvasútvonal története (1908 – 2016)

Nagybörzsöny és Ipolypásztó (ma *Pastovce*) vasútállomása között **1908-ban** az *esztergomi érsekség* 600 mm nyomtávú, 8 km hosszú pályát építtetett, a nagyvasúti állomásra (átrakásra) *lővontatta* rönkszállító teherkocsik érkeztek. Megkezdődött a Nagybörzsöny környéki völgyekben a vágásterületeket közelítő mellékvonalak hálózatának kiépítése. Először a Hosszú-völgyben rakták le a síneket **Kisirtáspusztáig**, de **1918-ig** elkészültek a szerteágazó „szárnyak” is, Kisirtáspusztára hosszú évtizedekig a kisvasút telephelye lett. Eközben – a nagybörzsönyi hálózattól függetlenül – **1912-ben Szob** és a *Márianosztrától* délre nyitott **Csák-hegyi andezitbánya** között 760 mm nyomtávú *kőszállító* vasutat létesítettek. A kitermelt kőtömböket *gőzmozdonyos* vontatással fuvarozták Szobra, ahol a *kőörlő* és a *fűtőház* működött. A zúzalékot nagyvasútra, vagy – a Duna-partra futó vágány segítségével – uszályokra rakták.

A *trianoni békediktátummal* (1920. 06. 04.) a szelíd Ipoly szigorú országhatár lett. A nagyvasúti kapcsolatot jelentő Ipolypásztó Csehszlovákia területére került, a *Nagybörzsönyből* az Ipolyon túlra vezető gyűjtővonal, a „köldökszinór” felesleges lett. Az *esztergomi érsekség* **1922-ben** megkezdte egy új, 760 mm-es „fővonal” építését dél felé, a nagyvasúti és uszályrakodói kapcsolattal rendelkező Szob – Csák-hegyi *kőbánya* vonal irányába. A *trianoni* határhúzás kényszere szülte építkezés nagy nehézségekkel járt, hiszen a vasutat a mély Hosszú-völgyben fekvő **Kisirtáspusztáról** (260 m) csak a **Vízválasztón** (410 m), (Nagy) **Irtáspusztán át** lehetett a *Bezina-völgybe*, azon *Márianosztra* mellett az *Öregdamásdi-patak* völgyébe átvezetni, s ott, a *Csák-hegyi andezitbányánál* a **szobi kőszállító kisvasúthoz csatlakoztatni**. A szintkülönbségen Kisirtás- és Nagyirtáspusztára között, a **Tolmács-hegy** oldalában **csúcsfordítópár** építésével tudtak csak úrrá lenni.

A **csúcsfordító**s, Z alakú, tolt menetű „*cikk-cakk*” vonalkifejtések a Börzsönyben főként a *kemencei* hálózat völgyzárlatokba kapaszkodó vonalainak felső részein épültek, de alkalmazták a *pusztamaróti* (Gerecse), *dömösi* (Visegrádi-hg.), *cseternási* (Mátra) és a *Szalajka-völgy-Bükk-fennsíki* kisvasutak emelkedőinek leküzdésénél is. Hazánkban utolsóként csak a *tolmács-hegyi*, ilyen megoldású, szintkülönbség-leküzdő vonalrész maradt fenn, 2000 óta *ipartörténeti műemlék*, 2013 óta a *nagybörzsönyi vonalrész a nemzeti vagyon része* (**4. kép**). Hasonló adottságú hegyvasúttal Szlovákiában, a lengyel határ közelében, a Beszkidekben találkozhatunk (*Vychylovka–Kysucka erdei múzeumvasút*).



A **Vízválasztó** előtt, (Nagy) **Irtáspusztára** alatt egy nagy „*patkókanyarral*” ellensúlyozták a terep emelkedését. **1924-ben** nagyszerű mérnöki munka eredményeképpen elkészült a hegyoldalokban, patakvölgyeken át merész hajtókanyarokkal vezetett, 45 % legnagyobb lejtésű *Nagyirtáspusztára–Márianosztra–Csák-hegy* összekötő szakasz (**5. kép**). *Hajdú István* uradalmi intéző: „Két év kellett a megtervezéséhez és megépítéséhez, olyan nehéz megoldás volt műszaki és pénzügyi okból egyaránt. Kisvasútnál talán egyetlen hazánkban a maga nemében, három szintben mutatja a túrázóknak ugyanazt a festői képet.” Kisirtásról a **Vízválasztón** (Nagyirtáson) át **Magyarország páratlan vonalvezetésű hegyvasútján** közvetlenül **Szob** vasútállomására és a *dunai rakodóhoz* futhattak a fával megrakott szerelvények.



Az új nagyvasúti kapcsolat megteremtése után lendületet vett a hálózat Kisirtásról kiinduló bővítése. **1926-ban** megépült a *Kisirtás – Kereszt-völgy – Hegyes-hegyi-rakodó* közötti, 6 km hosszú leágazás. Az **államosítás után** az egész hálózat erdőgazdasági kezelésbe került. A Börzsöny utolsó kisvasúthálózat-bővítésére **1952-ben** került sor, a Kisirtás–Hegyes-hegyi-rakodó pálya **Kammerhofra** történt meghosszabbításával (3 km). A vonalat egyedülállóan sok, 12 **csúcsfordító** segítségével tudták csak a kívánt magasságra, a Nagy-Hideg-hegy oldalába, 600 m magasságba felvezetni. **1953-ban** a **Szob–Márianosztra** szakasz üzemeltetése a MÁV-hoz került „*Szobi Gazdasági Vasút*” elnevezésű egységként. **1957-ben** a kisvasút sínparjút a Hosszú-völgyből **továbbvezették Nagybörzsönybe**, a *kisirtási* telephely a település határába, a pálya új végpontjára került. Létrejött a **Szob–Nagybörzsöny** vonal.

„... Kár, hogy személyszállításra csak Szob és Márianosztra között van berendezve.” – jelezte a turisztikai igényt a korabeli Börzsöny útikalauz. (Az óhaj beteljesülése helyett az alsó szakaszon is megszűnt az 1950-es évek közepén bevezetett személyforgalom.) **1962-ben** a régebbi gőzösöket újabakkal váltották fel (ma a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton ill. Kecskeméti állomásonak), a kőszállító kocsiakat „Uba” sorozatú, billenthető négytengelyesekre cserélték, s megjelentek a közismert, C 50 típusú motormozdonyok is. A Börzsöny fáját hosszú szerelvények szállították Márianosztrán át Szobra **(6. kép)**. A Nagy-Hideg-hegy nyugati oldalának öreg bükköseit letermelték, a faanyagszállítási igény lecsökkent – az **1960-as** évek közepén *elbontásra* került a Kísirtás–Kammerhof szárnyvonál. Az 1966. évi útikalauz újabb jó hírt közölt: „A kormány által 1965 végén jóváhagyott terv szerint ... a Szob– Nagybörzsöny közötti erdei vasutat alkalmassá teszik a személyszállításra.” Szükség is lett volna a turisztikai „profilváltásra”, mivel a *nagyirtáspusztai* műút megépítését követően rohamosan csökkent a teherszállítás.



1969-ben a Nagybörzsöny – Nagyirtás szakaszon májustól októberig, *hétvégen* menetrend szerinti **személyforgalmat** vezettek be. Az MD 40 típusú motormozdony vontatta, teljesen nyitott, hosszú pados *nyári kocsin* **(7. kép)** utazó kirándulók hamar megszerették a két csúcsfordítónak köszönhetően tölt menettel is haladó, zeg-zúgos, vadregényes útvonalú kisvonatot.

Az **1970-es évekre** a leágazások felszámolásával csak a **Szob–Nagybörzsöny fővonal maradt üzemben**. 1975 karácsonyán egy szabálytalanul közlekedő teherkocsi balesete ürügyén **Márianosztra és Nagyirtás között megszüntették** a forgalmat, a **fővonal két különálló „madzagvasútra”** szakadt. A kisvonat **1976-tól** – az *Ipolyvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság* kezelésében – csak a **Nagybörzsöny – Nagyirtás** közötti **8 km-es szakaszon** turisztikai és a MÁV üzemeltette **Szob – Csák-hegyi kőbánya gazdasági vasúton** kőszállítási céllal

működött. A nagybörzsönyi kisvasút az **1979-ben** forgatott, „*Másfél millió lépés Magyarországon*” c. kéktúrafilm-sorozat főcím-vágóképei között is helyet kapott... A királyréti kisvasút átépítésekor **(1978–81)** került **Nagybörzsönybe** a két nyitott/fedett személykocsi és C 50-es mozdony.



A **szobi** vonalrészén az **1980-ban** megszüntetett hegyközi kisvasútról átszállított Mk 48-as dízelmozdonyok **(8. kép)** váltották fel a gőzösöket (ezek később Kecskemétre, Balatonfenyvesre és Hűvösvölgybe kerültek) és a kis C 50-es motorokat. A nagymarosi vízlépcső építkezésénél a Csák-hegyen bányászott andezitet használták, ezért az **1980-as** években – a beruházás leállításáig **(1989)** – a *Szobi Gazdasági Vasút* jelentős forgalmat bonyolított. A hatalmas kötömböket tehervonatok szállították Szobra, a dunai *uszályrakodóba*, ahonnan *szállítószalagon* kerültek az *uszályok* gyomrába.

A **Csák-hegy – Márianosztra – Bezina-völgy – Nagyirtás** közötti, forgalomból kivont szakaszon nem szedték fel a vágányokat, az íróasztalfiókokban jó elképzelések lapultak. „*Üzemen kívüli kisvasút sínei húzódnak a völgyben. A felújításra azonban a DIB (Dunakanyar Intéző Bizottság) határozata alapján valamelyik öt éves tervben sor kerül, és csak a turizmus céljait fogja szolgálni.*” – írta a bezina-völgyi túraleírásnál az **1982. évi** útikalauz. A pályát viszont lassan visszafoglalta a természet. A **síneket** a látható gondozatlanságon felbátorodva – a szerpentinszakasz kivételével – fokozatosan, akkurátus gondossággal **ellopták** **(9. kép)**, a még kevésbé korhadt **talpfákat** kiemelték, **elvitték**. A nagybörzsönyi vonalrészén az **1980-as** évek elején csökkent, majd **megszűnt a teherszállítás**, a teherkocsik félreállítva rozsdásodtak. **1984-ben** az erdőgazdaság a **személyforgalmat is leállította**. A kialakult „vészhelyzet” ezen sorok szerzőjét, **Berki Zoltánt** (aki akkor 19 éves volt) egy – az akkori *Népszabadságban* megjelent – újságcikk megírására sarkallta, melynek nyomán kiderült: „*Az Ipolyvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság a Pest megyei Tanácstól az elavult állapotú vasútvonal felszedésének, ezzel a veszteséges üzem megszüntetésének engedélyezését kérte.*” Valószínűleg az újságcikknek köszönhető összefogásnak, a különböző vállalatoktól, iskoláktól érkező felajánlásoknak is szerepe volt abban, hogy „*a Pest megyei Tanács Közlekedési Osztálya első fokon az erdei vasút felszedését nem engedélyezte és az üzemeltetési engedélyt 1990 április 25-ig, a műszaki fenntartási előírások teljesítésének kötelezettségével meghosszabbította*” (MÉM-EFH 44.174/1/1986). Talán ha a szerkesztőség nem közli le az írást, lehet, hogy csak emléktáblát avathatnánk a kisvasút helyén. A kisvasút **Nagybörzsöny és Nagyirtás között 1987-ben újraindult**, de a közömbösség, az elégtelen marketing, a nemcsak télen, nyáron is(!) szüneteltetett hétfégi forgalom újabb megszüntetéshez vezetett. **1992-ben már újra rozsdások maradtak a sínek, a mozdonyszínre rátették a lakatot**. A kialakult helyzetet a *Mi lesz veled Börzsöny?* c. dokumentum-riportfilm (MTV, 1991) adásba kerülése után sem változott.



Nagybörzsönyben úgy tűnt, a kisvasútnak visszavonhatatlanul befellegzett. Csak a mozdonyok álltak a színen, a kocsik a fűben, majd hamarosan embermagasságúra nőtt gyomok között, a szabad ég alatt rozsdásodtak, pusztultak (10. kép). A pályát elsősorban a napos helyeken gaz, majd cserjék vették birtokba... A Szobi Gazdasági Vasútra is rossz idők jártak. A nagymarosi építkezéshez már nem kellett a kőtömböket szállítani, a MÁV zúzottkő-igénye pedig 1990 után jelentősen csökkent. A Csák-hegyi kőbányát privatizálták, az új, francia tulajdonos a kőörlőt Szobról a kitermelő helyre telepítette, a szállítást tehergépkocsikra szervezte. A kisvasút 1992. december 22-én leállt, a vonal megszűnt. 1994-ben a mozdonyok és a kocsik a MÁV (akkor még) működő kisvasútjaira, Kecskemétre és Nyíregyházára kerültek, ill. 1996-ban szétvágták őket. A pályán járhatatlan bozót nőtt, majd síneket sokszáz méter hosszan ellopták.



10

1996 május elején Berki Zoltán térképész állampolgári kezdeményezésére az egykori nagyirtási állomáson egy vasútmentő fórumra került sor. A résztvevők közül Bogárdi Zoltán és Jeszenszky Géza képviselők (11. kép) az Országgyűlés elé vitték a nagybörzsönyi kisvasút ügyét. Suchmann Tamás miniszter biztató válasza alapján („amit lehet, megmentünk”) 1996-ban Berki Zoltán javaslatára Szob, Márianosztra és Nagybörzsöny önkormányzata megalapította a Nagybörzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítványt. A térség önkormányzatai, néhány, a turizmusban érdekelt vállalkozó, szakemberek, kisvasútbarátok, a Börzsöny szerelmesei összefogtak a kisvasút megmentéséért, újbóli üzembehelyezéséért. A számtalan levél, fénykép, videófilm, tervdokumentáció, beadvány, tanulmány, eljárás és bejárás, értekezlet, fórum, újságcikk, tv-riport (pl. Unokáink sem fogják látni – Ráday Mihály) stb. alig-alig lendítette előre a kisvasút ügyét, de a célért kitartóan és önzetlenül küzdő szerző és társai eltántoríthatatlanok voltak. Erejüket megsokszorozta az, hogy minden érdekelt szerv, minisztérium (pl. az 1997-ben alakult Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság Teszár Károly tájegységvezető aktív közreműködésével, az Országos Műemlékvédelmi Hivatal, a GM, az FVM stb.) elvileg támogatta a felújítást. „Az Önök terve műszaki és történeti emlék megmentése, s ennél jóval több is, hiszen a mai életbe való bekapcsolása kiemelkedő turisztikai és környezetkímélő hatású.” (Dr. Vukov Konstantin műemlékvédelmi szakmérnök levele, 1996.) Végül az Országgyűlés akkori alelnökének(!), Kóródi Máriának és Szili Katalin környezetvédelmi államtitkárnak a közbenjárása, a többkörös, egyre feljebb „gyűrűző” küzdelem (értekezlet a Parlament Gobelin termében) eredményeként a nagybörzsönyi kisvasút kezelői joga 1 Ft-os jelképes összegért 1998. március 16-án az Ipoly Erdő Zrt.-től Frey Lajos polgármester úr bátor kiállításával Nagybörzsöny önkormányzatához került. 1997 és 2001 között számos akadályt leküzdve, a Pest Megyei Területfejlesztési Tanács (említsük meg Schmidt Géza elnök úr nevét) és több minisztérium (GM, FVM, KHVM, NKÖM) támogatását megszerezve, számos döntéshozó, politikus, köztiszt-



11



12



13



14

ségviselő és hatóság jóindulatú segítségét elnyerve minden engedélyezési, műszaki és végül anyagi feltétel összeállt az elkerülhetetlen felújítások megkezdéséhez (itt elsősorban Barátossy Gábor FVM Erdészeti Főosztályvezető és Katona Kálmán közlekedési miniszter nevét kell kiemelni). A Kisvasutak Baráti Köre Egyesület tagjai és mások ezalatt az évek alatt gondoskodtak a pálya állagmegóvásáról (12. kép). Berki Zoltánnak 1999-ben, egy mesébe illő módon létrejött személyes találkozás alkalmával sikerült Orbán Viktor miniszterelnök urat megnyernie az ügynek, aki a „Nagybörzsöny–Nagyirtás–Márianosztra–Szob erdei kisvasút helyreállítása és működtetése felett fővédnökséget vállalt”, 2000-ben pedig Rockenbauer Zoltán miniszter segítségével elérte az utolsóként fennmaradt csúcsfordító vonalrész ipartörténeti műemlékké nyilvánítását [15/2000 (IX.15. NKÖM rendelet, mellékelve]. A legszükségesebb helyreállítások után – melyet a Harrach Péter képviselő úr invitálására a helyszínre látogató Fónagy János közlekedési miniszter úr saját miniszteri keretéből is segített, ill. Berki Zoltán térképész közbenjárására az osztrák Freytag-Berndt és a Cartographia térképkiadók egy-egy millió forinttal támogattak – a Nagybörzsöny–Nagyirtás szakasz újraindítására 2002. szeptember 7-én, számos érdeklődő jelenlétében került sor (13–14. kép). A nemzeti színű szalagot Harrach Péter, a térség országgyűlési képviselője és Kóródi Mária környezetvédelmi miniszter közösen vágta át, Nagybörzsöny képviselőtestülete Berki Zoltánnak Nagybörzsönyért emléklapketet adományozott.

2003-ban a Nagybörzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány és az érintett önkormányzatok a **PEA-ROP (Pályázat-előkészítő Alap – Regionális Operatív Program) keretében** összeállították „**A Szob–Nagybörzsöny kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása**” c. pályázatot. Szob önkormányzata vállalta a beadását – nyertesnek bizonyult, de **Baráth Etele** politikai államtitkár (**Nemzeti Fejlesztési Terv és Támogatások Hivatala**) partnersége ellenére az **I. ütemben** csak a **Szob–Márianosztra** szakasz teljes újjáépítésére kerülhetett sor. Az első szerelvény **2007-ben** gördült végig a pályán (**15. kép**). **2008-ban** Szob és Márianosztra önkormányzata, **Remitzky Zoltán** és **Kiss László** polgármesterek, ill. **Oláh József** projekt menedzser vezetésével, a közalapítvány több fejezetet érintő társadalmi munkájával elkészített pályázata eredményeképpen a Kormány **2008.06.25-én** a **Szob–Nagybörzsöny** kisvasút teljes rekonstrukcióját **kiemelt projektként** nevesítette (**KIEPR-2008-0001/PROR**), így a **II. ütem**, a **Márianosztra–Nagyirtás** vonalrész helyreállítása, a **Nagyirtás–Nagybörzsöny** szakasz teljes pályafelújítása, azaz a projekt befejezése karnyújtásnyira látszott... Sajnos a munka megkezdését számos, váratlanul felbukkant nehézség (pl. a kisvasutak működési finanszírozásának megszűnése), s persze a világméretű recesszió a számos egyeztetés, fórum, levélváltás ellenére nem tette lehetővé. Ebből az időszakból **Gulyás József** országgyűlési képviselő, a Pest megyei Önkormányzat turizmusért felelős tanácsnokának parlamenti segítségkérő felszólalásai emelhetőek ki. **2010** februárjában **Berki Zoltán** elkészítette **A turisztikai célú erdei kisvasutak működtetésének ellehetetlenülése, a Szob–Nagybörzsöny kiemelt projekt vakvágányra futása; Előterjesztés az új Országgyűlés, az új Kormány számára a turisztikai célú erdei kisvasutak működtetésének biztosítása érdekében** c. anyagot, melyet az aláírók (kiemelten az **Országos Erdészeti Egyesület Erdei Vasutak Szakosztálya**) közös beadványként juttattak el az új Kormány számára. **2010** őszen Nagyirtáson, 20 önkormányzat, 9 civil szervezet és 6 turisztikai szolgáltató csatlakozásával került elfogadásra az **Börzsöny–Ipoly völgye (öko)Turisztikai Régió megalakítása a Börzsöny természeti és kultúrtörténeti értékeinek megőrzéséért, ökoturisztikai fejlesztéséért, környezetbarát közlekedéséért, településeinek fejlődéséért** c. Előterjesztés, melynek a Börzsöny nonprofit erdővagyonkezelésű ökoturisztikai/ rekreációs modellterületté válása, a „nemzet unikális (hegyvidéki) parkjának” a megvalósítása mellett, ahhoz kapcsolódva sarkalatos pontja volt a **Szob–Nagybörzsöny kisvasútvonal teljes, turisztikai célú helyreállításának** befejezése. Ennek érdekében **Szob, Márianosztra** és **Nagybörzsöny** polgármesterei ill. **Bogárdi Zoltán**, a **Nagybörzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány** elnöke egy nyilatkozatot (**Szándéknyilatkozat a félbehagyott Szob–Nagybörzsöny közötti kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása** c., a Kormány által **2008. június 25-én** kiemeltként nevesített projekt (**KIEPR-2008-0001/PROR**) befejezése érdekében) írt alá, melyet a rendezvényen résztvevő **Horváth Endre** turizmusért felelős h. államtitkárnak ill. **Ugron Ákos** főosztályvezetőnek is átadták. A **Magyarország–Szlovákia Határon Átnyúló Együttműködési Program** keretében



„**Nagybörzsöny és Cierny Balog (Feketebalog) erdei kisvasutak együttműködése, összehangolt turisztikai célú fejlesztése és közös szlovákiai és magyarországi vonzerők kialakítása**” címmel benyújtott közös pályázat két ütemének eredményeként **2012–2014 között** a **Nagybörzsöny–Nagyirtás pályaszakasz és a nagybörzsönnyi végállomás** **Batizi Zoltán** és **Antal Gyuláné** polgármesterek (**Nagybörzsöny**) és a **Börzsöny 2020 Kft.** áldozatos munkájának köszönhetően **teljes újjáépítésre került** (**17. kép**). A **Nagybörzsöny–Nagyirtás** vonal a közalapítvány kezdeményezésére – mint műemlékvasút – **2013.07.01.** óta a **Nemzeti Vagyon része**. Az erről szóló előterjesztést – a képviseleti demokrácia szép példájaként – **Harrach Péter** képviselő úr és **Navracsics Tibor** úr, mint Veszprém országgyűlési képviselője nyújtotta be az Országgyűlésben, ugyanis **Berki Zoltán** egyik kezdeményezője volt a 2006-

ban, **Kóka János** minisztersége idején bezárásra ítélt **Győr–Veszprém** közötti MÁV vonal, a híres **Cuha-völgyi vasút** megmentésének, a nagybörzsönnyi „forgatókönyv” szerinti műemlékké nyilvánításának, majd a két műemlék vasút nemzeti vagyonba emelésének. 2013-ban a térség országgyűlési képviselője, **Harrach Péter** frakcióvezető úr – miután a közalapítvány javaslatára költségvetési módosító indítványával biztosította a nem MÁV és nem erdőgazdasági kisvasutak működési finanszírozását (**5, azaz öt millió Ft/vonal/év**) – **2013 februárjában** a **Szob–Márianosztra** és a **Nagybörzsöny–Nagyirtás** szakasz összekötése, azaz a **Márianosztra–Nagyirtás** szakasz újjáépítése érdekében (**18. kép**) magas szintű, tárcaközi értekezletet szervezett, ahol a **Berki Zoltán** bemutathatta a Börzsönyön átvezető hegyvasút teljes helyreállításának ipartörténeti, természetvédelmi, turisztikai jelentőségét. Az egyeztetés eredményeképpen (is) a Miniszterelnökség felkarolta a projektet (itt **Nagy Róbert** úr nevét kell hálás szívvel megemlíteni), s **2013 őszen** a közalapítvány javaslatára az **Ipoly Erdő Zrt.** mint **projektgazda belépésével megkezdődött a helyreállítás előkészítése**. A 2008-ban összeállított, „kiemelt projektséget” eredményező pályázat felhasználásával készült új anyagot a projektmenedzser stafétabotként, egy szimbolikus menetlevélként átadta az **Ipoly Erdő Zrt.**-nek. Ennek ellenére, ha informális kérés érkezett, **Berki Zoltán** levélben kérte **Harrach Péter** képviselő úr segítségét



a többször is újra akadályokba ütköző projekt érdemi elindíthatósága érdekében. **2015. áprilisában** végre **megkezdődött a Márianosztra–Nagyirtás kisvasútszakasz teljes újjáépítése**, a beruházás 2015 őszére a kivitelezők gyors és jó munkájának köszönhetően, egyöntetű vélemény szerint kiváló minőségben elkészült. A Börzsöny hegyvidéki turizmusa új fejezethez érkezett, a Duna-parti **Szob – a hajóállomás** és a damásdi **Ipoly-híd** megépülésével – a Börzsöny vitathatatlanul nagyszerű „kapujává” (vasút, 12-es főút, kerékpárút, pilismaróti komp) vált, **Márianosztra** (pálos kolostor, Börtönmúzeum) az eddigieknél nagyságrendekkel jobban bekapcsolódhat a térség turizmusába, hiszen Nagybörzsöny felé egy teljesen új közlekedési kapcsolata létesült, a 400 m magasan fekvő **Nagyirtás** (Szent Orbán Erdei Hotel) és **Kisirtás** (az Ipoly Erdő Zrt. által felújított turistaházak) börzsönyi turistaút-csomópontjai élményutazással válnak elérhetővé, a műemlékekben gazdag **Nagybörzsöny** (Szent István templom, Bányásztemplom, vízimalom) pedig zsákfaluból a nagyszerű hegyvasúton érkező turisták fogadó-településévé vált. A **Márianosztra–Nagyirtás** szakasz újjáépítésével a turisták birtokba vehetik, kirándulásaikba szőhetik a Börzsönyben, a Duna–Ipoly Nemzeti Parkban kanyargó, vadregényes útvonalú **(19. kép) teljes Szob–Nagybörzsöny hegyvasutat**, amely hazánk egyedi, **hegyvidéki, ökoturisztikai kínálatának fő attrakciója**.



★ ★ ★

Sajnos nincs rövidebb változat ahhoz, ha legalább sejtetni szeretnénk azt a hihetetlen küzdelmet, melyekhez oly sokan, sokféleképpen csatlakoztak, mindig, mindenhol volt legalább egy igaz ember, aki „túllépte a hatáskörét” a kisvasút érdekében... Elkészült a Szob–Nagybörzsöny turisztikai célú kisvasút hiányzó, középső szakasza is. Köszönet érte mindazoknak, akik ebben támogatók voltak, de elsősorban **Nagybörzsöny, Márianosztra** és **Szob** polgármestereinek, **Harrach Péter** képviselő úrnak, **Füri András** úrnak, a Duna–Ipoly Nemzeti Park igazgatójának, akik alapvető segítséget, a szilárd alapot adták a folyamatos küzdelemhez, s nem utolsó sorban az **Ipoly Erdő Zrt.**-nek, **Kiss László** vezérigazgató úrnak, hiszen a célegyenesbe fordult, az erdők közjóléti funkcióját, a természetjárás feltételrendszerének fejlesztését előtérbe helyező kormányzati szándék megvalósításával, immár turisztikai céllal helyreállították ezt a nagyszerű erdészeti, ipartörténeti emléket. Elismerés jár a projekt kivitelezőinek, minden egyes szakembernek és az elkészült szakaszok üzemeltetőinek, **Paulik János** és **Kettler Tibor** uraknak egyaránt.

Magyarország a **Szob–Nagybörzsöny** hegyvasút helyreállításával **(20–21. kép)** nemzeti vagyonát gyarapította, s azok, akik részt vettek az elmúlt 20 év küzdelmében egy életreszóló élményt kaptak az összefogás, az alkotás, az értékmentés, a már senki által el nem vehető „hagyunk valamit magunk után” érzés felemelő örömét.

Berki Zoltán térképész

a Nagybörzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány kuratóriumának tagja,
a helyreállítás kezdeményezője

