

*találunk, hanem vigasztalást, erősödést és példaadást is meríthetünk belőle újabb küzdelemre.”* (Magyar Nemzet, 1980.)

Szentmihályiné Szabó Mária író emlékére Leányfalun, a Református Szeretotthonban elhelyezett emléktáblájánál emlékünnepséggé volt 1997. október 4-én. Az író munkásságáról dr. Horváth Erzsébet a Magyarországi Református Egyház Zsinati Levéltárának vezetője beszélt. Hangsúlyozta: Szentmihályiné Szabó Mária írásait az erkölcsi tisztaság, helytállás jellemzi, ezért jó volna, ha a ma fiatalsága, akik körében a Júlia-regények olvasása divik, inkább Szentmihályiné Szabó Mária regényein nevelődnek, fejlődnek. Ebben nagy szerepük volna a szülőknél, nagyszülőknél.

*Székelyhidi Ferenc*

---

## Hírek

---

### „Kicsiny ördög, mely mindent továcipel magával”

Ózd-Bánréve vasútvonal fennállásának 125. évfordulója alkalmából emléktáblát avattak a város vasútállomásának épületén. A jubileumi ünnepség alkalmával Strohmayr László polgármester mondott beszédet, emlékeztetve a jelenlévőket a régmúlt időre.

„Számunkra a vasút már nem új technikai alkotás, noha éppen napjainkban újul meg és válik olyan közlekedési eszközzé, melyet a belátható jövőben sem nélkülözhetünk. Kevés olyan találmányunk van, amely az emberi élet és a gépek igazi kapcsolatát, a társadalmi-gazdasági fejlődés és a technika kölcsönhatását jobban példázná, mint a vasút.”

A Sajó-medencében a rendelkezésünkre álló források szerint 1786-tól foglalkoztak szénbányászattal. Az 1486-ban létesült ózdi vasgyár termeléséhez a térség bányáiból szállították a szenet és a gömöri rudabányái vasércet. E vasútvonalat személyesen kipróbáló Széchenyi gróf így írt arról, amit látott: „Ámulatba ejtő a benyomás – Kicsiny ördög, mely mindent továcipel magával.” Ez igényelte a nagyobb árutömegeket gyorsan és biztonságosan továbbító vasút építését.

A múlt század közepén az ország nyersanyagtermelésének mintegy fele származott a Gömörben működő 40 olvasztóból, ezért a gömöri vasgyárosok már az 1850-es években szorgalmazták a sajóvölgyi vasút építését. A vasgyártás fejlődését nagymértékben zavarta az a körülmény, hogy az anyagszállítás tengelyen, szekerekkel történt. A termelés fokozása egyre több fuvarerő alkalmazását tette szükségessé és a rossz állapotban lévő utak esős és havas időjárás alkalmával járhatatlanná váltak. Ezért történhetett meg, hogy 1867 – tehát a Kiegyezés évének – tavaszán Ózd két hétig, Nádasd pedig nyolc hétig nem termelt a nyersvas-szállítások elmaradása miatt. Az ipari termelés szempontjából fontos, a Pest–Hatvan–Salgótarján közti vasútvonalat 1868-ban adták át a forgalomnak. Ez az ózdi és nádasdi vastermékek továbbítása és gyorsabb értékesítése tekintetében kedvezőnek bizonyult és újabb lépések megtételére ösztönzött. A közel két évtizedes mozgalom a Gömör Iparvasúthálózatért 1870-ben érte el célját. Az 1870. évi XXXI. törvénycikkely engedélyezte a Gömör Iparvasutat, így a bánrévei–nádasdi gőzmozdonyú iparvasút megépítését is. Az engedély a centeri és karui kőszénbányához vezető szárnyvonal kiépítésére is kiterjedt. A Rimánúrvölgyi Vasmű Egyesület a Bánréve–Ózd–Nádasdi vasutat kölcsön igénybevétele nélkül az üzemében gyártott sínekkel kezdte építeni.

Az építkezés nehezen indult, de a Bánréve–Ózd vonalrész 1872 szeptemberében teljesen elkészült. A két helység közötti személy- és teherforgalom 1872. november 1-jén indult meg.

Az emléktábla leleplezése után vasúttörténeti kiállítás megnyitására került sor a Városi Múzeumban.

*Kerékgyártó Mihály*