

Sipos István

## A kisvasút születésnapján

Kilencven esztendővel ezelőtt a legtöbb ember minden bizonnyal feszült, izgatott és talán a jövőtől való félelemmel teli légkörben élte mindennapi életét hazánkban. A milleniumi idők hangulata már elmúlt, az egyre súlyosbodó társadalmi és gazdasági problémák iszapos áradásként öntöttek el a nemzetet, és a felszín alatt már ugrásra készen lapult a minden eddiginél nagyobb pusztításra készülő rém, az első világháború.

1913. augusztus 13-án azonban a Bodrogköz lakóit egy másik, sokkal kellemesebb és reményteljes, vágyakozással teli esemény hozta izgalomba: e napon adták át a forgalomnak a „Bodrogközi Gazdasági Vasúttak Rt.” első pályaszakaszát, amely Királyhelmece és Cigánd között szállította az utasokat és a teherárut. Mai gondolkodásunkkal fel sem tudjuk mérni, mit jelentett ez elődeink számára, akik a szomszéd településeket ezidáig – és még utána is több évtizedig – csak gyalog, vagy szekérrel, az időjárástól függően járható vagy nem járható utakon közelíthették meg.

A mai napon erre az eseményre, vagy még inkább az ezzel az eseménnyel megszületett, s épp egy átlagos emberöltőt megélt kisvasútra emlékezünk.

A 19. század második fele – a boldog békeidők – vegyes érzelmekkel megélt, de vitathatatlanul hatalmas fejlődést hozó időszak volt. Széchenyi eszméi nyomán a hazai vasútépítés elképzelhetetlen ütemben haladt. Az emberek minden egyes

megvalósult vonalszakasz átadása után hetek, hónapok alatt bizonyágot szereztek arról, hogy felesleges minden aggodalom: a vasút sokkal több mint, két, földre szegezett hosszú vasdarab, amelyen vaskeű szekerekkel utazni lehet. A vasút ütőerévé, idegszálává, a mindennapi élet elválaszthatatlan, megkerülhetetlen, s rövid idő alatt nélkülözhetetlen részévé vált az általa behálózott vidék életének. Ha egy térségben megindult a vonatközlekedés, az élet minden területén hónapokon belül látványos fejlődés indult meg, s ezen nem csupán a szűkebben vett gazdasági élet fellendülését kell érteni. A megnövekedett vonzerő, a minden tekintetben jobbá váló életkörülmények a szellemi és társadalmi lét ugrásszerű javulását eredményezték.

Mindezt látva a Bodrogköz birtokosai, települési előljárói is ebben az irányban jelölték ki a fejlődés irányát. Bizottságot hoztak létre a vasútépítés céljából Sennyei Miklós cigándi földbirtokos elnökletével, és 1905-ben az illetékes minisztériumoktól meg is kapták az előmunkálati engedélyeket a Sárospatak és Királyhelmece közötti 760 mm nyomtávú vasútvonal megépítéséhez. A kissé hosszúra nyúlt előkészítés után a végleges engedélyre 1912. augusztus 3-án került pecsét, s ezzel kezdetét vette az építkezés, amely szinte megváltás volt az akkorra már nagyfokú munkanélküliséggel és ennek következtében tömeges elvándorlással sújtott vidéknek. A lelkesedéssel végzett, jól szervezett munka

hatékonyágát mi sem bizonyítja jobban, hogy – az akkori körülmények között, gyakorlatilag kézierővel, lapáttal, talicskával, kilencágú villával – mindössze egy évre és tíz napra volt szükség az első szakasz megépítéséhez, illetve a további vonalrészek olyan készültségi fokának eléréséhez, amely lehetővé tette, hogy 1914. január 15-én átadják a teljes tervezett pályaszakaszt. Nem egészen másfél év kellett tehát ahhoz, hogy elődeink vasúttal utazhassanak Sárospatakról Királyhelmece, illetve Kenézlőre.

A Bodrogközben élők sohasem tartoztak a sors kegyeltjei közé. Nem volt ez másként a vasúttal sem. Életének első jelentős eseménye sajnos nem egy újabb szakasz átadása, hanem a mindössze hat év üzemelést megért Királyhelmece–Perbenyik vonalrész megszűnése volt, a hazánkat valaha ért legnagyobb csapás, a trianoni diktátum következtében. Ekkor lett a magyarországi végállomás Zemplénagárd. A zempléni térség minden természetes, földrajzi adottságból eredő belső összeköttetését pontosan keresztbe vágó új határ meghúzása lényegében a tájegység megsemmisítését jelentette. A válsághelyzet megoldásának egyik legfontosabb tényezője ismét a vasútépítést lett. Az érintettek a Trianon okozta döbbenetből felocsúdva, az építésbe vetett hitet kapaszkodónak használva, 1920 végére már ismét engedéllyel rendelkeztek, hogy a Bodrogközben látványos felemelkedést hozó kisvasút vonalát Sátoraljaújhelyen át Hollóházáig meghosszabbítsák. Az építkezések rövidesen megindultak, 1924 júliusában átadták a Sátoraljaújhely–Pálháza, ugyanezen év decemberében a Pálháza–Füzérkomlós, majd 1927.

november 11-én a Sárospatak–Sátoraljaújhely vonalszakaszt. Közben már a húszas évektől folytak a tárgyalások a Nyíregyháza vidéki, néhány évvel idősebb, hasonló kisvasúttal való közvetlen összeköttetéséről. Ennek eredményeként a balsai Tisza-hídon 1930. október 22-én áthaladt az első szerelvény, sok tekintetben a kisvasút életének legfontosabb állomásaként. Ezzel nemcsak a Bodrogköz és a Nyírség közvetlen, az időjárási viszonyoktól független összeköttetése valósult meg, hanem a vasút átlépte az önálló gazdasági életképesség küszöbét. Gazdasági mérlegében ettől kezdve töretlen, soha nem látott mértékű folyamatos javulás következett be. Egy évtized alatt elérte, amit az elmúlt fél évszázad alatt Magyarországon talán egyetlen államosított vasútüzem sem ért el: külső támogatás nélkül, szigorúan vett könyvelési értelemben is üzemképesen működött. Azzal, hogy egy nagyváros – Nyíregyháza – került a vonal végpontjára, gyökeresen megváltozott az egyes vonalszakaszok utasszámaránya, megszűnt az utolsó kilométerek kihasználatlansága (az ún. „végpont effektus”). A fellendülés a járműparkban is éreztette hatását, s a fejlődés csúcscaként korszerű, benzin-elektromos erőátvitelű motorkocsik biztosították Zemplén és Szabolcs „fővárosainak” azóta sem túlszárnyalt sebességű összeköttetését, mintegy az Interpici vonat őseként. A kisvasút megteremtőinek modern gondolkodását jellemzi, hogy a villamos vontatás kérdése már a század eleji tervekben is szerepelt, elsősorban a Sátoraljaújhelyen átvezető szakasz vonatkozásában.

Ezek alapján érthető, hogy az iméntiek for-

dítottja is igaz: a kisvonal életének legnagyobb, soha ki nem hevert csapása éppen a balsai híd 1944-ben történt pusztulása volt. Sajnos, vidékünk olyan nagy távolságban fekszik Budapesttől – és itt elsősorban nem a 250-300 km-re gondolok –, hogy a „vas és acél országá”-ban éppen csak az a pár tonna hiányzott, ami a híd újjáépítéséhez kellett volna.

Az 1949-es államosítással a vasutat saját élete részének tekintő tulajdonosi kör megszűnt. Szerepét a minden tekintetben személytelen, székhelyét tekintve elképzelhetetlen távolságban székelő államhatalom vette át. Ettől kezdve a kisvasút léte, s mindvégig példás, a körülményeket tekintve mintaszerű üzemelése az ott dolgozó vasutasok lelkiismeretes munkájának köszönhető. Nekik kellett pótolni az odaadó tulajdonosi gondoskodást, s hogy ez mennyire fontos és eredményes lehet, azt egyrészt ismerhetjük a kisvonnal kapcsolatos emlékeinkből, másrészt a még napjainkban is működő keskenynyomközű vasutak üzemelési tapasztalataiból. Az államosítás után az egyetlen számottevő pozitív esemény a járműpark korszerűsítése volt, a hatvanas évek elején. Az 1964-ben megszűnt gőzvontatás kiváltására ekkor álltak munkába a győri Wilhelm Pieck Gépgyár (később RÁBA) által készített, Mk48 jelzésű dízel-hidraulikus mozdonyok. E gép a magyar mozdonyépítés legsikerültebb darabjai közé tartozott. A legmostohább üzemelési körülmények között, minimális karbantartás mellett is megbízhatóan teljesítette feladatát, takarékos, viszonylag kis teljesítményű motorja példaértékű konstrukció volt. Nem véletlen, hogy ez a típus lett az utolsó két évtizedben a kisvasút meghatározó vontatójárműve, s a mai napig a

legkeresettebbek egyike a még üzemelő keskenynyomközű pályákon. Néhány évig a buszformájú Mk49-es mozdonyok is futottak itt – ezekből legtöbb és legtovább az Úttörővasúton üzemelt –, de az itteni körülmények, s még inkább sorozatos konstrukciós hibái miatt nem volt hosszú életük a hegyközi-bodrogközi pályán. Néhány szocializmusunk egyik legszerencsétlenebb eleme, a KGST „eredményeként” a hetvenes években ránk erőltetett román mozdonyok közül, az Mk45-ös típusúakból is került néhány erre a vonalra. Ezek az egyébként lényegesen erősebb és gyorsabb, elvileg korszerűbb gépek valójában nem jelentettek alternatívát az Mk48-asokkal szemben. A gyatra minőségű alkatrészekből, igénytelen munkával összeállított mozdonyok sokkal több üzemanyagot fogyasztottak és lépten-nyomon meghibásodtak. A legnagyobb gondot azonban hatalmas tömegük jelentette: közlekedésük az évtizedek óta alig karbantartott pályatest egyes szakaszaiban kifejezetten balesetveszélyt jelentett, a megnövekedett igénybevétel pedig egyre rohamosabb ütemben pusztította a rossz állapotú felépítményt.

Ilyen ellentmondásokkal tarkított körülmények közepette indult neki kisvasutunk – tulajdonképpen már halálraítéltként – az utolsó évtizedet jelentő hetvenes évtizednek, amely a szándékos leépítés, és a mielőbbi elpusztítás jegyében telt el. A pártállam addigra kifogyott zengedelmes szólamaiból, elpusztította és felélte tárgyi és eszmei tartalékait, s egyetlen célként saját bukásának időpontját igyekezett minél messzebbre tolni. Ezért gondolkodás és mérlegelés nélkül nekilátott azon dolgok felszámolásának, amelyek korszerűsítésére, vagy akár csak színtartására képtelenné vált. Egy évekkel korábbi

párthatározat, ún. közlekedéspolitikai koncepció alapján a kisvasút is felkerült a halálraítéltek listájára. Mondhatnánk summásan a különböző fórumokon általánosan hangoztatott, leegyszerűsített véleményyt, hogy a kisvasút megszüntetése politikai döntés volt, de mert a vasút önmagában nem politizál, nincsenek felforgató eszméi, léte nem jelent semmilyen közvetlen veszélyt sem az „eszme”, sem az elvtársak számára, talán levonhatjuk azt a kicsit mélyebb következtetést, hogy még csak nem is annyira az volt. Hanem egyszerűen egy mindenén átgázoló, lélektelelenül, leszegett fejvel körbenjáró, vaddisznó-csordaként csörtető, közönséges emberi butaság. Ami persze akkoriban bizonyos pozíciók megszerzésénél kifejezetten előnyös tulajdonságnak bizonyult. A felszámolást szorgalmazók tisztában voltak a környék lakosságának véleményével, érzelmeivel, ezért az előkészítés a lehető legnagyobb csendben, a nyilvánosság teljes kizárásával történt. Voltak, akiknek sikerült ellenvéleményüket, a megmaradás melletti érvelésüket az illetékes fórumokhoz eljuttatni, mindezt a legcsekélyebb eredmény nélkül. Így aztán 1976. december 31-én megszűnt a közlekedés az Elágazás–Zemplénagárd vonalon, majd négy év múlva, 1980. november 29-én, a Fűzérkomlós–Kenézlői Tisza-part közötti megmaradt szakaszon is. Hogy ez mit jelentett az itt élők számára, mindannyian tudjuk. A vasút egy térség életében nemcsak közlekedési eszköz, hanem a települések közötti megbízható, szilárd kapcsolódási pont, a tevékenységek térben és időben való tervezhetőségének kiindulópontja: az emberekben egyfajta biztonságos folytonosság érzetét kelti. Ha a hálózatot felszámolják, az ott élőkön elural-

odik a bizonytalanság. Úgy érzik, „ha már a vasutat is elveszik”, az annak a jele, hogy itt lassan minden megszűnik, s a legjobb elmenekülni erről a helyről. Mire a hegyközi szakasz megszűnt, a Bodroghközi arculta gyökeresen megváltozott: százával néptelenedtek el a tanyák, zuhanórepülésbe kezdett a mezőgazdaság, az elvándorlás pedig a századforduló idején tapasztalható mértékűvé növekedett.

Általános emberi tulajdonság, hogy valakinek, vagy valaminek az elvesztése, hiánya ébreszt rá bennünket, milyen fontos volt számunkra, mennyit köszönhetünk neki. Nincs ez másként a kisvasúttal sem. Ha annak idején több gondot fordítottunk volna állagának megóvására, és főként az elpusztítás magakadályozására, lehet hogy most nem csak pár másodperces hangfelvétellel ünnepelnénk a születésnapot, hanem szépen feldíszített „hús-vér” mozdony húzná itt az ünnepi szerelvényt. A mai ünnepség elsődleges célja az, hogy tisztelgünk mindazok emléke előtt, akik közel egy évszázaddal ezelőtt a fejlődés, jövőépítés szándékával megálmodták, lélekkel és kézzel megépítették, majd 67 esztendő sokszor nehéz és áldozatos munkájával életben tartották a zempléni kisvasutat. Bármit hoz a jövő, munkájuk örök emléket hagyott az itt élők számára.

*(Elhangzott 2003. augusztus 13-án Sárospatakon, a Bodroghközi Gazdasági Vasút alapításának 90. évfordulója alkalmából rendezett megemlékezésen.)*